



## NMBS KAN BESPAREN MAAR NIET OP DE DIENSTVERLENING

Ook de spoorwegen ontsnappen niet aan forse besparingen. Tot 2019 moeten de NMBS en infrabeheerder Infrabel 2,1 miljard euro minder uitgeven. Dat zou kunnen met structurele maatregelen en een ombuiging van beleid. Op de dienstverlening, die vergeleken met Nederland en Zwitserland ondermaats is, kun je niet besparen. Hoewel we moeten vrezen dat het toch zal gebeuren.

Al decennia is de NMBS een zorgenkind. Nog geen enkele regering is er in geslaagd om van de NMBS een efficiënt gerund bedrijf te maken dat waar biedt voor het vele geld dat zij jaarlijks van de samenleving krijgt.

De machtige spoorbonden houden krampachtig vast aan voorbijgestreefde structuren en verworvenheden. De politieke wereld misbruikt de 'ijzeren weg' voor benoemingen, bedrijfsvreemde doeleinden en megalomane stationsprojecten zoals in Mechelen, Bergen en Oostende. Heeft Crevits-stad Torhout behoefte aan een duur nieuw station terwijl en-

mening

kele kilometers verder de stopplaats Zedelgem DDR-sfeer ademt? Bovendien wordt bij die projecten weinig of geen rekening gehouden met de onderhoudskosten. Luik-Guillemins is daarvan een duur voorbeeld.

### Parkeergarages

Als er minder geld beschikbaar is, moet de NMBS de klemtoon leggen op kleinschalige investeringen zodat ook kleine stations en stopplaatsen meer comfort en reisplezier bieden. Overigens horen de stations en stopplaatsen bij Infrabel en niet bij de NMBS thuis.

Is het de taak van de NMBS om dure ondergrondse parkeergarages te bouwen en te exploiteren? De geldstromen naar de vele dochterondernemingen zijn ondoorzichtig. Het Rekenhof wees er al eerder op maar de politiek deed er niets mee. De NMBS moet die schimmige dochters afstoten zodat ze zich volop kan concentreren op haar kerntaak: veilig, stipt, frequent en comfortabel treinverkeer, gegarandeerde aansluitingen tussen treinen en bussen in de knooppunten, snelle en precieze communicatie bij vertragingen en storingen én klantvriendelijke stations en stopplaatsen.

*Waaslander en NMBS-topman Jo Cornu*



## Personeel

Zonder te snijden in de hoge personeelskosten (bijna 70% van de totale kosten) kan de komende vijf jaar onmogelijk 2,1 miljard worden bespaard. Zijn statutaire jobs nog van deze tijd? Is het nog langer financieel verantwoord dat treinbestuurders en conducteurs al met 55 met pensioen kunnen? 57 of 58 moet toch bespreekbaar zijn. We leven niet meer in het harde stoomtijdperk.

De spoorwegen zouden alleen nog personeel op contractuele basis moeten aanwerven. De statutaire banen doven uit. Zo hou je de verworven rechten intact. Het ouderwetse premiesysteem à la tête du client en de vele graden moeten eveneens op de schop. We leven in 2014.

Zijn de spoorbonden bereid constructief mee te denken? Of kiezen ze voor de barricaden en stakingen? Als de vakbonden de NMBS een toekomstperspectief willen bieden, zullen ze over hun schaduw moeten springen. Zachte heelmeeesters maken stinkende wonden.

## Consultants

Ook op peperdure consultants kan worden bespaard. Bij de spoorwegen is meer dan voldoende kennis in huis. Vaak wordt een consultant ingehuurd voor een 'gestuurd' rapport dat de directie welgevallig is.

NMBS-topman Jo Cornu gaat op die weg door. Hij bestelde bij een kersvers consultantbureau een studie over benchmarking (vergelijking in mensentaal) van tarieven.

De uitkomst is ook besteld. Met het rapport in de hand wil Cornu een forse verhoging van de tarieven doordrukken. De man uit Sint-Pauwels is blijkbaar vergeten dat op zijn initiatief de directie marketing en verkoop werd opgericht. Bij Mobistar haalde hij Bart De Grootte weg. Die goed betaalde algemeen directeur moet toch in staat worden geacht om een vergelijkende studie over treintarieven te maken. Cornu ontmoedigt de spoorvrouwen en -mannen.

## Treinaanbod

Of de centrumrechtse regering van Charles Michel er wel in zal slagen om de NMBS op

het juiste en financieel gezond spoor te zetten, is twijfelachtig.

We vrezen dat vroeg of laat opnieuw aan de dienstverlening zal worden gemorreld onder het motto 'te weinig reizigers om een dure trein te verantwoorden'. Een bekend deuntje. Bizar is dat de NMBS, die weinig visie en ambitie toont, zich nooit afvraagt waarom er zo weinig reizigers zijn.

**Vergeleken met Nederland en Zwitserland fungeren onze spoorwegen onvoldoende als ruggengraat van het openbaar vervoer. Van Zwitserse knooppunten waar treinen en bussen perfect op elkaar aansluiten, kunnen we alleen dromen.**

De NMBS verwaarloost haar regionale lijnen en is ze liever kwijt dan rijk. Wellicht zou het wijs zijn de exploitatie van de regionale lijnen **aan de provincies toe te vertrouwen**. Die kunnen die lijnen dan aanbesteden zoals dat al een tijd in enkele Nederlandse provincies gebeurt. Dat heeft geleid tot een significante kwaliteitsverbetering op alle vlakken. De winnende operator, die ook verantwoordelijk is voor het busverkeer, schafte nieuwe, toegankelijke treinen aan en verhoogde de frequentie. **Je kunt gratis de fiets meenemen.**

*In afwachting zullen we het op de nevenlijnen nog een tijd met de klantvriendelijke NMBS moeten doen.*

*Herman Welter*



*Herman Welter volgt sinds 1964 de spoorwegen en het stads- en streekvervoer in binnen- en buitenland. Hij woont in Beveren en is journalist bij het Nederlands-Belgische vakblad Magazine Personenvervoer. <http://www.pvmagazine.nl>*

**ABLLO vzw**