

Welke toekomst voor de Belgische Spoorwegen?

Nieuws dinsdag 30 april 2019

Op 26 mei kiezen we een nieuw Vlaams, federaal en Europees parlement. Daarmee bepalen we welk beleid we willen voor de komende vijf jaar. Voor wat betreft de Belgische spoorwegen, zijn de Europese, maar vooral de federale verkiezingen cruciaal. De impact van de nieuwe federale regering valt immers niet te onderschatten. Om te weten waar we in de toekomst naartoe willen, is het nuttig even terug te blikken op wat de voorbije vijf jaar met de regering-Michel het spoorwegpersoneel gebracht heeft...

Periode Galant

Na het afsluiten van het regeerakkoord volgde het besparingsplan van minister van Mobiliteit Galant. Er moest 3 miljard euro op 5 jaar tijd gevonden worden. Dit werd gekoppeld aan een vermindering van personeel, wat neerkwam op een productiviteitsstijging van maar liefst 20 procent. Het gevolg was dat er een niet geziene aanval kwam op onze kredietdagen. ACOD Spoor ging in het offensief en dankzij de onderhandelingen wisten we het stelsel van de kredietdagen alsnog te behouden. Alsof dat nog niet genoeg was, viel de regering ook het stakingsrecht aan. De bedoeling was om ons als vakbond monddood te maken. En ook met het invoeren van de sociale verkiezingen dacht deze regering de sterkte van jullie vakbond te ondermijnen.

Periode Bellot

Omdat mevrouw Galant niet de verhoopte resultaten bracht, trad François Bellot aan als minister van Mobiliteit. Hij was gematigder dan zijn voorganger, maar uiteraard diende het regeerakkoord te worden uitgevoerd. Zo kwam het tot de invoering van een 'light'-versie van de minimale dienstverlening, na onderhandelingen. Waar de regering-Michel wellicht geen rekening mee gehouden had, was de uitslag van de sociale verkiezingen, die ACOD Spoor met glans won. Naar het einde van de regeerperiode dook ook de verplichting op voor de treinbegeleiders om een naamplaatje te dragen. ACOD Spoor verzette zich hier heftig tegen en sprak er ook verschillende kabinetten op aan. Het was echter pas nadat de N-VA uit de regering verdwenen was, dat ons voorstel om het naamplaatje door een nummerplaatje te vervangen, ingang vond.

Volgende regeerperiode: liberalisering reizigersvervoer

Het belangrijkste dossier van de volgende federale regering draait rond de liberalisering van het reizigersvervoer per spoor. Vóór 25 december 2023 moet de Belgische regering een beslissing nemen of ze al dan niet het contract voor de openbare dienstverlening nog voor 10 jaar zal toekennen aan de NMBS. Het is dus van het allergrootste belang dat de partijen die in de federale regering zullen zitten ons beter gezind zijn dan deze die de dienst uitmaakten in de regering-Michel.

De CEO van de NMBS is bereid onze wens te steunen. De NMBS heeft ondertussen de daad bij het woord gevoegd en een memorandum overgemaakt dat dit bepleit. Maar dat we dit contract, zoals mevrouw Dutordoir zegt, "niet gaan krijgen voor onze mooie blauwe ogen" is een open deur intrappen. Daarvoor zullen we nog heel wat watertjes moeten doorzwemmen.

De Belgische spoorwegen kunnen beter

De NMBS is in volle hervorming, wat ook nodig is, maar we hebben onze bedenkingen bij de ingeslagen weg naar een betere efficiëntie en stiptheid. We hebben onze bezorgdheid hierover meer dan eens geventileerd. Operationele diensten moeten van op het terrein aangestuurd worden, niet exclusief centraal. Wanneer er moet ingegrepen worden, is tijd cruciaal. In normale omstandigheden kan men van waar dan ook – zelfs vanuit Antarctica – de nodige instructies geven. Maar bij ontredderd treinverkeer moet er ingegrepen worden en zullen de te gecentraliseerde operationele diensten overbelast worden. We pleiten voor een operationele structuur waarin NMBS en Infrabel in symbiose werken. Een spiegelstructuur. We blijven uiteraard wijzen op de valkuilen van de verschillende reorganisaties die gefocust zijn op centraliseren.

Onze raad voor 26 mei

Stem op mensen en partijen die inzetten op het belang van goede openbare diensten met een correcte financiering, aangepaste structuren en vooral voldoende en goed opgeleid personeel. We hebben nood aan een regering die de NMBS alle kansen geeft in haar historische openbare opdracht en die bereid is de NMBS het contract van openbare dienstverlening toe te wijzen. De toekomst van alle spoorwegmensen – ook die van HR-RAIL en Infrabel – staat op het spel.

Ludo Sempels

Dit artikel verscheen ook in Tribune 75.05