

# De Lijn: verzet tegen volledige besparingsbeleid organiseren!

**D**e nieuwe reorganisatie bij De Lijn is een volgende stap in de besparingspolitiek van de Vlaamse regering. De voorbije 10 jaar - sinds 2008 - is er al een slordige 160 miljoen bespaard, en dat op een exploitatiebudget van iets meer dan 800 miljoen euro. Geen wonder dat het aantal klachten records breekt en de reizigerscijfers al jaren dalen, terwijl ook de files nog nooit zo lang waren.

Er gaat geen week voorbij of De Lijn komt in de media. Kapotte sporen waardoor een tramlijn in Gent wordt ingekort, trams en bussen die steeds meer defect zijn, trams in Antwerpen die op zomerdienst rijden wegens personeelsgebrek, infoschermen aan de haltes die niet werken, afgeschafte lijnen, ... Op alle vlakken zit De Lijn op zijn tandvlees. De jarenlange besparingen op onderhoud beginnen hun tol te eisen, de stijgende werkdruk eveneens. Zowel personeel als reizigers zijn er de dupe van.

Deze regering is heel duidelijk in wat ze wil. Met het nieuwe concept basisbereikbaarheid is de doelstelling niet meer om een oplossing te bieden voor de mobiliteitsknoop en vervoersarmoede. **De nieuwe doelstelling gaat naar zo rendabel mogelijk zijn en zoveel mogelijk inkomsten verwerven.** Het aantal reizigers is niet belangrijk, enkel het aantal "betalende reizigers" aldus Ben Weyts. Langs de andere kant van de medaille worden de kosten zoveel mogelijk beperkt: lagere kostencijfers zijn immers belangrijker dan personeel en dienstverlening.

De Vlaamse regering heeft beslist een benchmark te doen in 2020: een vergelijking met andere openbaarvervoersbedrijven, uiteraard de private. Dit wordt door de directie en de Vlaamse regering gebruikt om ons onder druk te zetten, want na 2020 volgt immers de liberalisering. Dat het zelfs volgens de Europese regelgeving perfect mogelijk is dat de Vlaamse regering De Lijn aanduidt als zogenaamde interne operator wordt verzwegen. Een (gedeeltelijke) privatisering wordt niet opgelegd door Europa, het is een politieke beslissing van de Vlaamse regeringspartijen.

We mogen dan ook niet meegaan met die chantage. Wanneer zullen we voor hen genoeg ingeleverd en bespaard hebben? In landen als Nederland waar de markt geliberaliseerd is en er met aanbestedingen wordt gewerkt, zijn de arbeidsvoorwaarden en de dienstverlening er over het algemeen fors op achteruit gegaan.

## **Samen met reizigers vechten tegen dit besparings- en privatiseringsbeleid**

Het grote merendeel van de reizigers zit samen met het personeel in hetzelfde bootje. We zijn dan ook elkaars bondgenoten. Waarom zouden we hen niet verder betrekken? In Gent voerden actiecomités campagne voor alternatieve pendelbussen in plaats van de ingekorte lijn 4. Na de aankondiging van een betoging ging De Lijn vrij vlug overstag. Met dit soort groepen zouden we kunnen samenwerken, al zullen we zelf ook initiatieven moeten nemen. Te beginnen met het informeren van reizigers.

**Deze staking zou een startschot kunnen zijn voor een langer actieplan en campagne voor een degelijk en publiek openbaar vervoer,** uiteraard gekoppeld aan het verzet tegen deze reorganisatie en de andere gevolgen van dit besparingsbeleid. Het mag geen eenmalige actie zijn, maar het begin van een opbouwende campagne.

Om dit te realiseren, moeten de acties door de collega's gedragen worden. **Personeelsvergaderingen** waar de regeringsplannen besproken worden en waar beslist wordt over de acties ertegen, zijn cruciaal. We mogen het niet enkel aan delegees overlaten, waarom geen **actiecomités** per stelpplaats of regio?

Bij De Lijn hebben we dagelijks contact met de gebruikers van het openbaar vervoer. Waarom dit voordeel gebruiken om te bouwen aan gezamenlijk verzet van personeel en reizigers tegen de besparingen? Pamfletten die langere tijd gebruikt worden, een ambitieuze petitie, ... gekoppeld aan acties kunnen opbouwen naar breder gesteunde stakingsacties.

**Het fileed en de vele mobiliteitsproblemen schreeuwen om collectieve oplossingen. Laten we in het offensief gaan: voor een plan van massale publieke investeringen in meer en betere dienstverlening.** Dat vereist goede voorwaarden voor het personeel en het kan eenheid tussen personeel en reizigers tot stand brengen.

Meer openbaar vervoer is een antwoord, maar de gevestigde politici gaan voor afbouw. De reden? In dit systeem van steeds groeiende ongelijkheid verdedigen ze de winsten en belangen van de superrijken. Daarom willen ze ons steeds harder en langer laten werken voor lagere lonen. Onze levensstandaard en arbeidsvoorwaarden worden langs alle kanten aangevallen. Daar moeten we samen tegen gaan en tegelijk een alternatief naar voor schuiven: een samenleving die niet op de winst van een kleine minderheid kapitalisten gericht is, maar op de sociale noden van de meerderheid. Voor ons is dat een socialistische samenleving.



Op de gevestigde media moeten we niet rekenen om correct over onze strijd te berichten. Daar hebben we eigen media voor nodig. Koop maandblad De Linkse Socialist voor 2 euro of neem een abonnement van 20 euro (meer mag ook als steun).

[www.socialisme.be](http://www.socialisme.be)  
[FACEBOOK.COM/SOCIALISME.BE](https://facebook.com/socialisme.be)

