

POSITION PAPER FNV SPOOR

Rondetafelgesprek Toekomstige Marktordening Spoor

5 NOVEMBER 2026

DOWNLOAD dit bestand voor *volledige* **interactieve functionaliteit en open het met Adobe Reader op desktop of laptop. De interactieve functionaliteit werkt niet of slechts ten dele bij opening in een browser!**

Door de **KLIKBARE INHOUDSOPGAVE** kom je direct op de pagina of het artikel van je keuze. Met de **THUISKNOP** keer je terug naar de inhoudsopgave. Je kan natuurlijk ook gebruik maken van de standaard interface (bladwijzers) van je pdf reader. Bij verwijzing naar een **BIJLAGE** keer je terug naar de 'vertrekpagina' door een klik op het **paginacijfer** van de betreffende bijlage.

INHOUDSOPGAVE

SPREEKTEKST RONDETAFELGESPREK 4

POSITION PAPER FNV SPOOR
RONDETAFELGESPREK TOEKOMSTIGE MARKTORDENING SPOOR 6

BIJLAGE 1
DE VISIE VAN FNV SPOOR 7

BIJLAGE 2
JE KUNT HET SPOOR MAAR ÉÉN KEER KAPOT MAKEN 8

BIJLAGE 3
ZES HARDNEKKIGE MYTHES OVER MARKTWERKING ONTKRACHT 9

SPREEKTEKST RONDETAFELGESPREK

Geachte leden van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

Hartelijk dank voor de uitnodiging. De komende tijd buigt u zich over wezenlijke politieke keuzes voor de toekomst van het spoor. Blijft de Tweede Kamer via het ministerie van Financiën eigenaar van de NS, of verdwijnen de winsten straks naar private-equitypartijen of buitenlandse schatkisten? Bepaalt u zelf de tarieven en de dienstregeling, of geeft u die zeggenschap uit handen?

Waar het vandaag écht over gaat, is de toekomst en het welzijn van de trotse NS-medewerkers. NS is de werkgever van ongeveer 20.000 Nederlanders. Zij leveren dag en nacht een topprestatie om Nederland veilig en betrouwbaar in beweging te houden. De aanname dat 'het juk van de markt' hen nog beter laat presteren, kan direct naar het rijk der fabelen. Dat dreigende juk doet de spoorsector gigantisch pijn.

Wat je namelijk keer op keer ziet bij aanbestedingen en het overgaan van lijnen, is dat er een enorme, langdurige onrust ontstaat onder het personeel. Die constante onzekerheid over je werkplek, je collega's en je toekomst vreet aan mensen, tot serieuze psychische klachten en burn-outs aan toe. Dit gaat niet over abstracte marktmodellen; dit doet echt iets met de mens.

JE KUNT HET SPOOR MAAR ÉÉN KEER KAPOT MAKEN

Laten we niet vergeten wat we in handen hebben: NS is objectief het best presterende spoorbedrijf van Europa en staat jaarlijks in de absolute wereldwijde top 3. Waarom zouden we een systeem dat tot de wereldtop behoort, opofferen aan een ideologisch markt-experiment? De risico's van (verdere) privatisering zijn onaanvaardbaar én onnodig!

Marktwerking is helemaal niet nodig om kwaliteit af te dwingen. De overheid kan via een onderhandse gunning al vlijmscherpe, afdwingbare eisen stellen aan punctualiteit en innovatie. Dat is effectiever en veel goedkoper. Marktwerking introduceert daarentegen een gigantische hoeveelheid onnodige overhead aan dubbele directies, ICT-systemen en miljoenenverslindende juridische procedures. Dat is gemeenschapsgeld dat verdwijnt in bureaucratie in plaats van in de reiziger.

Ook open toegang vraagt om duidelijke publieke randvoorwaarden. Het risico is dat commerciële vervoerders zich vooral richten op de rendabele verbindingen, terwijl de kosten van minder rendabele lijnen en de samenhang van het netwerk publiek geborgd moeten blijven. Dat risico moet worden meegewogen bij keuzes over de toekomstige markt-ordening.

Het Nederlandse spoor wordt als netwerk gefinancierd: opbrengsten op drukke, rendabele verbindingen dragen bij aan de exploitatie van minder rendabele lijnen. Als het hoofdrailnet wordt opgeknipt, kan die samenhang onder druk komen te staan en kan aanvullende publieke financiering nodig zijn. Ervaringen met concessiewissels in onder meer het busvervoer laten bovendien zien dat een wisseling van vervoerder risico's kan opleveren voor reizigers, personeel en de continuïteit van de dienstverlening.

Kijk naar Groot-Brittannië: het Europese schoolvoorbeeld van spoorliberalisering. Na dertig jaar exploderende ticket-prijzen, chaos en miljardenverliezen heeft de Britse overheid het marktexperiment definitief failliet verklaard. Zij zijn op dit moment het volledige spoornetwerk aan het renationaliseren om spoor en trein weer onder één overheidshand te brengen. Laten we in Nederland alstublieft leren van deze miljardenfout van onze buren, in plaats van hem blindelings te kopiëren. Wat in het streekvervoer en het buitenland al jarenlang negatief wordt bewezen, dreigt nu ook op ons hoofdrailnet te gebeuren.

Zeker in de huidige, instabiele geopolitieke realiteit is ons hoofdrailnet een vitale infrastructuur die we nooit uit handen mogen geven. Laten we leren van het verleden: in 2013 blokkeerde de Stichting Preferente Aandelen B KPN de vijandige overname door het Mexicaanse telecombedrijf América Móvil van miljardair Carlos Slim. Dat gebeurde om exact dezelfde reden: het beschermen van onze vitale netwerken en de nationale veiligheid. Wat toen gold voor

telecom, geldt vandaag des te meer voor het spoor. Het Nederlandse spoor is een essentiële netwerksector. Dat hoort in Nederlandse staatshanden te blijven.

In mijn ingediende position paper ga ik uitgebreider in op deze argumenten en ontkracht ik een zestal hardnekkige mythes met harde, internationale data. Deze punten sluiten aan bij ons Witboek **'De Toekomst van het Nederlands Spoor'.**

Ik kijk uit naar uw vragen en ben uiteraard altijd bereid om eens onder het genot van een kop koffie verder met u van gedachte te wisselen. Dank u wel.

Henri Janssen
Bestuurder FNV Spoor

POSITION PAPER FNV SPOOR

RONDETAFELGESPREK TOEKOMSTIGE MARKTORDENING SPOOR

Geachte leden van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

Hartelijk dank voor de uitnodiging voor dit rondetafelgesprek over de toekomst van het openbaar vervoer per spoor en de toekomst van het NS-personeel.

De komende tijd beraadt u zich niet uitsluitend over de vraag of de kleur van de treinen in Nederland geel/blauw blijft, of rood, lichtblauw of pimpelpaars wordt. U buigt zich over wezenlijke politieke keuzes:

- Blijft u als Tweede Kamer via het ministerie van Financiën eigenaar van de Nederlandse Spoorwegen?
- Vloeien de winsten straks naar de Nederlandse staatskas, of verdwijnen ze in de zakken van aandeelhouders van een private-equitypartij of naar de staatskas van een ander land?
- Bepaalt u samen met een Nederlands staatsbedrijf waarin wel of niet wordt geïnvesteerd en hoe de dienstregeling en tarieven eruitzien? Of geeft u deze zeggenschap grotendeels uit handen aan een buitenlandse concurrent?

Waar het vandaag ook écht over gaat, is de toekomst en het welzijn van de trotse NS-medewerkers. NS is de werkgever van ongeveer 20.000 mensen. Zij zetten dag en nacht, zeven dagen per week, een topprestatie neer die internationaal hoog staat aangeschreven. Zij brengen Nederland samen en houden het in beweging. Betrouwbaar en veilig: naar school, werk, de stad, opa en oma en weer terug.

Sommigen van u lijken blind te geloven dat 'het juk van de markt' het NS-personeel nog beter laat presteren. Deze aanname kan direct naar het rijk der fabelen worden verwezen. De dreiging van dat juk doet de NS'er namelijk gigantisch pijn.

DE NEERWAARTSE SPIRAAL VAN MARKTWERKING

Ervaringen uit het verleden laten zien dat NS-werknemers bij het verlies van een concessie niet willen overstappen naar een concurrerende vervoerder. Zij zien wat er in het streekvervoer gebeurt. Ondanks de toezegging dat alles voor het personeel hetzelfde zou blijven, moesten medewerkers daar staken voor een redelijke plaspauze. Ook nu weer wordt er gestaakt, omdat vervoerders door de moordende marktconcurrentie in de cao-onderhandelingen eisen dat werknemers nóg meer privétijd inleveren.

Meer marktwerking – of dat nu gebeurt door het hoofdrailnet verder op te knippen, in zijn geheel aan de markt over te laten of commerciële partijen ruimte te geven op rendabele lijnen – brengt risico's mee voor de Nederlandse maatschappij, de reiziger en het personeel. Het spoor is een essentiële netwerksector. Juist in een tijd waarin strategische autonomie aan belang wint, is publieke zeggenschap over deze infrastructuur en dienstverlening van groot belang.

FNV Spoor zal zich inzetten om de belangen van NS-medewerkers en reizigers te behartigen en zal daarbij alle passende middelen binnen haar mogelijkheden benutten.

BIJLAGE 1

DE VISIE VAN FNV SPOOR

DE VISIE VAN FNV SPOOR:

- **Publiek eigendom**
  Het openbaar vervoer per spoor hoort, zeker in deze tijden van strategische autonomie, in Nederlandse publieke handen te zijn, niet in private handen of die van een buitenlands staatsbedrijf.

- **Integrale aansturing**
  Wij pleiten onverkort voor een centrale, integrale aansturing van rail en trein, in het bijzonder het hoofdrailnet (HRN). Spoorinfrastructuur (ProRail) en het treinvervoer (NS) zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. FNV Spoor stelt dat beslissingen over infrastructuur, onderhoud en materieelinzet hand in hand moeten gaan om een stabiele dienstregeling te garanderen.

- **Publieke zeggenschap**
  De zeggenschap over de dienstregeling en tarieven hoort thuis bij de Nederlandse overheid.

- **Rendement voor de samenleving**
  Rendementen behaald op ons spoor moeten, omdat het Nederlandse spoor is gebouwd met Nederlands belastinggeld, terugvloeien naar de Nederlandse staatskas, ten behoeve van de reiziger en de sector. Dit geld mag niet weglekken naar het buitenland.

  Als de NS winst maakt, vloeit dat nu als dividend terug naar de Nederlandse staat, die dat weer kan investeren in lagere tarieven of betere voorzieningen voor onze eigen reizigers. Zodra je dit privatiseert of gunt aan een buitenlandse partij, spek je de kas van een private-equitypartij of een buitenlandse overheid. Wij willen dat elke verdiende euro op het spoor behouden blijft voor de Nederlandse reiziger en de Nederlandse spoorsector. Ons openbaar vervoer wordt integraal gefinancierd, waarin rendabele lijnen betalen voor minder rendabele lijnen.

BIJLAGE 2

JE KUNT HET SPOOR MAAR ÉÉN KEER KAPOT MAKEN

Laten we niet vergeten wat we in handen hebben: NS is objectief het best presterende spoorbedrijf van Europa en staat jaarlijks in de absolute top 3 van de wereld. Waarom zouden we een systeem dat wereldwijd tot de top behoort, opofferen aan een ideologisch marktexperiment? De risico's van (verdere) privatisering zijn onaanvaardbaar én onnodig!

Daar komt bij dat marktwerking helemaal niet nodig is om kwaliteit af te dwingen. De overheid kan bij een onderhandse gunning van het hoofdrailnet immers al vlijmscherpe, afdwingbare eisen stellen aan punctualiteit, innovatie en reizigers-tevredenheid. Dat is effectiever en veel goedkoper.

Marktwerking zal extra overhead en coördinatiekosten met zich meebrengen, bijvoorbeeld door dubbele directies, HR-afdelingen en ICT-systemen en door aanbestedings- en juridische procedures. Dat geld kan niet worden besteed aan reizigers, dienstverlening of het spoor zelf. Daar komt bij dat de infrastructuur op onderdelen al onder druk staat en adequate financiering een aandachtspunt is. Extra vervoerders kunnen bovendien aanvullende investeringen in infra-structuur vragen, zoals passeersporen en opstelterreinen. De keuzes die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangekondigd, onderstrepen dat scherpe prioritering van publieke middelen noodzakelijk is. Bij keuzes over marktordening moet worden voorkomen dat opbrengsten van rendabele verbindingen los komen te staan van de financiering van minder rendabele lijnen. Het risico is dat de overheid vervolgens meer belastinggeld moet inzetten om de samenhang en bereikbaarheid van het netwerk te behouden. Daarbij moet ook worden meegewogen dat extra vervoerders aanvullende eisen kunnen stellen aan de infrastructuur, terwijl die infrastructuur al om voldoende publieke investeringen vraagt.

GEOPOLITIEKE STABILITEIT EN VITALE INFRASTRUCTUUR: LESSEN UIT HET VERLEDEN

Het openbaar vervoer per spoor is de fysieke ruggengraat van onze samenleving, economie en mobiliteit. Zeker in de huidige, instabiele geopolitieke realiteit is ons hoofdrailnet een vitale infrastructuur waarvan de volledige zeggenschap en het eigendom onvoorwaardelijk onder Nederlands staatseigenaarschap moeten blijven. Het uit handen geven van controle aan buitenlandse (staats)bedrijven of private-equitypartijen brengt onaanvaardbare risico's met zich mee voor onze strategische autonomie.

We moeten op dit vlak scherp leren van het verleden. In 2013 stonden we in Nederland voor een vergelijkbaar risico toen het Mexicaanse telecombedrijf América Móvil, van miljardair Carlos Slim, probeerde KPN over te nemen. Destijds greep de Stichting Preferente Aandelen B KPN resoluut in om deze overname te blokkeren. De reden was glashelder: een vitale infrastructuur die cruciaal is voor de nationale veiligheid en het publieke belang, hoort niet thuis op een internationale markt waar winstmaximalisatie regeert.

Wat de overheid destijds pijnlijk laat inzag bij KPN, moeten we nu proactief toepassen op het hoofdrailnet. Een vitale netwerksector geef je niet uit handen; volledig Nederlands overheidseigendom is de enige garantie dat het spoor altijd het Nederlandse publieke belang blijft dienen.

In bijlage 3 ontkracht ik op basis van feiten en internationale data een aantal hard-nekkige mythes over marktwerking op het spoor. Vier daarvan vindt u ook terug in ons Witboek **'De Toekomst van het Nederlands Spoor'** (2020), dat ik u van harte aanbeveel (online te lezen via de QR-code).

BIJLAGE 3

ZES HARDNEKKIGE MYTHES OVER MARKTWERKING ONTKRACHT

MYTHE 1 "MARKTWERKING IS GOED, WANT REGIONALE VERVOERDERS HEBBEN DE STOPTREINEN DIE NS WILDE AFSTOTEN WEER RENDABEL GEMAAKT."

De realiteit:
Ja en nee. NS verwaarloosde begin jaren negentig een aantal regionale lijnen, maar dat was een expliciete opdracht van het toenmalige kabinet: focus op het hoofdrailnet, de rest gaat naar de markt. Nieuwkomers zoals Arriva hebben die lijnen vervolgens met succes nieuw leven ingeblazen. Dat verdient waardering, maar hun uitgangspositie was totaal anders.

Sinds de marktwerking zijn regionale spoor- en buslijnen geïntegreerd in één concessie. Regionale vervoerders konden buslijnen die parallel aan het spoor liepen schrappen, waardoor reizigers de trein in werden gedwongen. Tegelijkertijd sluiten deze stoptreinen nu slechter aan op het intercitynetwerk. Vóór de marktwerking wachtten machinisten van stoptreinen en intercity's op elkaar bij vertraging; dat is nu door de harde schotten tussen bedrijven niet meer vanzelfsprekend.

Concessiewissels leveren voor de dienstverlening, reizigersbelangen en werknemersbelangen onaanvaardbare risico's op. Tevens laat de praktijk zien dat marktwerking in het Openbaar Vervoer voor zowel centrale als decentrale overheden enorme financiële risico's met zich meebrengt. In het busvervoer zijn er voorbeelden waarbij een wisseling van vervoerder gepaard ging met uitvoeringsproblemen en onzekerheid voor reizigers en personeel. Het is daarom verstandig om bij toekomstige keuzes niet alleen naar de aanbesteding zelf te kijken, maar ook naar de continuïteit van de dienstverlening en de kosten die eventueel bij de overheid terechtkomen.

Wat dit ons leert:
De reizigersgroei bij regionale concessies kwam puur door extra aandacht en middelen voor het spoor. Dat kan veel eenvoudiger via een directe onderhandse gunning aan NS. Onderlinge concurrentie staat optimale aansluitingen tussen bus, stoptrein en intercity in de weg. Hoe minder spelers, hoe minder snijverlies.

MYTHE 2 "DE DREIGING VAN EEN OPENBARE AANBESTEDING HOUDT NS SCHERP."

De realiteit:
Dit is een extreem omslachtige manier om een bedrijf aan te sturen. Bij een verloren concessie is een nieuwe vervoerder wettelijk verplicht om het personeel en het materieel over te nemen. Logisch, want waar haalt een concurrent anders ineens duizenden machinisten en conducteurs vandaan?

Het is dus een illusie dat we afscheid kunnen nemen van 'de NS'. Het enige dat verandert na een aanbesteding, is dat er een nieuw management komt, de treinen een andere kleur krijgen en de winsten naar de Duitse (Arriva/DB) of Franse (Keolis/SNCF) schatkist vloeien in plaats van de Nederlandse. Maar de werkelijke prijs van deze scherpte wordt betaald door de werknemers op de vloer. Het overgaan van spoorlijnen en het optuigen van aanbestedingen veroorzaakt een destructieve onrust op de werkvloer. Medewerkers verkeren maanden, soms jaren, in totale onzekerheid over hun arbeidsvoorwaarden, roosters en behoud van werk. De praktijk laat zien dat deze transitieperiodes leiden tot diepe stress en serieuze psychische klachten onder het personeel. Het zogenaamde 'scherphouden' van een organisatie via marktwerking is in werkelijkheid een aanslag op het mentale welzijn van de mensen die het werk moeten verzetten. Als de overheid ontevreden is over NS, heeft zij als honderd procent aandeelhouder een veel directer middel: via de Raad van Commissarissen het management vervangen. Zo behoudt de staat de controle en lekt er geen belastinggeld weg.

MYTHE 3 "NS IS EEN BETERE VERVOERDER GEWORDEN DÓÓR DE MARKTWERKING."

De realiteit:
Dit argument mist iedere wetenschappelijke of feitelijke onderbouwing. Bij de introductie van de marktwerking zijn er nooit nulmetingen verricht. Niemand kan op basis van cijfers hardmaken wat oorzaak en gevolg is.

Wat we wél weten, is dat het Nederlandse spoorwegnet al jarenlang tot de absolute wereldtop behoort. Dat blijkt ook zwart-op-wit uit de actuele live data van het onafhankelijke Europese spoorweg-klassement DelayBahn: Nederland voert de Europese ranglijst aan met een punctualiteit van maar liefst 95%, een gemiddelde vertraging van slechts 1,2 minuut en 5,8% uitval. Daarmee verslaan we traditionele spoorlanden zoals Zwitserland (94,9% punctualiteit) en Frankrijk (81,8% punctualiteit). Onze publieke sector presteert objectief beter dan de buitenlandse spoorwegen, waarvan de dochterbedrijven azen op onze hoofdrailnetconcessie. Er is geen enkele reden om ons spoor uit te besteden aan partijen uit landen die aantoonbaar slechter presteren.

MYTHE 4 "DANKZIJ DE KOMST VAN COMMERCIËLE VERVOERDERS IS HET AANTAL REIZIGERS IN HET OV FORS GEGROEID."

De realiteit:
Dit blijkt simpelweg niet uit de statistieken. Het is waar dat het aantal reizigers in de treinen van de regionale vervoerders toeneemt, maar ook bij NS groeit het reizigersaantal snel.

Kijken we naar het regionale busvervoer – dat vrijwel volledig in handen is van commerciële partijen – dan neemt het aantal passagiers juist licht af. En dat terwijl de reizigersaantallen bij het hoofdstedelijke, gemeentelijke vervoerbedrijf GVB (volledig in publieke handen) de afgelopen jaren juist tot recordhoogte zijn gestegen. Op basis van deze statistieken kun je onmogelijk volhouden dat marktwerking de drijvende kracht is achter stijgende reizigersaantallen. Dit is puur een kwestie van demografische groei en overheidsinvesteringen.

MYTHE 5 "MARKTWERKING LEIDT TOT LAGERE TARIEVEN VOOR DE REIZIGER."

De realiteit:
De praktijk in het buitenland laat exact het tegenovergestelde zien. Kijk naar het Verenigd Koninkrijk, het Europese schoolvoorbeeld van spoorcommercialisering: de ticketprijzen zijn daar sinds de privatisering geëxplodeerd, terwijl de betrouwbaarheid kelderde. In een marktmodel moeten reizigers niet alleen betalen voor de rit, maar ook voor de winstmarges van private investeerders en de enorme bureaucratie die hoort bij het managen van verschillende losse contracten en loketten. Marktwerking maakt de reiziger de dupe.

MYTHE 6 "PRIVATISERING EN MARKTWERKING MODERNISEREN HET SPOOR."

De realiteit:
Het tegendeel is waar. Het Britse spoor is het internationale schoolvoorbeeld van hoe marktwerking een vitaal publiek netwerk volledig kan slopen. Dertig jaar na de radicale privatisering in de jaren '90 trekt de Britse overheid zelf de stekker uit het marktexperiment. De ticketprijzen zijn geëxplodeerd, de punctualiteit kelderde en de versnippering zorgde voor een bureaucratisch doolhof aan loketten en verschillende vervoerders.

Het meest ironische gevolg? Het private Britse spoor kostte de Britse belastingbetaler uiteindelijk meer subsidiegeld dan het oude publieke spoor, omdat private winsten werden weggesluisd terwijl de overheid de infrastructurele tekorten moest bijpassen. Met de invoering van de Passenger Railway Services Act worden alle private concessies gefaseerd genationaliseerd. Groot-Brittannië brengt spoor en trein weer onder één centrale overheidshand:

Wat dit ons leert:
Nederland hoeft het wiel niet opnieuw uit te vinden. Het ideologische experiment met marktwerking op het spoor is in Europa al uitgevoerd en heeft geleid tot een bewezen, miljardenverslindende mislukking. We moeten leren van de Britse fouten in plaats van ze te kopiëren.

fnv.nl/spoor

261125