

Afremmer

Nieuws dinsdag 1 oktober 2024

De regeringsonderhandelingen verlopen als een ‘boemeltrein’ of, met de nodige dramatiek, zijn op ‘een dood spoor’ beland. De formateur is het spoor bijster. Zelfs onze dierbare collega’s van sector overheidsdiensten (Vlaams) konden in de vorige Tribune de verleiding niet weerstaan om het over ‘sporenbeleid’ te hebben, een ‘sporenbeleid’ waarvan de ‘ziekteregeling al ontspoord’ is. Iedereen heeft tegenwoordig de mond vol van spoorwegjargon. We begrijpen dat, niets beter dan een verwijzing naar het spoor om iets te duiden. De woordenschat van het spoor overtreft nog steeds die van NASA. Breedspoor.

ACOD Spoor zet de puntjes op de ‘i’, in de hoop een bank vooruit en een kus van de juf te krijgen. Want spoorwegjargon is onze specialiteit. Meer nog, wij gaan literair met een verwijzing naar het meesterwerk van Johan Daisne: de ambitieuze uitbreiding van het transportplan is de voorspelde ‘trein der traagheid’. Als dat geen eerste klas is.

Wat we reeds bij de ondertekening van de twee beheerscontracten (openbaredienst-contract NMBS en performatiecontract Infrabel) door de CEO’s en de premier in december 2022 voorspelden, werd bevestigd. De uitbreiding van het transportplan is niet realistisch en kan voorlopig niet uitgevoerd worden. Dat is geen schande, dat is het logisch gevolg van opgelegde besparingen die we vooral in de schoot van de Zweedse regering mogen plaatsen. De investeringen van de regering Vivaldi waren een inhaalbeweging, onvoldoende om volop door te zetten. De uitbreiding van het transportplan is op een wachtspoor beland. Met een rood stopsein.

Het zou pas een schande geweest zijn, moest het transportplan wel uitgebreid worden, wetende dat dit onmogelijk kan verwezenlijkt worden. Dat zou bijzonder weinig correct geweest zijn tegenover onze reizigers én het uitvoerend personeel. Tijdens onze onderhandelingen rond het Protocol van Sociaal Akkoord werd immers vastgelegd dat een uitbreiding van het transportplan niet mogelijk is bij personeelsgebrek. Mijn opleider bij het spoor zei me dertig jaar geleden al, “een dienstverlening beloven die je niet kan waarmaken, is een slechte dienstverlening”. Wees geen zandstrooier.

De politieke tenoren laten ondertussen van zich horen. De investerende politici zijn misnoegd omdat beloftes niet werden nagekomen, de besparende politici hekelen dan weer de verslechterde dienstverlening bij het spoor, zonder enige schaamte of moreel besef. Een tegenspoor vol met dwarsliggers en knipperende lichten. Een tegenspoor is trouwens typisch Belgisch.

Maar we wijzen niet alleen naar de politici die beloven wat ze niet kunnen waarmaken of besparen om doelbewust een openbare dienst af te breken, ook de NMBS en Infrabel moeten zich samen in een treinwagon vis-à-vis opstellen en dringend opteren voor eenzelfde koersbord. In dubbeltractie.

Zowel de NMBS als Infrabel hebben in 2022 afzonderlijk hun beheerscontracten onderhandeld met het kabinet van de minister. In december 2023 verklaarde de CEO van de NMBS in het parlement dat het spoornet van Infrabel drukker is geworden met gevolgen voor de stiptheid en het NMBS-aanbod. De CEO van Infrabel verklaarde enkele dagen later in de krant dat de komende jaren veel werken uitgevoerd zullen worden en dat de NMBS het treinaanbod fors opschroeft wat druk op het systeem zet. Men noemt dit een communicatieve wisseltong in de wisselstraat. Zonder buffer.

Is er een koppeling geweest tussen NMBS en Infrabel tijdens de rageringen met het kabinet? Heeft het kabinet zelf eens gekoppeld bij de NMBS en Infrabel of de ambities überhaupt waargemaakt en het risico op miszending vermeden kon worden? Of stond het sein bij vertrek reeds op groen

Dubbelspoor is altijd beter dan enkelspoor.

Günther Blauwens