

# Spoorstaking:

## “overbodig”, “tegen reizigers”, “om onbenulligheid”?

### Enkele kritieken uit de kranten vandaag weerlegd

**D**e media staan bol van de kritiek op de spoorstaking van vandaag en morgen. Er wordt gesproken over een staking om pietluttigheden of nog om het prestige van de vakbondsleiders. Er wordt gezegd dat iedereen moet moderniseren en dat het personeel van de vele privileges moet afzien. Enkele kritieken weerlegd.

**“De staking is schandalig. De aanleiding is flinterdun” (commentaar in De Tijd vandaag). “Overbodige staking” (commentaar in De Standaard)**

De regering wil 3 miljard besparen tussen 2016 en 2019. Daarbij moeten meer dan 6000 jobs verdwijnen bij Infrabel, NMBS en HR-Rail. 1 op 5 treinen zal daardoor geen treinbegeleider meer aan boord hebben en zeker 600 loketten zullen sluiten. De productiviteit moet tot 20% omhoog! Daarvoor moet minder personeel meer presteren. Het betekent afbouw van diensten en veiligheid en meer afschaffingen en vertragingen van treinen (verdere onderinvestering in infrastructuur).

Een sociaal bloedbad zoals dat van Ford Genk, waar bijna 6.000 jobs verdwenen door de sluiting, leidt steeds tot woede onder personeel en bevolking. Het dwingt zelfs de regeringen om het jobverlies te veroordelen. Maar nu organiseert de regering zelf een sociaal bloedbad met eenzelfde omvang als dit van Ford Genk. Is protest tegen een dergelijk sociaal bloedbad “schandalig”, “overbodig” en is een jobverlies van deze omvang slechts een “flinterdunne” aanleiding voor protest? Een vijfde van de publieke middelen voor openbaar vervoer schrappen, is geen detail.

**“Door een gunstig werkregime, met veel vakantie en royale compensaties, werkt de gemiddelde NMBS-medewerker amper 160 dagen per jaar. Jo Cornu wil dat optrekken naar 170 dagen. Zo wordt de werkweek een uur langer, zodat iedereen zegge en schrijve 36 uur per week werkt.” (commentaar in De Tijd vandaag)**

Spoorbaas Cornu herhaalt nu al maandenlang dezelfde leugens

over het grote aantal verlofdagen voor het spoorpersoneel. Compensatiedagen worden meegerekend als ‘verlofdagen’, zelfs compensaties voor feestdagen in het weekend worden dubbel geteld. Maar dan nog is het compleet onduidelijk hoe hij aan zijn cijfers komt. De media stellen zich daar geen vragen bij en herhalen als papegaaien de versie van de directie.

Spoorpersoneel heeft naargelang de leeftijd 24 tot 26 wettelijke verlofdagen, daarnaast worden feestdagen in het weekend of waarop gewerkt wordt gecompenseerd. Officieel geldt een 36-urenweek, eind jaren 1990 werd de arbeidsduur verminderd met loonlevering om meer jobverlies te vermijden, maar in de praktijk wordt meer gewerkt. Hierdoor zijn er compensatiedagen. Maar die kunnen veel personeelsleden niet opnemen, in juni 2014 was er nog een staking uit frustratie hierover. Alle personeelsleden samen hadden toen meer dan een miljoen compensatiedagen die niet konden opgenomen worden!

De NMBS-directie vraagt zelfs geen begrip voor de vertraging in de mogelijkheid om vakantie- en compensatiedagen op te nemen. In de praktijk wordt vandaag langer dan de officiële 36 urenweek gewerkt, maar de verlenging van de arbeidstijd gaat niet gepaard met een loonsverhoging. Het personeel verwijten dat het veel vakantie heeft terwijl dit voor velen slechts in theorie het geval is, komt neer op het beledigen van het personeel.

Door geen rekening te houden met overuren en al evenmin met niet opneembare compensatie- en vakantiedagen, beweert Cornu dat zijn personeel weinig werkt. Wellicht verwacht hij zijn eigen werkritme met dat van het personeel. Als spoorbaas had Cornu tot voor kort voldoende tijd over om ook bestuurder te zijn bij onder meer KBC en Belgacom. Een cijfer: voor de 64 bestuursvergaderingen bij onder meer deze bedrijven die Jo Cornu in 2012 bijwoonde, kreeg hij 232.000 euro of gemiddeld 3.625 euro per vergadering. Veel personeelsleden bij de NMBS verdienen dat nog niet na een maand werken.

**“De gewone reiziger begrijpt allang niet meer hoe het mogelijk is dat het spoorverkeer lam ligt omdat het personeel één uur per week langer moet werken. Maar de spoorbonden hebben hun eigen logica. Daarbij misbruiken ze de democratische verworvenheden. Dat oordeel klinkt hard, maar het is wellicht nog veel**

## We hebben onze eigen media nodig!

De gevestigde media brengen verdraaiingen om onze acties in een slecht daglicht te stellen, ze werpen zich op als spreekbuizen van de regering en dus ook van de directie. We hebben eigen media nodig. Met website socialisme.be en maandblad ‘De Linkse Socialist’ willen we daar een rol in spelen: verslagen en analyses vanuit de beweging zelf, voorstellen om vooruit te gaan, alternatieven op de besparingen.

Vertrouw niet op de gevestigde media als enige bron van nieuws en standpunten. Neem een abonnement op maandblad ‘De Linkse Socialist’ om ook standpunten en voorstellen vanuit het personeel te lezen! Deze maand hebben we onder meer een dossier over het stakingsrecht. Volgende maand brengen we een dossier over de situatie bij het spoor. Wil je die krant zeker niet missen? Neem dan nu een abonnement: 20 euro voor 12 nummers of een doorlopende opdracht van 2 euro per maand, meer mag ook om onze stakersmedia te steunen! Stort op BE 48 0013 9075 9627 van ‘Socialist Press’.

**Volg de staking op: WWW.SOCIALISME.BE**



**te mild voor al die mensen die afhankelijk zijn van het spoor om op hun werk te geraken en die de voorbije jaren ook allerlei inleveringen hebben moeten doen.” (commentaar in Gazet van Antwerpen)**

Zoals hierboven gezegd gaat het protest om veel meer dan de eenzijdige verlenging van de arbeidsduur die eigenlijk een afschaffing is van compensatiedagen voor gewerkte overuren, waarbij die compensatiedagen in veel gevallen al niet kunnen opgenomen worden door een tekort aan collega's en waarbij in het verleden werd ingeleverd voor de officiële arbeidsduurvermindering terwijl nu bij het terugdraaien van die maatregel de looninlevering niet zou teruggedraaid worden.

Is het protest van het spoorpersoneel een misbruik van het democratisch recht op collectieve actie? Indien acties enkel mogen zonder dat de reizigers er iets van merken, dan zou de directie extra personeel moeten aanwerven voor tijdens de acties. Het gebrek aan investeringen en afbouw van het personeelsbestand, een kwart minder personeel terwijl er de helft meer reizigers zijn op tien jaar tijd, ondermijnt de dienstverlening. Het leidt tot vertragingen en frustraties onder personeel en reizigers. In feite wordt de gewone dienstverlening steeds meer een 'minimale dienstverlening'. Heeft het spoorpersoneel niet het recht om op te komen voor maximale dienstverlening?

Gevestigde politici en media stellen het graag voor dat stakingsacties tegen de reizigers gericht zijn. Opkomen voor meer en betere dienstverlening in plaats van een afbouw van het spoor, is in het belang van zowel personeel als reizigers. Het zijn niet de stakers die de dienstverlening afbouwen, dat gebeurt door de regering en de directie. Het zijn hun plannen die tot stakingsacties leiden, reizigers hebben er alle belang bij om zich tegen regering en directie te keren. Als ze kijken naar de inleveringen die ze zelf reeds moesten doen, weten ze wie daarvoor verantwoordelijk is: niet het spoorpersoneel, niet hun collega's, maar de rechtse regering. Inleveringen zoals de indexsprong gelden overigens ook voor het spoorpersoneel.

**“Helemaal te gek voor woorden wordt het als je in beschouwing neemt dat het zogenaamd ‘onaanvaardbare’ hervormingsplan van Jo Cornu de pensioenleeftijd op 55 (!) wel behoudt. En dat terwijl de effectieve pensioenleeftijd voor andere burgers – uitzonderingen in voornamelijk overheidsberoepen niet te na gesproken – wordt opgetrokken naar 65 jaar en op termijn naar 67 jaar.” (commentaar De Tijd)**

De berekeningswijze voor de pensioenen wordt zodanig aangepast dat in de praktijk langer moet gewerkt worden om rond te komen. Er moet opgemerkt worden dat niet moet vergeleken worden met de pensioenleeftijd, maar met vormen van vervroegd pensioen (het vroegere brugpensioen). Verder is de leeftijd van 55 jaar beperkt tot het rijdend personeel (bestuurders, conducteurs). De vergelijking gaat dus niet op. Wil Cornu overigens voorlopig nog niet aan de pensioenleeftijd raken om voldoende pensioneringen te hebben voor het sociaal bloedbad dat hij wil aanrichten? Net zoals in andere bedrijven brugpensioenen vaak gebruikt worden bij 'herstructureringen' wordt ook het geplande sociale bloedbad bij het spoor doorgevoerd door wie op pensioen gaat niet of niet volledig te vervangen.

**“De bonden hebben hun eigen front vernield en een ander front gesmeed: een onverzettelijke entente tussen directie en federale regering, die voor een keer niet kibbelt, met als objectieve bondgenoot iedereen die streeft naar een openbaar vervoer in dienst van de gebruiker.” (Commentaar De Standaard)**

Dat de vakbondsleiding niet bepaald handig is, klopt. Maar dat het de vakbonden zijn die de directie en de regering in een entente duwen, is wel heel sterk van de pot gerukt. N-VA'er (toen nog VLD'er) Descheemaeker was jarenlang bestuurder, CD&V'er Schouppe en SP.a'er Jannie Haek eveneens. De N-VA wil graag Johnny Thijs binnenhalen in de directie. De regering stelt de directie aan, ze plaatst er eigen politieke vrienden. En dan komt De Standaard met de opmerkelijke vaststelling dat die door de regering aangestelde vertrouwensfiguren zowaar politieke vrienden zijn. Proficiat voor

dit staaltje onderzoeksjournalistiek! Terzijde: politiek aangestelde directieleden die de stakers verwijten politieke acties te voeren, dat is de schaamte voorbij.

Het venijn zit ook in het geval van de commentaar van De Standaard in de staart van de redenering: wie goed openbaar vervoer wil, zou volgens de krant een objectieve bondgenoot van de regering zijn. Hoe is een forse besparing waardoor minder personeel meer moet presteren te rijmen met openbaar vervoer in dienst van de gebruiker? Is De Standaard de eigen leugens gaan geloven en denkt de krant echt dat het personeel en niet de regering en directie verantwoordelijk is voor de bestaande problemen bij het spoor? Openbaar vervoer in dienst van de gebruiker betekent investeren in beter en meer dienstverlening, dus ook in het personeel om dit waar te maken. Dat is waar de stakers voor opkomen.

De propagandacampagne tegen het spoorpersoneel zorgt er ongetwijfeld voor dat heel wat pendelaars 'subjectieve bondgenoten' van de regering zijn. Maar aangezien ze zelf ook tal van gevolgen van het besparingsbeleid ondervinden met allerhande inleveringen en taksen, zijn het objectieve bondgenoten van het personeel. Geloven die pendelaars ook dat zij teveel verdienen en er dus op hun loon moet bespaard worden met indexsprongen? Geloven die pendelaars ook dat hun buurman met zonnepanelen verantwoordelijk is voor de Turteltaks? De gevoeligheid rond mobiliteit, files en klimaat enerzijds en offensieve eisen voor beter openbaar vervoer anderzijds kunnen het objectieve bondgenootschap concretiseren en organiseren.

**“De stakingsbereidheid bevindt zich bijna exclusief aan Frans-talige kant. Het zegt veel over de bonden, organisaties die bij uitstek oog zouden moeten hebben voor solidariteit en het collectief, dat net zij communautair verdeelder zijn dan ooit.” (De Tijd)**

Ondanks oproepen van de vakbondsleidingen staakt ook Nederlandstalig personeel mee. In Brussel was er een oproep naar Frans-talig en Nederlandstalig personeel om mee te staken. Aan de basis is er geen communautaire verdeeldheid, maar elke zwakte aan de top wordt uiteraard uitgespeeld tegen de basis.

**“De directie heeft al aangekondigd dat ze niet tot elke prijs sociale akkoorden zal nastreven om haar hervorming door te voeren. De steun voor die no-nonsense-aanpak in de publieke opinie is ongetwijfeld versterkt. En de scherpte van het stakingswapen is afgebot. Het aanzien van het sociaal overleg en van de rol van de vakbonden daarin is tot ver buiten de NMBS gecompromitteerd.” (De Standaard)**

De directie kondigde inderdaad aan dat ze niet wil onderhandelen. De zogenaamde bemiddeling die vooropgesteld werd door de regering beperkte zich binnen het kader van wat al beslist is. Zo wordt het personeel geen andere keuze gelaten dan te staken. Het groeiende ongenoegen bij reizigers over gebrekkige dienstverlening wijst er overigens op dat de publieke opinie niet bepaald opgezet is met de hervormingen die de directie doorvoert en nu versneld wil opleggen. Door geen enkele ruimte voor sociaal overleg te laten, kiezen regering en directie voor een confrontatiemodel. Wie is dan verantwoordelijk voor de stakingen? Het eenzijdig opzeggen van sociaal overleg door de directie, zou volgens De Standaard echter de vakbonden compromitteren.

Verwarren de media hun eigen standpunten niet al te vaak met "de publieke opinie"? Als de media hun standpunt over de steun van de publieke opinie voor de directie willen hard maken, moeten ze misschien eens onderzoek hoeveel mensen een beperktere dienstverlening in het kader van een geprivatiseerd en afgeslankt spoor willen? En hoeveel mensen voorstander zijn van drastische publieke investeringen in gratis en degelijk openbaar vervoer met gemotiveerd personeel en goed materieel waardoor stiptheid, veiligheid en comfort gegarandeerd worden? Het zijn niet de regering en hun politieke vrienden in de directie die voor deze laatste optie gaan, dat is het personeel en het zijn diegenen die vandaag meestaken of de staking steunen.