

Achtergronden van de NMBS staking (9.11.09)

Op 4-5 november lag het spoor 24 uur volledig plat. Om meer te vernemen over de achtergronden van de staking hadden wij een gesprek met Jean-Pierre Goossens, Nationaal Secretaris van ACOD-Spoor. Waarom werd er gestaakt? Zijn er geen alternatieve actievormen? Quid met de minimale dienstverlening?, zijn enkele vragen die aan bod kwamen.

Een vermoeide maar tevreden Jean-Pierre Goossens, Nationaal Secretaris van ACOD-Spoor was bereid om ons donderdag namiddag te woord te staan.

Kameraad Goossens, kunt u ons wat meer vertellen waarover het conflict gaat, een waarom er nu gestaakt wordt?

Eerst en vooral een verduidelijking: deze staking komt niet uit de lucht vallen. Wij voeren al sinds november vorig jaar gesprekken met de directie van de NMBS over de onrustwekkende situatie van B-Cargo, de vrachtvervoertak van de spoorwegen. Toen werd een verlies van 165 miljoen voorspeld voor 2009. Ondertussen is de raming bijgesteld op 130 miljoen. Eerst sprak de directie van 900 jobs die op de helling stonden. Nu is er sprake van 3000 jobs Dit is meer dan de huidige 2400 – 2500 bij B-Cargo, omdat men ook consequenties voor andere NMBS takken voorziet (reizigersvervoer en het infrastructuurbedrijf Infrabel). Door deze tegenstrijdige signalen is ons vertrouwen in de directie volledig zoek. Wij vrezen een verborgen agenda: van het vrachtvervoer een volledig autonome filiaal klaarstomen om ze te verkopen, zoals enkele jaren geleden met de paktjesdienst ABX gebeurde.

De directie stuurt aan op de vermindering van het aantal statutairen en grotere flexibiliteit, ook van het personeel van het reizigersvervoer en Infrabel. Zo wil men gebroken diensten invoeren met 2 uur (onbetaalde) rust op het middaguur en snelle oproepbaarheid Dit zou niet alleen slecht zijn voor het welzijn van het personeel, maar de veiligheid van het personeel en de reizigers in gevaar brengen.

Hoe is B-Cargo in moeilijkheden geraakt?

Ingevolge de liberalisering die Europa ons oplegt kregen privéfirma's toegang tot het spoornet. Zij concentreren zich op de commercieel interessante opdrachten "cherry picking", met name het verplaatsen van een reeks wagons van punt A tot punt B. Het minder interessante, wegens meer arbeidintensieve "verspreide" vrachtvervoer laten zij aan de openbare dienst B-Cargo over. Bij dit "verspreide" vervoer pikt men hier en daar wagons op die op een punt A verzameld worden, vandaar gezamenlijk naar een punt B vervoerd worden, en dan weer losgekoppeld worden om naar verschillende eind bestemmingen getrokken te worden. B-Cargo is als openbare dienst verplicht ook dit verspreid vervoer te verzorgen. En dit is maar goed ook, want de afwezigheid van dit type spoorvervoer zou 7000 vrachtwagens per dag bijkomend op onze, nu al overvolle, wegen betekenen.

Daarenboven zijn de werkvoorwaarden bij de privé operatoren qua betaling en qua flexibiliteit slechter, en de personeelkosten dus lager.

Als ik het goed begrijp, is dit een deloyale concurrentie. Hoe is dit kunnen ontstaan?

Er is de door Europa opgelegde liberalisering, maar ook onze regering is verantwoordelijk. Zij hadden voorwaarden kunnen opleggen aan de privéfirma's, zowel qua "verspreid" vervoer als voor de werkvoorwaarden van het personeel. Maar dit paste duidelijk niet in de neoliberale agenda.

Telkens het spoor (of een andere openbare dienst) staakt gaan er stemmen op om een "minimale dienstverlening" te voorzien. Hoe staan jullie daartegenover?

De formules die voorgesteld worden, zoals één trein per uur naar elke bestemming of enkel treinen op de spitsuren zijn praktisch ondoenbaar. Elke formule die wel zou werken, veronderstelt dat het grootste deel van het personeel zou moeten werken. Dit zou echter een onaanvaardbare aantasting van het stakingsrecht betekenen.

Zijn er geen andere actiemiddelen?

Wij hebben één keer geprobeerd de passagiers gratis te laten rijden en het was een flop. Eerst en vooral hebben veel reizigers een abonnement. Voor de anderen is het veel te riskant om zonder ticket te reizen. Een treinbegeleider die de actie niet genegen is, kan door boetes op te leggen de actie ondermijnen.

Boterkoeken aan de reizigers uitdelen, klinkt sympatiek, maar haalt niets uit

Het enig middel om de werkgever te treffen is inderdaad staken.

Wat na de staking?

Vanaf morgen gaan wij weer praten. Wij hopen dat de directie nu met ernstige voorstellen over de brug komt. Wij moeten wel de druk op de ketel houden omdat er voor het einde van het jaar een oplossing voor B-Cargo uit de bus moet komen. Het is namelijk zo dat in het kader van Europa, de nationale staten vóór 31 december voor de laatste keer een plan inzake staatsdotatie mogen indienen. Daarvoor moet er dus duidelijkheid zijn over de structuur van B-Cargo.

Wij danken u voor dit gesprek en wensen jullie veel succes met de actie.

.