

door Herman Michiel, 11 januari 2017

Op 14 december 2016 keurde het Europees Parlement de 'marktpijler' van het 4<sup>de</sup> spoorwegpakket goed. Daardoor zal, na het vrachtvervoer, ook het reizigersvervoer in de hele Europese Unie op termijn helemaal opengesteld worden voor privébedrijven die in concurrentie gaan met de openbare spoorwegmaatschappijen. Binnen vier jaar kunnen private maatschappijen overal opereren, en vanaf 2023 kunnen openbare dat ook. Met de verschillende pakketten werd het spoor in de voorbije jaren technisch en juridisch 'rijp' gemaakt voor dit concurrentiebeleid <sup>1</sup>.

De 'marktpijler' werd slechts met een nipte meerderheid goedgekeurd: 354 voor (de meeste christendemocraten van EVP, liberalen van ALDE, conservatieven ECR), 330 tegen (de meeste sociaaldemocraten S&D, radicaal links GUE, Groenen, uiterst-rechts ENF en EFDD). Hadden 23 (vooral Italiaanse) sociaaldemocraten zich niet onthouden en 7 niet vóór gestemd, dan was de tekst verworpen... Dat de meesten nu tegenstemmen is natuurlijk een goede zaak, het wijst erop dat men ook in die kringen, en nu er her en der verkiezingen op de agenda staan, begint door te hebben dat de Europese bevolking niet moet hebben van nog meer concurrentie. Maar het is toch nogal sneu als Kathleen Van Brempt, sp.a en ondervoorzitter van S&D, nu [zegt](#): "We hebben weinig problemen met de reeds eerder gestemde technische luiken van het Spoorwegpakket", maar nu verbaasd is dat dit aangewend wordt om de liberalisering door te voeren.

Vakbonden zijn in ieder geval niet blij met deze stemming. [ETF](#), de Europese Transportarbeidersfederatie ziet dit als *een uitnodiging tot meer sociale dumping in de Europese spoordiensten*. Gunther Blauwens, gewestelijk secretaris Spoor van ACOD, centrale voor de openbare diensten van het socialistische ABVV, publiceerde een standpunt dat we hieronder weergeven.

---



## **ETF: actie tegen sociale dumping van het spoorwegpersoneel én de reizigers**

**Gunther Blauwens**

**online gepubliceerd op 1 januari 2017**

Op maandag 5 december hielden we een Europese vakbondsactie aan het Europees Parlement in Brussel. Op dinsdag 13 december stonden we in Straatsburg met dezelfde boodschap. De uitvoering van het vierde spoorwegpakket is de inleiding naar de liberalisering en de privatisering van het reizigersvervoer dat volgens bepaalde Europese politieke fracties de oplossing naar een

betere dienstverlening op het spoorwegnet betekent. Niets is minder waar.

Het argument dat concurrentie op het spoorwegnet een zegen is, is ronduit volksbedrog.

Concurrentie door liberalisering betekent dat je op elk moment kunt kiezen tussen verschillende 'producten', zoals het kopen van boter in de winkel. Je gaat de winkel binnen en kiest tussen de verschillende botermerken, op welke tijdstip dan ook. Bij liberalisering van het spoorwegnet is die keuze er niet. Het spoorwegnet wordt verdeeld onder concessiehouders die op hun eigen toegewezen lijnen een monopoliebezit krijgen. Je gaat in station X dus niet kunnen kiezen tussen treinen van verschillende operatoren die op hetzelfde moment naar station Y rijden. Zeggen dat treingebruikers kunnen kiezen door liberalisering is een flagrante leugen.

### **Eigen winst eerst**

De private operatoren zijn trouwens enkel geïnteresseerd in de meest rendabele lijnen. Regionale lijnen worden genegeerd. Het aanbod voor de regionale treingebruikers zal beperkter en duurder zijn. Private spoorwegmaatschappijen willen vooral winst maken om de aandeelhouders te vriend te houden. Dit gaat ten koste van opleidingen, aanwervingen, werkzekerheid, veiligheid en welzijn op het werk. Iedereen die de gedocumenteerde film *The Navigators* van Ken Loach gezien heeft, weet wat de gevolgen zijn voor het personeel én de reizigers.

### **Het Britse voorbeeld**

In het Verenigd Koninkrijk zijn het vandaag de reizigers die een flyerpiket aan de stationspoorten opzetten na de zoveelste prijsstijging van de vervoersbewijzen. Het Britse spoorvervoer is voor velen een financieel drama geworden. De forenzen worden bovendien gedwongen duurdere abonnementen te nemen, omdat ze verder en verder moeten gaan wonen van de grootsteden, waar de huisvesting onbetaalbaar is geworden. De duurdere abonnementen zorgen niet onmiddellijk voor stiptere treinen en extra reiscomfort ...

Integendeel. Vandaag weerklinkt de roep naar het opnieuw nationaliseren van British Rail

luid

dan ooit. Het resultaat van twintig jaar spoorwegprivatisering heeft geleid tot een miserabel en onbetaalbaar

openbaar vervoer. Het fileprobleem in de Britse grootsteden spreekt voor zich.

Waarom leert Europa niet van het Britse spoor? Railexit?!

Hits: 12

Dit delen:

Facebook

Twitter

## Voetnoten

- 
1. Zie bijvoorbeeld [Spoorbonden betogen op 25 februari \[2014\] in Straatsburg tegen het 'vierde spoorwegpakket'](#)
-