

ACOD Spoor heeft een oplossing voor de communicatiestoornis tussen NMBS en INFRABEL

Nieuws dinsdag 30 juli 2019

ACOD Spoor verneemt via de pers dat INFRABEL de NMBS heeft gevraagd om in het najaar gedurende een maand dagelijks 100 treinen te schrappen in de Brusselse noord-zuidverbinding. NMBS is verrast en hekelt de laattijdige communicatie van INFRABEL. ACOD SPOOR is daarentegen niet verrast. De communicatie tussen de twee spoorwegbedrijven is sinds de splitsing van de spoorwegen in 2005 een structureel probleem op managementniveau en is vooral zichtbaar in de stiptheidscijfers en de manke operationele communicatie naar de reizigers toe.

De nefaste gevolgen van deze operationele splitsing wordt gelukkig beperkt door de inzet van de personeelsleden van NMBS en INFRABEL op het terrein.

Het complexe raderwerk van de spoorwegen kun je vergelijken met een orkest. Alle spoorwegbedienden hebben hun eigen talenten, net als de muzikanten, en trachten samen een prachtig werkstuk af te leveren. Helaas, de talenten van het spoorwegpersoneel worden volop belemmerd door de structuur van ons spoorwegbedrijf en een waterhoofd als management. In tegenstelling tot een symfonisch orkest, wordt het spoorwegpersoneel van NMBS en INFRABEL geconfronteerd met twee partituren en twee dirigenten.

Het is tijd dat de politieke beleidsmakers ingrijpen en de Belgische spoorwegen terug omvormen tot één bedrijf waar één CEO de beslissingen neemt. Europa vraagt slechts een boekhoudkundige splitsing (toegang tot het net), geen operationele. Het opnieuw samenbrengen van NMBS en INFRABEL (en HR-RAIL) in één bedrijf zou niet alleen een operationele meesterzet zijn, ook financieel zou dit een mooi verhaal zijn. Dit zou dus een besparing zijn waar personeel en reizigers alleen maar bij winnen: één CEO, één raad van bestuur, één directiecomité,... en een interne communicatielijn met een éénvormige besluitvorming, zeker wat betreft noodzakelijke spoorwerken in de noord-zuidverbinding.

Om een spoorwegtopman in 2011 te citeren (DS <https://www.standaard.be/cnt/ir39b6s3>):

“De splitsing kost ons niet alleen bakken geld, het is bovendien ook nog een van de voornaamste redenen waarom onze treinen de laatste jaren met zoveel vertraging leiden. Toch volgens Alex Migom, de directeur-generaal Strategie en Coördinatie bij de NMBS-holding. Op de bewuste raad van bestuur liet hij optekenen dat de stiptheid tussen 1998 en 2005 verbeterde hoewel in die periode het aantal reizigers toenam en het personeelsbestand systematische zakte. Vanaf 2005 ziet men een stelselmatige daling van de stiptheid. Die daling is zonder enige twijfel te wijten aan de opsplitsing van het beheer van de reizigersdienst. De versnippering van bevoegdheden voor het reizigersverkeer over verschillende directies en verschillende vennootschappen is een idiotie.”

Gunther Blauwens

nationaal secretaris ACOD Spoor