

Centralisatie bij de Belgische spoorwegen: wat hebben we geleerd?

Nieuws woensdag 1 juli 2020

De voorbije jaren verloor Limburg door diverse hervormingen en centralisaties bij de Belgische spoorwegen meer dan 1000 betrekkingen, deels door het niet vervangen van personeelsleden die met pensioen gingen, deels door centralisaties van diensten. Afdelingen werden een na een gesloten en het personeel werd verplicht te pendelen naar Brussel en Antwerpen, zelfs naar Gent. Er werd geen rekening gehouden met de impact op het persoonlijk leven van de medewerkers: kinderopvang, familiale verplichtingen, thuisorganisatie... Dagelijks werd twee tot drie uur kostbare vrije tijd van de gedupeerde personeelsleden ontnomen. Met alle gevolgen van dien op hun sociaal leven.

Het spreekt voor zich dat deze centralisaties noch de motivatie, noch de productiviteit van de getroffen personeelsleden ten goede kwamen. Een voorbeeld hiervan is de centralisatie van operationele regel- en communicatieorganen. Deze ondersteunende diensten beheren een groot actieterrein. Dergelijke centralisaties leveren enkel een besparing op korte termijn op en allesbehalve van denken op lange termijn. Operationeel is het verloop van de medewerkers zo groot dat niemand mekaar nog echt kent en dit heeft invloed op de samenwerking in real time. Vroeger was er direct contact en voeling met de lokale en regionale knowhow en noden. Nooit eerder lag het aantal ontslagnemende personeelsleden bij de Belgische spoorwegen dan ook zo hoog. Ook in de nabije toekomst plant de NMBS een verdere centralisatie van operationele diensten: de real time beheerders van treinbesturing, de regionale operatie voor het materieel, de speakers van de seinhuizen enz.

Door de opeenvolging van centralisaties bleek ook nog eens dat de kantoren van het station van Antwerpen-Centraal de toestroom van bijkomende personeelsleden niet aankon. Er worden dure kantoorruimtes op de Antwerpse privémarkt gehuurd terwijl de onlangs gerenoveerde kantoren van het stationsgebouw van Hasselt grotendeels leeg kwamen te staan.

We hopen dat de directie van de Belgische spoorwegen sommige eerder getroffen maatregelen in het post-coronatijdperk heroverweegt. We denken aan het besmettingsgevaar bij een sterke centralisatie in open kantoorruimtes. Vandaag is telewerken de norm. Elke crisis bewijst dat gedecentraliseerde operationele diensten een meerwaarde bieden om problemen aan te pakken. Eenheid van commando is wel belangrijk, maar daar kiest men dan voor een driedelige structuur (decentralisatie!) in plaats van een eengemaakte spoorwegen.

We stelden de afgelopen weken vast dat lokaal en thuiswerken voor een groot aantal personeelsleden plots wel kan. Waarom zou dichter bij huis werken dan niet kunnen?

Gunther Blauwens, Stefan t'Jolyn

