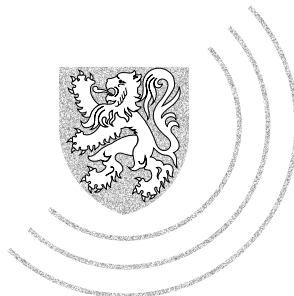


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

27 september 2000

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heer Carl Decaluwe c.s. –

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Basismobiliteit is volgens de regering een recht voor iedereen. Het betekent dat iedere burger het recht moet hebben op goede verplaatsingsmogelijkheden.

Een opwaardering van het openbaar vervoer in de vorm van een uitbreiding of optimalisatie van het aanbod, openbaar vervoer op aanvraag of goedkoper openbaar vervoer zijn mogelijke denkpistes om basismobiliteit te realiseren.

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. Ook in het regeerakkoord werd de ambitie uitgedrukt om te komen tot "een uniforme tarievenpolitiek op het niveau van het Vlaamse Gewest".

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 verminderingsskaarten en kortingen. Dat maakt het tariefsysteem ingewikkeld en vatbaar voor discriminaties.

Een dergelijke discriminatie is ontstaan bij de afbakening van de stadsgebieden (Antwerpen, Gent, Brugge, Kortrijk, Hasselt, ...). In die stadsgebieden kan je 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.

Met de geplande lancering op 1 juli 2001 van "Buzzy", heeft minister Stevaert 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 - 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.

Dit voorstel van resolutie wil een aanzet zijn om de tariefstructuur van De Lijn ter discussie te stellen en te integreren in het debat rond de basismobiliteit.

Carl DECALUWE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ren, met het oog op het wegwerken van het onderscheid tussen stads- en streekvervoer.

Het Vlaams Parlement,

- gelet op artikel 25 van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, waarin bepaald wordt dat een beheersovereenkomst tussen De Lijn en de Vlaamse regering afgesloten wordt ;
- gelet op de beheersovereenkomst tussen De Lijn en de Vlaamse regering afgesloten voor de periode 2000-2002 ;
- overwegende dat de beheersovereenkomst tot doel heeft om het aantal reizigers en de kwaliteit van het openbaar stads- en streekvervoer te verhogen ;
- overwegende dat de beheersovereenkomst stipuleert dat de tarieven, met uitzondering van de commerciële tarieven, worden goedgekeurd door de regering, op voorstel van de raad van bestuur van de maatschappij ;
- overwegende dat in de tariefstructuur van De Lijn een verschillende tarificatiebasis wordt gebruikt naargelang van het soort vervoerbewijs of naargelang van het gebied, waardoor die tariefstructuur niet doorzichtig is en aanleiding kan geven tot discriminaties ;
- overwegende dat de besprekingen rond basismobiliteit in het Vlaams Parlement aangevat worden ;
- overwegende dat het prijsbeleid van De Lijn een determinerende factor is om het aantal reizigers te verhogen en het aanbod te optimaliseren ;
- vraagt de Vlaamse regering
 - 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 bestude-

Carl DECALUWE

Ludwig CALUWE

Bart DE SMET
