

Digitalisering bij de Belgische spoorwegen: een vloek of een zegen?

Nieuws donderdag 1 april 2021

De digitalisering van onze maatschappij is al decennia in volle opmars. Of we het nu leuk vinden of niet, informatica beheerst ons leven, zowel privé als professioneel en zeker in tijden van CoViD-19. Ook bij de spoorwegen worden we geconfronteerd met de evolutie van de informatica.

Terwijl de spoorwegen in de 19^e eeuw mee de industriële revolutie hebben getrokken, worden ze nu zelf ondergeschikt aan de digitale revolutie. In de eerste golf werd de dactylo-administratie type-gewijs omgezet in een pc-administratie. Wie herinnert zich nog het Cesare-project bij de spoorwegen? De gepensioneerden onder jullie zullen wellicht een vinger opsteken. Ondertussen zijn we na verschillende golven – zeg maar tsunami's – omgevormd tot een digitale spoorweg in alle operationele specialiteiten: seininrichting, het rollend materieel, de verkoop, veiligheidsprocedures beweging... Zelfs de verlofaanvragen gebeuren elektronisch dezer dagen. De papieren P-formulieren van weleer hebben lang weerstand geboden, maar ook zij moesten het onderspit delven.

Dienstverlening als slachtoffer

Maar al dat informaticageweld heeft natuurlijk donkere kanten. In de vorige editie hadden we het uitgebreid over de sluiting van loketten in 44 stations en de aanpassing van de openingsuren in 37 andere stations. Vanaf 1 maart is dit in voege met een aantal overgangsmaatregelen (lees op deze bladzijden ook over de actie die we voerden).

Inzake openbare dienstverlening en tewerkstelling strookt dit niet met onze syndicale principes: een toegankelijke dienstverlening en gegarandeerde tewerkstelling. En beide maximaal.

Hoewel de verkoop aan het loket inderdaad daalt, blijft een groot deel van onze reizigers en klanten gehecht aan zijn of haar loket.

Op naar een nieuwe beheersovereenkomst

Het 'publieke dienstencontract' (vroeger beheerscontract) dat moet worden afgesloten tussen de NMBS en de voogdijoverheid zal daarom meer dan ooit belangrijk zijn. We hebben trouwens een duidelijke boodschap overgemaakt aan de minister van Mobiliteit en vice-premier Gilkinet tijdens ons onderhoud op 2 maart: meer spoorwegpersoneel in de stations. We maakten van deze gelegenheid gebruik om het station Genk als voorbeeld te stellen. Daar was tot een aantal maanden geleden niemand meer aanwezig. De ACOD is dit steeds blijven aankaarten met als resultaat dat er opnieuw stationspersoneel aanwezig is, tot ieders tevredenheid. Die win-winsituatie moeten we doortrekken naar andere plaatsen waar er nood is aan aanwezigheid van spoorwegpersoneel.

Gevolgen voor de vakbondswerking

De intrede van de informatica heeft ook gevolgen gehad op het vlak van bescherming van de privacy. Met de wet van 8 december 1992 werd terecht de aanzet gegeven om de burgers te beschermen tegen misbruik van hun gegevens.

Ondertussen zijn we bijna 30 jaar later en is de regelgeving enorm gewijzigd. In die mate zelfs dat een vereniging, een vakbond en, jazeker, zelfs als overheid (denk maar aan de vaccinatiecampagne) op de limieten van de wetgeving botst.

Ook voor ons als vakbond heeft dit gevolgen. De transfer van gegevens van de Spoorwegen naar de vakbond wordt geherdefinieerd waardoor onze leden wellicht in de toekomst bij adreswijziging dit zelf moeten melden aan de administratie. We komen hier later ongetwijfeld op terug.

Ludo Sempels