

Marktwerking is doodgraver van spoorwegvervoer

Nieuws donderdag 1 augustus 2024

De sociale verkiezingen zijn voorbij. De stemmen zijn geteld. En wij zijn fier! Voor de tweede keer in evenveel edities van sociale verkiezingen bij het spoor, hebben we meer dan de helft van de mandaten behaald, 154 op 282, ofwel 54,60 procent. Zowel bij NMBS als bij Infrabel hebben we een sterk resultaat neergezet. We zijn de toonaangevende vakbond bij het spoor.

Onze kandidaten en militanten hebben er een mooi werkstuk van gemaakt. En het kon nog beter, in bepaalde comités missen we zelfs die extra zetel omdat we een handvol (jawel, op één hand tellend) stemmen tekortkwamen. Het in verkiezingscampagne tot vervelens toe horende gezegde 'elke stem telt', klopt wel degelijk als een bus. En over bussen gesproken, onze collega's van ACOD TBM hebben bij De Lijn ook een sterk resultaat neergezet. Op de vijfde verdieping van de Fontainas rijden de bussen, trams en treinen met veel enthousiasme van de ene naar de andere kant. Breed- en smalspoor samen op het hoofdspoor.

Wat brengt toekomstige politiek voor de spoorwegen?

Welke regeringen er zullen gevormd worden, weten we nog niet op het moment dat we dit schrijven. In ieder geval, wat de uitkomst ook moge wezen, het openbaar vervoer zal meer dan ooit nood hebben aan strijdvaardige verdedigers.

Het spoorwegpersoneel is zich hiervan bewust want het geeft de erkende vakbonden bij het spoor meer dan 90 procent van het aantal mandaten bij de sociale verkiezingen. In onze campagne hebben we daar meermaals op gehamerd. Het versterken van je toekomst kan enkel door een stem met impact te geven.

Tijdens de campagne hebben we de actualiteit niettemin van dichtbij opgevolgd. Er gebeuren immers rare dingen in de wonderlijke wereld van het spoor. Meer bepaald bij het goederenvervoer.

Debacle bij geprivatiseerd goederenvervoer

Bij het privatiseren van het goederenvervoer hebben we gewezen op de nefaste gevolgen. Het door de overheid afstaan van het goederenvervoer aan de private markt hebben we toen geduid als een strategische blunder, zeker met de Antwerpse haven in het achterhoofd. We werden weggezet als een conservatieve vakbond die de vrije marktwerking niet begreep. Wel, deze 'conservatieve' vakbond heeft de toekomst in detail voorspeld.

Nadat Lineas, als Belgische private spoorvrachtbedrijf en erfenisdrager van B-Cargo, ondertussen opnieuw voor bijna de helft in handen is van de federale overheid en overleeft dankzij overheidssubsidies, gooien ook Vlaanderen en Wallonië een nieuwe financiële reddingsboei toe. Samen met twee banken. Het management van Lineas heeft moeten aankloppen bij deze regionale overheden omdat de federale steun op de limieten zit

wegens de heersende Europese staatsteunregels.

De Vlaamse regering – met Jan Jambon als spreekbuis - werpt op dat Lineas niet alleen een grote werkgever is, maar vooral een belangrijke strategische rol speelt voor de haven van Antwerpen en het vervoer naar andere Europese clusters. Meer nog, Vlaanderen wil Lineas beschermen tegen buitenlandse aasgieren, om de Deutsche Bahn niet bij naam te vernoemen.

Huur eens een locomotief (die je voordien gratis wegaf)

Maar het wordt nog straffer. Lineas pakt uit met groot nieuws op haar website: strategisch contract met Lineas stelt Infrabel nog beter in staat zijn kerntaak uit te voeren. Als vakbond zetten we onmiddellijk onze leesbril op en leggen we een vergrootglas binnen handbereik.

Het gaat over een contract van 42 miljoen euro waardoor Infrabel de volgende zes jaar tot 20 locomotieven kan huren bij Lineas, inclusief onderhoud. De locomotieven worden ingezet als werftreinen in heel het land. Infrabel heeft een eigen vloot van 81 locomotieven maar een deel ervan is niet beschikbaar door onderhoud, pannes en revisies of omdat de locomotieven gefaseerd moeten uitgerust worden met het Europese veiligheidssysteem ETCS*.

Daarnaast varieert ook de werklast doorheen het jaar. Om dit alles op te vangen heeft de infrastructuurbeheerder een maandelijkse buffercapaciteit nodig van 10 tot 20 locomotieven. Het nieuwe huurcontract zorgt ervoor dat Infrabel, wanneer nodig en op eigen vraag, kan beschikken over de juiste locomotieven. Zelfs op heel korte termijn.

Lineas beschrijft het zo: “Het betekent dat het miljoenencontract naar een Belgisch bedrijf en Belgische werkgelegenheid gaat dat de spoormarkt, de noden en werkwijze van Infrabel goed kent. Stuk voor stuk onmiskenbare meerwaarden.”

Nou moe! Infrabel gaat locomotieven huren die indertijd gratis van NMBS naar B-Cargo en vervolgens naar Lineas gingen... Inderdaad, als vakbond hebben we de marktwerking nooit begrepen.

Günther Blauwens