

vrijdag 27 mei

Genoeg is genoeg! Aanval op kredietdagen moet volledig weg!

De pogingen om het protest af te doen als acties tegen het afnemen van vakantiedagen (letterlijk gehoord op de radio!), pakken niet. Wie gelooft hun leugens nog? Vandaag gaat het om het optrekken van de arbeidsduur. Kredietdagen als gevolg van een arbeidsduurvermindering afpakken, is onaanvaardbaar. Niemand is bereid om zomaar langer te werken voor hetzelfde loon, eigenlijk voor een lager loon aangezien de arbeidsduurvermindering met loonverlies gebeurde. Deze aanval op de arbeidsduur moet gestopt worden!

Het ongenoegen zit diep, niet alleen bij het spoorpersoneel en niet alleen omwille van de aanval op de kredietdagen. Dit is slechts een druppel die de emmer doet overlopen. Het spoorpersoneel kreeg al verschillende aanvallen over zich. Met het plan-Galant wilde de regering 2,1 miljard euro besparen, samen met de maatregelen van de vorige regering erbij gaat het om 3 miljard. Op tien jaar tijd kwamen er 50% reizigers bij, maar verdween bijna een kwart van het personeel. Het plan-Galant was erop gericht om nog eens 20% te besparen, onder meer door het opvoeren van de productiviteit maar ook door maatregelen die de reizigers directer treffen. De directie wil bijvoorbeeld flexibele tarieven toepassen: reizigers meer laten betalen op bepaalde momenten. Minister Galant is weg, maar haar plan is nog niet volledig van tafel.

Het plan-Galant moet weg. Maar niet om terug te keren naar het beleid van iets tragere afbraak zoals we ervoor kenden. Toen de PS en de SP.a in 1988 terug in de regering kwamen, waren er nog 68.000 personeelsleden, toen de PS 25 jaar later uit de regering verdween waren ongeveer de helft van onze collega's verdwenen. Het jarenlange afbraakbeleid dat nu versneld wordt doorgevoerd, leidt tot frustraties.

Bij de cipiërs is de jarenlange frustratie over personeelstekort omgeslagen in een strijd voor meer collega's en dus tegen alle tekorten en gebroken beloften van de afgelopen jaren. Laat ons bij het spoor hetzelfde doen: het plan-Galant moet weg, het vorige protocol dat een personeelsbestand van 38.000 garandeert moet nagekomen worden. Het zou meteen betere dienstverlening mogelijk maken, dat is in het belang van personeel en reizigers. In tijden van klimaatcrisis is meer openbaar vervoer geen overbodige luxe.

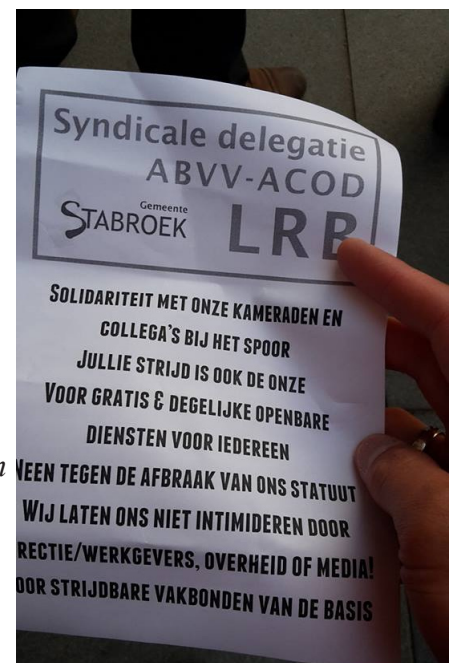
Sancties: "minimale democratische rechten" als het van regering en directie afhangt?

De dreiging van sancties en de intimidaties tegen stakend personeel kunnen een zeker effect hebben. Maar het stakingsrecht is een van onze democratische rechten, de vakbondsleidingen kondigden aan dat ze de stakers dekken en tegen sancties zullen optreden.

Het is opmerkelijk dat politici die na de aanslagen in Brussel zoveel over democratische waarden en normen spraken, vandaag vanuit het parlement ophitsen om het democratische stakingsrecht aan banden te leggen. Hoogstens willen ze wel erg minimale democratische rechten.

Het stakingsrecht is afgedwongen door er samen gebruik van te maken, zo zullen we het ook behouden.

Foto:
solidariteit van
de syndicale
delegatie van
gemeente-
personeel in
Stabroek



Allemaal samen voor meer openbare diensten

We mogen de spoor mannen en – vrouwen niet alleen laten strijden. Door op 31 mei met alle openbare diensten in actie te komen, kunnen we een krachtmeting starten tot de regering moet toegeven. Laat ons ervoor zorgen dat dit idee ook langs Nederlandstalige kant steeds meer ingang vindt.

De verbroeding tussen cipers en spoorpersoneel, onder meer in Namen (waar de gevangenis aan de achterkant van het station ligt), is een goed voorbeeld: we hebben dezelfde belangen en voeren eenzelfde strijd.

Elke zwakte langs onze kant wordt uitvergroet en uitgespeeld. De media maken er een communautair spel van. Het ongenoegen is niet communautair verdeeld. In 1936 dwong een stakingsactie het betaald verlof af. Eén van de slogans toen was: **“Uw voornaam is Waal of Vlaming, uw achternaam is arbeider.”** Dat is vandaag nog altijd zo – we zouden er alleen nog de voornaam “Brusselaar” aan toevoegen. De zwakte waarop ingespeeld wordt, bevindt zich aan de top van onze vakbonden. Na jaren van twijfelen en het slikken van aanvallen in de hoop erger te voorkomen, zijn sommigen het niet meer gewoon om strijd te organiseren en op te bouwen. Laat ons hieraan werken door net zoals de cipers of de Franse collega’s onze eigen strijd te organiseren met personeelsvergaderingen waar over de verdere acties en de eisen wordt beslist.

De strijd uitbreiden naar de volledige openbare sector is belangrijk: de tekorten stapelen zich op alle niveau’s op. Zowel federaal, lokaal als regionaal kreunen de openbare diensten onder de tekorten. De wegen zijn kapot met levensgevaarlijke tunnels, in musea regent het binnen, gevangenis en blijken mensonwaardige overblijfselen uit de 19de eeuw te zijn, magistraten willen meer collega’s, in het onderwijs wordt over het gebrek aan middelen geklaagd, ... Overall horen we dezelfde eis: we willen meer collega’s voor betere dienstverlening.

Dat het om de dienstverlening gaat, blijkt overigens uit het feit dat er nergens offensieve looneisen gesteld worden. Toch blijven de regering en haar media al het ongenoegen afdoen als ‘egoïstisch’. Dat de ministers en ster-journalisten eens hun eigen loon op tafel leggen vooraleer ze over onze werkdruk oordelen.

Samen voor meer en betere openbare diensten, waaronder gratis en degelijk openbaar vervoer! Laat ons van het actieplan van de vakbonden – met de **betoging van de openbare diensten op 31 mei**, de algemene staking van 24 mei, de betoging van 29 september en de staking van

7 oktober – gebruik maken om de eerste stap naar meer en betere openbare diensten te zetten door de besparingsregering-Michel de laan uit te sturen. Elke regering die daarop volgt zal rekening moeten houden met een meer zelfbewuste arbeidersklasse.

Geen middelen?

Volgens de regering zijn er geen middelen voor meer openbaar vervoer. Er zijn wel middelen om de grote bedrijven jaarlijks miljarden cadeau te doen die ze vervolgens naar Panama en andere belastingparadijzen kunnen doorsluizen. Er zijn bij de NMBS wel middelen om een duur waterhoofd van drie directies en tal van externe consultants en andere raadgevers te betalen. Als er wordt geïnvesteerd, is het vooral in prestigeprojecten die achteraf makkelijker aan de private sector kunnen verkocht worden. Er zijn wel middelen om miljarden subsidies aan bedrijfswagens toe te kennen, ook al wordt daarmee het fileel georganiseerd. Maar voor een oplossing op de filelast – meer openbaar vervoer – zijn er geen middelen? Niet investeren in openbaar vervoer is een politieke keuze van een beleid gericht op de belangen van de 1% rijksten.

Overigens is investeren in openbaar vervoer erg rendabel, niet alleen voor het milieu maar ook voor de economie. Na de spoorstaking van begin januari zei werkgeversfederatie VBO dat een dag spoorstaking de economie 40 miljoen euro kost. Op jaarbasis zou een goedwerkende NMBS de economie dus meer dan 10 miljard opleveren. En dat voor een investering van amper 3 miljard euro door de overheid. Er zijn al maatregelen ‘om de economie te stimuleren’ genomen die minder efficiënt waren... Is degelijk openbaar vervoer een kost of een investering die opbrengt?

Neen aan de privatisering!

De regering wil het volledige spoorverkeer privatiseren. Het geprivatiseerde Britse spoor is onveilig en duur. Voor een gelijkaardige afstand als die tussen Antwerpen en Brussel betaal je in Groot-Brittannië voor een maandabonnement geen 136 maar 500 euro. Wat de voorstanders van privatisering ook niet uitgelegd krijgen, is dat er vandaag in Groot-Brittannië meer publieke middelen aan de private spoorbedrijven worden gegeven dan wat er voorheen in het publieke spoorbedrijf werd geïnvesteerd. Een grote meerderheid van de Britten wil dan ook de her-nationalisatie van het spoor. Laat het bij ons niet zo ver komen en de privatiseringsplannen volledig afblokken!