

WIJ GAAN VOOR **MAXIMALE** **DIENSTVERLENING**

KWALITEITSVOL
OPENBAAR SPOOR:
GOED VOOR MOBILITEIT,
KLIMAAT EN PERSONEEL



PVDA

Eerst de mensen, niet de winst

WIJ GAAN VOOR **MAXIMALE DIENSTVERLENING**

KWALITEITSVOL
OPENBAAR SPOOR:
GOED VOOR MOBILITEIT,
KLIMAAT EN PERSONEEL

INHOUD

NMBS OP HET KRUISPUNT DER WEGEN	5
1. MOBILITEIT: EEN SOCIALE EN ECOLOGISCHE UITDAGING VAN FORMAAT ..	7
1.1 Zich verplaatsen: een recht	7
1.2 Een ecologische uitdaging	10
1.3 De verborgen kosten van het wegvervoer.....	12
2. DE NMBS DE 21^e EEUW BINNENLEIDEN	17
2.1 Hoe meer treinen, hoe meer gebruikers.....	17
2.2	20
2.3 Ook voor het goederenvervoer een dicht netwerk.....	24
2.4 Een plan, gedragen door een brede beweging	25
3. DE DRIE VOORWAARDEN VOOR EEN DOELTREFFEND SPOORVERVOER	27
3.1 Een spoor, gefinancierd in functie van de noden.....	27
3.2 Een democratische en participatieve werking.....	28
3.3 Een openbaar spoor	29
3.4 Waarom het spoor openbaar moet blijven	31
4. DE REGERINGSPLANNEN	41
4.1 Het desastreuze beleid van de vorige regeringen	41
4.2 De regering Michel-De Wever: de eindsprint naar de liberalisering.....	42
4.3 Naar een privatisering?.....	47
4.4 De syndicale beweging breken om deze plannen uit te voeren	52
5. DE PVDA IN ACTIE TER VERDEDIGING VAN HET OPENBAAR SPOOR	57
HET IS VIJF VOOR TWAALF VOOR HET OPENBAAR SPOOR	61
BIJLAGE: DE PAKKETTEN VAN DE EUROPESE COMMISSIE	63

NMBS OP HET KRUISPUNT DER WEGEN

Gekibbel over de prestaties van de NMBS, pendelaars die klagen over vertragingen, almaar hogere treintarieven of te weinig treinen, spoormannen die kwaad zijn op hun directie... Elke dag opnieuw steekt wel ergens ontevredenheid over de NMBS de kop op. De oplossing van de regering: besparingen op de begroting en het plan Galant voor een 'omvorming' van de Belgische spoorwegen, met het oog op de liberalisering van het reizigersvervoer.

Vaak stelt de regering haar plan voor als de enige mogelijkheid, als dé te volgen weg. TINA, There Is No Alternative (er is geen alternatief) voor liberalisering. Maar is dat wel zo? Is de liberalisering (het openstellen van het reizigersvervoer voor de markt) of zelfs de privatisering (de verkoop aan privéaandeelhouders) van de NMBS een oplossing voor de problemen bij het Belgische spoor? Wat houden die plannen van de regering en de (medeplichtige) NMBS-directie eigenlijk in? Wat zullen de gevolgen zijn van de bezuinigingsmaatregelen? Is het de schuld van de spoormannen en hun vakbonden dat de malaise zo groot is bij het spoor? Het stakingsrecht beperken, zal dat het probleem oplossen? Kortom, is er echt geen alternatief? En als dat wel bestaat, hoe ziet dat er dan uit? Allemaal vragen die we in deze brochure aanpakken. Militanten en leden van de afdeling Spoor van de Partij van de Arbeid (PVDA) zochten samen naar antwoorden.

Voor de goede orde kijken we eerst naar de uitdagingen waarvoor onze maatschappij een antwoord moet vinden: uitdagingen op het vlak van mobiliteit, maar ook van het milieu. We zullen zien dat de inzet enorm is.

Tegenover het TINA van de regering plaatsen wij een tegenplan voor een NMBS van de 21^e eeuw, gedragen door een brede verzetsbeweging. Daarna bekijken we wat de voorwaarden zijn om zo'n NMBS daadwerkelijk op de sporen te zetten. Een heel belangrijk punt, in het centrum van de discussies: het behoud van de NMBS als openbare instelling en als één geheel. We gaan duidelijk maken dat zo'n NMBS beter presteert dan

een geprivatiseerde NMBS of een NMBS die werkt in het kader van een geliberaliseerde markt voor reizigersvervoer.

Een volgend punt zijn de voorstellen en plannen van de regering voor onze spoorwegmaatschappij. Wij vragen ons af: wil de regering de NMBS verkopen aan privéaandeelhouders? Want ook al staat het niet in het regeerakkoord, toch wijst van alles op het feit dat de regering die weg opgaat. Een ding ten slotte staat vast: om haar plannen uit te voeren zal deze regering eerst de vakbonden en het verzet van de spoormannen moeten breken.



Meer hoofden, meer ideeën. Dat is welbekend. Deze brochure is het resultaat van collectief werk onder leiding van Michaël Verbauwhede, medewerker van de Studiedienst van de PVDA en Brusselse volksvertegenwoordiger. Iedereen die hieraan meegewerkt heeft, verdient een welgemeende dank. Om het openbaar spoor te verdedigen, willen de auteurs deze brochure nog verbeteren. Alle opmerkingen en voorstellen kunnen de lezers per mail bezorgen aan michael.verbauwhede@ptb.be.

1. MOBILITEIT: EEN SOCIALE EN ECOLOGISCHE UITDAGING VAN FORMAAT

Om het hoofd te bieden aan twee belangrijke uitdagingen moet het wel grondig veranderen bij de NMBS. De eerste is een sociale uitdaging: het recht op mobiliteit garanderen. De tweede heeft te maken met de toekomst van onze planeet: de strijd aanbinden met klimaatverandering en milieuverontreiniging, en daarvoor is de trein een belangrijke hefboom.

1.1 Zich verplaatsen: een recht

Salim, pendelaar: “In Brussel beginnen de verkeersopstoppingen steeds vroeger. Elk jaar moet ik vijf minuten eerder vertrekken, wil ik de files vermijden.”

Catherine, inwonster van Waals-Brabant: “Met het nieuwe vervoersplan kan ik ‘s avonds na een vergadering niet meer met de trein naar huis. Ik moet dus de auto nemen en kom zo in de files terecht.”

Laszlo, inwoner van Verviers: “Ze hebben pas de laatste trein van Luik naar Verviers afgeschaft. Op die trein kwam ik eens een vrouw tegen die naar een concert in Vorst Nationaal (Brussel) was geweest. Zonder die trein was ze niet thuis geraakt. In het weekend zag je ook wel mensen die wat te diep in het glas hadden gekeken. Hoe geraken die nog thuis? Met de wagen dan maar?”

Mensen moeten zich kunnen verplaatsen: van thuis naar het werk, kinderen naar school brengen of naar de muziekacademie, ‘s avonds naar de cinema voor de laatste Tarantino, de voetbaltraining, een bezoekje aan de familie aan de andere kant van het land... Het kan allemaal niet zonder ons op een of andere manier te verplaatsen. We kunnen niet meer zonder mobiliteit. Het is een wezenlijk onderdeel van ons leven in het België van de 21^e eeuw.

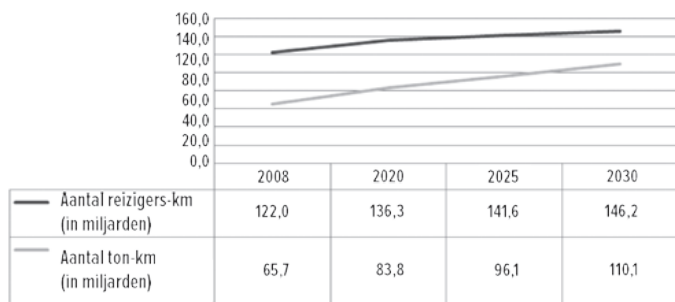
Vandaag, anno 2015, is ons recht op mobiliteit geen lust maar een almaar grotere last. Onze hoofdstad is Europees kampioen op het vlak van files. Zo stelt een studie van een GPS-fabrikant dat Brussel in de avond-

spits tot de Europese steden met de meeste files behoort. Enkel Londen, Warschau, Boekarest, Moskou en Sint-Petersburg doen het nog slechter.¹ Maar Vlaanderen en Antwerpen in het bijzonder doen het niet beter. “Het tijdverlies is vooral groot in de Antwerpse agglomeratie en in het Vlaamse en het Brusselse Gewest”, lezen we in een rapport van Transport & Mobility Leuven, een universitair studiecentrum, gespecialiseerd in mobiliteit. Bij ongewijzigd beleid zal volgens de prognoses het fileprobleem tegen 2020 in alle Belgische gewesten toenemen. De uren die de chauffeurs daardoor verliezen, stijgen tussen 2007 en 2020 met 35%.²

De mobiliteit naar, in en rond Brussel belandt miljoenen werkers aan, elke dag opnieuw. Brussel-Mobiliteit heeft het over naar schatting 1,4 miljoen dagelijkse verplaatsingen van en naar Brussel en 3 miljoen binnen Brussel. Het verkeer over Brussel (via de Ring) is daar niet bijgeteld. 63% van het in- en uitgaand verkeer gebeurt met de auto tegen iets meer dan 30% met het openbaar vervoer (vooral treinen, maar ook bussen).³

De komende jaren zullen de mobiliteitsbehoeften nog toenemen. Een studie van het Federaal Planbureau verwacht “een sterke toename van

Grafiek 1. Evolutie van het vervoer in België (2008-2030)



- 1 *La Libre Belgique*, “Quelles sont les villes belges les plus embouteillées ?”, www.lalibre.be, 31 maart 2015.
- 2 Transport & Mobility Leuven, *Analyse van de verkeerscongestie in België. Rapport voor de FOD Mobiliteit en Vervoer*, Leuven, 2008, blz. 35.
- 3 M. Hubert, K. Lebrun, P. Huynen, F. Dobruszkes, “BSI Synthesenota. De dagelijkse mobiliteit in Brussel: uitdagingen, instrumenten en prioritaire werkdomeinen”, *Brussels Studies*, 2013, blz. 3.

de vervoersactiviteit tussen 2008 en 2030, zowel voor het personenvervoer (+ 20% voor de reizigers-km) als voor het goederenvervoer (+ 68% voor de ton-km). Die stijging weerspiegelt de evolutie van de economische groei en de sociodemografische veranderingen in België.”⁴

Maar tussen nu en 2030 zullen de transportmodi niet fundamenteel veranderen. Het aandeel van het reizigersvervoer per trein stijgt lichtjes, terwijl dat van bus, tram en metro afneemt. Het aandeel van de personenwagens blijft stabiel.

Tabel 1. Prognose van de verdeling (in %) van de transportmodi reizigers (2008-2030)

	2008	2020	2025	2030
Bus/Tram/Metro	7,56	6,29	5,82	5,42
Trein	7,33	7,82	8,20	8,78
Wagen (alleen en carpooling)	80,92	81,16	80,95	80,47
Te voet / Fiets	2,77	3,32	3,59	3,89
Motorfiets	1,41	1,40	1,43	1,44

(Bron: Federaal Planbureau en eigen berekeningen)

Voor het goederenvervoer mogen we iets grotere, maar geen spectaculaire veranderingen verwachten. Het aandeel van vrachtwagens en bestelwagens daalt lichtjes, terwijl dat van de trein ietwat stijgt. De studie van het Planbureau voorziet bij eenzelfde beleid globaal geen fundamentele verandering in de transportmodi voor goederen en reizigers tussen nu en 2030.

Tabel 2. Prognose van de verdeling (in %) van de goederentransportmodi (2008-2030)

	2008	2020	2025	2030
Vrachtwagens en bestelwagens	75,22	74,85	73,27	71,35
Trein	11,47	12,10	13,25	14,55
Scheepvaart	13,30	13,05	13,48	14,10

(Bron : Federaal Planbureau en eigen berekeningen)

4 Federaal Planbureau, *De milieu-impact van de evolutie van de transportvraag tegen 2030*, Brussel, 2012, blz. 34.

1.2 Een ecologische uitdaging

De milieufactuur loopt steeds meer op en aan dezelfde snelheid als de toename van de files op de Brusselse Ring tijdens de spits. België registreert al te vaak pieken van luchtvervuiling. Midden maart 2014 verzochten de chauffeurs in Brussel hun snelheid te minderen vanwege een te hoge concentratie fijne stofdeeltjes⁵ in de lucht. In die periode was zowel in Wallonië als in Vlaanderen het openbaar vervoer gratis. Een jaar later, midden maart 2015, had Brussel weer prijs: opnieuw een vervuilingsspiek door een te hoge concentratie fijne stofdeeltjes.⁶

Uit het rapport over de toestand van het milieu in Brussel kunnen we opmaken op hoeveel winterdagen (van november tot maart) er pieken van luchtvervuiling zijn geweest. Tussen de winter 1998-1999 en de winter 2012-2013 tellen we 41 dagen van niveau 1⁷ en 5 dagen van niveau 2 door een te hoge concentratie fijne stofdeeltjes.⁸

In 2013 noteerde het jaarrapport van Ircel (de Inter-gewestelijke Cel voor het Leefmilieu): “Zowat heel de Belgische bevolking werd potentieel blootgesteld aan PM10- en PM2,5-concentraties die hoger zijn dan de WGO-richtwaarden.”⁹

-
- 5 Fijne stofdeeltjes (in het Engels *Particulate Matter*, kortweg PM) zijn kleine stofdeeltjes in de lucht. Ze kunnen van verschillende bronnen afkomstig zijn. Ze zijn ook heel verschillend (in grootte, in fysische en chemische samenstelling) en verontreinigen de lucht. Ook de impact ervan op de gezondheid en het klimaat kan heel erg verschillen. Zie Vervuilingsspieken: optreden van de drempelwaarden 1, 2 en 3 van het Brussels noodplan, methodologische fiche, www.leefmilieu.brussels.be.
 - 6 Op vrijdag 20 maart 2015 bereikte volgens de informatie van Leefmilieu Brussels de concentratie van fijne stofdeeltjes in Brussel $100\mu\text{g}/\text{m}^3$ met meerdere pieken die in grote mate de Brusselse normen van $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ overschreden. Voor de Wereldgezondheidsorganisatie gaan de jaarlijkse richtwaarden van $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ tot $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ in functie van de grootte van de deeltjes. En respectievelijk 25 en $50\mu\text{g}$ voor een gemiddelde van 24 uur. Zie bijv. www.irceline.be.
 - 7 Niveau 1 wordt bereikt bij vaststelling van een dagelijks gemiddelde (opgetekend gedurende twee dagen en in twee Brusselse meetstations) van 71 tot $100\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10. Niveau 2 wordt bereikt als het gemiddelde tussen 101 en $200\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 ligt.
 - 8 Zie www.leefmilieu.brussels.
 - 9 Ircel, *Jaarrapport Luchtkwaliteit in België 2013*, Brussel, 2014, blz. 4. WGO = Wereldgezondheidsorganisatie.

Fijne stofdeeltjes: is dat zo erg, dokter?

De fijne stofdeeltjes zijn zeer schadelijk voor de gezondheid. De blootstelling aan PM10 bedroeg in Brussel tussen 2005 en 2008 gemiddeld $41\mu\text{g}/\text{m}^3$. Een gemiddelde jaarlijkse blootstelling aan meer dan $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ is verantwoordelijk voor ongeveer 5,6 % van de sterfgevallen in drie steden: Antwerpen, Luik en Brussel.¹⁰ De fijne stofdeeltjes die een zwangere vrouw inademt, hebben een nadelige invloed op de foetus. Hetzelfde geldt voor kinderen omdat hun longen nog niet volledig ontwikkeld zijn (dat is pas het geval in de adolescentie). Op lange termijn veroorzaken de fijne stofdeeltjes ook hart- en vaatziekten (die kunnen leiden tot een beroerte (cerebrovasculair accident of CVA) of een hartinfarct), astma, chronische bronchitis en verschillende kankers. In de strijd tegen het BAM-tracé voor de sluiting van de Ring in Antwerpen (de Oosterweelverbinding) benadrukte de groepspraktijk van Geneeskunde voor het Volk in Deurne dat zowat de helft van hun jonge patiëntjes een aerosolbehandeling nodig heeft voor astma. Het percentage ligt veel hoger dan het gemiddelde en is te wijten aan de nabijheid van de Antwerpse Ring.

En het gaat van kwaad naar erger. In de hierboven geciteerde studie van het Federaal Planbureau lezen we: “Tussen 2008 en 2030 stijgen de CO₂ uitlaatmissies¹¹ van het vervoer met 12%.”¹² Al voorziet het Planbureau dat de emissies van andere gassen (zoals bepaalde fijne stofdeeltjes) tussen nu en 2030 zullen dalen dankzij meer geavanceerde technologie, toch blijft de situatie alarmerend. “Bij ongewijzigd beleid zullen de broeikasgasemissies in België tussen nu en 2030 niet verminderen”, stelt het Planbureau.¹³

Iedereen weet dat het wegvervoer veel meer vervuult dan het vervoer per spoor.¹⁴ Een van de belangrijkste oorzaken van de luchtvervuiling is het autoverkeer. In 2012 bedroegen de emissies van de transportsector

10 Leefmilieu Brussels, *Synthese van de staat van het leefmilieu 2007-2008*, Brussel, 2009, blz. 2.

11 Koolstofdioxide (CO₂) is het belangrijkste broeikasgas. Het wordt uitgestoten bij de verbranding van brandstof (zoals benzine of gas) maar ook wanneer we uitademen.

12 Federaal Planbureau, *op. cit.*, blz. 2.

13 Federaal Planbureau, *op. cit.*, blz. 1.

14 *De bijdrage van de belangrijkste sectoren in de totale uitstoot en hun evolutie*, www.climat.be.

21,4 % van de totale uitstoot van CO₂ (tegen 14,5% in 1990). Die stijging is grotendeels te wijten aan het wegvervoer (personenwagens, goederenvrachtwagens). In 2012 nam het 97,6 % van de totale uitstoot van de hele transportsector voor zijn rekening. En voor de fijne stofdeeltjes is ongeveer 70% van de uitstoot van PM10 het gevolg van het wegtransport.¹⁵

Studies bewijzen dat de uitstoot van CO₂ bij vervoer per spoor 80 à 93 % lager ligt dan bij wegvervoer. Daarnaast daalt ook de uitstoot van fijne stofdeeltjes met 61 tot 80 % en zijn er ook veel minder emissies van stikstofdioxide (- 96 %), zwaveldioxide (- 59 %) en koolstofmonoxide (- 83 %). Volgens andere studies ligt de CO₂ uitstoot bij reizen met de trein 5 tot 20 keer lager.¹⁶

1.3 De verborgen kosten van het wegvervoer

Natuurlijk kan niet alle transport via het spoor. Maar ondanks ronkende verklaringen over de strijd tegen de opwarming van de aarde is heel het Europese beleid toch hoofdzakelijk gericht op de auto en vrachtvervoer via de weg. In plaats van in te zetten op het vervoer per spoor blijft het dereguleringsbeleid vrachtwagens bevoordelen. In termen van directe kosten is dat inderdaad goedkoper.¹⁷ De collectieve kost daarentegen is veel groter: een vervoerder zal zijn klant bijvoorbeeld een bepaalde prijs aanrekenen, maar in die prijs is geen rekening gehouden met de aanleg en het onderhoud van de wegen, de vernietiging van het leefmilieu, de kosten van files enzovoort. Dat zijn zogenoemde ‘externe’ kosten. Volgens een studie uit 2009 van het Planbureau heeft dat vervoer “negatieve gevolgen zoals verkeerscongestie, vervuiling en ongevallen. Hoewel deze transporten heel wat voordelen opleveren, is het toch niet de gebruiker zelf die de kosten moet dragen, maar de andere gebruikers of

15 73 % in Brussel volgens de laatste synthese in 2013 over de toestand van het leefmilieu in Brussel (zie www.leefmilieu.brussels) en 70% in Wallonië (zie Service public wallon, *Les indicateurs clés de l'environnement wallon 2012*, Namen, 2013, blz. 73).

16 D. Para, “Het goederenvervoer per spoor: een doorlichting van het Belgische beleid”, *Marxistische Studies*, nr. 89, 2010, blz. 22. Zie ook ecopassenger.org, een instrument voor de berekening van de uitstoot.

17 Zie David Para, *Idem*.

de gemeenschap”.¹⁸ De auteurs vermelden nog talrijke andere externe kosten: geluidsoverlast, vernieling van het landschap, processen aan toeleveringszijde en aan afnemerzijde van de productie (energieproductie, de bouw van infrastructuur enzovoort)...

Volgens diezelfde studie was het wegvervoer in 2000 verantwoordelijk voor 95% van de externe kosten, verbonden aan luchtvervuiling (47% voor het reizigersvervoer, 48% voor het goederenvervoer). Trein (2%) en scheepvaart (3%) deelden de rest van de kosten onder elkaar. Maar ook dit enorme percentage van 95% geeft nog een vertekend beeld. Het luchtvervoer en het vervoer per schip zitten er namelijk niet in. Die cijfers zijn nochtans interessant om aan te tonen dat de externe kosten, verbonden aan luchtvervuiling als gevolg van het wegvervoer, veel hoger liggen dan voor het vervoer per spoor.¹⁹

Wat de opwarming van de aarde betreft, houdt de studie wel rekening met alle types van transport. En ook hier spreekt het resultaat voor zich: in 2000 waren de externe kosten, verbonden aan de klimaatverandering, voor 52% te wijten aan het wegverkeer, voor 36% aan het scheepvaartverkeer, voor 10% aan het luchtverkeer en ... voor 0% aan het spoorwegverkeer.²⁰

Sven Marivoet, onderzoeker bij Transport & Mobility Leuven, schat dat de files op de Ring rond Brussel elke dag gemiddeld 600.928 euro kosten. Voor dagen met monsterfiles lopen de kosten op tot 3 miljoen euro. De gemiddelde kost per uur en per chauffeur bedraagt 10,58 euro. Die kost is het gevolg van het feit dat een stilstaande chauffeur niet aan het werk is of geen andere activiteit uitoefent. Voor een vrachtwagen loopt het bedrag op tot 36,37 euro per uur. Die indrukwekkende cijfers houden geen rekening met de files rond de Brusselse Ring, noch met de kosten voor het milieu en de gezondheid van de bevolking.²¹ De totale kosten van de files liggen in werkelijkheid dus nog een pak hoger.

18 Federaal Planbureau, *Les comptes satellites des transports et les externalités* (De satellietrekeningen transport - SRT - en de externaliteiten), Working Paper 15-09, Brussel, december 2009, blz. 9.

19 *Ibid.*, blz. 13.

20 *Ibid.*, blz. 14.

21 *De Standaard*, 21 april 2015.

Bovendien hebben we ook hier te maken met concurrentievervalsing. Het wegvervoer hanteert immers zijn eigen richtlijnen voor het werk van de vrachtwagenchauffeurs. Bijvoorbeeld: de wekelijkse arbeidstijd ligt vast op 48 uur en die mag oplopen tot 60 uur, zolang het gemiddelde over vier maanden niet hoger ligt dan 48 uur.²² De rijtijd mag oplopen tot 56 uur per week (met een maximum van 90 uur over twee weken)²³. Uit getuigenissen kunnen we opmaken dat weken van 60 tot 70 uur zowat de norm zijn. En hierbij houden we geen rekening met chauffeurs die op de tachograaf (het instrument dat de gepresteerde arbeid controleert) aanduiden dat ze een pauze nemen, terwijl ze bijvoorbeeld aan het lossen zijn.

De recente beslissing om *supertrucks* toe te laten op de Belgische wegen is nog zo'n voorbeeld van de bevoordeling van het wegtransport boven het vervoer per spoor en alweer zonder enige ecologische overweging.²⁴

De kilometertaks, is dat een goed idee?

Om het aantal vrachtwagens en personenwagens op onze wegen te beperken, stellen sommigen een kilometerheffing voor. Hoe meer kilometers je aflegt, hoe meer je betaalt. Anderen zijn voorstander van een tolheffing voor wie de stad binnenrijdt, zoals in sommige grote steden (Londen bijvoorbeeld).

De PVDA is voor personenwagens gekant tegen beide voorstellen, omdat het gaat om een onrechtvaardige en antisociale belasting. Veel werkers hebben geen keuze, gezien het lamentabele aanbod van het openbaar vervoer. Voor hen is de wagen vaak de snelste oplossing. Hierop nog een belasting heffen en ondertussen op alle niveaus besparen op het openbaar vervoer (trein en bus) dient slechts één doel: geld opbrengen voor de overheid onder het mom van milieubescherming. En weer betalen de

22 Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen.

23 Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer.

24 Zie bijvoorbeeld *RTL Info*, 4 februari 2015.

werkers het gelag. Het is een antisociale belasting. De CEO in zijn Audi A6 betaalt in de spits evenveel per kilometer als de poetsvrouw in haar Citroën Saxo.²⁵

De PVDA is wel voorstander van een kilometer- of tolheffing voor vrachtwagens. De verschillende gewestregeringen namen al het besluit een kilometer-taks in te voeren op vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. De tarieven zullen variëren in functie van het gewicht van de vrachtwagen, de graad van vervuiling en het afgelegde traject (van 7,4 tot 20 eurocentiem naargelang het gewicht en de vervuiling). Het basistarief zal overal in België 11,3 eurocent zijn. In Brussel komt een hoger tarief om de vrachtwagenchauffeurs te ontraden de hoofdstad binnen te rijden. Maar het risico is niet denkbeeldig dat dit allemaal niet veel zal helpen. Men zal de opbrengst van de heffing vooral gebruiken... om de wegen te herstellen! Anderzijds is het een illusie te denken dat, zonder investeringen in het goederenvervoer per spoor en het opnieuw nationaliseren van het goederenvervoer, de overgang van de weg naar het spoor 'natuurlijk' zal verlopen. Het ziet er veeleer naar uit dat men geld wil inzamelen om te blijven investeren in het meest verontreinigende transportmiddel.

25 Tom De Meester, *De PVDA wil duurzaam en sociaal alternatief voor kilometerrijden*, www.pvda.be.

2. DE NMBS DE 21^e EEUW BINNENLEIDEN

Om het hoofd te bieden aan de ecologische uitdaging en het recht op mobiliteit te garanderen is een grondige hervorming van de NMBS noodzakelijk. Vertragingen, almaar langere trajecten, afgeschafte treinen, ontbreken van een Gewestelijk Expresnet (GEN), daling van het aantal treinen, tekort aan (zit)plaatsen, sluiting van kleine stationnetjes, afbouw van het personeel, stijgende tarieven, het doet zowel de gebruikers als het personeel sakkeren. En terecht. De oplossingen die de regering en de directie van de NMBS voorstellen, verergeren eigenlijk alleen nog het probleem (zie hoofdstuk 3). In dit hoofdstuk formuleren wij het alternatief van de PVDA om de NMBS binnen te leiden in de 21^e eeuw.

Een recente studie (2010) resumeert goed onze visie op de ontwikkeling van de NMBS: “Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor de automobilisten zou het goedkoper moeten zijn, de kwaliteit en de capaciteit van de dienstverlening zouden verbeterd moeten worden en de ondernemingen zouden hun mobiliteitsbeleid moeten aanpassen om het gebruik ervan aan te moedigen.”¹

De PVDA stelt dat we ons bij de hervorming van het spoor moeten laten leiden door twee grote principes: een dicht spoornet en een aantrekkelijk beleid (zowel op het vlak van de aangeboden diensten als van de tarieven). Dat alles moet gepaard gaan met stimulerende en desnoods dwingende maatregelen (voor de ondernemingen).

2.1 Hoe meer treinen, hoe meer gebruikers

De wagen laat een grote flexibiliteit toe wat uur en plaats betreft: “Ik ga waar ik wil, wanneer ik wil” (in theorie, mits voldoende parkeermogelijkheden en zonder files). Op dit ogenblik cumuleert het spoor (naast

1 A. De Witte et C. MacHaris, “Pendelen naar Brussel: hoe aantrekkelijk is ‘gratis’ openbaar vervoer?”, *Brussels Studies*, nr. 37, Brussel, 19 april 2010, blz. 15. Zie: www.brusselsstudies.be.

de hoge kostprijs) twee handicaps: de trein doet almaar minder plaatsen aan en het aanbod is beperkt (de vertragingen even terzijde gelaten). Voor beide euvels moet het precies omgekeerd. We moeten het spoornet van de NMBS zodanig uitbreiden dat je met de trein echt ‘kunt gaan waar je wil, wanneer je wil’.

Een dicht spoornet en frequent rijdende treinen zijn twee essentiële voorwaarden om tegemoet te komen aan de bestaande handicaps, in combinatie met ander openbaar vervoer. Er gaan steeds meer stemmen op om in geval van staking een minimale dienstverlening in te voeren, terwijl de bevolking veeleer nood heeft aan een maximale dienstverlening, elke dag van de week.

Een *dicht* spoornet. Het management van de NMBS plant de sluiting van 33 loketten en een aantal kleine stationnetjes. Een aantal lijnen en overstapplaatsen dreigen weg te vallen. Een dicht spoornet daarentegen veronderstelt dat er een aantal nieuwe lijnen bijkomen, in landelijke gebieden bijvoorbeeld.

Toen de auto nog geen massaproduct was, doorkruiste een ultradicht tramnet ons land. Het bracht de dorpelingen naar de middelgrote steden en vandaar naar de grote steden. Een concrete toepassing van het gezegde “Vele kleintjes maken een groot”.

Die redenering moet opnieuw in de mode komen. Er moeten ten eerste rechtstreekse treinen zijn die grote steden met elkaar verbinden (Inter-City). Ten tweede zijn er ook treinverbindingen nodig tussen de middelgrote steden (Interregionale treinen). Ten derde moeten stoptreinen dorpen en kleinere steden met elkaar verbinden die de reizigers naar de grotere steden brengen.

In en rond grote steden zal men het bestaande spoornet ook moeten uitbreiden. De voltooiing van het Gewestelijk ExpresNet (GEN) rond Brussel moet prioriteit krijgen. Miljoenen mensen reizen elke dag opnieuw in, door en rond de hoofdstad. Daarnaast is een expresnet van treinen (vergelijkbaar met het GEN) nodig rond andere grote steden (Antwerpen, Luik, Charleroi, Gent). Het is belangrijk dat dit net aansluit bij het stedelijke openbaar vervoersnet. We zien dat bijvoorbeeld in Luik met het geplande tramnet. Even belangrijk is dat gebruikers een deel van

hun traject kunnen combineren met de wagen. In Montpellier legde men grote parkings aan om de chauffeurs te ontraden met de auto de stad in te rijden. Zo kan men auto en tram combineren.

Frequent rijdende treinen. Er moeten verbindingen zijn tussen alle grote Belgische steden. Om de 20 minuten een trein (drie per uur dus) overdag moet het streefdoel zijn.² Er moeten ook nachttreinen komen (met een frequentie van één trein per uur vanaf 22.00 uur). Andere landen doen dat wel, waarom België niet? Voor het GEN in en rond de grote steden is een trein om de 15 minuten een minimum, zeker in de piekuren.

Hoe de dienstregelingen van bussen en treinen, vooral in landelijk gebied, beter op elkaar afgestemd zijn, is ook dringend aan herziening toe. Bussen moeten aansluiten op de treinen en dienstregelingen moeten in die zin aangepast worden. Dit moet het uitgangspunt vormen bij het opstellen van de dienstregeling voor de treinen, maar ook voor de andere transportmiddelen. Dat versterkt het gevoel “met de trein ga ik waar ik wil, wanneer ik wil”.

Zulke hoge frequenties zijn essentieel, niet alleen om meer reizigers aan te trekken, maar ook om zoveel mogelijk chauffeurs aan te zetten de wagen te laten staan en de trein te nemen.

Een GEN vanaf 2015 ?

Minister Galant kondigde met veel tamtam de opening van een vijftiental nieuwe ‘S’-lijnen rond Brussel aan. In feite gaat het om een facelift van bestaande lijnen.³ Het lijkt misschien een stap vooruit, in werkelijkheid is het eerder een ‘Canada Dry’-GEN: lijnen die lijken op, er uitzien als, maar niet echt een GEN zijn. Het is juist (en dat geven we grif toe) dat de voltooiing van de werken aan het knooppunt Josaphat-Schuman de Noord-Zuidverbinding zal ontlasten. Maar buiten dit en de bijkomende opening van ... één (enkel) station in de regio Brussel zullen de pendelaars waarschijnlijk weinig verschil zien.

- 2 Ter vergelijking: er rijden momenteel meer dan drie treinen per uur tussen Gent en Brussel, maar slechts twee per uur tussen Namen en Brussel buiten de spitsuren.
- 3 *La Libre Belgique*, 24 maart 2015.

2.2 Reizigers aantrekken in plaats van afstoten

Quinten Coucke is student. Zijn ouders wonen in Knokke, West-Vlaanderen en hij studeert in Kortrijk, eveneens in West-Vlaanderen. Een traject van 66 km. Elke zondag neemt hij echter ... de fiets. Waarom? Normaal doet de trein er twee uur en een kwartier over, maar de vele vertragingen doen de reistijd vaak oplopen tot meer dan drie uur. In zijn open brief aan de NMBS schrijft hij: "Als een student van 19 jaar sneller zijn provincie doorkruist met de fiets dan met het openbaar vervoer, dan is er een elementair structureel probleem."⁴

Nochtans zou de trein aantrekkelijk kunnen zijn. Dat dit niet het geval is, komt door de politieke keuzes die al tientallen jaren ruim baan geven aan de meest vervuilende transportmiddelen (vrachtwagens, auto's, vliegtuigen). Nu moeten we een draai van 180 graden maken. We moeten van een actief beleid voor de ontwikkeling van het spoor als alternatief voor de huidige vervuilende transportmodi een politieke prioriteit maken. Iedereen moet zich kunnen verplaatsen, ook wie geen wagen heeft of over weinig middelen beschikt. De regering en de directie van de NMBS vinden dat er in een aantal stations te weinig reizigers zijn. De verhouding tussen het aantal reizigers en het aantal stations is in hun ogen niet goed. Je kunt hier op twee manieren aan verhelpen. De directie kiest ervoor het aantal stations te verminderen. De PVDA wil het aantal reizigers omhoog.

Maar al te vaak moeten de reizigers zich voegen naar het beleid van de NMBS (concreet naar de gevolgen van de door de regering opgelegde bezuinigingen). Wij daarentegen zijn van mening dat de NMBS en de regering in de eerste plaats rekening moeten houden met de noden van de gebruikers en de bevolking.

De *dienstregeling* en de *frequentie* moeten werknemers en studenten, maar ook andere reizigers in staat stellen naar hun werk of naar school te gaan, vrienden te bezoeken of een dokter te consulteren. Neem nu de lijn Marloie-Luik. Tal van studenten uit landelijke gebieden die in Luik studeren, maken gebruik van die lijn. Een goed bestuur zou voldoende treinen

4 *De Morgen*, 9 maart 2015.

voorzien om de studenten naar Luik en weer naar huis te brengen. Precies het tegenovergestelde van de huidige plannen van regering en NMBS die deze lijn om zuiver financiële redenen willen afschaffen.

We moeten ook de *aansluitingen* herbekijken. Tussen lokale en regionale of nationale treinen, maar ook tussen trein en bus. Als dat niet goed geregeld is, verandert een reisje met de trein al snel in een kruisweg, vooral voor de pendelaars.

Verder spelen de *tarieven* ook een belangrijke rol bij het al of niet aantrekkelijk zijn van het spoor. Volledige gelijkheid bij het gebruikmaken van de openbare dienst, onderstelt dat het spoor toegankelijk is voor iedereen en dus goedkoop. Elke nieuwe verhoging van de prijs voor een treinticket staat gelijk met 1000 autoreclames: geen betere promotie om treingebruikers weer de auto in te jagen. Een combinatieticket voor de verschillende netten (trein, tram, bus, metro) is een must.

In de discussie over de tarieven zit naast een rationeel aspect ook een emotioneel aspect. Het volstaat niet gebruikers te overtuigen dat de trein goedkoper is dan de auto, ze moeten het ook zo *aanvoelen*. Daarom is het aangeraden de tarieven flink te verminderen en te stoppen met al die extra toeslagen (bijv. voor de aankoop van een ticket op de trein, de diabolotoeslag voor een rit naar de nationale luchthaven enzovoort). Lagere tarieven kunnen ten slotte de agressiviteit van sommige gebruikers tegenover de treinbegeleiders intomen. Dit gaat allemaal precies de tegenovergestelde richting uit van de plannen van Jo Cornu. De CEO van de NMBS pleit voor hogere tarieven tijdens de spitsuren, precies de uren dat de treinen stampvol zitten.

De weldaad van het gratis verhaal in Aubagne: 173 % meer busreizigers

De bus is niet de trein. Maar de ervaring van Aubagne is interessant om te begrijpen hoe groot de impact kan zijn van een verlaging van de tarieven op het gebruik van het openbaar vervoer. In deze stad in Zuid-Frankrijk geldt voor alle bussen de slogan “vrijheid, gelijkheid, kosteloosheid”. Want de bussen zijn er inderdaad volledig gratis. En wie financiert dat?

Alle ondernemingen met meer dan 9 werknemers, via een transportbelasting van 1,8% op de loonmassa.

De krant *L'Humanité* schrijft: “Na vier jaar is het gratis verhaal helemaal ingeburgerd. Een geslaagde gok voor deze agglomeratiegemeente (103 000 inwoners) die de bezetting van die 11 reguliere lijnen met 173 % zag stijgen sinds 2009. De eerste maand waren er 57 % meer gebruikers. ‘We gingen van 6000 reizigers per dag naar 10.000! Dat hadden we niet verwacht’, zegt Nathalie Castan, de verantwoordelijke voor het vervoer in de agglomeratiegemeente (Aubagne en twaalf kleine gemeentes). En ze steekt terecht een pluim op haar hoed: ‘Nergens haalt men zulke hoge aantallen als bij ons’.”⁵

Het vervoer per trein moet ook *sneller en stipter*. Sinds de splitsing van de NMBS in 2005 is de stiptheid een ware catastrofe. Volgens de website Belate.be reed tussen januari en juli 2014 één op vier treinen met vertraging. Van de 788.619 ingezette treinen had 24,6% minstens vijf minuten vertraging.⁶ Zonder de stoptreinen (L) mee te rekenen rijdt één op drie IC-treinen met vertraging!⁷ Pannes, afgeschafte treinen of treinen die maar een deel van het aangekondigde traject afleggen, storingen aan de installaties, gecumuleerde vertragingen ... het is veel te dikwijls het lot van de reizigers. Veel ongelukken zijn nochtans gemakkelijk te voorkomen. Vaak ligt de oorzaak in een gebrek aan onderhoud – op zijn beurt het gevolg van de bezuinigingsmaatregelen van de respectieve regeringen – of in een gebrek aan snelle en gecoördineerde communicatie tussen de treinoperator (de NMBS) en de beheerder van de infrastructuur (Infrabel). Vroeger was er maar een partner, nu zijn er altijd twee communicatielijnen, een voor elke maatschappij.

5 Ixchel Delaporte, “À Aubagne, la petite révolution des bus gratuits”, *L'Humanité*, 30 december 2013.

6 Infrabel komt tot ongeveer 90% stipte treinen over dezelfde periode maar gebruikt een andere berekeningsmethode: alleen de treinen met minstens 6 minuten vertraging worden meegerekend.

7 Antoine Clevers, “Un train sur quatre est arrivé en retard en 2014”, *La Libre Belgique*, 17 september 2014.

Een treinbestuurder legde ons uit hoe de NMBS dit probleem oplost: “Het huidige beleid van de NMBS verhoogt de stiptheid kunstmatig door de trajecttijd ... te verlengen. Zo duurt de reis tussen Brussel en Namen nu langer. De trein moet een paar minuten langer stilstaan in bepaalde stations, enkel en alleen om de tijd te rekken. Ik heb al vaak moeten stilstaan om niet te vroeg in het volgende station aan te komen. Met de stoomtrein ging het vroeger tussen Brussel en Namen toch sneller!”

Om de trein aantrekkelijker te maken moet er ook *voldoende personeel* zijn. Dat is niet alleen van belang voor het bestuur en het onderhoud van het dichte net, maar ook om de reizigers kwaliteit te kunnen garanderen op de trein en in het station: hulp bieden (bijvoorbeeld aan mensen met beperkte mobiliteit of aan een groep kinderen ...), informatie verstrekken (bijvoorbeeld over mogelijke vertragingen, over het beste tarief of de beste reisweg ...), de veiligheid van de reizigers waarborgen (noodstoppen voorkomen, vandalisme vermijden, sneeuwruimen op het perron enzovoort). Het is niet alleen een stap voorwaarts voor een onderneming geschoeid op mensenmaat, maar bevordert ook dat treinen stipter rijden. In die zin zijn wij tegenstander van de *one-man-car* (trein zonder begeleider) en de heropening van de vele stations die er nu triestig verlaten bijliggen.

Stiptheid en snelheid van de trein zijn ook bedoeld om meer reizigers aan te trekken. Met enerzijds meer rechtstreekse treinen tussen de grote steden met weinig stopplaatsen. En anderzijds treinen met meer tussenliggende stations die steden verbinden en pendelaars naar de grote treincentra brengen. Daarbij vormen kortere reistijden een bijkomende doelstelling.

Treinongevallen komen minder vaak voor en zijn minder dodelijk dan ongevallen op de weg. In 2013 vielen er in België 723 doden op de weg tegen 15 op het spoor, voornamelijk bij botsingen aan spoorwegovergangen en ongevallen met een rijdende trein.⁸ Maar als er een treinongeluk gebeurt, kunnen daar wel verschrikkelijk veel doden bij vallen (denken we maar aan het treinongeval in Buizingen). Daarom moeten alle treinen en de infrastructuur uitgerust zijn met het ETCS⁹

8 Eurostat.

9 Het ETCS (European Train Control System) is het Europese systeem voor controle

om de veiligheid te verbeteren en ongevallen te voorkomen. Dat geldt tevens voor alle locomotieven die gebruikmaken van de Belgische spoorwegen.

2.3 Ook voor het goederenvervoer een dicht netwerk

Dit dichte netwerk kriskras door ons land zal niet alleen veel reizigers vervoeren, maar moet ook het goederenvervoer ten goede komen. Industriezones en ondernemingen moeten een betere verbinding hebben met het spoor. De aanpak voor het goederenvervoer is zowel lokaal als internationaal belangrijk: aansluiting van industriezones en ondernemingen op het nationale net. Ook het inter-modale transport (waarbij vrachtwagens voor lange trajecten hun containers op de trein laden enzovoort) moet een prioriteit zijn.

‘Begeleide combinatietransporten’ zijn zo’n vorm van inter-modaal vervoer. Verschillende landen passen dit al met succes toe. Voorbeelden zijn de roLa (rollende Landstrasse) in Oostenrijk en Duitsland en de rA (rollende Autobahn) in Zwitserland: de vrachtwagens rijden mee op de trein in aangepaste wagons. De chauffeurs kunnen ofwel in de gewone wagons gaan zitten of uitrusten in slaapwagons. In het eindstation kruipt ze weer achter het stuur en zetten hun reis voort.

Het spreekt voor zich dat ook hier meer dwingende maatregelen nodig zullen zijn. We denken aan een verbod op vervuilende wegtransporten zoals met *supertrucks*. Er moeten strengere veiligheidscontroles gebeuren voor vrachtwagens. Transportbedrijven moeten de sociale regelgeving naleven. Tot slot wil de PVDA het gebruik van minder vervuilende

en permanente automatische bijsturing van de snelheid en remkracht van een trein. Er zijn verschillende versies van. In de eerste plaats ‘vertaalt’ de baanapparatuur de informatie van spoorwegseinen in de ‘taal’ van het *European Rail Traffic Management System* (ERTMS). De ‘vertaalmodule’ interface is bij ERTMS niveau 1 ondergebracht in LEU’s (lineside electronic units) en bij ERTMS niveau 2 in RBC’s (radio block centres). Bij ERTMS niveau 2 wordt de rijtoestemming vervolgens via GSM-R naar de trein gezonden. GSM-R is een draadloos internationaal communicatiesysteem dat specifiek is voor de wereld van het spoor.

transportmiddelen aanmoedigen door transporteurs te verplichten voor lange afstanden gebruik te maken van containers die per spoor of per schip naar hun bestemming gaan.

2.4 Een plan, gedragen door een brede beweging

Een NMBS van de 21^e eeuw die instaat voor een gezond leefmilieu en het recht op mobiliteit garandeert, heeft de steun nodig van de bevolking en van de vakbonden. In Groot-Brittannië wijst een beweging van spoorvakbonden en gebruikersverenigingen op de catastrofale gevolgen van de liberalisering van de spoorwegen en organiseert acties.

In België hebben een aantal mensen dat al begrepen. Zo wezen heel wat burgers het nieuwe vervoersplan af tijdens de infoavonden, waarop de NMBS dit plan kwam voorstellen. Men richtte nieuwe verenigingen op om de bedreigde spoorlijnen te verdedigen. In Gentbrugge (voorstad van Gent) daalde door het nieuwe vervoersplan het aantal treinen tot nog maar één trein om het uur. Toen de NMBS doof bleef voor de petitie van de wijkbewoners, organiseerden ze een ‘Wijk zonder trein’-festival. In de reportage op de VRT getuigt een pendelaarster: “Vroeger kon ik op twintig minuten mijn kinderen wegbrengen en naar mijn werk gaan. Nu kost me dat een uur. Dat is een tijdverlies van anderhalf uur per dag.” En die problemen doen zich voor bij alle kleine stationnetjes. De organisator van het festival besloot: “Wij hebben niets tegen de NMBS, wij zijn zelfs de grootste fans. Wij willen namelijk meer treinen.” Een mooi voorbeeld van samenwerking tussen pendelaars en spoorwegarbeiders.

3. DE DRIE VOORWAARDEN VOOR EEN DOELTREFFEND SPOORVERVOER

Om van deze visie op een aantrekkelijk spoor een levende werkelijkheid te maken, zodat meer en meer reizigers er gebruik van maken, moet aan een aantal voorwaarden voldaan zijn. Met een geliberaliseerde, geprivatiseerde, ondergefinancierde en bureaucratische NMBS zal daar immers niets van in huis komen.

3.1 Een spoor, gefinancierd in functie van de noden

Vandaag beslist men over het budget voor de NMBS niet in functie van de behoeften van de bevolking, maar van de besparingen van de regering. Wij willen de begroting van de NMBS op een andere leest schoeien: eerst de behoeften vastleggen (via een participatief proces) en daarna het budget bepalen en niet omgekeerd. Investeren in het openbaar vervoer betekent investeren in ons welzijn (sociaal en ecologisch). Dat is geen 'last' of 'verlies'. De aanwending van de begroting moet transparant en onder democratische controle gebeuren. Die controle is de beste garantie tegen verspilling. We kunnen heel wat leren van het voorbeeld van Aubagne in Frankrijk waar het openbaar vervoer gratis is, gefinancierd door een minieme bedrijfstaks.

In het Cactusplan van de PVDA verdedigt de partij een investeringsplan voor sociale, ecologische en democratische vernieuwing.¹ Een investeringsplan van 20 miljard euro, gefinancierd door verschillende maatregelen die de rijken en de grote fortuinen belasten (een miljonairstaks, de afschaffing van fiscale cadeaus zoals de notionele intresten enzovoort). In dat Cactusplan is een miljard euro per jaar ingeschreven voor een masterplan voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer.

Een andere piste is de aanwending van een deel van de ontvangsten van de kilometertaks die de gewestregeringen heffen op de vrachtwagens,

1 Zie: www.pvda.be/cactusplan.

voor de verdere ontwikkeling van het spoor. In zijn huidige vorm zou die taks jaarlijks meer dan 600 miljoen euro opbrengen. Een deel moet dienen voor het onderhoud van de wegen.² Een ander deel moet gaan naar de ontwikkeling van minder vervuilende transportmodi zoals het spoor.

En alle Galants en Cornu's ter wereld die het spoor te duur vinden, moeten maar eens een vergelijking maken tussen de aan de NMBS toegekende middelen (in 2019 zou het gaan om 2 miljard) en die aan de bedrijfswagens (4 miljard per jaar). We zullen niet beweren dat alle bedrijfswagens moeten verdwijnen. Toch dringt zich een politieke keuze op. Je kunt niet volhouden dat er geen geld is voor het spoor (en de financiering van het spoor met 20 % verminderen) en tegelijk weigeren het debat aan te gaan over de bedrijfswagens, in de eerste plaats voor de hoge inkomens.

3.2 Een democratische en participatieve werking

In die zin moet een openbaar debat de prioriteiten en de verwachtingen van de bevolking duidelijk maken. Het beheer van het spoor mag niet afhangen van beslissingen die alleen rekening houden met de Europese richtlijnen en begrotingsbesparingen. Integendeel, pas als we rekening houden met de mening van gebruikers, milieuverenigingen, werknemers en hun syndicale organisaties, kan het spoor beter voldoen aan de sociale en ecologische noden. Met de huidige technologische middelen is het een kleintje om de gebruikers te raadplegen. En die participatie moet gebeuren op meerdere niveaus, niet enkel in gecentraliseerde beheerraden. Het moet een zo breed mogelijk maatschappelijk debat op gang brengen. Meteen de beste garantie voor toezicht op het goed bestuur van de vervoersmaatschappij.

In 2014 gingen een aantal avonden door waarop verantwoordelijken van de NMBS pendelaars en plaatselijke gemeenteraadsleden toelichting gaven over het nieuwe vervoersplan. Zeker een stap in de goede richting. Het was wel alleen de bedoeling het vervoersplan voor te stellen (en niet erover in discussie te gaan), toch moeten we dit soort

2 De vrachtwagens dragen te weinig bij aan het onderhoud van de wegen, terwijl ze meer schade veroorzaken dan personenwagens.

participatieve initiatieven toejuichen en aanmoedigen. Burgers, gebruikers laten meepraten over de middelen die we voor het spoor moeten vrijmaken en over de nodige politieke keuzes. Een volledig transparant bestuur ligt in dezelfde lijn. Gedaan met geheime contracten, corruptie enzovoort. Zoals in alle andere openbare diensten moet het leidend personeel een correct loon ontvangen, wat niet betekent dat ze de kassa kunnen plunderen.

En wij steunen de vakbonden. Zij zijn het best geplaatst om de begroting te controleren, erover te waken dat het in overleg uitgewerkte beleid werkelijk het openbaar belang dient en te waken over degelijke arbeidsvoorwaarden, noodzakelijk voor een openbaar vervoer van hoge kwaliteit. Door je werknemers te respecteren, vermijd je stakingen. Niet door die trachten te verbieden, wat overigens in strijd is met de wet.

3.3 Een openbaar spoor

Het spoor moet een openbare dienst blijven omdat het beantwoordt aan een fundamenteel recht (mobiliteit) en mag geen bron van winst zijn voor aandeelhouders. Het spoor moet tegemoet komen aan de lokale, regionale, nationale en internationale behoeften aan mobiliteit. Enkel een openbaar spoor kan het algemeen belang boven privébelang stellen. Een openbare dienst moet ook een betere planning garanderen.

Een openbaar spoor is bovendien goedkoper voor de overheid die zo de niet-marktgebonden middelen beter kan verdelen, bijvoorbeeld met de opbrengsten uit het goederenvervoer minder rendabele afdelingen financieren (verspreid goederenvervoer³, spoorlijnen van en naar landelijke gebieden enzovoort). Een openbaar spoor is ook beter voor de veiligheid.

Uiteraard moet het overheidsbedrijf zowel de infrastructuur (sporen, stations) als het reizigers- en goederenvervoer in beheer hebben (inclusief onderhoud van de machines). Deze openbare en geïntegreerde dienst is de noodzakelijke voorwaarde voor de ontwikkeling van een

3 Verspreid vervoer, in het Engels *single wagon load*: een cliënt kiest voor verspreid vervoer wanneer hij een of meerdere wagons tegelertijd wil vervoeren, maar niet voldoende goederen heeft voor een volledige trein.

dicht en aantrekkelijk spoornet. De splitsing tussen het beheer van de infrastructuur en de exploitatie van het reizigers- en goederenvervoer leidt onvermijdelijk tot verspilling en een gebrek aan doeltreffendheid.

De privé mag zich niet vetmesten op de rug van de bevolking. Wij zijn gekant tegen de verwoestende PPP's⁴ (zoals de tunnel naar de nationale luchthaven) alsook tegen de wildgroei van zowel dure als ondoeltreffende en asociale onderaannemingen.

Tabel 3 geeft een (beknopt) overzicht van de negatieve gevolgen van de privatisering en de liberalisering van het spoor in verschillende landen. Je kunt hierin de details lezen van het zwartboek van de liberalisering van het spoor.

Tabel 3. De kwalijke gevolgen van een geprivatiseerd en geliberaliseerd spoor

Argumenten van de voorstanders van liberalisering	De werkelijkheid	Een voorbeeld?
Het privéspoor is efficiënter en kost de overheid minder.	Het privéspoor kost de gemeenschap meer.	Verenigd Koninkrijk: 11 lijnen opnieuw nationaliseren tussen 2015 en 2020 = een besparing van 856 miljoen euro.
Reizen met de trein goedkoper onder privébeheer.	De tarieven stijgen fors.	Verenigd Koninkrijk: de tarieven zijn tussen 2010 en 2015 met 27 % gestegen.
De privé investeert in het spoor.	De basisinvesteringen (o.a. in veiligheid) dalen.	Verenigd Koninkrijk: 1.800 treinongevallen tussen 1996 en 2000 (vijf keer meer dan in Frankrijk)
De liberalisering zal het spoor een tweede adem geven.	Een geprivatiseerd spoor vervoert minder goederen.	Frankrijk: sinds de liberalisering in 2006 is het goederenvolume, vervoerd per spoor, met 40 % gedaald.

4 PPP: Public Private partnership - samenwerking tussen de overheid en privéondernemingen.

Argumenten van de voorstanders van liberalisering	De werkelijkheid	Een voorbeeld?
De reizigers willen graag kunnen kiezen en zijn vóór de liberalisering.	Waar het spoor geliberaliseerd is, vragen de reizigers massaal de terugkeer naar het openbaar spoor.	Nederland: uit een enquête blijkt dat slechts 4% van de ondervraagden van oordeel is dat de privatisering een positief effect heeft op de prijzen, 8% op de kwaliteit en 10% op de dienstverlening.

3.4 Waarom het spoor openbaar moet blijven

Voorstanders van liberalisering vinden concurrentie tussen verschillende spoorondernemingen een positieve zaak: ze zou immers aanzetten tot vernieuwing, de tarieven doen dalen en de kwaliteit verbeteren. In feite gebeurt het omgekeerde: in de landen waar men het spoor al liberaliseerde en privatiseerde, leidde dit tot een hogere kost voor de gemeenschap, een stijging van de tarieven, een daling van de kwaliteit, meer vervuiling en meer ongevallen. Dat zijn de reële gevolgen van de liberalisering en privatisering van het spoor. Zet u schrap: wat hier volgt, is een echt ‘zwartboek van de liberalisering’ van het spoor.

Privéspoorwegen veel duurder voor de gemeenschap

In tegenstelling tot wat de voorstanders zeggen, betekenen liberalisering en privatisering geen besparing voor de overheid. Een Britse studie⁵ heeft aangetoond dat de liberalisering en privatisering van spoor in het Verenigd Koninkrijk de overheidsinvesteringen deden stijgen. De investeringen in rollend materieel zijn wel drastisch gedaald. In de periode 1989-1993 (juist vóór de privatisering) bedroegen die investeringen in totaal nog 3,2 miljard pond. Tussen 2008 en 2012 (de laatste jaren waarover cijfers beschikbaar zijn) bedroegen ze nog maar 1,9

5 CRESC. Public Interest Report, *The Great train robbery : rail privatisation and after*, 2013, blz. 43.

miljard pond, weliswaar privé-investeringen ... maar met overheidsgaranties. In totaal blijven meer dan 90% van de investeringen in de Britse spoorwegen bovendien overheidsinvesteringen. De studie komt tot het besluit: “De privatisering heeft niet geleid tot privé-investeringen en verhoogde de financiële lasten voor de overheid.”

Vermits de privé weigert te investeren, moet de overheid wel bijspringen. Op die manier leiden liberalisering en privatisering tot gigantische transfers van de overheid naar de privé. De overheid hoest zeer hoge sommen op (geld van de belastingbetalers) om te investeren in het spoor. De gerealiseerde winst verdwijnt uiteraard in de zakken van de privéondernemers. Zo heeft Virgin Trains, dat de West Coast Main Line exploiteert, tussen 1997 en 2012 voor 499 miljoen pond (711 miljoen euro) aan dividenden uitgekeerd aan de aandeelhouders. Ondertussen stak het bedrijf wel 2,5 miljard pond (3,55 miljard euro) overheidsinvesteringen op zak. Volgens *The Guardian* hebben de spoorondernemingen in 2013 200 miljoen pond (284,5 miljoen euro) aan dividenden uitbetaald aan hun aandeelhouders, terwijl de overheid hen voor 4 miljard pond (5,7 miljard euro) aan subsidies had toegeschoven.⁶

Een rapport van het *Trades Union Congress* (TUC, de Britse spoorvakbond) van maart 2015 toont ook hoeveel honderden miljoenen Britse pond men zou kunnen besparen tussen 2015 en 2020, als de overheid 11 lijnen opnieuw zou nationaliseren waarvan de licentie verloopt. Op de toekenningprocedure voor de licentie zou de overheid jaarlijks 66,7 miljoen pond (95 miljoen euro) kunnen besparen. Elke onderneming heeft bovendien haar eigen marketingstrategie en haar eigen management. Als alles gegroepeerd zou zijn in één overheidsonderneming, zou men jaarlijks 37,6 miljoen pond (53,5 miljoen euro) kunnen besparen. Als men de ondernemingen die nu de 11 spoorlijnen uitbaten en waarvan de licentie gaat verlopen, zou onderbrengen in één overheidsonderneming, zou dat op vijf jaar 602 miljoen pond (856 miljoen euro) besparingen opleveren.

6 Gwyn Topham, “Train operators pay £200m to shareholders after £4bn subsidy”, *The Guardian*, 16 april 2014, www.theguardian.com.

Zijn de PPP's de oplossing?

In België kwam bij gebrek aan middelen een eerste grote PPP (Public Private Partnership) tot stand voor het fameuze Diaboloproject, de bouw van een tunnel van het station op de luchthaven van Brussel-Nationaal naar de belangrijkste assen van het Belgische spoornet en de belangrijkste Europese steden. Het grootste probleem voor die tunnel was de prijs: 678 miljoen euro. Vermits de overheid steeds minder ging investeren, vormde de regering Verhofstadt II een PPP met de NV Northern Diabolo. Volgens het contract moest Northern Diabolo 290 van de 678 miljoen euro op tafel leggen. De onderneming wilde in ruil uiteraard een 'verzekerde return'. In totaal zou de NV Northern Diabolo na 35 jaar een return ontvangen van 933,1 miljoen euro (niet-geïndexeerd en op basis van het aantal reizigers) voor een investering van 290 miljoen en dit via drie mechanismen: een jaarlijkse rente, een toeslag op elk treinticket van en naar de luchthaven en 0,5 % op de jaarlijkse verkoop van alle trenbiljetten.⁷ Zo zie je maar. PPP's zijn hoegenaamd geen verbetering voor de prijs, en zijn vooral gunstig voor de privé.

Het geprivatiseerde spoor is duurder voor de reizigers

Privéondernemingen willen in de eerste plaats winst maken en voor privé vervoerbedrijven is dat niet anders. Een van de eerste maatregelen waaraan de gebruikers zich na de liberalisering van de spoorwegen kunnen verwachten, is een tariefverhoging. Zo ligt de Britse prijs per kilometer twee tot drie keer hoger dan de Franse of de Spaanse.⁸ Op 5 januari 2015 voerden militanten van de campagne *Action for Rail* (om het spoor opnieuw te nationaliseren) actie in een 50-tal stations. Ze hekelden de tariefverhogingen: + 2,5% op 1 januari 2015, een verhoging met 27% sinds 2010. De analyses van *Action for Rail* tonen aan dat een maandabonnement van Brighton naar Londen gemiddeld 17% opslokt van het loon van een Britse werker. Voor een vergelijkbaar traject is dat 9% voor een Duitse werker en amper 6% voor de Italianen.

7 <http://www.solidair.org>.

8 CRESC, Public Interest Report, *The great train robbery*, 2013, blz. 120.

Sommige lijnen brengen natuurlijk meer op dan andere. In België is de lijn Nijvel-Brussel bijvoorbeeld uiterst rendabel: massa's pendelaars maken er dagelijks gebruik van. De lijn Marloie-Luik daarentegen is dat minder: ze is langer, heuvelachtig en telt minder reizigers. Op zich is dat geen probleem. Een onderneming die alle lijnen over heel het grondgebied uitbaat, bereikt uiteindelijk een evenwicht tussen de meer en de minder rendabele lijnen. Bij een versnippering van het beheer over de lijnen door verschillende (privé)ondernemingen, kiezen die natuurlijk voor de lijnen die het meest opbrengen.

De privéspoorwegen zijn veel minder veilig

Volgens officiële Europese statistieken voor de periode 1996-2000 waren er in het Verenigd Koninkrijk na de privatisering van de spoorwegen in 1996 uitzonderlijk veel treinongevallen: ongeveer 1800 (alle types) per jaar. Ter vergelijking: een land als Frankrijk (met een bijna twee keer zo groot spoor-net) kende in dezelfde periode drie maal minder ongevallen (5 à 600 per jaar, alle types ongevallen bij elkaar genomen). België telde in diezelfde periode vijftien keer minder ongevallen (ongeveer 120 per jaar).⁹

Ook in ons land waren er na de liberalisering van het goederenvervoer verschillende ongevallen met goederentreinen.¹⁰ Privégoederentreinen moeten niet verplicht uitgerust zijn met de nationale veiligheidsapparatuur, al is die ruim voldoende voorhanden. Door het hernationaliseren van het beheer van de Britse infrastructuur (in 2002) ging het aantal treinongevallen drastisch naar omlaag.

Hetzelfde scenario in Argentinië. Onlangs heeft dat land het spoorvervoer opnieuw genationaliseerd. Doorslaggevend in deze beslissing waren de herhaalde ongevallen, onder ander in Buenos Aires in 2012, waarbij 51 doden vielen. Vakbondsleider Roberto Nuñez leverde zware kritiek op *Trenes de Buenos Aires* (TBA), de privéonderneming die het spoor uitbaatte, vanwege haar “ongeregeldheden en gebreken” op de voorstedelijke lijn Sarmiento waarop het ongeluk gebeurde. TBA gaf toe dat het maar 12% van zijn budget besteedde aan het onderhoud van het materieel. De onderneming kocht ook afgedankt materieel op uit andere landen.

⁹ Zie EuroStat.

¹⁰ D. Para, *op. cit.*

De privéspoorwegen tasten de kwaliteit aan

De stiptheid ging fors achteruit in het Verenigd Koninkrijk en het ging pas weer beter nadat het beheer van de infrastructuur weer in overheids-handen kwam.¹¹

De feiten weerleggen het argument dat de gebruiker ‘vrij wil kunnen kiezen’: natuurlijk hebben de reizigers geen keuze, want is er telkens maar een onderneming die een bepaalde lijn uitbaat (*De Morgen*, 28 november 2014). Zo verschuift het overheidsmonopolie naar een privémonopolie. Ook in de telecommunicatiesector zien we hoe de liberalisering leidt tot monopolievorming op Europees niveau: enkele grote ondernemingen controleren heel de Europese markt.

Privéondernemingen concentreren zich op de lijnen die het meest opbrengen. De liberalisering van het goederenvervoer is een perfect voorbeeld: ze bouwen het vervoer per trein af voor kleine afstanden (want duurder) en kiezen voor vervoer over de weg (op korte termijn economisch gezien immers voordeliger).

Een reisje in het Verenigd Koninkrijk met een geprivatiseerde trein

Patrick reist regelmatig naar het Verenigd Koninkrijk en heeft veel ervaring met de geprivatiseerde spoorwegen. Hij vertelt ons een ongelooflijk verhaal.

“Enkele jaren geleden ging ik met de trein van Prestwick naar Stranraer (Schotland). Nadat ik was overgestapt en de trein al een zekere afstand had afgelegd, hoor ik bij een beklimming plots een bizar geluid waarna de trein stilvalt. De conducteur snelt in paniek van de ene naar de andere kant van de (korte) trein, waarna hij komt uitleggen dat de motor kapot is en de trein vrij achteruit zal bollen naar het vorige station. Daar zouden we opgewacht worden door taxi’s die ons naar onze bestemming zouden brengen. Ik dacht eerst dat het een grap was, maar het is echt zo

11 CRESC, *The great train robbery*, blz. 122.

gebeurd. Ik zat dus in een van die dertig (!) taxi's samen met vier anderen, waaronder de chauffeur. Ze hadden al snel door dat ik een buitenlander was. Een voor een verontschuldigen ze zich voor het ongemak (very British!) en voegden eraan toe dat alles optimaal functioneerde zolang het spoor nog openbaar was. Ik zei tegen de chauffeur dat dit een goede dag moest zijn voor het taxibedrijf. Hij glimlachte en antwoordde dat dit gemiddeld één keer per week gebeurde. En een van de passagiers preciseerde: "Taxi's betalen brengt de aandeelhouders meer op dan preventief onderhoud van het materieel."

De privéspoorwegen vernietigen het milieu

In Engeland rijden de treinen op de belangrijkste lijnen op diesel, wat bij ons of in andere landen al lang niet meer het geval is. In 2012 reed de trein tussen Liverpool en Manchester nog altijd op diesel. De tariefverhogingen moedigen reizigers ook niet echt aan de wagen in te ruilen voor de trein.¹²

Een ramp voor de werknemers

De gevolgen voor de werknemers bij de spoorwegondernemingen zijn al niet veel beter: personeelsinkrimpingen, hogere werkdruk, het heeft allemaal invloed op de kwaliteit van de dienstverlening. Compleet het tegenovergestelde van wat de voorstanders van liberalisering beweren: dat de privé de werkers beter kan motiveren en zo de dienstverlening kan verbeteren.

Geheel in lijn met de rentabiliteitslogica van privéondernemingen zal de tewerkstelling het als eerste moeten ontgelden. Door liberalisering van het goederenvervoer per spoor daalde het personeel met 30 tot 50 % (in België, Frankrijk en Duitsland).

De privéspoorwegen vervoeren minder goederen

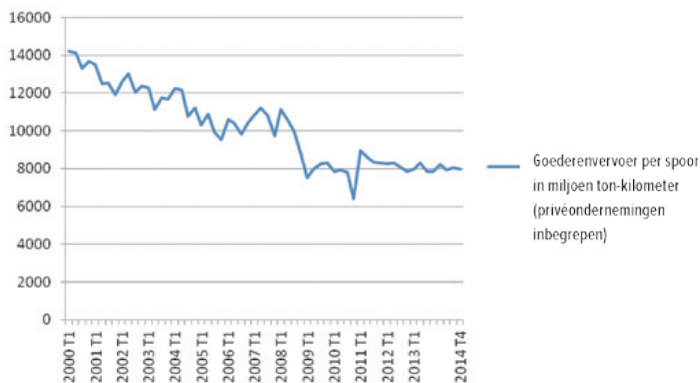
Volgens de Europese Commissie zou de liberalisering van het goederenvervoer per spoor de sector 'een tweede adem' geven. Bijna tien jaar

12 Rebuilding Rail, *Final Report*, 2012, blz. 22.

later is dat hoegenaamd niet het geval. In Frankrijk daalde door de liberalisering van het goederenvervoer (in 2006) het aandeel van het spoor in het goederenvervoer van 16% (in 2005) naar 15% in 2013 (met een teruggang tot 13,5% in 2010). In dezelfde periode bleef het aandeel van het wegvervoer zo goed als stabiel (80,8 % tot 80,6%). In termen van volume is de daling bijzonder groot (ongeveer 40%): van meer dan 14000 miljoen ton-kilometer naar ongeveer 8000 miljoen ton-kilometer per jaar.

We moeten ook vaststellen dat het totale volume aan goederen over land vervoerd (per spoor, met vrachtwagens) globaal genomen daalt. Het luchtvervoer (enkel vanaf de luchthaven van Parijs), dat zeer vervuulend is, stijgt dan weer aanzienlijk.¹³

Grafiek 2. Evolutie van het volume van het goederenvervoer in Frankrijk tussen 2000 en 2014



(Bron: INSEE.)

13 Cijfers: INSEE. Voor een meer volledige analyse van het goederenvervoer per spoor, zie hoger geciteerde studie van D. Para.

Nederland

Ook in Nederland werd het spoor geliberaliseerd en gedeeltelijk geprivatiseerd. De Nederlandse Spoorwegen (NS) zijn voortaan een bedrijf dat winst moet maken, en niet langer in dienst staat van de reizigers.¹⁴

Volgens een parlementaire onderzoekscommissie over de gevolgen van de privatisering toonden diverse wetenschappelijke studies aan dat de gebruikers niet tevreden waren over de liberalisering van het openbaar vervoer. De parlementaire onderzoekscommissie liet een opiniepeiling uitvoeren waaruit bleek dat 41% van de ondervraagden vindt dat de privatisering negatief uitvalt voor het algemeen belang. Amper 16% evalueerden de privatisering als positief, de rest sprak zich niet uit of had geen mening.

De harde cijfers bevestigen dit negatieve beeld: de meerderheid is van mening dat de privatiseringen in de sectoren Energie en Openbaar vervoer een negatief effect hebben op prijs, kwaliteit en dienstverlening. De liberalisering van het spoor heeft een negatief effect op de prijs volgens 62% van de ondervraagden, op de kwaliteit volgens 56% en op de dienstverlening volgens 51%. Slechts 4% (!) van de ondervraagden maakt gewag van een positief effect op de prijs, 8% op de kwaliteit en 10% op de dienstverlening.¹⁵

Volgens een andere parlementaire commissie moet de overheid de privé-ondernemingen elk jaar tientallen miljoenen euro toeschuiven voor de uitbating van de niet-rendabele treinlijnen.¹⁶

Nog een interessante les uit het Nederlandse verhaal is het Fyraschandaal. De NS en de NMBS bestelden samen de hogesnelheidstrein Fyra voor de verbinding tussen Amsterdam en Brussel. Die trein heeft amper ... 14 dagen gereden! In het kader van het parlementaire onderzoek naar het Fyradebacle (dat in Nederland uitgroeide tot een heus nationaal

14 R. Van Schaak en N. Schouten, *De uitverkoop van het openbaar vervoer*, SP Nederland, december 2001.

15 Josje den Ridder, Paul Dekker, *Op Afstand gezet. Een onderzoek naar de publieke opinie op verzoek van de Parlementaire Onderzoekscommissie 'Privatisering en verzelfstandiging'*, 2012, Den Haag, blz. 49.

16 Parlementair onderzoek onderhoud en innovatie spoor, *Rapport*, 2012, Den Haag, Tweede Kamer der Staten-Generaal, blz. 54.

schandaal) verklaarde de voormalige voorzitter van de NS (Jan Timmer) dat de privatisering van de NS de moeder van alle malheurs van dit schandaal was. In 2001 legde de NS 178 miljoen euro op tafel om van de Nederlandse overheid de licentie te krijgen voor de uitbating van de lijn Amsterdam-Brussel. Die veel te hoge som bracht het filiaal van de NS, belast met de uitbating van die lijn (de HSA), in financiële problemen. De maatschappij besloot tot de aankoop van een minder dure trein (de Fyra) die ze al na 14 dagen weer moest afdanken. De kosten voor de NS en voor de gemeenschap lopen in de honderden miljoenen euro.¹⁷

In Nederland dateert de splitsing tussen ProRail (de infrastructuurbeheerder) en de NS van de jaren 1990. Politiek en ideologisch groeit aan alle kanten het verzet tegen de gevolgen van die splitsing. De vakbond FNV Spoor eist al geruime tijd de volledige re-integratie van de twee ondernemingen in één entiteit. Nog een voorbeeld: Jaap Bierman, ex-consultant voor McKinsey en de huidige CEO van HTM, de openbare vervoersonderneming van Den Haag, sprak zich uit voor een fusie tussen NS en ProRail. Zijn voorbeeld spreekt boekdelen: in zo'n geval als de Fyra, de hogesnelheidstrein waarvoor men opteerde om Amsterdam met Brussel te verbinden, moet alle overleg volledig gezamenlijk verlopen tussen het reizigersvervoer en de investeringen voor de infrastructuur. Als één onderneming de infrastructuur beheert zonder te weten welk rollend materieel de maatschappij voor het reizigersvervoer wil aankopen, kun je onmogelijk de investeringen plannen.

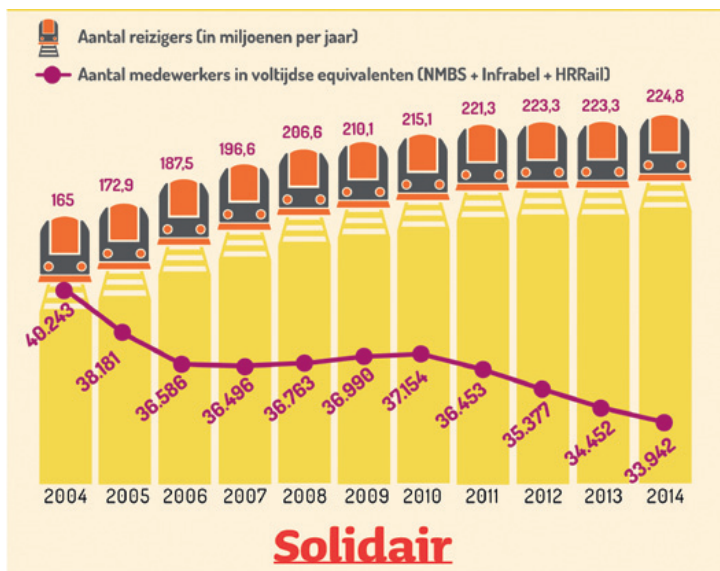
17 Mark Duursma en Jos Verlaan, *De grande finale van het Fyradebacle in drie etappes en vier wijze lessen*, 13 juni 2015, www.nrcq.nl. Zie ook Roger Cohen en Alexander Weissnik, *De vier lessen van het Fyradebacle*, 12 juni 2015, www.fd.nl.

4. DE REGERINGSPLANNEN

4.1 Het desastreuze beleid van de vorige regeringen

Sinds 1991 is de NMBS een autonoom overheidsbedrijf met het statuut van een naamloze vennootschap (nv). Het beleid is nog altijd in handen van de overheid. Maar die beheert het spoorbedrijf meer en meer als een privéonderneming. Regeringen gingen de voorbije jaren voluit voor de opeenvolgende pakketten van EU-maatregelen voor het spoor. Omwille van zijn ijverige uitvoering van die Europese richtlijnen werd Paul Magette (als PS-minister voor overheidsbedrijven) zelfs als voorbeeld naar voor geschoven.

Grafiek: Evolutie van de reizigers en de werknemers, van 2004 tot 2014



Dat beleid dwong de NMBS tot maatregelen, geïnspireerd door de concurrentiologica. Eind 2012 schafte de NMBS 193 zorgezegd niet-rendabele treinen af en hakte in op het personeel. Dat daalde van 41.300 voltijdse werknemers in 2001 naar minder dan 34.000 in 2014.¹ Al bleef het aantal reizigers voortdurend stijgen. Met gevolgen voor de veiligheid, de dienstverlening en het aanbod. Ze besloten loketten en stations te sluiten (45 stations met loketten onder de vorige legislatuur), de prijs voor een treinticket op te drijven, te snoeien in het aantal treinbegeleiders, de hulp aan gehandicapten af te bouwen, het personeel voor informatieverstrekking aan de reizigers en voor toezicht in te krimpen.

De vorige regering voerde ook budgettaire bezuinigingen door. In 2013 moest de NMBS 140 miljoen euro besparen. Voor 2014 plande socialistisch minister Jean-Pascal Labille 100 miljoen besparing op de investeringstoelage en 50 miljoen op de exploitatietoelage.

4.2 De regering Michel-De Wever: de eindsprint naar de liberalisering

Wat opvalt bij de regering Michel-De Wever is de vastberadenheid waarmee ze de Europese richtlijnen voor de voltooiing van de liberalisering van het spoor naar de letter wil uitvoeren. Een echte trendbreuk ten opzichte van de vorige regeringen is het evenwel niet. De eindmeet van de liberalisering is in zicht. Nu maakt ze de Belgische spoorwegen klaar voor de eindsprint. Ze wil het reizigersvervoer liberaliseren in 2017. Dat terrein bereidt ze nu voor, in samenspraak met de directie van de NMBS. De middelen, toegekend aan NMBS en Infrabel, daalden met 20%. We geven een overzicht van alle maatregelen.

Een stijging van de tarieven

Op 31 maart 2015 kwam Jo Cornu met twee belangrijke opties voor de tarieven. Hij wil de NMBS de mogelijkheid geven met verschillende tarieven te werken. Zo zou hij hogere tarieven willen invoeren tijdens de

1 Het financieel rapport 2014 NMBS heeft het over “ongeveer”.

piekuren. “Wij vragen enkel voldoende vrijheid om een normaal prijsbeleid te kunnen voeren.” De hervorming van minister Galant van juli 2015 is gestoeld op dezelfde logica en stelt ook voor de tarieven “te wijzigen” (naar boven). Aan de andere kant klaagt de CEO van de NMBS over “de uitzonderlijk lage tarieven”.² We kunnen ons dus verwachten aan een algemene verhoging van de tarieven, terwijl die de voorbije jaren al onophoudelijk gestegen zijn. Op 10 jaar tijd steeg de prijs van de Rail Pass bijvoorbeeld met 21%. Dit prijsbeleid druist in tegen onze opvatting over openbare dienstverlening aan de bevolking. De achterliggende redenering: ook een openbare dienst moet eerst en vooral rendabel zijn.



Toch lijkt het ons vrij duidelijk dat de verhoging van de prijs voor een treinticket een ... negatief effect zal hebben op de opbrengsten. Vlaams minister Ben Weyts, verantwoordelijk voor De Lijn, heeft al toegegeven dat een stijging van de tarieven kan leiden tot een daling van het gebruik.³

2 <http://www.lesoir.be/838107/article/economie/2015-03-31/patron-sncb-denonce-des-tarifs-excessivement-bas>.

3 *De Morgen*, 24 oktober 2014.

Verminderde toelage voor Infrabel

De regering wil de voorschotten die de NMBS aan Infrabel betaalt voor de uitbating van de infrastructuur, verminderen. Een hoge verantwoordelijke van de NMBS noemt dit gewoon een ‘vestzak-broekzakoperatie’. Winst voor de NMBS vertaalt zich immers automatisch in verlies voor Infrabel. Maar winst is hier niet echt de bedoeling. De regering bereidt nu voor dat een geprivatiseerde NMBS en andere privéondernemingen (na de liberalisering) de spoorinfrastructuur goedkoper kunnen uitbaten. Infrabel zou echter wel in overheidshanden blijven. De rekening is dus voor de gemeenschap. “Privatisering van de winsten en socialisering van de verliezen”, dat is het credo van de beleidsmakers voor het Belgische spoor.

Afschaffing van meerdere minder rendabele treinen

Het dagblad *De Tijd* van 9 mei 2015 suggereert een mogelijke piste voor de toekomst: het beperken van niet-rendabele spoorlijnen. Argument van de voorstanders: 80% van alle reizigers stapt op in 15% van de stations. De NMBS moet zich op die 80% richten (en pech voor de rest). Dit gaat vanzelfsprekend in tegen ons idee van een openbare dienst, zoals hoger beschreven.

Dat de regering de activiteit van de NMBS op niet-rendabele lijnen wil inkrimpen is duidelijk. Het staat al als streefdoel in het nieuwe vervoersplan, van kracht sinds december 2014.

De vervoersmaatschappij zal die lijnen verwaarlozen, er slechts een minimale dienstverlening aanbieden en ze mettertijd afschaffen. Zo zagen we de lijn Libramont-Bastogne-Gouvy in de jaren 1980 al omgevormd tot een RAVEL-fietsroute. In de plaats van de treinen kwamen er bussen. Als ze vandaag treinen afschaffen, komt de kwestie van vervangend vervoer zelfs niet meer ter sprake. Zoveel is duidelijk: in de openbare vervoersmaatschappijen is het al besparen wat de klok slaat!

Minder investeringen

De 3 miljard euro besparingen van Infrabel en de NMBS voor de legislatuur 2015-2019⁴ zullen een impact hebben op talrijke aspecten van het spoor en meer bepaald op de investeringen.

In een nota aan de Beheerraad van Infrabel staat dat “in vergelijking met het bedrag, vastgelegd in het Koninklijk Besluit van 21.03.2014 voor de federale investeringstoelage van Infrabel, de vermindering van de investeringsperimeter, voorzien voor 2015, slaat op een totaal bedrag van 150,6 miljoen euro. *Deze inkrimping van nooit geziene omvang houdt noodzakelijkerwijze in dat talrijke werven in verschillende domeinen vertraging zullen oplopen (en zelfs helemaal zullen stilvallen)*, maar geenszins de veiligheid van de exploitatie in het gedrang brengen.”⁵

Er zijn allerlei soorten bezuinigingsmaatregelen: uitstellen van werken aan lijnen en bovenleidingen, geheel of gedeeltelijk stilleggen van bepaalde capaciteitsuitbreidingen (met name in stations), stilleggen van bepaalde vernieuwingswerken aan de elektrische installaties enzovoort. Dezelfde nota aan de Beheerraad stelt dat dit een belangrijke weerslag heeft op het spoor: het gaat meer kosten (concreet om de stilgelegde werven te beveiligen en ondernemers schadevergoeding te betalen), maar het zal ook de productiviteit van Infrabel aantasten. Tot slot lezen we nog dat “het uitstellen van bepaalde vernieuwingswerken aan bijzonder kritieke lijnen zou kunnen leiden tot de buitendienststelling van de betrokken lijnen”!

Men zal zelfs bepaalde werken in het kader van het GEN uitstellen. De voltooiing van de werken aan de lijn 161 (Brussel-Namen) is verschoven van 2025 naar 2026. De definitieve datum voor de ingebruikname van het GEN ligt nog niet vast. Het hangt af van andere genomen maatregelen. Sommigen hebben het nu al over 2030.⁶

-
- 4 Men maakt vaak gewag van het bedrag van 2,1 miljard besparingen. Over de hele legislatuur van de regering Michel-De Wever gespreid gaat het over een totale som van 2,1 miljard euro (188 miljoen in 2015 + 306 in 2016 + 425 in 2017, + 544 in 2018 + 663 in 2019). Hier moeten we het jaarlijks weerkerend bedrag bijtellen van 150 miljard euro structurele besparingen, beslist door de regering Di Rupo.
 - 5 Marc Smeets, *Note au Conseil d'administration. Budget d'investissement 2015*, 16 december 2014, blz. 2.
 - 6 *Lavenir*, “Le RER en 2030 ? La nouvelle passe mal”, 15 januari 2015, www.lavenir.net.

En dan nog dit: het initiële investeringsplan 2013-2015 voor Infrabel was geraamd op 26 miljard euro (in plaats van de oorspronkelijke 42 miljard). Midden juli kondigt minister Galant aan dat zij dit investeringsplan ... wil vervangen door een ander, een vijfjarenplan! Het plan 2013-2015 kostte jaren voorbereiding. De minister kiepert het werk van honderden ambtenaren de vuilnisbak in! Ze gooit de boel overhoop op tal van werven. Bepaald niet bevorderlijk voor de efficiëntie. Bovendien brengt het stilleggen van de werven extra kosten mee.

Verminderde dienstverlening aan de bevolking

De hele dienstverlening aan de bevolking komt in het gedrang als je zuiver denkt in termen van opbrengst en rendement. We hadden het al over het vervoersplan en het snoeien in het aanbod van lijnen. Een ander voorbeeld is de beslissing van de NMBS om 33 loketten te sluiten. Ons land telt zo'n 500 stopplaatsen. Bij tweederde (ongeveer 350) is al geen loket meer. Er staan alleen automaten. Als er nog eens 33 loketten dichtgaan, brengt dit het totaal op bijna 400 stopplaatsen zonder loket.

De directie van de NMBS forceert de reizigers hun treinticket op voorhand op het internet te kopen of via de automaten. Maar net die automaten laten het vaak afweten. Dat verplicht reizigers hun ticket op de trein te kopen ... met een toeslag van 7 euro. Als je kunt bewijzen dat de automaat defect was, is terugbetaling mogelijk. Die procedure kan makkelijk uitlopen, soms tot 2 maanden (bewijs opzoeken, brief sturen, klantendienst contacteren die al overbelast is...). Eind van het verhaal, maar weinig klanten doen het. Op de koop toe kun je op de trein niet betalen met een bankkaart. En geen cash of een kredietkaart op zak? Een toeslag van... 75 euro!

Een vakbondsafgevaardigde zegt hierover: "Voor de directie is de loketbediende enkel iemand die een treinbiljet verkoopt. Maar dat is niet juist! Wij doen zoveel meer. Het loket heeft ook een sociale rol: wij lichten de reizigers in, wij wijzen hen op de voordeligste formule, wij kunnen hen ook geruststellen, wij tonen de dienstregeling, we verkopen abonnementen... Er zijn in België nog zo'n 10% analfabeten. Vaak vul ik zelf een ticket in voor de reizigers (bijvoorbeeld bij een Rail Pass). Het einde van de loketten betekent meteen ook het einde van die sociale rol. Een automaat kan die rol nooit overnemen."

Vermindering van het aantal spoorarbeiders

De regering wil besparen door te snijden in het aantal spoorarbeiders. CEO Jo Cornu verklaarde al dat hij in 2014 het aantal voltijdse werknemers met 3,4% verminderde om onder de drempel van de 20.000 te komen (alleen de NMBS).

Bij Infrabel staat in de begroting voor 2015 een complete aanwervingsstop, uitgezonderd voor de knelpuntberoepen. Zo wil men 26 miljoen euro besparen.

In juli 2015 kondigt minister Galant aan dat ze de productiviteit met 20% wil verhogen! Volgens haar is dat haalbaar als het aantal voltijdse spoorarbeiders met 7000 eenheden daalt. Wat de minister ook moge beweren, de vermindering van het personeelsbestand zal de productiviteit van de NMBS aantasten. We zullen het voelen in de dienstverlening aan de volking en in de stiptheid. Maar ook de geplande werken zullen eronder lijden.

4.3 Naar een privatisering?

Er is de liberalisering, dat wil zeggen het openstellen van het reizigersvervoer per trein voor andere spoorbedrijven. Daarnaast hangt er nog een donkerder wolk boven de NMBS: de privatisering, dat wil zeggen de verkoop van de NMBS aan het privékapitaal. Het staat niet zwart op wit in het regeerakkoord, toch wijst alles erop dat de regering dit voorbereidt.

Onlangs dreigden Galant en Cornu al: als de NMBS de bezuinigingen niet doorvoert, volgt onvermijdelijk privatisering. “We maken van de Belgische spoorwegen wat we ook bij bpost en Belgacom hebben gedaan. En wie niet met ons is, zal tegen ons zijn!” Het zijn de woorden van Dominique Offergeld, kabinetschef van minister Galant, op een vakbondsvergadering.

De Amerikaanse filosoof Noam Chomsky vat goed samen hoe de regeringen overal ter wereld de privatisering voorbereiden: “Ziehier de standaardformule voor privatisering: verminder de investeringen, zorg dat

"That's the standard technique of privatization: defund, make sure things don't work, people get angry, you hand it over to private capital."



Noam Chomsky

"Ziehier de standaardformule voor privatisering: verminder de investeringen, zorg dat niets meer werkt, de mensen worden kwaad, geef het in handen van het privékapitaal."

niets nog werkt, de mensen worden kwaad, overhandig het bedrijf aan het privékapitaal." De recente geschiedenis van de Belgische overheidsbedrijven bewijst de juistheid van Chomsky's stelling: de banken (Gemeentekrediet, ASLK), Sabena, Belgacom en de Post. Die laatste twee zijn nog maar gedeeltelijk in handen van de Belgische overheid. De regering wil haar laatste aandelen verkopen om de staatskassen te spijzen.

Eerste fase: minder overheidsinvesteringen

Al jaren krijgt het Belgische spoor de ene vermageringskuur na de andere opgelegd.

Voor het aanleggen van een tunnel naar het station van de luchthaven Brussel-Nationaal besliste men begin 2000 een privaat-publieke samenwerking op te richten. Deze PPS laat al zien waartoe de onderfinanciering leidt (zie elders). Die onderfinanciering wordt echter jaar na jaar erger.

We hadden de regering Di Rupo. Die sneed meerdere honderden miljoenen euro weg uit de begrotingen van Infrabel en de NMBS. Het oorspronkelijke investeringsplan 2013-2015 voor Infrabel bedroeg 42 miljard euro. De regering Di Rupo bracht het terug tot 26 miljard euro.

De huidige regering, zoals we hebben uitgelegd, gaat tijdens de legislatuur 2015-2019 bijna 3 miljard besparen op de rug van de NMBS of Infrabel. Jacqueline Galant wil ook een deel van het patrimonium van de NMBS te koop zetten.

Tweede fase: zorg ervoor dat het spoor niet meer werkt

In een artikel in *Marxistische Studies* over de vertragingen bij de NMBS schreef David Para: “In tegenstelling tot wat de directie van de NMBS wil laten doorschijnen, zijn de vertragingen niet te wijten aan de stijging van het aantal reizigers, maar wel aan de weloverwogen politieke wil om de overheid terug te trekken ten voordele van de privé.” (...) “De overheid heeft massaal geïnvesteerd in de ontwikkeling van het TGV-net, in de bouw van prestigieuze stations of projecten zoals de Diabolo en de aansluiting van Antwerpen, een rechtstreekse verbinding van de luchthaven van Amsterdam met Zaventem en Straatsburg. Op hetzelfde ogenblik blijft de ontwikkeling van de rest van het nationaal net aanslepen: reistijden die soms langer zijn dan vijftig jaar geleden; almaar meer vertragingen; defecte treinen door een gebrek aan onderhoud; werkplaatsen zonder stocks om de machines te herstellen; infrastructuur die te wensig overlaat. Ondertussen bouwt men het personeelsbestand zodanig af dat de dienst nog nauwelijks verzekerd is. Een tekort aan treinbegeleiders, treinbestuurders, deponeerders en schouwers in de stations.”⁷

Begin januari 2015 waren er heel wat vertragingen. Volgens Infrabel was dat te wijten aan de vorst. Infrabel zoekt naar oplossingen “maar dat vergt ook investeringen en tijd”.⁸ Niet alleen investeringen, maar ook

7 D. Para, “Stiptheid in het Belgisch spoorbeleid”, *Marxistische Studies*, nr. 94, Brussel, 2011, blz. 63-81.

8 http://www.rtbef.be/info/societe/detail_sncb-des-retards-des-retards-toujours-des-retards?id=8723203.

correcte arbeidsomstandigheden voor het personeel zijn voorwaarden voor een goed werkend en veilig spoorvervoer.⁹

Tot slot kondigde minister Galant op 10 juli 2015 tijdens een persconferentie aan dat ze het meerjarenplan voor de investeringen 2013-2015 wil vervangen door een vijfjarenplan (2015-2019). Dit is niet meer alleen een herziening van investeringsdoelstellingen naar beneden. Het is annuleren van een investeringsplan in volle uitvoering. Dat is pas echt zorgen dat het spoor niet meer functioneert.

Ook de ideeënstrijd is belangrijk. Regering en NMBS-directie willen ons namelijk doen geloven dat het spoor niet werkt precies omdat het een overheidsbedrijf is. Ze hebben het over “het strakke kader”, “luie spoorarbeiders”, “hun productiviteit die niet omhoog gaat”, “treinbiljetten die niet duur genoeg zijn” enzovoort. CEO Jo Cornu is hierin werkelijk kampioen. Hij beschuldigt zelfs de spoorarbeiders: “De kostprijs per personeelslid bij de NMBS ligt niet te hoog. Maar voor het loon worden weinig uren gewerkt.”¹⁰

Deze fase moet een eventuele verkoop van de NMBS of een deel ervan voorbereiden. Een kwestie van ‘de bruid opsmukken’ om haar beter verkocht te krijgen aan de privé. Minister Galant beweert dat ze de schuld van de NMBS wil verminderen. Ze vertelt er niet bij dat die het gevolg is van het gebrek aan overheidsinvesteringen en van de privatisering van ABX (de vroegere pakjesdienst van de NMBS) en B-Cargo (nu B-Logistics).

Derde fase: ze moeten op hun stappen terugkeren!

Niets laat toe met zekerheid te beweren dat ze de NMBS gaan verkopen, noch wanneer. Maar laat ons niet blind zijn voor de voortekens. De doodgravers van de openbare spoorwegmaatschappij NMBS zijn in elk geval druk bezig. De regering werkt aan de liberalisering en de privatisering en stelt alles in het werk om ons dit te doen aanvaarden als onvermijdelijk. Maar het spel is nog lang niet gespeeld. De voorstanders van de NMBS als overheidsbedrijf kunnen de regering nog op haar stappen doen terugkeren.

9 M. Dupuis en D. Para, “De veiligheid in het Belgische spoorbeleid”, *Marxistische Studies*, nr. 90, 2010.

10 *De Standaard*, 28 november 2014.

De aanwezigheid van sterke vakbonden is ook een rem op de privatisering. Volgens de krant *De Tijd* (6 mei 2015) wil de federale minister van Telecommunicatie en Post Alexander De Croo (Open VLD) toestemming geven voor de verkoop van een deel van de aandelen van de NMBS (bovenop die van bpost en Proximus¹¹). Maar de regering is achteruit gekrabbeld uit schrik voor het sociaal verzet van de spoorarbeiders. Het is aan het verzet van de vakbonden te danken dat de Belgische spoorwegen niet dezelfde weg zijn opgegaan als in Groot-Brittannië. Dat verklaart ook waarom de directie van de NMBS en de regering Michel-De Wever dat verzet willen breken. Ze proberen reizigers en spoorarbeiders tegen elkaar op te zetten en verdoezelen de echte problemen van de NMBS. Zo hopen ze er de minimale dienstverlening gemakkelijker door te krijgen en het belangrijkste verdedigingswapen van de arbeiders te vernietigen, de staking.

Regionalisering, een oplossing?

Om de problemen op te lossen stellen sommigen voor de NMBS te regionaliseren, op te splitsen in een Waalse, een Vlaamse en zelfs een Brusselsese onderneming. Of nog beter: de NMBS en Infrabel op te delen in 6 verschillende bedrijven! We hebben het niet over *sciencefiction*, de Vlaams-nationalisten (N-VA) en de voormalige grote baas van de NMBS, Marc Descheemaeker die lid is van deze partij, verdedigen dit scenario.¹²

Dit plan is zo goed als niet te realiseren, al helemaal niet in een klein landje als België. De trein Luik-Brussel bijvoorbeeld rijdt langs de taalgrens en non stop van het ene gewest naar het andere. Hoe wil je die onderneming splitsen? En wat met Brussel? Een groot deel van de Belgische treinen rijdt door Brussel. Elke trein uit Wallonië (bijv. Namen) naar Brussel rijdt sowieso door de drie gewesten van het land.

We wezen al op het feit dat de stiptheid en efficiëntie van het spoor zwaar hebben geleden onder de splitsing van het spoorbedrijf in twee verschillende entiteiten. Minister Galant geeft zelf toe dat de communicatie tussen beide bedrijven te wensen overlaat. Hoe kun je nu denken dat het

11 Zie: <http://ptb.be/articles/proximus-et-bpost-plutot-que-de-privatiser-les-remettre-entierement-dans-les-mains-de-la-collectivité>.

12 M. Descheemaeker, *Dwarsligger. Achter de schermen van de NMBS*, Leuven, 2014.

vlotter zal gaan als je 3 keer zoveel bedrijven met elkaar in contact moet brengen?

Achter de regionalisering van het spoor schuilt voor de nationalisten een verborgen agenda.

1. Het is een voorbereiding op de splitsing van het land. Wil je het de Luitenaars moeilijk maken te komen pootje baden in de Noordzee of de Vlamingen om te gaan wandelen in de Ardennen (en, als ze het doen, in elk geval liefst met de wagen), moet je vooral het spoor regionaliseren. De NMBS regionaliseren is maar een etappe op de weg naar de splitsing van het land.
2. Verdelen om te heersen. Na regionalisering van de NMBS hoopt de N-VA er gemakkelijker haar agenda van privatisering en vernietiging van de openbare diensten door te krijgen. Want de NMBS opdelen in verschillende stukjes, betekent meteen het verzet (in het bijzonder van de militante spoorarbeiders) afzwakken.

4.4 De syndicale beweging breken om deze plannen uit te voeren

“Wie droomt er niet van een moderne NMBS die de klant beter bedient en de productiviteit verhoogt?”, zegt Europarlementslid Philippe De Backer (OpenVld). “En dat, zonder een vakbond die de hele tijd staakt.”¹³

Dat is de redenering van de regering in een notendop. De liberalisering van het reizigersvervoer en de privatisering van de NMBS zullen gevolgen hebben voor zowel personeel als gebruikers.

Maar over welke drukingsmiddelen beschikken de reizigers? Het beperkt zich veelal tot petitie of lokale acties voor het behoud van een bepaalde stopplaats. Waarvoor de regering Michel-De Wever beducht is, dat is het verzet van de spoorarbeiders en hun vakbonden. “Uiteindelijk is de staking

13 De Morgen, 28 november 2014.

het enige middel van de werkers tegen de economische macht van de werkgever. Dat is dus geen ‘verzetje’, maar een ultieme reactie wanneer de dialoog is mislukt. Als je de werkers dit recht ontnemt, zijn ze volledig ontwapend en hebben ze geen enkel drukkmiddel meer tegen de patronale beslissingen.”¹⁴ Een aantal politici zwaaien graag met het zogenaamde hoge aantal stakingen. Maar de feiten spreken dat tegen: in 2012 is er maar één grote nationale staking geweest. En in 2013 zelfs geen enkele.¹⁵

Bovendien, in het verleden bleken de spoorarbeiders en hun vakbonden nog wel eens de locomotief voor sociaal verzet.¹⁶ We kunnen dus best begrijpen waarom de regering en de reactionaire krachten zoveel belang hechten aan het breken van de spoorbonden.

Welke wapens wil de regering inzetten om het verzet van de spoorarbeiders te breken? In essentie via de invoering van een minimale dienstverlening. Zoals al gebeurd in andere landen.

Het is nog maar de vraag of een minimale dienstverlening haalbaar is. Zo moet je om een trein te laten rijden niet alleen een trein, een treinbestuurder en een begeleider hebben maar ook een hele reeks werkers in de signalisatiecabines, in de ateliers en de stations. Om de veiligheid van de passagiers en de werkers te waarborgen moet op al die plaatsen voldoende personeel aanwezig zijn. Voor een ‘zondagdienst’ op stakingsdagen zou de overheid meer dan de helft van de spoorarbeiders moeten opeisen. In sectoren (of andere landen) waar het al bestaat, leidt het tot veel ontevredenheid bij de gebruikers (overvolle treinen, gebrek aan veiligheid enz.).¹⁷ Het veroorzaakt ook veel spanningen tussen de werknemers en leidt tot conflicten over ‘prioritaire’ gebruikers.

14 Opiniestuk gepubliceerd in *La Libre Belgique*. “Le service minimum, une voie dangereuse”, 2 september 2014. <http://archive.ptb.be/nieuws/artikel/article/-a9ad-3dcd2.html>.

15 Er zijn wel spontane stakingsbewegingen geweest, maar lokaal en in antwoord op een acuut en bijzonder probleem.

16 In 1983 tegen de afbraak van de openbare diensten; in 1993 tegen het Globaal Plan; in 2005 tegen het Generatiepact; in 2011-2012 tegen de verschillende besparingsmaatregelen van de regering Di Rupo; en tot slot in 2014 tegen de besparingsmaatregelen van de huidige rechtse regering.

17 Het volstaat te kijken naar de chaos die ontstaat wanneer tijdens de spitsuren één enkele trein wordt afgeschaft, om te begrijpen dat de afschaffing van de helft van de

Verder is de minimale dienstverlening volgens de auteurs van het al geciteerde opiniestuk “eveneens onverdedigbaar uit juridisch oogpunt. Overeenkomst nr. 87 van de Internationale Arbeidsorganisatie en het Europees Sociaal Handvest, beide door België ondertekend, waarborgen het stakingsrecht. Het is een fundamenteel en individueel recht, dat men slechts in zeer zeldzame uitzonderingsgevallen kan beperken”. De minimale dienstverlening is een aanslag op onze democratische en sociale rechten.

Het juninummer van het Franse patronale tijdschrift *Le Capital* wijdde een speciaal dossier aan “de nieuwe listen van de stakers om Frankrijk lam te leggen”¹⁸. Het maandblad schreef dat “om de wet op de minimale dienstverlening te omzeilen, goedgekeurd onder Nicolas Sarkozy, de vakbonden een ongelooflijke vindingrijkheid aan de dag gelegd hebben”. Enkele technieken: “de 59 minutenstaking”¹⁹, de “beurtstaking”, “de voorafgaande aankondiging van systematische staking”²⁰, “de staking volgens het boekje”²¹, “het recht op terugtrekking”²² enzovoort. De

treinen tijdens die uren de veiligheid van de reizigers en het begeleidingspersoneel in gevaar brengt. Ook de asbl Navetteurs.be verwerpt het idee van de invoering van een minimale dienstverlening die een negatieve impact zou hebben op de gebruiker, bijvoorbeeld op het vlak van de mogelijkheid om tegemoet te komen aan de vraag met een beperkt aanbod gezien het gebrek aan zitplaatsen, wat zelfs in ‘normale’ situaties al het geval is.’

- 18 *Le Capital*, “Les nouvelles astuces des grévistes pour bloquer la France”, Parijs, juni 2015, blz. 88-90.
- 19 De vakbonden van France Télévisions maakten hiervan gebruik in december 2014 en maart 2015. De werkers leggen het werk neer gedurende 59 minuten waardoor er maar weinig op het loort wordt ingehouden. Maar als dit op een cruciaal moment gebeurt, kunnen dit soort werkonderbrekingen de dienst ernstig verstoren.
- 20 “Sinds de invoering van de wet op de minimale dienstverlening (...), moeten de stakers 48 uur op voorhand aankondigen of ze al dan niet gaan staken (...). Maar de sociale partners hebben hier iets op gevonden: ze overtuigen alle werkers van zich als stakers op te geven, zelfs als ze niet van plan zijn het werk neer te leggen. Op slag wordt het voor de directie moeilijk om de noden in te schatten, waardoor de dienst aan de gebruikers verstoord wordt.” (“Les nouvelles astuces des grévistes pour bloquer la France”, *Le Capital*, Parijs, juni 2015, blz. 89-90)
- 21 De controleurs op de luchthaven van Brussel maken soms gebruik van die stakingsvorm. In plaats van het werk neer te leggen werken ze meer (bijvoorbeeld door alle bagages te controleren). Dat vertraagt uiteraard de vluchten.
- 22 In Frankrijk is er een wet die de werkers de mogelijkheid biedt het werk neer te leggen zonder loonverlies wanneer “hun leven of gezondheid bedreigd of ernstig

minimale dienstverlening maakt het uiteraard veel moeilijker om echt gebruik te maken van je recht op staken. Wat in Frankrijk gebeurde, is wel een goed voorbeeld dat het hoegenaamd geen oplossing is. Zolang men arbeidsomstandigheden, dienstverlening aan gebruikers en de hele openbare dienst blijft afbreken, zullen vastberaden vakbonden middelen vinden om die minimale dienstverlening te omzeilen. In het opiniestuk herinneren de auteurs ons eraan dat staking (of andere acties) altijd een ‘ultieme reactie’ is ‘wanneer de dialoog mislukt is’. De enige manier om stakingen te voorkomen is ... de achterliggende problemen oplossen!

Op termijn wil de regering in alle openbare diensten het stakingsrecht beperken (om te beginnen bij de NMBS en in de gevangenissen). Het opent de doos van Pandora: algemene beperking van het stakingsrecht voor iedereen. De regering rekent op de ontevredenheid die kan ontstaan bij een gemeenschappelijke actie in de openbare diensten om een klimaat te scheppen waardoor een fundamenteel democratisch recht op de helling komt te staan. Maar nu gaat het haar in de eerste plaats om het scheppen van een wettelijk en politiek kader ter rechtvaardiging van een ‘minimale dienstverlening’ in alle diensten.

We kunnen niet anders dan besluiten dat de verdediging van de progressieve spoorvakbonden van levensbelang is, niet alleen voor het voortbestaan van een openbare NMBS, een niet-geliberaleerde spoorwegmaatschappij, maar ook voor onze fundamentele rechten en voor de wereld van de arbeid in zijn geheel.

in gevaar wordt gebracht”. Bij agressie tegen een controleur bijvoorbeeld kunnen de collega’s het werk neerleggen als zij van mening zijn dat hun gezondheid of hun leven in gevaar is.

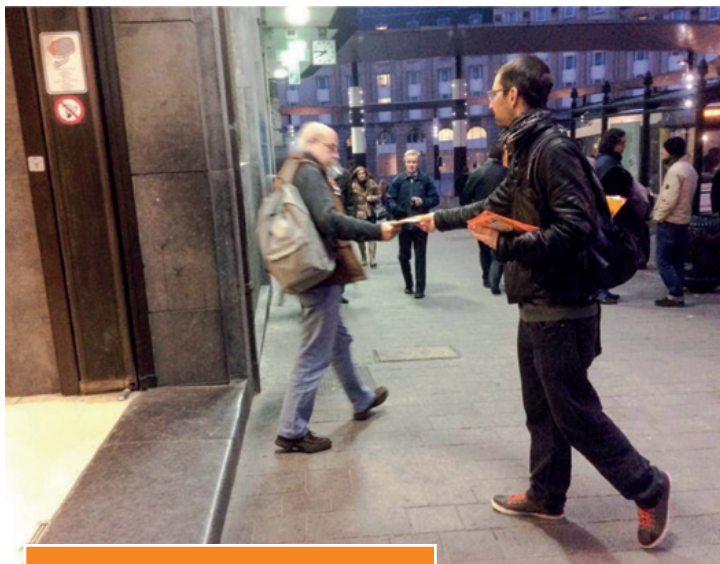
5. DE PVDA IN ACTIE TER VERDEDIGING VAN HET OPENBAAR SPOOR

Al jaar en dag verdedigt de Partij Van De Arbeid van België (PVDA) een openbaar en geïntegreerd (niet gesplitst) spoor, gefinancierd in overeenstemming met de behoeften. De PVDA nam ook deel aan elke strijd tegen bezuinigingsmaatregelen bij de NMBS. Een strijd, gevoerd op meerdere niveaus.

Voor de PVDA zijn de spoorarbeiders bijzonder belangrijk. Zowel in België als in andere landen (in Frankrijk bijvoorbeeld) waren het vaak de spoorarbeiders die de strijd voor de sociale vooruitgang trokken. Denk maar aan de rol die ze speelden in de strijd van november/december 2014. In de verkiezingen van mei 2014 stonden (onder de 170 syndicalisten) niet minder dan 15 spoormannen op de lijsten van de PVDA in Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Het vertrouwen van de arbeidsbeweging in de PVDA komt onder andere tot uiting tijdens stakingen en betogingen. Bij elke vakbondsactie steunt de PVDA de strijdende werkers. In de winter van 2014 brachten militanten van de PVDA een bezoek aan honderden piketten en waren aanwezig op alle betogingen. En dat geldt evenzeer voor specifieke acties van de spoorarbeiders. Recent nog, op 19 juni 2015, waren delegaties van de PVDA aanwezig op de lokettenstaking.

Niet voor niks beschikt de PVDA over een afdeling Spoor, voor werknemers van de NMBS. De afdeling publiceerde al meerdere studies over de veiligheid op het spoor, de stiptheid van de treinen of de herstructurering van het goederenvervoer per spoor (zie hiervoor onze website <http://rail.pvda.be>¹). Ze tracht ook de reizigers gevoelig te maken voor de problemen bij het spoor. De leden van deze afdeling hebben intens meegewerkt aan deze brochure. De PVDA heeft ook basisgroepen Spoor in verschillende regio's van het land.

1 Je kunt ook inschrijven op een nieuwsbrief. De eerste nieuwsbrief van PVDA Spoor werd meer dan 13 jaar geleden verstuurd.



FLUIT ZE TERUG

- ♣ Ze besparen onze samenleving kapot
- ♣ Ze spelen met de toekomst van onze kinderen
- ♣ Ze laten het grote geld schieten
- ♣ Ze zijn elk democratisch draagvlak kwijt
- ♣ Ze smoren elk debat over alternatieven



Verder bouwt de PVDA mee aan een brede beweging in de publieke opinie ter verdediging van het openbaar spoor. Bijvoorbeeld door de uitgave van deze brochure. In het verleden deelde de PVDA al tienduizenden pamfletten uit in de grote stations. Denk maar aan de campagne “Fluit ze terug”.

Van gemeentelijk tot federaal niveau doen verkozen leden van de PVDA geregeld tussenkomsten tegen de bezuinigingsmaatregelen en de logica van de

liberalisering van het spoor. Op 2 juli 2015 keurde de provincieraad van Luik een motie goed. Hierin drong men bij de directie van de NMBS aan op het openhouden van de lokettenzalen van Aywaille, Flémalle-Haute en Pépinster. De motie was het initiatief van de groep PTB+ in de provincieraad.² Marco Van Hees en Raoul Hedebouw, onze twee federale vertegenwoordigers, nemen in het parlement ook regelmatig de bestuurslogica van de regering op de korrel.³ Onlangs dienden ze nog een voorstel in om de beperking van het aanbod in het station van Gentbrugge ongedaan te maken.

De PVDA is altijd consequent geweest: de partij heeft zich verzet tegen de Europese liberaliseringsrichtlijnen en tegen de bezuinigingsmaatregelen van de federale regering. Aansluiten bij de PVDA en zo de partij versterken, dat is de strijd versterken tegen de liberalisering van het spoor en de afbraak van de openbare diensten

2 Zie website PVDA-Luik, <http://liege.ptb.be>.

3 Voorbeeld: Sarah Schmit, “NMBS-top onder vuur door boze reizigers en Marco Van Hees (PVDA)”, 6 februari 2015, www.pvda.be.

HET IS VIJF VOOR TWAALF VOOR HET OPENBAAR SPOOR

Al twintig jaar bereiden de regeringen uiterst zorgvuldig de liberalisering van het spoor voor, in overeenstemming met de Europese richtlijnen. Maar de regering moet het zelf toegeven: het verzet van de spoormannen in België wist een scenario zoals bij bpost te verhinderen.

Toch is het vandaag vijf voor twaalf. De regering Michel-De Wever zet de eindsprint in voor de liberalisering van het Belgische spoor. We moeten dat einddoel (de liberalisering en privatisering) afwijzen, maar ook alle andere maatregelen die men nu voorstelt als “de laatste kans” of “moderniseringsplannen”. Die hebben immers slechts een doel: liberalisering en privatisering voorbereiden. Het plan van minister Galant van juli 2015 beoogt duidelijk de verdere afbraak van de openbare dienstverlening met liberalisering als einddoel.

Onder het voorwendsel van economische argumenten beslist de regering de toelagen aan het openbaar spoor fors te verminderen. Dit zijn valse voorwendsels. Deze brochure maakt duidelijk dat het niets te maken heeft met “de economie”: de regering doet alles om de goede werking van de NMBS te dwarsbomen met het oog op de liberalisering en privatisering.

Ondertussen blijkt dat in de landen die we hebben bestudeerd, de liberalisering en privatisering van het spoor, voorgesteld als mirakeloplossing, een ware catastrofe is (Groot-Brittannië en Nederland, de liberalisering van het goederenvervoer per spoor). In die landen is het spoor minder efficiënt, rijden de treinen minder stipt, kost het spoor meer aan de gemeenschap en aan de gebruikers en vernietigt het milieu, is het minder veilig enzovoort. De enigen die er voordeel uit halen zijn de aandeelhouders van de private spoorondernemingen. Het fiasco is zo groot dat in die landen nieuwe bewegingen opkomen voor een openbaar spoor. In bepaalde landen moest de regering (soms gedeeltelijk) op haar stappen terugkeren.

Het is niet allemaal rozengeur en maneschijn bij het Belgische spoor. Dat is duidelijk. De malaise is groot. Vertragingen, afgeschafte treinen, gebrekkige informatie, een tekort aan zitplaatsen, een vervoersplan

dat niet aangepast is aan de noden en het aanbod beperkt, het langverwachte GEN dat er maar niet komt, woedende spoorarbeiders, tariefverhogingen, de opsplitsing in twee ondernemingen die alles nog wat ingewikkelder maakt, te weinig investeringen in veiligheid, stiptheid en dienstverlening.

Maar daarom moeten we nog niet kiezen voor de uitzichtloosheid van de liberalisering. Wij stellen een andere weg voor. De weg van een NMBS van de 21^e eeuw die tegemoetkomt aan twee uitdagingen: de mobiliteit enerzijds, het milieu en de klimaatverandering anderzijds. Het spoor beschikt over enorme voordelen in vergelijking met andere meer vervuulende en duurere vervoersmiddelen voor reizigers en goederen. In plaats van dit fantastische vervoersmiddel kapot te maken zouden we het beter ontwikkelen en een veel belangrijker plaats geven in onze samenleving.

Om dit te realiseren moeten drie voorwaarden vervuld zijn. Eerst en vooral een spoor dat correct gefinancierd wordt in functie van de noden. Ten tweede een democratisch en participatief spoor waarin de gebruikers en het spoorpersoneel een inbreng hebben. En ten derde een openbaar spoor, geïntegreerd in één onderneming.

Om die drie voorwaarden ook effectief te vervullen kan deze NMBS van de 21^e eeuw alle mogelijke steun gebruiken. De NMBS is niet alleen de zaak van de gebruikers. De NMBS is ook niet alleen de zaak van de spoormannen en -vrouwen. Neen, de NMBS is de zaak van heel de Belgische bevolking. En het is voor heel de bevolking en voor de toekomstige generaties dat een progressieve hervorming van de NMBS noodzakelijk is. Het traject dat de regering aan de NMBS wil opleggen hoeft geen doodlopend straatje te zijn. Het kan helemaal anders. Het Belgische spoor bevindt zich vandaag op een kruispunt der wegen. Het is aan de progressieve krachten van dit land ervoor te zorgen dat de trein de juiste weg inslaat.

BIJLAGE: DE PAKKETTEN VAN DE EUROPESE COMMISSIE

De transportsector speelt een belangrijke rol in de totstandkoming van een eenheidsmarkt binnen de Europese Unie. In de jaren tachtig opende de Europese Commissie het debat over de liberalisering van het vervoer per spoor. In de jaren negentig goot de Commissie het resultaat van deze discussies in een reeks Europese richtlijnen.

Richtlijn 91/440 vormt de basis van het Europese spoorbeleid en is de eerste stap in de liberalisering en de openstelling van de markt. Zij introduceerde een scheiding tussen het beheer van de infrastructuur en de exploitatie van de vervoersdienst. Richtlijnen 95/18 en 95/19 vervolledigen Richtlijn 91/440 en voorzien in:

- de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, respectievelijk de toewijzing van spoorweginfrastructuur en de heffing van gebruiksrechten voor de infrastructuur;
- een reeks te volgen oriëntaties inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuur en de heffing van gebruiksrechten voor de infrastructuur;
- het principe van een veiligheidsattest in functie van het soort activiteit, het materieel, het personeel ...

In 1996 valt de beslissing om de liberalisering verder te verdiepen. De Europese Commissie publiceert een witboek onder de titel “Een strategie voor de heropleving van het spoor in de Europese Unie”. Hierin zijn verschillende maatregelen uitgewerkt voor de verdere ontwikkeling van het Europese spoorbeleid, gebundeld in ‘spoorpakketten’. Die pakketten vormen een geheel van regels voor het spoorvervoer, goedgekeurd door de Europese Commissie.

Het eerste pakket dateert van 2001 en voorzag vooral in de liberalisering van het goederenvervoer. Het tweede pakket kwam er in 2002 en moest de liberalisering van het goederenvervoer met inbegrip van het nationaal vervoer versnellen. De markt van het goederenvervoer werd opengesteld voor de concurrentie op het trans-Europese net van het goederenvervoer op 15 maart 2003, op 1 januari 2006 voor het internationaal vervoer en

vanaf 1 januari 2004 voor het vervoer van goederen over korte afstanden. Het derde pakket dateert van 2004 en voorziet vooral in de liberalisering van het reizigersvervoer, met concrete plannen voor de opening vanaf 2010 van de nationale spoornetten voor de concurrentie inzake het internationaal reizigersvervoer, met inbegrip van het vervoer over korte afstanden.

Het vierde spoorwegpakket staat nu op de sporen. De commissie Vervoer wilde het nationaal passagiersvervoer al vanaf 2017 openstellen voor de concurrentie maar kreeg daarvoor geen groen licht van het Europees Parlement. Dit vierde pakket was een verzoeningspoging met het oog op een compromis tussen het Europees parlement en de Raad. Na de liberalisering van het goederenvervoer per spoor (B-Cargo) en de liberalisering van het internationaal reizigersvervoer ligt nu dus het binnenlands reizigersvervoer in het vizier van de Europese Commissie. Dit vierde pakket voorziet namelijk in het behoud van de dubbele structuur (het beheer van de infrastructuur enerzijds en de exploitatie van het spoorvervoer anderzijds) en de liberalisering van de Europese markt.¹

Voor de Europese Commissie is die dubbele structuur maar noodzakelijk in de mate dat ze de liberalisering mogelijk maakt.² Zij rechtvaardigt die liberalisering als volgt: “Op deze opengestelde markten zijn de kwaliteit en de beschikbaarheid van de diensten verbeterd. De tevredenheid van de passagiers neemt jaar na jaar toe en in sommige vallen is een toename van het aantal passagiers met meer dan 50% over 10 jaar opgetekend. Op andere geliberaliseerde markten hebben aanbestedingen van openbare dienstcontracten geleid tot een besparing van 20 tot 30 %. Hierdoor komen middelen vrij die opnieuw kunnen worden geïnvesteerd in de verbetering van de dienstverlening.”³

1 Zie: Europese Commissie, “Europese spoorwegen: uitdagingen voor de toekomst”, Press Release, Memo 30 januari 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-45_nl.htm.

2 Zie het promotiefilmje van de Europese Commissie: “The future of Rail in Europe”, <https://www.youtube.com/watch?v=8GHz-stzCso>.

3 Europese Commissie, “Europese spoorwegen: uitdagingen voor de toekomst”, Brussel, 30 januari 2013. http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-45_nl.htm.

Opmaak: EPO
Druk: Drukkerij EPO
Lange Pastoorstraat 25-27
2600 Antwerpen (België)
Tel. + 32 (0)3 239 61 29

© PVDA-Uitgaven
M. Lemonnierlaan 171
1000 Brussel
België

Tel.: + 32 (0)2 504 01 10
Fax: + 32 (0)2 504 01 41

E-mail: pvda@pvda.be
Website: pvda.be
9 september 2015

Ver. uitg.: Marie-Rose Eligius, M. Lemonnierlaan 171, Brussel, België



PVDA

Eerst de mensen, niet de winst