

Spoorvisie 2040: dromen van de spoorwegen van de toekomst

Nieuws vrijdag 1 april 2022

De minister van Mobiliteit, Georges Gilkinet, schreef zijn visie op de toekomst van de spoorwegen in België neer in een document 'Spoorvisie 2040'. Het werkstuk heeft de verdienste dat er op zijn minst wordt nagedacht over de toekomst van het spoor. In veel zaken die aan bod komen kunnen we ons zeker vinden, maar we hebben ook een aantal bedenkingen, vooral over de financiering en zeker op vlak van het personeel. In de tekst is daarover weinig terug te vinden. We geven een overzicht van belangrijke thema's die de minister aanbrengt.

Spoor en klimaat

In zijn visie heeft de minister, hoe kan het ook anders, veel oog voor het klimaat. Zeer terecht want in België heeft de vervoersector een aanzienlijk aandeel in de uitstoot van broeikasgassen. In 2019 was binnen de vervoersector het wegvervoer verantwoordelijk voor 98,3 procent van de broeikasgasemissies terwijl het spoor daarvan slechts 0,3 procent voor zijn rekening nam. De resterende emissies waren afkomstig van de binnenvaart.

Wanneer we de reizigerskilometers voor datzelfde jaar onder de loep nemen, zien we dat de verplaatsingen voor 81,3 procent met de auto gebeuren, voor 8,4 procent met de trein en voor 10,3 procent met andere vormen van openbaar vervoer. De ambitie van de minister is om tegen 2040 het aandeel van het spoor te verhogen tot 15 procent. Maar ook op het gebied van de productiemiddelen wil de minister de ecologische voetafdruk verminderen door een ander beleid te voeren inzake energieverbruik, afvalwaterzuivering, afvalbeheer enz.

Meer mensen in de trein

Om meer mensen in de trein te krijgen, moet er volgens de minister meer rekening gehouden worden met de veranderende samenleving. Ook de nakende liberalisering is een uitdaging. De doelstelling is de NMBS binnen tien jaar klaar te maken om beter te kunnen concurreren met andere spoorwegexploitanten die zich manifesteren binnen de Europese markt en die actief willen zijn op het Belgisch spoorwegnet. Om dit mogelijk te maken, worden er momenteel gesprekken gevoerd over het openbare dienstencontract.

Om meer mensen in de trein te krijgen, moet er nog meer ingezet worden op een gecadanceerde dienstregeling met minimum twee treinen per uur in elk station gedurende de gehele dag. Er moeten spoorwegknooppunten ingevoerd worden waar er ook een betere afstemming moet zijn met De Lijn, TEC, MIVB... Beter lokaal en voorstedelijk vervoer draagt tevens bij tot het aantrekkelijker maken van de trein. Sinds het invoeren van twee S-treinen per uur in 2017 op een aantal lijnen rond Brussel werd vastgesteld dat in sommige stations het aantal reizigers verdubbelde.

De combinatie van fiets en trein moet aantrekkelijker gemaakt worden door niet alleen de fiets gemakkelijker mee te nemen in de trein, maar ook de mogelijkheid te bieden de elektrische fiets op te laden in de trein. Het aanbieden van deelfietsen moet bovendien een versnelling hoger gebracht worden.

Een vereenvoudiging van de tarieven is de klassieker in alle spoorwegvisies. Daarnaast moeten de tariefverminderingen gericht zijn op mensen die er het meeste nood aan hebben.

De stations moeten toegankelijker worden voor iedereen, niet alleen voor andersvaliden maar ook voor mensen met een beperkte mobiliteit (gezinnen met kinderen, ouderen...) en occasionele treingebruikers (toeristen...). Het veiligheidsgevoel in trein en station moet versterkt worden door een beter veiligheidsbeleid: inzet van beter opgeleid veiligheidspersoneel en het verbeteren van de veiligheidsbeheersystemen.

De reiziger moet meer dan ooit centraal staan met betere informatie die in real time toegankelijk moet zijn voor iedereen.

De internationale verbindingen moeten verder uitgewerkt worden. België, met Brussel als Europese hoofdstad, moet kunnen beschikken over directe verbindingen met andere grote Europese steden.

Voor het goederenverkeer moeten digitale tools en planning tools ontwikkeld worden om een dienstverlening op maat te kunnen aanbieden.

Voor de minister zullen de NMBS en Infrabel in hun investeringen moeten rekening houden met deze visie.

Financiële middelen

Om de uitrol van Spoorvisie 2040 te verzekeren, moet worden gestreefd naar een begrotingsstabiliteit van de spoorwegondernemingen. De kwaliteit van de dienstverlening moet ervoor zorgen meer klanten aan te trekken en de inkomsten zodoende te verhogen.

Op het vlak van de fiscaliteit dient er een hervorming te komen van het gunstig tarief voor de bedrijfswagens. De concurrentievervalsing tussen de vervoerswijzen moet worden weggewerkt.

Op nationaal en Europees niveau moet worden gestreden om eerlijke concurrentievoorwaarden af te dingen voor alle vormen van vrachtvervoer. Sociale dumping in het internationaal wegvervoer moet worden bestreden.

Personeelsbeleid

Om een industrieel apparaat zoals de spoorwegen te laten functioneren, is er voldoende en goed opgeleid personeel nodig.

Inzake human resources hebben de spoorwegondernemingen een voorbeeldfunctie te vervullen. Het rekruteringsbeleid moet de diversiteit van de maatschappij weerspiegelen. De sociale dialoog dient gerespecteerd te worden.

De Belgische spoorwegen kunnen rekenen op duizenden personeelsleden die gepassioneerd zijn door hun job en zich dagelijks inzetten om de opdracht van openbare dienstverlening uit te voeren. De leeftijdspiramide binnen de spoorwegen is sterk veranderd en creëert een aanzienlijke uitdaging voor kennisoverdracht en competenties. Daartoe is een permanente opleiding onontbeerlijk. Ook is er de uitdaging van technologische verandering en digitalisering van de processen. De rekrutering van technische profielen is een grote opdracht

voor de bedrijven. Opleidingsinitiatieven voor basis- of permanente opleiding zullen worden ontwikkeld binnen HR Rail, bij externe structuren (academische wereld) met het oog op de ontwikkeling van specifieke opleidingen, of binnen de bedrijven (NMBS en Infrabel).

Onze bedenkingen

In het document wordt zijdelings de personeelsproblematiek aangeraakt. Het personeel wordt correct voorgesteld als 'gepassioneerd' door zijn job en zijn inzet voor de uitvoering van de opdracht van openbare dienstverlening. Toch werd geen hoofdstuk over het personeel in de tekst opgenomen. Nochtans is het personeelsbeleid (lees: voldoende medewerkers) een essentieel element voor het welzijn van het personeel.

De afgelopen vijf jaar is het aantal spoorwegpersoneelsleden gedaald met 3.506 eenheden.

Niettemin kon de openbare dienstverlening verzekerd blijven met respect voor het transportplan. Zelfs tijdens de gezondheidscrisis werd de opdracht van een essentiële openbare dienstverlening uitgevoerd!

De aanwervingen voor het operationeel personeel zijn nu wel volop aan de gang, maar geschikte kandidaten vinden met de krapte op de arbeidsmarkt, zeker in Vlaanderen, is geen evidentie. Onze bezorgdheid is vooral dat er voldoende mensen aangeworven worden om de taken te kunnen blijven uitvoeren.

Wat het financieel luik betreft: tussen 2015 en 2020 werden de dotaties met ongeveer 3 miljard euro verminderd. Ook besliste de regering 94 miljoen euro te besparen op de exploitatiedotatie van Infrabel.

De NMBS noteerde eind 2021 een tekort van zo'n 120 miljoen euro (door de pandemie) en de stijging van de energieprijzen zouden daar nog eens 30 miljoen euro aan toevoegen.

In die omstandigheden dreigen:

- hogere schuld van de ondernemingen
- vermindering van het aanbod
- besparingen op het personeel en met name op de aanwervingen
- uitstel van onderhoudswerken

Dromen?

Minister Gilkinet doet ons met zijn Spoorvisie 2040 denken aan Martin Luther King en zijn geveugelde uitspraak 'I have a dream'. De minister heeft prachtige intenties die we op vele vlakken kunnen onderschrijven. Toch ontbreekt in zijn Spoorvisie 2040 een hoofdstuk over financiën en het personeel, twee belangrijke voorwaarden om eender welk project daadwerkelijk uit te voeren.

Het financieel plaatje in de spoorvisie van de minister is vaag en dan zijn we nog zeer genuanceerd. Het huidige personeelsbestand is onvoldoende om deze visie te realiseren in de praktijk. Meer aanwervingen dringen zich dan ook op.

Hopelijk leveren de gesprekken met de spoorwegen over de beheersovereenkomsten meer duidelijkheid op

inzake de financiering. De regering moet in voldoende middelen voorzien om de intenties te kunnen waarmaken. Er is geen ander alternatief dan investeren.

Laat het niet bij dromen blijven!

Ludo Sempels