

Inleiding

Bijna tien jaar geleden kwamen bij de botsing van twee treinen in Pécrot (2001) acht mensen om het leven. De directie van de NMBS en de politieke wereld hebben toen beloofd dat zij alle nodige maatregelen zouden treffen om zulke ramp in de toekomst te vermijden. Deze belofte was niet nieuw. Na het ongeval in Aalter (1982), waar een bestuurder het rode licht genegeerd had, gebeurde hetzelfde. Dit ongeval veroorzaakte de dood van vijf personen.

Op 15 februari 2010 botsen twee treinen op elkaar bij Halle, in Buizingen. Balans: 19 doden (waaronder 5 werknemers van de NMBS) en 171 gewonden. Het onderzoek moet de werkelijke oorzaken van het ongeluk nog bepalen. Nochtans lijkt de bestuurder, om de een of andere reden een signaal gepasseerd te zijn hebben dat normaal op rood moest staan. Het onderzoek zal uitwijzen of het werkelijk op rood stond, of dat het integendeel groen was door een fout in de signalisatie.

De veiligheid op het spoor is verre van optimaal in België. Enkele dagen na het ongeval in Buizingen, reed een trein op tegenspoor tussen La Louvière en Charleroi, na een verkeerde toestemming van de signalisatiepost. Op hetzelfde ogenblik kwam er een trein uit de andere richting. Gelukkig heeft men op tijd de elektriciteit kunnen uitschakelen, voordat een ongeval kon plaatsvinden.^[1] Op 26 februari 2010, reed een trein door een rood licht in Vilvoorde. Gelukkig heeft de bestuurder op tijd zijn vergissing ingezien en kon hij het treinstel stoppen.^[2]

In 2009 heeft de NMBS Groep 117 onregelmatige seinoverschrijdingen geregistreerd. Dat waren er 97 in 2008, 79 in 2007, 65 in 2006 en 41 in 1998.^[3] Er is dus minstens sinds het eind van de jaren 1990 een constante toename van deze overschrijdingen.^[4]

De vraag stelt zich dan ook welk beleid de bestuurders van de NMBS en de verschillende ministers van Verkeer en Mobiliteit voerden op het gebied van veiligheid? De Commissie Infrastructuur van de Kamer ondervroeg de afgevaardigde beheerders, de vertegenwoordigers van de vakbonden, de minister en alle andere personen die betrokken zijn bij de spoorwegen in België. Daaruit blijkt dat de veiligheid op het spoor afhangt van drie factoren^[5]: de investering in veiligheidsinstallaties, de efficiëntie van de organisatie en de arbeidsvoorwaarden van het personeel. Dit artikel behandelt deze drie essentiële aspecten van de spoorwegveiligheid in België en analyseert de evolutie ervan.

Gepaste veiligheidsapparatuur als eerste component van een goed veiligheidsbeleid

De mens is niet onfeilbaar. Investeren in veiligheidsapparatuur die in staat is om de menselijke vergissingen op te vangen, is het eerste element van een efficiënt veiligheidsbeleid.^[6]

De NMBS werd in 1926 opgericht als overheidsorganisme. Voordien was het spoorwegnet in handen van verschillende private ondernemingen. In de jaren 1930 werd het net uitgerust met een eerste veiligheidssysteem dat de treinbestuurder moest helpen om de verschillende seinen (stopseinen, seinen die een vertraging aangeven, ...) niet te negeren. De spoorwerkers zijn dit eerste systeem de “krokodil” gaan noemen.

Hieronder worden de verschillende systemen die seinoverschrijdingen voorkomen, besproken. Hierbij dient te worden opgemerkt dat, voor eender welk systeem, het altijd noodzakelijk is dat de locomotief uitgerust is met veiligheidsapparatuur die compatibel is met de apparatuur langs de spoorweg. Zonder deze voorwaarde werkt geen enkel systeem.

De verschillende veiligheidssystemen bij de Belgische spoorwegen

De krokodil

De krokodil werkt via het fysiek contact tussen enerzijds metalen lamellen, die vlak voor een sein tussen de sporen worden geplaatst, en anderzijds een borstel onder de trein. Als een trein passeert, wrijft de borstel tegen de lamellen, wat een geluidssignaal veroorzaakt in de stuurpost van de trein. Bij een groen sein is dit een gongtoon, bij een geel sein een fluittoon. Dit betekent dat het volgende sein rood zal zijn en de trein moet afremmen. Bij de fluittoon moet de treinbestuurder op een knop drukken ter bevestiging (controle dat hij het sein gezien heeft). Indien de Memorfunctie aanwezig is, dan blijft er een lamp branden om de treinbestuurder attent te maken op het feit dat hij moet stoppen bij het volgende sein. Indien de treinbestuurder niet tijdig bevestigt, wordt een automatische remming uitgevoerd.

Dit systeem controleert dus de waakzaamheid van de treinbestuurder. De mogelijkheden ervan zijn begrensd door technische karakteristieken. Doordat het systeem maar twee toestanden meldt, kan het onmogelijk een onderscheid maken tussen de diverse beperkingen die een waarschuwingssein kan geven. Bovendien is het systeem onwerkzaam wanneer een rood sein voorbij gereden wordt. Tot slot laat het systeem niet toe de treinsnelheid te controleren.

Ongeveer 75 % van de seinen naast de sporen (8.075) en 74 % van de treinen (waarvan 63 % met de Memorfunctie) zijn uitgerust met dit oude systeem.^[7] Het gebeurt dat het systeem beschadigd of versleten is. De treinbestuurders informeren Infrabel (de beheerder van de spoorweginfrastructuur) regelmatig over het slecht werken van de krokodil. Zo komen de gegeven of niet-gegeven geluidssignalen niet altijd overeenkomen met wat ze zouden moeten geven. Er is geen systematische controle door Infrabel. Deze komt slechts tussen nadat hij door een treinbestuurder op de hoogte gebracht werd van een onregelmatigheid.^[8] Dit systeem is dus niet echt sluitend, waardoor na de treinramp in Aalter (1982) gezocht werd naar een beter systeem.

Het systeem TBL 1

Het systeem TBL 1 (Transmissie Baken Locomotief) werd in 1982 gelanceerd, na het ongeval in Aalter. Anders dan bij de krokodil stopt dit systeem de trein bij het voorbijrijden van een rood sein, voor zover de snelheid van de trein hoger is dan 40 km/uur. Eigenaardig genoeg geraakte dit systeem in onbruik sinds 1987.

Etienne Schouppe (CD&V), de toenmalige algemene directeur van de NMBS en momenteel staatssecretaris voor Mobiliteit, verklaart na het ongeval in Buizingen het volgende in *Le Soir* (onze vertaling) "... de minister van Verkeer van het ministerieel Comité voor economische en sociale coördinatie had een krediet van 380 miljoen Belgische frank gekregen om een Belgisch bedrijf (ACEC) een automatisch remsysteem voor treinen die een sein negeren, te laten ontwikkelen. De NMBS diende daarbovenop ook 380 miljoen Belgische frank op tafel te leggen. De eerste leveringen begonnen in 1985. Maar in 1987 informeert de technische dienst ons dat hij niet tevreden is over de gekozen oplossing (...). De verhouding kosten/efficiëntie voldeed niet. Op 16 juli 1987 besluit het directiecomité van de NMBS om het systeem geleidelijk op te geven. Kort daarvoor had de regering het budget van de NMBS met 10 % verminderd. Het systeem zelf kostte 750 miljoen Belgische frank. Dit was niet houdbaar..."^[9]

De prijs bleek dus een belangrijke factor om de verdere invoering van het veiligheidssysteem TBL 1 op te geven. Nochtans overhandigde de NMBS-werkgroep Transmission Balise-Locomotive (TBL) op 22 juni 1987, dit is minder dan één maand voordat de directie van de NMBS besloot om het project TBL 1 stop te zetten, een officieel rapport aan de directie met de grote risico's die het opgeven van het project inhoudt.[\[10\]](#)

In 2009 zijn er 947 seinen (hetzij ongeveer 8,8 % van de seinen) uitgerust met dit systeem, tegen 7 % van de treinen.[\[11\]](#) Er is dus slechts 0,6 % kans ($8,8 \% \times 7 \%$) dat een trein die met dit systeem uitgerust is een sein tegenkomt dat ook met dit systeem uitgerust is, zodat mogelijke rampzalige gevolgen bij een onregelmatige seinoverschrijding vermeden kunnen worden.

Het systeem TBL 2

Na het opgeven van het project TBL 1 in 1987, was het meer dan 10 jaar wachten op een nieuw veiligheidssysteem: TBL 2. Het gaat opnieuw over een Belgisch systeem, maar moderner dan TBL 1. TBL 2 laat een constante snelheids- en remcontrole van de trein toe en het veroorzaakt de stilstand van de trein wanneer deze 10 km/uur sneller rijdt dan de toegelaten snelheid. Het systeem handelt dus preventief en niet enkel na een onregelmatige seinoverschrijding.[\[12\]](#) Vandaag zijn 13 % van de voertuigen (205 voertuigen) uitgerust met dit systeem.[\[13\]](#)

Het systeem TVM

Het systeem TVM (Transmission Voie-Machine – Transmissie Spoor-Machine) werd ontwikkeld in Frankrijk en wordt sinds 1981, datum van de inwijding van de lijn Parijs-Lyon toegepast op de hogesnelheidslijnen. Sindsdien zijn er verschillende aanpassingen geweest.

TVM 430 is het meest recente systeem. In België bestaat het slechts op de hogesnelheidslijn naar Parijs, de L 1. Het verzekert ook een volledige en permanente controle over de snelheid en remcapaciteit van de trein. Alleen de hoge snelheidstreinen (TGV, Eurostar en Thalys) zijn hiermee uitgerust.

De systemen die gebruik maken van de Europese uitrusting TCS

Het systeem ETCS

Het systeem ETCS (European Train Control System) is het Europees systeem voor de automatische controle en permanente regeling van de snelheid van de trein.[\[14\]](#)

In december 1999 besliste de Raad van Bestuur van de NMBS om dit systeem in te voeren. Het moest de krokodil en de TBL 1 en TBL 2 vervangen. In maart 2001, twee dagen na het ongeval van Pécrot, besluit de Raad van Bestuur om de einddatum voor de invoering van ETCS te vervroegen van 2015 naar 2010.[\[15\]](#) Oorspronkelijk ging alles goed. In 2002 zijn de studies rond. In 2004 waren de eerste prototypes klaar en werd de procedure voor de levering van 2500 seinuitrustingen opgestart. Toch besloot de NMBS in 2004 om slechts 360 locomotieven met dit systeem uit te rusten (in plaats van de voorziene 720).[\[16\]](#) Waarom?

De volgende tabel toont aan dat er geen financiële redenen aan de grond lagen van deze beslissing. Tussen 2005 en 2009 werden de voorziene budgetten nooit volledig gependend.[\[17\]](#)

Tabel 1. Budget en uitgaven voor de installatie van ETCS en TBL 1+ (tussen 2005 en 2009)

Installatie van ETCS en TBL 1+	Budget 2005-2009 (in miljoen euro)	Uitgaven 2005-2009 (in miljoen euro)
Op de conventionele sporen	79,3	73,4
Op de treinstellen	84,1	34,3

Bron: NMBS-Groep, *Veiligheidsinspanningen NMBS-Groep*, p. 6.

De directie van de NMBS en later, na 2005, die van de NMBS-Groep, “realiseren” zich tussen 2004 en 2006 dat de voorgestelde timing niet “realistisch” is. [\[18\]](#) Nochtans stelde de Raad van Bestuur van de NMBS zelf vast dat België op het gebied van veiligheid een achterstand had in vergelijking met de buurlanden en dat er dus iets moest gedaan worden aan deze toestand. In 2008 klaagde de federale dienst voor Mobiliteit nog de problemen in verband met de signalisatie aan. [\[19\]](#) Waarom werd het ETCS systeem dan voorlopig opgegeven?

Het tussentijds systeem TBL 1+

Na 7 juni 2005, datum van de opsplitsing van de NMBS in drie entiteiten (NMBS Holding, NMBS en Infrabel, zie verder), besluiten Infrabel en de NMBS over te gaan tot het tussentijds systeem TBL 1+. [\[20\]](#) Het TBL 1+ systeem gebruikt een technologie die conform is aan het Europees ETCS systeem. Maar het beschikt enerzijds niet over de interoperabiliteit [\[21\]](#) van dit systeem en het is anderzijds niet in staat om op elk moment de snelheid van een trein te controleren. [\[22\]](#) Het TBL 1+ systeem zorgt ervoor dat de trein automatisch afremt wanneer er een onregelmatige seinoverschrijding plaatsvindt. Het remmen vangt aan op 300 m voor het sein en het systeem werkt enkel indien de snelheid van de trein hoger is dan 40 km/uur. Dit systeem kent dus twee problemen: het werkt niet wanneer een trein minder dan 40 km/uur rijdt en het remmen vangt pas aan op 300 m voor het stopsein. Volgens treinbestuurders op het terrein is het vaak niet evident om een volgeladen trein op kruissnelheid te stoppen op 300 m.

In 2006 besluit de spoorwegnetbeheerder Infrabel om 56 % van de seinen uit te rusten met de stopfunctie TBL 1+. De werken aan de signalisatie beginnen midden 2008. Op vraag van Infrabel aanvaardt de spoorwegoperator NMBS in april-mei 2006 de voorkeur te geven aan de ontwikkeling van het TBL 1+ systeem voor hun trein. Op 28 februari 2010 zijn er 750 seinen en 25 treinen uitgerust met het TBL 1+ systeem, hetzij iets minder dan 10 % van de seinen en 2 % van de rijkstrijtuigen. [\[23\]](#) Er is dus slechts 0,2 % kans ($10 \% \times 2 \%$) dat een trein die met dit systeem uitgerust is een sein tegenkomt dat ook met dit systeem uitgerust is, zodat mogelijke rampzalige gevolgen bij een onregelmatige seinoverschrijding vermeden kunnen worden. Hoe is het mogelijk dat na zoveel jaren en meerdere grote treinrampen zo’n pover resultaat bereikt wordt?

Eerste tussentijds besluit: een gebrekkige investering in noodzakelijke veiligheidsvoorzieningen

Na het ongeval van Buizingen (2010) hebben de gedelegeerd bestuurders van de NMBS-Groep beloofd dat binnen de vijf jaar het hele spoorwegnet met het TBL 1+ systeem zal uitgerust zijn. (noteer dat het TBL 1+ systeem nadien nog zal moeten vervangen worden door het ETCS systeem). Luc Lallemand, afgevaardigd bestuurder van Infrabel, voorziet dat 7.505 seinen uitgerust worden tegen 2013. Dat zou betekenen dat 80 % van de risico’s zijn gedekt. [\[24\]](#) De 3.300 overblijvende seinen zouden tegen eind 2015 uitgerust worden. [\[25\]](#) Marc Descheemaeker, afgevaardigd bestuurder van de NMBS, voorziet dat alle treinen uitgerust zullen worden tegen 2013. [\[26\]](#)

Waarom heeft men gewacht op een nieuwe ramp voordat men echt in gang schiet? Als men erin slaagt om in drie jaar 80 % van het spoorwegnet en 100 % van de treinen uit te rusten, dan zijn de 10 jaren tussen het ongeval van Pécrot en Buizingen en de 20 jaren tussen het ongeval Aalter en Pécrot toch maar heel magertjes. Men kan dan ook moeilijk beweren dat de investering in noodzakelijke veiligheidsvoorzieningen een prioriteit was in het Belgische spoorwegbeleid.

Een efficiënte organisatie als tweede component van een goed veiligheidsbeleid

De eventuele gebreken van de veiligheidsinstallaties moeten zo vlug mogelijk gemeld, geanalyseerd en verbeterd worden. Zonder een efficiënte organisatie van het werk is een goed veiligheidsbeleid onmogelijk.

De organisatie en de reorganisatie van de Belgische spoorwegen[\[27\]](#)

In België werd de eerste spoorlijn (tussen Brussel en Mechelen) ingehuldigd op 5 mei 1835. De zware investeringen werden gefinancierd door de Belgische Staat. Vanaf 1842 werden enkele lijnen rendabel en begint een periode van concessies aan de privé. In 1873 baatte de Staat nog slechts een vierde van het hele spoorwegnet uit. De rest was in handen van buitenlandse en private ondernemingen.

Vanaf 1873 begon de Staat de toegekende lijnen terug te kopen. Het degressief tarief, meestal toegekend in functie van de afstand, leidde tot een prijsstijging van het vervoer wanneer de reizigers of de goederen van de ene naar de andere uitbater overgingen.[\[28\]](#) Vanuit economisch oogpunt was dit dus niet interessant.

In 1926 werd de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) opgericht.[\[29\]](#) De NMBS kreeg het recht om het spoorwegnet uit te baten voor een periode van 75 jaar. De Staat bleef eigenaar van het net en behield alle aandelen van de NMBS. De NMBS werd zo de enige onderneming voor het vervoer per spoor in België (vervoer van passagiers en goederen).

Met de oprichting van de Europese Economische Gemeenschap (EEG) in 1957, wordt het transport een sleutelement in de ontwikkeling van de eenheidsmarkt. In de jaren 1980 lanceert de Europese Commissie het debat over de liberalisering van het vervoer per spoor. Dat loopt in de jaren 90 uit op een reeks Europese richtlijnen. De eerste is de richtlijn 91/440. Zij voert een scheiding in tussen het beheer van de infrastructuur en de activiteit van het vervoer per spoor. Zij heeft als doel de concurrentie tussen openbare en private spoorwegoperators op gang te brengen.[\[30\]](#) De Europese richtlijn 91/440 werd omgezet in het Belgisch recht door de Wet van 21 maart 1991.[\[31\]](#) Deze wet maakt een onderscheid tussen de taken die beschouwd worden als openbare dienstverlening en de taken die niet beschouwd worden als openbare dienstverlening (en dus in concurrentie met de private sector moeten worden uitgevoerd). De leidende politieke partijen (op Belgisch en op Europees niveau) zijn er dan ook van overtuigd dat enkel de vrije markt in staat is om het spoor verder te ontwikkelen. Hieronder worden een aantal gevolgen van de intrede van de vrije markt in het spoor besproken.

Sinds 1 januari 2005 is de structuur van de beheersorganen van de NMBS sterk gewijzigd. De nieuwe structuur houdt rekening met de Europese richtlijnen: op juridisch niveau, op organisatorisch vlak en op het niveau van de beslissingsprocessen moet er een scheiding bestaan tussen het beheer van de spoorinfrastructuur en de operators (de gebruikers van de spoorinfrastructuur). De nieuwe structuur omvat dan ook drie autonome ondernemingen: de beheerder van de infrastructuur Infrabel, de spoorwegonderneming NMBS en de moederonderneming NMBS Holding.[\[32\]](#)

De gevolgen van de reorganisatie voor de veiligheid

Verminderde efficiëntie

Door de opsplitsing in drie maatschappijen (NMBS Holding, NMBS en Infrabel) werden vele diensten verdrievoudigd. Drie beheerders, drie administraties, drie boekhoudingen ... Op het terrein zelf heeft dit dikwijls tot kafkaïaanse situaties geleid die tussenkomsten bemoeilijken bij problemen met de veiligheid van reizigers en spoorwegaarbeiders. Hieronder enkele voorbeelden.

Het verbod om elkaar te helpen

In de stations mag het personeel op de perrons niet tussenkomen voor de veiligheid van de infrastructuur, want dat is een bevoegdheid van Infrabel. Op haar beurt mag het personeel van Infrabel niet tussenkomen bij problemen van de treinen, want dat is een bevoegdheid van de NMBS.

Indien een trein midden op de sporen in panne valt en de reizigers moeten geëvacueerd worden, mag het personeel van Infrabel zich daar niet mee bezighouden. Het moet wachten op de komst van het personeel van de NMBS (of de treinbegeleider moet zich maar alleen uit de slag trekken). Omgekeerd, bij een ontsporing of een ongeval, mag het NMBS-personeel niet meer zeggen dat deze of die wissel vrij is of dat de trein er nog opstaat met het risico van veel tijdsverlies voor de andere treinen. Er moet eerst een vertegenwoordiger van Infrabel ter plaatse komen.

Gebrek aan communicatie

Stel je een trein naar de zee voor op een zonovergoten morgen in de maand juli of augustus tijdens het spitsuur. Vroeger werkte het personeel van het seinhuis samen met het personeel op het perron. De onderchef van het perron zou onmiddellijk gezegd hebben dat er erg veel volk stond en dat, in de mate van het mogelijke, de trein niet van spoor mocht veranderd worden. Nu gaat alles anders. De onderchef van het perron heeft veel minder contact met het seinhuis en daar let men er eerst en vooral op dat de trein op tijd aankomt en vertrekt, zonder daarbij rekening te houden met de reizigers. Gevolg: of er nu volk is of niet, oudere personen of mensen met veel valiezen, als op het moment dat de trein het station gaat binnenrijden, het personeel in het seinhuis ziet dat er een spoor vrij is aan de andere kant van het station en zij tijd kunnen winnen door de trein daarop te zetten, dan is de kans zeer groot dit gebeurt en dat een deel van de reizigers de trein mist of de sporen oversteekt om de trein alsnog te halen.

Verminderde uniformiteit

De drie onderdelen van de NMBS Groep krijgen te maken met personeel dat werkt voor privéfirma's of onder contract is bij één van de vele filialen van de NMBS Groep (doorheen de jaren zijn filialen opgericht voor infrastructuurwerken, voor onderhoud, voor het schoonmaken van de stations^[33] en zelfs voor administratieve diensten.)^[34]

Bovendien hebben sinds 1 januari 2007 private en buitenlandse treinoperators actief in het goederenvervoer toegang tot het spoorwegnet en sinds 1 januari 2010 ook private en buitenlandse operators actief in het internationaal reizigersvervoer. Deze verhoging van het aantal bedrijven die actief zijn op het Belgische spoorwegnet, brengt mee dat de uniformiteit van de veiligheidsregels fors vermindert.

Privatisering van de infrastructuurwerken en het onderhoud van de sporen

In 1992, toen Guy Coëme (PS) minister van Verkeer en Overheidsbedrijven was, heeft de NMBS de NV Tucrail opgericht, een filiaal naar privaat recht.^[35] Dit filiaal moest instaan voor de realisatie van het HST-net in België, maar ook voor verschillende andere werven (Gewestelijk Expres Net rond Brussel, de verbetering van verbindingen met de haven van

Antwerpen, de modernisering van de hoofdlijnen in Wallonië, ...) [36] Sinds dat ogenblik neemt het aantal privéfirma's die als onderaannemers aan de sporen werken al maar toe.

Dit heeft voor gevolg dat de statutaire spoorwerkers vandaag geconfronteerd worden met werknemers van private firma's. Volgend voorbeeld wordt dikwijls aangehaald door de spoorwegaarbeiders op het terrein: de privé en de kranen op de sporen. [37] Steeds meer kraanbestuurders van de privésector rijden met hun machine op de sporen. "Hoeveel keren heeft men niet juist op het nippertje een ongeval vermeden? Deze kraanbestuurders weten eenvoudigweg niet waar zij zich bevinden. Zo was er bijvoorbeeld een die beweerde dat hij gewend was aan de sporen, want hij had in Gent op een tramwerf gewerkt en voordat hij 's nachts naar Brussel kwam werken, had hij de spoorwegsignalisatie voor de treinen een beetje bestudeerd ... Dit is totaal onaanvaardbaar. Hoeveel anderen zijn er nog die, zich van geen enkel gevaar bewust, hun kraanarm volledig over de naastliggende spoorlijn laten draaien, waar de treinen met een snelheid van 120 km/uur kunnen voorbijrazen." Zeldzame feiten? Absoluut niet! Volgens de spoorwerkers van de NMBS op het terrein gebeurt dit meer en meer.

De toegang tot het net voor private operatoren

Als het Belgische spoorwegnet wordt geopend voor diverse private of buitenlandse operatoren, die niet verplicht zijn om hun treinen uit te rusten met de nodige veiligheidssystemen (zoals het TBL 1+ systeem), is de noodzaak van een efficiënte organisatie nog groter.

Het voorbeeld van B-Cargo (de voormalige goederenvervoerder van de NMBS, ondergebracht in een filiaal naar privaat recht sinds begin 2010) is tekenend. Sinds het goederenvervoer geliberaliseerd is, melden de havenarbeiders van Antwerpen dat sommige treinen die geladen zijn met gevaarlijke goederen geen vrachtbrief hebben, een veiligheidsdocument dat de inhoud van de wagons specificeert. Men maakt deze brief pas op in het volgende station, om zo een beetje tijd te winnen ...

En de bedienden van Infrabel in een goederenstation dicht bij de haven van Antwerpen getuigen dat sommige rangeersporen toegewezen zijn aan private operatoren. Het resultaat is dat, uit veiligheid, de privétreinen worden ondergebracht in de stations van de NMBS, want de privé investeert niet in het onderhoud van zijn materieel.

Tweede tussentijds besluit: vrije markt en veiligheid zijn onverzoenbaar

Private ondernemingen hebben als doel winst te maken. Zij steken dat ook niet weg. Strukton, een multinational die spoorlijnen aanlegt en onderhoudt, stelt een verhoging van het "rendement" en een verlaging van de kosten als eerste prioriteit voor 2010 voorop. Nochtans steeg het zakencijfer van het bedrijf tussen 2008 en 2009 met 9,5 %. Bovendien zijn het aantal bestellingen in 2010 gestegen met 1,9 miljard euro. [38] Hetzelfde verhaal voor Colas Rail, een maatschappij van Franse oorsprong die actief is op de spoorwerven in België. Deze maatschappij mikt op een zakencijfer van 800 miljoen euro eind 2010, tegenover 174 miljoen in 2005. [39]

Maar de spoorwerkers op het terrein, die geconfronteerd worden met deze privébedrijven, vrezen dat men op een nieuwe catastrofe afstevent. Meerdere ongevallen werden slechts op het nippertje en met de nodige dosis geluk vermeden.

De arbeidsvoorwaarden als derde component van een goed veiligheidsbeleid

Het spoorwegbedrijf wordt dagelijks geconfronteerd met talrijke onverwachte problemen (omgevallen bomen op de sporen, defecten aan het materieel, problemen verbonden met de weersomstandigheden, zelfmoordpogingen, ...). De actieve waakzaamheid van het hele personeel (dus niet enkel van de bestuurder en de begeleider van de trein, maar ook van het

personeel in de seinhuizen, het onderhoudspersoneel, de spoorleggers, ...) is en zal altijd een sleutelement zijn van een goede veiligheidspolitiek.

Maar, om hun taken goed te kunnen uitvoeren, moet het personeel genieten van correcte werkomstandigheden. Zoals we verder zullen zien, verhoogt de vermoeidheid de kansen op vergissingen aanzienlijk. Als men zich baseert op het rapport van de speciale Commissie voor de veiligheid op het spoor, alsook op de talrijke verklaringen van treinbestuurders in de pers (verplicht anoniem), dan staat men nog erg ver van gepaste arbeidsomstandigheden die een treinbestuurder toelaten om gedurende lange tijd waakzaam te blijven (uitputting, stress, eentonigheid van het werk, ... zijn enkele van de talrijke factoren die wegen op de gezondheid en op de reële waakzaamheidcapaciteiten).[\[40\]](#)

Een verhoging van de arbeidsduur

De werkdag van een treinbestuurder telt maximum 9 uren (minimum 6 uren), zonder het voorziene uur pauze. Op de internationale verbindingen voor goederentreinen is dat 10 uren met een voorziene pauze van een uur.[\[41\]](#) Een bestuurder merkte op dat het niet zelden gebeurt dat hij tot 78 uren werkt op 10 dagen tijd.[\[42\]](#)

In het kader van de herstructurering van het goederenvervoer voorziet de NMBS directie een verlenging van de diensttijd van de treinbestuurders tot 11 uur per dag, om de concurrentiestrijd met de privé te winnen.[\[43\]](#) Over de arbeidsvoorwaarden bij de privé, vonden wij volgende getuigenis van een goederentreinbestuurder van de NMBS, die was overgegaan naar DLC (een private spoorwegmaatschappij voor goederenvervoer).[\[44\]](#) De bestuurder in kwestie deed regelmatig overuren, zodat hij aan 2.500 uren per jaar kwam, tegenover 2000 uren bij de NMBS. Er was één depot van waaruit hij doorgaans zijn dienst moest beginnen. Dit depot was in Antwerpen. De man woonde in Charleroi en moest dus dikwijls heel vroeg opstaan. In Antwerpen toegekomen kreeg hij vervolgens zijn opdrachten. Zo gebeurde het geregeld dat zijn trein stond te wachten in een ander station, bijvoorbeeld Aken. Dan moest hij dus daar naar toe. Eenmaal ter plaatse moest hij zelf zijn trein controleren (tot 18 wagons). Dat is in strijd is met de veiligheidsvoorschriften. Hij moest dan de locomotief aanhaken, in zijn eentje de remmen uitproberen (het reglement voorziet twee personen hiervoor). Als de rangeertijd te lang duurde, dan eindigde de dienst natuurlijk later. Als er zich een probleem voordoet, is de regel dat men in de trein blijft totdat er een vervanger komt opdagen, want er is natuurlijk geen bewakingspersoneel voor de treinstellen. Zo heeft een bestuurder eens 16 uren moeten werken (na een zelfmoord). Een andere heeft 23 uren ononderbroken gepresteerd (na een ontsporing).[\[45\]](#)

Een laatste voorbeeld, ons meegedeeld door spoorwerkers op het terrein: “In 2004 deed de NMBS een beroep op een privéfirmat om werken aan de wissels uit te voeren (onderdelen die perfect moeten functioneren omwille van de veiligheid). De arbeiders waren Fransen uit de omgeving van Metz. Zij waren om vier uur 's ochtends opgestaan en om elf uur aangekomen in Brussel, nadat zij elkaar met de auto hadden opgepikt in verschillende gemeenten. Om 12 uur namen zij een werktrein in het Zuidstation. Een beetje voor 14 uur waren zij op de werf en moesten ze nog werken tot 22 uur. Om 22 uur kondigde hun ploegbaas aan dat ze verzocht werden om te blijven tot 5 uur 's ochtends. Men had hun gezegd dat zij zich konden verwachten aan een lange werkdag, maar zonder te preciseren dat zij eveneens de nachtploeg zouden zijn. Van 14 tot 22 uur en van 22 tot 6 uur. Hun eerste reactie was om onmiddellijk te stoppen met werken en te staken, maar uiteindelijk, uit schrik om hun werk te verliezen, hebben zij zich erbij neergelegd en hebben zij het werk voortgezet tot het einde, rond 5 uur 's ochtends. Om 5 uur 's ochtends, wanneer de werf klaar was, hadden zij geen mogelijkheid om uit te rusten in een hotel. Neen, zij moesten hun auto nemen en terugkeren naar Frankrijk.”

Dergelijke omstandigheden zouden gewoon onmogelijk geweest zijn in de periode dat de NMBS zelf dit soort werken uitvoerde.

Verhoging van de werkdruk

Het gedeelte van de rijtijd binnen de werktijd is toegenomen.[\[46\]](#) Gedurende de voorbije jaren heeft de NMBS-directie onophoudelijk de productiviteit opgevoerd door de wachttijden in de vertrekstations te beperken. Voor de prestatie 138 van het depot van Ath bijvoorbeeld, heeft een bestuurder die van Ath naar Antwerpen rijdt slechts tien minuten de tijd om terug te vertrekken in de andere richting.[\[47\]](#) Dat betekent, dat nauwelijks aangekomen, de bestuurder van plaats moet wisselen en onmiddellijk terug vertrekken. Deze tien minuten zijn geen pauze. De bestuurder en de treinbegeleider moeten een ganse reeks handelingen uitvoeren voordat zij terug vertrekken in de andere richting. Heel dikwijls zijn de tien minuten al voorbij, voordat zij even hebben kunnen verademen. Voor de reizigers heeft dit voor gevolg, buiten het veiligheidsprobleem door het gebrek aan rust, dat wanneer de trein te laat aankwam, hij bijna onvermijdelijk met achterstand zal vertrekken en met nog een groter risico op vertraging, gezien de trein buiten zijn “rijpad” gaat.

Deze maatregelen hebben natuurlijk bijgedragen tot een aanzienlijke verhoging van de productiviteit. Maar een statistische studie heeft aangetoond dat een bestuurder die onderworpen is aan een dagtaak van 9 uren, soms vanaf 3 uur 's morgens, zonder pauze, een trager reactiepatroon vertoont, gaande van ongeveer 0,15 seconde in het begin tot ongeveer 0,50 seconde op het einde van zijn dienst.[\[48\]](#)

Bij de NMBS heeft de bestuurder recht op een pauze tussen twee prestaties en hij heeft eveneens recht op zijn jaarlijkse vakantie- en rustdagen (vermindering van werktijd, inhaaldagen voor de weekends, enz.). Maar zij worden vaak geweigerd bij gebrek aan personeel. Veel bestuurders hebben een belangrijk aantal rustdagen tegoed; een gevolg van het personeeltekort gedurende de vorige jaren. Bovendien worden in heel wat depots de personeelskaders niet aangevuld (of de posten worden bezet door deeltijdse werknemers, stagiaires, enz.). Ondanks de aanwervingen van de jongste jaren, blijven volgens een bestuurder, de gevolgen van het personeelstekort zwaar wegen op de uurroosters: vele overuren, minder rusttijd tussen de reizen, ...[\[49\]](#)

Minder beroepsopleiding

Een belangrijke kwestie is ook die van de beroepsopleiding van de treinbestuurders. In juni 2008 heeft de Europese Commissie België aangemaand om de vorming van de treinbestuurders van 250 dagen te verminderen naar 200 dagen.[\[50\]](#) De statistieken tonen nochtans aan dat het risico van onregelmatige seinoverschrijdingen een stuk hoger ligt bij treinbestuurders met minder dan één jaar ervaring.

De directie heeft eveneens sommige beroepen gefusioneerd. Voordien was een rangeerder verantwoordelijk voor het aanhangen van de wagons. Een andere had de taak om nadien de staat van de wagons te controleren. Als er één in slechte staat was, dan kon hij verbieden om die te laten rijden. Deze taak vereiste een zeer specifieke vorming. Nu oefent de rangeerder zowel de rangeer- als de controletaak uit. Hij kreeg hiervoor een versnelde opleiding. En in sommige gevallen, zoals in de privé, moet de bestuurder zelf de locomotief aanhaken en de controle van zijn treinstel uitvoeren.

Derde tussentijdse conclusie: gebrekkige werkomstandigheden verminderen de veiligheid

Van 1990 tot 2001 is de productiviteit van het personeel van de NMBS, uitgedrukt in totaal verkeer per voltijdse werknemer, verhoogd met 9,3 %. Tussen 2001 en 2005 is zij verhoogd met 21,6 %.[\[51\]](#) Volgens Jos Digneffe, de voorzitter van ACOD-Spoor, is de productiviteit van het personeel van de NMBS-Groep met 39 % gestegen gedurende de jongste jaren.

In 2001 stelde de NMBS nog 41.300 voltijdse werknemers te werk, tegenover 37.150 in 2009. De NMBS-Groep heeft dus gevoelige personeelsverminderingen doorgevoerd. Door de vermindering van de effectieven kon de NMBS 268 miljoen euro besparen[\[52\]](#), maar voor vele beroepen is de werkdruk sterk toegenomen. Dat betekent een gevaar voor de veiligheid van het personeel en de reizigers.

Een beter veiligheidsbeleid is mogelijk

Gianni Tabbone, voorzitter van de website navetteurs.be, schreef één week voor het drama in Buizingen, in samenwerking met enkele spoorwerkers, een brief aan de bevoegde minister (Inge Vervotte). In deze brief wordt gesteld dat winst en openbare dienstverlening onverenigbaar zijn.[\[53\]](#) De pendelaars en de spoorwerkers pleiten voor een openbare spoorwegmaatschappij, die correct functioneert en in dienst van de bevolking. Deze maatschappij moet over de nodige middelen beschikken om vlot en goedkoop openbaar vervoer te verzekeren. De criteria voor een goede werking van de spoorwegmaatschappij zijn de tevredenheid van de reizigers en de veiligheid. De recente regeringen hebben veel geïnvesteerd in prestigieuze projecten: het hogesnelheidsnet (geen openbare dienst)[\[54\]](#) en de stations waar de HST passeert (Brussel-Zuid, Antwerpen en Luik werden omgebouwd tot ware spoorwegpaleizen). Terzelfder tijd werden er 238 kleine stations en 11 lijnen afgeschaft en de noodzakelijke investeringen in veiligheidsvoorzieningen werden niet gedaan.

Dit geeft ons het recht om ernstige vragen te stellen over de prioriteiten van de beheerders van de NMBS-Groep en de bevoegde ministers. Sinds enkele decennia volgen de Belgische politici een politiek van liberalisering en privatisering van de openbare diensten zoals de RTT (nu Belgacom), Sabena (nu SN Brussels Airlines en Virgin), de ASLK (nu Fortis BNP Paribas), Electrabel, De Post, enz. Na de privatisering maken deze diensten miljoenen euros winst op de kap van de Belgische bevolking.[\[55\]](#)

Ook voor de spoorwegen zien de traditionele Belgische politieke partijen (CD&V en Cdh, SP.a en PS, Open VLD en MR) en helaas ook Groen en Ecolo de liberalisering en de privatisering als centrale strategie voor de verdere uitbouw van het spoor.[\[56\]](#) Het is hoog tijd om deze strategie te evalueren. Op het terrein stelt men immers vast dat deze politiek vooral uitmondt in een neerwaartse spiraal van arbeidsvoorwaarden en investeringen in materiaal en veiligheid tussen de verschillende spoorwegoperatoren.

Tijdens de betoging van de Europese spoorbonden op 13 november 2009 in Parijs, viel de delegatie van de Britse spoorwegarbeiders sterk op. Hun leuze was: “Doe vooral niet zoals wij!” Hun voorbeeld moeten wij effectief mijden. De Britse spoorwegen werden in de jaren 1990 geprivatiseerd. De eigendom van de sporen en de infrastructuur zijn overgegaan naar Railtrack, een beursgenoteerde privémaatschappij. Ongeveer 25 verschillende operatoren hielden zich bezig met de activiteit van het spoorwegvervoer. Maar de privésector stelt zich tevreden met het laten rijden van de treinen. Zij investeert niet in materieel en veiligheid, met als gevolg een verouderde staat van het rollend materieel en een gebrek aan onderhoud van de sporen. Resultaat: verschillende ernstige ongevallen (Southall in 1997, Ladbroke Grove in 1999, Hartfield in 2000, Potters Bar in 2002 en de hogesnelheidstrein Pendolino, Londen-Glasgow, op 23 februari 2007).[\[57\]](#)

Toch is een coherente veiligheidspolitiek mogelijk. Dit betekent een prioritaire investering in veiligheidsvoorzieningen, een efficiënte organisatie met uniforme veiligheidsregels en *last but not least* aangepaste arbeidsvoorwaarden.

Michaël Dupuis is spoorwegarbeider.

David Para (david_para@yahoo.com) is licentiaat in de economie en de rechten. Hij is onderzoeker bij IMAST en auteur van “Het goederenvervoer per spoor: een doorlichting van het Belgische beleid”, *Marxistische Studies*, Brussel, 2010, bijlage bij nr. 89 van 2010.

[1] *RTBF Info*, 22 februari 2010.

[2] *RTBF Info*, 25 februari 2010.

[3] Minister van Overheidsbedrijven – NMBS-Groep – Erkende Organisaties, “Veiligheidsinspanningen NMBS-Groep”, p. 5. Volgens dezelfde bron, telt het Belgisch spoorwegnet 10.705 signalen.

[4] Kamer van Volksvertegenwoordigers, Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven, Hoorzitting van de afgevaardigd bestuurders van de NMBS Groep, 22 februari 2010, p. 108.

[5] *Idem*, p. 46.

[6] Wij zullen zien dat er systemen bestaan die een noodstop in werking stellen na het voorbijrijden van een signaal of systemen die een mogelijk voorbijrijden van een signaal anticiperen en die helpen om de snelheid van een trein te regelen voor dat hij het rode signaal bereikt heeft.

[7] Tussenkomen van Minister Inge Vervotte in het debat naar aanleiding van treinramp Buizingen. Commissie voor de Infrastructuur, 22 februari 2010, p. 3.

[8] Zo ontspoorde op 20 januari 2000 in Stokkem een goederentrein met gevaarlijke producten. De bestuurder was op slag dood. Hij was een wissel voorbij gereden met een te hoge snelheid. Het onderzoek wees uit dat de krokodil vóór de wissel, beschadigd was en dus niet het vereiste geluidssignaal had gegeven.

[9] *Le Soir*, “E. Schouppe: Je n’ai pas bradé la sécurité”, 26 februari 2010, p. 1 en p. 2. (Vertaling: “Ik heb de veiligheid niet verkocht.”)

[10] Kamer van Volksvertegenwoordigers, Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven, Hoorzitting van de afgevaardigd bestuurders van de NMBS Groep, 22 februari 2010, p. 46.

[11] *Idem*, p. 26 en 42.

[12] Wikipedia. Zie: http://fr.wikipedia.org/wiki/Transmission_balise-locomotive en <http://nl.wikipedia.org/wiki/Treinbeïnvloeding>.

[13] Voorstelling van de NMBS-Groep, opgemaakt naar aanleiding van het ongeval in Buizingen, p. 42.

[14] Er zijn meerdere versies van de ETCS. In het geval van de ETCS niveau 1 gebeurt de informatieoverdracht door bakens. In het geval van de ETCS niveau 2 gebeurt dit door middel van het systeem GSM-R, een internationaal draadloos communicatiesysteem, specifiek voor de spoorwegsector.

[15] Tussenkomenst van Minister Inge Vervotte in het debat naar aanleiding van treinramp Buizingen, Commissie voor de Infrastructuur, 22 februari 2010, p. 9-10.

[16] *De Morgen*, “Spoorwegtop staat voor kruisverhoor”, 22 februari 2010.

[17] Minister van overheidsbedrijven – NMBS-Groep – Erkende Organisaties, “Veiligheidsinspanningen NMBS-Groep”, p. 5.

[18] Zie de tussenkomenst van Minister Inge Vervotte in het debat naar aanleiding van treinramp Buizingen, Commissie voor de Infrastructuur, 22 februari 2010, p. 3.

[19] *De Morgen*, “Spoorwegtop staat voor kruisverhoor”, 22 februari 2010.

[20] Powerpoint van de NMBS-Groep, naar aanleiding van het ongeval van Buizingen, p. 47.

[21] De interoperabiliteit wordt gedefinieerd als de capaciteit om zonder onderscheid te rijden op gelijk welke sectie van het spoorweganet. Het gaat om de harmonisering van de verschillende bestaande technische spoorwegsystemen in de EU.

[22] Tussenkomenst van Minister Inge Vervotte in het debat naar aanleiding van treinramp Buizingen, Commissie voor de Infrastructuur, 22 februari 2010, p. 5.

[23] Volgens het getuigenis van een spoorweganarbeider in de pers, is een recent vernieuwde locomotief vertrokken vanuit de werkplaats van Mechelen, uitgerust met een totaal nieuw systeem van airconditioning, maar zonder automatisch remsysteem. Dit terwijl de werkplaats 400 automatische remsystemen liggen heeft (*Le Soir*, “Sécurité”, 6 maart 2010). Een woordvoerder van de NMBS bevestigde deze informatie en stelde dat het niet mogelijk is om deze werken uit voeren omdat men niet teveel materieel tegelijk kan immobiliseren. Het zou immers één week duren om een trein uit te rusten met een TBL 1+ systeem (*Le Soir*, “La NMBS laisse des systèmes de freinage inutilisés”, 12 maart 2010; zie ook *De Standaard*, “Remsystemen liggen te roesten”, 12 maart 2010).

[24] Kamer van Volksvertegenwoordigers, Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven, Hoorzitting van de afgevaardigd bestuurders van de NMBS Groep, 22 februari 2010. Het begrip “gedekte risico’s” is vaag, want het is niet gedefinieerd in de tekst.

[25] Minister van Overheidsbedrijven – NMBS-Groep – Erkende Organisaties, “Veiligheidsinspanningen NMBS-Groep”, p. 5.

[26] *Metro*, “De voorstellen voor de verbetering van de veiligheid zullen bestudeerd worden”, 25 februari 2010.

[27] Voor meer informatie, zie D. Para, “Het goederenvervoer per spoor: een doorlichting van het Belgische beleid”, *Marxistische Studies*, Brussel, 2010, bijlage bij nr. 89, 2010, p. 4-10 en C. Goethals, “*Un cas de libéralisation des services publics: analyse des chemins de fer britanniques et perspectives pour la Belgique*”, ULB, Brussel, 2005, p. 27 (Vertaling: “Een geval van liberalisering van de openbare diensten: analyse van de Britse spoorwegen en perspectieven voor België”).

[28] Het degressief tarief is een tarief waarbij de waarde van de prijs daalt in functie van de afstand. Met andere woorden, de prijs per kilometer daalt naarmate het aantal afgelegde kilometers toeneemt.

[29] Wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS, *Belgisch Staatsblad*, 24 juli 1926, gewijzigd door het KB van 14 juni 2004 over de hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur, *Belgisch Staatsblad*, 24 juni 2004.

[30] Richtlijn 91/440/CE van de Raad van 29 juli 1991 met betrekking tot de ontwikkeling van de spoorwegen van de gemeenschap, JOCE, L 237, 24 augustus 1991. Deze verzocht de lidstaten om de situatie van de spoorwegondernemingen te wijzigen op vier punten:

- De financiële toestand saneren om hen competitiever (lees rendabeler) te maken, namelijk door hun schulden af te bouwen.
- Zich onafhankelijk opstellen tegenover de Staat door de invoering een eigen boekhouding.
- De netten openstellen voor ondernemingen uit andere lidstaten actief in sommige sectoren (gecombineerd transport, internationaal goederentransport)
- Het beheer van de spoorweginfrastructuur scheiden van de uitbating van de vervoersdiensten, om zagezegd meer doorzichtigheid te krijgen in het gebruik van de openbare fondsen.

[31] Wet van 21 maart 1991 tot hervorming van sommige overheidsbedrijven, *Belgisch Staatsblad*, 27 maart 1991.

[32] Oorspronkelijk had Karel Vinck, de laatste beheerder van de eengemaakte NMBS, de oprichting van de Holding niet voorzien. Voor hem mocht de structuur van de groep zich beperken tot twee naamloze vennootschappen van publiek recht (de NMBS en wat Infrabel zou worden) en een NV van privaat recht voor het goederenvervoer. Er zou dan geen eenheid van onderneming en van statuut van de spoorwerkers meer bestaan. Na een jaar syndicale strijd werden de regering en de directie van de NMBS verplicht om de Holding te creëren en het eengemaakte karakter van de onderneming en van het statuut te behouden.

[33] De situatie in deze sector komt meer overeen met de 19^e eeuw dan met onze tijd. De NMBS gebruikt onderaannemers, die op hun beurt “zelfstandigen” aannemen, vooral mensen van vreemde afkomst. Deze laatsten hebben geen enkele sociale bescherming en werken meestal 's nachts, zeven dagen op zeven, tot hun contract afloopt. Als zij ziek zijn, laten zij zich vervangen door een familielid of een vriend.

[34] De drie maatschappijen die de NMBS-Groep vormen hebben in 2009 69,4 miljoen euro betaald aan privéconsultants. Bijna 27 miljoen meer dan in 2008. Bij wijze van vergelijking: de Post heeft in 2009 “slechts” 20 miljoen euro uitgegeven aan privéconsultants. Zie *De Morgen*, “Raadgevers factureerden spoorwegmaatschappijen 69,4 miljoen euro in 2009”, 6 maart 2010.

[35] De NV Tucrail behoort voor 75 % toe aan de NMBS en voor 25 % aan de privé. Oorspronkelijk stonden de twee afgevaardigde beheerders van de NMBS, Michel Damar en Etienne Schouppe (CD&V) aan het hoofd. Zij werden opgeschrikt, nadat de krant *De Morgen* een artikel publiceerde dat aantoonde dat Tucrail zijn diensten 20 tot 25 % hoger factureerde aan de NMBS dan de gebruikelijke marktprijzen. Zie: Marc Vandermeir, *SNCB: la faillite du politique*, Brussel, Uitgeverij Labor, 2004, p. 100.

[36] Het doel was “een vennootschap op te richten waarvan de structuur toeliet om soepeler en sneller te werken dan wat de NMBS toestond” (zie www.tucrail.be)

[37] De NMBS Groep ontzegt haar personeelsleden het recht om vrijuit te spreken over het bedrijf. Daarom moeten deze getuigenissen anoniem blijven.

[38] Zie www.strukton.com.

[39] Zie www.colasrail.com.

[40] Bron: Powerpoint van ACOD Spoorwegaarbeiders op de Hoorzitting van de vertegenwoordigers van ACOD Spoor voor de Speciale Commissie: veiligheid op het spoor, 10 maart 2010.

[41] Er is geen pauze per prestatie voorzien, behalve voor de treinen met grensoverschrijdende treinen, waar een pauze van 30 à 45 minuten voorzien is, indien de 8 uren per dag overschreden worden.

[42] Een bestuurder heeft recht op minstens één vrije dag om de acht dagen en acht vrije dagen om de vier weken.

[43] 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.

[44] Bron : brochure van de ACOD-CGSP, *La section CGSP de Charleroi-Sud présente : Gérald Fromont, conducteur SNCB, ex-conducteur de DLC (compagnie privée de chemin de fer), Cargo*, 21 november 2006. De betrokkene ging er vanuit dat de privé per definitie beter georganiseerd zou zijn dan de openbare maatschappij. Hij ging er ook vanuit dat hij meer zou verdienen. Rond dit laatste werd hij al snel teleurgesteld. In plaats van 1.786 euro bij de NMBS, verdiende hij slechts 1.652 euro in de privé (DLC is onderworpen aan het Paritair Comité 226, waarin zich momenteel het nieuwe goederenfiliaal van de NMBS bevindt).

[45] Bron: Powerpoint van ACOD Spoorwegaarbeiders op de Hoorzitting van de vertegenwoordigers van ACOD Spoor voor de Speciale Commissie: veiligheid op het spoor, 10 maart 2010.

[46] Tussenkoms van Minister Inge Vervotte in het debat naar aanleiding van de treinramp in Buizingen. Commissie voor de Infrastructuur, 22 februari 2010, p. 18.

[47] Bron: Powerpoint van ACOD Spoorwegaarbeiders op de Hoorzitting van de vertegenwoordigers van ACOD Spoor voor de Speciale Commissie: veiligheid op het spoor, 10 maart 2010.

[48] Bron: idem. Voegen wij hieraan toe dat de vermoeienis van de uurroosters zwaarder doorweegt met de jaren. De gemiddelde leeftijd van de bestuurders is 40 jaar en 4 maanden. (Bron: Minister van overheidsbedrijven – NMBS-Groep – Erkende Organisaties, “Veiligheidsinspanningen NMBS-Groep”, p. 5).

[49] *Solidair*, “Ik heb dit werk steeds graag gedaan, maar met 50 jaar begint dit te wegen”, 25 februari 2010. Getuigenis van een treinbestuurder van de NMBS.

[50] Minister van overheidsbedrijven – NMBS-Groep – Erkende Organisaties, “Veiligheidsinspanningen NMBS-Groep”, p. 5.

[51] Sociaal akkoord spoorwegen, 2006. Toch stegen gedurende deze periode de reële salarissen van de spoorwegaarbeiders slechts met 9,1 %.

[52] Tussenkomsst van Minister Inge Vervotte in het debat naar aanleiding van de treinramp in Buizingen. Commissie voor de Infrastructuur, 22 februari 2010.

[53] *Solidair*, “Buizingen: geen enkele politieker is verantwoordelijk?”, 25 februari 2010.

[54] België is de eerste Europese Staat die haar hogesnelheidsnet beëindigd heeft.

[55] Voorbeeld: in 2007 heeft Belgacom 958 miljoen euro winst gemaakt, SN Brussels Airlines en Virgin 14,5 miljoen euro, Fortis België 1.700 miljoen euro en Electrabel 2.900 miljoen euro. Samen 5,57 miljard euro winst in één jaar tijd. Geld dat naar private aandeelhouders gaat en uit de zakken van de werknemers en de Belgische burgers komt. Bovendien zijn de geleverde diensten dikwijls niet beter of goedkoper. Het dagblad *Le Soir* besluit in maart 2010 voor de energiesector: “De verbruiker betaalt nochtans meer. De evolutie van de grafische curve voor Brussel leidt tot een zelfde conclusie: het is momenteel onmogelijk om een gunstiger tarief te verkrijgen dan dat van een geregelde markt. De liberalisering blijkt vandaag dus inefficiënt.” (*Le Soir*, “Pourquoi l’ouverture à la concurrence des marchés du gaz et de l’électricité s’est-elle soldée par des hausses de prix?”, 20 maart 2010).

[56] De ministers die de NMBS onder hun bevoegdheid hadden en de liberalisering van het goederenvervoer en het internationaal reizigersvervoer, evenals de opsplitsing van de NMBS in drie afzonderlijke maatschappijen, hebben voorbereid zijn Michel Daerden (PS minister bevoegd voor de NMBS van 1995 tot 1999), Isabelle Durant (Ecolo minister bevoegd voor de NMBS van 1999 tot 2003) en Johan Vande Lanotte (SP.A minister bevoegd voor de NMBS van 2003 tot 2005). De minister die de privatisering van het goederenvervoer heeft doorgevoerd (begin 2010) is Inge Vervotte (CD&V minister bevoegd voor de NMBS van 2007 tot 2010).

[57] C. Goethals, “*Un cas de libéralisation des services publics: analyse des chemins de fer britanniques et perspectives pour la Belgique*”, [Een geval van liberalisering van de openbare diensten: analyse van de Britse spoorwegen en perspectieven voor België], ULB, Brussel, 2005.