

Belgische Spoorwegen: jachtterrein voor private aandeelhouders?

Nieuws donderdag 1 oktober 2026

De federale ministerraad stemde op 18 juli temidden van de zomervakantie op voorstel van minister van Mobiliteit Jean-Luc Crucke (Les Engagés) in met een hervormingsstrategie die de Belgische spoorwegmarkt vanaf 2033 stapsgewijs openstelt voor concurrentie.

Hiermee bezwijkt de Arizonaregering definitief voor de neoliberale recepten met het argument dat de vrije markt het openbaar vervoer zal verbeteren, een betere service zal bieden en goedkopere tarieven zal hanteren.

Wat door de regeringspartijen wordt voorgesteld als een 'modernisering' en een 'onvermijdelijke Europese verplichting' is in werkelijkheid de stapsgewijze ontmanteling van de NMBS als openbare dienst. Net nu de NMBS dit jaar haar honderdjarig bestaan viert. Je moet maar durven. Voor ACOD Spoor mogen onze spoorwegen niet het jachtterrein worden van private aandeelhouders.

De Grote Leugen

Minister Crucke en zijn politieke medestanders schermen onophoudelijk met het gezagsargument dat Europa ons dwingt het binnenlandse reizigersvervoer tegen 2032 te liberaliseren. Dat is niet waar, zie het artikel in Tribune van juli.

De regering houdt zich zelfs niet aan haar eigen regeerakkoord, waarin te lezen staat: "De volgende federale regering moet beslissen over de eventuele verlenging van de direct award aan de NMBS. Deze regering neemt alle nodige maatregelen ter voorbereiding van zowel het einde als de verderzetting van de direct award."

Met andere woorden: deze regering zou beide pistes onderzoeken, enerzijds opnieuw de directe toekenning van het openbare dienstencontract voor nog eens toen jaar (na 2032) aan de NMBS of het einde ervan. Een volgende regering zou dan de knoop doorhakken.

Stapsgewijze ontmanteling

De regering geeft nu de opdracht aan minister Crucke om zelfs nog verder te gaan. Tot nog toe was het zijn optie het gehele spooraanbod ineens openbaar aan te besteden, waarbij zowel de NMBS als private operatoren een offerte konden doen op het volledige net.

Het besluit van de ministerraad van 18 juli 2026 voorziet erin dat de NMBS vanaf 2033 een onderhands gegund, maar geleidelijk inkrimpend contract krijgt. Naarmate spoorlijnen in 'pakketten' of 'loten' worden aanbesteed en aan private operatoren gegund, worden deze lijnen uit het contract van de NMBS geschrapt. Dit is niets minder dan de stapsgewijze ontmanteling van onze historische operator.

Crucke negeert hiermee de enorme praktische belemmeringen die de Federale Overheidsdienst Mobiliteit in zijn eigen studie van 2024 al zwart op wit aankaarte. Het Belgische netwerk is geen abstracte markt: de NMBS is eigenaar van alle treinen en onderhoudswerkplaatsen. Private nieuwkomers kunnen niet zomaar rollend materieel huren op de internationale markt, ze moeten de vloot overnemen van de NMBS. Net nu de NMBS bij het Spaanse CAF voor 1,7 miljard euro 180 nieuwe treinstellen bestelde die vanaf 2030 stapsgewijs geleverd zullen worden. Zullen private spelers dan die treinen en het personeel overnemen? En tegen welke voorwaarden? Wat met de toegang tot de werkplaatsen van NMBS waar al die treinen onderhouden worden? Zullen private spelers de NMBS-werkplaatsen overnemen? Wat met de stations en parkings die nu van NMBS zijn?

En wat met de reizigers? Zij riskeren voor hun reis vaker te moeten overstappen van de ene treinoperator naar de andere met verschillende tarieven en tickets. Het Nederlandse Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid waarschuwt daar nu al voor: meer vervoerders is vaker overstappen. Wat met aansluitingen van de ene vervoerder op de andere?

Het is duidelijk dat concurrentie op het spoor organiseren eigenlijk de chaos installeren is. Om die chaos te organiseren wil Crucke onderzoeken of er een nieuwe overheidsinstantie moet opgericht worden. Voor ons is het simpel: als je geen concurrentie organiseert, is er geen chaos en hoeft er weer niet een of ander agentschap opgericht te worden, waarvoor en passant ook nog wat dure consultants aangetrokken worden.

Liberalisering is dus geen technisch of Europees noodlot, het is een ideologische en politieke (slechte) keuze.

Sociale afbouw als glijmiddel liberalisering

Om de NMBS 'concurrentieel' te maken en klaar te stomen voor de markt, besloot minister Crucke per 1 juni 2026 de statutaire aanwervingen volledig stop te zetten en uitsluitend nog contractuele werknemers aan te werven.

Dit betekent een frontale aanval op het spoorwegpersoneel. Het statuut is geen overbodige luxe. Het garandeert niet alleen fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden en werkzekerheid, maar beschermt het personeel ook tegen ongeoorloofde druk van bovenaf, wat essentieel is voor de veiligheid van het treinverkeer. Contractuelen zijn bovendien veel gemakkelijker te ontslaan wanneer de NMBS straks marktaandeel verliest aan private concurrenten.

Tegelijkertijd heeft Crucke een zogeheten escalatiecommissie binnen HR Rail opgericht om het paritair sociaal overleg te passeren. Waar voorheen ingrijpende beslissingen over dienst- en rusttijden een syndicale 2/3-meerderheid vereisten, kan de spoorwegdirectie via deze nieuwe commissie haar wil eenzijdig forceren. De directie beschikt er namelijk over zes zetels tegenover slechts drie voor de vakbonden, waardoor zij telkens moeiteloos de benodigde meerderheid haalt om flexibilisering en productiviteitsverhogingen door te drukken. Dit getuigt van een stuitende minachting voor de paritaire structuren en de syndicale stem.

Terwijl de NMBS moet bewijzen dat ze de strenge prestatiedoelstellingen inzake stiptheid en kwaliteit kan halen, legt de federale regering het spoorbedrijf een loodzware besparing op van maar liefst 675 miljoen euro.

De reiziger voelt dit vandaag al. De afgelopen jaren werden tientallen loketten gesloten, openingsuren drastisch ingekort en stations systematisch onbemand gemaakt. Reizigers zitten bij incidenten vaak urenlang

vast in een trein. Deze afbraak van de dienstverlening dient zagezegd om de NMBS klaar te stomen voor de concurrentie.

Internationale puinhopen van marktwerking

We moeten niet gissen naar de gevolgen van al deze plannen. De historiek in andere Europese landen toont onomstotelijk aan wat er gebeurt als het spoor wordt overgelaten aan de winsthonger van de markt. Een korte blik op ervaringen.

* Groot-Brittannië

Na de privatiseringsgolf in de jaren 1990 ontspoorde het Britse spoorwegnet volledig. De ticketprijzen rezen de pan uit, de stiptheid kelderde en een chronisch gebrek aan investeringen door private infrastructuurbeheerders leidde tot een reeks dodelijke treinongevallen. Het fiasco was zo gigantisch dat de Britse regering eind 2024 formeel is gestart met de her-nationalisering van spoorlijnen om de openbare dienst te redden.

* Spanje

Vier jaar na de openstelling van de markt voor passagiersvervoer werd Spanje begin 2026 opgeschrikt door drie zware treinongevallen op drie dagen tijd, een direct gevolg van het verwaarloosde en onder-gefinancierde netwerk. Het spoorwegpersoneel weigerde nog langer te rijden onder deze onveilige omstandigheden en organiseerde een driedaagse staking om het herstel van de veiligheidsnormen af te dwingen.

* Italië en Zweden

Op deze geliberaliseerde markten concurreren private spelers hoofdzakelijk op basis van sociaal mindere arbeidscontracten. Werknemers van private maatschappijen krijgen lagere salarissen, moeten langere uren kloppen en zien hun pensioenen en vakantierechten drastisch afgebouwd.

* Het goederenfiasco Lineas

We moeten niet eens over de grenzen te kijken. De volledige privatisering en verzelfstandiging van de goederenpoot van de NMBS (Lineas) is uitgedraaid op een financieel drama. Lineas stapelt al jaren de verliezen op en moest in januari 2024 door de aandeelhouders – waaronder de federale overheid – met 160 miljoen euro aan belastinggeld worden gered van het faillissement. De overheid bezit nu 60 procent van de aandelen en moet tientallen miljoenen blijven pompen om Lineas recht te houden. Het bevestigt het klassieke neoliberale mechanisme: de verliezen zijn voor de belastingbetaler.

De spoorwegen zijn van ons!

Studies tonen aan dat de kwaliteit van de spoorwegen rechtstreeks verband houdt met het niveau van de overheidsinvesteringen per hoofd van de bevolking. Op dit vlak, met 675 miljoen besparingen, doet Arizona het slecht. Kijk naar Zwitserland: het land heeft zijn spoorwegen nagenoeg volledig in publieke handen gehouden. Dankzij massale, structurele overheidsinvesteringen beschikt het over het best presterende en meest stipte spoornetwerk van heel Europa.

Bovendien kosten geprivatiseerde spoormarkten aan de overheid meer: in het Verenigd Koninkrijk was de kostprijs 3 tot 4 keer hoger. Reden: de private aandeelhouders willen winst maken. Volgens een analyse van de Britse spoorvakbond RMT hebben de private treinoperators en leasingmaatschappijen samen ongeveer

8,3 miljard Britse pond aan dividenden uitgekeerd sinds 1996.

In geliberaliseerde markten – waar Crucke zo graag naartoe wil – is de kostprijs voor de overheid naar schatting 30 procent hoger door de coördinatie van de gefragmenteerde markt.

De spoorwegen zijn een sleutelsector in de strijd tegen de klimaatcrisis en de mobiliteitsknoop in ons land. Spoorwegpersoneel en de reizigers hebben er alle baat bij om onze openbare dienst te behouden en te versterken. De spoorwegen zijn van ons!

Tony Fonteyne