

Spoor op drift: tijd voor eerlijkheid, geen flauwekul

Nieuws dinsdag 22 april 2025

De federale beleidsverklaring over het spoor bulkt van de ambitie: meer reizigers, meer goederen, technologische innovatie. Op papier klinkt het indrukwekkend. Maar wie draagt die ambitie? Wat betekent dit beleid voor wie het spoor effectief draaiende houdt, dag en nacht? Over die mensen blijft het akelig stil. Daarom reageren we.

Het spoorwegpersoneel wordt opgezadeld met almaar meer verantwoordelijkheden, maar kampt met een structureel personeelstekort en een hopeloos versplinterde organisatiestructuur. De overheid mikt op plus 30 procent reizigers, min 30 procent afgeschafte treinen, meer dan 90 procent stiptheid. Mooi. Maar tegelijkertijd is er een aanwervingsstop bij HR Rail en volgt alweer een 'rationalisering' van het personeelsbeleid. Zonder versterking van de werkvloer blijven zulke doelstellingen luchtkastelen. De frustratie groeit, bij het personeel en bij de reiziger.

HR Rail wordt ondertussen systematisch uitgehold. In plaats van een sterke, centrale HR-dienst voor het spoorwegpersoneel uit te bouwen, splitst men verder op tussen NMBS en Infrabel. Inmiddels ondertussen blijven we zitten met twee CEO's, twee directiecomités, twee raden van bestuur, zestien directeurs en een historisch laag personeelsbestand. Mag het even gezegd worden? Als men met droge ogen beweert dat dit efficiënt en kostenbesparend is, dan is dat pure flauwekul. Iedereen met gezond spoorwegverstand weet dat een geïntegreerd spoorbedrijf beter werkt. De bewering dat het niet mag van Europa of niet meer kan omdat NMBS en Infrabel te verschillend zijn? Nog meer flauwekul.

Tegelijkertijd sluipt de liberalisering binnen. Vanaf 2033 wordt openbare aanbesteding verplicht. En net nu komt de N-VA met het voorstel om de NMBS deels te privatiseren: 50 procent plus één aandeel voor de overheid zou volstaan. Haar idee van een 'slank, winstgevend overheidsbedrijf' laat syndicale belangen liever verdwijnen. Maar ze begrijpt haar eigen liberale logica niet. In een sector met natuurlijk monopolie betekent privatisering geen keuzevrijheid, wel hogere tarieven, minder service en meer publiek geld dat verdwijnt richting buitenlandse investeringsfondsen. Dan spreken we nog niet over de uitverkoop van onze eigen infrastructuur. Ook dat is flauwekul.

Laat ons duidelijk zijn: winst maken is geen kerntaak van een openbare dienst. Het spoor is een recht, geen product. Privatisering tast sociaal overleg, werkzekerheid en dienstverlening aan. Politieke inmenging mag inderdaad afnemen, maar syndicale betrokkenheid is geen probleem, het is de stem van de werkvloer. Handen af dus! Zoals honderdduizenden burgers dezer dagen in de VS roepen: **Hands off!**

Technologische vernieuwing, dan? Zeker welkom. Maar als 'one man car'-diensten (niet in het regeerakkoord, wel in de beleidsverklaring) en automatiseringen vooral dienen om personeel weg te saneren, dan zeggen wij: geen innovatie op kap van de mensen. Reizigers willen menselijke aanwezigheid, geen algoritme op wielen.

Alsof dat niet genoeg is, wordt intussen ook ons pensioenstelsel gesloopt. Onder het mom van 'harmonisering' verlengt men de referentieperiode tot 45 jaar, verdwijnt de pensioenbonus en wordt wie noodgedwongen - vaak door zware en onregelmatige arbeid, fysiek en mentaal - vroeger wil stoppen gestraft. Voorts blijven ministers en parlementsliden buiten schot: hun laatste loon telt volledig mee voor hun pensioenberekening, hun uittredingsvergoeding wordt zelfs als loopbaanjaar beschouwd. En in het parlement? Geen hervorming te

bespeuren. De MR (!) houdt het been stijf. Hypocrisie sans gêne. Ook flauwekul.

De boodschap is duidelijk: hervormingen voor de werkvloer, privileges voor de pluche. Maar wij zeggen: genoeg is genoeg. Spoorwegpersoneel verdient respect, geen sancties. Geen holle dankbaarheid, maar structurele waardering: investeren in mensen, eerlijk sociaal overleg en pensioenrechten die recht doen aan de zwaarte van ons werk.

Wij pleiten voor sociale rechtvaardigheid, waarin werknemers en reizigers - meebeslissen over hun toekomst. Waarin de overheid haar verantwoordelijkheid neemt voor dienstverlening, in plaats van die uit te besteden aan de markt. Waarin politieke mandatarissen niet langer zichzelf uitzonderen van de regels die ze anderen opleggen.

Echte hervorming begint bovenaan en een rechtvaardig spoor begint op het perron, bij mensen die vroeg opstaan, tot in de nacht werken, in weer en wind en verantwoordelijkheid dragen.

Geen liberalisering. Geen 'modernisering' en 'harmonisering' zonder sociaal overleg. Zeker geen privatisering via de achterdeur. Het spoor is van iedereen - laat ons dat zo houden. Dat is geen flauwekul!

Günther Blauwens