

Splitsen om te slopen: hoe het regeerakkoord de Belgische spoorwegen vernietigt

Nieuws dinsdag 18 februari 2025

Het Arizona-regeerakkoord voorziet in een 'efficiëntiewinst' van 675 miljoen euro door de structuur van de Belgische spoorwegen aan te passen, met expliciete verwijzing naar de NMBS en HR Rail. Bij Infrabel zouden er geen besparingen komen. Wat betekent dit?

De huidige structuur van het spoor is sinds 2005 verdeeld over twee operationele entiteiten (operator NMBS, infrastructuurbeheerder Infrabel) en één HR-dienst (HR Rail). Het is opvallend dat Arizona het enkel over NMBS en HR Rail heeft wanneer het gaat over 'efficiëntiewinsten'. Infrabel is duidelijk onaantastbaar, geen besparingen hier. Het is een publiek geheim dat Infrabel het blauw fabriekje bij het spoor is geworden, met een vet geel randje. De N-VA en de MR vertegenwoordigen de neoliberale drang om de NMBS finaal te privatiseren. Infrabel is veel interessanter voor de rechtse politici, zeker in functie van de goederenaanvoer naar de haven via het spoor. Het reizigersvervoer is van minder tel. Struikelblok is HR Rail, de enige volwaardige HR-dienst en sociale kapstok. Die moet weg.

Eenheid in commando is oplossing

De operationele splitsing van het spoor in drie entiteiten en de besparingen uit het verleden (regering Michel-De Wever) resulteerden in de problemen die we vandaag ondervinden: een dramatische stiptheid, afgeschafte treinen, beperkte treinsamenstellingen, infrastructuurproblemen, manke communicatie en verminderde dienstverlening. Hoe lossen we dat op zodat onze reizigers een volwaardige dienstverlening krijgen?

Niet met een definitieve opsplitsing – door het afschaffen van HR Rail – in twee aparte bedrijven (NMBS, Infrabel) en de privatisering van de NMBS in de toekomst. Neen, de enige manier om de spoorwegen echt efficiënt en kostenbesparend te maken, is ze herenigen in één sterke, openbare spoordienst: één CEO, één raad van bestuur en één directiecomité, ondersteund door één personeelsdienst. Eenheid in commando. Dat maakt het voor de minister ook eenvoudiger wanneer er wordt onderhandeld over een beheerscontract. Vandaag bestaan er twee apart onderhandelde beheerscontracten die niet op elkaar afgestemd zijn. De reizigers ondervinden dagelijks de gevolgen hiervan.

En vooral: geen peperdure consultancycontracten of politieke postjesmachines via de raden van bestuur. Descheemaecker kan in Middelkerke gerust blijven kibbelen met die andere lokale krokodil.

Een definitieve splitsing leidt tot het verlies van automatiseren (zoals in het voetbal) en maakt de coördinatie tussen infrastructuurbeheer en treinoperaties nodeloos ingewikkeld, zeker met betrekking tot crisismanagement. Noodzakelijk is een krachtig, goed gefinancierd en geïntegreerd spoorwegsysteem dat inzet op stiptheid, veiligheid en dienstverlening. Niet een beleid dat de afbraak verder doorzet en de NMBS op termijn uitlevert aan de winsthonger van private buitenlandse investeerders.

In landen waar de spoorwegen werden gesplitst of geprivatiseerd – denk aan het Verenigd Koninkrijk of Duitsland – ontstonden schuldenbergen, chaos en een gebrekkige dienstverlening, terwijl de winsten naar buitenlandse ‘investeerders’ vloeiden. Dit is geen toeval, dit is een bewuste politieke strategie. Men creëert opzettelijk chaos en inefficiëntie om privatisering als enige oplossing te verkopen. Na massale subsidies aan de private treinoperatoren en infrastructuurbeheerders in het Verenigd Koninkrijk, heeft men over het Kanaal beslist volop te nationaliseren om, jawel, budgettaire winsten te maken. De stiptheid in Duitsland is door jarenlange besparingen nog slechter dan bij ons.

Positiespel

De regeringspartijen zullen opperen dat er van afschaffing van HR Rail geen sprake is. Inderdaad, dat staat niet letterlijk in het regeerakkoord, maar ze vergeten erbij te vermelden dat de N-VA een wetsvoorstel tot afschaffing van HR Rail in de commissie Mobiliteit heeft voorgelegd en dat bepaalde activiteiten wel worden verplaatst naar NMBS en Infrabel. De premier weet als schaker ongetwijfeld dat strategie en tactiek samengaan met veel geduld, een sterk positiespel van je pionnen en de snelheid van je stukken.

Een belangrijk element in het positiespel op het spoor schaakbord, zijn de syndicale organisaties in de Nationale Paritaire Commissie van de Belgische spoorwegen, het hoogste sociaal overlegorgaan. Ook die moeten eraan geloven. De geplande hervorming in het regeerakkoord betekent een aanzienlijke inperking van de vakbondsinvloed. De regel van de tweederdemeerderheid zal verdwijnen, waardoor de macht volledig in handen van de raden van bestuur belandt. En passant wordt ook de eenheid van het spoorwegpersoneel definitief gebroken.

Laat het echter duidelijk wezen, wij zijn geen konijnen die verstijfd voor een lichtbak gaan zitten om afgeschoten te worden. Het spoorwegpersoneel is alert.

De volledigheid gebiedt me ook een andere maatregel voor het spoor in het regeerakkoord te vermelden: de verkoop van tickets aan de toeg van een café. Kinderen en mensen met een alcoholprobleem naar het café sturen voor een treinticket, lijkt me geen goed idee...

Günther Blauwens