

Protocol voorakkoord: goede redenen voor massale verwerping

Nieuws dinsdag 17 juni 2025

De achterban van ACOD Spoor heeft het protocol van voorakkoord met minister Crucke unaniem verworpen. Een toelichting.

Wil men het spoor efficiënter en toekomstgericht organiseren? Of is dit voorakkoord met minister Crucke een stap in een lang voorbereid traject van ontmanteling, liberalisering en uiteindelijke privatisering? Onze militanten hebben het antwoord gegeven: in alle gewesten werd het akkoord massaal verworpen. Niet uit conservatisme, maar uit ervaring. Want wie het spoor kent, weet wat werkt en wat niet.

Het verworpen voorakkoord voorziet onder meer in de overdracht van personeel van HR Rail naar NMBS en Infrabel, de afschaffing van statutaire aanwervingen vanaf 2028 en de verplaatsing van bevoegdheden inzake personeelsbeheer. Op papier heet dat modernisering. In de praktijk is het de afbraak van wat het spoor nog samenbindt. En het kost een pak geld, vooral IT-kosten door de splitsing en de noodzaak om externe consultants in te schakelen.

Verdeel en heers als bestuursmodel

De operationele opsplitsing van het spoor in NMBS, Infrabel en HR Rail – zogezegd verplicht door Europa (wat feitelijk onjuist is) – heeft geleid tot een wirwar aan verantwoordelijkheden. Dat merken onze collega's elke dag.

En nu wil men ook HR Rail opknippen? Dat betekent parallelle systemen, verschillende reglementeringen en sociale ongelijkheid. Efficiënt spoorbeheer vraagt eenheid van commando, geen organisatorische wirwar waarin elke verantwoordelijke zijn taak naar de volgende doorschuift. Vraag het aan eender welke transporteconoom, van eender welke universiteit: zij bevestigen onze visie.

Opmerkelijk detail: voor de Brusselse politie pleit deze regering wel voor eenheid van commando. Bij het spoor blijktbaar niet. Nochtans worden daar dezelfde argumenten aangehaald als de onze.

Statuut verdwijnt via achterdeur

Vanaf 2028 zouden enkel nog contractuelen worden aangeworven. Daarmee verdwijnt het statuut, zonder enig democratisch debat en zonder vermelding in het regeerakkoord. Geen transparantie, geen overleg, enkel een ideologische ingreep die het sociaal weefsel van het spoor ondergraaft. Bij het personeel wekt dit de indruk van conservatief pestgedrag. Onze mensen zien ook wat er in het buitenland gebeurt.

Voor ACOD Spoor is het statuut geen anachronisme, maar een ruggengraat. Het biedt werkzekerheid, objectiviteit en bescherming, en vormt de basis van het sociaal overlegmodel. Zonder statuut verdwijnt ook de samenhang tussen personeelsgroepen, wordt het pensioenstelsel uitgehold en vervalt de bescherming bij reorganisaties.

Als vakbond denken we niet alleen aan de huidige generatie werknemers, maar ook aan de toekomstige.

Politieke strategie, geen neutraal beleid

De regering beweert dat dit geen ideologische ingreep is. Maar de feiten spreken voor zich. Infrabel blijft buiten schot – geen grote besparingen – terwijl NMBS en HR Rail worden geviseerd. Niet toevallig is Infrabel het favoriete spoorwegdeel van havenbelangen en neoliberale partijen. Reizigersvervoer telt minder. HR Rail, als laatste overblijvende personeelseenheid en syndicale hefboom, moet eraan geloven.

Er wordt bewust een inefficiënt model gecreëerd, zodat privatisering daarna als enige uitweg wordt voorgesteld. Net zoals in het Verenigd Koninkrijk en Duitsland, waar vandaag chaos en onder-investering heersen. In het VK keert men zelfs terug naar nationalisering, omdat dit uiteindelijk goedkoper en efficiënter blijkt te zijn dan miljardensubsidies voor private operatoren die hun winsten doorsluizen naar buitenlandse fondsen. De stiptheid van de Duitse spoorwegen is zelfs slechter dan die van ons, mede door jarenlange opgelegde besparingen. Vroeger was het Duitse spoor een toonbeeld van 'Pünktlichkeit'...

Wat dan wel?

Wie echt efficiëntie en dienstverlening wil verbeteren, kiest niet voor versnippering, maar voor integratie. Eén spoorbedrijf. Eén directie. Eén personeelsdienst. Eén beheerscontract. Duidelijkheid, verantwoordelijkheid en samenwerking. Eenheid van commando.

Kijk naar de Oostenrijkse spoorwegen: ook daar is er een driedelige (holding)structuur (eigenlijk vierledig met Cargo), maar met één CEO en één raad van bestuur. De besluitvorming verloopt via eenheid van commando. De Oostenrijkse spoorwegen zijn een voorbeeld van doeltreffend spoorbeleid. Dus het kan!

Dat is geen utopie. Dat is de logica van mensen die het spoor kennen en er dagelijks in werken. Vandaag zitten we met twee niet op elkaar afgestemde beheerscontracten – eenje voor NMBS, eenje voor Infrabel – waardoor de ambities van de ene worden gefnuikt door de beperkingen van de andere. De NMBS zegt dat Infrabel te weinig spoorcapaciteit heeft, Infrabel zegt dan weer dat het transportplan van de NMBS te ambitieus is... En dan wordt er naar elkaar gewezen wanneer het transportplan niet uitgevoerd wordt. Is dat 'good governance'?

Hervorming zonder draagvlak faalt

Hervormen zonder maatschappelijk of syndicaal draagvlak leidt tot mislukking. Dit voorakkoord is daarvan het beste bewijs. Het spoorpersoneel is het beu: de onwerkbare structuren, de opeenvolgende reorganisaties en de miljoenen die naar consultants zonder spoorexpertise gaan. Ter herinnering: tussen 2020 en 2022 gaf men 612 miljoen euro uit aan externe consultancy – deze regering legt intussen een besparing op van 670 miljoen!. Het spoorwegpersoneel snakt meer dan ooit naar stabiliteit. Ook de reizigers trouwens!

ACOD Spoor kiest voor een openbaar, geïntegreerd en sociaal rechtvaardig spoor. Niet voor afbouw. Niet voor verdeel-en-heers. En zeker niet voor liberalisering/privatisering onder de radar.

Günther Blauwens

