Contributed by SAP
dinsdag, 16 februari 2010 - Last Updated dinsdag, 16 februari 2010



Bij het zware treinongeval dat op maandag 15 februari plaatsvond in de buurt van Halle (Buizingen) kwamen achttien mensen om. Daarnaast vielen er ook elf zwaargewonden en verschillende honderden lichtgewonden. Vooreerst willen wij natuurlijk ons medeleven uitdrukken met de families van de slachtoffers en het treinpersoneel dat nu slachtoffer werd van een systeem dat radikaal ontspoord is.

Dit drama toont nog maar eens hoe onverantwoord het is om een publieke dienst zoals het spoorverkeer ondergeschikt te maken aan de wetten van de markt.

Het werktempo dat de treinbestuurders, treinbegeleiders, en werklui van de NMBS wordt opgelegd, is onhoudbaar. De treinbestuurders moeten negen uren per dag presteren, zonder pauzes, zes minuten bij een wissel van trein niet te na gesproken.

Ze moeten in een zelfde week verschillende lange shiften kloppen, en kampen bovendien nog eens met dikwijls zeer lange verplaatsingen van en naar huis. Het werktempo zoals het door de directie werd opgelegd, brengt de meest elementaire veiligheidsregels bij het spoor in gevaar.

Ter vergelijking: chauffeurs van zware vrachtwagens zijn verplicht na elke vier uren rijden twintig minuten te pauzeren. Ze mogen bovendien nooit langer dan negen opeenvolgende uren rijden zonder twaalf uren te laten passeren tussen twee diensten.

Afgelopen twintig jaar ging de reglementering die gold voor treinbestuurders er zwaar op achteruit. Nochtans moeten zij continu waakzaam blijven tijdens een activiteit die steeds repetitiever en monotoner werd. Rentabiliteit stond immers voorop... Direct gevolg: de concentratie en oplettendheid neemt af.

In tegenstelling tot wat in vele andere landen gebruikelijk is, worden deze arbeiders, mensen die dagelijks instaan voor het vervoeren van vele duizenden passagiers, ook nog eens geïsoleerd in hun besturingskabine, onderworpen aan een constante druk van hun hiërarchie. De revolte die sluimert in elk spoorwegdepot moet onder controle worden gehouden...

Sinds de splitsing van de veschillende spoorwegactiviteiten zit de NMBS op het spoor van de volledige privatisering. Logisch en onmiddellijk gevolg hiervan is dat rentabiliteit ten alle prijze de nieuwe topprioriteit is! Echter, het rentabiliteitscriterium botst frontaal met de bekommernis om de veiligheid. Hoge winsten verzekeren niet dat mensen in goede omstandigheden hun job kunnen doen, en een goede en veilige dienstverlening kunnen waarborgen, zowel voor het personeel als voor de gebruikers.

Het doordukken van de rentabiliteitslogica die steeds meer het spoorvervoer doordrenkt, houdt noodzakelijkerwijze het drastisch besparen op onderhoud van materiaal in, wat de kans op “incidenten” verhoogt (en zo voor vertragingen en ongelukken zorgt...). Het houdt ook het drastisch verminderen van de loonkost in, door pesoneelsvermindering. Bij wijze van voorbeeld: er is niet in elk station nog een omroep(st)er, wat maakt dat nauwelijks twintig mensen nog aankondigingen doen in alle stations samen! Dit leidt tot een gevaarlijke verhoging van het arbeidstempo en de intensiteit van de arbeid bij het resterende personeel, te beginnen met het “rollend” personeel (bestuurders en conducteurs).

De opsplitsing van de activiteiten van de NMBS gaat haar verkoop aan de privé en een mogelijke beursgang vooraf. Vergeten we niet dat het hier om een bedrijf gaat dat honderd jaar lang met overheidsmiddelen werd opgebouwd...

Deze hervorming past in het kader van de Europese richtlijnen die een volledige “liberalisering” van “de markt” van het spoorverkeer beogen, en het openstellen ervan voor concurrentie uit de privé-sector, ook voor het personenvervoer. Zo wordt elk onderdeel onafhankelijk gemaakt, los van de andere, en enkel verantwoordelijk voor haar taak: onderhoud van de rails, onderhoud van de treinen, aankomst in het station, ...

Deze doorgedreven ontkoppeling van activiteiten is complete, en gevaarlijke, nonsens: Bij incidenten wordt het personeel geconfronteerd met een veelvoud aan diensten die niet gecoordineed werken en dikwijls tegenover elkaar staan want met elkaar in concurrentie! Terwijl net dan snelle en duidelijke antwoorden vereist zijn...

We maken nu al het tweede zware ongeluk mee op drie maanden tijd. Dit kan niet meer!

De NMBS kan de schuld niet meer van zich afschuiven door het op de kap van personeelsleden te schuiven. Personeel dat zelf het slachtoffer isvan steeds onleefbaardere en onveiligere werkomstandigheden, van het ontmantelen van de dienstverlening en het verleggen van prioriteiten door het bedrijf. Het spoorwegpersoneel heeft trouwens al meer dan eens aan de alarmbel getrokken over het risico op zware ongevallen onder de huidige omstandigheden!

De NMBS vervoert niet alleen goederen of vee, maar evenzeer onze familieleden, vrienden en collega's. We mogen niet aanvaarden dat het risico om hen te zien sterven op weg naar het werk of school een “risicoparameter” wordt en de veiligheid een “variabele” wordt in de boekhouding van de NMBS.

Hechte solidariteit tussen spoorpersoneel en gebruikers is meer dan ooit een must. Samen voor een veilig, efficiënt, en vlot spoor! Opnieuw naar een NMBS die 100% in publieke handen is!

Stop de privatiseringen!

Neen aan het helse werktempo bij het spoor!

Gebruikers mogen geen gijzelaars meer zijn van de winsthonger van de aandeelhouders!

Neen aan de Europese richtlijnen ter liberalisering en ter privatisering van eht spoorverkeer!

Contributed by SAP
dinsdag, 16 februari 2010 - Last Updated dinsdag, 16 februari 2010

Socialistische Arbeiderspartij (SAP)