Het statuut is geen voetnoot, maar een kathedraal van sociale strijd

Nieuws dinsdag 21 oktober 2025

Na maanden van overleg met de federale minister van Mobiliteit, de NMBS, Infrabel en HR Rail lag dit najaar een nieuw ontwerp van protocolakkoord op tafel. Dat akkoord moest tegemoetkomen aan de kritiek die de achterban eerder formuleerde bij de verwerping van het voorakkoord in het voorjaar. De minister en het spoorwegmanagement hadden gehoopt ditmaal tot een consensus te komen.

Onze achterban bleek echter opnieuw onvermurwbaar wanneer het over principes gaat: het ontwerp werd verworpen en met reden. Het spoorwegpersoneel laat zich niet overdonderen door politieke spelletjes. Het zal sommigen in de Wetstraat en op directieverdiepingen verbazen, maar fundamentele principes doen er nog altijd toe, ook in tijden waarin politiek opportunisme, neoliberale kortzichtigheid en bewust sociaal afbraakbeleid de norm lijken.

Modernisering of afbraak?

Het overleg kaderde in de hervormingen die de regering plant bij de Belgische spoorwegen. Onder de term ‘modernisering’ wou zij het personeelsbeleid grondig wijzigen. Op papier leek het ontwerp enkele garanties te bevatten: HR Rail zou juridisch werkgever blijven en zijn rol behouden als bewaker van het statuut, de NMBS en Infrabel zouden bevoegd blijven voor selectie en opleiding en er kwam een engagement om de sociale dialoog voort te zetten.

Maar achter die schijn van evenwicht school een fundamentele verschuiving. Vanaf 1 januari 2028 zou immers de contractuele aanwerving de norm worden. Enkel een beperkt aantal technische en veiligheidsfuncties zou nog statutair ingevuld worden. Voor het overige zou het spoorpersoneel, stap voor stap, zijn statuut verliezen. Dat is niets minder dan een structurele afbouw van de openbare dienst en dat terwijl het regeerakkoord nergens spreekt over het afschaffen van het statuut. De regering had enkel een modernisering aangekondigd “met eerbiediging van de bestaande rechten”.

Stok achter de deur

Daarbovenop stond in het ontwerp een gevaarlijk nieuw principe: ‘economische overmacht’. In het geval van verlies van marktaandeel, financiële moeilijkheden of dalende activiteit zou het spoorbedrijf voortaan personeel - statutair en contractueel - kunnen afbouwen via uitstapregelingen. Die bepaling zet onder het mom van liberalisering de deur open naar sociale afbraak en gedwongen uitstroom.

Voor onze organisatie was dit een brug te ver. De mogelijkheid om onder druk van ‘marktfluctuaties’ personeel te verminderen, tast het hart van het historisch personeelsbeleid bij het spoor aan: werkzekerheid en gelijke bescherming voor iedereen. Het zou bovendien een precedent scheppen dat toekomstige regeringen en

directies kunnen gebruiken om te besparen op de kap van het personeel. Ter vergelijking: het spoor telt vandaag twee CEO's, een zeventiental directeurs en twee raden van bestuur. Daar ligt geen 'modernisering' op tafel. Dit is geen populistisch gebral, maar een vaststelling waarop men aan de overkant nooit een gegrond tegenargument geeft.

Een ander onaanvaardbaar element was de automatische toepassing van contractuele aanwerving indien er geen akkoord is van een van de erkende vakbonden over deze gecombineerde artikelen in het ontwerp van protocolakkoord. Daarmee werd het sociaal overleg herleid tot een Machiavellistische machtsgreep, een poging om de solidariteit onder het spoorwegpersoneel te breken. Het statuut is geen voetnoot. Het is een kathedraal, gebouwd door generaties sociale strijd. Dat afbreken, druist volledig in tegen de geest van paritair overleg en wederzijds respect.

Personeelsverzet is uitgesproken

Onze basis heeft dan ook duidelijk gesproken. Tijdens de raadplegingen werd het ontwerp met 79 procent van de stemmen verworpen. De reden is helder: dit akkoord bedreigt de sociale rechten, het is vooral een politieke opportuniteit vanuit een ideologische visie — niet vanuit spoorwegkunde — en het schept een gevaarlijk precedent dat de onrealistische liberalisering van het spoor verder kan versnellen.

Wij blijven pleiten voor echte modernisering: met respect voor het statuut, de werkzekerheid en de collectieve rechten van het spoorpersoneel. Moderniseren kan, maar niet door af te breken wat generaties voor ons met inzet en solidariteit hebben opgebouwd. Dat ís welvaart. Niet het sombere maatschappijbeeld dat de premier in een Gentse universiteitsaula schetste tegenover een nieuwe jonge generatie, waar hij sprak over een land "met het hoofd boven een afgrond" en betoogde dat flexibiliteit, discipline en soberheid de enige uitweg zijn.

Wij geloven dat de toekomst van onze welvaartsstaat niet afhangt van angst, maar van vertrouwen. Van solidariteit, publieke dienstverlening en sociale rechtvaardigheid.

De strijd voor het behoud van het statuut is geen kwestie van nostalgie, maar van toekomst. Een sterke openbare spoorweg heeft nood aan degelijk personeel met stabiele arbeidsvoorwaarden, niet aan flexibiliteit op commando. Eenheid in commando bij het spoor is daarentegen wel een must, maar daarvoor is geen gehoor bij politici die nochtans unisono pleiten voor eenheid in commando bij de Brusselse politiezones.

Wij kiezen voor een spoorweg die sociaal rechtvaardig, betrouwbaar en publiek blijft.

Dat is een kathedraal van een principe.

Het ontwerp van protocolakkoord is gepubliceerd op onze website:www.acod-spoor.be

Günther Blauwens