

Spoorwegbeleid van de rails

Nieuws maandag 3 juni 2024

Groot nieuws van de overzijde van het Kanaal. De linkse partij Labour belooft bijna alle reizigersspoordiensten binnen vijf jaar te renationaliseren als het de volgende verkiezingen wint. Onze collega's van de Britse spoorvakbond RMT hebben decennialang campagne gevoerd tegen de privatisering en de liberalisering van het Britse spoor en verwelkomen het nieuws. De Britten vinden veertig jaar neoliberal beleid bij het spoor welletjes. Terug naar British Rail.

Bij ons hebben verscheidene politieke partijen het nog steeds niet door. De ene wil volop liberaliseren opdat buitenlandse aandeelhouders geld kunnen verdienen op de kap van de Belgische belastingbetaler, de andere wil vooral regionaliseren uit navelstarende kortzichtigheid en op termijn alles verkopen aan de privé. De toekomst van het spoorwegpersoneel en die van de reizigers gaan op het stort. Een variant van sociale dumping.

Is 'op het stort' te gortig, zegt u? Neen, het is de realiteit en ik heb echt geen zin om rond de pot te draaien, het is noodzakelijk om duidelijk te zijn. De consultants - en aanverwanten - zijn bij het spoor al druk bezig om de (donker)blauwe en bruine loper uit te rollen. Ik leg het even uit.

(Donker)blauw

Wat we merken bij de De Lijn - het uithollen en onwerkbaar maken van het vervoerbedrijf van binnenuit - wil men ook bij het spoor toepassen. Bij de VRT zien we dit trouwens ook al gebeuren. De structuur van het spoor is reeds onwerkbaar. Iedereen ervaart dat.

De slippendragers van Voka, de vakbond van de bazen, hebben een duidelijke doelstelling bij het spoor na de verkiezingen: liberaliseren, regionaliseren, privatiseren en alles wat enigszins ruikt naar sociale verworvenheden moet op de schop. Het statuut moet weg. De KGV moet ook weg. De grote vakbonden moeten zeker weg, die verdedigen immers de belangen en arbeidsvoorwaarden van het personeel, de index, de sociale zekerheid.

De statutaire leidinggevendenden met spoorwegverstand en liefde voor het spoor moeten plaats maken voor managers die de Angelsaksische managementstijl weten te hanteren. Het gebeurt reeds vandaag. Mijn telefoon staat roodgloeiend.

Bruin

Hier hebben de consultants en aanverwanten - en de voorgaande rechtse regering Michel - een verpletterende verantwoordelijkheid. Wanneer mensen zich niet gerespecteerd voelen, niet gehoord worden, niet erkend worden als medewerker of reiziger, dan overheerst de verzuring en de teleurstelling. Tot in het stermokje. Met,

vergis u niet, donkerblauwe gevolgen en veel erger. Dat is niet toevallig. De geschiedenis herhaalt zich in de actualiteit. En omgekeerd.

KPI-fetisjisme

Door de voorbije besparingen ondervinden we de dagelijkse ellende: overvolle treinen, structureel ontregeld treinverkeer door dringende – voordien besparingsgewijs uitgestelde - onderhoudswerken bij het spoor, vertraagde levering van nieuw materieel, afgeschafte haltes, structurele personeelstekorten...

Stations met gesloten loketten. Stations zonder perronpersoneel. Stations die op instorten staan. Stations die nog steeds niet toegankelijk zijn voor mensen met een beperkte mobiliteit. Stations die een speelruimte zijn voor bendes omdat er geen toezicht meer is. En dan zijn we verbaasd dat agressie hoogtij viert? Echt?

Allemaal het gevolg van beslissingen ingeleid door het KPI-fetisjisme van consultants. U weet niet wat KPI's zijn? Geloof me, u ondergaat ze dagelijks. Het zijn 'kritieke prestatie-indicatoren', die een en ander meten binnen een organisatie. Alles wordt gemeten, behalve de echte redenen van de dalende stiptheid en het ongenoegen bij reizigers en het personeel. Een ongemakkelijke waarheid.

Boter op het hoofd

Elke dag halen we het nieuws door klachten van politici van dezelfde partijen die de besparingen hebben opgelegd met de huidige toestand als gevolg. Zonder schaamte, ze zijn in campagnemodus, nietwaar. Eerst het dak afbreken en daarna klagen dat het binnen-regent. De ene heeft opeens het veiligheidsprobleem ontdekt na de zelf opgelegde besparingen bij het spoor en de spoorwegpolitie. De andere is dan weer geschokt door de staat van het station van Tienen dat trouwens al jaren in erbarmelijke toestand verkeert. En een derde droomt van een De Lijn-scenario bij het spoor.

Onzinnige oplossingen van consultants

En toch. De kwaliteitsbarometer bij de reizigers kent één positieve constante: het personeel! Al de rest is negatief, maar het personeel blijft goed scoren. De zichtbare en de onzichtbare collega's. Zij houden het spoor recht.

Wat gebeurt er? De consultants zonder enige ervaring bij het spoor krijgen vrij spel om problemen nog groter te maken. Ondanks de waarschuwingen van het terrein.

Probleem met stiptheid? Dan maken we de prestaties van het rijdend personeel toch nog strakker door buffertijden te verwijderen en het personeel om de haverklap van trein te doen veranderen. En de zoveelste reorganisatie moet het allemaal... euh, reorganiseren. Nog eens: stabiliseren is de boodschap! Zucht.

Plantondiensten afschaffen is beter voor de stiptheidsresultaten. Afgeschafte treinen worden immers niet meegenomen in de stiptheidsstatistieken. Vergeef mij mijn cynisme, maar het moet eruit.

Probleem met sociale veiligheid? We verminderen de aanwezigheid van stationspersoneel. Wat niet gezien wordt, is geen probleem, toch?

Mensen aanwerven voor een commerciële functie en de dag erna naar de bundel sturen. Moet kunnen. Dat is modern HR-beleid.

De prestaties van het schoonmaakpersoneel in de bundels chronometreer op de seconde volgens type materieel. Dat de dag voordien hooligans in de trein zaten in plaats van de lokale wandelclub maakt toch geen verschil?

De onderaannemers bepalen de werkzaamheden op het spoor, volgens hun agenda, de reizigers zijn bijzaak. Niet hun probleem.

Neem de consultants hun bedrijfswagen af en zet ze een week in de trein. Ze worden goed genoeg betaald.

Het Rekenhof zal dat binnenkort wel duiden in mijn plaats met de publicatie van zijn consultancy-audit.

Günther Blauwens