

De volgende halte van De Lijn

Parlementscommissie bekijkt hoe het verder moet met onze bussen en trams

30-04-15, 06.00u - ANN DE BOECK



© Eric De Mildt

Met een nieuwe regering, een nieuwe beheersovereenkomst en nieuwe besparingen wacht De Lijn een turbulente periode. Vandaag barst het debat over haar toekomst los tijdens een commissie in het parlement. Deze voorstellen liggen al op tafel.

Open Vld

SHARE

'Ofwel blijven we eindeloos knippen in het aanbod tot er niets meer overblijft, ofwel gooien we het systeem helemaal om'

MARINO KEULEN (OPEN VLD), VLAAMS PARLEMENTSLID

De Vlaamse liberalen gooien de liberalisering van het busvervoer op tafel. Als het van Open Vld afhangt, krijgt De Lijn binnenkort concurrentie van andere internationale spelers. De onderliggende redenering is dat de overheid jaarlijks 1 miljard in De Lijn pompt, terwijl de files blijven groeien. Dat resultaat is volgens de liberalen veel te mager. Bovendien wordt het openbaar vervoer in de Europese Unie vanaf 2019 sowieso geliberaliseerd.

"Vroeg of laat besef je dat we veel geld in een systeem pompen dat eigenlijk niet werkt. Ofwel blijven we eindeloos knippen in het aanbod tot er niets meer overblijft, ofwel gooien we het systeem helemaal om", aldus Marino Keulen bij de lancering van zijn voorstel. Open Vld pleit voor een systeem naar Nederlands voorbeeld, waar de overheid per provincie openbare aanbestedingen uitschrijft voor het busverkeer.

Mobiliteitsexpert Herman Welter geeft het voorstel van Open Vld weinig kans op slagen. "Privébedrijven in Vlaanderen staan zeker niet te springen om de dienstverlening van De Lijn over te nemen. Bovendien zou je een ongelofelijk lappendeken van busoperatoren krijgen. Wie van Mechelen naar Leuven wil met de bus, zou bijvoorbeeld op de provinciegrens moeten overstappen op een bus van een andere operator, aan een ander tarief. Praktisch is dat niet."

Sven Maerivoet, mobiliteitsexpert van Transport & Mobility Leuven ziet het systeem wel werken, "op voorwaarde dat je strenge eisen voor een goede dienstverlening opneemt in elke aanbesteding".

CD&V

Vervang de belbus door de taxidienst Uber. Dat is het voorstel dat CD&V twee weken geleden lanceerde in deze krant (DM 18/1). De belbus is een busje dat wordt ingezet op trajecten die te weinig passagiers hebben om een vaste dienst te verantwoorden. Hij rijdt pas uit als de klant daarvoor een aanvraag indient. Maar volgens de overheid zitten er te weinig passagiers op. En dat kost De Lijn te veel geld.

Een taxi zou volgens CD&V een beter alternatief zijn. "In plaats van te wachten op die ene bus, kijk je gewoon op je smartphone of er een taxi in de

buurt is", zegt parlementsliclid Dirk de Kort. De christendemocraten zijn ervan overtuigd dat Uber De Lijn kan versterken. Want als De Lijn zich terugtrekt op haar basislijnen, dan kan ze die grote lijnen met een hogere frequentie bedienen.

Volgens Maerivoet is het een goed idee om taxi's te integreren in het openbaar vervoer. "In het buitenland gebeurt dat al langer. Bovendien is het quasi onmogelijk om overal in Vlaanderen met het openbaar vervoer te geraken. Wel zullen we, net als bij de andere voorstellen, op onze hoede moeten zijn voor de prijszetting. Een taxi is duurder dan een bus."

Alles staat of valt natuurlijk met de medewerking van Uber, en daar loopt het mank. Uber liet al verstaan dat het vriendelijk bedankt voor de opdracht. Al zijn er nog voldoende andere taxidiensten die kunnen worden aangesproken.

sp.a

De sp.a wil de bus laten rijden zoals de trein. De Vlaamse socialistcn pleiten voor de invoering van drie soorten bussen: de snelbus, de tussenbus en de flexibus. De snelbussen rijden tussen steden en grote gemeenten. Zij worden de ruggengraat van de vernieuwde De Lijn. Iets trager zijn de tussenbussen, die lokale stopplaatsen aandoen en je naar school of het ziekenhuis brengen. Ten slotte kun je de flexibus, zoals de huidige belbus, bellen om heel korte afstanden af te leggen.

"Nu heeft De Lijn een 'spaghettinetwerk' waarbij bussen allerlei kronkels maken om iedereen tegelijk te kunnen bedienen", zegt Vlaams parlementsliclid Joris Vandenbroucke. "Daardoor is de dienstverlening te traag. Als je bus even lang in de file staat als de auto's, en ook nog aan elke halte stopt, haken reizigers af."

Mobiliteitsexpert Herman Welter vindt het goed dat de sp.a De Lijn wil versterken. Alleen gebruikt de partij volgens hem het verkeerde recept. "In plaats van het systeem helemaal om te gooien, zou je beter gebruiken wat je al hebt. Lange ritten tussen steden, daar hebben we al treinen voor", zegt Welter. In plaats van bussen over lange afstanden te sturen, zou De Lijn

haar aanbod beter moeten afstemmen op dat van de NMBS. "Mensen zijn bereid om een overstap te maken als ze daardoor sneller op hun bestemming geraken", zegt Welter.

N-VA

Minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) wil af van het principe van de 'basismobiliteit', waarbij iedereen binnen de 500 meter van zijn of haar voordeur een bushalte heeft. Over de liberalisering van het busvervoer sprak hij zich nog niet uit. Een welomlijnd voorstel legde de partij ook nog niet op tafel. "Dat komt omdat wij de reiziger centraal stellen", zegt Vlaams parlementslid Annick Deridder. "De N-VA doet niet mee aan de dogmatische pleidooien voor een totale liberalisering of voor het totale behoud van De Lijn."

Dat neemt niet weg dat N-VA wel een visie heeft. "Wij willen een robuust busnetwerk dat in eerste instantie door De Lijn wordt bediend. Tegelijk zal De Lijn haar monopolie moeten afgeven, want op dit moment is de 'last mile' (de naverplaatsing tot de eindbestemming) echt niet efficiënt. Wij kijken dus naar oplossingen, zoals een samenwerking met de taxisector."