

Dossier Britse Spoorwegen: De Britten zijn het spoor bijster en kiezen voor de auto

Nieuws maandag 3 juni 2019

We lazén in De Standaard (2 mei) dat alleen Britten langer in de file staan dan Belgen. Dit is niet verwonderlijk. De Britse spoorwegen zijn al twee decennia geliberaliseerd en geprivatiseerd. Niet alleen de tarieven zijn verhoogd (drie keer duurder dan in België), ook het aanbod en de dienstverlening zijn verminderd. In het VK heeft de stomme film ‘The Great Train Robbery’ een actuele betekenis: de belastingbetaler betaalt meer voor veel minder spoorwegen. De Britse pendelaar wordt elke dag bestolen.

De Britse pendelaar spendeert gemiddeld 14 procent van zijn maandloon aan een spoorabonnement (Duitsland 3 procent, Frankrijk 2 procent). Britse pendelaars wonen immers zeer ver van hun werk wegens de onbetaalbaarheid van huisvesting in grote steden. Met andere woorden, je bent niet voldoende vermogend om een huis dicht bij je werk te kopen en je moet er bovenop een stevige duit neerleggen om te pendelen naar je werk. In het VK spreekt men dan ook over ‘transport poverty’. In januari werden de tarieven nog eens met 3,1 procent verhoogd, terwijl de waarderingscijfers het laagst waren sinds 2007. De treintarieven stijgen bovendien sneller dan de Britse lonen. Wist je trouwens dat het vliegtuig voor bepaalde binnenlandse trajecten goedkoper is dan de trein? Meer nog, een omweg via het vasteland met het vliegtuig om van A naar B te reizen in Engeland is voor bepaalde trajecten een goedkoper alternatief. Google het maar na! Ook de stiptheid is slechter dan in tijden van British Rail als openbare dienst (3 procent minder). Dat de Britten collectief kiezen voor de auto, stond in de sterren geschreven.

Het drama van de pionier

Hoe is het zo ver kunnen komen met de wereldpionier van de spoorwegen? Het is een politiek ideologisch, zeg maar neoliberal, verhaal. De privatisering van het Britse spoor werd vlak voor de verkiezingen in 1997 door de regering-Major doorgevoerd. De peilingen gaven immers een overwinning voor Labour aan. Naast de privatisering en het welwillend zijn tegenover de lobby van de private spoorondernemingen, had de regering-Major een tweede doelstelling: de Britse vakbonden buitenspel zetten. De eenheid van het Britse spoor werd verdeeld onder tientallen private spoorondernemingen, waardoor de solidariteit en de eendracht gebroken werd. Ook de infrastructuur werd in eerste instantie aan een private ondernemer afgestaan: infrastructuurbeheerder Railtrack.

In 2000 gebeurde er een dodelijk ongeval in het station van Hatfield als gevolg van het verwaarlozen van het onderhoud van de infrastructuur. Gedurende een jaar werden er meer dan 120 snelheidsbeperkingen opgelegd om de infrastructuur in orde te brengen. De pendelaar werd geconfronteerd met chaos en Railtrack zakte diep in de rode cijfers. De Britse overheid moest ingrijpen en nam het beheer van de infrastructuur opnieuw in eigen handen. De huidige infrastructuurbeheerder Network Rail werd opgericht. Ondertussen pompt de Britse overheid een pak geld in de private spoorwegondernemers om een landelijke spoorwegdienst aan te bieden. De overheidsuitgaven – subsidies – zijn zes keer hoger dan in tijden van British Rail.

Reizigers en vakbonden samen

Naast de reizigers ondervinden ook de personeelsleden veel problemen: slechtere arbeidsvoorwaarden, sociale verworvenheden die stelselmatig afgebouwd worden doordat de slagkracht van de vakbonden afnam. Het splitsen in private spoorwegondernemingen zorgde voor barsten in de sociale cohesie en verworvenheden verdwenen even snel als British Rail. De Britse neoliberale politiek – met Thatcher als The Godmother – zorgde bovendien voor een resem antivakbondswetten.

In 1979 werd 82 procent van de arbeidscontracten bepaald door een cao, in 2015 was dat nog amper 20 procent. Het Europees gemiddelde is 62 procent. Een staking dient te beantwoorden aan een pak voorwaarden waardoor vakbonden voor een organisatorisch kluwen worden geplaatst. Om nog maar te zwijgen van het kostenplaatje van de opgelegde administratieve rompslomp die gepaard gaat met het mogen organiseren van sociale acties.

Het ongenoegen is zo groot, dat reizigers en vakbonden samen aan de stationspoorten actievoeren. Meer dan 70 procent van de Britse kiezers – ook Tories – is voor een nationalisering van de Britse spoorwegen. Ze ijveren samen voor een betere versie van British Rail met een raad van bestuur waarin naast de politieke afvaardiging, ook de reizigers en het personeel zetelen.

Hopelijk is de sequel op 'The Great Train Robbery' een feelgoodstory.

Gunther Blauwens

[ACOD Spoor]