

De nieuwe federale regering zal de toekomst van de Belgische spoorwegen bepalen

Nieuws vrijdag 22 november 2019

De aanslepende gesprekken over de vorming van de nieuwe federale regering maken duidelijk hoe moeilijk de kaarten liggen. Hoe dan ook zijn de samenstelling en de plannen van de toekomstige regering van groot belang voor de toekomst van de NMBS. Zij moet immers beslissen of het exclusieve contract van onze openbare vervoerdienst per spoor voor de volgende tien jaar wordt toegewezen aan de NMBS of niet. Voor de bijna 18.000 personeelsleden en hun familie is dit zeer belangrijk. Ook voor de toekomst van Infrabel is de nieuwe regering bepalend, want zoals buitenlandse voorbeelden aantonen, zijn ook private infrastructuurbeheerders een mogelijkheid.

Rechtse as tegen de spoorwegen

De wetsvoorstellen die momenteel om de haverklap worden ingediend door de N-VA, zoals de afschaffing van de Kas van de Geneeskundige Verzorging (KGV), het afschaffen van de twee derde meerderheid in de Nationale Paritaire Commissie (nodig om statutaire bepalingen zoals de dienst- en rusttijden aan te passen) en andere voorstellen zijn onrustwekkend. Met een regering in lopende zaken is dit een gevaarlijk spel. Er worden wisselmeerderheden gezocht en wanneer het over de spoorwegen gaat, heeft het Vlaams Belang zeker geen sociaal gelaat. Het zit op dezelfde lijn als de N-VA.

Werkgroepen Protocol van Sociaal Akkoord afgerond

In deze editie leest u over het ontwerp dat de voorbije weken werd voorgelegd aan onze leden in de gewesten. Behalve links en rechts wat aangepaste klemtonen, werd weinig of geen rekening gehouden met de opmerkingen of de verzuchtingen van de vakbonden. Ook het punt van de treinvertragingen werd door ons opnieuw aangehaald, maar hierop wilden de drie entiteiten andermaal niet ingaan.

Statutaire tewerkstelling onder druk

Het meest verontrustende onderwerp dat ter sprake kwam tijdens de werkgroepen was echter de plannen met het statuut. Zoals in heel de openbare sector wil men ook bij de spoorwegen de statutaire tewerkstelling afbouwen. Zo wil men vanaf volgend jaar enkel contractuelen aanwerven en bovendien in een stelsel van 38 uur. Voor de rangen 3 zal promotie nog enkel mogelijk zijn als men overstapt naar een contractuele betrekking.

Net als in de andere sectoren vergeet men bij de spoorwegen dat er voordelen zijn aan het statuut. Er is dan wel de vastheid van betrekking voor het personeel, voor de werkgever biedt dit echter ook een grotere flexibiliteit in vergelijking met een contractuele betrekking. Bovendien is de verbondenheid van de werknemer met het bedrijf een niet te onderschatten troef.

Statutaire tewerkstelling biedt een winstvisie op lange termijn. Wanneer een spoorwegbedrijf steeds opleidingen moet financieren voor korte inzetbaarheid van medewerkers en daarenboven mogelijk een pak ervaring kwijtspeelt aan de concurrentie, dan is een kosten-batenanalyse snel gemaakt. We hebben de indruk dat het kind met het badwater wordt weggegooid.

Dat dit voorstel moeilijk ligt bij het personeel, is een understatement. We leggen het daarom samen met de andere resultaten van de werkgroepen voor aan onze leden en zij zullen ons antwoord aan de drie entiteiten bepalen. Ondertussen lichten we u in via gewestelijke ledenvergaderingen en contactpunten en onze De Klapper.

Ludo Sempels

Dit artikel verscheen in Tribune 75.11