

Nieuwe regering: de trein is eindelijk vertrokken

Nieuws vrijdag 30 oktober 2020

Op 1 oktober 2020 legde de regering De Croo de eed af bij koning Filip. Daarmee heeft de regeringstrein eindelijk het station verlaten na 494 dagen voor een rood sein te hebben staan wachten. Misschien biedt de complexe samenstelling van de regering kansen voor een nieuw elan. Want als dit project niet lukt, valt er te vrezen voor de toekomst van ons land.

Wat zegt het regeerakkoord over de spoorwegen?

Het luik over de spoorwegen in het regeerakkoord oogt op het eerste gezicht positief. Een van de belangrijkste zaken is alvast dat deze regering meteen duidelijk maakt dat ze de NMBS kiest als operator voor het personenvervoer en dit voor het volledige net gedurende de komende tien jaar.

Voor de personeelsleden van de Belgische spoorwegen is dit zeer belangrijk. Dit betekent dat ons bedrijf de tijd heeft om zich aan te passen aan de noden van de reiziger en om de concurrentie aan te gaan met mogelijke concurrentie. De vermelde investeringen moeten zorgen voor een goede infrastructuur en moderne treinen. Het spreekt voor zich dat dit allemaal moet gebeuren met voldoende kwalitatief personeel, dat bovendien werkt in goede arbeidsomstandigheden en met goede arbeidsvoorwaarden.

Andere positieve passages in het regeerakkoord zijn onder meer de investeringen voor de aankoop van nieuw materieel, voor het onderhoud, de vernieuwing en capaciteitsuitbreiding van de infrastructuur. Ook voor de toegankelijkheid van de perrons en de treinen zijn er investeringen vooropgesteld.

Waarvoor moeten we opletten?

Deze zaken ogen positief, maar natuurlijk staan er ook dingen in dit regeerakkoord waarvoor we op onze hoede moeten zijn. Bijvoorbeeld het pilootproject dat, in één vervoersregio en in samenwerking met de gewestelijke instanties, via 'tendering' één operator kan worden aangeduid.

Aandachtig is ook nodig voor het opzet dat er zal bestudeerd worden of het huidige HR-beleid de NMBS voldoende kan voorbereiden om competitief te zijn in overeenstemming met de nieuwe Europese regels. Voor ons moet een HR-beleid vooral oog hebben voor de mensen, het personeel. Een goed personeelsbeleid zorgt voor tevreden werknemers en tevreden werknemers zorgen ervoor dat een bedrijf goede resultaten kan voorleggen. Een win-win operatie dus, veel beleidvoerders vergeten dit soms of missen het vermogen om dit in te zien.

Trendbreuk

We vinden dus een aantal goede zaken terug in het akkoord, maar uiteraard ook een aantal elementen die we nauwlettend in het oog moeten houden. Waakzaamheid blijft geboden.

Toch kunnen we stellen dat dit een trendbreuk is met wat we meemaakten bij de start van de regering Michel-De Wever, nu zes jaar geleden. Daar was de teneur besparen, besparen en nog eens besparen.

Ook voor ons als vakbond zijn er opportuniteiten en uitdagingen. We hebben er namelijk alle belang bij de sociale dialoog op een kordate en correcte manier te voeren. Onze leden en het personeel zijn niet gebaat met een oubollig ideologisch discours waarvan niemand beter wordt. Het is onze verdomde plicht om te zorgen dat we ook na afloop van de periode van tien jaar een bedrijf hebben dat klaar is om ook dan de opdracht van openbare dienstverlening van het personenvervoer binnen te halen.

Ludo Sempels

Regeerakkoord: analyse ACOD Spoor – CGSP Cheminots

- Het spoorwegpersoneel heeft bewezen dat CoViD-19 het treinverkeer niet heeft gestopt terwijl dit in het buitenland wel het geval was. Elders waar het spoorwegnet geliberaliseerd en/of geprivatiseerd is, heeft de overheid spoorwegactiviteiten moeten overnemen om het zorgpersoneel op het werk te krijgen tijdens lockdown-periodes. We raden de regering aan dit in het achterhoofd te houden als gouden tip!
- Het mogelijk opstarten van twee (één in Vlaanderen en één in Wallonië) private pilootprojecten op bepaalde vervoersregio's door middel van een 'tender' lijkt ons een neoliberale stuiptrekking te zijn. Er zijn regeringspartners die blijkbaar nog in de ontkenningfase van een verwerkingsproces zitten. Het besef dat een geliberaliseerde spoorweg geen meerwaarde biedt maar eerder een meerkost is in crisistijden, is nog niet bij iedereen doorgedrongen. We raden de betrokken regeringspartner(s) aan om 'outside the box' te durven denken en te aanvaarden dat lang niet elk liberaal recept gezond is. We zijn er sterk van overtuigd dat de NMBS deze tender zelf zal binnenhalen als primus van de kandidaten. Geloven in eigen kunnen, zou een Belgisch streven moeten zijn. De regering zou een dergelijk streven meer dan ooit moeten ondersteunen.
- Het is dan ook betreurenswaardig dat men door dogmatisch denken en weinig ondernemend inzicht, een unieke kans heeft gemist om een doorgedreven efficiëntiebeweging door te voeren, namelijk de eenmaking van de Belgische Spoorwegen. Deze ingreep is

bovendien een kostenbesparende maatregel. De modewoorden 'efficiëntiebeweging' en 'kostenbesparend' vindt men nochtans terug in het neoliberale woordenboek. CoViD-19 heeft vooral duidelijk gemaakt hoe belangrijk eenheid van commando is. Er is slechts één Vivaldi-partituur die door één orkest en één dirigent wordt gespeeld. Dit leiden we af uit de veelvuldige vermelding van 'samenwerken' en 'samenwerking' in het regeerakkoord. Dat geldt zeker voor een operationele activiteit als de spoorwegen. We refereren graag aan landen als Oostenrijk, Duitsland, en Zwitserland. Deze landen worden vaak opgevoerd als spoorwegvoorbeelden. Waarom dan niet dezelfde spoorwegstructuur opzetten met 'eenheid van commando' als rode draad? Op dit moment is de samenwerking binnen de Belgische spoorwegen tussen de verschillende entiteiten onvoldoende gestroomlijnd in functie van de reizigers en de personeelsleden. We worden vandaag geconfronteerd met drie partituren en drie dirigenten terwijl het personeel zo lang mogelijk volhoudt als één orkest te spelen. Uit respect voor de toehoorder: de reiziger. Politici spreken meer dan ooit over 'eenheid van commando', het is tijd om dit om te zetten in daden.

- Er is een trendbreuk in vergelijking met de vorige regering. Er worden investeringen vooropgesteld in plaats van besparingen zoals de reizigers en het personeel moesten ondergaan onder de vorige regering. De investeringen worden bovendien in functie van acties op lange termijn gepland, wat we alleen maar kunnen toejuichen. Dergelijke spoorwegvisie inzake investeringsbeleid is essentieel.
- Er wordt eindelijk doelgericht gewerkt aan toegankelijke spoorwegen (trein en station) voor andersvaliden en het invoeren van overstapknooppunten in samenwerking met andere mobiliteitspartners.
- Een vereenvoudigd tariefsysteem mag niet vertaald worden in hogere tarieven maar in toegankelijke en klantgerichte tarieven, in de zin van betaalbaarheid en gebruiksvoorwaarden.
- De Belgische spoorwegen zijn bijna even oud als de staat België en waren de eerste op het Europese vasteland. De symboliek hiervan is

oneindig en is het product van generaties pionierswerk. De socio-economische welvaart is er mede dankzij de Belgische spoorwegen gekomen en we zien vandaag in coronatijden dat de geschiedenis zich herhaalt.

- De Belgische spoorwegen kennen geen taalgrenzen en al zeker geen klimaatgrenzen. De toekomst van onze (klein)kinderen hangt meer dan ooit af van de klimaatgerichte aanpak van deze regering. De Belgische spoorwegen en haar personeelsleden nemen deze uitdaging graag aan als locomotief voor een ambitieus klimaatbeleid want ze weten beter dan welk bedrijf ook wat generaties betekenen.
- We kunnen de Vivaldi-partners garanderen dat externe private expertise echt niet noodzakelijk is. Het spoorwegpersoneel is zeer getalenteerd en beschikt over een spoorwegintelligentie die haar gelijke niet kent in de private sector. We verwijzen opnieuw naar het geloof in eigen kunnen. Gezien het begrip 'sociaal overleg' meermaals vermeld wordt in het regeerakkoord, zien we uit naar een snelle ontmoeting met de nieuwe minister van Mobiliteit om hem daarvan te overtuigen en daarin gerust te stellen.