

David Para

Het goederenvervoer per spoor: een doorlichting van het Belgische beleid

Eind augustus 2009 verklaart de NMBS dat ze haar goederenvervoer, dat in 2009 zwaar getroffen werd door de economische crisis, wil herstructureren. Een sombere toekomst, want honderden banen dreigen te verdwijnen tegen eind 2010 (onder andere in de goederenstations, in de onderhoudsateliers voor de locomotieven en de wagons, bij de bestuurders, ...).¹ Ongeveer evenveel banen in Vlaanderen als in Wallonië worden bedreigd.

Het goederenvervoer is één van de drie voornaamste activiteiten van de NMBS Groep (naast het nationaal en internationaal reizigersvervoer). Deze activiteit heeft niet enkel een strategisch belang. Zij betekent eveneens werk voor veel personeelsleden van de NMBS Groep. Volgens de laatste schattingen werken er ongeveer 2.200 personen direct bij B-Cargo (vooral in de goederenstations). Daarnaast werken er ongeveer 2.300 personen bij de NMBS of bij de NMBS Holding voor het goederenvervoer (vooral bestuurders van goederentreinen en het personeel in de onderhoudsateliers). In totaal zijn er dus ongeveer 4.500 spoorwerkers betrokken bij het goederenvervoer.

1. B-Cargo binnen de NMBS Groep

B-Cargo Operaties (hierna B-Cargo)² maakt deel uit van de NMBS, een naamloze vennootschap van publiek recht. De NMBS maakt op haar beurt deel uit van de NMBS Holding. De NMBS Holding groepeerde de spoorwegmaatschappij NMBS en de beheerder van de spoorinfrastructuur, Infrabel. Deze structuur is het gevolg van Europese richtlijnen. De Europese politiek eist dat er een strikte scheiding tussen de beheerder van de infrastructuur enerzijds en de uitbater van het net anderzijds, en dit zowel in rechte (aparte juridische entiteiten) als in feite (aparte organisaties). Deze splitsing tussen de beheerder van de infrastructuur en de uitbater van het spoorwegnet bestaat slechts sinds 2005. Vóór 2005 werd de spooractiviteit beheerd door één enkel bedrijf.

1.1. Beknopte geschiedenis van de Belgische spoorwegen

De eerste spoorweg werd in België ingehuldigd in 1830. De eerste volledige lijn, tussen Brussel en Mechelen, werd ingewijd op 5 mei 1835. Zij was tevens de eerste spoorlijn op het Europese continent. De zware investeringen hiervoor werden gefinancierd door de Belgische staat.

Vanaf 1842 werden sommige lijnen rendabel. Privé kapitaal begon zich dan ook te interesseren voor het spoor en er opende zich een periode van private concessies. In 1873 baatte de overheid nog slechts één vierde van het geheel van het net uit. De rest werd uitgebaat door buitenlandse ondernemingen en private maatschappijen.

Vanaf 1873 begon de staat met het terugkopen van de toegewezen lijnen. Het degressief tarief, dat werd toegepast in functie van de afstand³, had voor gevolg dat er een prijsverhoging kwam voor het transport wanneer de goederen overgingen van de ene uitbater naar de andere. Dit was alles behalve interessant op economisch vlak.

In 1926 werd de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen (NMBS) opgericht.⁴ De NMBS verkreeg het recht om het spoorwegnet uit te baten voor een periode van 75 jaar. De Staat bleef eigenaar van het net en bezat alle aandelen van de NMBS. De NMBS werd ook de enige onderneming voor spoorwegvervoer in België (personen- en goederenvervoer). Zij

moest rekening houden met een zekere commerciële inzet, maar ook met de belangen “van de Natie”. In 1992 droeg de Staat voor onbepaalde duur het eigendomsrecht van het geheel aan spoorweginfrastructuur over aan de NMBS.

1.2. De Europese spoorwegpolitiek⁵

De transportsector speelt een zeer belangrijke rol in de verwezenlijking van een interne markt binnen de Europese Gemeenschap. In de jaren 1980 lanceerde de Europese Commissie het debat over de liberalisering van het spoorwegvervoer. Dat leidde in de jaren 1990 tot een reeks Europese richtlijnen.

De Richtlijn 91/440 ligt aan de basis van de Europese spoorwegpolitiek en zet de eerste stap in de richting van de liberalisering en het openstellen van de markt.⁶ Men begint met een scheiding tussen het beheer van de infrastructuur en de activiteit van het spoorwegvervoer. De Richtlijnen 95/18 en 95/19⁷ vervolledigen de Richtlijn 91/440 en voorzien:

- De oprichting van licenties voor spoorwegondernemingen.
- Een reeks te volgen oriëntaties op het gebied van de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit of van de rijpaden⁸, alsook op het vlak van de heffing voor het gebruiksrecht van de infrastructuur.
- Het principe van een veiligheidscertificaat in functie van het soort activiteit, materieel, personeel.

In 1996 besluit de Europese Commissie om de liberalisering uit te breiden en publiceert een Witboek getiteld: Een strategie om de spoorwegen van de Gemeenschap te doen opleven.⁹ Hierna zagen verschillende voorschriften betreffende de ontwikkeling van de Europese spoorwegpolitiek het licht. Zij waren het voorwerp van wat men de “spoorwegpakketten” noemt.

Het eerste pakket¹⁰ dateert van 2001 en voorziet vooral de liberalisering van het goederentransport via: f Een meer algemene en Europese toepassing van de licentie voor het spoorwegvervoer.

- De toekenningmodaliteiten van de “rijpaden”:
- Het principe van “voldoende neutraliteit” krachtens hetwelk deze activiteiten of functies (in de Europese tekst beschreven als “essentiële functies”) op een voldoende onafhankelijke manier van de activiteit van het spoorwegvervoer moeten verzekerd zijn (dit principe zal leiden tot de scheiding tussen het beheer van de infrastructuur en de uitbating van het net, zie hieronder).
- De heffing op het gebruik van de infrastructuur: de berekening moet gebaseerd zijn op het principe van de marginale kosten.

Het tweede pakket¹¹ dateert van 2002 en voorziet vooral een versnelling van de liberalisering van het goederentransport, met inbegrip van het nationaal transport, via:

- Een harmonisering van de veiligheidsnormen en van het organiseren van de veiligheid.
- Een verhoging van de onderlinge werking (dat slaat op de capaciteit van de Belgische treinen om in andere landen te rijden en omgekeerd), zowel voor het conventioneel verkeer als voor de hogesnelheidstreinen.
- De oprichting van een “Europees spoorwegagentschap” met als doel een supranationaal organisme te worden zowel op het vlak van de veiligheid als op het niveau van de onderlinge werking.¹²

De markt van het goederenvervoer per spoor wordt voor de concurrentie opengesteld op 15 maart 2003 voor het trans-Europees net van het goederenvervoer, vervolgens op 1 januari 2006 voor het internationaal goederenvervoer en tenslotte vanaf 1 januari 2007 voor het goederenvervoer langs de kust (cabotage).¹³

Het derde pakket¹⁴ dateert van 2004 en voorziet vooral de liberalisering van het personenvervoer, concreet:

- Het openstellen van de nationale spoorwegnetten voor de concurrentie voor het vervoer van internationale passagiers, met inbegrip van de kustvaart, vanaf 2010.
- Europese rijbewijzen voor de bestuurders van de treinen.

De Transportcommissie wilde een openstelling voor de concurrentie van het nationaal passagiersvervoer vanaf 2017, maar kreeg geen steun van het Euro-pees Parlement. Dit derde spoorwegpakket is “in beraad”, opdat het Parlement en de Raad toch een compromis zouden vinden.

1.3. De invloed van de Europese politiek op de NMBS

De Europese richtlijn 91/440 werd overgebracht naar het Belgisch recht in de Wet van 21 maart 1991.¹⁵ Deze wet voorziet een onderscheid tussen de taken die verwijzen naar de openbare diensten en de taken die uitgevoerd worden in concurrentie met de privésector.

De openbare diensten krijgen een grotere autonomie dan voordien. De desbetreffende minister behoudt een controlebevoegdheid, maar de beheersbevoegdheid wordt toevertrouwd aan de maatschappij zelf. De NMBS ondergaat vervolgens:

- De oprichting van interne beheersorganen, naar het voorbeeld van die van private ondernemingen.
- Het afsluiten van een beheerscontract met de Staat, dat enkel verwijst naar de taken van “openbare dienst” en dat de te vervullen taken vastlegt (onder welke voorwaarden, met welke middelen en in welke termijnen).
- Het bestaan van instellingen in dienst van de gebruiker: een Bemiddelingsdienst waaraan de gebruikers hun klachten kunnen richten en een Raadgevend Comité voor de gebruikers, dat raad geeft over de diensten die door de openbare onderneming verleend worden.

Sinds 1 januari 2005 is er veel veranderd aan de structuur van de beheersorganen van de NMBS.¹⁶ De nieuwe structuren houden rekening met de Europese richtlijnen, die bepalen dat er een strikte scheiding moet bestaan tussen de beheerder van de infrastructuur en de uitbater van het net. De nieuwe structuur bestaat uit drie autonome ondernemingen: het hoofdhuis NMBS Holding, de spoorwegonderneming NMBS en de infrastructuurbeheerder Infrabel.

Het hoofdhuis (NMBS Holding) heeft als belangrijkste taken:

- De activiteiten van de NMBS en van Infrabel coördineren, met respect voor de onafhankelijkheid van Infrabel.
- Het personeel beheren en ter beschikking stellen; de NMBS Holding is de enige werkgever van het voltallige personeel van de groep.¹⁷ f Sommige veiligheidsaspecten. f De spoorwegonderneming (NMBS) heeft als voornaamste taken:
- Alle transportactiviteiten van reizigers en goederen waarborgen (het binnenlands transport van de reizigers is een opdracht van de openbare dienst).
- Het aanschaffen, onderhouden, beheren en financieren van het rijdend spoorwegmaterieel.
- De beheerder van de infrastructuur (Infrabel) heeft als belangrijkste taken:
- f De aanschaf, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur.
- f Het beheer van de regelsystemen en de veiligheid van deze infrastructuur.

- f De verdeling, op een niet discriminerende manier, van de capaciteiten van de beschikbare spoorweginfrastructuur (uurroosters en rijpaden).
- f De tarifiering, de facturatie en de inning van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

B-Cargo maakt deel uit van de spoorwegonderneming NMBS en werd opgericht in augustus 1991. Sinds 1 januari 2007 kampt B-Cargo met concurrentie voor het goederentransport, zowel op nationaal als op internationaal vlak. Tot in 2008 was B-Cargo de entiteit die binnen de NMBS instond voor de commercialisering van het goederenvervoer per spoor. Sinds de interne reorganisatie van 2008 concentreert B-Cargo zich op de eerste plaats op de “productie” van het vervoer per spoor (alle technische aspecten). De commerciële activiteiten werden overgenomen door commerciële filialen. Deze filialen houden zich bezig met de “verkoop” aan cliënten.¹⁸

De Belgische Staat heeft praktisch 100 % van de aandelen van de NMBS Holding in handen. De Staat bezit slechts 7,34 % van de aandelen van Infrabel, maar beschikt hier wel over 80 % + 1 stem in de Algemene Vergadering. De andere stemmen en aandelen zijn in handen van de NMBS Holding. De NMBS Holding bezit 100 % van de aandelen van de NMBS.

Tot slot werd ook een Fonds voor de Spoorweginfrastructuur gecreëerd. Dit Fonds is eigenaar van het grootste deel van de spoorweginfrastructuur. Op het passief van zijn balans bevindt zich de historische schuld van de NMBS (7,4 miljard euro's).

2. De financiële situatie van B-Cargo en de concurrenten

2.1. B-Cargo binnen de NMBS Groep

Zoals alle maatschappijen die zich bezighouden met het goederenvervoer per spoor in België en Europa, lijdt B-Cargo onder de economische crisis. In augustus 2009 voorzag de directie een tekort van 180 miljoen euro. In oktober 2009 stelde Marc Descheemaeker, manager van de NMBS, dat het resultaat aanzienlijk beter zal zijn en het deficit van 2008 niet zal overtroffen worden (85,5 miljoen euro in totaal).¹⁹ Volgens deze laatste voorspelling zou het deficit van B-Cargo in 2009 dus maximum 85,5 miljoen euro bedragen. Nadien sprak men dan weer van een tekort van 130 miljoen voor 2009.

Het zakencijfer van B-Cargo bedroeg 802 miljoen euro in 2008.²⁰ Het zakencijfer van de NMBS Groep bedroeg 2,94 miljard euro in 2008.²¹ Het operationeel resultaat van de NMBS Groep bedroeg + 86,4 miljoen euro in 2008 (EBITDA).²²

De financiële gezondheid van de NMBS Groep zit goed. Het geconsolideerd operationeel resultaat voor 2008 bedraagt + 86,4 miljoen euro en de netto schuld is onder controle.

Als men focust op het voorspelde deficit van B-Cargo (85,5 miljoen euro), dan kan men vaststellen dat dit deficit ongeveer 10 % van het zakencijfer van B-Cargo in 2008 uitmaakt en minder dan 3 % van het zakencijfer van de NMBS Groep in 2008. Toch stelt de directie van B-Cargo voor om het personeelsbestand te verminderen met 40 %. In het licht van deze cijfers stelt zich de vraag of een vermindering van het personeel met 40 % werkelijk noodzakelijk is om een deficit van 10 % van het zakencijfer van B-Cargo en 3 % van het zakencijfer van de NMBS Groep weg te werken? Deze vraag wordt nog relevanter als men rekening houdt met het feit dat verschillende concurrenten van B-Cargo hun activiteiten hebben stilgelegd. Als B-Cargo zijn marktaandeel terug wil winnen, hoe kan dit dan met de helft van het personeel?

2.2. De concurrenten

Sinds 1 januari 2007 kampt B-Cargo met concurrentie. Momenteel heeft het 9 concurrenten, die vóór de crisis van 2008-2009 samen ongeveer 10 % van de goederentransportmarkt in handen hadden in België. De resterende 90 % waren en zijn in handen van B-Cargo.

In verhouding tot de andere goederentransportmaatschappijen is de financiële situatie van B-Cargo niet de slechtste. De concurrenten van privaatrecht (Crossrail, Veolia Cargo, De Vries, ...) zitten in zeer slechte papieren. Crossrail (vroeger DLC) heeft in december 2009 aangekondigd alle activiteiten stop te zetten. Veolia Cargo wordt verkocht aan het Franse SNCF en Eurotunnel. De Veolia Milieugroep (die nog andere activiteiten heeft naast het goederenvervoer per spoor) heeft een schuld van 95 miljoen euro op een zakencijfer van 188 miljoen euro (2008).²³ De Vries Transport zit in een faillissementsprocedure. Zij heeft de opschorting van betaling aangevraagd. De bankier van de onderneming heeft alle kredietlijnen dicht gedraaid. De toekomst van de 285 werknemers is onzeker. De Vries Transport is een van de grootste transportondernemingen van Noord-Nederland.

Maar ook historische maatschappijen, zoals Deutsche Bahn en SNCF, lijden onder de economische crisis. Deutsche Bahn (DB) heeft alleen al voor de eerste 6 maanden van het jaar 2009 een verlies van 121 miljoen euro aangekondigd.²⁴ In het eerste semester van 2009 heeft DB 145 miljoen ton vervoerd; dat is 51,5 miljoen minder dan in het eerste semester van 2008 (26,2 % minder). Het zakencijfer voor het eerste semester 2009 van de groep DB is in één jaar gedaald met 14 %, tot 14,3 miljard euro. Het resultaat is gedaald met 52,6 %, tot 671 miljoen euro. Er zijn geen voorzieningen voor de rest van het jaar.²⁵

Het goederenvervoer van de SNCF heeft alleen al voor de eerste zes maanden van het jaar 2009 een netto negatief resultaat van 323 miljoen euro.²⁶ Dit zou overeenkomen met een daling van 25 % van het zakencijfer.²⁷

3. De oorzaken van de moeilijkheden

3.1. De oorzaken op korte termijn

De economische crisis ligt aan de basis van de huidige moeilijkheden in alle maatschappijen voor goederenvervoer per spoor in Europa. De overproductie in de staalsector, de automobielsector, de bouw, ... doen de internationale handel wegmelten. De directie van B-Cargo zegt zelf dat een groot deel van het deficit te wijten is aan de economische crisis.

De productiviteit van het personeel kan moeilijk beschouwd worden als oorzaak van de problemen van B-Cargo. De tabel hieronder geeft cijfers van de productiviteit van het voltallige NMBS personeel (wij konden helaas geen cijfers bemachtigen van het personeel dat enkel voor B-Cargo werkt). De productiviteit van het voltallige NMBS personeel is op spectaculaire wijze gestegen gedurende de laatste jaren. In de periode van 1990 tot 2001 steeg de productiviteit, uitgedrukt in het totaal verkeer per voltijds tewerkgestelde (VTE) met 9,3 %. In de periode van 2001 tot 2005 steeg de productiviteit met maar liefst met 26,1 %. De reële lonen van de spoorwerkers stegen in deze laatste periode daarentegen slechts met 9,1%.²⁸

Tabel 1. Productiviteit van het personeel van de NMBS

	2001	2002	2003	2004	2005
Gemiddeld effectief (VTE)	40.819	41.388	40.851	39.212	37.384
Productiviteit	364	371	381	432	459
Evolutie productiviteit		+2,1 %	+2,6 %	+13,3 %	+6,4 %

Bron: Sociaal Akkoord 2006.

De inspanningen van het voltallige NMBS personeel zijn dan ook essentieel gebleken in het positieve resultaat van de NMBS groep tijdens de laatste jaren. De productiviteit van het personeel kan onmogelijk de fundamentele oorzaak zijn van de huidige problemen bij B-Cargo.

3.2 . De fundamentele oorzaken

3.2.1. De liberalisering van het spoor

De Europese Commissie produceert al 15 jaar groene of witte boekjes en een groot aantal richtlijnen en reglementen om concurrentie op te leggen in de spoorsector (een meer gedetailleerde voorstelling van de Europese richtlijnen vindt u in de vorige paragrafen). Deze in 1991 aangevatte wetgeving moest toelaten om het transportbeleid te integreren in een perspectief van duurzame ontwikkeling en van zogenaamde “modale overdracht” (afname van het vervoer over de weg ten voordele van het vervoer over het spoor).

Met de argumentatie van modernisering van de infrastructuur, harmonisering van de uitbatingstechnieken en -systemen, van de materialen en van de sociale reglementeringen, heeft de Europese Commissie gekozen voor de markt (liberalisering) als voornaamste vector voor de uitbreiding van het spoorwegvervoer. De vrije markt zou automatisch leiden tot efficiëntie en meer vervoer over het spoor. Het is nu tijd om de evolutie van het spoorvervoer te evalueren vanaf het begin van dit beleid.

Een duurzame ontwikkeling via een overdracht naar het spoorwegvervoer?

De laatste decennia kan men een snelle groei vaststellen van het vervoer over de weg ten nadele van het vervoer over het spoor. Gedurende elk van de voorbije 30 jaren, werden 1200 km autowegen aangelegd in Europa, terwijl er 600 km spoorwegen verdwenen.²⁹

In een parlementaire hoorzitting over het goederenvervoer per spoor bevestigt Descheemaecker, manager van de NMBS, dat de toegenomen concurrentie enkel een vermindering van het zakencijfer van B-Cargo teweeggebracht heeft en geen betekenisvolle verhoging van het aandeel van de spoorwegen binnen het totale goederenvervoer.³⁰

Het voorbeeld van de SNCF³¹

Met de verschillende “plannen van de laatste kans” voor het goederenvervoer, opgedrongen aan de SNCF (Plan Véron voor de jaren 2004-2006, plan Marembaud voor de jaren 2007-2008), hebben de SNCF-verantwoordelijken hun aandeel in het goederenvervoer doen dalen met 40 % (10 % werd gerecupereerd door private spoorwegondernemingen en 30 % zijn overgegaan naar het wegvervoer). Dit alles in minder dan 10 jaar tijd.

De evolutie van het goederenvervoer per spoor in Frankrijk, uitgedrukt in 1000 ton per km³² (gigatonkilometer), geeft volgend beeld:

- 2000: 55,4 Gtkm (SNCF alleen).
- 2003: 48,1 Gtkm (SNCF en private ondernemingen).
- 2006: 40,7 Gtkm (SNCF en private ondernemingen).
- 2007: 43 Gtkm (SNCF en private ondernemingen).
- 2008: 40,6 Gtkm (SNCF en private ondernemingen).
- 2009: 30,8 Gtkm (SNCF en private ondernemingen).

Alleen al ten gevolge van het plan Véron, werden binnen de SNCF ongeveer 7000 banen geschrapt die verbonden waren met de productie van het goederenvervoer (namelijk in de trekkracht, materiaal en in de rangeerstations). Daarnaast werden 183 verbindingspunten voor vrachten gesloten (dat is 11 % van het totaal).

De storting van 800 miljoen overheidssteun aan de SNCF om het plan op gang te brengen, kreeg enkel de goedkeuring van de Europese Commissie op voorwaarde dat 18 % van de kilometers die de treinen afleggen, 10 % van het totaal verkeer, 22 % van de locomotieven en 8 % van de wagons, werden afgeschaft. De Europese Commissie eiste een vermindering van het personeel in het goederenvervoer met 30 % en 3500 mensen dienden te verdwijnen uit het totale personeelsbestand. Voor de Europese Commissie ging het erom plaats te maken voor potentiële nieuwkomers uit de privésector.

Waarop is dit uitgelopen? De vrijgekomen ruimte werd hoofdzakelijk ingenomen door vrachtwagens op de weg. Het goederenvervoer per spoor in Frankrijk gaat verder bergaf en het huidige resultaat van de goederenactiviteit van de SNCF is nog steeds verlieslatend.

Een nieuw goederenvervoerplan, een andere zeggende “laatste kans”, werd voorgesteld in de loop van 2007. Dit plan hield de sluiting in van bijna 300 goederenstations. De directie van de SNCF bevestigde met dit nieuwe plan haar sterke voorkeur voor het homogeen vervoer.³³ Het homogeen vervoer kan de concurrentie met het goederenvervoer over de weg natuurlijk veel makkelijker aan dan het geïsoleerd of verspreid vervoer.

Het voorbeeld van Groot-Brittannië

Tijdens de laatste betoging van de Europese spoorwegvakbonden op 13 november 2009 in Parijs, liet de vertegenwoordiging van de Britse spoorwegarbeiders zich sterk opmerken. Hun slagzin klonk: “Doe vooral niet zoals wij!” Deze boodschap werd gelanceerd in een artikel gepubliceerd in het tijdschrift Trends-Tendances van 31 juli 2008 gewijd aan de mislukkingen en teleurstellingen van het Engelse spoor. “Wij zijn een niet na te volgen voorbeeld,” riep Christian Wolmar, econoom aan de Universiteit van Warwick, consultant en specialist inzake de spoorwegen en de Londense metro.

Het is inderdaad een te mijden voorbeeld. De Britse spoorwegen werden tussen 1994 en 1997 geprivatiseerd. De eigendom van de sporen en de infrastructuur is overgegaan naar Railtrack, een private maatschappij genoteerd op de beurs. Ongeveer 25 private maatschappijen hebben zich gestort op de activiteit van het spoorwegvervoer. Maar de privé laat enkel de treinen rijden. Zij investeert niet in de rest. De prijzen voor korte afstanden zijn niet sterk omhoog gegaan, maar de verouderde staat van het materiaal en de verwaarlozing van het onderhoud van de lijnen zijn wel erg reëel. Resultaat: steeds meer ongelukken. De veiligheid van de Britse treinen was een zeer heikel punt, waarvan de talrijke ernstige ongelukken getuigen: Southall in 1997, Ladbroke Grove in 1999, Hartfield in 2000, Potters Bar in 2002 en de Hogesnelheidstrein Pendolino, Londen-Glasgow, op 23 februari 2007.³⁴

Toegenomen efficiëntie?

De totale scheiding tussen het beheer van de infrastructuur en de uitbating van het net, opgedrongen door de Europese richtlijnen, heeft als gevolg dat er transactiekosten zijn tussen de twee maatschappijen. Het personeel van de maatschappij die de infrastructuur beheert, mag geen prestaties leveren voor de maatschappij(en) die het net uitbaten. In België heeft dit geleid tot een verdubbeling van het personeel in sommige situaties. Bijvoorbeeld: voordien hield de onderstationchef zich bezig met de veiligheid van het vertrek van het verkeer en de informatie aan de reizigers. Nu zijn deze taken in twee gesplitst. Enerzijds, een onderstationchef “Reizigers” die afhangt van de NMBS en die zich voornamelijk bezighoudt met de controle van het vertrek van de treinen en de informatie aan de reizigers. Anderzijds een onderstationchef “Infrabel” die verantwoordelijk is voor de veiligheid en de regeling van het spoorverkeer. Bovendien heeft elke maatschappij haar eigen

administratief personeel, haar eigen boekhouders, enz. In Frankrijk worden deze totaal onproductieve transactiekosten geschat op ongeveer 100 miljoen euro per jaar, zonder rekening te houden met de verloren tijd gedurende deze transacties.³⁵

Daarnaast klagen de spooroperators of -uitbaters erover dat de beheerders van het net regels voor het toekennen van rijpaden³⁶ toepassen, die niet zijn aangepast aan het goederenvervoer. Men moet al geruime tijd op voorhand de rijpaden bestellen, wat betekent dat men geruime tijd op voorhand de flux moet kennen van wat men gaat vervoeren. Deze werkwijze verplicht om rijpaden te reserveren die uiteindelijk niet gebruikt worden. Zo zou B-Cargo elk jaar verschillende miljoenen euro's aan Infrabel betalen voor ongebruikte rijpaden. In 2008 werd de kostprijs voor de ongebruikte rijpaden van de SNCF geëvalueerd op 30 miljoen euro. In Duitsland hebben verschillende spoorwegoperators een klacht ingediend tegen de beheerder van het net, Deutsche Bahn Netz. Waarom? De beheerder had, samen met de regering, beslist om de kosten van de rijpaden te verhogen om de terugbetaling van de historische schuld te versnellen (verschillende beheerders van het net in Europa hebben (een deel van) de historische schuld van de spoorwegmaatschappij geërfd).³⁷ Dergelijke prijsverhoging maakt de spoorwegen natuurlijk nog minder competitief in verhouding tot het goederenvervoer over de weg.

Meer banen?

Sinds de herstructurering op basis van de Europese richtlijnen, constateert men een vermindering van het personeelseffectief met 30 tot 50 %. Wat het goederenvervoer per spoor van de Franse Fret SNCF betreft, is het aantal personeelsleden maar liefst teruggefallen van 15.130 in 2003 naar 10.520 eind 2007. In Luxemburg (CFL Cargo) is het personeelseffectief teruggedrongen van 531 personen (begin 2006) naar 381 (eind 2008). In Duitsland is in een tijdspanne van 15 jaar het personeelseffectief gedaald van 32.000 eenheden naar 21.000 eenheden. In België wil men het personeelsbestand met 40 % inkrimpen tegen 2011.³⁸

3.2.2. De vervalste concurrentie

Het concurrentiële kader is ongunstig voor het spoor. De Staat heeft de hulp aan het wegtransport steeds maar opgedreven en heeft geen moeite gedaan om de concurrentiële evenwichtsverstoringen tussen het spoor en de weg op te lossen. Zo geniet het wegvervoer van een specifieke sociale wetgeving. De richtlijn 2002/15/CE van het Europees Parlement en van de Raad van 11 maart 2002 betreffende de indeling van de werktijd van het personeel dat mobiele wegtransportactiviteiten uitvoert, voorziet dat de werkweek van vrachtwagenchauffeurs gemiddeld 48 uren mag bedragen. De werkweek van een Belgische spoorwerker mag gemiddeld 36 uren bedragen.

Het wegverkeer geniet eveneens van voordelige fiscale regelingen. De toegelaten snelheden en te vervoeren massa's worden nauwelijks gecontroleerd. De sinds 1999 voorziene eurovignetten worden nog altijd niet toegepast. In tegenstelling tot het spoorvervoer betaalt het wegvervoer niets of zeer weinig voor de bouw en het onderhoud van de wegen.

B-Cargo levert een reeks diensten: niet enkel het homogeen, maar ook het verspreid vervoer.³⁹ De privé interesseert zich niet voor het verspreid vervoer.⁴⁰ De privé pikt enkel het rendabele deel van het goederenvervoer in (de homogene treinen, meestal met een internationale bestemming), en laat B-Cargo opdraaien voor de de zwaarste en duurste taken (het verspreid vervoer). Bovendien trekt de privé zich terug van zodra er moeilijkheden zijn (zie hierboven).

3.2.3. De privatisering

De NMBS voert een politiek die erin bestaat om filialen te creëren waarin de commerciële activiteiten ondergebracht worden. Sinds 2008 hebben de filialen IFB, Rail Force en Xpedys (zie hierboven), alle commerciële activiteiten van B-Cargo

overgenomen en houden zij zich bezig met de “verkoop” aan cliënten. Deze filialen zijn opgericht onder de vorm van naamloze vennootschappen van privaatrecht.⁴¹

De transacties tussen B-Cargo en haar filialen zijn niet doorzichtig. Bijvoorbeeld: het kapitaal van het filiaal Xpedys bestaat voornamelijk uit het rijdend materieel (voor 90 %). Dit materieel (onder andere 6.684 wagons), geschat op een waarde van 93 miljoen euro, werd door de NMBS aan Xpedys gegeven. In ruil daarvoor heeft NMBS 1.938.679 aandelen van Xpedys gekregen.⁴² Via deze operatie werd een belangrijk deel van het industrieel kapitaal van de NMBS geprivatiseerd. De vraag stelt zich welke huurprijs B-Cargo, na afstand gedaan te hebben van haar materieel, aan de privé-operatoren moet betalen voor het gebruik van dit materieel?

Het personeel van B-Cargo heeft zekere statutaire rechten. Door het creëren van nieuwe maatschappijen van privaatrecht, kan de directie deze rechten omzeilen (verlofdagen, duur van de werkdag, salarissen, anciënniteit, ...).

3.2.4. Een fundamentele tegenstelling

De ontwikkeling van het goederentransport per spoor is tegenstrijdig met de nood aan een flexibel transport. De nood aan flexibel transport gaat samen met het just-in-time productiesysteem. Dit systeem bestaat erin een product pas te maken wanneer het al verkocht is. Op die manier moeten de ondernemingen geen opslagplaatsen betalen om stocks bij te houden. Bovendien blijven zij in periodes van overproductie, die steeds vaker voorkomen in ons kapitalistisch productiesysteem, niet zitten met onverkochte stocks.

Treinen zijn minder makkelijk te verenigen met dit just-in-time systeem dan vrachtwagens. Treinen zijn voertuigen die afhankelijk zijn van vaste uurroosters en slechts een beperkte gemiddelde snelheid halen. Vrachtwagens zijn zeer flexibel en relatief vlugger voor het afleveren van goederen. Maar de lange rijen vrachtwagens op de autosnelwegen worden stilaan rijdende stocks die belangrijke externe kosten met zich meebrengen voor de gemeenschap (zie hieronder).

4. Het belang van het spoor

4.1. De externe kosten van het transport

Alle transportmiddelen hebben hun eigen nadelen. Hieruit volgen zogenaamde “externe” kosten. Externe kosten zijn (doorgaans sociale of milieugebonden) kosten die onvoldoende of helemaal niet ten laste genomen worden door diegenen die ze veroorzaken (de kost is “extern” aan hun boekhouding). Ten slotte is het dan de gemeenschap die opdraait voor de gevolgen: luchtvervuiling, verkeersongelukken, geluidsoverlast, klimatologische veranderingen, opstopping van de verkeersassen en aantasting van het landschap.

Maar niet alle transportmiddelen zijn in gelijke mate verantwoordelijk voor deze kosten. Het vervoer over de weg spant de kroon als meest nadelig vervoermiddel. Het goederenvervoer per trein is daarentegen één van de minst nadelige vervoersmiddelen (samen met de binnenscheepvaart). Het goederenvervoer per trein brengt voor dezelfde prestaties (per ton/km)⁴³ een externe kost met zich mee die 5 maal minder groot is dan die van het vervoer over de weg.⁴⁴

Alleen al voor België bedraagt de jaarlijkse factuur van de externe vervoerskosten ongeveer 20 miljard euro (zonder rekening te houden met de kosten verbonden aan de verkeersopstoppingen). Voor Europa bereikte dit cijfer in 1995 een fabelachtig hoog bedrag, geschat op 530 miljard euro, of bijna 7,8 % van het bruto binnenlands product. Men vermoed bovendien dat deze kosten zijn gestegen met 42 % tussen 1995 en 2010.⁴⁵

Volgens een studie van INFRAS/IWW van 2004, gebaseerd op het begrotingsjaar 2000, werden de gemiddelde externe kosten van het goederenvervoer geëvalueerd op 17,9 euro per 1000 ton/km voor het goederenvervoer per spoor tegenover maar liefst 71,2 euro per 1000 ton/km voor het goederenvervoer via de weg.⁴⁶

Volgens een Franse studie zouden elke 1000 ton die overgaan van de weg naar het spoor iets meer dan 53 euro besparen voor de gemeenschap. Omgekeerd kosten elke 1000 ton die verloren gaan voor het spoor aan de gemeenschap iets meer dan 53 euro. Als men de cijfers van het goederenvervoer in Frankrijk bekijkt, dan blijkt dat tussen 2000 en 2008 het spoor op jaarbasis 14,8 miljard ton/km verloren heeft ten voordele van het wegvervoer. De meerkost voor de gemeenschap is enorm: 800 miljoen per jaar. De 14,8 miljard ton/km goederenvervoer dat het spoor jaarlijks verloren heeft, komt overeen met een toename van 3,5 miljoen vrachtwagens per jaar op de Franse wegen.⁴⁷

4.2. De verkeersongelukken en -opstoppen

Buiten de menselijke drama's die zij met zich meebrengen, veroorzaken de verkeersongevallen aanzienlijke uitgaven op de kap van de gemeenschap: het verlies van mensenlevens, geneeskundige zorgen, handicaps, productieverlies, enz... . In 1995 vertegenwoordigden de ongevallen voor Europa alleen 29 % van de externe kosten buiten de opstoppen, hetzij 155,6 miljard euro (alleen al voor België: 5,7 miljard euro). Voor 2010 voorziet men dat de externe kosten door ongevallen nog zullen toenemen met 48 % om zo 231 miljard euro te bereiken.⁴⁸

In België vielen er op de weg 15.939 doden tussen 1990 en 1999 tegenover 28 op het spoor.⁴⁹ Het aantal gewonden op de wegen bedraagt in dezelfde periode 756.500 tegenover 416 op het spoor. Het aantal doden per miljard km is 0,4 op het spoor tegenover 14,49 op de weg.⁵⁰

4.3. Het energieverbruik

Het transport is een van de activiteiten die de meeste energie verbruiken. In Europa vertegenwoordigt het transport (van goederen en reizigers) 31,5 % van het totale energieverbruik. Het wegverkeer alleen vertegenwoordigt 82 % van dit cijfer. Het luchtverkeer vertegenwoordigt 14 %. De spoorwegsector vertegenwoordigt 2,5 % en de sector van de binnenscheepvaart 1,5 %.

De trein kan er prat op gaan het meest economische transportmiddel te zijn: met 15 % van het marktaandeel van het goederenvervoer en 7,1 % van het vervoer van passagiers, verbruiken de spoorwegen in Europa (EU15) slechts 2,5 % van de energie die nodig is voor het totale transport.⁵¹ Dit voordeel is te danken aan de grote transportcapaciteit en aan de kleinere rolatieweerstand, dank zij het minimaal contact wiel-spoor.⁵²

Bij de transporttrajecten waarbij zowel vrachtwagens, als schepen en treinen gebruikt worden, zijn de treinen gemiddeld 2,2 keer minder energieverwendend dan het goederenvervoer op de weg en minstens even economisch op het vlak van energie als het transport via de binnenvaart.⁵³

In verhouding tot een gemiddelde verplaatsing met de auto, heeft een verplaatsing per trein slechts de helft van de energie nodig: slechts 2,5 liter van de tegenwaarde in diesel voor 100 km. In de spitsuren, met 3 à 4 keer meer reizigers in de trein, blijkt de trein 7 tot 9 maal economischer te zijn dan een auto (met een gemiddelde bezetting van 1,4 personen).⁵⁴

Tenslotte kan de trein veel meer vervoeren in een kleinere ruimte. Per vervoerde eenheid⁵⁵, gebruikt hij drie maal minder ruimte voor het vervoer van passagiers en 10 maal minder voor het goederenvervoer dan het wegtransport. Eén enkele trein met 30 wagons vervoert evenveel goederen als 60 vrachtwagens.⁵⁶

4.4. De vervuiling

Reizen met de trein produceert tussen 5 en 20 keer minder CO₂ dan een auto. In 2008 produceerde een treingebruiker gemiddeld 27,5 g CO₂ per kilometer (of reiziger per kilometer – rkm). Voor een auto die gemiddeld 1,4 personen aan boord heeft, vertegenwoordigt dit 156 g per reiziger/kilometer (rkm), dat is ongeveer 5 maal meer. Gedurende de spitsuren en rekening houdend met een maximale bezetting van de treinen, zijn de uitstoten per rkm bijna 4 maal minder voor een treingebruiker en dus 20 keer efficiënter dan een gemiddeld traject van een auto gedurende de spitsuren. Dank zij de grotere gemiddelde bezetting is de hogesnelheidstrein (hst) nog minder energieverblindend dan een gewone trein. De impact van de CO₂-uitstoot per reiziger in een hst is 10 maal minder dan een gelijkwaardig traject per vliegtuig.⁵⁷

Een gelijkaardige vergelijking als voor het reizigersvervoer kan toegepast worden voor het goederenvervoer. Per vervoerde tkm bereikt de uitstoot 21 g, of 5 keer minder dan het gemiddelde voor het wegvervoer met vrachtwagens.⁵⁸

Het spoor trekt 3,4 % van de primaire energie van het geheel van transportmiddelen in België naar zich toe, maar verzekert 7 % van het passagierstransport en 10,6 % van het goederenvervoer. Meer vervoer per spoor vertegenwoordigt een ecologische meerwaarde. Sinds 1990 is de CO₂-uitstoot van de treinen gedaald met 10 %, terwijl die van het autoverkeer toegenomen is met 30 %.⁵⁹ De vermindering van CO₂ is een zeer belangrijk argument bij de keuze voor investeringen in treinvervoer.

5. Pistes voor een oplossing voor B-Cargo

5.1. De destructieve oplossingen

5.1.1. Het stopzetten van de activiteiten van het goederenvervoer per spoor

Een eerste destructieve oplossing is het stopzetten van elke activiteit van B-Cargo. Op deze manier zou men een tweede ondergang van het type ABX kunnen vermijden. Het filiaal ABX (Pakjesdienst) werd in 1993 opgericht en op 3 augustus 2006 verkocht aan Fond Britannique 3l en Fortis voor een bedrag van 10 miljoen euro. De NMBS had er 1,5 miljard euro in geïnvesteerd ...

Maar het stopzetten van het goederenvervoer per spoor zal een negatieve invloed hebben op het milieu (een verhoging van het wegverkeer die geschat wordt op 25 %⁶⁰) en bovendien ernstige sociale gevolgen (het verlies van duizenden banen).

5.1.2. Een eventuele verkoop van B-Cargo

Een tweede optie is de verkoop van B-Cargo. De vraag is dan: voor welke prijs en aan wie? Men kan zich afvragen of, op zich beschouwd, een privaatonderneming zich hiervoor kan interesseren, vooral wat het verspreid vervoer betreft.⁶¹ Het verspreid vervoer vereist een grote financiële investering. Bovendien moet men bij deze optie ook rekening houden met een rationaliseringsoperatie, die negatieve gevolgen zou hebben op sociaal en ecologisch gebied. Een private onderneming heeft er geen belang bij te investeren in het spoorwegtransport omwille van minder vervuiling. De vervuiling van het wegtransport is niet opgenomen in de kosten van een individuele onderneming. Het is de gemeenschap die deze meerkost betaalt (zie hierboven).

5.1.3. Een dochteronderneming van privaatrecht

- De directie van de NMBS stelt voor om van B-Cargo een filiaal (een afzonderlijke juridische entiteit) te maken van privaatrecht. Dat is het essentieel element van het zogenaamde “industriële plan” van de directie. Maar het enig echt “industriële” element van dit plan is de concentratie van de rangeer- en sorteeractiviteiten (van treinwagons) in Antwerpen en – ter ondersteuning – in Monceau.

De juridische omvorming van een autonoom overheidsbedrijf, zoals de NMBS, naar een onderneming van privaatrecht is geen industrieel plan. Het is helemaal geen plan dat als doel heeft om het goederenvervoer per spoor te redden of om het aandeel hiervan te vergroten. Het is een zuiver neoliberaal plan dat enkel de personeelskosten wil drukken, door het personeel te verminderen (ongeveer 40 % minder personeel) en de salarissen te verlagen. Momenteel (december 2009) voorziet het plan van de directie volgende maatregelen:

- Meer polyvalentie van het personeel: een bestuurder zal ook administratieve en technische taken moeten kunnen uitvoeren.
- Invoering van wachtdiensten voor heel het cargopersoneel: het personeel moet bereid zijn om te komen werken op onverwachte momenten van verhoogde productie.
- Verlenging van de diensturen tot 11 uren per dag.

Het is duidelijk dat dit plan moeilijke arbeidsvoorwaarden met zich meebrengt. Tijdens de discussie in het Parlement werd het volgende voorbeeld aangehaald: een treinbestuurder die in Kortrijk woont en werkt op de as Antwerpen-Parijs zou met de wagen naar Antwerpen moeten gaan, om er, niettegenstaande de geldende sociale wetgeving, zijn elf uur durende dienst te beginnen. Hij zou in Parijs moeten overnachten en 's anderendaags terugkeren naar Antwerpen; daar zijn auto oppikken en dan eindelijk terug naar huis keren.⁶²

Het personeel dat in het nieuwe filiaal blijft, zal zijn statuut behouden, maar zal beetje bij beetje vervangen worden door contractueel personeel. Een filialisering van de activiteiten van het goederentransport in een onderneming van privaatrecht wil dus zeggen dat op termijn een belangrijke activiteit (het goederenvervoer) van de NMBS geprivatiseerd zal worden en dat een belangrijk deel van het personeel van de NMBS zal werken voor een private maatschappij en niet meer voor de NMBS Holding (momenteel is de NMBS Holding de enige werkgever van het voltallige personeel van de groep) (zie hierboven).

Is een filialisering onvermijdelijk?

De filialisering wordt voorgesteld in richtsnoeren van de Europese Commissie.⁶³ Richtsnoeren zijn geen wettelijke verplichtingen.⁶⁴ Het zijn nota's van de Europese Commissie die de Europese richtlijnen verder toelichten en interpreteren. In de juridische literatuur worden Europese richtsnoeren omschreven als “soft law”. Soft law is niet afdwingbaar. Het niet afdwingbaar karakter van soft law wordt ook onderstreept door het Hof van Justitie van de Europese Unie.⁶⁵

In tegenstelling tot richtsnoeren, zijn Europese richtlijnen wel afdwingbaar (na het verstrijken van de termijn voorzien in de Richtlijn). Maar de filialisering wordt niet voorgeschreven door Europese Richtlijnen. De Europese Commissie zegt dit zelf uitdrukkelijk in haar richtsnoeren.⁶⁶ De filialisering is enkel een interpretatie door de Europese Commissie van de Europese richtlijnen.

De Belgische Regering is dan ook niet verplicht om de interpretatie van de Commissie te volgen. De Belgische Staat kan B-Cargo herkapitaliseren zonder te filialisieren, of kan een autonoom overheidsbedrijf oprichten naar publiek recht, zoals de NMBS dat zelf is. In dit laatste geval kan de NMBS-Holding de werkgever blijven van het personeel en wordt de

herstructurering van B-Cargo niet beperkt tot een vermindering van de kosten op de kap van het personeel. De directie en de Staat moeten dan een echt “industriële” plan – die naam waardig – opstellen om het goederenvervoer per spoor in België te stimuleren.

Als de Europese Commissie hier niet mee akkoord zou gaan, dan kan zij altijd een klacht indienen bij het Europees Hof van Justitie. Het Hof van Justitie moet dan, na een gerechtelijke procedure (die meerdere jaren kan duren) en grondige studie van alle elementen in het dossier, de knoop doorhakken.

De gevolgen van een filialisering

Op korte termijn betekent de filialisering van B-Cargo de afschaffing van een aantal betrekkingen, alsook de ontmanteling van het statuut van de spoorwerker. In het begin kunnen de aandelen van het private filiaal nog voor 100 % in handen van de NMBS zijn. Maar zodra er opnieuw problemen de kop opsteken, wordt de weg geëffend voor het privé kapitaal.

Op lange termijn opent de filialisering de weg naar een volledige privatisering van het spoor, ook voor het vervoer van reizigers. Het filiaal zal een private maatschappij zijn, die contractueel personeel aanwerft, dat onderworpen is aan andere arbeidsvoorwaarden (voorwaarden van het paritair comité nr. 226 voor de bedienden en nr. 140 voor de arbeiders). Een vergelijking tussen het statuut van de spoorwerker en de arbeidsvoorwaarden binnen het paritair comité 226 dringt zich op.⁶⁷ Een contractueel personeelslid verdient een stuk minder dan een statutair personeelslid. Na 30 jaar loopbaan loopt dit verschil op tot 8.000 euro bruto per jaar (hetzij 750 euro per maand).

Een statutair personeelslid heeft 24 dagen wettelijk verlof. Een werknemer binnen het PC 226 heeft slechts 20 dagen wettelijk verlof. Een statutair personeelslid geniet van 13 wettelijke feestdagen. Een contractueel slechts van 10 dagen. Voor een huwelijk krijgt een statutair personeelslid 4 dagen verlof en een contractueel slechts 3 dagen. Voor het huwelijk van een kind krijgt een statutair 2 dagen terwijl een contractueel slechts 1 dag krijgt. Voor het overlijden van een ouder, krijgt een statutair personeelslid 2 dagen en een contractueel slechts 1 dag, enz.

Wat de pensioenen betreft, heeft een statutair personeelslid het recht om op pensioen te gaan vanaf 60 jaar, terwijl een contractueel zal moeten werken tot 65 jaar voor het recht te openen op een volledig pensioen. Het pensioen van een statutair is bovendien veel hoger dan dat van een contractueel personeelslid. Het pensioen van een statutair personeelslid bedraagt 75 % van zijn laatste salaris. Het pensioen van een contractueel bedraagt slechts 60 % van zijn gemiddeld loon.

5.2. Constructieve oplossingen

5.2.1. Het aandeel van het goederenvervoer over het spoor vergroten

Gerard Gelmini, voorzitter van ACOD Spoor, verklaarde tijdens de hoorzitting over het goederenvervoer per spoor binnen de parlementaire commissie infrastructuur, verkeer en overheidsbedrijven dat “het zogenaamde industriële plan van B-Cargo in de strikte zin van het woord niet bestaat. Wel is er een plan om de sociale rechten van de werknemers steeds meer af te bouwen, dat tegen de wil van de werknemersvertegenwoordigers in ten uitvoer wordt gelegd. De strategie van de NMBS-directie bestaat erin om, wanneer zij er niet in slaagt de werknemers van haar plannen te overtuigen, onduidelijkheid te creëren om haar plannen toch te kunnen realiseren”.⁶⁸

Door het herstructureringsplan van 2005 gingen reeds 25 à 30 % van de banen verloren bij B-Cargo. De essentie van het huidige herstructureringsplan is de afschaffing, op termijn, van zowat 40 % van de banen.

De grote uitdaging voor België en Europa is de ontwikkeling van alternatieven voor het vervuilende en gevaarlijke goederenvervoer over de weg. De idee dat meer concurrentie binnen de spoorsector, het goederenvervoer over het spoor zou ontwikkelen, is onhoudbaar. Het aandeel van de markt dat de ene spoorwegvervoerder veroverd is louter ten koste van de andere vervoerder. Het is een economische oorlog, die enkel slachtoffers maakt. Bovendien is het duidelijk dat de concurrentie met het goederenvervoer over de weg, een valse concurrentie is (zie hierboven). Voor een onvervalste concurrentie moet de tariefbepaling van elk vervoer (over de weg, het spoor, het water of in de lucht) de totaliteit van de kosten die zij met zich meebrengt (vervuiling, verkeersongevallen en –opstoppen, gebruik van infrastructuur, ...) dekken. Dit is momenteel niet het geval. De concurrentie richt zich vooral op de arbeidsvoorwaarden (arbeidsduur, salaris, materiaal, opleiding, enz...) van het personeel. Dit verhoogt de welvaart van onze maatschappij helemaal niet. Integendeel, dit schept uitbuitingssituaties en brengt de veiligheid van burgers in gevaar. Spoorwerker is een beroep met een hoog risico, zowel voor diegenen die het uitoefenen als voor het geheel van de personen die het spoor gebruiken of kruisen, met andere woorden, bijna iedereen.

Voor een onvervalste concurrentie moet men een paritair comité voor de hele vervoerssector inrichten (in België, maar ook op Europees niveau). De huidige liberalisering heeft immers als eerste resultaat dat zij leidt tot een verval van de arbeidsvoorwaarden in de sector. Een onvervalste concurrentie betekent concreet:

- Het eurovignet invoeren (dit is een Europese belasting op het goederentransport over de weg); de invoering van deze belasting wordt al jaren besproken, maar er gebeurt niets;⁶⁹
- De controles verhogen op het in acht nemen van de snelheidsreglementering en de lading van zware vrachtwagens.
- Een paritair comité voor de spoorwegsector instellen; dit comité kan waken over de collectieve arbeidsovereenkomsten die gelden voor alle spoorwegmaatschappijen.⁷⁰ In Frankrijk werd in 2006 een Nationaal Gemengd Paritair Comité voor de spoorwegsector opgericht.⁷¹

Transportactiviteiten die niet onderworpen mogen zijn aan de vrije markt

Het verspreid vervoer is een veel arbeidsintensievere activiteit dan het homogeen vervoer. De Europese wetgeving maakt geen onderscheid tussen beide soorten vervoer. Het is duidelijk dat dit een negatief effect heeft op het verspreid vervoer.

Het einde van het verspreid vervoer zal gevolgen hebben op het vlak van de ruimtelijke ordening. De geografische verdeling van onze industrie en kmo's zal beïnvloed worden indien het verspreid vervoer afgeschaft wordt. Daar het verspreid spoorvervoer nooit zal kunnen wedijveren met het vervoer van grote hoeveelheden over grote afstanden (homogeen vervoer), noch met de flexibele en snelle vrachtwagens, moet het verspreid vervoer buiten het toepassingsveld van de Europese richtlijn 91/440/CEE (liberalisering van het goederenvervoer) gehouden worden en moet het beschouwd worden als een openbare dienst. De verdwijning van het verspreid vervoer komt immers neer op een grote toename van het goederenvervoer over de weg, met alle negatieve gevolgen van dien.

5.2.2. Een herkapitalisatie van B-Cargo om de economische crisis te overbruggen

Volgens het Federaal Planbureau kan het goederenvervoer per spoor in België nog toenemen met 47 % tussen 2005 en 2030. Antwerpen is de tweede grootste spoorweghaven van Europa. Jan Blomme (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen) zegt duidelijk dat er groeiperspectieven zijn.⁷² Bovendien zou men, volgens Joachim Coens (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen), de toegang tot het spoor moeten verdubbelen, om de doelstelling van 5 miljoen containers in de haven van Zeebrugge te kunnen bereiken.

Sinds half 2009 gaat het beter met de activiteiten van B-Cargo. De vervoerde volumes zijn toegenomen. Volgens Wilfried Moons, algemeen directeur van IFB, een filiaal van B-Cargo, was in juli 2009 het vervoerde volume 28 % hoger dan in januari 2009. Albert Counet, algemeen directeur van Xpédys, bevestigt deze tendens.⁷³ In oktober 2009 heeft Marc Descheemaeker, manager van de NMBS, aangekondigd dat het resultaat aanzienlijk beter zal zijn en het deficit van 2008 niet zal overschrijden.⁷⁴ Dit wil zeggen dat B-Cargo in 2009 een deficit boekt van 85,5 miljoen euro of ongeveer 10 % van het zakencijfer van B-Cargo in 2008.

Gezien de groeiperspectieven van het spoorwegtransport en de herneming van de activiteiten, is het geen rationele keuze om B-Cargo te ontdoen van bijna de helft van zijn personeel. Vooral daar er verschillende mogelijkheden bestaan om de huidige moeilijkheden te boven te komen. De Europese richtlijnen verbieden geen overheidssteun (zie hierboven).

Een bijkomende mogelijkheid is de overname van de goederenstations (RCC's) door Infrabel. De RCC's vertegenwoordigen twee derde van het effectief van het "filialiseerbaar" personeel. Dit toont aan dat de overname van de RCC's door Infrabel een groot deel van de financiële problemen van B-Cargo zou oplossen. Deze overname van de RCC's door Infrabel lijkt perfect mogelijk als Infrabel op een niet-discriminerende manier de rangeerdiensten aan alle gebruikers van het spoornet aanbiedt (aan B-Cargo zowel als aan alle anderen). Maar hiervoor is natuurlijk wel de politieke wil vereist om Infrabel de middelen te verschaffen om het beheer van de RCC's over te nemen.

5.3. Een duidelijke politieke keuze

Op Europees niveau heeft het Europees Parlement op 17 december 2008 gestemd voor een duurzame politieke mobiliteit met als prioritaire doelstellingen (1) een vermindering van de broeikasgassen met 20 % en (2) een vermindering van het energieverbruik met 20 %.⁷⁵ In het regeerakkoord van de huidige regering Leterme lezen we dat "een andere, meer duurzame mobiliteit kan en moet bijdragen tot de vermindering van de gasuitstoot met broeikas effect" en dat "de regering haar inspanningen zal voortzetten ten gunste van het multimodaal transport".⁷⁶

Mooie woorden, maar tot hiertoe zien we geen enkele inspanning van politieke zijde om het goederenvervoer per spoor te ontwikkelen. Het enige duidelijke signaal vanwege de regeringspartijen is: het financieel evenwicht.⁷⁷ Toch is er geen gebrek aan argumenten om de regeringen ertoe te bewegen om het spoorverkeer te promoten: minder broeikasgassen, minder ongevallen op de weg, minder files,...

De Belgische regering zou ten slotte het voorbeeld van andere regeringen kunnen volgen. Zo heeft Zwitserland maatregelen getroffen om serieuze belastingen te heffen op het goederenvervoer over de weg. Zij hebben eveneens de doorgang voor zware vrachtwagens beperkt, het spoorweginfrastructuur uitgebreid en het intermodaal transport (combinatie van vervoer over de weg, het spoor en het water) gepromoot. Ook Frankrijk heeft maatregelen getroffen om het goederentransport via de weg te belasten (ecotaks vanaf 2011) en om het spoorweginfrastructuur uit te breiden.

6. Besluit

Zoals alle spoorwegmaatschappijen in België en in Europa lijdt B-Cargo onder de economische crisis. De directie voorziet voor 2009 een deficit van 85 tot 130 miljoen euro. Een deficit van 85 miljoen euro komt ongeveer overeen met 10 % van het zakencijfer van B-Cargo in 2008 en met minder dan 3 % van het zakencijfer van de NMBS Groep in 2008. Toch stelt de directie voor om het personeel van B-Cargo te verminderen met ongeveer 40 %. Dit voorstel kadert in een neoliberale logica

die, in plaats van te investeren in een duurzaam goederenvervoer over het spoor, een financieel evenwicht op korte termijn nastreeft, gedragen door het personeel.

Sinds enkele decennia dringen de politieke partijen een liberalisering van de spoorwegen op als centrale revitaliseringstrategie. De tijd is gekomen om deze strategie te evalueren. In werkelijkheid stelt men vast dat deze politiek is uitgelopen op een snelle toename van het goederenvervoer over de weg ten nadele van het goederenvervoer per spoor. Een vervalste concurrentie tussen het spoor- en wegvervoer en fundamentele tegenstellingen eigen aan het productiesysteem in een kapitalistische economie, zijn de echte oorzaken van de huidige moeilijkheden bij B-Cargo.

Nochtans betekenen de ontwikkeling en de promotie van het spoorwegvervoer een voor de hand liggende keuze. Het Protocol van Kyoto, bevestigd door de Top van Bali, verplicht de staten om drastische inspanningen te leveren in verband met de vervuiling. Een investering in het spoor komt hieraan tegemoet. De veiligheid op de weg en de vermindering van verkeersopstoppen zijn nog andere belangrijke redenen.

Daarom eist een consequente politiek een duidelijke keuze voor een echt industrieel plan voor het spoorwegvervoer en een investering die niet uitsluitend gedragen wordt door het personeel en de gebruikers.

Noten

1. Le Soir, 28 augustus 2009.
2. Sinds kort werd B-Cargo, samen met haar commerciële dochterondernemingen en de internationale corridors, herdoopt tot "NMBS Logistics". B-Cargo is de benaming van de historische spoorwegonderneming voor het goederenvervoer.
3. Daling van de prijs per km naarmate de totale reisafstand toeneemt.
4. Wet van 23 juli 1926 betreffende N.M.B.S., B.S. 24 juli 1926, gewijzigd bij KB van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur, B.S. 24 juni 2004.
5. Europese Commissie, Richtsnoeren betreffende staatsteun aan spoorwegondernemingen, 2008/C, 184/07; C. Goethals, Un cas de libéralisation des services publics: analyse des chemins de fer britanniques et perspectives pour la Belgique, Proefschrift voor het behalen van de titel van licentiaat in de economische wetenschappen aan de ULB, 2005, p. 27.
6. Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, Journal officiel des Communautés européennes (JOCE), L 237, 24 augustus 1991.
7. Richtlijn 95/18/EEG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de licenties van spoorwegondernemingen en Richtlijn 95/19/EG van de Raad van 19 juni 1995 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van gebruiksrechten voor de infrastructuur, JOCE, L 143, 27 juni 1995, 75.
8. Een rijpad is een periode gedurende welke een gegeven infrastructuur gereserveerd wordt voor het verkeer van een trein tussen twee punten van het spoorweganet.

9. Commission (COM) (2001) 370 Final.

10. Richtlijn 2001/12, JOCE 2001, L 75/1, Richtlijn 2001/13, JOCE 2001, L 75/26, Richtlijn 2001/14, JOCE 2001, L 75/29.

11. Voorgesteld door de Commissie in januari 2002 en aangenomen door de Europese Raad in april 2004 (Richtlijn 2004/49, JOCE 2004, L 220/16, Richtlijn 2004/50, JOCE 2004, 220/14, Richtlijn 2004/51, JOCE 2004, L 220/58 en Verordening 881/2004, JOCE 2004, L 164/1).

12. Eerder gekend onder de naam ERA (European Rail Agency).

13. Cabotage is het vrachtvervoer langs de kusten van de ene haven naar de andere.

14. Voorgesteld door de Europese Commissie op 3 maart 2004 en gedeeltelijk aangenomen door het Europees Parlement op 19 januari 2007.

15. Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, BS 27 maart 1991.

16. Wet van 22 maart 2002 tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, BS 26 maart 2002.

17. Eis van de vakbonden (eenheid van het statuut en van de sociale dialoog).

18. Het betreft de filialen IFB (Inter Ferry Boat voor het intermodaal transport van de containers), Rail Force (voor het vervoer van chemische stoffen, auto's en verbruiksgoederen) en Xpedys (voor het vervoer van metalen en stort). Het intermodaal transport bestaat uit het gebruik van achtereenvolgens twee of meer transportwijzen (over de weg, het spoor, het water of in de lucht) om het vervoer van een vracht te realiseren (www.bcargo.be).

19 De Lloyd, 23 oktober 2009.

20 Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, Commissie voor de infrastructuur, het verkeer en de overheidsbedrijven, Hoorzitting over het goederenvervoer per spoor, 27 juli 2009, Parl. Doc. 52, 2131/001, p. 4. Het activiteitenverslag 2008 van de Groep NMBS vermeldt een zakencijfer van 752 miljoen euro voor 2008.

21 NMBS Groep, Durability Report, 2009, p. 14]. Het bedrag van de totale verkoop en prestaties van de NMBS Groep in 2008 is nog hoger 3,46 miljard Euro's. Dit cijfer houdt ook rekening met de financiële activiteiten van de groep.

22. NMBS Groep, Durability Report, 2008, juli 2009, p. 11. EBITDA is de afkorting van "Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization" of "Inkomsten voor intresten, belastingen, afschrijvingen en variaties in waardevermindering en provisies". Met andere woorden: het gaat hier om het resultaat van de zuivere uitbating. Men verkrijgt de EBITDA door de uitbatingsproducten af te trekken (verkoop van goederen en diensten) van het bedrag van de uitbatingslasten die aanleiding geven tot uitgave van cash. De lasten die aanleiding geven tot uitgave van cash omvatten de aankopen, de diverse diensten en goederen, de lonen en sociale lasten en de andere uitbatingslasten.

23. De Lloyd, 4 september 2009.

24. De Tijd, 25 augustus 2009.
25. De Lloyd, 21 augustus 2009.
26. De Lloyd, 4 september 2009 en www.fret.sncf.com.
27. Wikipedia.
28. Sociaal Akkoord NMBS 2006.
29. SudRail, Fret ferroviaire: alarme sociale, écologique, citoyenne !, 2009, 7 p.
30. Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, Commissie voor de infrastructuur, het verkeer en de overheidsbedrijven, Hoorzitting over het goederenvervoer per spoor, 27 juli 2009, Parl. Doc. 52, 2131/001, p. 28.
31. SudRail, op.cit., 2009, 7 p.
32. De tonkilometer is de eenheid van het goederenverkeer die overeen komt met een ton goederen vervoerd over de afstand van een kilometer.
33. Men maakt een onderscheid tussen het homogeen vervoer en het verspreid vervoer van goederen per spoor. Bij homogeen vervoer hebben alle wagons van een trein dezelfde oorsprong en dezelfde bestemming. Bij verspreid vervoer bestaat de trein uit verschillende partijen wagons die verschillende oorsprongen en bestemmingen hebben. Dit soort verkeer eist zware investeringen en installaties (vorming- en goederenstations) voor de behandeling van de partijen, alsook mankracht om al deze manœuvres (sorteren, koppelen en ontkoppelen van wagons) uit te voeren.
34. C. Goethals, Un cas de libéralisation des services publics: analyse des chemins de fer britanniques et perspectives pour la Belgique, Proefschrift voor het behalen van de titel van licentiaat in de economische wetenschappen aan de ULB, 2005.
35. SudRail, op.cit., 2009, 7 p.
36. Een rijpad is de vereiste capaciteit van de infrastructuur om een gegeven trein te doen circuleren van een punt naar een ander op een gegeven moment. (Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering.) Met andere woorden: een rijpad is de periode gedurende dewelke een gegeven infrastructuur vrijgegeven wordt aan het verkeer van een trein tussen twee punten van het spoorwernet. In Europa moeten de operators rijpaden kopen van de beheerders van de infrastructuur om treinen te laten circuleren (Wikipedia).
37. De Lloyd, 19 augustus 2009.
38. Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, Commissie voor de infrastructuur, het verkeer en de overheidsbedrijven, Hoorzitting over het goederenvervoer per spoor, 27 juli 2009, Parl. Doc. 52, 2131/001, p. 14.
39. Zie hierboven voor wat het onderscheid tussen homogeen en verspreid vervoer betreft.

40. Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, Commissie voor de infrastructuur, het verkeer en de overheidsbedrijven, Hoorzitting over het goederenvervoer per spoor, 27 juli 2009, Parl. Doc. 52, 2131/001.

41. Het rijdend materieel van de filialen (enkele duizenden wagons) zou eigendom zijn van B-Cargo en gebruikt worden door de filialen, zonder enige vergoeding voor B-Cargo. De onderhoudskosten zouden echter wel ten laste blijven van de moederonderneming, B-Cargo. 42 Akte inzake kapitaalverhoging van Xpedys (ondernemingsnummer 0896 067 192), bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad, 16 april 2008.

43. De ton/kilometer is de eenheidsmaat voor het goederenvervoer. Zij komt overeen met een ton goederen vervoerd over een afstand van één kilometer.

44. NMBS, Trein & Milieu, september 2001, p. 5.

45. NMBS, Idem, p. 5.

46. Studie INFRAS/IWW van 2004, gebaseerd op het begrotingsjaar 2000.

47. SudRail, op.cit., 2009, 7 p.

48. NMBS, Trein & Milieu, september 2001, p. 10.

49. De zelfmoorden niet inbegrepen.

50. NMBS, op.cit.

51. Eigen berekeningen op basis van gegevens van Eurostat (www.eurostat.eu).

52. NMBS, op.cit.

53. NMBS Groep, Verslag van een duurzame ontwikkeling 2008, juli 2009, p. 22.

54. NMBS Groep, Verslag van een duurzame ontwikkeling 2008, juli 2009, p. 21 en NMBS, Het Spoor in 2009 – Activiteitenverslag 2008 van de Groep NMBS, 2009, p. 12

55. De vergelijkingseenheden zijn de reiziger-km en de ton-km, hetzij het aantal reizigers of ton goederen vermenigvuldigd met de doorlopen kilometers.

56. NMBS, Trein & Milieu, september 2001, p. 17.

57. Groep NMBS, Verslag van duurzame ontwikkeling 2008, juli 2009. Voor meer info, bekijk ook de berekeningen www.ecopassenger.org en www.ecotransit.org.

58. Groep NMBS, Verslag van duurzame ontwikkeling 2008, juli 2009.

59. NMBS, Het Spoor in 2009 – Activiteitenverslag 2008 van de Groep NMBS, 2009, p. 12-13.

60. Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, Commissie voor de infrastructuur, het verkeer en de overheidsbedrijven, Hoorzitting over het goederenvervoer per spoor, 27 juli 2009, Parl. Doc. 52, 2131/001, p. 16. Zie ook de cijfers van Statbel (FOD Economie).

61. Zie hierboven voor wat betreft het onderschied tussen homogeen en verspreid vervoer.

62. Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, Commissie voor de infrastructuur, het verkeer en de overheidsbedrijven, Hoorzitting over het goederenvervoer per spoor, 27 juli 2009, Parl. Doc. 52, 2131/001.

63. Europese Commissie, Richtsnoeren betreffende staatsteun aan spoorwegondernemingen, 2008/C, 184/07, (72).

64. Zie hierover de Mededeling van de Commissie, COM (200) 713 final, 11/12/2002, 7.

65. Hof van Justitie, 21 januari 1993, zaak C-188/91, “Deutsche Shell” (overwegingen 16 en 17); Hof van Justitie, 14 november 2002, C-112/01, “SPKR” (overweging 39) ; Hof van Justitie, 23 maart 2004, C-233/02, “France/Commission” (overweging 50).

66. Europese Commissie, Richtsnoeren betreffende staatsteun aan spoorwegondernemingen, 2008/C, 184/07, (67).

67. Bron: www.cne-gnc.be.

68. Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, Commissie voor de infrastructuur, het verkeer en de overheidsbedrijven, Hoorzitting over het goederenvervoer per spoor, 27 juli 2009, Parl. Doc. 52, 2131/001. 69 Men kan gemakkelijk de ongewenste effecten van de taks vermijden: de secundaire wegen verbieden voor de zware vrachtwagens.

70. In feite, om een echte concurrentie te hebben die gericht is op de rentabiliteit van het geleverde werk, zou men op Europees niveau een paritair comité voor heel de transportsector moeten organiseren (weg, spoorweg, waterweg). Het is onmogelijk om de transportmarkt te liberaliseren als de sociale en fiscale voorwaarden in de Europese Lidstaten te verschillend zijn. 71 Bron: Webtrains.net, 23 september 2009. 72 De Lloyd, 2 september 2009.

73. Belga, 21 augustus 2009.

74. De Lloyd, 23 oktober 2009.

75. Mobyliis Forum, Greening Transport Memorandum, Rail meets Road, 10 en 11 maart 2009.

76. Regeringsakkoord afgesloten tussen de onderhandelaars van de CD&V, MR, PS, Open Vld en cdH, 2008, p. 24 en 25.

77. Ter herinnering: op de ministerraad van 6 oktober 1999 stemden de socialisten en de groenen ook voor de liberalisering van het spoorwegtransport.(De Standaard, 4 oktober 1999).