



Op 15/02 botsten 2 treinen van de NMBS ter hoogte van Buizingen, met 19 doden en honderden gewonden tot gevolg. Dit ongeval heeft in heel het land een golf van woede ontlokt bij de bestuurders en begeleiders van de NMBS. Zij willen hun leven en dat van de passagiers niet meer op het spel zetten door om het even wat te aanvaarden inzake veiligheidsmaatregelen om aan een door de privatisering opgedrongen rentabiliteitsbehoefte te voldoen. Een criminele privatisering van de Belgische spoorwegen is trouwens haast volledig doorgevoerd. Dit drama bewijst hoe onverantwoord het is om een openbare dienst zoals de spoorwegen te onderwerpen aan de wet van de winst.

Sinds het ongeval is veel inkt gevloeid: onderzoekscommissie, verantwoordelijkheid, veiligheid... : "Wat was de oorzaak van het ongeval?": De onoplettendheid van een bestuurder? Een probleem bij de signalisatie? Materiaal dat niet conform is aan de veiligheidsmaatregelen? Wat de oorzaak van het ongeval ook moge zijn, het vloeit rechtstreeks voort uit de rentabiliteitslogica die gepaard gaat met de privatisering van de spoorwegen. De werknemers hadden nochtans meer dan eens hun oversten gewaarschuwd en aan "de alarmbel" getrokken wat betreft de risico's voor zware ongevallen, zonder dat het beleid werd aangepast.

De laatste 10 jaar heeft het rijdend personeel haar arbeidsvoorwaarden zien verslechteren. Hun prestaties worden heel precies berekend ten aanzien van de reglementering van het werk. Ondanks haar theoretisch aanvaardbare allure wordt dit door de directie en de vakbonden ingestelde reglement op het terrein ervaren als onmenselijk en gevaarlijk. Het aan de bestuurders, begeleiders en wisselwachters opgelegde ritme is onaanvaardbaar. Toename van de hoeveelheid prestaties tot 9 uren, een minimum aan pauze tussen twee prestaties, de quasi onmogelijkheid om verlof te krijgen, de monotone en repetitieve inhoud van de prestaties... Dit beleid gaat in tegen de noodzakelijke elementaire veiligheid op een spoorwegnet. De drastische besparingen op het onderhoud van het materiaal en de vermindering van "loonkosten" zijn misschien goed voor de rentabiliteit maar niet voor de veiligheid.

De liberalisering van het spoor

De Europese richtlijn van 1991 heeft het spoorwegnet opengesteld voor de concurrentie: liberalisering van het internationaal vrachtvervoer, van het passagierstransport, van het

goederenvervoer. In België vertaalde dit zich in een splitsing van de NMBS in NMBS Holding, B Cargo, Infrabel en NMBS reizigers. Stuk voor stuk werd de oude NMBS geliberaliseerd.

Deze indeling van de NMBS-activiteiten creëert een toestand waarbij elke partij uitsluitend verantwoordelijk is voor haar eigen activiteitsgedeelte. Laat ons niet vergeten dat de NMBS de vorige 100 jaar opgebouwd werd via openbare financiering. En nu wordt ze uitverkocht aan de privé. Absolute irrationaliteit: in geval van ongeval waarbij een dringend antwoord verwacht wordt, worden de werknemers geconfronteerd met verschillende gesprekspartners. Deze zijn onder elkaar niet gecoördineerd en hebben vaak tegengestelde belangen gezien de onderlinge concurrentie.

De openstelling voor concurrentie heeft als enige doel een rentabiliteitsstijging ten koste van alles! Maar het rentabiliteitscriterium staat haaks op het veiligheids criterium. De rentabiliteit kan geen goede arbeidsvoorwaarden of een goede, doeltreffende en veilige dienstverlening garanderen aan de werknemers en de gebruikers.

De rol van de vakbond

De vakbonden bij de NMBS spelen een bijzondere rol die steeds minder te maken heeft met de bescherming van het rijdend personeel. Als lid van de raad van beheer van de NMBS worden de syndicale structuren door het rijdend personeel steeds meer beschouwd als een onafhankelijke superstructuur die met een druk op de knop het werk kan laten stoppen om haar macht te tonen ten aanzien van de directie. Maar waar dient deze macht voor, of wie dient ze?

De vakbonden spelen een bizar afwisselingspel van paaien en bedreigen. Mensen uit andere beroepstakken die niet meer willen staken voor een gigantische gemeenschappelijke pot, die niet steeds begrepen wordt en waarin ze zich verlaten voelen, worden door de vakbond die zich beroept op solidariteit beschuldigd van corporatisme. Tezelfdertijd onderhouden deze vakbonden een oorlog tussen de opslagplaatsen, inspelend op de bescherming van kleine privileges van de één tegen de ander om te beletten dat een reële solidariteit ontstaat tussen de werknemers. Dit gedrag is logisch aangezien het rijdend personeel interessant is in termen van affiliatie (10% van het NMBS personeel). Zelforganisatie van deze groep zou dus kunnen uitmonden in een verzetspotentieel die de comfortabele machtspositie van de syndicale bureaucratie in gevaar brengt. De georganiseerde rijdende spoorwegbeambte kan het land en haar economie lam leggen. Het is niet verwonderlijk dat de voorzitter van –ACOD-spoor meer energie heeft besteed aan het afbreken van zijn OVS “concurrent” in plaats van te protesteren tegen de achteruitgang van de arbeidsvoorwaarden van de spoorwegbeambten.

Het tekort aan communicatie tussen het rijdend personeel aan de basis en de syndicale bureaucratie waarvan de vertegenwoordigers van de spoorwegbeambten benoemd worden door de structuur, mondt uit in voorstellen die tegengesteld zijn met de reële noden van de werknemers. Kort geleden werd onder andere voorgesteld dat een tweede bestuurder (van B-cargo) aangesteld wordt enkel en alleen voor de spitsuren. ACOD-spoor verontrust op die manier de bestuurders van B-cargo die zich terecht zorgen maken over hun toekomst. Ze beschouwt de syndicale structuur als een geprivilegieerde gesprekspartner van de politieke wereld terwijl ze de moeilijkheden van het vak niet kent en gemakkelijk te manipuleren is. Uiteindelijk wijst dit demagogisch voorstel de bestuurder aan als enig element van zwakheid, verbetert geenszins hun werkomstandigheden en opent de deur voor toekomstige en nog moeilijkere arbeidsvoorwaarden: de verdeelde uurroosters.

Conclusies

2 grote ongevallen in 3 maanden is onaanvaardbaar. De NMBS kan zich niet meer verbergen achter een geïsoleerde menselijke fout.

De dag van vandaag is dit beroep een risicoberoep voor de werknemers die blijf moeten geven van voortdurende oplettendheid. Zij zouden van een uiterst beschermd statuut moeten genieten dat

onderworpen wordt aan een strikte arbeiderscontrole. Nu gaat de reglementering voor bestuurders er op achteruit en creëert het monotone en repetitieve handelingen met een opgedrongen rentabiliteit en als direct gevolg een verhoogd risico voor de treinreizigers. Deze werknemers die soms duizenden mensen vervoeren worden aan een constante druk vanwege hun oversten onderworpen.

De NMBS vervoert niet enkel goederen. Het zijn onze broeders, zusters, onze partners, onze kinderen en onze vrienden die in de treinen zitten. We kunnen niet aanvaarden dat het risico om hen te zien sterven op weg naar het werk of naar school slechts een "aanpassingsvariabele" wordt in de financiële berekeningen van de NMBS. En het viseren van het NMBS-personeel bij ongevallen mag ook geen antwoord zijn op het lijden van de rouwende families.

In een context van klimaatcrisis die van het spoor het belangrijkste vervoermiddel van de toekomst maakt, is een nauwe solidariteit tussen de spoorwegwerkers EN de reizigers meer dan ooit noodzakelijk. We moeten met man en macht het groeiende, autonome en legitieme verzet van deze werknemers aanmoedigen. Laten we terug een eengemaakte en 100% openbare NMBS bepleiten voor een beveiligde en noodzakelijke spoorwegdienst. En laten we het liberale en kapitalistische Europa dat van onze beroepen, onze levens en onze openbare diensten een groot pretpark maakt voor allerhande speculanten een halt toeroepen.