Contributed by Correspondent
maandag, 11 oktober 2010 - Last Updated maandag, 11 oktober 2010



Op 1 januari werd de goederenpoot van de NMBS afgesplitst in een apart filiaal. De cargo activiteit van de NMBS is zelfs bij een economisch herstel verlieslatend. Omdat volgens de Europese wetmatigheid het goederenverkeer per spoor kostendekkend moet werken, vormt dit voor NMBS-baas De Scheemaecker de ideale gelegenheid om het personeel het mes op de keel te zetten. Gedurende de voorbije tien maanden weigerde hij elk serieus gesprek over het sociale luik van cargo. Hij wil vooral het personeel en de statutaire arbeidsvoorwaarden losweken van de rest van de NMBS-Groep en zo de invloed van de spoorvakbonden breken.

In het sociaal overleg binnen de nationale paritaire commissie stuiten de spoorvakbonden ook op onwil van de bazen: zo wordt door hen het cargodossier gekoppeld aan andere beslissingen die reeds lang moesten worden genomen. Zo moet het spoorpersoneel nog steeds een diabolotoeslag betalen om in Zaventem luchthaven te geraken. Ook het dossier premies werd gekoppeld aan een akkoord over cargo.

De spoorbazen passen bewust de verrottingsstrategie toe.Zo op vlak van personeelstekorten werd in vorige cao de belofte gedaan van 20% aanwervingen van laaggeschoolden. Er is in sommige knelpuntberoepen dan ook een enorme achterstand van verlof en compensatiedagen.

Ook voor de reizigers is onheil in aantocht. In de vakantieperiode vaardigde de NMBS de maatregel uit dat wie een treinkaartje aan een loket wil kopen, een assistentietoeslag moet betalen. Kort daarna circuleerde een lijst van loketten die zouden worden gesloten of waarvan de openingstijden zouden worden beperkt. Telkens wanneer de vakbonden dit naar buiten brengen, wordt de jacht ingezet op het perslek en wordt uitgebazuind dat het slechts om een studie gaat.

De bazen proberen ook bewust de vakbonden tegen mekaar uit te spelen: sommige saneringsmaatregelen hebben een andere impact in Wallonie dan in Vlaanderen wat ertoe leidt dat ACOD-Spoor inhoudelijke voorstellen voor cargo lanceert waar CGSP-Cheminot niet wil achter staan. ACV-Transcom wordt onder druk gezet door CD&V om niet samen op te roepen voor de 24-urenstaking van maandag 18 oktober.

En dan is er nog de onafhankelijke vakbond van treinpersoneel OVS dat uit profilieringsdrang warm en koud blaast. De hartverwarmende Europese betoging van 29 september heeft de te volgen

strategie aangegeven: samen voorwaarts. Op 11 oktober informeren en mobiliseren om op 18 oktober samen te ageren.