

Heibel tussen NMBS en Infrabel: oplossing om samenwerking te verbeteren: één partituur, één dirigent

Nieuws donderdag 21 november 2019

Wij vernamen via de media dat Infrabel de NMBS had gevraagd in het najaar gedurende een maand dagelijks 100 treinen te schrappen op de Brusselse Noord-Zuidverbinding. De NMBS was verrast en hekelde de laattijdige communicatie van Infrabel. ACOD Spoor was niet verbaasd en stelt een doordachte oplossing voor om de communicatie tussen beide spoorbedrijven te verbeteren.

ACOD Spoor is niet verrast door de situatie. De communicatie tussen de twee spoorwegbedrijven is sinds de splitsing in 2005 een structureel probleem op managementniveau. Dat is vooral zichtbaar in de stiptheidscijfers en de manke operationele communicatie naar de reizigers.

De nefaste gevolgen van deze operationele splitsing worden gelukkig binnen de perken gehouden dankzij de inzet van de personeelsleden van NMBS en Infrabel op het terrein. Dagelijks trachten zij de problemen ten gevolge van de onwerkbare structuur pragmatisch op te lossen. Het wordt hoog tijd dat dergelijk pragmatisme door het 'hogere niveau' wordt overgenomen. Reizigers en personeel hebben geen boodschap aan het pingpongspel tussen de NMBS en Infrabel. Tijd voor gezond verstand!

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 gekortwiekt door de structuur van onze spoorwegbedrijven met een waterhoofden als management. In tegenstelling tot een symfonisch orkest, wordt het spoorwegpersoneel geconfronteerd met twee partituren en twee dirigenten.

De beleidsmakers moeten 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 resultaat opleveren. Het zou een besparing betekenen waarbij personeel en reizigers alleen maar winnen: één CEO, één raad van bestuur, één directiecomité... en een interne communicatielijns met een eenvormige besluitvorming, zeker voor noodzakelijke spoorwerken zoals op de Noord-Zuidverbinding.

Wij citeren een spoorwegtopman (De Standaard, 2011): "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 rijden. 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.'"

Het nationaal secretariaat

Dit artikel verscheen in Tribune 75.08