

Politiek draait rondjes, De Lijn betaalt de rekening

EEN MISTGORDIJN VAN 17 MILJOEN EURO

Op 18 maart 2026 ontstond opnieuw verwarring na een persbericht van de Vlaamse regering. Volgens de eerste berichten moest De Lijn boven op de aangekondigde 35,5 miljoen euro nog eens 17 miljoen extra besparen. Dat veroorzaakte paniek bij de vervoerregio's, die al geconfronteerd werden met ingrijpende schrappingen van buslijnen.

Later bleek echter dat het om een verschuiving ging: niet méér besparen, maar anders besparen. De helft van het bedrag – 8,5 miljoen euro – moest worden gezocht in de interne werking van De Lijn. Daardoor konden evenveel middelen terugvloeien naar de vervoerregio's. De opluchting was groot, maar vooral misleidend. Want wie de interne keuken van De Lijn kent, weet dat dit geen onschuldige bijsturing is, maar opnieuw druk op een systeem dat al jaren piept en kraakt.

Een begroting die kraakt onder politieke illusies

De jaarlijkse begroting van De Lijn is een complexe evenwichtsoefening. In de Raad van Bestuur werd begin dit jaar glashelder gezegd dat de inkomsten de stijgende kosten niet langer dekken. De opdracht aan het management was duidelijk: de rekening moet kloppen. Dat betekende dat 17 miljoen euro gevonden moest worden in het aanbod. Een euro kan je tenslotte maar één keer uitgeven.

Toch reageren sommige politici bij elke begrotingsronde alsof deze realiteit hen volkomen verrast. Ze blijven bovendien hardnekkig volhouden dat De Lijn nog "grote reserves" heeft. Een mythe die goed verkoopt, maar totaal niet strookt met vijftien jaar onafgebroken saneren en optimaliseren. Wie vandaag nog beweert dat er miljoenen te vinden zijn zonder impact op het aanbod of de kwaliteit, weigert bewust naar de feiten te kijken.

De spreidstand tussen Dorpstraat en Martelarenplein

Hier wringt het politieke schoentje. Lokale bestuurders zien buslijnen verdwijnen, krijgen boze inwoners over de vloer en voelen terecht druk vanuit het brede middenveld bestaande uit tientallen mobiliteitsverenigingen, armoedeorganisaties, vakorganisaties, lokale actiegroepen, academici en mobiliteitsexperts. Tegelijkertijd stemmen dezelfde partijen in Brussel vrolijk mee besparingsrondes goed die precies tot die afbouw leiden.

Wat in de Dorpstraat wordt afgekeurd, wordt op het Martelarenplein verdedigd. Die politieke spreidstand is stilaan onhoudbaar, en al helemaal niet uitlegbaar aan de reiziger.

De bodem is bereikt – maar er wordt verder gegraven

De eis om nu 8,5 miljoen euro te vinden in de interne werking van De Lijn blijkt een nieuwe kaakslag. Alsof er nog vet op de soep zit. Het management gaf al duidelijk aan dat de bodem bereikt is – of zelfs verdwenen. Er wordt gezocht naar kruimels op het tapijt.

Deze bijkomende besparing dreigt niet uit efficiëntiewinsten te komen, maar uit zaken die rechtstreeks effect hebben op de dienstverlening:

- minder onderhoud,
- minder herstellingen,
- minder personeelsinzet,
- minder operationele reserve,
- minder kwaliteitsstandaarden.

Dat is een boemerang die gegarandeerd terugkeert: meer afgeschafte ritten, meer onbetrouwbaarheid, meer frustratie bij de reiziger.

Een valse overwinning voor de vervoerregio's

Dat deze maatregel nu wordt verkocht als een “overwinning” van de vervoerregio's is cynisch in het kwadraat. Excellenties kloppen zich op de borst terwijl De Lijn verder wordt uitgekleeft. Wanneer de kwaliteit van het openbaar vervoer opnieuw zakt – want dat zal ze – zal men niet naar het beleid wijzen, maar naar De Lijn zelf.

Het is een bekend politiek patroon: eerst uitpersen, dan beschuldigen.

De sluipende weg naar privatisering

Onder deze hele discussie schuilt een duidelijker strategisch doel: de weg naar verdere privatisering wordt geplaveid. Hoe zwakker De Lijn wordt gemaakt, hoe eenvoudiger het wordt om commerciële alternatieven als “onvermijdelijk” of “efficiënter” te presenteren.

Maar wie denkt dat private vervoerders geen winstdruk kennen, geen problemen hebben rond veiligheid of arbeidsvoorwaarden, of enkel vanuit het algemeen belang handelen, bedriegt zichzelf. Openbaar vervoer is een publieke dienst, geen marktproduct.

De kern van het probleem: structurele onderfinanciering

De discussie over De Lijn verzandt jaar na jaar in karikaturen en politieke slogans. Maar de realiteit is helder:

De Lijn kampt niet met een efficiëntieprobleem. De Lijn kampt met een chronische onderfinanciering.

Zolang de politiek blijft doen alsof er nog rek op het systeem zit, blijft de reiziger de prijs betalen:

- minder lijnen,
- langere wachttijden,
- minder betrouwbaarheid,
- en een steeds verder afbrokkelend vertrouwen in een essentiële publieke dienst.

De Lijn kreunt. Niet door eigen falen.

Maar door politieke keuzes die elkaar te vaak tegenspreken.

Jo Van der Herten

Eerste verantwoordelijke ACV Openbare Diensten Vervoer