

Dossier Britse Spoorwegen: Toekomstbeeld van de Belgische spoorwegen?

Nieuws maandag 3 juni 2019

In België heeft de regering de spoorwegen onrealistische besparingen opgelegd (meer dan 3 miljard euro), terwijl er via fiscale subsidies jaarlijks een bedrag van 4 miljard euro in salarismagwens wordt geïnvesteerd. Het fileleed veroorzaakt een economische stilstand van 8 miljard euro (cijfers OESO en VBO) en de Belgische automobilist staat gemiddeld jaarlijks 39 uur in de file (studie van consultancygroep Deloitte).

Dergelijke cijfers duiden aan dat de regering-Michel I geen ambitie heeft getoond met betrekking tot het openbaar vervoer en meer bepaald het spoor. Het lijkt wel of ze de Belgische spoorwegen bewust op een dood spoor tracht te brengen. We mogen immers niet vergeten dat de raden van bestuur vertegenwoordigers tellen die een duidelijk voorliefde hebben voor privatisering. Waarom dan meewerken aan goed draaiende openbare spoorwegen? We moeten er dus zeker rekening mee houden dat bepaalde politieke geesten de liberalisering willen aangrijpen om te privatiseren.

Wat betekent privatisering nu concreet voor het personeel van de Belgische spoorwegen? Bij privatisering van de NMBS zal het statuut ook voor Infrabel herschreven worden. HR-Rail zal immers niet meer bestaan.

Iedereen kent het statuut van de Belgische spoorwegen: een syndicale bijbel waarvoor men ons benijdt. Het statuut van de spoorwegen is een erfenis van generaties spoorwegmensen die samen gebouwd hebben aan sociale en rechtvaardige spoorwegen.

Wat staat er op spel bij privatisering? We sommen even op: hospitalisatieverzekering, administratieve en geldelijke loopbaan (barema's), interne mobiliteit, bevorderingsmogelijkheden op basis van professionele kennis in plaats van diploma's (selectieproeven), dienst- en rusttijden, (internationale) verkeersvoordelen, onze sociale werken, beschermmaatregelen bij ziekte en arbeidsongevallen, kwalitatieve opleiding bekostigd door de werkgever, eigen diensten (administratieve, medische en operationele worden geëxternaliseerd), sociaal overleg met beslissingskracht van de werknemers, pensioenstelsels, werkzekerheid, verlofstelsels,... onze spoorwegidentiteit!

We zien vandaag al tot wat 5 jaar besparingsbeleid van de regering-Michel I heeft geleid: centralisering, externalisering, uitbestedingen,... Wat bij een voortzetting van dit beleid?

Ook de Belgische spoorwegen hebben aandeelhouders die echter inhoudelijk sterk verschillend zijn met die van de private spoorondernemingen. De private aandeelhouders zijn geen gebruikers van het openbaar vervoer, maar krijgen wel dividenden uitgekeerd dankzij winsten uit besparingen en dure tarieven. Bij een openbare spoorwegonderneming worden *alternatieve dividenden* uitgekeerd aan de treingebruiker door middel van sociale en betaalbare tarieven en de garantie van een zo uitgebreid mogelijk treinaanbod. Niet alleen op de grote assen, maar ook op verbindingen die nooit winstgevend kunnen zijn. Dat heet 'openbare dienstverlening'.

Onze keuze is duidelijk.

Gunther Blauwens

[ACOD Spoor]