

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

11 april 2001

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heer Carl Decaluwe c.s. –

betreffende het wegwerken van de discriminatie in het tariefsysteem van De Lijn

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Bart De Smet**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Joachim Coens, Jos De Meyer, Bart De Smet, Eddy Schuermans ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Zie :

412 (2000-2001)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie behandelde op donderdag 29 maart 2001 het voorstel van resolutie van de heer Carl Decaluwe c.s. betreffende het wegwerken van de discriminatie in het tariefsysteem van De Lijn.

Het voorstel werd met 7 stemmen, bij 3 onthoudingen tegen 4 verworpen.

1. Toelichting door de heer Carl Decaluwe, hoofd-indiener

De heer Carl Decaluwe verklaart dat dit voorstel van resolutie nog steeds actueel is temeer daar het voorstel kadert in het beleid van basismobiliteit. De tarievenstructuur van De Lijn vormt een belangrijk gedeelte van deze basismobiliteit.

Het regeerakkoord vermeldt dat het de ambitie is om tot een uniforme tarievenpolitiek te komen op het niveau van het Vlaamse Gewest.

Een uniform prijsbeleid inzake openbaar vervoer kan een stimulans zijn om de benuttingsgraad van de lijnen te verhogen. Eenzelfde tarief voor eenzelfde afgelegde afstand in heel Vlaanderen, zou daarbij het uitgangspunt moeten zijn.

Het huidige tariefsysteem van De Lijn maakt een onderscheid tussen soorten van vervoerbewijzen. Biljetten en kaarten worden berekend op basis van het aantal doorlopen zones. Abonnementen op basis van het aantal doorlopen kilometer (streeklijnen), op basis van een bepaald gebied (stad, voorstad), of een combinatie van de twee (twin), op basis van de tijdslimiet en op basis van een type gebruiker.

Daarnaast bestaan er nog tal van verminderingskaarten en kortingen. Dat maakt het tariefsysteem ingewikkeld en vatbaar voor discriminaties. Spreker verwijst naar het (weliswaar overzichtelijke) tarievenboekje van De Lijn dat bijna 54 bladzijden besteedt aan de soorten tarieven, abonnementen en verschillende mogelijkheden.

Discriminaties zijn ontstaan bij de afbakening van de stadsgebieden (Antwerpen, Gent, Brugge, Kortrijk, Hasselt, ...). In die stadsgebieden kan men gebruik maken van een stadskaart, waarbij voor een traject binnen dat gebied een vast bedrag afgehouden wordt, gekoppeld aan een tijdslimiet. De stadsgebieden zijn echter van een zeer verschillende omvang. De afbakening impliceert dat iemand die

bijvoorbeeld in Antwerpen 10 km aflegt, 40 frank betaalt voor een kaartje. Legt hij dezelfde afstand af via een streektraject (of een combinatie kleiner stadsgebied – streektraject), dan is de kans reëel dat hij veel meer betaalt, omdat hij dan verschillende zones doorloopt.

Ook een abonnement voor een stadsgebied als Antwerpen of Gent is een stuk goedkoper dan voor een streektraject van acht kilometer.

Kortom, een stadsbewoner betaalt minder voor een groter en frequenter aanbod, een streekbewoner méér voor veel minder.

Het zonesysteem zorgt eveneens voor discriminaties. Een afstand tussen 4 haltes binnen één zone is goedkoper dan een afstand tussen twee haltes die toevallig in verschillende zones gelegen zijn.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat de minister het probleem onderkent. Met de geplande lancering op 1 juli 2001 van "Buzzy", heeft minister Stevaert trouwens een belangrijke stap in de goede richting gezet : een eenvormig abonnementensysteem met één (lage) prijs voor stad én streek. Het systeem geldt echter alleen voor jongeren tot 25 jaar. Hoewel de prijzen zeer laag zijn gehouden, heeft de maatregel een aantal (ook financiële) voordelen : minder administratie, waarvan de vrijgekomen middelen in effectief openbaar vervoer geïnvesteerd kunnen worden, meer abonnementen, waardoor het inkomstenverlies door de lagere prijzen gecompenseerd kan worden, én hopelijk ook minder autogebruik bij jongeren, althans op die plaatsen waar het aanbod voldoende uitgebreid is. De vraag of de kortingen voor het tweede en derde (gratis) jongerenabonnement binnen een gezin behouden blijven, is nog onbeantwoord.

Desondanks blijft de tarievenstructuur van De Lijn een ingewikkeld kluwen. Ook met de nieuwe maatregel, blijft voor min 25-jarigen de discriminatie tussen stads- en streekvervoer bestaan op het niveau van de biljetten. Voor de categorie 25-65 jaar is er geen evolutie naar meer uniforme en eenvoudigere tarieven.

De ambitie moet zijn om het tarievenboekje van De Lijn te reduceren tot één duidelijke fiche. Dat kan door voor de leeftijdsgroep 25-65 eenzelfde abonnementensysteem uit te werken als voor de jongeren, met aangepaste prijzen. Ook een doorgeefabonnement behoort tot de opties.

Voor kaartjes is het wenselijk om een vaste "opstapprijs" te vragen (van bijvoorbeeld 40 frank of 1 euro, eventueel met een meerprijs als men zijn kaartje op het voertuig zelf koopt, zonder rekening te houden met het aantal af te leggen kilometers of een tijdslimiet.

Wanneer een dergelijke vereenvoudiging van de tarievenstructuur van De Lijn doorgevoerd wordt, gecombineerd met een optimalisering van de verkoopinfrastructuur, zal het tevens mogelijk worden om een duidelijke informatie- en communicatiepolitiek naar de klanten te voeren.

De heer Carl Decaluwe resumeert dat dit voorstel van resolutie een aanzet wil zijn om de tariefstructuur van De Lijn ter discussie te stellen en te integreren in het debat rond de basismobiliteit.

Vandaar dat deze resolutie aan de Vlaamse regering drie dingen vraagt :

- 1° bij De Lijn aan te dringen op een vereenvoudiging van de tariefstructuur, waarbij bestaande discriminaties worden weggewerkt ;
- 2° De Lijn te verplichten om op korte termijn onderzoek te doen naar de haalbaarheid van eenvoudiger regels om afstanden te bepalen tussen op- en afstapplaats, of om de afstand niet langer in rekening te brengen bij het bepalen van de tarieven ;
- 3° de afbakening van stadsgebieden en het gebruik van stadskarten opnieuw te bestuderen met het oog op het wegwerken van het onderscheid tussen stads- en streekvervoer.

2. Standpunt van de heer Steve Stevaert, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

In het regeerprogramma is de doelstelling opgenomen om de tarieven te hervormen, te vereenvoudigen en aantrekkelijker te maken. De minister is zich bewust van het probleem. Er zijn een paar honderd tarieven wat slecht is voor de klant, de Vlaamse Vervoermaatschappij en het personeel van De Lijn. De aanmaak van een kaartje kost bij de NMBS b.v. al snel honderd frank.

De minister citeert uit het regeerprogramma :

“Om een realistisch alternatief te bieden voor de auto heeft de reiziger behoefte aan kwaliteit, comfort, snelheid, stiptheid en een goede prijszetting. Meer concreet wil de Vlaamse regering het ge-

meenschappelijk vervoer door de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) in Vlaanderen en Brussel aantrekkelijker maken door :

- 1° een uitbreiding van het aanbod ;
- 2° een uniforme tarievenpolitiek op het niveau van het Vlaamse Gewest waarbij “trouwe gebruikers” – zoals abonnees, minder begoeden en sociaal zwakkeren – een tariefvermindering zullen genieten ; kinderen jonger dan 12 jaar en 65-plussers gratis vervoer zullen krijgen ;
- 3° specifieke aanvullende initiatieven betreffende tarieven die de gemeenten mogelijk maken door een mobiliteitsconvenant.”.

In uitvoering van het regeerprogramma verklaart de minister dat hij in overleg met de VVM een planning opgemaakt heeft tot hervorming van de tarieven in deze legislatuur.

Omwille van het feit dat tariefhervormingen en tariefvereenvoudigingen een budgettaire impact hebben, werd dit in een meerjarenprogramma opgenomen.

Er werd ook gekozen om de hervormingen, per doelgroep, telkens in één grote operatie door te voeren, al dan niet gespreid tijdens het jaar om organisatorische redenen, om de gebruikers niet in de war te brengen, via een reeks opeenvolgende kleine hervormingen. Een abonnementensysteem dat jaarlijks zou wijzigen bevordert de transparantie van het tariefensysteem niet.

In het eerste jaar werd het gratis vervoer voor 65-plussers en kinderen van minder dan 12 jaar gefaseerd doorgevoerd.

Op 1 juli 2001 zal het Buzzy-netabonnement voor jongeren worden ingevoerd. Hiermee zal de discriminatie tussen stad en streek, waarvan sprake, volledig verdwijnen voor deze doelgroep. Zones of kilometers zullen in dit systeem geen betekenis meer hebben. Het gaat over netabonnementen die overal geldig zijn op het net van de VVM. De minister maakt zich sterk dat dit Buzzy-abonnement een succesnummer wordt. Jongeren gaan voor een bedrag van 6.045 frank per jaar in heel Vlaanderen overal het Vlaams openbaar vervoer kunnen gebruiken. Dit zal een succesnummer worden temeer daar in gezinsverband een derde abonnement gratis zal zijn en het tweede abonnement 20% goedkoper zal zijn. De minister hoopt dat deze formule een enorme impact zal hebben op het autogebruik, zeker in naschools verband.

Het is uiteraard de bedoeling om, conform het regeerprogramma, in de loop van de volgende jaren de hervorming van de tarieven voort te zetten voor de 25-plussers en de 60-plussers, op dezelfde wijze als dat gebeurd is voor de min-25-jarigen. Ook voor deze doelgroepen zullen kilometers en zones geen enkele betekenis meer hebben.

De discriminatie tussen stad en streek zal op deze wijze volledig weggewerkt zijn voor de trouwe klanten (d.w.z. abonenthouders).

Het kilometertarief zal dan helemaal verdwenen zijn. Het zonetarief zal enkel nog dienstig zijn voor biljetten en meerrittenkaarten. Ook in dit domein worden nog een aantal hervormingen overwogen op langere termijn. De minister verklaart dat hij de idee van een "opstapprijs" genegen is, maar hij wenst het diepgaander te laten onderzoeken.

De minister is trouwens van oordeel dat er op termijn moet afgestapt worden van betalen met geld op de bus. Hij toont zich een groot voorstander van een kaartstelsel vergelijkbaar met de protonkaart waarmee met een scansysteem wordt gewerkt.

De momenteel voorziene hervormingsoperaties zullen ook toelaten om de tariefreglementering drastisch te vereenvoudigen.

Op langere termijn zullen er slechts vijf types van vervoerbewijzen overblijven, met name : het biljet, de meerrittenkaart, het 25-min-, het 25-plus- en het 60-plus-abonnement. Deze netabonnementen zullen verkrijgbaar zijn voor de duur van 1 maand, 3 maand en één jaar.

Als conclusie verklaart de minister dat de VVM in het begin van de legislatuur, op zijn instructies en in uitvoering van het regeerprogramma, reeds het nodige studiewerk heeft verricht en dat, na uitvoerige bespreking in de raad van bestuur van de VVM, er gekozen werd om naar de toekomst toe geen rekening meer te houden met de afstanden bij het bepalen van de abonnementstarieven.

Het meerjarenprogramma komt aldus volledig tegemoet aan de bekommernissen van de heer Decaluwe.

Met betrekking tot de afbakening van de stadsgebieden wijst de minister erop dat de definitieve afbakening van de stadsgebieden, conform het decreet basismobiliteit, zal vastgelegd worden door de Vlaamse minister bevoegd voor ruimtelijke ordening.

3. Tussenkomen van de leden

De heer Jan Penris kan inkomen in de filosofie van het voorstel van resolutie maar hij huivert voor de aangebrachte voorbeelden van de heer Carl Decaluwe. Hij wil de discriminaties tussen stads- en landelijk (streekvervoer) openbaarvervoergebruikers wegnemen. Dat is een goede zaak, maar hij doet dat ten koste van de stadsgebruikers. Een voorstel dat ertoe strekt een tarief van 40 frank op te leggen is een slechte zaak voor de Antwerpenaar die nu maar 30 frank betaalt.

De filosofie van het voorstel is goed maar mag geen aanleiding geven tot een kostprijsverhoging van het openbaar vervoer, en zeker niet in de stedelijke gebieden. De heer Jan Penris is van oordeel dat goedkoop openbaar vervoer in stedelijke gebieden een belangrijk element is om de stadsvlucht tegen te gaan.

De heer Jan Loones dringt aan om de Buzzykaart vervangbaar te maken. Zeker kinderen verliezen immers regelmatig hun abonnement. Hetzelfde lid pleit voor een formule die personaliseerbaar is zodat de kaart niet uitwisselbaar wordt tussen jongeren. De heer Jan Loones is een voorstander van tariefvereenvoudiging en verwijst in dat verband naar de toerist en de occasionele bezoeker die vlug moet klaar zien in de bestaande tariefstructuren – hij verwijst naar de prijsstructuur in Amsterdam waaruit hij niet wijsraakt.

De heer Jan Loones heeft op zich niets tegen dit voorliggend voorstel van resolutie maar ziet de meerwaarde ervan niet in. Wat voegt het voorstel toe aan het beleid van de minister ? Dit voorstel staat eigenlijk met zoveel woorden reeds in het regeerakkoord. Het lid is van oordeel dat het beleid geen bijkomende impulsen nodig heeft.

De heer Jul Van Aperen vindt dit voorstel van resolutie een sympathiek voorstel maar hij is van oordeel dat dit voorstel zonder voorwerp is gelet op de tekst van het regeerakkoord en gegeven dat dit regeerakkoord volop in uitvoering is. Hetzelfde lid is trouwens van mening dat het netmanagement dat verwoord werd in het decreet basismobiliteit tegemoetkomt aan de bekommernis van de indiensers.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verwijst naar het voorbeeld van Singapore waar sprake is van een goed uitgebouwde structuur met als prijsparameter het aantal opstapmomenten. Zij verwijst ook naar het voorbeeld van Parijs waar wordt aan-

gekondigd wat een kaartje voor één tramrit, een tientramrittenkaart en één dagrit kosten.

De heer Robert Voorhamme waarschuwt voor een té grote economisering van het openbaar vervoer. Met tarievenstructuren en technische uitwerking van de controle daarop moet men inderdaad rekening houden met een zo efficiënt mogelijke werkwijze die de doorstroming van het openbaar vervoer niet teveel hindert. Maar dit mag niet het dictaat worden voor de prijszetting. De gebruiker van het openbaar vervoer redeneert niet in termen van al dan niet overstappen. Men mag dit onderscheid tussen al dan niet overstappen niet uitdrukken in de prijs. De gebruiker kiest trouwens voor het parcours waar hij het minst moet overstappen. De heer Robert Voorhamme is dus gekant tegen een concept dat vertrekt van de idee dat de gebruikers zomaar overstappen. Hij is enerzijds voorstander van een technische aanpak maar pleit er anderzijds ook voor dat de gebruikers niet zouden bestraft worden omdat ze moeten overstappen. Het is immers zijn overtuiging dat gebruikers van het openbaar vervoer afhaken als ze teveel moeten overstappen. Hetzelfde lid vindt dat er dus rekening moet gehouden worden met de dynamiek van de basisgebruikers (de trouwe klanten) en hoedt zich voor een economisering.

De heer Robert Voorhamme vreest dat een technocratische zienswijze ten overstaan van het openbaar vervoer een verglijding naar een economisering van het openbaar vervoer teweegbrengt wat op termijn geen goede zaak is voor dit openbaar vervoer. Een fysieke overstap is inderdaad een belangrijke hinderpaal. Een dergelijke aanpak is wellicht niet de meest efficiënte wijze om het openbaar vervoer te organiseren.

Minister Steve Stevaert verklaart dat het zijn bedoeling is om op termijn in Vlaanderen zoveel mogelijk abonneementhouders te krijgen. Nu zijn er reeds de 65-plussers en de min-12-jarigen. Bepaalde gemeenten overwegen om voor al hun inwoners een abonnement te kopen.

De minister is van mening dat er bij De Lijn niet alleen een aankoopdienst nodig is maar evenzeer een verkoopdienst : er zijn grote bedrijven die immers bereid zijn om voor al hun werknemers in het kader van een CAO een abonnement aan te kopen. De minister stelt dat het overgrote deel van de inkomsten van De Lijn voortspuit uit abonnementen. Het gedeelte rittenkaarten (in de inkomsten) wordt kleiner en kleiner.

De minister meent dat de idee van een opstapprijs van 1 euro zoals voorgesteld door de heer Carl Decaluwe niet mag impliceren dat de stedelijke gebieden benadeeld worden : er is daarvoor een oplossing te vinden.

De minister kant zich tegen een formule waarbij de Buzzykaart zou kunnen doorgegeven worden en uitwisselbaar is. Bij verlies van een kaart kan gedacht worden aan een systeem van registratie dat tegemoetkomt aan de bekommernis van de heer Jan Loones. Hij is echter ten zeerste gekant tegen doorgeefkaarten.

De heer Jul Van Aperen is van oordeel dat er via informatica een oplossing moet kunnen worden gevonden bij verlies van dergelijke Buzzykaarten en abonnementen.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat het regeerakkoord zeer summier is op het vlak van tarievenpolitiek en enkel spreekt van abonnementen. Hij betwist dan ook dat zijn voorstel van resolutie overbodig is en een kopie is van het regeerakkoord. Het lid stelt trouwens vast dat de minister zijn suggestie rond de opstapplaats niet ongenegen is.

De heer Robert Voorhamme is van oordeel dat deze problematiek beter via een vraag om uitleg dan door middel van een voorstel van resolutie kon aangekaart worden.

4. Stemming

Het voorstel van resolutie wordt met 7 stemmen, bij 3 onthoudingen tegen 4 verworpen.

De verslaggever,

Bart DE SMET

De voorzitter,

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER