

Dossier liberalisering spoorwegen: de 'Direct Award' is er, wat volgt?

Nieuws dinsdag 1 maart 2022

De door de huidige regering toegewezen 'Direct Award' van 10 jaar openbare dienstcontract aan de NMBS werd door Europa gepubliceerd. Dit is - indirect - een eerste goede stap in de richting van het behoud van de Belgische spoorwegen als een openbare dienst. We spreken hier bewust over de Belgische spoorwegen, want dit is eveneens van belang voor het personeel van Infrabel en HR Rail in het licht van de sociale cohesie die we vandaag kennen dankzij het Statuut, Railcare (kas sociale solidariteit, geneeskundige verzorging, vergoedingen) en onze sociale en professionele verworvenheden.

Weet zeker dat een geprivatiseerde spoorwegmaatschappij ongetwijfeld een strikter beleid voert met betrekking tot bijvoorbeeld het toekennen van de verkeersvoordelen - zeker ten opzichte van een ander spoorbedrijf (Infrabel) - en de sociale verworvenheden die je maandelijks kunt terugvinden in Het Spoor. Denk vooral ook aan onze baremaverloning (geen loonverschil tussen man en vrouw), de arbeidsvoorwaarden en wat ook zeer belangrijk is, de sociale voordelen voor de gepensioneerde spoorwegcollega's (verkeersvoordelen, gratis hospitalisatieverzekering, medische tegemoetkomingen, familiale ondersteuning...). Vergeet bovendien niet dat de sociale verworvenheden verkregen worden door overleg met de erkende vakbonden die als grootste deze verantwoordelijkheid opnemen. Uw lidmaatschap brengt meer op dan een syndicale premie...

De Direct Award zal in 2033 een vervolg kennen. Het is dus van belang dat we ons hierop al voorbereiden. Beter voorkomen dan genezen, is een aloude wijsheid. Onze verantwoordelijkheid blijft immers niet beperkt tot onze eigen generatie. De door Europa opgelegde voorwaarden zijn onder meer: betere stiptheid en dienstverlening aan de reizigers. Wij vakbond vinden dit ook een must. Dit vraagt echter wel maximale investeringen in materieel, infrastructuur én personeel. De voornaamste doelstelling is een toegankelijk openbaar vervoer, zowel qua kostprijs van een vervoerbewijs als qua mobiliteit voor andersvaliden en voor mensen die in niet stedelijke gebieden wonen. Een dergelijke langetermijnvisie wordt helaas niet door de liberale en nationalistische doctrines van bepaalde politieke partijen - en aanverwanten - in dit land gedragen. Ook het klimaat lijdt onder de kortzichtigheid van deze ideologieën en laat dit meer dan ooit confronterend blijken. In dit conflict moet de mens steeds meer het onderspit delven.

De neoliberalen blijven hun pijlen - of eerder kernkoppen - richten op de Belgische spoorwegen. De energiecrisis is hen blijkbaar ontgaan. De Belgische overheid is volledig afhankelijk van buitenlandse overheden wanneer het gaat over energie. De Belgische (Vlaamse) neoliberalen zien geen probleem in de uitverkoop van basisvoorzieningen aan buitenlandse overheden. De grootste energieleveranciers in België zijn mede in handen van de Franse overheid.

In Engeland zijn voorname private spooroperatoren in handen van Deutsche Bahn, een Duits overheidsbedrijf. De gevolgen hiervan zijn alom bekend. De Britse belastingbetaler betaalt vandaag veel meer voor een treinabonnement dan vroeger en er vloeit bovendien meer belastinggeld naar private spooroperatoren via subsidies dan in de tijd van British Rail. De Britse premier en neoliberal Boris Johnson moest tijdens de

lockdown treinverbindingen nationaliseren om spoorvervoer te kunnen aanbieden aan de mensen die essentieel waren voor de operationele activiteiten en de zorgverlening. De private spooroperatoren wilden zich niet engageren wegens verlieslatende activiteit. In België hebben onze spoorwegen een aangepast en maximaal treinaanbod gegarandeerd. Op advies van de virologen werden de treinsamenstellingen zelfs zo groot mogelijk gemaakt. 'No questions asked.' Om de woorden van Boris Johnson, waarmee hij zijn feestjes wou vergoelijken door de Brexit en zijn corona-aanpak te parafraseren: 'Yes, Mister Speaker, we can deliver.'

Ondanks deze feiten, blijft de Belgische bond van bedrijven - die nauw verbonden is met de neoliberalen - expliciet pleiten voor een 'tender' na afloop van de Direct Award in 2033. Hij ijvert volop voor het openstellen van het historisch spoorwegnet voor private operatoren die in handen zijn van buitenlandse overheden, met als 'usual suspects' de Duitse DB en het Franse Keolis (70 procent eigendom van SNCF). Keolis is vandaag al een van de grootste pachters van De Lijn. Of hoe de politieke marketing van de eigen (Vlaamse) identiteit duidelijk ondergeschikt is aan de neoliberale visie van diezelfde politici.

ACOD Spoor volgt dit dossier op verschillende niveaus. Niet alleen binnen de Belgische spoorwegen, maar ook in de nationale intersectorale overleggraden (ACOD/ABVV) en Europees met de Europese transportvakbond ETF waarvan ACOD Spoor werkend lid is.

Günther Blauwens