



Inleiding: de neoliberale context

De herstructureringen bij de spoorwegen zullen vanaf eind 2012, begin 2013 in een nieuwe, versnelde fase komen.

In juni heeft minister van openbaar vervoer Magnette daarvoor zijn plannen voorgelegd aan het kernkabinet (de beperkte ministerraad). Het algemeen kader wordt door “Europa” uitgetekend, en volgt de tendens van de liberaliseringspolitiek van de laatste decennia.

Hierbij moet de markt worden vrijgemaakt om alle mogelijke belemmeringen voor concurrentie weg te nemen. De theorie of legitimering van die liberaliseringspolitiek is dat bij concurrentie tussen verschillende spoorwegondernemingen de meest efficiënte zal naar boven drijven, en op die manier het beste aanbod voor de klanten leveren. Een andere doelstelling of op zijn minst gevolg van de liberalisering wordt minder vaak benadrukt maar is eveneens belangrijk, namelijk het uitbreiden van de winstvorming op de markt. Sectoren van de economie waarin de overheid een monopolie of een belangrijk aandeel heeft (zoals bij publiek transport), worden grotendeels onttrokken aan die logica van winstvorming. Liberalisering van die sectoren is daarom niet weg te denken zonder privatisering, het toelaten van privaat ondernemerschap waar het voordien niet aanwezig was.

Dat toont aan dat de liberalisering niet noodzakelijk het “algemeen belang” dient, maar dat er klassebelangen meespelen: het is de klasse van de kapitalisten – ondernemers, private investeerders en aandeelhouders – die er baat bij heeft. Loonarbeiders en bedienden zouden er in theorie slechts bij gebaat zijn indien hetzij hierdoor meer of beter betaalde werkgelegenheid wordt gegenereerd, hetzij de prijs van de dienstverlening voor de gebruikers daalt. Maar we merken in de praktijk dat geen van die beide “neveneffecten” van een verhoogde marktwerking gerealiseerd wordt.

De heersende ideologie die het beleid van liberalisering en privatisering omkadert, is die van het neoliberalisme. Die economische doctrine zette zich vanaf de jaren '70 van de vorige eeuw af tegen overheidsinterventie, vanuit de stelling dat haar tegenpool, het keynesianisme dat juist wel voor overheidsinterventie pleitte, zou gefaald hebben. De keynesianistische leer was dominant in de westerse landen van na de Tweede Wereldoorlog tot de jaren 1970, en werd van dan af in vraag gesteld, en meer en meer verlaten. Dit ging in werkelijkheid gepaard met gestage afbouw van de sociale welvaartstaten. Het klinkt niet zo vernieuwend om een proces dat al ongeveer 4 decennia aan de gang is als analysekader te nemen, maar er lijkt op dit moment niet direct een alternatief op komst, dus we stippen er kort nog enkele belangrijke premissen van aan.

Ten eerste: op economisch vlak is neoliberalisme niet louter een politieke keuze om een efficiëntere marktwerking of betere economische groei na te streven, maar een concrete politiek die belangen van de dominante klasse in onze samenleving dient. De rol van de staat is daarin cruciaal.

Ten tijde van het keynesianisme was bijvoorbeeld “deficit spending” een instrument om een economisch beleid te voeren. In de neoliberale logica moeten overheden daarentegen aan schuldafbouw doen. Sinds de wereldwijde financiële crisis van 2008 en de schuldencrisis in de

eurolanden zijn de neoliberale oplossingen scherper naar voor gekomen: landen moeten hun schulden onder controle houden, en kunnen slechts steun krijgen (van IMF bijvoorbeeld) indien ze voldoende besparingen doorvoeren, besparingen die in praktijk op de kap van de loon- en weddetrekkenden terecht komen. Maar door het recentere fenomeen van de speculatie van de “financiële markten” tegen staatspapier van ganse landen, zijn ook de klassentegenstellingen van ons mondiaal economisch systeem duidelijker geworden. Achter de financiële markten gaan immers heel concrete groepen van aandeelhouders en traders schuil, die baat hebben bij de speculatie, maar die hoe langer hoe minder een productie in de reële economie mee stimuleren. Ten slotte hebben de overheidsinterventies (met staatswaarborgen ten voordele van de financiële sector), het klassieke (sociaaldemocratische) adagium “de markt creëert welvaart en de staat herverdeelt” als te idealistisch ontmaskerd. Wat in brede kringen misschien nog wel overeind blijft van de heersende retoriek, is dat ons “welvaartsmodel” onbetaalbaar wordt, en dat het nodig is om het nu in versnelde fase af te bouwen om de toekomst van volgende generaties niet te hypothekeren.

Die afbouw van de welvaartstaten, en dus “individualisering” van sociale hulpverlening en herverdeling, hangt samen met de ideologische dimensie van het neoliberalisme, waarbij sociale ongelijkheid steeds meer als natuurlijk wordt ervaren, en minder als moreel te bestrijden: de verliezers in de samenleving hebben het meer aan zichzelf, minder aan de maatschappij te danken. De opmars van de actieve welvaartstaat, en het recentere verhaal van rechten én plichten, zijn daar uitvloeisels van. Prestaties, in de zin van prestatimaatschappij, worden in die context verengd tot een individuele verwezenlijkingen die men weliswaar door hard te werken, maar meestal ten koste van of in strijd met anderen aflevert, in plaats van door samenwerking. De toename van competitiesport in de consumptie en de media is daar een voorbeeld van, en overheden lijken ook meer bezorgd in hun zoektocht naar middelen voor topsporters of medaillekandidaten te kweken, dan naar de algemene verhoging van het sport- of bewegingspeil van de bevolking (want dat is een individuele aangelegenheid)

De structuurhervormingen en besparingen bij de Belgische spoorwegen willen we in dit macro-economische en ideologische kader plaatsen, maar we trachten aan te tonen op welke concrete manier de belangentegenstellingen zich op microniveau manifesteren, en hoe de staat daarbij niet zomaar een neutrale arena is waarin arbeid en kapitaal tegen elkaar komen te staan. In principe kunnen zowel de werkende klasse als kapitalisten gebruik maken van de staat om hun belangen te verdedigen, maar we tonen dat in de huidige situatie de kapitalisten ook op microniveau, in de reële productieve economie, van de staat en haar neoliberale politiek profiteert om haar positie tegenover de arbeidersklasse of “werkende klasse” – al diegenen die moeten rondkomen van een loon of wedde om in hun levensonderhoud te voorzien - te versterken.

Het plan van Magnette en de Europese herstructurerings van het spoorvervoer

De liberale herstructurerings van het Europese spoorvervoer worden vooral vanaf de jaren 1990 in de steigers gezet werd, met de zogenaamde “[richtlijn 91/440](#)”, en verschillende etappes worden sindsdien neergeschreven in “witboeken” en “spoorpakketten”. De bedoeling ervan is om ook op het gebied van het publiek transport tot een ééngemaakte ruimte te komen. Een belangrijke richtlijn is “richtlijn 2001/13”, die de splitsing tussen de beheerders van de spoorweginfrastructuur en de uitbaters ervan vooropstelt. Ze bepaalt ook dat de toewijzing van de vergunningen voor het gebruik van de infrastructuur door onafhankelijke instellingen moet worden verleend.

Hoewel alle EU-landen onder druk gezet worden om aan de richtlijnen te voldoen, betekent dat niet dat de herstructurerings overal op dezelfde manier worden doorgevoerd. We kunnen het spoorvervoer in alle landen hier niet gedetailleerd met elkaar vergelijken, maar er bestaan in elk geval grote verschillen zowel in opsplitsing tussen infrastructuurbeheerder en –gebruiker(s) als in

gradatie van liberalisering. Terzijde: in de praktijk blijkt dat de mate van opsplitsing vaak ni t een goede indicator is voor, of correleert met de graad van liberalisering, vandaar dat er ook binnen de Europese Commissie stemmen opgaan om naar andere indicatoren of instrumenten te zoeken die een meer doorslaggevende rol spelen om de liberalisering te bewerkstelligen.

In België leidde de toepassing van de “richtlijn 2001” in 2005 tot de drievoudige opsplitsing tussen Infrabel, de NMBS vervoersmaatschappij en NMBS Holding. De splitsing werd praktisch voorbereid door het kabinet van Isabelle Durant, minister van vervoer onder de paarsgroene coalitie van 1999-2003, en later bijgeschaafd door een voorstel van Karel Vinck, dat de splitsing nog scherper stelde. De hervormingen werden uiteindelijk zonder veel syndicaal protest doorgevoerd. Dat kan misschien verbazen wanneer we het vergelijken met de septemberstakingen van 1983, drie weken durend protest tegen de hervormingen van het openbaar vervoer, uitgevoerd onder de roomsblauwe coalitie, waarin Herman Decroo destijds minister van vervoer was. Maar we mogen niet vergeten dat het in de jaren 1980 ook om een grote afslankingsoperatie ging in het personeelsbestand, dat bijna gehalveerd werd.

Dat is vandaag (2012) praktisch gezien bijna niet meer mogelijk, en staat dus niet direct op de agenda van de herstructureringen. De meeste diensten van de NMBS zijn onderbemand in plaats van overbemand, en technologische aanpassingen (zoals automatische aankondigingen die de “speakers” vervangen op de seinhuizen) kunnen op korte termijn nog slechts marginale afslankingen verwezenlijken. Bovendien heeft het NMBS-personeelsbestand een “omgekeerde piramide” waarbij een relatief groot aantal werknemers de pensioenleeftijd nadert, en de capaciteit om nieuw personeel op te leiden ook op haar grenzen stuit. Een ander aspect bij de hervormingen en de splitsingsoperatie van 2005, is dat de vakbonden toen “hun slag thuis gehaald hebben” zoals soms werd beweerd: de overkoepelende en vrij omvangrijke NMBS Holding garandeerde het eenheidsstatuut van het spoorwegpersoneel.

De hervorming die vandaag op stapel staat, moet de sanering dus noodgedwongen via een andere piste doorvoeren: geen drastische personeelsverminderingen. Evenmin staan er grote privatiseringen op de agenda, al was dat in het alternatieve plan van Magnette w l het geval. In het alternatieve “HARK-model” zouden er grote delen van de NMBS-structuur, ondermeer de informatica-afdeling en het internationaal vervoer, een privaatrechtelijk statuut krijgen. Dat dit voorstel het niet gehaald heeft, neemt niet weg dat het een indicatie geeft van welke richting de herstructureringen uitgaan, of welke doelstellingen ze beogen. In het behouden voorstel moet de holding eruit en blijven enkel Infrabel en NMBS vervoersmaatschappij over. Die worden strikt van elkaar gescheiden, en zullen ondermeer elk hun eigen aanwervingsbeleid voeren. Een belangrijk aspect van het plan zijn de aanbevelingen over de schuldafbouw. De historische schuld van de NMBS zal verdeeld worden over beide entiteiten, en het hervormingsplan bepaalt dat “de negatieve evolutie van de schuld absoluut gestopt moet worden”. Bovendien moet er gestreefd worden naar een aanvaardbare rating van de ratingagentschappen, en moeten de verschillende entiteiten op de kapitaalmarkten geld kunnen ophalen tegen relatief lage (rente)tarieven. We kunnen dus verwachten dat ook in het “model met 2”-scenario privatiseringen en andere besparingen op (personeels)kosten op de agenda zullen komen.

Weekblad Knack wijdt in haar editie van 11 juli een [dossier](#) aan het plan Magnette , waarin over de schuldenproblematiek wordt gesteld: “Ook omdat de regering-Di Rupo bespaart op investeringstoelagen en de drie spoorbedrijven dwingt om zelf vers geld te zoeken, zal de nettoschuld volgens het Rekenhof tegen 2015 uitkomen op 3,5 miljard. Wie daarvoor moet opdraaien? Niet de overheid, zegt minister Magnette”

Opvallend is dat het hervormingsplan benadrukt dat het spoorpersoneel haar statuut zal behouden, en dat er één gemeenschappelijk paritair comité voor het sociaal overleg bij de NMBS zal in stand gehouden worden. Magnette, die zich als “Belgische socialist” geregeld in de media opwerpt als één van de kritische stemmen tegen een te liberaal Europa, wil hier vermoedelijk de vakbonden niet in

het harnas jagen. In syndicale kringen is men echter minder enthousiast, en beseft men dat het “behoud van statuut” in de huidige omstandigheden weinig tot geen garantie biedt tegen een verslechtering van arbeidsomstandigheden. Dit heeft men ook al kunnen vaststellen bij de hervorming van het goederenvervoer, waar personeelsleden ondanks hun statutaire benoeming al moeten inbinden hebben op het aantal verlofdagen. Ook het gemeenschappelijk paritair comité wordt als een zoethoudertje ervaren: aangezien de beide entiteiten hun eigen aanwervingsbeleid kunnen voeren, vreest men dat de belangrijke beslissingen buiten dit sociaal overleg zullen genomen worden.

Het voorstel van de vakbonden is er één van met (her)teengemaakte structuur, maar daar kan – volgens de aanbevelingen van de Europese Commissie – geen sprake van zijn. Nochtans wijst gegronde kritiek van de vakbonden op het verslechterd functioneren van het treinvervoer naar de opsplitsing tussen de vervoersmaatschappij NMBS en Infrabel sinds 2005: een verdubbeling van de “dispatching”, meer schakels in de informatieketen naar de treingebruikers, en het feit dat beide entiteiten elk de rechtvaardiging voor de vertragingen voor eigen rekening moeten nemen (en er belang bij hebben om mogelijke fouten in elkanders schoenen te schuiven), komen een harmonieuze samenwerking binnen de spoorwegorganisatie niet ten goede. Zowel wat betreft het indijken van sociale onrust binnen het bedrijf, als ten behoeve van de stiptheid en vlotte informatieverstrekking voor het cliënteel, biedt een verdergaande opsplitsing weinig rooskleurige vooruitzichten.

De praktijk van onderaanneming: het voorbeeld van de schoonmaakactiviteiten

Één van de redenen waarom de herstructureringen een serieuze confrontatie met de syndicale beweging tot nu toe kunnen omzeilen hebben, is het stapsgewijze en gefragmenteerde (maar daarom niet minder doordachte) karakter van de hervormingen van de laatste jaren. Één van de strategieën bestaat erin om verschillende onderdelen die “niet tot de kerntaken” van een openbare dienstverlening behoren af te zonderen en te privatiseren, of op zijn minst aan de concurrentie van de vrije markt bloot te stellen. Hierbij wordt er zoveel mogelijk “rond” de kernaspecten van de openbare dienstverlening afgekalfd. De privatisering van het goederenvervoer was daarbij de grootste operatie (met verlies van bijna 3000 statutaire arbeidsplaatsen), die werd verantwoord door het feit dat goederenvervoer niet tot de kerntaken van een openbare dienstverlening moet behoren.

Maar de commotie rond de hervorming van “B-Cargo” naar het (privé)filiaal “Logistics” overschaduwde dat de NMBS op enkele jaren tijd een honderdtal filialen heeft afgezonderd van zijn normale werking. De strategie van deze schijfsgewijze filialisering en privatisering wordt vaak als “cherry picking” benoemd: al wat winst kan opleveren wordt geprivatiseerd, (potentieel) verlieslatende onderdelen blijven onder de publieke onderneming actief. Een filiaal of “dochteronderneming” kan daarbij veelal een eigen aanwervingsbeleid voeren, waarbij de voor de patronen minder gunstige CAO's uit de sector kunnen omzeild worden. Het verschil met een volledig geprivatiseerde en afgestoten afdeling is echter dat een filiaal haar schulden nog steeds op het moederbedrijf kan afwentelen.

Een vergelijkbaar mechanisme gebeurt bij onderaanneming. De publieke onderneming schrijft hierbij een offerte uit voor de taken die niet meer wettelijk onder haar bevoegdheid en CAO vallen, maar wel nog noodzakelijk zijn voor de goede werking van de onderneming. De privéfirma die het goedkoopst de taken kan uitvoeren, krijgt dan het contract. Sinds enkele jaren worden op die manier ook de schoonmaakactiviteiten uitbesteed. Het bestaande schoonmaakpersoneel onder NMBS-contract laat men geleidelijk aan uitdoven door ze niet meer te vervangen, en de nieuwe schoonmakers worden via privéfirma's aan het werk gezet.

Bij arbeidsintensieve activiteiten zoals schoonmaak, waar weinig technologie bij komt kijken, is het

duidelijk dat de concurrentie tussen verschillende bedrijven om de offerte in de wacht te slepen, er enkel op gericht is om de schoonmakers aan de laagst mogelijke (uur)lonen aan het werk te stellen. Een artikel van Lode Vanoost op [De Wereld Morgen](#) werpt een licht op de wanpraktijken (met schoonmakers in schijnstatuten die tot 360 dagen per jaar moeten werken zonder enige sociale bescherming) die bij de watervalsystemen van onderaanneming gebruikelijk zijn.

De tegenstellingen tussen arbeid en kapitaal en de dynamiek van de kapitalistische uitbuiting

Bij de herstructurering en ontmanteling van de openbare dienstverlening door middel van onderaanneming, zien we de mechanismen van de kapitalistische uitbuiting aan het werk. Omwille van de dwingende concurrentie, moeten kapitalistische ondernemers hun productiemiddelen op de markt zo goedkoop mogelijk trachten aan te schaffen, maar dit geldt ook voor de aankoop van arbeidskrachten. Werkgevers zullen daarom hun werknemers zo goedkoop mogelijk op de arbeidsmarkt trachten aan te schaffen, terwijl omgekeerd werknemers hun huid zo duur mogelijk zullen trachten te verkopen. Een uitzondering is wanneer de werkgever mits een hoger loon te betalen een meer dan evenredig hogere productiviteit (en minder ziekteverzuim of sociaal protest) van zijn werknemers verwacht af te dwingen, maar dat zijn individuele gevallen die de algemene wetmatigheid eigenlijk ook bevestigen. Langs de kant van de werknemers speelt scholing een belangrijke rol, maar even goed de syndicale organisatie van het bedrijf of de sector waar men tewerkgesteld is. Hoger geschoolde arbeiders of bedienden hebben een sterkere positie op de arbeidsmarkt, maar dat is eigenlijk relatief, aangezien ze vooral sterker staan tegenover arbeiders die minder hoog geschoold zijn en die dat aspect dus minder kunnen uitspelen in hun looneisen tegenover de werkgever. Een algemene verhoging van het onderwijspeil van de werkende klasse zal in se echter geen collectieve versterking van hun positie tegenover de kapitalisten veroorzaken. (in het beste geval meer “meritocratie” of gelijkere kansen om op de sociale ladder op te klimmen).

Het andere aspect, de mate waarin de werknemers syndicaal georganiseerd zijn, speelt een belangrijkere rol. De NMBS is nu juist een bedrijf met een traditioneel sterke syndicale inplanting, en dat maakt dat ook lagere beroepen zoals schoonmakers profijt hebben van degelijke CAO's die een levensvatbaar loon en sociaal leven garanderen. In de sector van de schoonmaak is dat veel minder het geval, en leidt de concurrentie tussen bedrijven tot een neerwaartse druk op de lonen en werkomstandigheden. De patronen kunnen er veel meer beroep doen op een onderklasse van laaggeschoolde werknemers die weinig georganiseerd zijn, en in een minder sterke positie staan om looneisen te stellen. De NMBS-boekhouding kan aldus serieus profijt halen door deze activiteiten naar de private sector over te hevelen, maar maatschappelijk gezien is het een transfer van “loon” naar “winst” die gerealiseerd wordt (aangezien een schoonmaker die een degelijk loon naar werken had afgedwongen wordt vervangen door één die veel scherper wordt uitgebuit). Hieraan zien we dat neoliberalisme niet zozeer een proces is dat betere marktwerking beoogt, maar wel de evolutie van het aandeel van de lonen in de totale waarde het onderspit doet delven tegenover die van de winsten, en dus de belangen van de ondernemers en kapitalisten versterkt tegenover die van de werknemers.

Algemeen gesproken zal het kapitaal dus altijd op zoek trachten te gaan naar arbeidskrachten die het minst sterk georganiseerd zijn om voor hun belangen op te komen, om op die manier een groter deel van de winst op zak te kunnen steken (en winst is uiteraard al wat de ondernemer als “loon” moet uitbetalen om de sociale reproductie of levensstandaard van de arbeiders te vrijwaren). Zeker in een periode van wereldwijde economische crisis en geplafondeerde economische groei, zal die strijd scherpere vormen aannemen: in tegenstelling tot een conjunctuur van ruimere economische groei is dan veel minder vaak een compromis mogelijk waarbij zowel kapitaal (onder de vorm van winst) als arbeid (onder de vorm van loonsverhogingen of arbeidstijdverkortingen) kan profiteren. De meeste crisissen in het kapitalisme zijn echter terug te voeren tot de contradictie die deze dynamiek op langere termijn verzaakt, namelijk dat de koopkracht of sociale reproductiecapaciteit van de

bevolking op termijn niet meer mee kan of zelfs tegengesteld verloopt aan ontwikkeling van de technologische productiemogelijkheden. Karl Marx en Friedrich Engels waren de eersten die die tendens van de kapitalistische productiewijze hebben onderzocht en aangetoond, en hoewel we 150 jaar later in een andere politieke context en economische conjunctuur leven, blijven de fundamenteën van die kapitalistische wetmatigheden intact.

De tijds- en ruimtelijke dimensie van de kapitalistische uitbuiting

Kapitalisme is met andere woorden een dynamisch systeem, dat dus op geregelde tijdstippen haar crisissen en interne contradicties moet zien te overwinnen, wil het op haar expansief elan kunnen verder gaan. Expansief elan betekent in de praktijk dat een wereldwijde jaarlijkse economische groei van 3% (empirisch vastgestelde cijfers vanaf de ontwikkeling van het kapitalisme rond 1750) moet gehandhaafd worden om op een niet-desastreuze manier te ontwikkelen. (groecijfers die we de laatste decennia lang niet meer halen).

De dynamiek van de klassenstrijd en de expansie van het kapitalisme speelt zich echter niet op papier af, maar in de concrete ruimte, waar de economische contradicties werkelijkheid worden. Eén daarvan zien we nu bij de volle ontwikkeling van de eurocrisis, waar de noodzaak van het streven naar eenheidsmarkten op steeds grotere schaal (om de barrières voor de circulatie en accumulatie van ook groter wordende kapitalen op te heffen) botst met het in stand houden van regio's die sociaal-economisch voldoende van elkaar verschillen wat betreft loon- en belastingvoorwaarden, en waartussen dan concurrentie op basis van sociale en fiscale dumping een rol kan spelen om de winstvoet voor ondernemingen op te krikken of te handhaven.

De mobiliteit van het kapitaal, en de dreiging met delokalisatie naar lagere loonlanden, heeft echter haar limieten, en is absurd voor openbaar vervoer of schoonmaakactiviteiten die ter plaatse moeten uitgevoerd worden. In plaats van de mobiliteit van het kapitaal, moeten de arbeidskrachten dan mobiel worden, om een delokalisatie in omgekeerde richting te doen plaatsvinden. Migratiegolven kunnen op die manier dienen om de kapitalistische uitbuiting in stand te houden, op voorwaarde dat de staat niet enkel de migratie organiseert, maar er ook voor zorgt dat door arbeidsmarktbeleid, woningmarkt, onderwijsbeleid en beïnvloeding van de publieke opinie, de arbeidsmigranten hun zwakke positie op de arbeidsmarkt behouden en aan de volgende generatie doorgeven. De mogelijkheden tot collectieve opwaartse mobiliteit of toegang tot de strijdabele arbeidersbeweging moeten daarbij beperkt worden. In de geschiedenis van de Belgische politiek kunnen we goed zien dat de migratie in de praktijk die rol vervuld altijd vervuld heeft, en dat de voorwaarden om een onderklasse in stand te houden aanwezig waren: segregatie op de woningmarkt en in het onderwijs, verdeel- en heersretoriek op basis van culturele verschillen enzovoort. Zoals Yves Desmet [onlangs](#) in de Morgen schreef, zijn de officiële migratiegolven sinds 1974 gestopt, maar is er in werkelijkheid wel een verder gaande migratie. In tegenstelling tot Desmet's conclusie, is de logica ervan voor de kapitalistische uitbuiting helemaal niet zo absurd. De periode 1973-1975 wordt niet toevallig vaak als het einde beschouwd van de "trente glorieuses", de dertigjarige economische bloeiperiode in de westerse wereld na WOII.

De organisatie van de economie sloeg toen om van een fordistische massaproductie en consumptie naar een meer flexibele economie (met just-in-time productie die meer op maat gesneden werd van specifieke behoeften en trends), en ook de regulatie van de migratiegolven werd anders opgevat. De opkomst van "illegale" migranten en sans-papiers levert de kapitalisten in bepaalde sectoren van de economie sindsdien vooral ook nog goedkopere werkkrachten op, aangezien ze zich in een nog precairdere situatie bevinden om zich politiek of syndicaal te organiseren dan andere migranten.

Om hun uitbuitingsgraad op te krikken moet de kapitalistische klasse dus ruimtelijke beperkingen kunnen overwinnen: door middel van migratiegolven en -wetgeving beroep kunnen doen op een onderklasse voor die sectoren waarvoor delokalisatie niet mogelijk is, maar ook bijvoorbeeld door concrete politieke beslissingen in het kader van de "actieve welvaartstaat", zoals recentelijk de

beslissing van minister van werk Monica de Coninck om werklozen te verplichten een job verder van huis te aanvaarden indien ze hun recht op uitkeringen willen behouden.

Ook op de schoonmaakactiviteiten in de stations zijn deze mechanismen van toepassing, en zien we dat de interactie tussen het Europese niveau en de Belgische staat een kader schept dat in het voordeel van de werkgever is. De Roemeense schoonmakers die de afgelopen 5 jaar de stations proper hielden, vielen onder een speciaal statuut voor arbeiders uit de recente EU-landen Roemenië en Bulgarije, waarbij een “arbeidskaart E” een verblijfsvergunning koppelt aan de voorwaarde om drie jaar als zelfstandige te werken vooraleer als loonarbeider aan de slag te kunnen en recht te hebben op werkloosheidsuitkeringen. Het voordeel voor hun werkgever was dat de schoonmakers als “zelfstandige ondernemers” hun eigen sociale bijdragen betaalden aan de staat, en dat de werkgever zo goed als belastingvrij het personeel kon aanwerven.

Nadat controle van de arbeidsinspectie enkele ongerijmdheden aan het licht bracht - ondermeer dat de firma die het contract van de NMBS had gekregen, de aanwervingen van het personeel uitbesteedde aan een andere firma, die de schijnzelfstandigheid invoegde, nam de NMBS een nieuwe schoonmaakfirma onder de arm. Deze maakte op haar beurt gebruik van voordelen voor werkgevers, ditmaal van de Belgische overheid, om een goedkoop bod te kunnen doen aan de NMBS en aldus contract in de wacht te slepen. Via de Activa-banenplannen krijgen werkgevers immers lastenverlaging indien ze langdurig werkzoekenden aanwerven. Maar aangezien de Roemeense schoonmakers niet voor de activabanenplannen in aanmerking kwamen, werden ze op straat gezet en vervangen door andere schoonmakers. De Activaplannen worden vaak als een win-winsituatie voorgesteld, maar voor werknemers komen ze globaal genomen neer op een nuloperatie: voor een langdurig werkzoekende die een job krijgt, verliest er een andere werknemer zijn baan. Het kan zelfs een negatieve operatie zijn, want de huidige firma denkt eraan om de arbeidsproductiviteit per prestatie op te schroeven, en het werk met minder schoonmakers dan voordien uit te voeren.

Kapitalisten hebben dus enerzijds belang om (ruimtelijke) barrières op te heffen om hun uitbuitingsgraad op te krikken (door migratie- en andere wetgeving die hen goedkopere arbeidskrachten ter beschikking stelt), maar andere barrières houden ze soms ook beter in stand. Het is vermoedelijke niet toevallig dat de experimenten van sociale dumping van de schoonmaakactiviteiten in de stations tijdens de prestaties van de nachtploegen begonnen zijn (daar waar de schoonmakers van de dagdienst vooralsnog onder NMBS-statuuut werken). De scherpst uitgebuite arbeiders blijven hierdoor fysiek en psychologisch van de meer georganiseerde gescheiden. Wanneer syndicale actie en publieke verontwaardiging de uitbuiting van de Roemeense schoonmakers aan het licht brachten, stelde de NMBS-directie in een eerste reactie ook voor om de schoonmaakactiviteiten in de stations misschien in de toekomst niet meer via openbare aanbesteding te doen, indien daar te veel wanpraktijken aan het licht kwamen. (In de werkplaatsen, waar de schoonmaakactiviteiten eveneens via uitbesteding gebeuren, komen de arbeiders veel minder in contact komen met het publiek, en is er vaak minder commotie rond.)

Oriëntatie van de arbeidersbeweging

“Arbeiders aller landen, verenig u”, is één van de meest gedenkwaardige leuzen van Karl Marx, en één van de drijfveren van het ontstaan van de arbeidersbeweging. Syndicale strijd zou erin moeten bestaan om de geprecariseerde arbeiders te organiseren, en hun strijd voor betere arbeidsomstandigheden te verbinden met die tegen de ontmanteling van de publieke sectoren. Daarvoor mogen de tussenschotten tussen de verschillende syndicale centrales zoveel mogelijk opgehooft worden, of mag er naar samenwerkingsverbanden gezocht worden. In de concrete situatie bij de NMBS is samenwerking tussen de spoorvakbonden en de centrales van de schoonmaak aangewezen. Informatie over de concrete werkomstandigheden van de schoonmaakploegen in het station, in verband met werklust en veiligheidsprocedures enzovoort,

staan onder toezicht van NMBS-personeel (letterlijk is de ploegbaas steeds een NMBS-werknemer), terwijl de financieel-juridische aspecten van de arbeidscontracten door de syndicale afdeling van de schoonmaaksector moeten verdedigd worden.

Corporatistische tendenzen ("spoorvakbonden moeten zich met de belangen van het spoorpersoneel bezig houden en met niks anders") zijn in dat opzicht vaak een rem op een serieuze mobilisatie van de achterban. Ook de rol van de syndicale bureaucratie wordt ter linkerzijde vaak als nefast benoemd in de strijd tegen sociale afbraak. Hoewel we niet blind mogen zijn voor tendensen waarbij syndicale vrijgestelden in een financieel en sociaal bevredigendere positie terechtkomen in vergelijking met de post die ze voordien in het bedrijf bemanden, is het niet productief om de vakbondsbureaucratie per definitie als een kaste te beschouwen die enkel voor haar eigen geprivilegieerde belangen zou kunnen opkomen.

Processen van bureaucratisering zijn waarschijnlijk onvermijdelijk om een gestructureerde vakbondswerking op te bouwen, en ze hebben niet noodzakelijk enkel negatieve gevolgen, want ook binnen de syndicale werking kan arbeidsdeling en specialisatie een troef zijn, wanneer vrijgestelden zich kunnen wijden aan de vaak complexe organisatie van het bedrijf of aspecten van de arbeidswetgeving ter zake. In de kritiek op "vakbondsbureaucratie" is het belangrijker om de historische en ideologische band tussen vakbonden en het politiek regime, "de staat" te bekijken. In dat opzicht kan men wel degelijk van een rem op de sociale mobilisatie spreken, aangezien de Belgische vakbondstop verbonden blijft met die politieke partijen die vandaag de verarming en de afbouw van de publieke sector mee organiseren.

Een meer fundamentele kritiek op het neoliberalisme, als een proces waarbij de heersende klasse gebruikt maakt van de staatshervorming om haar belangen te verdedigen tegen die van de werkende klasse, blijft in deze context dan ook achterwege. De meest vooruitstrevende delen van het vakbondsapparaat verwijzen in hun kritiek op onderaanneming, liberalisering en privatisering daarom naar een "te liberaal" Europa, of naar "te rechtse" partijen die te veel met de werkgeversorganisaties verbonden zijn (zie bijvoorbeeld de [ABVV-campagne](#) tegen de N-VA ten tijde van de regeringsvorming), terwijl de herstructureringsin praktijken ook door "linkse" kabinetten van Durant of Marnette worden voorbereid.

Decompositie van de werkende klasse en herschikking van de linkerzijde?

Neoliberalisme heeft niet alleen voor een verschuiving van de krachtsverhoudingen gezorgd in het voordeel van kapitaal tegenover arbeid, maar ook voor een verschuiving binnen de werkende klasse zelf, of toch in elk geval een tendens versterkt die door een flexibel productieregime en de neergang (vanaf de jaren 1970-'80) van de massaproductie- en consumptie in gang werd gezet. Het gaat hierbij om een verschuiving in de verdeling van de welvaart, met toenemende sociale ongelijkheid en beperktere mogelijkheden tot opwaartse mobiliteit of standvastige carrièreplanning dan in de periode ervoor. Waar in de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog een groeiende "middenklasse" (aanzienlijk deel van de werkende klasse dat er sociaal op vooruit kan gaan) kon profiteren van de economische groei, komt vanaf de jaren 1970-'80 meer een dualisering tussen arm en rijk. Meer huishoudens krijgen het moeilijker om financieel rond te komen, of bestaanszekerheid op lange termijn te vrijwaren.

Tegelijkertijd blijkt de sociaaldemocratie sindsdien minder in staat om de arbeidersklasse financiële vooruitgang te garanderen. Nochtans leidt de dualisering niet onmiddellijk tot een "herschikking van de linkerzijde" (door bijvoorbeeld nieuwe linkse partijvorming of een breuk tussen de socialistische vakbond en de partij).

Het zijn de groene partijen die vanaf de jaren '80 voor een eerste herschikking van de linkerzijde in

Europa zorgen. Hun kijk op solidariteit is een tegenpool van rechts-nationalistische partijen die in die periode eveneens de wind in de zeilen hebben, maar ze profileren zich niet op de breuklijn tussen arbeid en kapitaal (of toch niet in het productieproces). Ze streven wel een ander consumptiepatroon na, dat duurzamer moet zijn en het milieu en de natuurlijke hulpbronnen voor de volgende generaties minder moet hypothekeren. De invloed van het neoliberalisme op de herschikking van de linkerzijde is op dat moment waarschijnlijk vooral gedreven door de ideologische dimensie van het neoliberalisme, meer concreet het idee dat klassentegenstellingen niet meer zouden bestaan of niet meer relevant zouden zijn. "There is no such thing as society (only individual people)", zie Margaret Thatcher ooit (<http://briandeer.com/social/thatcher-society.htm>), en het inzicht dat linkse politiek zich moet concentreren op consumptie, levensstijl en omgang met de natuur, is daar niet tegenstrijdig mee. (1)

In de recentere Europese geschiedenis krijgen we dan uiteindelijk wel partijen die zich links van de klassieke sociaaldemocratie ontwikkelen, en de meest in het oog springende daarvan zijn Die Linke in Duitsland, het Front des Gauches van Mélenchon in Frankrijk en Syriza in Griekenland. Maar Die Linke in Duitsland was niet denkbaar zonder de Duitse hereniging, Front de Gauche in Frankrijk is wel uit de sociaaldemocratie gegroeid, maar enkel na polarisatie binnen de Franse PS over de Europese Grondwet in 2005, en het Griekse Syriza kende als verzameling van verschillende kleine linkse groepen pas een doorbraak na de dramatische besparingspolitiek die de Europese Unie en het IMF aan het Griekse volk opdrongen. De nieuwe sociaaldemocratische partijen danken hun succes dus klaarblijkelijk niet direct aan de sociale verschuivingen in de arbeidersklasse (zoals dualisering of toenemende sociale ongelijkheid), maar eerder aan (geo)politieke verschuivingen in de staatsstructuur, die zich nu juist richten op de afbraak van de "liberale" verworvenheden van de sociale welvaartstaat (de democratie). In België worden pogingen voor anti-neoliberale partijvorming langs Vlaamse kant ondernomen door Erik de Bruyn, die uit de SP.A stapte om de beweging Rood! op te richten en langs Franstalige zijde met Bernard Wesphael, die dezelfde stap maakte van Ecolo naar Mouvement de Gauche (http://nl.wikipedia.org/wiki/Mouvement_de_Gauche). Deze zijn minder ontwikkeld omdat ze nog jonger zijn, en vermoedelijk ook omdat hun kritiek zich in eerste instantie vooral richt op de partij waaruit ze zijn gegroeid en waartegen ze zich afzetten, maar nog niet voldoende tegen de staat als geheel.

Voor een duurzame mobilisatie tegen en ombuiging van de neoliberale politiek zal het erop aankomen dat de meest geprecariseerde lagen van de bevolking aansluiting vinden bij linkse politieke partijvorming, en dat omgekeerd concrete strijd tegen uitbuiting een politiek karakter krijgt. Een linkerzijde moet kritiek blijven ontwikkelen op de staat, maar dan wel op die manier dat ze de belangen van de meest uitgebuitenen op de arbeidsmarkt verdedigt, ze als politieke medestanders beschouwt. De profilering van nieuwe linkse partijen rond "l'état laïque" of "scheiding van kerk en staat", kan daarbij problematisch zijn, omdat veel van de arbeidsmigranten die door de kapitalistische staat worden ingezet om de lonen zo laag mogelijk te houden, vaak niet veel anders hebben dan hun geloofsgemeenschap om onderlinge solidariteit te genereren. Uiteraard is scheiding tussen kerk en staat een progressief standpunt, maar zonder aansluiting te vinden met de strijd van flexibele arbeiders, kan het er al snel op lijken dat binnen de nieuwe beweging of partij geen plaats is voor religieuze overtuiging, of erger nog, dat het erop lijkt dat de achterstelling en uitbuiting door de geloofsgemeenschap zou worden georganiseerd, terwijl ondermeer de situatie van de schoonmakers aantoont dat het dezelfde mechanismen zijn op de arbeidsmarkt die de belangen van de kapitalisten dienen, die verschillende lagen de arbeidersklasse in een zwakkere positie duwen en tegen elkaar uitspelen.

Noot:

1) Aangezien volgens deze hypothese vooral de ideologische dimensie van het neoliberalisme invloed zou uitgeoefend hebben op de partijpolitieke verschuivingen, zou dat betekenen dat we als marxisten of "historische materialisten" – die trachten te begrijpen op welke manier de geschiedenis

bepaald wordt door conflicten tussen maatschappelijke klassen die tegengestelde belangen hebben - onze materialistische dialectiek moeten herzien, of aanvullen met een idealistische dialectiek. Materialistische dialectiek kijkt vooral naar het materiële aspect van die tegenstellingen, idealistische dialectiek naar de manier waarop ook ideeën elkaar beïnvloeden en op hun beurt materiële gevolgen kunnen hebben.