

Brussels openbaar vervoer steekt Vlaams voorbij

Na tien jaar besparingsbeleid is het Vlaams openbaar vervoer op alle vlakken voorbijgestoken door het Brusselse. Niet enkel inzake aantal reizigers, maar ook qua kostendekking, investeringen, informatie, vergroening, toegankelijkheid en reizigerstevredenheid scoort Brussel beter. Toch telt het Brusselse gewest zes keer minder inwoners dan het Vlaamse en heeft het dus (veel) minder middelen.

De gewestvorming met de overdracht van het stads- en streekvervoer van de nationale naar de Vlaamse gewestregering in 1989 moest voor een sterke verbetering zorgen. Dat lukte vooral in de periode 1997-2009 dankzij de Vlaamse ministers Baldewijns en Stevaert (beiden SP-A, nu Vooruit). Het decreet basismobiliteit (2001) gaf elke Vlaming in woongebied het wettelijk recht op een minimaal aanbod aan een halte op korte afstand.

De Vlaamse overheid ontwikkelde een mobiliteitsvisie en een bijhorend mobiliteitsplan. Steden en gemeenten werkten met convenanten een toekomstgericht kwaliteitsvol mobiliteitsbeleid uit, met onder andere een beperking op parkeerplaatsen. Met schitterend resultaat: het aantal reizigers bij De Lijn steeg tussen 1990 en 2010 van 216 naar 551 miljoen. Het aandeel van het autoverkeer en het aantal verkeersslachtoffers gingen achteruit. In diezelfde periode steeg het aantal reizigers bij de MIVB in Brussel van 193 naar 312 miljoen.

Van stijgende naar dalende lijn

Met Hilde Crevits (CD&V), Ben Weyts (N-VA) en Lydia Peeters (Open VLD) kwamen vanaf 2009 drie ministers met een conservatieve mobiliteitsvisie aan het roer. Hun motto luidde: besparen op het openbaar vervoer en hogere kostendekking. Zoals goede conservatieven grepen ze terug naar recepten uit het verleden, zoals Herman De Croo in de jaren 1980. Vanaf 2010 ging het mes in de budgetten voor exploitatie en investeringen in het Vlaams openbaar vervoer.

Het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privévervoer) betekende voortaan een stop op beter openbaar vervoer. Een stop op het uitbreiden van parkeerplaatsen of nieuwe wegen kwam er niet. Autogebruik werd opnieuw gestimuleerd. Het invoeren van rekeningrijden voor personenwagens werd in 2011 bevestigd. Inleveren van nummerplaten in ruil voor een ov-abonnement werd in Vlaanderen afgeschaft, niet in Brussel.

De inperking van de miljarden aan fiscale voordelen voor bedrijfs- en bestelwagens blijft een loze belofte. De Vlaamse wegenbelasting ging zelfs flink naar beneden en kost vaak minder dan een abonnement bij De Lijn. Maar de senioren mochten vanaf 2015 niet meer gratis mee met bus en tram. Het decreet basisbereikbaarheid uit 2019 schafte het wettelijk recht op goed openbaar vervoer in de nabijheid na achttien jaar terug af. De dienstverlening mag geen euro extra kosten, maar allerlei stu-

diebureaus brengen wel hoge rekeningen binnen.

Brussel communiceerde een jaar vooraf via een website over de hervorming van het MIVB-busnet. Het Vlaams gewest zwijgt angstvallig over de grondige aanpassing van lijnen in 2023(?) door basisbereikbaarheid.

Het resultaat van tien jaar Vlaams conservatief ov-beleid is een ramp: minder reizigers, lagere kostendekking, weinig inkomsten, slechte informatie, versleten infra, een vervuilde busvloot, gedemotiveerd personeel en een lage score voor klantentevredenheid.

Tussen 2010 en 2019 daalde het aantal Vlaamse ov-reizigers van 551 naar ongeveer 430 miljoen. Een precies aantal wil of kan De Lijn sinds 2017 niet meer bekendmaken. Die daling is vooral groot in steden als Antwerpen, Mechelen, Brugge en Hasselt, waar anti-ov-beleid en autogerichte lokale politici de reizigers wegjoegen. Dit verklaart mee de lage kostendekking van De Lijn, want in de steden ligt de bezetting van de voertuigen het hoogst.



Zestig jaar oude tram in Antwerpen

Foto Jacques Peeters

Brussel steekt Vlaanderen voorbij

Het kan ook anders. Brusselse politici zoals Pascal Smet (Vooruit) en Elke Van den Brandt (Groen) zorgden de voorbije jaren voor hogere budgetten voor exploitatie en investeringen in het openbaar vervoer: meer aanbod, bijkomende lijnen, meer vroege en late ritten, een busvloot die voor de helft hybride of elektrisch rijdt, massale aankoop van grote lagevloertrams, steeds meer toegankelijke haltes en metrostations, een nachtnet sinds 2007, een specifieke ophaalendienst voor mindermobielen, enz.

De resultaten van dit toekomstgericht ov-beleid zijn indrukwekkend. We nemen 2019 als vergelijkingsjaar. Het aantal MIVB-reizigers bedroeg toen 433 miljoen (De Lijn ongeveer 430 miljoen). Hoewel Brussel slechts het dubbel aantal inwoners van Antwerpen heeft, worden er ruim vier keer meer reizigers vervoerd.

De ontvangsten van reizigers (zonder overheidstoelagen) bedragen bij de MIVB 225,1 miljoen € (De Lijn 195 miljoen).

Het aanbod in gereden kilometers: 48,3 miljoen, bij De Lijn 201,2 miljoen in een 84 maal groter gebied.

Personeelsuitgaven MIVB: 550 miljoen €, De Lijn 452 miljoen.

Totale uitgaven: MIVB 770 miljoen, De Lijn 1.197 miljoen.

Kostendekking (zonder toelagen): MIVB 40%, De Lijn 17%.

De Lijn kreeg in 2019 een exploitatietoelage van 848,5 miljoen €, de MIVB slechts 449 miljoen, waarvan 61 voor gunsttarieven.

Aan investeringen betaalde de Vlaamse overheid een magere 123 miljoen euro aan kapitaalsubsidies, de Brusselse 216 miljoen. De in het Antwerps Masterplan (2016) voorziene investeringen van 965 miljoen in openbaar vervoer – zoals tramlijnverlengingen – zijn ‘verdwenen’. In Gent is het trameindpunt Moscou al vier jaar niet bediend wegens gebrek aan middelen voor nieuwe sporen.

De uitgave per vervoerde reiziger ligt bij De Lijn een pak hoger dan bij de MIVB. Dit is vooral te verklaren door het weggagen van de ste-

delijke reizigers in Vlaanderen (zie eerder), de ruim drie maal grotere en oudere busvloot van De Lijn, de tientallen stel- en werkplaatsen en de ruimtelijke wanorde. Waarschijnlijk kost ook de versnippering van de exploitatie door tal van privé-exploitanten veel extra geld. De MIVB baat haar netwerk daarentegen als één geheel in eigen beheer uit.

Ook wat betreft informatie, toegankelijkheid en tevredenheid hinkt De Lijn achterop. Bij de MIVB zie je op ongeveer 90% van de voertuigen een werkende visuele halteaanmelding, bij De Lijn ongeveer 15%. Een werkende gesproken halteaanmelding hoor je op ongeveer 90% van de MIVB-vloot, bij De Lijn ongeveer 6%.

50 van de 69 Brusselse metrostations hebben liften, vergeleken met 6 van de 12 Antwerpse premetrostations.

De MIVB scoort 7,3 op 10 voor klanttevredenheid. Bij De Lijn geeft slechts 65% van de klanten minstens 7 op 10.

De MIVB-ombudsdienst kreeg in 2019 313 klachten, de Vlaamse ombudsdienst werd overstelpt met ruim 16.000 klachten over De Lijn.

Op alle vlakken steekt het kleinere en armere Brussels gewest het Vlaams dus duidelijk voorbij. Het gevolg van een bewust planmatig toekomstgericht beleid dat de hoofdstad leefbaarder, gezonder, groener en klimaatvriendelijker maakt.

Door een kortzichtig autogericht beleid riskeert het Vlaams gewest daarentegen hoge boetes en juridische procedures wegens het niet-respecteren van bindende internationale milieu- en klimaatspraken.

Maakt Vlaanderen deze achterstand ooit nog goed en kan het Brussel terug voorbijsteken? In de periode Stevaert/Baldewijns werd bewezen dat een spectaculaire verbetering mogelijk is, tegen een veel lagere kost dan dure wegenwerken of enorme belastingvoordelen voor autogebruikers.

Jacques Peeters



Deze elektrische bus laadt op aan de Naamse Poort

Jacques Peeters



Duidelijk infoscherm bij de MIVB

Foto Jacques Peeters