

Hoog tijd om het spoor te hervormen, mét personeelsinkrimping!

Nieuws donderdag 31 oktober 2024

De regeringsonderhandelingen zijn volop bezig en het spoor is ongetwijfeld een van de hete hangijzers in de onderhandelingsgesprekken. We voelen ons verplicht deskundig spoorwegadvies over te maken aan de politieke tenoren die de nachtelijke onderhandelingen voeren.

Het mag wel eens stoppen met het spoor te pas en onpas te gebruiken voor politieke dogma's en postjes. De reizigers en het personeel verdienen beter. De politieke partijen die vooral investeren in bedrijfs- en salariswagens en regionale luchthavens moeten maar eens hun gezond verstand aanspreken. Dat is niet te veel gevraagd.

De regel van drie

De voorbije weken hebben we als vakbond van een openbare dienst moeten pleiten voor het tijdelijk pauzeren van de uitbreiding van de openbare dienst. Het is een keer iets anders en vooral tegennatuurlijk. De reden hiervoor is het ontbreken van drie essentiële voorwaarden om die uitbreiding van het aanbod te realiseren: voldoende personeel, betrouwbaar en voldoende materieel en de nodige capaciteit op het spoorwegnet. Deze drie voorwaarden kunnen na jaren van besparingen niet zomaar ingewilligd worden. De criticasters die jarenlang deze besparingen hebben doorgevoerd bij het spoor, moeten nu vooral zwijgen uit elementaire beleefdheid en stilletjes in de hoek staan.

Partners in rail

De perceptie dat wij enkel de minister viseren als onrealistisch en naïef is niet geheel terecht. We stellen ons evenveel vragen bij het management van NMBS en Infrabel. Beide spoorwegentiteiten hebben niet alleen afzonderlijk met de minister onderhandeld over hun openbare dienstcontract en performantiecontract, ze hebben bovenal niet voldoende met elkaar afgetoetst of hun eigen ambities overeenkomen met wat mogelijk en niet mogelijk is als 'partners in rail'.

NMBS en Infrabel vormen nochtans samen met HR Rail de Belgische Spoorwegen die in 2026 honderd jaar zullen bestaan en sinds 1835 dé sociaaleconomische motor van dit land zijn als allereerste spoorwegbedrijf op het Europese vasteland. Een Belgisch kroonjuweel dat door (extreem)rechtse partijen blijkbaar gerust mag verkocht worden aan buitenlandse 'investeringsmaatschappijen' zoals traditieclubs in de voetballerij het vandaag ondervinden.

Liberaliseren, regionaliseren, privatiseren.

Het lijkt er sterk op dat enkel het personeel dat elke dag het verschil maakt op het terrein beseft dat er moet samengewerkt worden om de reizigers een kwaliteitsvolle dienstverlening te garanderen. De CEO's, directiecomités en de verschillende raden van bestuur praten niet of onvoldoende met elkaar. Ze zijn elk met

hun eigen boetiek bezig zonder besef van de realiteit en hun voornaamste opdracht: een klantgerichte openbare dienstverlening per spoor met aandacht voor iedereen, ook voor mensen die mobiel en digitaal met drempels geconfronteerd worden.

Oostenrijks model?

Het opnieuw samenbrengen van NMBS en Infrabel tot één spoorwegbedrijf is helaas niet mogelijk door de politieke bekrompenheid en de koppigheid om fouten uit het verleden niet toe te geven. Toch is er een oplossing om dergelijke fratsen op kap van het personeel en de reizigers te corrigeren: kiezen voor het Oostenrijkse model, namelijk een holding met één CEO die de operationele spoorwegstrategie bepaalt over de NMBS en Infrabel heen. Met slechts één directiecomité en één raad van bestuur. Kortom, eenheid in commando. Eén CEO die rechtstreeks met de minister onderhandelt en afspraken maakt - en nakomt - over de dienstverlening.

Dat geeft is niet alleen efficiëntiewinst in middelen en mensen (in dit geval een besparing op CEO's, directeurs, managers en politieke postjes) maar is bovenal kostenbesparend op financieel vlak. In managementjargon wordt dit kostenbewust, efficiëntie verbeterend en rendement-verhogend genoemd.

Nederlands model?

De Oostenrijkse spoorwegen zijn vandaag de trendsetters voor Europees spoorwegvervoer. Er wordt in nota bene meer geïnvesteerd in de spoorweginfrastructuur dan bij ons in het geheel van het spoor.

De rechtse politieke tenoren denken zonder twijfel eerder aan het Nederlands model, een volledige splitsing tussen infrastructuurbeheerder en spoorvervoerder. Zonder een verbindend element als HR Rail. Dat dit een verdere operationele verslechtering van het spoorvervoer doorzet is niet van tel, het gaat immers over een politieke ideologie: neoliberalisme met een nationalistisch sausje erbovenop.

Dit scenario zal bovendien een vernietigende impact hebben op het sociaal weefsel bij het spoor. Alles wordt dan in vraag gesteld: ons statuut, de KGV en sociale solidariteit, verkeersvoordelen, barema's en andere sociale en financiële verworvenheden die we vandaag kennen. Dan hebben we het nog niet over de pensioenvoorwaarden van al het spoorwegpersoneel, inderdaad, niet alleen de mediagenieke pensioentantièmes van het rijdend personeel.

De grote verdwijntruc is zeker geen fictie meer. Hoor ik daar iemand in volle euforie "alea iacta est" roepen?

Günther Blauwens