

NMBS wenst 'One Man Car': treinen zonder treinbegeleiders, een onbegrijpelijke prioriteit

Nieuws woensdag 14 december 2016

Op vraag van de regering gaat de NMBS 40 miljoen euro spenderen aan de One Man Car, maar vindt tegelijkertijd géén oplossing voor de reservatie-plicht die opgelegd wordt aan andersvalide reizigers!

Op de paritaire subcommissie van 7 december 2016 werd een uiteenzetting gegeven van een eerste voorlopige studie over het invoeren van de **One Man Car**: treinen zonder treinbegeleider.

Ludo Sempels, voorzitter Vlaamse ACOD Spoor: **De One Man Car is een pure besparingsmaatregel en geen meerwaarde voor de reiziger en het personeel.**

Als men écht wilt besparen moet er voor een **One Man Management** gekozen worden: het wegwerken van een waterhoofd op managementniveau is pas een financiële, efficiënte en klantgerichte meerwaarde voor de reizigers én het personeel. Bovendien zullen de operationele veiligheidsverantwoordelijkheden van de treinbegeleider overgedragen worden naar de treinbestuurder, het perronpersoneel, Securail en de TiCo-brigades. Alsof deze mensen al niet genoeg verantwoordelijkheden dragen met betrekking tot de veiligheid!

Er dienen bijkomende investeringen te gebeuren aan het materieel, de perrons (spiegels, camera), softwareinstallatie seinhuizen! Prijskaartje: NMBS moet minstens 40 miljoen euro ophoesten! Ook Infrabel zal bijkomende kosten hebben.

Ludo Sempels: **Op vraag van de regering zal de NMBS minstens 40 miljoen euro spenderen aan de one man car maar vindt geen oplossing om de reservatieplicht voor andersvaliden uit de wereld te helpen! Valt het trouwens niet op dat we minder en minder andersvaliden het openbaar vervoer zien gebruiken? Metro, tram, bus en straks de trein!? Het openbaar vervoer wordt nog minder toegankelijk voor andersvaliden en mensen met een beperkte mobiliteit. Beschamend voor een moderne samenleving!**

Is de treinbegeleider nog wel nodig in de trein?

Ja. De treinbegeleider heeft 4 hoofdtaken, hieronder gerangschikt volgens belangrijkheid:

1. Veiligheid: De treinbegeleider heeft toezicht op het in- en afstappen, het openen en sluiten van de deuren en het activeren van de vertrekprocedure. Hij kijkt toe op de sociale en exploitatieveiligheid aan boord van de trein tijdens de treinreis. De treinbegeleider is het eerste aanpreekpunt ingeval van een incident of ongeval en het toepassen van veiligheidsprocedures. Bij een ongeval kan de treinbestuurder immers in onmogelijkheid verkeren om de nodige veiligheidsmaatregelen toe te passen.

2. Stiptheid: De treinbegeleider is medeverantwoordelijk voor het tijdig aanzetten van de vertrekprocedure, het verhelpen van technische problemen (bv deuren) en is tevens proactief bij het in- en uitstappen van minder mobiele reizigers en andersvaliden.

3. Onthaal: De treinbegeleider verzorgt de communicatie en informatieverlening naar de reizigers toe **vooral bij ontregeld treinverkeer** - en biedt extra aandacht aan reizigers met een beperkte mobiliteit (ouderen, andersvaliden, blinden, slechtzienden,!).

4. Controle: Geen controle betekent meer zwartrijden en geen sociale toezicht aan boord van de trein. Afwezigheid van controle en toezicht leidt bovendien tot een subjectief onveiligheidsgevoel. Er zijn bovendien

voorbeelden waar de treinbegeleider tijdens zijn controleronde verloren of weggelopen kinderen opmerkt en de politie inlicht om de kinderen op te vangen.

In andere landen bestaat de 'one man car' toch ook, wat is dan het probleem?

In het buitenland zijn het de privaatmaatschappijen die hiermee zijn begonnen om puur financiële redenen. De reizigers ondervinden de problemen hiervan en hebben bovendien geen keuze, deze privaatmaatschappijen hebben trouwens het monopolie op een bepaalde treinverbinding.

De reizigers klagen vooral de slechte communicatie en het onveiligheidsgevoel aan op dergelijke treinverbindingen. De treinbestuurders klagen de stresserende werkomstandigheden aan.

De aandeelhouders hebben hier dan weer geen problemen mee. Zij rijden immers met een bedrijfswagen!

Wie steunt jullie?

We worden gesteund door de Europese adviesgroep van reizigers met een beperkte mobiliteit (andersvaliden, blinden, slechtzienden). Voor deze reizigers is de aanwezigheid van een treinbegeleider een absolute meerwaarde. De aanwezigheid van boordpersoneel is geen overbodige luxe naar de minder mobiele reiziger toe.

Voor de veiligheid, de kwalitatieve dienstverlening en de stiptheid (!) is dit van cruciaal belang. Een tijdige tussenkomst bij op- én afstappen zorgt voor een minimale impact op de stiptheid. Het afschaffen van de treinbegeleider zal tevens de reservatieplicht handhaven voor deze reizigers.

Het is onbegrijpelijk dat reizigers met een beperkte mobiliteit en andersvaliden de vrijheid ontnomen worden om op elk moment van de dag te kunnen beslissen de trein te nemen of niet. De reservatieplicht zal dan ook behouden blijven bij de 'One Man Car'.

Met andere woorden: Op vraag van de regering zal de NMBS minstens 40 miljoen euro spenderen aan de 'one man car'! maar vindt men geen oplossing om de reservatieplicht voor andersvaliden uit de wereld te helpen! Valt het trouwens niet op dat we minder en minder andersvaliden het openbaar vervoer zien gebruiken? Metro, tram, bus en straks de trein!

Ook de Europese bond van treingebruikers is ons verzet tegen de 'One Man Car' zeer genegen. De reizigers beseffen de meerwaarde van het boordpersoneel in de trein. De treinbegeleiders worden samen met het personeel dat in contact komt met de reizigers steevast positief geëvalueerd door de reizigers ondanks de heersende misnoegdheid over de stiptheid en het comfort in de trein. De kwaliteitsbarometer bevestigt dit.

Perscontact: Ludo Sempels | voorzitter ACOD Spoor