

Politici roepen geregeld op om de NMBS te privatiseren. De spoorbonden staken om de haverklap. Het management vraagt nadrukkelijker dan ooit een nieuw beheerscontract. De reiziger is het kind van de rekening.

Volgens de jongste stiptheidscijfers van de NMBS reed in mei slechts 86,5 procent van de treinen op tijd. Dat is geen resultaat om mee uit te pakken, geeft het management van de spoorwegoperator toe. Maar de kwaal is erger dan die op het eerste gezicht lijkt. Zo is het aantal afgeschafte treinen gestegen naar 2028, tegenover 1474 in mei vorig jaar. Dat betekent dat ongeveer twee op de honderd treinen werden afgeschafte. Reken de afgeschafte treinen bij de vertragingen en het is duidelijk dat de NMBS het slechter doet dan vorig jaar. Het echte cijfer is nog veel dramatischer. Een trein wordt pas als te laat geregistreerd zodra de vertraging oploopt tot meer dan 6 minuten.

Toch blijven de reizigersaantallen stijgen. Vorig jaar vervoerde de NMBS 235 miljoen reizigers. Dat waren er 10 miljoen meer dan in 2014. Maar het zijn in de eerste plaats wel de reizigers die een prijs betalen voor de machtsstrijd die politici en vakbonden al enkele jaren voeren met het autonome overheidsbedrijf. De reizigers worden niet alleen geconfronteerd met vertragingen, maar ook met het tekort aan zitplaatsen in de spitsuren en het gebrek aan investeringen.

De privatiseringstruc

De spoorwegoperator boekte in 2017 een omzet van 2,45 miljard euro en torste 2,48 miljard schulden. Voor het eerst in jaren beschikt de NMBS over een marge om haar schulden af te bouwen, maar toch blijft het fair te stellen dat een normaal bedrijf met zo'n balans al lang failliet zou zijn verklaard.

In het politieke halfroond stijgt intussen de interesse in een privatiseringsscenario. Zo pleitte minister van Overheidsbedrijven Alexander De Croo (Open Vld) deze maand nog een keer openlijk voor de intrede van een privéspeler bij NMBS. Er klonk applaus bij N-VA, dat vorige zomer bij monde van minister van Financiën Johan Van Overtveldt al een lans had gebroken voor de privatisering.

Op het eerste gezicht klinkt dat logisch. Bij Proximus en bpost bracht het aantrekken van een private aandeelhouder ook een nieuwe dynamiek op gang. De jongste jaren hield de regering daar forse dividenden aan over, terwijl bij de NMBS kopzorgen troef zijn. Dus waar wachten we op om de privatiseringstruc ook bij het spoor toe te passen?

“Ik zie dat niet meteen gebeuren”, zegt transporteconoom Eddy Van De Voorde (UA). “Dat debat laait geregeld op, maar bij de NMBS zijn de schulden zo groot dat er weinig interesse zou zijn. Of toch niet in een overname van het geheel. Je zou wel een aantal rendabele lijnen in concessie kunnen geven. Een volledige privatisering behoort tot het rijk de fabelen.”

Bij bpost waren het internet en de digitalisering de motor om de vakbonden en de directie op dezelfde lijn te krijgen. Bij de NMBS moet het vooruitzicht van de liberalisering van het reizigersvervoer die hefboomfunctie vervullen, en niet zozeer een privatisering, vindt Inez De Coninck (N-VA). “Ik denk ook niet dat er veel geïnteresseerden zijn voor een participatie”, zegt ze. “Je moet de bruid eerst mooi maken voordat je ze uithuwelijkt. Een knieval doen om een partner te vinden, heeft geen zin. Een nieuw Sabena-scenario wil niemand. Ik begrijp niet dat de vakbonden het momentum van de liberalisering niet willen zien. Het vervoersmonopolie kan in theorie worden verlengd tot maximaal 2030, maar dan moeten er wel redenen zijn om dat te doen. Ik zie daar nu weinig redenen voor. De NMBS presteert gewoon ondermaats.”

De verkrampte bonden

Van de twaalf aangekondigde stakingsdagen eind deze maand blijven er maar twee over. De andere stakingen werden niet goedgekeurd. Toch suggereren de vele stakingsaanvragen dat de syndicale verkiezingen van eind dit jaar een opbod tussen de bonden op gang brengen. Alle syndicalisten proberen in de gratie van de werknemers te komen. De socialistische vakbond ACOD legt in het dossier van de lijst met zware beroepen een politieke profileringsdrang aan de dag.

Ook de liberalisering van de goederenmarkt is een oorzaak van de stakingsgolf. Door de vrijmaking van het goederentransport op het spoor krijgen machinisten meer betaald in de privésector en vertrekken ze gemakkelijker bij de NMBS. Dat zet de druk op de loononderhandelingen met de NMBS-directie. Bovendien gelden de spoorwegen als het laatste echte machtsbastion van de vakbonden. Een staking bij de ambtenaren doet zich niet meteen voelen, maar als de spoorbonden het treinverkeer lamleggen, voelt het hele land dat.

“De personeelsstatuten en de inmenging van vakbonden zijn een blok aan het been voor de NMBS-directie”, weet De Coninck. “Door halsstarrig vast te houden aan privileges helpen de bonden het spoorbedrijf om zeep. Waarom richten we geen eigen paritair comité op voor het spoorvervoer? Voor het goederentransport bestaat dat al. Dat geeft ruimte aan de CEO om zich met de bedrijfsvoering bezig te houden en roept een halt toe aan een corporatistisch systeem dat zichzelf in stand houdt. Niemand kan er toch iets tegen hebben dat we het sociaal overleg bij het spoor organiseren zoals in alle andere sectoren? Dat is de tabula rasa die onze spoorbedrijven nodig hebben.”

Zonder beheersovereenkomst

De regering-Michel kan moeilijk anders dan haar onmacht in dit dossier erkennen: de NMBS-directie wacht al sinds begin 2014 op een nieuw beheerscontract. “Dat gebrek aan visie is een belangrijke oorzaak van de malaise”, stelt Stefaan Van Hecke (Groen). “De andere is een politiek van zware besparingen. We missen een mobiliteitsvisie bij deze regering. Het uitgangspunt moet zijn dat de

gebruiker goed wordt bediend. De files groeien en we rijden ons vast. Overstappen naar andere vervoersmiddelen is een must. Voor ons is fors investeren in het openbaar vervoer het enige logische alternatief.”

“Wij zijn ook niet gelukkig met het uitblijven van de overeenkomst”, zegt De Coninck. “Een bedrijf runnen in een kader dat meer dan tien jaar oud is, op een moment dat de hele markt verandert, is absoluut niet goed. De uitdaging moet zijn dat NMBS zich klaarmaakt voor de liberalisering. Voor ons betekent dat onder meer de overdracht van de stations aan Infrabel. Dat zou zorgen voor inkomsten bij Infrabel en het zou de discussie over het consolideren van de Infrabel-schuld bij de staatsschuld kunnen oplossen.”

ROELAND BYL

Copyright © 2018 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden