NMBS 100 jaar: de Belgische Spoorwegen op een keerpunt?

Nieuws woensdag 24 juni 2026

Honderd jaar geleden, op 23 juli 1926, werd bij wet de NMBS opgericht. De NMBS erfde een uitgestrekt spoornet, vele duizenden personeelsleden en verouderd rollend materieel. Precies 100 jaar later joegen minister van Mobiliteit Crucke (Les Engagés) en de Arizonaregering een wijziging van die wet van 1926 door het parlement. Wordt dat het begin van het einde?

De NMBS "(…) start al snel met een ingrijpende modernisering van het net, het materieel en haar organisatie. In de jaren 1930 worden enorme stappen gezet op het vlak van exploitatieveiligheid. Het NMBS-personeel kon van meet af aan rekenen op een vooruitstrevend sociaal statuut. Bovendien werd een nationale paritaire commissie met verregaande bevoegdheden opgericht." Dit lezen we op de website van Trainworld, het prachtige museum van de Belgische Spoorwegen in Schaarbeek.

Moet het statuut weg? Neen!

Met recente wet wordt dat 'vooruitstrevend sociaal statuut' afgebroken en uitgehold. Na 100 jaar statutaire aanwervingen van personeel, besloot Crucke om vanaf 1 juni 2026 uitsluitend nog contractuele werknemers aan te werven. Het statuut zorgde niet alleen voor werkzekerheid, goede arbeidsvoorwaarden, maar was en is ook belangrijk voor de veiligheid van het treinverkeer, het beschermt werknemers tegen allerlei druk van bovenaf.

Ook de 'nationale paritaire commissie met verregaande bevoegdheden' waar belangrijke beslissingen over dienst- en rusttijden, het syndicaal statuut en dergelijke slechts kunnen gewijzigd worden mits een twee derde-meerderheid, moet voor Crucke omzeild kunnen worden. Daartoe richt hij een 'escalatiecommissie' op binnen HR Rail.

Als de spoorwegdirectie haar zin niet krijgt omdat vakbonden dankzij die twee derde-regel bijvoorbeeld de annualisering van de arbeidstijd blokkeren, dan kan dankzij deze escalatiecommissie de directie de zaken forceren.

Hoe? De samenstelling van deze commissie is zo dat de directie er zes zetels heeft en de vakbonden slechts drie. De directie kan dus altijd met twee derde van de zetels alles eenzijdig doorvoeren! Een pure minachting voor het paritair sociaal overleg.

Waarom? Voor minister Crucke en de spoorwegdirectie is dit vereist omdat in 2032 de markt voor het binnenlands reizigersvervoer opengesteld wordt voor concurrentie. Zij beweren dat ze op deze manier de NMBS willen klaarstomen voor de liberalisering. Want dat is wat Europa wil, zegt men.

Maar nergens vraagt Europa dat men de statutaire aanwerving zou stopzetten en vervangen door contractuele aanwervingen. Nergens zegt Europa dat men het paritair sociaal overleg en de regel van twee derde moet

omzeilen en de vakbonden buitenspel moet zetten.

‘Europa’ is een drogreden om eenzijdig allerlei arbeidsvoorwaarden stap voor stap te kunnen afbreken. Nog meer flexibiliteit, hogere productiviteit, langer werken… En waarom contractuelen aanwerven? Deze zijn gemakkelijker te ontslaan als de NMBS in 2032 (een deel van) de markt zou kwijt spelen aan een concurrent.

Moeten we liberaliseren? Neen!

Wij zijn tegen de openstelling van de markt voor reizigersvervoer per spoor in 2032. Europa schrijft in het vierde spoorwegpakket dat de openstelling van de markt de regel is, maar dat er uitzonderingen mogelijk zijn, zoals de ‘direct award’, of de directe toekenning aan de historische operator. Dat kan onder bepaalde voorwaarden zoals de kenmerken van het spoornetwerk. Typisch voor België is dat we een stervormig netwerk hebben rond Brussel. Of als men kan aantonen dat een directe toekenning kosten-effectiever is. Uit buitenlandse voorbeelden blijkt dat liberaliseren en/of privatiseren het voor de overheid altijd duurder maakt qua subsidies (private bedrijven willen dat hun aandeelhouders dividend kunnen opstrijken).

Op binnenlands vlak is de totale privatisering van het goederenverkeer per spoor een compleet fiasco geworden. Lineas (de voormalige en geprivatiseerde goederenpoot van NMBS) is al jaren verlieslatend en werd door de overheid uiteindelijk gered van het faillissement. De overheid heeft nu 60 procent van de aandelen in handen en moest er de afgelopen jaren tientallen miljoenen euro instoppen. Over efficiëntie gesproken…

Crucke’s drogredenen

Zelfs de Arizonaregering schrijft in haar regeerverklaring dat ze zowel de ‘direct award’ als de openstelling van de markt wil onderzoeken en dat de volgende federale regering na 2029 de knoop moet doorhakken.

Maar in de praktijk is de Arizonaregering vooral de liberalisering aan het voorbereiden. Dat is ook wat Crucke verdedigt. Daarnaast maakt men het in de praktijk voor de Belgische Spoorwegen moeilijk om aan te tonen dat zij ‘kosteneffectief’ kan werken door een besparing op te leggen van maar liefst 675 miljoen euro.

Minister Crucke houdt bij hoog en bij laag vol dat liberalisering en concurrentie lagere ticketprijzen zullen meebrengen. Het voorbeeld van het Verenigd Koninkrijk en andere landen tonen in ieder geval aan dat dit niet klopt. En als dit hier en daar wel zo is, dan is het omdat private operatoren het liefst rijden op grote lijnen waar veel reizigers zijn en die dus winstgevend kunnen zijn, de kleinere lijnen zijn dan voor de publieke operatoren.

Een ander argument van Crucke is dat de dienstverlening zal verbeteren. Dit is een drogreden, want als gevolg van de besparingen van Arizona (en vorige regeringen), zijn er de afgelopen jaren tientallen loketten gesloten. Bovendien zijn de openingsuren drastisch ingekort. Voorts leidt de grote vermindering van de aanwezigheid van personeel in de stations ertoe dat reizigers steeds vaker op zichzelf zijn aangewezen, vooral in het geval van incidenten.

Crucke is de dienstverlening nu al aan het afbouwen om daarna te kunnen zeggen dat de NMBS niet voldoende dienstverlening en kwaliteit kan leveren. En dus de liberalisering als zogenaamd wondermiddel uit zijn hoed te toveren.

De lijn is klaar: bespaar de openbare dienst kapot zodat er zogezegd geen andere mogelijkheid meer is dan de markt opengooien. Het is een politieke en ideologische keuze, niets meer of minder.

Wij vakbond kiezen voor een sterke publieke openbare spoorwegmaatschappij, met voldoende middelen om de mobiliteits- en klimaatuitdagingen van vandaag en morgen aan te gaan.

Tony Fonteyne