

Een sociaal conflict en ontevreden reizigers veroorzaken toenemende druk op De Lijn. De roep om liberalisering en privatisering groeit.

Het acute conflict tussen de directie en het personeel bij De Lijn raakte vorige week opgelost. Maar de discussie over dienstroosters, vakantiedagen en de aanwerving van extra personeel verbergt een diepere malaise.

Een betere kostendekkingsgraad is al enkele jaren een belangrijk streefdoel voor De Lijn. In zeven jaar heeft de vervoersmaatschappij zo'n 100 miljoen euro bespaard op haar werking. De kostendekkingsgraad ging dan wel omhoog van 15 naar ruim 21 procent, maar de klantentevredenheid is in vrije val. Te veel bussen worden afgeschaft of komen te laat. Reizigers blijven letterlijk in de kou staan. Volgens de vakbonden is er een duidelijke samenhang tussen die twee fenomenen. "Je hoeft geen helderziende te zijn om te zien dat de regering De Lijn kapot bespaart, zodat privatisering de onvermijdelijke optie lijkt", zegt Rita Coeck, federaal secretaris bij de ACOD.

De opeenvolgende besparingen hebben bovendien de personeelstevredenheid onder druk gezet. "Maar bij De Lijn is te lang gedacht dat het bedrijf er voor het personeel was", merkt transporteconoom Eddy Van de Voorde (UA) op. "Op die manier vergat men weleens de klanten op de eerste plaats te zetten."

Er is sprake van het overheidsbedrijf te dynamiseren met de hulp van een privéaandeelhouder, zoals ooit bij bpost gebeurde. "Dat staat als optie in het Vlaams regeerakkoord", stelt minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open Vld). "De reden is dat we zwaar en snel moeten investeren in de vergroening van het wagenpark van De Lijn. Maar in het regeerakkoord staat ook heel duidelijk dat de overheid de meerderheidsaandeelhouder blijft."

Liberalisering

Europa verwacht dat er tegen 2022 concurrentie komt in het collectieve personenvervoer. De marktwerking in het openbaar vervoer moet de prijs voor de reiziger laag houden en de kwaliteit verhogen. In principe komt er ruimte voor private bedrijven, maar daarvan kan worden afgeweken als Vlaanderen een interne operator aanwijst.

In de discussie over de liberalisering argumenteert Roger Kesteloot, de directeur-generaal van De Lijn, steevast dat privéspelers nu al de helft van de ritten verzorgen in opdracht van De Lijn. Dat model vindt hij beter. "Zo houd je als organisator van het netwerk voeling met het terrein", zegt hij. "Je bent je bewuster van de kostenstructuur en de plaatsen waar een betere doorstroming nodig is. Een zuivere regulator verliest dat perspectief."

Marktbevraging

De vorige Vlaamse regering bepaalde in de beheersovereenkomst dat De Lijn in 2020 aan een vergelijkende test zou worden onderworpen. Als daaruit blijkt dat de vervoersmaatschappij competitief is tegenover privémaatschappijen, krijgt ze de rol van interne operator tot 2030 toebedeeld. Vrij vertaald: er zou in dat geval niet zo veel wijzigen aan de monopoliepositie van De Lijn. Lydia Peeters: "De benchmarktest is een instrument om de keuze voor een interne operator te verantwoorden tegenover Europa. Ze is in de vorige legislatuur opgenomen in het decreet basisbereikbaarheid. Ook in 2009 was er een vergelijkende test. Die is in 2014 geactualiseerd."

Maar er is meer. In het Vlaamse regeerakkoord staat dat de regering-Jambon in 2023 een marktbevraging plant voor een van de vijftien vervoersregio's die Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) in Vlaanderen heeft opgezet. De meeste waarnemers gokken erop dat het om Antwerpen gaat. Die marktbevraging zou privéspelers de kans geven de concessie binnen te halen ten nadele van De Lijn.

Bij de ruim 8000 personeelsleden van De Lijn veroorzaakt die passage in het regeerakkoord zenuwachtigheid. De toekomst van De Lijn wordt er een stuk onzekerder door. "Onze doelstelling is zo veel mogelijk mobiliteit en collectief vervoer te krijgen voor het geïnvesteerde belastinggeld", zegt Peeters. "De marktbevraging in één vervoersregio is voor De Lijn een uitgelezen kans om te bewijzen dat ze even efficiënt of zelfs efficiënter werkt dan de private markt."

De privé-exploitanten staan klaar voor een uitbreiding van hun taken. Patrick Westelinck, algemeen directeur van de Federatie van Belgische Autobus- en Autocarondernemers: "De privébusbedrijven zijn uiteraard bereid meer exploitatie op zich te nemen. De overheid kan daarbij best de coördinerende rol opnemen. Dat bestendigt de uniformiteit in kwaliteit en tarifiering."

Stijgende prijzen

Het mag duidelijk zijn dat liberalisering en privatisering in de sterren staan geschreven. Dat zal in elk geval leiden tot duurdere tickets, valt te verwachten. Die zijn nu vrij goedkoop vergeleken met het buitenland. Ook de kostendekkingsgraad is laag. Verandert een liberalisering daar iets aan? Econoom Bruno De Borger (UA): "In Zweden is de kostenefficiëntie wel gestegen, maar de reizigerstevredenheid is niet verbeterd."

"Liberaliseren is geen alleenzalmakende oplossing", argumenteert ook Kesteloot. "Er zijn weinig goed functionerende openbare vervoerssystemen waar de overheid niet tussenbeide komt om de voorwaarden te bepalen. Kijk naar Nederland: de grote steden hebben een eigen overheidsbedrijf en bij de concessies zit de overheid aan het stuur om te bepalen wat het aanbod moet

zijn. Het lijkt ook geen twijfel dat tegenover elk beleid voldoende centen moeten staan, onafhankelijk van wie het uitvoert. Je kunt het liberaliseringsdebat niet herleiden tot een vraag van pure bedrijfsefficiëntie.”

In efficiëntie is De Lijn de jongste jaren wel bezig een inhaalbeweging. Het reorganisatieplan loopt af in 2020 en veroorzaakte sinds de invoering in 2018 stennis bij de socialistische en liberale bonden. Rita Coeck (ACOD): “Twee derde van het personeel heeft zich daar altijd tegen gekant. Wij hebben de cao daarover ook nooit goedgekeurd.”

Het sociale klimaat bij De Lijn staat bovendien extra onder druk door het haperende personeelsbeleid: de vervoersmaatschappij moet een tekort van ruim 500 chauffeurs en technici opvangen en de dienstroosters veroorzaken frustratie door de onderbemanning. Het tekort heeft volgens Kesteloot te maken met de krappe arbeidsmarkt. Privéspelers bevestigen dat ze kampen met dezelfde problemen. “Al klopt het wel dat zij net iets flexibeler kunnen omspringen met de arbeidsorganisatie”, zegt Kesteloot.

Roeland Byl

Copyright © 2019 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden