

## De Lijn: onrust schrappen diensten en uitrol fase 4 basisbereikbaarheid op hoogtepunt

Nieuws maandag 2 december 2024

Wie afhankelijk is van het openbaar vervoer of het sporadisch gebruikte eind oktober, is het niet ontgaan: de ene na de andere actie en spontane staking volgden elkaar op. Hoewel deze (re)acties voor veel reizigers waarschijnlijk uit de lucht leken te vallen, was dit voor zij die dagelijks in het veld staan niet zo verrassend.

De vraag naar meer lokaal overleg heeft deze vloed van solidariteit en actie zeker aangewakkerd. In het vorig nummer van Tribune verwezen wij al naar het belang van dit lokaal overleg en hadden we hier zelfs een algemene stakingsdag voor over. De oproep was duidelijk: “Geen eenzijdige mededelingen maar écht overleg!”

Laat nu net daar het schoentje knellen: door de reorganisatie DL2020 zijn alle beslissingsniveaus naar boven getrokken. Lokaal is De Lijn de jongste jaren gewoon niet meer in staat aan de behoefte van goed sociaal overleg te voldoen. Dit had al veel eerder moeten aangepakt worden, maar het lijkt nog steeds niet te lukken. Wil de directie dit wel doen slagen? Wil de directie wel meegaan in een goed lokaal overleg? Als we voortgaan op haar handelingen, kunnen we alvast besluiten van niet. Nochtans is lokaal sociaal overleg fundamenteel om draagvlak te creëren voor nieuwe dienstroosters en diensten, ook om frustraties vroegtijdig op te sporen en op te lossen. Dit laatste is vandaag zelfs volledig verdwenen.

### Schoentje knelt al langer

Neem de uitrol van basisbereikbaarheid in verschillende etappes en tel hierbij het ontbreken van efficiënt lokaal overleg en je weet dat een escalatie onvermijdbaar was. Uiteraard was het niet enkel kommer en kwel. De verschillende fases gingen van kracht op hun eigen tempo en gespreid over regio's. Niet overal verliep het lokaal overleg echter stroef. We stellen wel vast dat daar waar de gesprekken goed verliepen, vaak geen zware knopen moesten doorgesneden worden. Maar de ondertoon in alle overlegondes was dezelfde: men kan niets meer lokaal beslissen en De Lijn doet eerder aan mededelingen in plaats van aan echte dialogen. Al deze factoren leidden uiteindelijk uit tot een enorme frustratie en terecht. De Lijn wist dit, maar deed niets om erger te voorkomen. Je kan dan de vraag stellen wie de uitbraak van lokale acties in de hand heeft gewerkt. Opmerkelijk voor een organisatie waarvan we dagelijks lezen dat ze een 'passie voor de klant' heeft en dat ook wil uitdragen naar haar personeel.

### Waar liep het fout?

Om dit alles te kunnen kaderen, moeten we terug naar de tijd van het ontstaan van basisbereikbaarheid. Het decreet - dat met haken en ogen aan elkaar hangt - is op het einde van de legislatuur onder het voogdijministerschap van Weyts snel door het Vlaams parlement gejaagd en werd opgesteld met een Big Bang-scenario. Het was bovendien budgetneutraal. Elke weldenkende persoon die iets van veranderingsprocessen of mobiliteit afweet, zag het fiasco al van ver aankomen. De hete aardappel is vervolgens zeer vredelievend doorgeschoven naar de volgende minister van Mobiliteit. Dat deze van een andere partij kwam, was mooi meegenomen.

Terugkijkend op de vorige legislatuur, kunnen we enkel constateren dat minister Peeters niet wist wat er op haar zou afkomen. Vele malen werd de uitrol van het decreet uitgesteld en uiteindelijk, onder enorme druk van de Vlaamse regering, werd het dan toch doorgevoerd, weliswaar gefaseerd. De fasering is op zich geen slecht idee, maar enkel wanneer dit niet budgetneutraal moet gebeuren. Haar partners in de Vlaamse regering vonden er alle plezier in haar geen extra budget toe te kennen. Of was zij niet sterk genoeg om deze budgetten los te krijgen? Deze details zullen we wellicht niet te weten komen.

## **Fase 4, de laatste fase**

Fase 4 is niet het einde van de wijzigingen, maar wel de eindmeet om tot het Big Bang-scenario te komen. De vervoersplannen die afgeklopt waren in de vervoersregio's, zouden vanaf dan volledig zijn ontwikkeld. Dat er fouten zouden sluipen in het nieuwe plan van aanpak werd niet betwijfeld. Maar dat ze zulke proporties zouden aannemen, had niemand verwacht.

Een van de tekortkomingen is de uitwerking in de vervoersregioraden. In dit nieuw orgaan was/is nog veel te weinig kennis aanwezig. Steden en gemeenten hadden een zeer terechte vraag voor meer mobiliteit en werden al snel wakker geschud door het beperkte budget. De kritiek die De Lijn al jaren over zich kreeg, namelijk dat ze nooit flexibel was en niet inging op vragen van de steden of gemeenten, werd plots een harde noot die deze zelf moesten kraken. Toen werd het plots duidelijk waarom het zo stroef ging bij De Lijn.

Binnen dit kader moesten er natuurlijk wel mobiliteitsplannen gemaakt worden. En zoals een 'goede' politicus het betaamt, zijn deze plannen enkel gericht op zijn eigen kiespubliek, met geen enkele notie van de kostprijs en kennis van hoe De Lijn als organisatie werkt. De gevolgen zijn bekend: het aantal lege ritten schoot de hoogte in, de gesplitste diensten stegen in aantal en weekend- en laatavond-ritten namen substantieel toe. Dat De Lijn - en haar personeel in het bijzonder - dit alles dan ook nog eens gereden moest krijgen met een toename van de kostendekkingsgraad, werd volledig buiten beschouwing gelaten.

Daarnaast ging De Lijn in de fout door haar personeel niet in bescherming te nemen. Waarom werd nooit de vraag gesteld of dit wel te rijden viel? Waarom werd er nooit bekeken of iets wel opportuun is voor het evenwicht van onze chauffeurs? De harde muren tussen de verschillende business units konden niet beter in beeld komen dan in dit verhaal. Mobiliteitsplannen maken zonder te weten of de exploitatie dit dan kan rijden. Als je dacht dat dit alles was, heb je het mis, beste lezer. Toen de laatste fase werd doorgerekend, bleken de cijfers niet correct te zijn. Er zaten te veel kilometers in het pakket en dus te veel budget. Kilometers en bijgevolg ritten moesten geschrapt worden. Hoe kan dit? Het feit dat dit veel te laat opgemerkt werd, maakt het alleen maar erger. De tijd om structurele aanpassingen te kunnen doen, was verstreken en daardoor greep men naar een drastisch wapen: het schrappen van volledige diensten.

## **Wat had men verwacht van het personeel?**

Bij al deze veranderingen is het steeds het personeel van De Lijn dat zich moet aanpassen. Zowel de regiomanagers, als netwerkplanners, als chauffeurs en noem maar op: niemand ontspringt deze politiek gestuurde dans. Of dit nu gaat over het decreet, dan wel over de reorganisatie.

ACOD TBM heeft ten aanzien van de gehele problematiek steeds een helder en duidelijk antwoord: het is enkel aan de politiek en aan onze directie om eindelijk aan tafel te gaan en oplossingen te bieden.

Wat de vervoersregioraden aangaat: neem sociale partners mee in het mobiliteitsbeleid. Gebruik de kennis van op de werkvloer. Had iemand daar zijn hand opgestoken en geopperd dat alles niet kon vanuit een sociaal oogpunt ten aanzien van onze chauffeurs, dan waren er misschien andere discussies geweest.

Laat het lokaal overleg werken. We kunnen het niet genoeg herhalen. Veel staat en valt met de implementatie van diensten en dienstroosters, dit is en zal altijd deel blijven uitmaken van het lokaal overleg. Tot een consensus komen op dit niveau is dus van cruciaal belang voor elke wijziging die er geweest is, maar ook voor elke wijziging die nog zal komen.

Neem sociale partners mee in het globale verhaal. Tot op de dag van vandaag heeft De Lijn het nagelaten om de grote vraag over hoe we omgaan met budgetten aan ons voor te leggen. Misschien had het schrappen van diensten, bijvoorbeeld, een andere invulling kunnen hebben als dit in overleg was gebeurd. Een ding weten we zeker, er was alvast meer duidelijkheid geweest.

Onze directie moet het opnemen voor het personeel. De budgetneutraliteit waarin deze fase diende uitgerold te worden, is absurd. Waar blijft de publieke vraag aan het Vlaams parlement voor meer middelen? Wij reiken zeker onze hand om deze vraag te ondersteunen.

Zet de politieke keuzes voor hun eigen spiegel. Je kan niet de hemel beloven aan je kiespubliek om dan via een benchmark het personeel van De Lijn in een onmogelijke situatie te brengen. De Lijn moet dit zeer duidelijk formuleren.

Stel de reorganisatie in vraag. De muren tussen de business units zijn ondertussen zo dik dat niets nog goed werkt. De Lijn als organisatie lijdt hierdoor veel gezichtsverlies, maar dat is nog het minste. Vooral het personeel is hiervan de dupe.

Aan iedereen die dit relaas nu gelezen heeft en het ter beschouwing heeft genomen: wat zou jij hebben gedaan? Dus wat verwacht men eigenlijk van het personeel?

*Stan Reusen*