Contributed by Fréderic L.
vrijdag, 10 december 2004 - Last Updated zaterdag, 25 april 2009

Begin juni 2003 stelde CEO Karel Vinck zijn herstructureringsplan voor de NMBS voor onder de veelzeggende titel MOVE 2007. Het zou voor de noodzakelijke hervorming van de NMBS zorgen om het spoor voor te bereiden op de geliberaliseerde vervoermarkt. Maar het bleek in de eerste plaats een besparingsplan. We spraken hierover met een militant van het ACOD-Spoor.

Waarom kan Move 2007 opgevat worden als een besparingsplan?

In het kort kan je stellen dat de baan van tienduizend werknemers wordt bedreigd, enkele lokale lijnen zouden worden afgeschaft, verschillende onderhoudswerkplaatsen de deuren zouden sluiten en alle afdelingen geconfronteerd worden met budgettaire besparingen, in sommige gevallen tot 30 à 40%. Bovendien werd een tariefverhoging met 15% voorgesteld.

Wat was de reactie van de basis?

Op 30 juni 2003 was er een algemene spoorstaking waarna zeer moeizaam overleg startte. Uiteindelijk kwam op 1 april 2004 een protocolakkoord uit de bus  dat de begeleidingsmaatregelen omvat voor het ondernemingsplan 2004-2005. Het akkoord voorziet in een vermindering met 3000 arbeidsplaatsen tegen eind 2005. Deze reductie wordt gerealiseerd door een maatregel voor vrijwillig vertrek vanaf 55 jaar en natuurlijke afvloeiing door pensionering. Verder bevat het protocol maatregelen gericht op de verhoging van de productiviteit en flexibiliteit en belangrijke wijzigingen in de goederensector die neerkomen op een vergaande autonomisering van deze afdeling. Dit is uiteraard geen garantie voor de toekomst. Het plan is gekoppeld aan een evaluatie eind 2005 waarop een nieuwe reeks maatregelen zal volgen. Bovendien worden de besparingen niet teruggeschroefd. Zo wil de NMBS het loketpersoneel in de stations ingrijpend verminderen, 41 stations omvormen tot onbemande stopplaatsen en heeft men de intentie om verschillende "onrendabele" stopplaatsen gewoon af te schaffen.

Wat dan met de opsplitsing van de NMBS?

Op 1 januari 2005 zal de NMBS opgesplitst worden in 3 autonome overheidsbedrijven: een infrastructuurbeheerder Infrabel, een vervoersmaatschappij NMBS en een holding voor de algemene zaken. Het personeel blijft haar statuut behouden en wordt tewerkgesteld door de holding. Deze opsplitsing wordt uitgelegd als noodzakelijk om aan de Europese richtlijnen te kunnen voldoen. Nochtans vraagt de richtlijn 91/440 van 1991 enkel een boekhoudkundige scheiding tussen het infrastructuurbeheer en de vervoersactiviteiten. Deze maatregel is niets anders dan een voorbereiding van de privatisering van bepaalde taken, zoals dat in verschillende andere Europese landen al is gebeurd.

Had de overheid niet het plan om te investeren in het openbaar vervoer en de NMBS te helpen bij haar historische schuld?

In 2001 kondigde paars-groen een ambitieus investeringsplan aan voor de NMBS. Een twaalfjarenplan van bijna 17 miljard euro moest toelaten het vervoersaanbod met 50% te verhogen. De uitvoering van dit plan laat echter op zich wachten. Niet alleen moet de NMBS een derde ervan zelf financieren, maar bovendien veronderstelt de geactualiseerde versie van het plan een prefinanciering door de gewesten van 624 miljoen euro voor de periode 2004-2007.  Het hoeft niet te verwonderen dat dit plan leidt tot een verhoogde regionalistische druk. In de loop van 2005 neemt de regering de historische schuld van de NMBS over, in navolging van de EU richtlijn 91/440 van 1991. Deze schuld bedraagt 7.4 miljard euro. Die schuld is te wijten aan het tekort aan subsidies voor de openbare dienstverlening en aan de aanleg van de HST-lijnen die grotendeels door de NMBS zijn gefinancierd om de regering toe te laten  het begrotingstekort onder de Maastrichtnorm te houden.

Wat is de rol van Europa?

De liberalisering van het Europese spoorvervoer wordt verder doorgevoerd. Sinds maart 2003 is het internationaal vrachtvervoer geliberaliseerd, in 2007 is het de beurt aan het nationaal goederenvervoer, het internationaal reizigersvervoer volgt in 2009 en het nationaal reizigersvervoer in 2011. Er komt een soort Europees rijbewijs voor treinbestuurders. Dat moet het op termijn mogelijk maken dat b.v. 2 machinisten een traject van een paar duizend kilometer afleggen. Een ernstige achteruitgang van de werkcondities en niet zonder veiligheidsrisico's. Maar de reactie blijft uit. Zowel de traditionele partijen als de vakbondsleiding verschuilen zich achter de liberale politiek van de EU. De liberalisering wordt als een niet af te wenden en onomkeerbaar feit voorgesteld.