

ACOD "SPOOR" zegt "het is genoeg geweest"!!

Contributed by Wilfried Bogaert, Jos Digneffe

zondag, 23 oktober 2011 - Last Updated maandag, 24 oktober 2011



Dinsdag 18 oktober nam de raad van bestuur van de NMBS de beslissing om 193 treinen af te schaffen vanaf december 2012. Het gaat om een besparingsbedrag van 13 miljoen euro tegen 2015 waarbij 2.800 reizigers betrokken zouden zijn. De NMBS tracht dit besparingsplan, dat neerkomt op een vermindering van het aanbod tot 1,91 procent te verantwoorden op basis van de maximale bezetting van de treinen. Dit plan kadert ook in een ruimer bedrijfsplan dat tegen 2015 naar 100 miljoen euro besparingen moet leiden. We publiceren hieronder een persbericht van Wilfried Bogaert, Gewestelijke Bestendig Afgevaardigde ACOD Spoor Gewest Mechelen en twee persberichten van Jos Digneffe, voorzitter ACOD Spoor, als reactie op deze beslissing. (SAP-Web)

ACOD "SPOOR" zegt " het is genoeg geweest"!!

Een paar dagen geleden heeft het VBO in een mededeling het resultaat van haar studie over de werking van de NMBS-groep bekendgemaakt. Ongenuanceerd klaagt het verbond het heersende wanbeleid aan, stelt het een vermageringskuur voor en stigmatiseert het bovendien de werknemers. Zo werpt het VBO zich op als enige instantie die zich bekommert om het feit dat het overheidsgeld dat wordt besteed en vindt het de deugden van de budgetaire orthodoxie opnieuw uit. Wat een lef!

Terwijl het wettelijke belastingpercentage in België 33,99% bedraagt, betalen de 550 grootste ondernemingen van het land gemiddeld slechts 0,57% belastingen, dankzij mechanismes waarmee ze de belastingen kunnen omzeilen, terwijl ze gelijktijdig enorme winsten boeken en de aandeelhouders nauwelijks worden belast.

Het is een feit dat arbeid alsmaar meer bijdraagt aan de fiscale inkomsten en het kapitaal steeds vaker ontsnapt aan belastingheffing.

De cijfers, die worden gehanteerd om een vergelijking te maken tussen de NMBS en de Zwitserse en Nederlandse spoorwegen, en waarop deze studie haar bespiegeling baseert, zijn economisch gesproken helemaal niet gegrond. Hier worden zelfs geen appels met peren vergeleken, maar wel kersen met watermeloenen. Waarom?

De landen en de spoorwegnetten zijn qua omvang misschien wel vergelijkbaar, maar de organisatie, de structuur en de financiering ervan zijn daarentegen heel verschillend.

Zwitserland en Nederland tellen minder voltijdse equivalenten dan de NMBS-groep, enerzijds omdat activiteiten geëxternaliseerd, in filiaal en ondergebracht of geprivatiseerd zijn en anderzijds omdat deze landen zwaar hebben geïnvesteerd in de spoorwegen, onder andere om hun infrastructuur te vernieuwen.

Wat maakt dat de Zwitserse en Nederlandse spoorweginfrastructuur hooguit 20 jaar oud is, terwijl die van de NMBS verouderd is en bovendien aan onderfinanciering lijdt (zo zijn bepaalde bovenleidingen meer dan 60 jaar oud)! Dit vergt dan ook meer onderhoud en herstellingen.

Het valt dan ook gemakkelijk te begrijpen dat in het geval van Zwitserland en Nederland, waar de onderhoudsactiviteiten buiten de spoorwegonderneming zijn uitbesteed, deze activiteiten niet worden meegerekend om het aantal VTE te bepalen. Daarnaast vragen moderne installatie minder

onderhoud.

Uit een recente door het VBO verholde – studie van een Zwitsers studiebureau blijkt dat constante investeringen van het allergrootste belang zijn om de spoorwegen doeltreffend te houden. De NMBS-groep wordt dan ook aanbevolen om zijn doelstellingen op dit vlak te blijven nastreven.

Het VBO doet niet meer dan de oude recepten van het liberalisme op te rakelen. Begin de jaren 80 hebben die onder de leiding van Herman de Croo geleid tot minder investeringen en het wegvallen van duizenden arbeidsplaatsen.

Achter deze realiteit schuilt de studie van Rudi Thomaes, die deze sombere plannen alleen maar koestert en volledige activiteitendomeinen van de NMBS-groep naar de privésector verwijst.

Welnu, als de NMBS-groep vandaag het hoofd moet bieden aan financiële moeilijkheden, dan is dat ook omdat ze wordt opgeslokt door de logica van de privésector: vaak nutteloos een beroep doen op consultancybureaus, wat buitensporig veel geld kost, gelijkschakeling met het managementloon van de privésector, een twijfelachtige strategische keuze van dat zelfde management, onderhoudswerken overwegend tegen marktprijs, Kortom, allemaal vampiers die zich voeden met het bloed van de NMBS en zijn personeel.

Uiteraard is de financiële toestand van de NMBS zorgwekkend en dienen schikkingen te worden getroffen om het budgettaire evenwicht te herstellen.

Met dit feit voor ogen houdt ACOD Spoor staande dat het personeelsstatuut het enige instrument is om in de schoot van de NMBS-groep kwalitatieve werkgelegenheid te behouden en gelijktijdig de belangen van deze groep te vrijwaren.

ACOD-Spoor verzet zich met kracht tegen de besparingsmaatregelen, die de NMBS overweegt.

De opties, die zijn weerhouden, zoals minder treinen, loketten of stations, zijn een nieuwe belediging aan het adres van de gebruikers, die reeds inleveren op het vlak van de dienstverlening omdat er niet voldoende zitplaatsen zijn, treinen wegvallen en er natuurlijk ook vertragingen zijn.

Dit alles is niet alleen het gevolg van ongrijpbare factoren of het resultaat van een ongelukkige samenloop van omstandigheden. Neen, het toont in de eerste plaats aan hoe onbekwaam het management - dat de budgettaire keuzes heeft gemaakt eigenlijk wel is.

De realiteit op het terrein dwingt de NMBS tot moedige concrete investeringen, zowel om te vernieuwen als om het materiaal en de infrastructuur te onderhouden, zonder daarbij het absolute veiligheidsaspect uit het oog te verliezen.

Vandaag reageert de NMBS ongerijmd op deze schokkende realiteit door diensten af te schaffen of in te krimpen. Deze optie vraagt des te meer om opheldering daar het aantal reizigers regelmatig blijft toenemen.

In dergelijke omstandigheden zou om het even welke onderneming bekijken welke maatregelen moeten worden ingevoerd om de capaciteit van het spoorwegaanbod te verhogen. Maar niet de NMBS!

De belangrijkste doodgraver, de gedelegeerd bestuurder Marc Descheemaeker, stelt zijn Raad van Bestuur voor om het aanbod drastisch te verminderen om zo de financiële putten te kunnen vullen, die hij met zijn rampzalige beheer heeft gegraven.

De formule die hij naar voren schuift kadert perfect in het schema van het basisliberalisme: de openbare dienst ontmantelen ten koste van de gebruikers en de werknemers ervan.

ACOD "SPOOR" zegt "het is genoeg geweest"!!

Contributed by Wilfried Bogaert, Jos Digneffe

zondag, 23 oktober 2011 - Last Updated maandag, 24 oktober 2011

De beste besparing, die de NMBS kan doorvoeren, is deze even onbekwame als spilzieke big manager aan de deur zetten!

Onbekwaam want als miserabele beheerder heeft hij niet meer gedaan dan de onderneming met nog meer schulden op te zadelen, door te sjoemelen om B-Logistics op te richten, een filiaal van privaat recht, belast met het goederenverkeer.

Terloops gezegd, verkeert dit filiaal evenmin in goede gezondheid.

Spilziek, gelet op zijn torenhoge bezoldigingen, die omgekeerd evenredig zijn met de bedrijfsresultaten..

Het ligt voor de hand dat wanneer het treinenaanbod wordt verminderd ook het aantal vertragingen afneemt...

Wij herhalen dat we onverminderd gehecht blijven aan het behoud en de organisatie van een kwalitatieve openbare dienstverlening aan alle burgers. De openbare dienstverlening kan niet hand in hand gaan met minder lijnen, minder treinen, sluiting van stations en of loketten.

Evenmin kan een goede openbare dienst bestaan zonder voldoende personeelsleden om deze dienst te verzekeren.

Bovendien komen door deze sluitingen gebouwen leeg te staan, wat de deur opent voor verloedering en geenszins bijdraagt tot een sterker veiligheidsgevoel.

ACOD Spoor verzet zich dan ook krachtig tegen het feit dat maatregelen worden toegepast, die enerzijds leiden tot minder diensten en anderzijds tot het verdwijnen van arbeidsplaatsen.

Want volgens onze ramingen gaan met de maatregelen van de NMBS-operator alleen al honderden arbeidsplaatsen verloren bij het begeleidingspersoneel, de bestuurders in de werkplaatsen,.....

En dit zonder het geringste sociale overleg of in het beste geval een schipperende sociale dialoog, aangezien de directie nog maar een paar weken geleden op onze gerechtvaardigde vragen heeft geantwoord dat het slechts om geruchten gaat en nog geen enkele concrete maatregel wordt overwogen.

Een voorbeeld: als er al automaten worden besteld, dan is dat met de bedoeling om toestellen te vervangen die versleten of kapot zijn.

Evenzo wordt evenmin overwogen om stations te sluiten...

WIJ WEIGEREN DAT DE GEBRUIKERS EN HET SPOORWEGPERSONEEL EENS TE MEER HET

GELAG MOETEN BETALEN !

Met vriendelijke groeten,

Bogaert Wilfried

Gewestelijke Bestendig Afgevaardigde

ACOD Spoor Gewest Mechelen

Déjà vu

Het nu voorliggende herstructureringsplan inzake reizigersvervoer en het daaraan gekoppelde banenverlies bij de NMBS geeft mij een "déjà-vu gevoel".

Nog niet zo lang geleden, 4 jaar om precies te zijn, werd iedereen opgetrommeld om zich te buigen over de wel erg preciaire financiële toestand van B-CARGO, nu omgedoopt tot B-logistics (de goederentak van de NMBS). De toestand was ronduit slecht, maar mits enkele goed doordachte maatregelen zou alles binnen een tijdspanne van pakweg twee jaar weer op de rails staan.

Er werd uitgegaan van drie scenario's (slecht, goed, beste).

Er werden maatregelen bekeken die bestonden uit het verwerven van nieuwe inkomsten (via allerlei prognoses), schattingen en helaas vooral wishfull-thinking.

Natuurlijk was er ook het luik besparingen. Dat voorzag het afstoten van onrendabele goederentreinen en vooral en "vanzelfsprekend", het afschaffen van vele spoorwegjobs.

Vandaag 4 jaar later gaat het met de NV-Logistics nog altijd van kwaad naar erger, vooral door verkeerde beleidskeuzes. Er is een spaarpot van 135 miljoen publieke middelen (inderdaad geld van u en mij) waaruit dagelijks bijna onbeperkt kan geput worden. De pot past helaas niet in de put, een bodemloze put.

Vandaag ligt er een plan op tafel dat de resultaten van het reizigersvervoer per trein en alles wat daaraan gelinkt kan worden (de openbare dienstverlening dus) wil herstructureren.

Opnieuw gaat het om een plan dat uitgaat van meerdere scenario's (slecht, middelmatig, goed, zeer goed).

Opnieuw zijn de opbrengsten die moeten gegenereerd worden niet echt gedefinieerd en wordt er uitgegaan van prognoses en opnieuw héél véél wishfull-thinking.

Opnieuw zijn het alléén de besparingen die niets aan duidelijkheid overlaten: Per dag 171 (daarna 193) treinen minder en een afbouw van de tewerkstelling met 1000 eenheden aan het spoor.

De geschiedenis herhaalt zich voor onze ogen, het vervolg laat zich dan ook makkelijk raden.

Alléén de vooropgestelde meerinkomsten, waarvan sommigen ronduit niet realiseerbaar zijn, worden niet verwezenlijkt en het nagestreefde zakencijfer wordt niet gehaald.

Ondertussen is natuurlijk wel een flink stuk uit de openbare dienstverlening weggesmolten als sneeuw voor de zon en zijn een hoop goede en nuttige werkkrachten hun job voor altijd kwijt.

Laten we even vooruit kijken. 2015 : Nieuw overleg! Een laatste reeks besparingen dringen zich op.

Er wordt opnieuw een lijst opgesteld van opportuniteiten die voor meer opbrengsten zouden moeten zorgen. Ook zal het opnieuw noodzakelijk zijn om de volgende laag (zij die nu de dans net ontsprongen) treinen af te schaffen. En natuurlijk zal ook het personeel redelijkerwijs, voor de zoveelste keer, zijn deel van de inspanningen moeten leveren.

ACOD "SPOOR" zegt "het is genoeg geweest"!!

Contributed by Wilfried Bogaert, Jos Digneffe

zondag, 23 oktober 2011 - Last Updated maandag, 24 oktober 2011

En zo, zo zal dit verhaal om de twee jaar een verlengstuk krijgen tot dat enkel de volledig rendabele spoorverbindingen over blijven. Dit is geen NMBS die een rol te vervullen heeft in het algemene mobiliteitsplan en ook een belangrijke sociale functie heeft. Dit is een NMBS die alleen denkt aan pure winst maken.

Mijn besluit staat vast.

Als de reiziger binnen afzienbare tijd vijf keer meer wil betalen voor vijf keer minder treinen en 10 keer minder service, is dat uiteraard zijn vrije keuze. Ik twijfel echter of dit het geval is.

Zolang ik vakbondsverantwoordelijkheid draag zal ik in ieder geval mijn spookmakers verdedigen tegen een "kapitalistisch systeem" dat er enkel voor zorgt dat er nog meer CEO's en directeurs bijkomen.

Die CEO's moeten uiteraard steeds beter betaald worden en bonussen krijgen zonder dat ze resultaten halen. Slachtoffers zijn het voetvolk dat te veel geld kost. Dat is immers blijkbaar de logica van een modern bedrijf.

Mag ik toch met enig cynisme zeggen dat dit systeem inderdaad zijn degelijkheid al meer dan bewezen heeft. Nietwaar Dexia, Fortis, KBC en anderen?

De spookmannen – en vrouwen aan de basis van het bedrijf zijn nu al dagelijks de "pispaal" voor de foute beslissingen van hun "spoorwegvreemd" management. Genoeg is genoeg.

Men zou zich beter bezighouden met minder spitsstroken op de snelweg en meer stipte treinen op het spoor op elk uur van de dag. Zo los je een mobiliteitsprobleem op en maak je de wagen misbaar, niet anders.

Jos Digneffe.

Voorzitter

ACOD SPOOR.

Rechtse krachten zetten de aanval in op de NMBS

In De Morgen van 21 oktober 2011 stelt Caroline Ven (gedelegeerd bestuurder van het ondernemersplatform VKW) dat het afschaffen van dunbevolkte treinen en de besparingsplannen van de NMBS-top de reiziger ten goede zouden komen. Bovendien beschouwt ze het verzet van de vakbonden als een verzet tegen efficiëntie en kwaliteitsvolle dienstverlening. Ondertussen verwijt gewezen NMBS-topman Karel Vinck ons in De Standaard dat we enkel zoveel mogelijk mensen aan een job willen helpen. Volgens ACOD Spoor getuigen beide visies van demagogie.

Ven grijpt terug naar een recente VBO-studie die spreekt van overtewerkstelling bij de NMBS. Volgens de studie blijkt uit vergelijkingen met Nederland en Zwitserland dat de NMBS het met 25% minder personeel kan doen. Voor ACOD Spoor is dit onzin. De studie vergelijk immers appels met

peren - het VBO erkent overigens zelf dat de studie onvolmaakt is. Het VBO definieert 'spoorwegen' als het vervoer van reizigers en het transport van goederen. Een onderscheid tussen reizigers en goederentreinen maken ze evenwel niet.

Op basis van een dergelijke studie besluiten dat de NMBS minder efficiënt werkt, is niet correct. Trouwens, materieel en stations moeten hoe dan ook onderhouden worden – of het nu door de NMBS of door een private firma gebeurt. De finale factuur komt uiteindelijk steeds terecht bij de staat en dus bij de belastingbetaler. Enkel de privé heeft te winnen bij meer privatiseringen en een uitkleding van de openbare diensten. Of alles daarom efficiënter en goedkoper zou worden, is nog maar zeer te vraag.

Het efficiëntieprobleem van de NMBS ligt niet bij een teveel aan personeel. Het echte probleem ligt volgens ACOD Spoor bij de slechtwerkende en vaak contraproductieve structuur van het spoorbedrijf, de hoge kostennota's van consultants, het overbetaalde management en de jarenlange slechte keuzes die gemaakt werden wat betreft investeringen.

De core business van de NMBS is openbaar vervoer. Het is een taak die de NMBS zo breed mogelijk moet invullen, op een betaalbare, kwaliteitsvolle en veilige manier. Dat betekent een maximaal treinaanbod voor zoveel mogelijk mensen en met voldoende personeel om het raderwerk vanuit die optiek optimaal te laten draaien. Waarom niet het piekuuraanbod uitbreiden? Zo kan de NMBS meer reizigers aantrekken en vervoeren, meer inkomsten genereren en haar mobiliteitsmissie vervullen.

Indien de NMBS-top haar besparingsplannen doorzet zal de NMBS steeds verder uitgekleeft worden totdat enkel de volledig rendabele spoorverbindingen overblijven. Dat zal niet langer een NMBS zijn die haar rol in het mobiliteitsbeleid kan vervullen. Het zal enkel een NMBS zijn die denkt aan pure winst maken. Het kan niet de bedoeling zijn dat de reiziger binnen afzienbare tijd vijf keer meer moet betalen voor vijf keer minder treinen en tien keer minder service. Daar zal ACOD Spoor zich steeds en desnoods hard tegen blijven verzetten.

En wat betreft Karel Vinck, die naar eigen zeggen zonder verpinken 5000 banen zou schrappen bij de NMBS: van iemand die ooit aan het hoofd stond van de NMBS zou je toch verstandiger uitspraken verwachten.

Jos Digneffe
voorzitter Vlaamse ACOD Spoor