



\* Het Nieuwsblad/Kempen, Het Nieuwsblad/Roeselare-Tielt-Izegem, Het Nieuwsblad/Waasland, Het Nieuwsblad/Dender, Het Nieuwsblad/Brugge-Oostkust, Het Nieuwsblad/Aan Gent gebonden, Het Nieuwsblad/Oostende-Westhoek, Het Nieuwsblad/Antwerpen, Het Nieuwsblad/Vlaamse Ardennen - Gentse Rand, Het Nieuwsblad/Brussel-Noordrand, Het Nieuwsblad/Limburg, Het Nieuwsblad/Kortrijk-Waregem-Menen, Het Nieuwsblad/Meetjesland - Leiestreek, Het Nieuwsblad/Pajottenland, Het Nieuwsblad/Mechelen-Lier, Het Nieuwsblad/Leuven-Hageland

Wat willen N-VA en de Vlaamse liberalen?

Al beseffen Open VLD en N-VA dat het deze regeerperiode niet meer kan, toch leggen ze een plan op tafel om het monopolie van de NMBS op treinverkeer te doorbreken. Zij geloven dat de spoorwegmaatschappij zonder een (private) trap onder de kont nooit zal uitgroeien tot een onderneming met een stipt, kwaliteitsvol en betaalbaar spooraanbod om zo het fileprobleem op te lossen. "NMBS lijkt niet in staat om dat alternatief waar te kunnen maken", zeggen Open VLD-Kamerleden Sabien Lahaye-Battheu en Nele Lijnen. Hun N-VA-collega Inez De Coninck vindt de dienstverlening zelfs pover, ondanks de drie miljard euro die jaarlijks wordt geïnvesteerd.

En dus willen de twee partijen ook andere, private spelers treinen laten rijden. De spoorinfrastructuur - nu beheerd door Infrabel - blijft wel van de overheid, "maar met de treintjes rijden, kan ook door de privé", vinden de Vlaams-nationalisten. Net als Open VLD halen zij de mosterd in Nederland. De overheid zegt er nog altijd welke lijnen nodig zijn en hoeveel treinen per uur moeten rijden, maar het is de privé die het openbaar vervoer verzorgt. N-VA wil dat ook in ons land. De regering bepaalt bijvoorbeeld hoe het treinverkeer er in West-Vlaanderen moet uitzien, schrijft een aanbesteding uit en geeft een concessie aan een privébedrijf. "Zo vermijden we, zoals in Groot-Brittannië, dat de privé alleen maar de grote, rendabele lijnen wil uitbaten. En voor mijn part mag ook de NMBS meedingen", zegt De Coninck.

Voor Open VLD zijn nog andere opties mogelijk: een private investeerder zoeken voor de NMBS of naast de maatschappij ook privéspelers toelaten. Of een combinatie van de twee, klinkt het. "Een beetje concurrentie zou hier zeker niet verkeerd zijn", dixit Nele Lijnen.

Kan zo'n privatisering wel werken?

"Ik houd mijn hart vast", zegt de Antwerpse transporteconoom Thierry Vanelslander. "Het werkt enkel als er een goede regulator is. Anders loopt de reiziger bij een privémonopolie het risico meer te moeten betalen voor minder kwaliteit. Maar als je ziet dat onze overheid nu nog niet in staat is om goede afspraken met Infrabel te maken, dan vraag je je af of ze zo'n regulator kunnen organiseren."

Volgens spoor specialist Herman Welter zijn er buitenlandse voorbeelden die goed werken. "In Nederland organiseren de provincies openbare aanbestedingen van bepaalde lijnen. In Duitsland doen de deelstaten dat, terwijl in Frankrijk het stadsvervoer zo werkt. Die bedrijven werken vaak goedkoper dan de staatsbedrijven, omdat ze geen zware structuur hebben en geen vastbenoemd personeel hebben. Maar het gaat vaak om dochters van de grote nationale spoorbedrijven. Een echte privatisering zie ik niet gebeuren: wie gaat geld in de NMBS stoppen, die toch zo zware schulden heeft?"

Hoe reageert de NMBS?

NMBS-topvrouw Sophie Dutordoir kon gisteren net mooie halfjaarresultaten presenteren en vroeg "zeer zorgzaam om te gaan met privatiseringsideeën. Zij vindt dat de NMBS eerst een reeks kwaliteitsproblemen moet aanpakken en heeft ook geen zin het sociaal klimaat in haar bedrijf weer te verpesten.

Het aantal reizigers is met 4 procent toegenomen, doordat het spoorbedrijf haar treinen in de daluren voller krijgt, maar ook doordat er geen stakingen waren. Dutordoir hoopt dat zo te houden. De vakbonden reageerden gisteren afwijzend. "Privatisering zou een slechte zaak zijn voor het personeel en voor de reizigers", zeggen ACV en ABVV.

farid el mabrouk en bart moerman

Copyright © 2017 Corelio. Alle rechten voorbehouden