

Vlaams regeerakkoord

Trekt Vlaanderen een streep door De Lijn?

Mobiliteit was tijdens de verkiezingscampagne zeker niet het centrale thema en ook tijdens de onderhandelingen voor de Vlaamse Regering leek niemand dit beleidsdomein te claimen. De slimme kilometerheffing en het rekeningrijden waren tijdens de campagne al vakkundig begraven, maar de lijken bij De Lijn rolden pas na de verkiezingen uit de kast. Minister Lydia Peeters begint dan ook aan een moeilijke opdracht.

De Lijn na tien jaar besparingen

Volgens het nieuwe regeerakkoord is De Lijn in de vorige legislatuur hervormd tot een slankere vervoersorganisatie met een verhoogde kostendekkingsgraad. De kostendekking is inderdaad gestegen dankzij tariefverhogingen, de inkrimping van het aanbod en besparingen in de dagelijkse werking. Behalve in steden als Gent of Leuven, die een ambitieus mobiliteitsbeleid voeren en daarbij ook sterk inzetten op tram en bus, is het aantal reizigers echter gedaald.

Minister Peeters erft een Vlaams vervoerbedrijf in een diepe malaise. Terwijl De Lijn volgens het Vlaams regeerakkoord verder moet "uitgroeien tot een voorloper en zelfs voorbeeld inzake modern, hoogwaardig en betrouwbaar openbaar vervoer", botst de reiziger bijna dagelijks op operationele problemen: wilde stakingen, massale rituitval bij gebrek aan chauffeurs of voertuigen, beperking van het aanbod in de Vlaamse rand om het chauffeurstekort op te vangen, een steeds slechtere doorstroming en stiptheid ondanks jarenlange beloftes, langdurig defecte roltrappen en veelvuldige pannes



Als De Lijn de bus volplakt met reclame voor de app, tja dan heb je die app nodig om te weten waar je bent...
Foto Stefan Stylen

in de Antwerpse premetro, nieuwe Gentse Albatrostrams die in het depot blijven omdat er geen reservewielen in voorraad zijn... alles behalve een moderne, hoogwaardige en betrouwbare service dus.

De dienstverlening is zo onbetrouwbaar geworden dat veel mensen een tram of bus vroeger nemen als ze een trein of afspraak moeten halen. Een schoolmeisje uit Grimbergen haalde zelfs haar paard van stal omdat ze op de bus niet kan rekenen. De Lijn had het traditioneel al moeilijk om keuzereizigers aan te trekken, maar zelfs mensen die geen auto hebben, kloppen vandaag nog eerder aan bij familie of burens als ze echt zeker willen zijn dat ze op hun bestemming geraken. Wat we zelf doen, doen we beter... weet u nog?

De app geeft sinds kort eindelijk aan wanneer uw rit uitvalt, maar dat is een schrale troost als je ergens naartoe moet. Wie geen smartphone of internet bij de hand heeft, wordt aan zijn lot overgelaten. Terwijl auditieve en visuele halteaanmelding in zowat heel Europa de normaalste zaak is, wil dat bij De Lijn nog steeds niet lukken. De Lijn is zowat het enige bedrijf waar je een app nodig hebt om dat soort essentiële reisbegeleiding te kunnen krijgen.

Wat ooit een dynamisch en vooruitstrevend bedrijf was, is na tien jaar Vlaamse besparingen de grootste bron van klachten bij de Vlaamse ombudsman. Dat die er niet beter op vond om Google te betalen om niet meer op uw scherm te verschijnen als je de zoektermen "klachten" en "De Lijn" intikt, is symptomatisch voor het ambitieniveau van onze overheid. Die kijkt onverschillig weg en lijkt het organiseren van openbaar vervoer zelfs niet langer als een kerntaak te beschouwen.



Tijdens de staking van 13 november was er op Gent-Sint-Pieters duidelijke info over welke bussen reden en welke niet.

Foto Rudy De Ceunynck

Privatiseren?

Tijdens het actualiteitsdebat van 23 oktober in het Vlaams Parlement werd de Vlaamse Regering door alle oppositiepartijen van links tot rechts op de korrel genomen, maar de drie meerderheidspartijen kwamen niet verder dan “er is geld genoeg om alle bussen te laten rijden (CD&V)”, “Zo kan het niet verder, er moet een private speler komen (Open VLD)” en “na een goed dieet ga je opnieuw beter presteren (N-VA)”. Als de patiënt na tien jaar zwaar dieet nog steeds niet gezonder is, kan je bezwaarlijk concluderen dat de verandering werkt, tenzij dit eigenlijk de bedoeling was? De ontwikkelingen bij De Lijn lijken de perfecte illustratie van de 4-stappentheorie die Chomsky ooit formuleerde: 1) defund, 2) make sure it doesn't work, 3) people get angry 4) hand it over to the private sector. Het welslagen van de stappen 1 (besparen) en 2 (zorg dat het niet meer draait) is intussen wel bewezen. Als de reizigers niet boos waren, of letterlijk op hun paard zaten bij gebrek aan bus, zou de ombudsman niet verzuipen in het aantal klachten. Is nu de tijd aangebroken om het werk af te maken en het stads- en streekvervoer te privatiseren?

Volgens het regeerakkoord 2019-2024 blijft De Lijn, mits zij in 2020 een benchmark doorstaat, de interne operator in Vlaanderen voor het kern- en aanvullend net. In de tweede helft van de regeerperiode wordt in één vervoersregio een pilootproject opgezet om via aanbesteding een exploitant van het kern- en aanvullend net aan te duiden. Gezien de huidige moeilijkheden is het lang niet zeker of De Lijn die benchmark overleeft en zeker bij de liberalen leeft de overtuiging dat private spelers het per definitie beter zullen doen.



Ook de pachters kiezen voor groenere bussen: elektrische bus van Multiobus bij station Tienen.

Foto Stefan Stynen

Daarbij wordt wel eens vergeten dat de private sector, via de pachters, vandaag al zowat de helft van het aanbod van De Lijn voor zijn rekening neemt. Dat werkt goed omdat er voor de reizigers geen verschillende tarieven, vervoersvoorwaarden of informatiekanalen zijn. Voor TreinTramBus is dat een belangrijke voorwaarde als privé-bedrijven een grotere rol zouden krijgen, bijvoorbeeld voor het vervoer op maat.

Het is echter duidelijk dat het niet bij vervoer op maat zal blijven. De Vlaamse regering wil bekijken hoe de drempels voor private vervoersinitiatieven in de regelgeving kunnen worden weggewerkt. Busbanen worden opgesteld voor privaat collectief vervoer en taxi's. Men wil een ruimer aanbod aan snelle, interstedelijke lijnen, maximaal op vrije busbanen. Waarom zouden die vrije busbanen er nu plots wel komen als dat voor de bussen van De Lijn na al die jaren nog niet gelukt is?

Vlaanderen kiest andermaal voor de auto

Hoe dan ook zal een private speler zich evenzeer vastrijden in het fundamentele gebrek aan ambitie van het Vlaams mobiliteitsbeleid. *“Duurzame modi zoals openbaar vervoer en fiets bieden een weg uit de file. Maar evengoed blijven we volop investeren in weginfrastructuur, naast de alternatieven voor de wagen. Ook in de toekomst zullen we immers nog steeds met z'n allen gebruik maken van een eigen of gedeelde wagen, onder meer omwille van het gebruiksgemak, omdat we ook eerder perifere bestemmingen willen bereiken op erg vroege of erg late uren of omdat we de auto nodig hebben voor diverse taken”,* zo luidt het regeerakkoord. De vorige Vlaamse Regering wilde de reiziger nog verleiden om voor de bus te kiezen, nu is het een uitgemaakte zaak dat tram en bus toch nooit aan de auto zullen kunnen tippen.

De (salaris)wagen blijft de norm, al wordt dat iets verder een beetje genuanceerd: *“mensen met een beperking, in armoede, ouderen,... moeten letterlijk en figuurlijk ergens kunnen geraken. Mobiel zijn is essentieel om het eigen leven kwaliteitsvol uit te bouwen en te beleven. Met basisbereikbaarheid zorgen we voor vraag-gerichte mobiliteit aan een betaalbare prijs en een voldoende gebiedsdekkend vervoersnet”.*

Focus op woon-werk en woon-school

De focus ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Het aandeel duurzame vervoersmodi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40% en zelfs 50% in de vervoersregio's Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand. Ambitieuze? In Gent zelf ligt het autoaandeel vandaag al onder de 40%, al blijft de auto wel dominant voor afstanden tussen 5 en 25 km. In Antwerpen ligt het aandeel van de auto binnen de ring onder de 50%, terwijl dat in de rand oploopt tot meer dan 80%. Openbaar vervoer en verspreide bebouwing gaan nu eenmaal niet goed samen.

Voor het vervoer op maat heeft de Vlaamse Regering weliswaar 30 miljoen veil maar daarmee wist ze de besparingen van de voorbije tien jaar zeker niet uit en het zal evenmin volstaan om de inkrimping

Punt aan De Lijn of overleeft de Vlaamse vervoersmaatschappij de benchmark?
Foto Stefan Stynen



van het aanvullend net op te vangen. Door de basisbereikbaarheid verliezen immers heel wat kleinere dorpskernen binnenkort hun vaste busverbinding. Vervoer op maat naar de zogenaamde Mobipunten moet dit opvangen. Deelauto's, -fietsen of steps zijn echter niet voor iedereen geschikt als doe-het-zelfoplossing.

Voor andere uitbreidingen van het tram- en busaanbod wordt de lat intussen bijzonder hoog gelegd: *"gezien de vraaggerichtheid leidt elke aanboduitbreiding of -aanpassing in beginsel ook tot een verhoging van de kostendekkingsgraad."* Met onze ruimtelijke ordening is dat buiten de steden en zonder een nagenoeg perfecte doorstroming een bijna onmogelijke opgave.

Investeren

De Vlaamse Regering kondigt trots aan dat ze massaal wil investeren. Grote werven als de verbreding van de Brusselse ring of het Oosterweelproject worden uit de begroting gehouden. Slechts drie van de 21 grote projecten in het regeerakkoord zijn openbaarvervoerprojecten: tram 7 in Gent en de Limburgse Spartacustlijnen 1 en 2. Concrete garanties voor de aanleg van de Brabanttrams naar Wilbroek en de luchthaven staan niet in het regeerakkoord. Ook in Antwerpen staat er na de opening van de tram naar het Havenhuis geen enkel concreet project meer op de planning. Hoe men op die manier 30.000 auto's van de ring denkt te halen, blijft een raadsel.

De vergroening van het buspark staat wel op de agenda: ten laatste in 2025 zouden de stadskernen enkel nog emissievrij worden bediend en ten laatste vóór 2035 moeten alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij zijn. De Kust ontvangt binnenkort haar eerste nieuwe lagevloertrams, gevolgd door een reeks voor Antwerpen. Toch zal het nog heel wat jaren duren voordat Antwerpen afscheid neemt van zijn oude en ontoegankelijke PCC's.

Toegankelijkheid

Er komt een masterplan toegankelijkheid met ambitieuze maar haalbare doelstellingen om de haltes langs gewest-

wegen toegankelijk te maken. Op andere plaatsen is dat een taak voor de steden en gemeenten zelf. Het aantal meer mobiele lijnen wordt uitgebreid. Hopelijk wordt dat iets ernstiger aangepakt dan de huidige lijst van meer mobiele lijnen. Tram 3 Zwijndrecht – Merksem is volgens De Lijn één van die lijnen, terwijl je in metrostation Groenplaats, bij gebrek aan liften, met je rolstoel vanuit de tram niet verder komt dan het perron. Buslijn 17 UZA – Brouwersvliet is volgens De Lijn eveneens toegankelijk maar heeft zelfs niet overal halteperrons.

Tariefintegratie

Op dit vlak is het Vlaams regeerakkoord opvallend reizigersgericht: *"We bieden de eindgebruikers een maximaal vervoeraanbod en eenvoudig gebruik ervan aan door middel van een doorgedreven tarief- en ticketintegratie per vervoerregio – en waar mogelijk ruimer – en Mobility-as-a-Service-oplossingen. Concreet moet het mogelijk zijn om je volledige verplaatsing te maken met één vervoerbewijs of via één platform, ongeacht het aantal modi of het aantal verschillende aanbieders van vervoer of deelsystemen die gebruikt worden bij de verplaatsing."*

Het netabonnement van De Lijn moet mogelijk plaats ruimen voor geïntegreerde vervoersregionale formules. Als ook de trein daarin wordt opgenomen, kan dit voor grotere regio's als Antwerpen, Gent, Limburg of de Vlaamse Rand, interessant zijn. Wie in een kleinere regio of in een gemeente aan de rand woont, zal misschien twee abonnementen moeten combineren. Hopelijk wordt er met overlappende zones gewerkt om dat op te vangen en te vermijden dat tussen regio's nieuwe harde grenzen ontstaan.

Vlaanderen heeft dringend behoefte aan een trendbreuk op het gebied van klimaat en mobiliteit, maar die lijkt er met dit regeerakkoord helaas niet te komen.

Stefan Stynen



Bus 17 als meer mobiele lijn maar zonder halteperron

Foto Stefan Stynen