De Lijn: wie zit er te wachten op basisbereikbaarheid?

Nieuws donderdag 1 april 2021

Het decreet Basisbereikbaarheid werd op 3 april 2019 goedgekeurd in het Vlaams parlement. De hoeksteen ervan is een vraaggericht openbaar vervoer dat bestaat uit drie lagen met als uitgangspunt combimobiliteit. De toenmalige minister van Mobiliteit Ben Weyts wou de middelen voor het openbaar vervoer beter benutten. Dus de 'modelshift' van basis*bereikbaarheid* naar basis*mobiliteit* moest en zou budgetneutraal gebeuren. De Lijn, die te veel macht naar zich had toegetrokken, moest meer rekening gaan houden met de lokale besturen. Daarom werden vervoersregioraden opgericht die in de toekomst het aanbod binnen hun regio zullen bepalen.

Basismobiliteit: het kind met het badwater weggegooid

Het decreet Basisbereikbaarheid werd met een grote meerderheid goedgekeurd in het Vlaams parlement. Als gevolg hiervan verdween het principe dat mobiliteit een recht is van iedere burger, iets wat ACOD TBM altijd zeer nauw aan het hart lag. Dat basisbereikbaarheid ook negatieve kanten heeft, staat vast, maar deze wogen volgens ons niet op tegen het enorme algemeen belang van de burgers. Het nieuwe decreet roept veel vragen op aangaande betaalbaarheid en sociale isolatie. Zo zal het voor ouderen en sociaal zwakkeren moeilijker of soms zelfs onmogelijk worden om toegang te krijgen tot het openbaar vervoer. Het sociale karakter van De Lijn wordt volledig teniet gedaan door deze politieke keuze.

De drie lagen van het openbaar vervoer

Ons toekomstig openbaar vervoer zal bestaan uit drie lagen, het *kern-net* dat de ruggengraat van het openbaar vervoer zal worden, het *aanvullend net* dat erop gericht is het kern-net te voeden op overstappunten en het *vervoer op maat* Vooral deze laatste laag zorgt voor ongerustheid bij zowel het personeel, de reiziger alsook bij de vervoersregio's.

Laten we beginnen bij de personeel van De Lijn. De politieke beslissing om het vervoer op maat niet meer in eigen regie te houden was een slag in het gezicht van het betrokken personeel. Deze stap treft centralisten, chauffeurs, planners enz. Zij die jaren flexibeler en steeds meer kostenbesparend moesten werken, werden door deze beslissing gewoon aan de kant gezet. De poging van De Lijn om toch mee te dingen voor de vernieuwde mobiliteitscentrale werd door een aantal politieke partijen zelfs afgebroken, kreeg geen eerlijke kans.

Ondertussen zet ACOD TBM ononderbroken het werk voort om voor alle betrokkenen een oplossing te zoeken.

Het ontwikkelen, organiseren, ontplooien van het kern- en aanvullend net staat op dit moment in de startblokken. De impact op de diensten en de rollen zal niet min zijn. Liefst 40 procent van de lijnen moet

aangepast worden, maar het grootste gevolg is dat De Lijn niet zelf meer kan schuiven met ritten en uren om diensten werkbaar te maken. De uren en regelingen zijn namelijk al vastgelegd door de vervoersregioraden. Onze afgevaardigden zullen hun handen meer dan vol hebben om dit zo praktisch, gepast en efficiënt mogelijk georganiseerd te krijgen.

Combimobiliteit?

Dat we verscheidene vervoersmiddelen gebruiken om van punt A naar punt B te gaan is eigenlijk niets nieuws, behalve voor wie een halte bij de deur heeft en de bus nabij de bestemming stopt. Door veel haltes te schrappen, vergroot echter voor- en na-verplaatsing naar de op- of afstaphalte. Die afstanden moeten dan overbrugd worden te voet of met de (deel)fiets of bij grotere afstanden met de (deel)wagen. Ook flex-bussen kunnen hiervoor in aanmerking komen, dit is dan het zogenaamde *vervoer op maat* De mobiliteitscentrale zal ervoor zorgen dat deze middelen ter beschikking zijn. Maar of voor dezelfde prijs zal aangeboden worden, is nog niet besproken.

Het kan ook zijn dat er toch nog een bus nabij ~~je~~ de deur stopt, maar dat het er een is van het *aanvullende net* waardoor ~~je~~ de reiziger misschien moet overstappen op een bus van het kern-net. In gebieden aan de rand van de stad, kan dat ~~nog~~ meevallen aangezien daar de frequentiegraad hoog ligt, maar in landelijke gebieden is dit wel anders. Niemand wil tijdens zijn traject tijd verliezen door een gemiste aansluiting. In de praktijk zal dit helaas onvermijdelijk zijn. Uit verschillende rondvragen blijkt dat overstappen het openbaar vervoer een stuk minder aantrekkelijk maakt. Deze uniforme aanpak over heel Vlaanderen lijkt alvast niet reizigersgericht.

Budgetneutraal?

Er werd Iedereen op het hart gedrukt dat de gehele wijziging budgetneutraal zou zijn voor de belastingbetaler. Voor alle duidelijkheid: ACOD TBM is niet tegen meer middelen voor het openbaar vervoer. Wij kunnen zeker een grote rol vervullen in het behoud van leefbare steden. Maar er zijn kanttekeningen te maken. Hoewel het kern- en aanvullend net de ruggengraat vormen, worden zij stiefmoederlijk behandeld. Elke vraag naar meer middelen krijgt een negatieve reactie en dat terwijl het vervoer op maat - dat volledig privé zal zijn - toegestopt krijgt. Het liberale liedje, dat de privé het beter en goedkoper kan, wordt nog maar eens ontkracht. Het openbaar vervoer zal duurder worden voor de reiziger en voor de belastingbetaler.

Wie zit hierop te wachten?

De reiziger die elke dag het openbaar vervoer gebruikt, zit nooit te wachten op grote veranderingen en zeker ~~al~~ niet als deze niet geleidelijk worden doorgevoerd. Fouten bijsturen wordt nu veel moeilijker of zelfs onmogelijk. De reizigers werden niet in dit verhaal meegenomen en zullen op een dag wakker worden met een plan dat niet meer aan te passen is. Het is raar dat men zogezegd klantgericht wil werken, maar dat de klant niet gehoord wordt.

Wat met het personeel dat deze verandering zal moeten dragen en uitvoeren? De continuïteit in rollen, diensten enz. wordt helemaal overhoop gegooid. Bovendien, als deze verandering de reiziger niet bevalt, zullen de werknemers op het terrein het elke dag kunnen uitzweten.

De belastingbetaler van zijn kant krijgt minder openbaar vervoer voor een hogere prijs en met minder sociale correcties.

Een beter openbaar vervoer zou het resultaat moeten zijn van een transitie waarbij alle pro's en contra's goed afgewogen worden en die stapsgewijs wordt ingevoerd zodat men kan bijsturen waar nodig en men geen reizigers in de kou laat staan onder het mom van efficiëntie. De volgende maanden zal duidelijker worden welke invloed deze verandering heeft op de werking van De Lijn. ACOD TBM zal er goed over waken dat de transitie sociaal en correct verloopt.

Stan Reusen