

Contributed by Fons De Tijge

vrijdag, 26 april 2013 - Last Updated zondag, 28 april 2013

---



De hervorming van de NMBS-structuur is opnieuw actueel. Minister van Overheidsbedrijven Labille (de opvolger van Paul Magnette, n.v.d.r.) vraagt volmachten om de nieuwe structuur sneller te kunnen doorvoeren “om een antwoord te bieden aan de verzuchtingen van de reiziger”. Om het geheugen op te frissen: de burgerlijke media hebben geen moeite gespaard om ons wijs te maken dat de nieuwe structuur misschien toch al een verbetering zou zijn, want een verandering “van drie naar twee eenheden”, aangezien de Holding er tussenuit gehaald wordt, en dan nog slechts Infrabel en NMBS overblijven. De realiteit is echter minder rooskleurig: in werkelijkheid was de Holding het cement dat Infrabel en NMBS nog samenhiel. De twee afdelingen die moesten samenkomen om een betere dienstverlening aan de reiziger te garanderen, worden verder uit elkaar getrokken.

Om een antwoord te bieden aan de onzekerheid op de werkvloer over de concrete gevolgen van de herstructurering, organiseerde ACOD Spoor op 18 april een nationale vorming voor de militanten. Tot eind 2012 werden we nog gemobiliseerd in de richting van een actieplan tegen de hervormingen, maar die mobilisatie werd vakkundig in de grond geboord door een vervroegde beslissing van de ministerraad om het voorstel goed te keuren, begin januari, “toevallig” 1 dag voor de nationale militantenconcentratie van de vakbond. Het demoraliserende effect hiervan werd binnen de vakbond verwoord als “Nu moeten we tegen een regeringsbeslissing staken, dus tot finish, tot de regering valt, en dat is niet evident”. Soms werd daar zelfs aan toegevoegd dat bij nieuwe verkiezingen de N-VA er nog sterker zou uitkomen, wat nog nadeliger zou zijn voor de positie van de vakbond.

Maar die houding had wel tot gevolg dat er vanaf dan geen fundamentele syndicale stellingname meer kwam tegen de NMBS-hervorming. Alleszins niet tegen het onderdeel “splitsing” ervan, of het feit dat NMBS en Infrabel strikt gescheiden worden, om de vrijmaking van de markt en de concurrentie tussen verschillende vervoersmaatschappijen voor te bereiden. (een ander onderdeel van de hervormingen zijn de besparingen, die volgens de regering nodig zijn om de 3 miljard schuld van de NMBS-groep terug te dringen, zonder boekhoudkundige trucs te gebruiken. Dat is een ander verhaal, dat tijdens deze studiedag niet werd belicht).

Om de nieuwe NMBS-structuur toe te lichten, en hieraan een “ledenwervingscampagne” te koppelen, had de vakbondsleiding Jannie Haek uitgenodigd. De 200 aanwezige militanten mochten hem meer dan 2 uur lang individuele vragen stellen. Maar aangezien deze niet gezamenlijk voorbereid waren, had Haek voldoende mogelijkheid om rond de meer heikele thema's te fietsen, af te dwalen of een zodanig algemeen antwoord te geven, dat we er niet veel wijzer uit werden. “Wat hebben we nu geleerd?” was een opmerking die achteraf vaak te horen was bij de aanwezigen. Enkele vragen die gesteld werden:

Waarom is het kader, het aantal posten dat nodig is om de afdeling te doen draaien, vaak te krap berekend?

Waarom zien we op onze afdeling meer bureauchefs en ingenieurs bijkomen, terwijl we spoorleggers tekort hebben?”

Waarom stelt u geldverslindende consultancybureaus om het bedrijf door te lichten in plaats van aan het personeel zelf te vragen waar de problemen op het terrein liggen?

Wat is er van de verhalen bij de onderaannemers waar ondermeer de schoonmakers in 19<sup>e</sup> eeuwse arbeidsomstandigheden moeten werken?

Wat heeft het Europees Hof van Justitie beslist voor de Deutsche Bahn in hun klacht tegen de Europese Commissie?

Contributed by Fons De Tijge

vrijdag, 26 april 2013 - Last Updated zondag, 28 april 2013

---

Hierop dus vrij algemene antwoorden, die de verantwoordelijkheid van de NMBS-directie – verwonderlijk? –buiten schot plaatsten: de laatste maanden werden er toch vrij veel aanwervingen gedaan, de situatie op het terrein kon hij niet overal kennen, de Deutsche Bahn heeft inderdaad groen licht gekregen om met een eengemaakte structuur verder te doen, de wantoestanden bij de onderaannemers zijn mede de verantwoordelijkheid van de vakbond, die altijd voor “detacheringen” geweest is (Dit laatste is in elk geval een flagrante leugen, detacheringen en onderaanneming zijn 2 verschillende zaken, en “de vakbonden” zijn nooit voorstander geweest van onderaanneming)

Maar waar Haek de meeste nadruk op legde in zijn uiteenzetting: we moeten meegaan met de liberalisering. “Ik ben er ook tegen, maar ze komt er toch.” Het deed denken aan de leuze van de Vlaamse socialisten, destijds verwoord door Stevaert en andere kopstukken van de partij “Het kapitalisme bestrijden, heeft geen enkele zin” (Sociaaldemocraten moeten m.a.w. het economisch systeem nemen zoals het is, maar er proberen herverdeling in te brengen). Die variant ervan wordt nu “de liberalisering bestrijden heeft geen enkele zin, laat ons gewoon competitiever zijn dan onze concurrenten”.

Dit is echter een gevaarlijke logica, die hier althans weinig mogelijkheid tot kritiek liet. (“De CEO is hier op onze uitnodiging”) Wanneer we als syndicale beweging én de strijd voor een eengemaakte structuur moeten laten varen – uit schrik voor politieke verrechtsing? - én tegelijkertijd zouden moeten meegaan in de logica van de liberalisering, kunnen we ons afvragen welke troeven we nog in handen houden om een sterke publieke dienstverlening, of een publieke dienstverlening tout court, kunnen blijven verdedigen.

Voor het tweede deel van de vorming werd Nigel Williams uitgenodigd, die de zaal op zijn hand kreeg toen hij vertelde dat hij was klaargekomen toen hij hoorde dat Thatcher gestorven was. Cynisch genoeg had Haeks uiteenzetting ons geleerd dat de erfenis van Thatcher, de markt haar werk laten doen en de vakbonden koest houden, niet dood is in de openbare sector. Het ontbreken van politiek verlengstuk op het syndicale programma, op logische syndicale eisen als de liberalisering halt toeroepen en een sterke openbare dienstverlening uitbouwen, lijkt verlamdend te werken op de syndicale strijd.