

Vlaamse regering misbruikt klimaatbeleid als voorwendsel om de Lijn te privatiseren

Nieuws dinsdag 30 november 2021

Tijdens de klimaattop in Glasgow verscheen in De Morgen een artikel met als titel: 'De Lijn is de verliezer van het klimaatplan'. Hierin stelde Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD) dat De Lijn te traag reageert op de doelstellingen van de aankoop van elektrische bussen. In één zin neemt ze ook de productiviteit van De Lijn en het gebrek aan flexibiliteit op de korrel.

Ministers Peeters beweert dat De Lijn te traag de omschakeling maakt naar de vergroening van de vloot. Ze vergeet er wel bij te vertellen dat haar besparingsbeleid en dat van de Vlaamse regering een groot deel van de verantwoordelijkheid hiervoor draagt. Voor het overige is De Lijn net zoals elk ander overheidsbedrijf gebonden aan de procedure van aankoop volgens de regels van een Europese aanbesteding. We gaan ervanuit dat de Vlaamse regering zeker de Europese regels wil volgen, dus rest haar te kijken in eigen boezem. De partijen die vandaag in de Vlaamse regering zitten, maken er al ononderbroken deel van uit sinds Leterme I in 2004. Bovendien hebben sinds 2007 de huidige meerderheidspartijen het departement Mobiliteit en Openbare Werken in handen. Meer dan tijd genoeg om De Lijn klaar te maken voor vergroening, zou je denken...

Leterme: ambitieuze plannen

In het regeerakkoord van 2004 waren er nog flitsende plannen zoals het Pegasusplan en het Spartacusplan. Miljoenen euro zouden eraan uitgegeven worden. Toen werd er nog niet gesproken over een vergroening van de vloot. De idee leefde echter wel dat de vergroening van mobiliteit het best lukt met collectief vervoer. Pegasus en Spartacus hadden vooral als doel de premetro in steden uit te breiden en verscheidene buslijnen te vervangen door trams. Dit hield meteen een vergroening in, want een tram rijdt elektrisch en de bussen reden toen nog enkel op diesel. Helaas weten we intussen dat deze ambitieuze plannen op sterven na dood zijn.

Peeters I & II: snoeien om te bloeien (of om te bloeden?)

Ook in 2007 werd er nog naar 'vertramming' gekeken, maar het werd niet meer concreet uitgesproken. Voor het eerst was er sprake van 'kostendekkend' openbaar vervoer, op de voet gevolgd door de eerste besparingen bij De Lijn. Onder Hilde Crevits (CD&V) kregen we te horen dat we moesten snoeien om te bloeien. De bekende jaarlijkse investeringen in onze vloot werden onder deze legislatuur afgebouwd of zelfs stopgezet. Het werd dan ook snoeien tot we bloedden. Er werd een kruis gemaakt over de noodzakelijke investeringen om tot een betere mobiliteit te komen.

Bourgeois: veel beloven, maar weinig doen

Tijdens de regering Bourgeois (2014-2019) maakte men plannen om te investeren in milieuvriendelijke voertuigen. Dat was hoognodig, want door gebrek aan investeringen in de voorgaande jaren was de busvloot van De Lijn al zo verouderd dat die in vele steden zelfs niet meer binnen mocht door de strengere

milieunormen. Opmerkelijk was dan ook dat het grootste deel van de aankoopsschijf naar dieselbussen ging! Minister van Mobiliteit Ben Weyts (NV-A) deed wel geregeld verklaringen over de grootste aankoop van elektrische bussen, maar vertelde daar niet bij dat het vooral over hybride bussen ging en dat de volelektrische pas in 2020 zouden aangekocht worden. Het voornemen was er dus, maar de financiering bleef achterwege.

Jambon: terugkomen op voornemens

Bij het aantreden van de regering Jambon in 2019 vermeldt het regeerakkoord kort de vergroening van de busvloot van De Lijn, maar wordt er toch vooral gesproken over kostendekking en efficiëntie. Een echte ambitie voor een groene omschakeling ontbreekt. Bovendien zullen de elektrische bussen van Ben Weyts pas in 2021 aangekocht worden. Opmerkelijk is ook dat het oorspronkelijke aantal van 925 is verminderd. Op dit moment is enkel de aankoop van 60 bussen gepland, met een optie voor 350 meer. Voor dat laatste is er echter nog niet in financiering voorzien. Ook de effectieve aankoop is onzeker, want de verantwoordelijke politici vroegen aan De Lijn om de aanbesteding over te doen... Het gevolg is dat raad van bestuur pas in november een gunning van 60 volelektrische bussen kan geven.

De Lijn krijgt de schuld

Ondanks al deze nefaste beslissingen voor De Lijn en de stiefmoederlijke behandeling door de voogdijministers, schuift minister Peeters het gebrek aan vergroening van De Lijn toch nog in de schoenen van het openbaarvervoerbedrijf. Vrijwel elk Europees land investeerde het voorbije decennium zwaar in het openbaar vervoer en trok resoluut de kaart van de vergroening. Niet zo in Vlaanderen, waar De Lijn het met een aalmoes moet doen. Legislatuur na legislatuur ontlopen politici hun verantwoordelijkheid en schuiven ze die maar wat graag door naar De Lijn. Hoewel het bedrijf financieel aan handen en voeten is gebonden, kan De Lijn niet volledig haar eigen verantwoordelijkheid ontlopen in het gebrek aan vergroening

Een openbaarvervoersbedrijf zonder ruggengraat

Hoewel De Lijn over de snelheid van investeringen in een groene of emissieloze vloot niet veel te zeggen heeft, zou ze wel aan de discussie kunnen deelnemen. Voormalig directeur-generaal Roger Kesteloot reageerde niet wanneer De Lijn kritiek kreeg over het gebrek aan vergroening. Dat deed hij trouwens ook niet wanneer het bedrijf door een ongeziene malaise getroffen werd door de aanhoudende besparingspolitiek. Wanneer de reizigers begonnen te morren en de kranten vol stonden van negatieve artikels, stond het personeel op de barricaden om de problemen aan te kaarten. Het was dan ook des te pijnlijker dat de directie stakende collega's wegzette als onruststokers en mensen die niet vooruit wilden met het bedrijf.

Nieuwe directeur-generaal, nieuwe inzichten?

Sinds 1 januari waait er voorlopig een nieuwe wind bij De Lijn. De financiering werd ditmaal ook bevestigd op papier. Na vele jaren van protesten krijgt ACOD TBM eindelijk gelijk. Helaas blijft het daar ook bij. Waarom legt de directie de bal niet opnieuw in het kamp van de Vlaamse regering? Waarom blijft het stil over het gebrek aan politieke daadkracht, aan middelen en aan wil om vooruit te gaan?

Wil de Vlaamse regering wel een omschakeling?

De Vlaamse regering laat geen enkele kans onbenut om meer te liberaliseren en privatiseren in elke openbare dienst. Het ecologisch verhaal wordt hier misbruikt om de kritiek op De Lijn op te voeren en de openbare

dienst verder in privéhanden te duwen. Goedkoper wordt het beslist niet. De private busbedrijven zullen immers kunnen rekenen op Vlaams geld om hun vloot te vergroenen. Dat had dan toch net zo goed kunnen uitgegeven worden aan De Lijn? Blijkbaar mag het klimaatgeld wel gebruikt worden om de privé op te schalen.

Wat doet ACOD TBM?

ACOD TBM is nooit bij de pakken blijven zitten. Tijdens de legislaturen van de Vlaamse regeringen de voorbije 15 jaar hebben we steeds gewezen op de kwalijke gevolgen van het gebrek aan investeringen, het ontbreken van een toekomstvisie en het negeren van de klimaatproblematiek. Meer dan eens stonden we neus aan neus met bevoegde politici en de directie van De Lijn om hen te wijzen op hun verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer van de burger, het welzijn van het personeel en de toekomst van het klimaat. Ook nu dreigt De Lijn weer het kind van de rekening te worden. ACOD TBM is niet van plan om dit te laten gebeuren. Daarom zullen we burgers en pers blijven informeren over de nood van een sterke, groene en openbare mobiliteit. We nodigen ook iedereen uit om zich te mengen in dit debat. Alleen zo kunnen er goede keuzes gemaakt worden.

Stan Reusen