

PERSBERICHT

LIBERALISATIE of PRIVATISATIE

Mettet, 12 maart 2016

Het steeds groeiende ongenoegen van het rijdende personeel van de NMBS illustreert zich door het toenemen van het aantal mensen die vertrekken. Talrijke jonge treinbestuurders verlaten de NMBS al binnen de vijf jaar na hun aanwerving. Dit heeft natuurlijk een financiële weerslag voor de maatschappij die in plaats van zich de vraag te stellen « WAAROM ? », een geldelijke vertrekvergoeding eist indien dit vertrek plaatsvindt tijdens de 11 eerste jaren dienst (tussen 1.000 € en 10.000 € al naargelang het aantal gepresteerde jaren).

De Directies hebben, tijdens een Nationaal Paritaire Commissie, in het nieuwe budgettaire kader van de Regering, beslist om een nieuwe "exclusieve" maatregel in te voeren, uitsluitend bestemd voor het personeel dat de treinen bestuurt. Inderdaad, de te presteren opzegtermijn bij ontslag van een agent, die tot hiertoe 1 maand was, is nu gebracht naar **1 jaar !**

Het SACT-ASTB begrijpt dat er financiële maatregelen nodig zijn om de NMBS terug op de rechte spoor te zetten, maar stelt zich vragen over de doeltreffendheid van deze radicale maatregel. Er was voorzeker wel genoeg ruimte voor een iets meer progressieve benadering.

Eens te meer, in plaats van de oorzaken te onderzoeken neemt men sancties!! Onwaarschijnlijk, er bestaat geen ander beroep waar een dergelijke opzegperiode opgedrongen wordt.

Deze maatregel wordt toegevoegd aan een steeds langer wordende lijst van opgedrongen verplichtingen en versterkt de negatieve psychologische impact ervan op het rijdende personeel : voortdurende wijzigingen in de reglementering, talrijke veranderingen van de bestuur ruimtes, steeds strengere en hoog-precisie medische controles, te strenge en te subjectieve evaluaties van de te beheersen kennis met directe impact op het salaris, vermindering van de premies (en dus van het loon) en van de te recupereren overuren, verhoogde moeilijkheden om verlof te kunnen bekomen, nog steeds onmenselijke wisselende uurroosters en, op de koop toe, een lastercampagne wat betreft de efficiëntie en de rentabiliteit van het personeel. Paradoxaal : op hetzelfde tijdstip voert de NMBS talrijke aanwervingscampagnes via de media.

Dit terwijl het SACT-ASTB sinds jaren verschillende alternatieven voorstelt om de werkomstandigheden van de treinbestuurders te verbeteren.

Om hen in hun beroep te herwaarderen zowel op financieel vlak, waar vandaag niemand, door een uiterst complexe en overdreven berekening,

met precisie kan zeggen hoeveel een treinbestuurder juist verdient, als op het vlak van de psychologische druk die op hun schouders rust.

Het SACT-ASTB is met haar alternatieven steeds tegen een door de Directies opgetrokken virtuele muur gebotst. De Directies hebben ons steeds opnieuw bestempeld als "gek" en "onverantwoord", met als onterecht voorwendsel de hoge kosten die onze voorstellen met zich zouden meebrengen.

De laatste maanden is zelfs geen enkele dialoog meer mogelijk. Die zogenaamde "corporatieve" vakbond die alle bevoegdheden (Regering, Directies, erkende organisaties) stoort..., alles wordt in het werk gesteld om hem het zwijgen op te leggen. Er worden bedragen en cijfers, waarvan de oorsprong onduidelijk is, aan de media en aan de burgers verspreid.

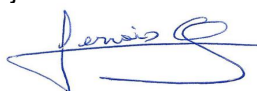
Daartegenover staat dat er nooit cijfers bekend gemaakt werden over de niet te onderschatten besparingen die het massale vertrek op pensioen oplevert. Het salaris van een agent met 30 dienstjaren is uiteraard sterk verschillend van dat van een beginnende agent.

Laat ons nogmaals de nadruk leggen op het feit dat het beroep van treinbestuurder, al is hij slechts één van de schakels tussen de andere spoorwegmensen, één van de belangrijkste en meest veeleisende is.

Respect tonen voor een treinbestuurder, voor zijn kennis, voor zijn vaardigheden en voor zijn ervaring, en gehoor geven aan wat hij allemaal meemaakt, dat lijkt ons ontegensprekelijk van essentieel belang.

Wij weten allemaal dat de liberalisering van het spoor, door Europa gewenst, een schijnoplossing is die noch de dienstverlening, noch het comfort, noch de prijs ten goede zal komen. Maar is het niet eerder de bedoeling om te privatiseren, zodat de Regering zich zou kunnen ontdoen van één van de laatste grote openbare ondernemingen van dit land ?

Het personeel dusdanig demotiveren en daardoor proberen te bewijzen dat de situatie zgn. niet meer houdbaar is, is dit niet in fine de gevolgde strategie, in het absolute nadeel van de reizigers die, dag na dag, een ware aftakeling van de dienstverlening ervaren, en dit in een tijdperk waar mobiliteit een prioriteit zou moeten zijn ?!



Claude FERRAIS – Voorzitter