

# Het recht van de zwakste: brand maar een kaarsje

**Een half jaar na de verkiezingen is nog niet helemaal duidelijk waar het met ons mobiliteitsbeleid de komende jaren naartoe gaat. Op het moment dat we dit schrijven, is er nog steeds geen federale regering, wel al een Vlaamse. Op het eerste gezicht krijgt De Lijn bijkomend geld: € 400 miljoen extra investeringen en een geleidelijke stijging van de exploitatiebudgetten. Het ontlokte Vlaams minister van Mobiliteit Annick De Ridder (N-VA) de (wat trumpiaanse) uitspraak dat er nog nooit in de geschiedenis zoveel geld in De Lijn gestoken is. Als je naar het blote cijfer kijkt, heeft ze nog gelijk ook. Maar ja, ik heb in cijfers ook nog nooit zoveel verdiend als vandaag, gewoon omdat de € 100 die ik in 2004 verdiende er vandaag nog maar een schamele 63 waard is. Stijging van de levensduurte heet dat en daar is de index voor uitgevonden. A propos index: de vorige Vlaamse regering heeft haar belofte om De Lijn volledig voor de inflatie van 2022 te compenseren niet helemaal ingelost. Toch weer een reële besparing ...**

Voor het openbaar vervoer en met name de basisbereikbaarheid heeft de term budgetneutraliteit nagenoeg goddelijke allures gekregen. De Lijn moest het met dezelfde middelen beter doen. TreinTramBus heeft er altijd voor gewaarschuwd dat er weliswaar enkele efficiëntiewinsten te rapen vallen, maar dat je zo nog geen spectaculaire *modal shift* realiseert. Bovendien, een vervoersregio die op een kernnetlijn het aanbod tot een kwartierdienst verdubbelt, zal elders aanbod moeten schrappen. Zo is het ook gegaan. Of niet helemaal, want begin 2025 gaat fase 4 van de basisbereikbaarheid maar gedeeltelijk van start. Bij gebrek aan financiën, chauffeurs, onderhoudstechnici en bussen schrapte De Lijn liefst 1 op de 40 ritten, een verlies van 2,5 %. De Lijn lijdt vandaag aan hoge koorts, maar minister De Ridder wil het koortswerend middel – meer exploitatiebudgetten – pas toedienen in ... 2026. De Lijn is dus chronisch ziek en er is geen uitzicht op snelle genezing.

De grootste dupe is natuurlijk de reiziger. Volgens onderzoek zijn 93 % van de tram- en busreizigers niet-keuzereizigers. Een halte die verdwijnt of een geschrapte rit betekent voor velen onder hen een rechte lijn naar vervoersarmoede. Op 19 oktober heeft Marjolein Hantson van de VUB ons daar tijdens onze ledendag in Gent een ontluisterende inking gegeven. Waar is

het recht van de zwakste gebleven? Herinnert u zich nog de premie voor elektrische auto's van voormalig mobiliteitsminister Lydia Peeters? Ze had daar initieel 20 miljoen euro voor opzigezet. De factuur is inmiddels tot meer dan het drievoudige opgelopen. Voor de auto staat dus géén rem op het budget. Waar is het recht van de zwakste, die het van de afgeschafte bus moet hebben en zich geen elektrische auto kan permitteren?

Komaan, Peter, blij positief denken. Er moet toch ook goed nieuws zijn, bv. bij de NMBS? Eh ... ja, op 15 december begint

de Eurocity Direct te rijden, een nieuwe snelle trein tussen Nederland en België. Helaas, driewerf helaas. Hij stopt tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid nergens en binnenlandse reizigers mogen niet mee. Om hem te laten rijden, sneuvelt één op de vier IC-treinen tussen de twee grootste steden van ons land. De binnenlandse reizigers betalen de rekening. Vooral die van Mortsels-Oude-God, want daar stopt de trein nog maar om het uur i.p.v. ieder halfuur. In Zwitserland zou daar al jaren ieder kwartier een trein rijden! Ook Mechelen-Nekkerspoel en Vilvoorde verliezen snelle treinen. Onbegrijpelijk: de E19 en de A12 kreunen onder de filedruk, in 2032 wil de NMBS 30 % meer reizigers vervoeren, politici kunnen niet zwijgen over de *modal shift* ... en wat doet de NMBS? Die schrapte vanaf 15 december op de drukste lijn van het land een kwart van het IC-aanbod. Binnenlandse reizigers zullen vaak een halfuur op de volgende trein moeten wachten, waar het dan dringen wordt. Het recht van de zwakste? Die mag in het beste geval sardientje spelen of, als het tegenzit, blij zijn met een dode mus.

*Peter Meukens, voorzitter*



Antwerpen verliest een van de vier IC-verbindingen met Brussel.

Foto Rudy De Ceunynck