ABVV OPENBARE DIENSTEN

CoViD-19 hield de trein niet tegen: de Belgische spoorwegen bleven sporen

Nieuws dinsdag 1 september 2020

CoViD-19 legde niet alleen de zwakke schakels bloot, maar ook de sterke: de zorgsector, het onderwijs, de gemeentelijke en stadsdiensten, het openbaar vervoer, kortom de openbare diensten die alles in het werk hebben gesteld ten dienste van hun aandeelhouders: de burgers. Terwijl in andere landen regeringen geconfronteerd werden met de gevolgen van hun privatiseringsbeleid bij het spoor, reden de treinen in België onder de noemer "nationaal belang". Met maximaal vermogen!

Op 16 maart werd het treinaanbod aangepast met garanties voor essentiële verplaatsingen zodat de socio-economische activiteiten konden verzekerd worden. Ondanks het schrappen van een 90-tal P-treinen werd 97 procent van het normale aanbod verzekerd. Een week later, op 23 maart, werd er een 'Treindienst van Nationaal Belang' opgestart met een treinaanbod van 75 procent van het aantal beschikbare plaatsen op een normale weekdag zodat er voldoende afstand tussen de reizigers kon bewaard worden. Op vraag van ziekenhuizen werden bepaalde treinen gegarandeerd zodat het zorgpersoneel kon rekenen op vervoer.

Al op 4 mei werd de volledige treindienst hervat met uitzondering van een deel van de P-treinen van en naar Brussel. Het zomeraanbod werd dan weer verruimd met toeristentreinen naar de kust, pret- en recreatieparken. De kusttreinen kregen dan weer felle kritiek van kustburgemeesters die al te gemakkelijk lokale (strand)problemen ten laste legden van de Belgische spoorwegen. Kritiek op het spoor is altijd de perfecte bliksemafleider geweest voor politieke opportunisten. Het ware beter geweest dat deze burgemeesters contact hadden opgenomen met hun partijgenoten in de Vlaamse en federale regering. De NMBS voert politieke akkoorden uit.

Hoe zat het in het buitenland?

Als we even naar het buitenland kijken, zien we grote verschillen wat betreft het treinverkeer. In Nederland was er slechts 20 procent treinaanbod tot eind april en werd het normale transportplan pas begin juni heropgestart. Ook in Frankrijk was het treinverkeer regionaal zeer verschillend en beperkt, gemiddeld van 15 tot 35 procent, en werd het normale transportplan terug opgestart eind juni. Zelfs spoorwegvoorbeeld bij uitstek Oostenrijk kende een beperkt treinaanbod, daar werden de normale spoorwegactiviteiten herstart op 11 mei. Ook het internationale treinverkeer (Thalys, Eurostar) kwam nagenoeg tot stilstand (20 procent reed tot de zomer, zomeraanbod 50 procent).

De Belgische spoorwegen hebben op Europees niveau een visitekaart afgeleverd die gezien mag worden. Het spreekt voor zich dat dit enkel en alleen kon dankzij de inzet van het personeel op alle fronten. De flexibele houding van het spoorwegpersoneel ging heel ver. Niet-schoonmaakpersoneel ging de trein op om handgrepen, tafeltjes, zetelleuningen enz. te reinigen tijdens de treinrit.

Terwijl de Europese transportvakbond (ETF – European Transport Workers' Federation) overlegmomenten organiseerde via videoconferencing en de maatregelen van alle landen coördineerde voor de verschillende spoorvakbonden, was het Europees spoorbeleid nergens te bespeuren. Er was geen Europees corona-actieplan voor het spoor. Zeer merkwaardig gezien sommige Europese fracties steeds promo voeren voor liberaliseringen en privatiseringen. Blijkbaar werd ervan uitgegaan dat de privé het wel zou regelen. Dat de Britse premier de spoorwegen tijdelijk moest nationaliseren om zorgverleners naar het ziekenhuis te krijgen, werd blijkbaar niet opgemerkt…

Zet de politiek woorden om in daden?

Op 8 juli werd er een hoorzitting georganiseerd in de Kamer om de coronamaatregelen bij het spoor onder de loep te nemen. Eén constante viel op: alle politieke fracties waren lovend over de inzet van het personeel. De vraag is echter wat dit waard is.

De Belgische spoorwegen wachten reeds decennia op een nieuw beheerscontract. Het toewijzen van een 'direct award' aan de NMBS als exclusieve spoorwegvervoerder in aanloop van de liberalisering wordt op de lange baan geschoven. De federale regering aarzelt om de inspanningen van het spoorwegpersoneel te belonen en de spoorwegen te erkennen als het meest veilige, duurzame, comfortabele en inclusieve vervoermiddel. Ook tijdens de ongeziene crisis die we de jongste maanden moeten ondergaan.

Het aanduiden van een nieuwe CEO bij Infrabel ging daarentegen veel sneller. Deze regering beseft nog steeds niet dat de Belgische spoorwegen nood hebben aan eenheid van commando om eindelijk efficiënt en kostenbesparend te kunnen werken. Viroloog Marc Van Ranst, zelf overtuigd treinreiziger, gebruikte onlangs de metafoor van een orkest met verschillende dirigenten om de besluiteloosheid en de communicatieve kakofonie van de verschillende overheden te benadrukken. Trouwe lezers weten dat we als spoorvakbond diezelfde metafoor meermaals hebben gebruikt om onze spoorwegstructuur aan te klagen.

Zouden een gezamenlijke bestelling en logistieke verdeling van mondmaskers en ander schoonmaak- en veiligheidsmateriaal voor alle spoorwegmensen (NMBS, Infrabel, HR Rail) niet efficiënter en goedkoper geweest zijn? Zeker op een 'vrije markt' waar woekerprijzen werden gehanteerd en bedrijven tegen elkaar werden opgezet om groteske winsten te incasseren? Die vraag werd op de hoorzitting in de Kamer niet gesteld.

Günther Blauwens