

# TREINOPOLY: HET STRATEGISCH SPEL VAN REGERING MICHEL 1

Een filosoof omschreef het ooit als volgt: als een regering een openbare dienst wil privatiseren dan zal ze het bedrijf eerst doen besparen tot niets meer naar behoren functioneert en de mensen kwaad worden. Het plan van de federale regering (Plan Galant) is daar een schoolvoorbeeld van: lees hoe de Belgische spoorwegen langzaam maar zeker worden ontmanteld.



## 3 MILJARD BESPARINGEN!

De volgende 5 jaar moet het spoor zwaar inleveren. Het Plan Galant voorziet 3 miljard euro besparingen: de werkingsmiddelen zullen met 20% verminderen en 6.000 jobs staan op de helling. Tegelijk moet er nog een historische schuld van 4 miljard euro worden afgelost.



## DE FILES ZIJN VANDAAG LANGER DAN OOIET.

Als we dit land weer vlot willen krijgen dan hebben we een sterk en goedkoop spoornet nodig, met een veel ruimer aanbod.



## TICKETS WORDEN STEEDS DUURDER

De NMBS heeft recent al heel wat verkapte tariefverhogingen doorgevoerd (afschaffing kortingskaart grote gezinnen, een dag aan zee, ...). De volgende stap is het invoeren van de zgn. spitstarieven: de ticketprijzen voor een rit tussen 6 en 9 uur en tussen 16 en 19 uur gaan drastisch omhoog.



**DE MEESTE PENDELAARS,** studenten en scholieren hebben geen glijdende werken schooltijden en kunnen de spitsuren niet vermijden: net voor hen de trein duurder maken is onverantwoord en asociaal.



## MINDER STATIONS, MINDER TREINEN

Het Plan Galant schrapt meer dan 800 km aan bestaande treintrajecten. Stopplaatsen verdwijnen, 'niet-rendabele' treinen worden afgeschaft... Vooral de reizigers in zgn. landelijk gebieden zullen zwaar aan mobiliteit inboeten.



**KUNNEN WE NOG VAN EEN 'OPENBARE DIENSTVERLENING' SPREKEN** als die dienstverlening zich overal terugtrekt? De reizigers hebben niet minder maar méér treinen nodig.



## MINDER PERSONEEL, MINDER SERVICE

Voor de regering staat 'moderniseren' gelijk aan 'ontmenselijken': infopunten worden gesloten, loketbedienden worden ingeruild voor ticketautomaten, toegangspoortjes moeten de controle vervangen... ingrepen die door een gebrek aan visie meer nadelen dan voordelen opleveren.



**ALS DE AUTOMATEN DEFECT ZIJN** - wat nu vaak gebeurt - kan je bij niemand meer terecht en moet je in de trein 7 euro extra betalen. En die poortjes: "Totaal onaanvaardbaar" zeggen de reizigers- en consumentenverenigingen.



## IS DE TREIN WEER TE LAAT?

De betrouwbaarheid van het treinverkeer gaat al jaren achteruit. Door de besparingen worden geplande werkzaamheden en investeringen geannuleerd, reservepools (personeel en klaarstaande locomotieven) weggesaneerd en het onderhoud tot een minimum herleid.



## EEN STIPT EN VLOT TREINVERKEER IS PAS MOGELIJK

als de randvoorwaarden vervuld zijn: meer preventief nazicht, meer reserve- en onderhoudspersoneel, nieuwe treinstellen, ...



## TREINEN ZONDER BEGELEIDER

Minister Galant wil het systeem van de 'one man car' invoeren. M.a.w. treinen met maar één personeelslid aan boord: de treinbestuurder. Een deur die niet sluit, iemand die ziek wordt, diefstal, agressie, nood aan informatie... de reiziger moet het maar zelf oplossen.



## STOP DE GELDVERSPILLING

10 jaar geleden werd de spoorwegmaatschappij door de regering opgesplitst in de NMBS (reizigersvervoer) en INFRABEL (infrastructuur). De vergoedingen die de NMBS voor het gebruik van het spoornet aan Infrabel betaalt zijn de hoogste van heel Europa.



## EEN AANFLUITING VAN HET KLIMAATAKKOORD

Op de klimaatconferentie in Parijs beweerde onze regering dat ze maximaal inzet op openbaar vervoer. De realiteit bewijst het tegendeel: drastische besparingen bij het spoor tegenover een jaarlijkse subsidie van 4 miljard euro voor de bedrijfswagens. Wie gelooft deze mensen nog?



## VERDEEL EN HEERS?

De regeringspartijen drijven bewust een wig tussen de reizigers en de spoorbonden. Ze richten al hun pijlen op het personeelsstatuut en rukken de bestaande verworvenheden uit hun context. Zo verdoezelen ze de ware aard van hun besparingsplan, nl. de privatisering van de spoorwegen.

## ZONDER DWARSLIGGERS ZULLEN DE TREINEN NIET MEER RIJDEN

**Alles wijst er op dat het besparingsplan van de regering (Plan Galant) niet bedoeld is om de belangen van de reizigers te dienen of om de toekomst van de Belgische spoorwegen te verzekeren, maar om de privatisering van het spoor voor te bereiden.**

Een private spoorwegmaatschappij organiseert haar diensten niet in functie van de noden van de bevolking maar uitsluitend in functie van de winst. Daarom moet het spoor een openbare dienst blijven. Niet met minder, maar met meer middelen om aan de groeiende noden van een efficiënt en duurzaam mobiliteitsbeleid te voldoen. We zullen dan ook alles in het werk stellen om een verdere afbraak van het spoor te voorkomen: via dialoog als het kan, via acties als het moet.

We danken u voor uw begrip en steun.

ACOD/CGSP  
Spoor-Cheminots  
Fontainasplein 9/11  
1000 Brussel

**ahvw**  
**spoor**  
acod plus punt uit

vakbondsfolder - niet op de openbare weg gooien a.u.b. - Verantwoordelijke uitgever: M. Abdissi, voorzitter ACOD-Spoor, Fontainasplein 9/11, 1000 Brussel.

# TREINOPOLY

## ONTDEK DE GEHEIMEN VAN DE BELGISCHE SPOORWEGEN

[www.treinopoly.be](http://www.treinopoly.be)

**ZONDER TREINBEGELEIDER** komt de veiligheid en het comfort van de reiziger zwaar in het gedrang. In verschillende landen, bv. Denemarken, heeft men het 'one man car'-principe al terug verlaten.

**DUBBELE DIRECTIES, DUBBEL MANAGEMENT, ...** het wordt tijd dat deze verspilling en waanzin stopt door terug te keren naar één maatschappij. Maar de regering kijkt de andere kant uit.

**VERVOER PER SPOOR STOOT 80% MINDER CO<sub>2</sub> UIT** dan het wegvervoer. Een sterk spoor is de beste investering om de opwarming van de aarde tegen te gaan.

**DE BELANGEN VAN DE TREINREIZIGERS** en het personeel sporen samen: dienstverlening en tewerkstelling zijn één en ondeelbaar.