

OPBOUWWERK & OPENBAAR VERVOER

Bedenkingen bij een aktie van tramgebruikers en M.I.V.B.-personeel.

Wie op 27 november 1984 in de Ancienne Belgique vertoefde, kon getuige zijn van een vrij uniek gebeuren: een meeting van gebruikers en werknemers van de MIVB (Maatschappij voor interkommunaal vervoer te Brussel). Het gebeurt bij ons weten vrij zelden dat werknemers en klanten van een - in dit geval - openbare voorziening, mekaar treffen om gezamenlijk hun ongenoegen te uiten over een bepaalde gang van zaken. Belangrijk genoeg dachten wij om daar vanuit het opbouwwerk bij stil te staan.

DE GRIEVENTROMMEL VAN 27 NOVEMBER

Mikpunt voor de ruim 500 aanwezigen was de herstrukturering van verkeersminister De Croo. Een politiek die, zo werd gesteld, neerkomt op de doodsteek voor het Brusselse tramvervoer.

In hun standpunt gingen de tramgebruikers er van uit dat het gemeenschappelijk vervoer ondergraven wordt. Voortgaande bouw van metro en autotunnels getuigen nog steeds van de absolute voorrang die aan het autovervoer in de hoofdstad gegeven wordt. Bovengrondse tramlijnen worden afgeschaft. Frekwenties verminderen. De MIVB zelf levert steeds minder weerwerk vermits voorstanders van de betonlobby in de Raad van Beheer of in nieuwe diensten worden gedropt. Dat de metrobouw de tewerkstelling zou bevorderen of goed zou zijn voor de Belgische export, is op zijn minst kortzichtig gerekened: Verbetering of uitbreiding van het bovengrondse net draagt evenzeer tewerkstelling in zich. Het buitenland zit niet te wachten op "geïsoleerde sjieke metrostellen en betontechnologie", maar op voorbeelden van een evenwichtig, goed uitgebalanceerd vervoersysteem. De tramgebruikers klaagden verder ook de Brusselse politieke wereld aan. Die grijpt de chantage van De Croo (geen metro, geen geld voor Brussel) aan om zelf meer bevoegdheden te verwerven, terwijl ze uiteindelijk weinig om het openbaar vervoer geeft.

De tramgebruikers kwamen tot de slotsom dat de metro niet past in een concept van goed gemeenschappelijk vervoer: de metro is onbetaalbaar; de metro laat de auto de vrije baan; de metro vermindert de globale reistijd niet; de metro is minder toegankelijk en laat heelder wijken langs zich liggen.

Woordvoerders van ACOD en CCOD (Algemene resp. Christelijke Centrale der Openbare

Diensten) illustreerden de gestage ontmanteling van het tramnet met cijfermateriaal. De metro heeft niet kunnen verhelpen dat het reizigersbestand tussen 1980 en 1983 van 212 tot 193 miljoen eenheden terug liep. Er werden 40 haltes afgeschaft. De gemiddelde afstand tussen de haltes steeg en er dient meer overgestapt te worden. Bovendien is de commerciële snelheid gedaald. De prijs die de werknemers betalen is hoog. Op twee jaar tijd gingen 700 jobs verloren. In de nabije toekomst worden er nog eens 600 bedreigd. Het individueel rendement van de werknemer moet dan weer stijgen. In verstaanbare taal uitgedrukt: de trambestuurder mag nog wel zijn boterham verdienen, ze tijdens de diensturen verorberen is er niet meer bij. Deze toestand, aldus de bonden, vloeit voort uit de volmachtbesluiten van februari 1982. Zij waren het die de maatschappijen verplichtten de exploitatiekosten met 1% te verbeteren... op de rug van werknemers en gebruikers. Gans de operatie zal uitmonden in de privatisering van het openbaar vervoer. Na de Sabena en het Maritiem Transport dreigen nu de buurtspoorwegen gepakt te worden. Nadat de gemeenschap jarenlang voor zware investeringskosten heeft opgedraaid, vallen de meest rendabele (overblijvende) lijnen in handen van privémaatschappijen.



KANSEN VOOR HET OPBOUWERK ?

Opbouwwerk Pajottenland is een van de mede-oprichters van de Bond van Trein-, tram- en busgebruikers (zie elders in dit nummer). In Vlaanderen is er een groeiende belangstelling vanuit opbouwwerkmiddens voor de problemen van het openbaar vervoer. Een vijftal projekten zijn er mee begaan. De tematiek ligt voor de hand. Bepaalde (landelijke) gemeenten en wijken in grootsteden dreigen doorheen de herstructurering niet meer bediend te worden. Daarvan zijn uiteindelijk de financieel minst draagkrachtige bevolkingsgroepen de dupe. Gelet op de huidige crisis beschouwen wij het als één van de prioritaire opdrachten van het opbouwwerk, dat het zich inschakelt in de strijd tegen de verdere aftakeling van vormen van gesocialiseerde dienstverlening en tegen de teloorgang van zinnvolle tewerkstelling. Zoals het zich nu laat aanzien proberen bestaande projekten alternatieven op te starten die de plaats moeten innemen van de weggefallen dienstverlening. De buurt- en opbouwwerktraditie eigen, gebeurt dat met de gebruiker als uitgangspunt. Buurtbussen en buurtkomitees illustreren dat. Het is nog maar de vraag of daar een bijdrage tot een goed functionerend net van gemeenschappelijk vervoer aan vast zit. Daarvoor zijn de aanzetten te beperkt. Daarmee is de vraag gesteld welke strategie het opbouwwerk dient te hanteren. De in te slagen weg lijkt ons deze te zijn waar het opbouwwerk, vanuit zijn specifieke aanpak met bewonersorganisaties,

op zoek gaat naar coalities met bondgenoten die op het terrein zelf een machtspositie innemen en die gelijklopende belangen te verdedigen hebben. Bij het openbaar vervoer gaan tewerkstelling en goede dienstverlening blijkbaar hand in hand. M.a.w., werknemers en gebruikers hebben er belang bij zich gezamenlijk schrap te zetten. Dat dit inderdaad ook gebeurt, bewijst de meeting van 27 november.

De grote belangstelling was er grotendeels dank zij het voorwerk van een aantal Brusselse organisaties (waaronder de Brusselse raad voor het Leefmilieu). Via studiewerk en enquêtes zijn zij er in geslaagd buurt- en actiegroepen te mobiliseren. Op de meeting werd de idee geopperd om "tramlijn -en wijkkomitees op te richten. Een hint door RISO op te pakken ? Bestaande projekten zouden deze tematiek in hun werking kunnen betrekken. Iets dergelijks is in het verleden reeds gebeurd in Opbouwwerk Derdeleeftijd Ukkel. Geen toeval, want vooral bejaarden zijn op een goed funktionerend openbaar vervoer aangewezen. In overleg met RISO zou de Brusselse raad voor het Leefmilieu haar informatie naar het werkveld kunnen doorschuiven.

Mocht er ooit een projekt expliciet aan de problematiek van het Brusselse openbaar zelf gewijd worden, dan lijkt ons dat best te gebeuren via hoger beschreven formule. Zo kan het opbouwwerk een bijdrage leveren in de strijd voor het behoud van bestaande, zinnvolle tewerkstelling. In dat perspectief vormen tramgebruikers en trampersoneel inderdaad één front.

AST.

