

Investeren of besparen?

“Het moet gedaan zijn met kappen op De Lijn”. Deze woorden van Marc Descheemaeker (N-VA), ooit de grote man bij de NMBS en nu voorzitter van de Raad van Bestuur bij De Lijn, werden gretig geciteerd in de pers. Wie zo’n toon aanslaat, geeft wellicht aan inhoudelijk de kritiek niet meer te kunnen weerleggen. Maar heeft Descheemaeker niet ongewild de vinger op de wonde gelegd? Moeten we ook niet eens kijken hoe het beleid De Lijn behandelt vooraleer een oordeel te vellen?

Op 16 februari jongstleden werd er gestaakt bij De Lijn. ‘Alweer’ oordeelde de vox populi al snel. Toch kon deze staking niet zomaar als een bij de rest weggezet worden. Integendeel, ook wij als reizigersvereniging gaven aan dat we – hoewel een staking die de reizigers treft natuurlijk altijd vermeden moet worden – deze keer wel begrepen dat het bij veel personeelsleden van De Lijn nu echt wel hoog zat. Er heerst bij hen grote onzekerheid, niet alleen over hun eigen job, maar ook over hoe het met hun maatschappij verder moet. Want zeggen dat het niet goed gaat met het stads- en streekvervoer, en dus met De Lijn, is een open deur intrappen. Nochtans horen we minister Ben Weyts (N-VA) steeds weer – het liefst op zondag – verklaren dat er nog nooit zo veel geld ging naar het openbaar vervoer in Vlaanderen. Hoe valt deze ongerijmdheid te verklaren?

Regelmatig duiken in de pers berichten op over nieuwe investeringen bij De Lijn. Nieuwe (kust)trams, hybride bussen, ze komen eraan! De indruk bestaat dat de Vlaamse overheid de ene bestelling na de andere doet, maar vaak gaan de berichten eigenlijk alleen over een verdere uitvoering van eerdere beslissingen. Daarover willen we niet eens moeilijk doen: het bespelen van de media, het is ook een (politieke) kunst. Maar die hoera-berichten over deze overigens broodnodige investeringen verdoezelen wel dat de Vlaamse regering intussen fors bespaart bij De Lijn. Sinds het aantreden van de huidige regering moest De Lijn in totaal al meer dan 330 miljoen inleveren op haar exploitatiemiddelen, volgend jaar komt daar nog 121 miljoen bij. Middelen die De Lijn hard nodig heeft om die bussen en trams te onderhouden. Om de sporen en de bovenleidingen van de stadstrams te vernieuwen. Om de informaticasystemen eindelijk op punt te stellen. Om de kwaliteit van de reizigersinformatie op het niveau te krijgen dat men in de buurlanden al lang evident vindt...

En dat het op al deze gebieden absoluut de verkeerde kant is opgegaan, werd de voorbije maanden pijnlijk duidelijk door tal van incidenten. De doorgeroeste bovenleidingspaal die in Antwerpen op een winterse zondagmorgen naar beneden kwam, is wellicht het meest sprekende voorbeeld. De trambotsing en de ontsporing van nog een ander stel op een andere plaats op nauwelijks enkele uren

tijd op 20 februari jl. het meest pijnlijke. Voor de concrete oorzaken moeten we uiteraard het onderzoek afwachten, maar hoe dan ook: zoals het nu gaat, kan het niet verder. Niet dat we de minister deze ongevallen persoonlijk willen aanwrijven: De Lijn moet uiteraard ervoor zorgen dat de trams en bussen goed en veilig rijden, dat haar infrastructuur in orde is en dat het personeel z’n werk doet zoals het hoort. Maar je zou verwachten dat de overheid De Lijn extra stimuleert om alles weer op orde te krijgen. Het tegendeel is echter waar: het beknibbelen op de middelen van De Lijn gaat maar verder. Die 100 miljoen euro die Vlaanderen vrijmaakt voor de cofinanciering van spoorwegprojecten, zoals beschreven in het beleidsartikel op p. 6, moet natuurlijk ergens vandaan komen...

‘Basismobiliteit’ en ‘Vervoerregio’s’ zijn intussen de nieuwe toverwoorden van de minister. De weinige concrete informatie die we als reizigersvereniging inmiddels kregen, belooft niet veel goeds. Wil men het regionale en lokale openbaar vervoer op een niveau krijgen dat een welstellende regio als Vlaanderen verdient, dan moet de Vlaamse overheid haar verantwoordelijkheid hiervoor dringend opnemen. Op 17 januari van vorig jaar zei Ben Weyts in Knack over De Lijn: “Er is beterschap op komst. Daar mag ik later op afgerekend worden.” De tijd loopt.

Henk Himpe, bestuurslid TreinTramBus



Foto Rudy De Ceunynck



Te vaak laat de info het afweten.

Foto Rudy De Ceunynck