

De trein als motor van een vlotte mobiliteit

- Visietekst -



sp.a-spoorplan – persconferentie



De trein als motor van een vlotte mobiliteit

sp.a-visie spoorbeleid

De zoveelste vertraging, de zoveelste gemiste aansluiting, de zoveelste afgeschafte trein. De trein leidt bij veel mensen vandaag tot ergernis. Het vertrouwen in de spoorwegen en de klantentevredenheid kunnen én moeten beter.

De regering-Michel heeft de NMBS en Infrabel echter opgezadeld met een **gigantische besparingsoperatie van 3 miljard euro** over de komende jaren. sp.a maakt zich zorgen over deze desinvestering in de trein. sp.a-kamerlid David Geerts: *“De besparingslogica van de regering dreigt de stiptheid, het aanbod, het comfort, de veiligheid, ... de komende jaren in het gedrang te brengen. Deze besparingsdrang is bovendien onbegrijpelijk op een moment dat ons land de filekampioen is van Europa.”*

De regering-Michel doet de mensen graag geloven dat er geen alternatief is voor de 3 miljard besparingen. Niets is echter minder waar. Het klinkt bovendien zeer ongeloofwaardig uit de mond van een regering die het wel nuttig acht 700.000 bedrijfswagens te blijven subsidiëren waarvan de maatschappelijke kost alleen al jaarlijks oploopt tot 5 miljard euro. Of zoals NMBS-baas Cornu het uitdrukte: wanneer de overheid iedereen die nu een bedrijfswagen heeft een treinabonnement zou schenken, zou dit voor de overheid 141 keer minder kosten en voor bedrijven 17 keer minder.

sp.a-kamerlid David Geerts: *“De organisatie van de spoorbedrijven kan op een aantal vlakken zeker efficiënter worden georganiseerd. Maar de besparing van de huidige omvang is nefast voor de goede werking en brengt een verdere reizigersgroei in het gedrang.”*

sp.a wil dan ook dat het roer drastisch wordt omgegooid. **Geen afbouw, maar groei voor de spoorwegen!**

1. Groei treinreizigers absoluut nodig

In tegenstelling tot de titel van de ludieke petitie van de NMBS zijn de **Belgische files nog geen werelderfgoed**. Integendeel. Volgens de filebarometer van Touring Mobilis stonden we met zijn allen nog nooit zolang ‘structureel’ in de file als in de eerste zes maanden van 2016. Van januari tot en met juni bedroeg het totaal aantal files in ons land gedurende 709 uur meer dan 100 km. Het equivalent van bijna een maand. In 2015 was dat nog 607 uur, of vier volle dagen minder. Brussel en Antwerpen prijken zelfs in de top-5 van meeste verzadigde steden ter wereld.

	2012	2013	2014	2015	2016
100	393,6	499,2	527	607,3	708,9
150	175,8	261,4	265,6	316,5	394,9
200	75,5	132,4	98,4	151,4	200
250	20,3	55,9	24,4	57,5	77
300	9,2	26,9	5,4	20,3	23,3
350	5,5	16,4	0,8	9,2	9,9
400	4,4	11,6	0	4	4,6

bron: tabel files De Redactie vrt 14/7/2016

Het fileprobleem is ... een economisch probleem

Onze files kosten ons jaarlijks 2% van het BBP of dus zo'n 8 miljard euro (cijfers VBO via OESO) en volgens een recente studie van de Universiteit Gent zo'n 300 miljoen € per dag! De goede werking van de arbeidsmarkt en de vlotte toegang tot het ruime dienstenaanbod wordt gehinderd door de congestieproblematiek. 60% van de bedrijven in Brussel ziet het mobiliteitsprobleem als een reden om Brussel te verlaten.

Het fileprobleem is ... een milieuprobleem

De files hebben een enorme impact op ons milieu. Een auto stoot tijdens de spits tot 28 keer meer CO² uit dan een trein. Ellenlange files zijn dan ook nefast voor de aanpak van de klimaatverandering. Het is al lang 5 na 12 en enkel met een doortastend en ambitieus beleid zullen we in staat zijn om het klimaatakkoord dat eind november 2015 in Parijs werd gesloten op de Klimaatconferentie COP21 ook echt tot een goed einde te brengen.

Het fileprobleem is ... een gezondheidsprobleem

Het Dieselgate-schandaal heeft ons nogmaals met de neus op de feiten gedrukt. De auto heeft niet alleen vernietigende gevolgen voor het milieu, maar ook voor onze volksgezondheid. CO² doet onze aarde opwarmen, maar NOX die fijn stof verspreidt wordt wel eens de stille dood genoemd. Door het groot aantal dieselwagens in ons land heeft België de slechtste luchtkwaliteit in Europa na Montenegro! Jaarlijks sterven 11.000 Belgen vroegtijdig door luchtvervuiling.

Het fileprobleem is ... een probleem voor de kwaliteit van het leven

Onze tijd is een kostbaar goed. Elk uur dat we in de file verliezen is ook een uur dat we minder bij ons gezin kunnen vertoeven, een uur dat we minder hobby's kunnen uitoefenen, een uur dat we ons minder kunnen ontspannen.

Het fileprobleem heeft dus immense gevolgen, waar we niet mogen in berusten en waarvoor **de trein vaak een alternatief** is.

Bovendien is de trein voor veel mensen een noodzaak. Studenten zonder wagen geraken er vlot mee op school. Senioren kunnen er nog een fijne daguitstap mee maken. Gezinnen met beperkte middelen kunnen er alsnog een dagje mee naar zee. Feestvierders of concertgangers geraken er vlot en veilig terug mee thuis Enz. Het openbaar vervoer in het algemeen en de trein in het bijzonder heeft dus absoluut **ook een belangrijke sociale rol**.

Tot slot neemt de behoefte aan goederen- en personenvervoer voortdurend toe. Voor zijn projectie bij ongewijzigd beleid gaat het Federaal Planbureau voor de periode 2008-2030 uit van een stijging van het aantal reizigerskilometers in het personenvervoer met 20% en een toename van het aantal tonkilometers in het goederenvervoer met maar liefst 68%. De weg- en spoorinfrastructuur zijn nu reeds op veel plaatsen verzadigd en zullen onder de huidige omstandigheden de verwachte mobiliteitsgroei niet kunnen opvangen. Tegelijk is de spoorinfrastructuur ook op veel plaatsen net onderbezet, wat ons ertoe moet aanzetten om de **bestaande capaciteit beter te gaan benutten**. Koning auto zou in de projectie van het

Planbureau tegenover het openbaar vervoer nog in aandeel winnen van 81 naar 83%. Het **Planbureau voorspelt een jaarlijkse groei van het aantal treinreizigers van 2%**.

De trein als motor van ... een vlotte mobiliteit

Het is dan ook onze overtuiging dat met ons dichte netwerk van 3.595 km aan spoorwegen het absoluut mogelijk moet zijn om volop in te zetten op **de trein als motor van een vlotte mobiliteit** in België. Zeker als ze tegelijk ook de motor en ruggengraat van multimodaliteit kan zijn.

Op die manier kan de trein een boost geven aan de economie en een stimulans voor de kwaliteit van het leven. Want wanneer mensen zonder de stress van de ochtendspits hun werk kunnen aanvatten of 's avonds vlot thuis kunnen geraken bij hun gezin, vrienden of activiteiten, zal dit de economie bevorderen en ook bijdragen tot een betere levenskwaliteit. Geen files (37,5%) en minder stress (30,1%) horen dan ook niet toevallig bij de topredenen die reizigers opgeven voor het kiezen voor de trein. (Tevredenheidsmeting NMBS, februari 2015).

De trein als motor van ... sociale connectie

De trein is een openbaar vervoermiddel waar je niet alleen reist. Mensen verplaatsen zich samen, ontmoeten elkaar, leren nieuwe mensen kennen, ... Kortom, het reizen met de trein versterkt je sociaal weefsel en haalt mensen uit hun isolement.

De trein als motor van ... een goede gezondheid

Zitten wordt wel eens het nieuwe roken genoemd. De helft van de werkende Belgen kampt met overgewicht of heeft last van pijn aan rug, nek of schouder. Te weinig bewegen is hier zeker één van de oorzaken van. Een Japanse studie toonde echter aan dat pendelaars in vergelijking met autobestuurders tot 44% minder kans hebben op overgewicht, 27% minder kans op een hoge bloeddruk en 34% minder kans op diabetes. Opmerkelijk was zelfs dat de studie ook aantoonde dat pendelaars gezondheidsvoordelen vertoonden met mensen die te voet of per fiets naar het werk gaan. Pendelen met de trein zet dus aan tot beweging bij het voor- en natraject.

Tot slot stoot de trein ook veel minder CO² of fijn stof uit, is ze het veiligste vervoermiddel per land (tegenover de nog steeds dramatische hoge tol van 700 dodelijke verkeersslachtoffers per jaar) en produceert ze veel minder geluidsoverlast dan het wegverkeer.

2. Afbouwscenario biedt geen toekomstperspectief

Het is in een dergelijke context dat de federale regering de Belgische spoorwegen hebben opgehadeld met een **immens en onrealistisch besparingspakket van 3 miljard euro tegen 2019**.

Dit is de budgettaire tabel die de minister van Mobiliteit in haar presentatie met als titel "Strategische visie voor het spoor in België" op 15 juli 2015 heeft gepresenteerd in de Kamercommissie Infrastructuur:

Dotaties (mio € ₂₀₁₅)	2015	2016	2017	2018	2019
Dotaties begrotingsdocument FOD 23.04.2014	3.325,7 (ter herinnering: 2.906 in 2014)	3 384,3	3 412,8	3 437,8	3 462,8
Recurrente besparing 2014	-150,0	-150,0	-150,0	-150,0	-150,0
Lineaire besparing	-188,0	-188,0	-188,0	-188,0	-188,0
		-118,8	-118,8	-118,8	-118,8
			-118,8	-118,8	-118,8
				-118,8	-118,8
					-118,8
Indexsprong	-30,4	-30,4	-30,4	-30,4	-30,4
Afschaffing Go Pass-dotatie	-1,9	-3,8	-3,8	-3,8	-3,8
Andere besparingen	-5,4	+2,4	+2,5	+2,5	-22,6
Dotaties regeerakkoord	2 950,0	2 895,8	2 805,7	2 711,9	2 593,1
Besparing op jaarbasis	-375,8	-488,4	-607,1	-725,9	-869,6
Gecumuleerde besparing (van 01.01.2015 tot 31.12 van het betrokken jaar)	-375,8	-864,2	-1 471,3	-2 197,2	-3 066,8

663

J. GALANT VISION STRATEGIQUE RAIL · 8

Over de precieze uitvoering van die besparingen bestaat er tot op vandaag nog altijd de grootst mogelijke onduidelijkheid. Hoe zullen de besparingen verdeeld worden tussen NMBS en Infrabel? Welke investeringen moeten er sneuvelen of komen er op de lange baan? Worden de tickets duurder en indien dit het geval is met hoeveel euro? Wordt er gesleuteld aan de infrastructuurvergoeding? Worden er nog meer loketten of zelfs verbindingen gesloten? Hoeveel personeel zal er nog ingezet worden en op welke diensten?

Heel veel vragen blijven tot op vandaag onbeantwoord. Het treinpersoneel en de treinreizigers worden met onduidelijkheid en onzekerheid geconfronteerd. Ook **wij willen absoluut meer efficiëntie en een efficiënte inzet van (overheids)middelen. Op dit moment echter lijken we vooral af te stevenen op een afbouwscenario.**

En dat is nefast voor de aantrekkelijkheid van de Belgische spoorwegen. Het dreigt ons bovenal in een **negatieve spiraal** te brengen. Dat zie je nu soms al concreet op het terrein gebeuren: het aantal openingsuren aan een loket van een bepaald station wordt sterk afgebouwd; na afzienbare tijd sluit men het loket volledig met als argument dat er maar heel weinig mensen meer gebruik maakten van het loket; tot slot wordt zelfs de halte geschrapt, omdat er nog te weinig mensen van deze halte gebruik maken. De afbouw en zelfs de stopzetting van de dienstverlening zijn misschien telkens op zich logisch en te verantwoorden, maar dé vraag die moet gesteld worden, is natuurlijk of het ook niet te vermijden was door extra te investeren in de aantrekkelijkheid van dit station. En of de alternatieven waarbij de dienstverlening grotendeels behouden blijft wel voldoende zijn onderzocht (zoals vb. de vervanging van postkantoren door postpunten enkele jaren geleden) Deze vraag kan ook ruimer gesteld worden: **moeten we ons beperken tot het afstemmen van het aanbod op de vraag?** Of kunnen we de vraag ook aanzwengelen door te investeren in het aanbod, de dienstverlening, stiptheid en het comfort?

sp.a wil zich alvast met klem verzetten tegen het afbouwscenario van de federale regering. De mobiliteitsproblemen in ons land zijn te groot en vragen om een verder groeiscenario voor de spoorwegen. Heel terecht vind je bij het begin van het huidige beheerscontract met de NMBS een artikel 4 "Groeidoelstellingen" dat luidt als volgt: *"De NMBS moet gespreid over de periode 2006-2012, wat het binnenlandse vervoer betreft, 25 % meer reizigers vervoeren ten opzichte van het in 2006 vervoerde aantal reizigers, met permanent respect voor de kwaliteitsdoelstellingen die in dit contract beschreven worden. Dit stemt overeen met een gemiddelde jaarlijkse groei van 3,8 %."*

sp.a eist dat er ook in de komende beheersovereenkomst een dergelijke **ambitieuze groeidoelstelling** wordt ingeschreven zoals ook het Raadgevend Comité voor de Treinreizigers al heeft geadviseerd. Zij stelt ten minste een groeidoelstelling voorop van 20% ten opzichte van 2014 tegen 2020.

Dit was overigens ook één van de aanbevelingen van de bijzondere commissie Dieselgate die op 14 maart jl. in haar aanbeveling nr. 54 het volgende unaniem goedgekeurde: *"Vraagt de federale regering via beheersovereenkomsten voor alle klanten van de Belgische spoorwegen meetbare kwantiteits- en kwaliteitseisen te stellen, met als doel het aantal klanten te doen toenemen en om er de nodige middelen aan te besteden."*

3. Groei treinreizigers absoluut mogelijk

Afstappen van het afbouwscenario en volop inzetten op een groeiscenario is – gelet op de grote mobiliteitsproblemen in ons land – niet alleen absoluut noodzakelijk. Het is ook absoluut mogelijk.

In de visie van sp.a wordt er niet blind bespaard en worden de spoorwegen niet in een negatieve afbouwspiraal gestort. In de visie van sp.a wordt er slim bespaard en tegelijk geïnvesteerd in de aantrekkelijkheid en verdere groei van de spoorwegen.

In de visie van sp.a wordt het aanbod niet verder afgebouwd omwille van een zogenaamd verminderde vraag, maar wordt de **vraag gestimuleerd door het aanbod te vergroten**. Als we al beginnen met het aanbod te verhogen daar waar de vraag al groot is, dan kunnen we al meteen grote stappen vooruit zetten.

sp.a wil dan ook volop inzetten op een verhoging van de aantrekkelijkheid van de spoorwegen. Ze wil dit doen door enkele trends fundamenteel te keren.

Zoals opnieuw aanknopen met een uitbreiding van het aanbod (vb. voorstadsnetten) in plaats van de afbouw ervan.

Zoals inzetten op stiptere maar ook snellere treinen, terwijl we vandaag steeds trager rijden met steeds beter materiaal, waarvan overigens met een gemiddelde leeftijd van 21,5 jaar de nood aan vernieuwing zeer hoog blijft.

Zoals terug inzetten op de stations als mobiliteitsknooppunt en als aantrekkelijke pool in een stad of regio, in plaats van het terugschroeven van dienstverlening aan loketten en in stations. Dit lijkt nu wat op het achterplan verdwenen door de (financiële) noodzaak om zich voorlopig te focussen op de kerntaak, nl. het laten rijden van treinen.

3.1. Hoe Belgische spoorwegen opnieuw aantrekkelijk maken?

➤ Stipte treinen

De eerste zorg van de treinreiziger is uiteraard de stiptheid van zijn/haar trein. Een stipte trein is tegelijk ook het beste concurrentievoordeel tegenover een auto in de file.

sp.a wil dan ook terug aanknopen bij de hoge stiptheidscijfers van begin jaren 2000 (in 2005 nog een stiptheid van 95%). De voorbije jaren presteerden de Belgische spoorwegen namelijk veel slechter. Met een historisch lage stiptheidsgraad in 2013 van slechts 85,6%.

De voorbije maanden konden we al een verbetering optekenen. We mogen echter helemaal niet op onze lauweren rusten. Met de invoering van **het nieuwe transportplan** in december 2014 heeft men namelijk gekozen voor **een verlenging van de reistijden door het invoeren van buffertijden in stations**.

De treinen rijden dus misschien stipter, maar het reistraject duurt wel langer. Dat zien we ook aan de gemiddelde snelheid. Die ligt voor zowel IC- als stoptreinen in België veel lager dan in onze buurlanden en ook trager dan decennia geleden in eigen land. Ook die trend moet gekeerd. Nu de treinen weer stipter rijden, moet er ook ingezet worden op een inkorting van de reistijden en dus een verhoging van de commerciële snelheid. Nieuwe technologieën kunnen daarbij zeker helpen. Hierbij kunnen we zeker wat leren van onze noorderburen. In Nederland heeft men een zeer eenvoudige en efficiënte vertrekprocedure waar de machinist gewoon wacht op een lampsignaal alvorens te vertrekken en waar de invoering van de aftellende klok, men per trein 17 seconden tijd kan winnen.

sp.a wil tot slot niet alleen **beter stiptheidscijfers en kortere reistijden**. Wij zijn ook van mening dat in de berekening van de stiptheidscoëfficiënt - zoals de Centrale Raad voor Bedrijfsleven reeds adviseerde – niet alleen moet gekeken worden naar drukbevolkte treinen of verbindingen, maar ook naar **de stiptheid in de tussenstations en de mate waarin mensen al dan niet hun overstap of aansluiting halen**.

➤ **Frequente treinen**

Stiptere treinen en kortere reistijden zijn belangrijk. Maar om de trend van dalend aanbod echt te keren en de aantrekkelijkheid van het treinverkeer opnieuw de hoogte in te jagen, moet er absoluut ook ingezet worden op frequentere treinen.

Dit betekent concreet:

- **Meer aanbod creëren daar waar de vraag al groot is.** Als we de pijnpunten van overbezetting en hogere frequentie op sterke lijnen eerst aanpakken, zetten we meteen grote stappen vooruit.
- Een ambitieuze uitbouw van **voorstadnetten** om de grote steden te verbinden met hun omliggende regio.
- Een **spinnenwebstructuur** om provinciehoofdsteden of grotere steden en gemeenten vlot (d.i. minstens 3 treinen per uur en met een beperkt aantal tussenstops) met elkaar in verbinding te brengen.
- Treinverbindingen in de landelijke gebieden met een uurregeling die **een vlotte overstap** mogelijk maakt naar de provinciehoofdsteden en naar Brussel.

Er moeten dus meer treinen rijden per uur en ze moeten de diverse steden en regio's vlotter met elkaar in verbinding brengen, waarbij vooral de voorstadnetten een extra stap voorwaarts kunnen betekenen. In Brussel moet het GEN gewoon gefinaliseerd worden; voor Antwerpen betekent dit zelfs enkel de inzet van meer en frequenter materieel, infrastructuurwerken zijn hier niet meer nodig.

Verbindingen dienen daarbij voor ons niet gesplitst te worden aan de gewestgrenzen. Integendeel, zeker voor de verbindingen tussen grote steden of regio's kan het juist rendabeler zijn om dit robuust materiaal langere afstanden te laten rijden. Het keren van een trein kost namelijk al snel 7 minuten, wat de drukste verbinding van het land, de Noord-Zuid, geen capaciteit voor heeft.

De treinen moeten **frequenter rijden en vlottere verbindingen** maken. Ze moeten ook **opnieuw vroeger en later rijden**.

Nu verplicht het huidige beheerscontract enkel om treinen aan te bieden tussen 7u 's morgens en 21u 's avonds. Het beheerscontract bevat zo dus geen enkele stimulans om ook in te zetten op vroege en late treinen, terwijl die voor sommige pendelaars net essentieel zijn. Zoals het Raadgevend comité voor de treinreizigers al heeft gewaarschuwd, zit men vandaag dus eerder in de logica om vroege of late treinen te schrappen omdat de bezettingsgraad te laag zou zijn. Het gevolg is dat de betrokken reizigers (en ook de reizigers die de voorlaatste trein gebruiken en die bij tegenslag niet meer over een alternatieve oplossing beschikken) ook afzien van de trein voor hun verplaatsingen in de tegenovergestelde richting en waarschijnlijk ook voor andere verplaatsingen. Zoals al gezegd, is het een dergelijke negatieve spiraal van afbouw van het aanbod dat we moeten doorbreken. Het aanbod moet net uitgebreid worden om de vraag te stimuleren. Er moeten dus **opnieuw meer vroege en late treinen** worden ingezet. Door in te zetten op vroege en lage treinen stimuleer je enerzijds mensen die onregelmatige werkuren hebben of werken in shifts voor de trein te kiezen, anderzijds feestvierders of cultuurliefhebbers om terug huiswaarts te keren met het openbaar vervoer.

We juichen dan ook de recente initiatieven van de NMBS toe, waarbij ze partnerschappen sluit met de culturele sector. Zoals het project met de Ancienne Belgique om goedkopere treintickets te voorzien indien men zich per trein naar het concert begeeft.

Ook is er een aanpassing nodig van het **weekendaanbod**. Zaterdag is de tweede drukste dag van de week, toch is het treinaanbod hier niet op aangepast, ook hier moet het nieuwe vervoersplan rekening mee houden.

➤ **Comfortabele treinen**

sp.a wil niet alleen meer treinen, die stipter en sneller op hun bestemming geraken. **Elke reiziger verdient ook een zitplaats**. Uit de tevredenheidsmeting van de NMBS van februari 2015 bleek nog dat 38,5% van de mensen als reden voor hun keuze voor de trein als vervoersmiddel vermelden dat het hen de kans geeft om ondertussen iets anders te doen (bv. lezen, werken, ...). Een zitplaats is daarvoor echter wel onontbeerlijk.

En dus zullen er **meer zitplaatsen** moeten bijkomen. Minister Galant kondigde 160.000 nieuwe zitplaatsen aan tegen 2030. NMBS-baas Cornu is ambitieuzer en wil er 190.000. Netto komt dit echter slechts neer op 60.000 extra zitjes (of 1% extra). Wat ons betreft is dit onvoldoende om de stijging van reizigers die hoger wordt geraamd dan 1% te volgen. We kunnen en moeten ambitieuzer zijn. Tegelijk moeten we ook efficiënter omspringen met de huidige middelen. Ook hier kunnen **technologische innovaties helpen**, zoals een app die duidelijk aangeeft in welke wagons er nog vrije zitplaatsen beschikbaar zijn.

Ook een **betere spreiding van de reizigers** kan helpen via bijvoorbeeld een **aanbod van werkruimtes in de stations**, waardoor men eerst in het station kan werken en dan na de spits het traject kan verder zetten. En als werkgevers nog meer inzetten op de voordelen van **tele- of thuiswerken**, dan kan dit zeker ook helpen om de piek van de spitsuren verder uit te vlakken.

Maar daar mag de ambitie op het vlak van comfort niet stoppen. Als socialisten vinden we het bijvoorbeeld niet meer van deze tijd dat er nog een onderscheid wordt gemaakt in klassen wanneer men reist met het openbaar vervoer. **In plaats van een eerste en tweede klas vinden wij dat alle reizigers moeten kunnen rekenen op een eerste klas service**. Dit zou bovendien extra capaciteit kunnen genereren tijdens de weekends.

Wel moet de trein ook een plaats zijn waar men rustig kan verder werken, de krant, tijdschrift of een goed boek lezen, een dutje doen. Daarom zijn wij voor de invoering van **stiltewagons** als alternatief voor de eerste klas.

Recent is de NMBS begonnen met een proefproject van **WiFi** op de trein. Thalys biedt recent gratis internet aan voor zijn klanten. Wij pleiten al enkele jaren voor WiFi op de trein, op de perrons en in de stations. Het is maar al te gek dat men in bussen in Colombia reeds enkele jaren wifi voorziet, maar in een modern Westers land als België, wifi op de trein een ongelofelijk ingewikkelde klus lijkt te zijn.

En zelfs andere, extra service voor treinreizigers zal gesmaakt worden. Waarom geen koffie op de trein aanbieden? Waarom de wachthokjes op de perrons niet gezelliger en verwarmd maken?

Comfort op de trein gaat ook over de **toegankelijkheid voor jong en oud, voor mobiel en minder mobiel**. sp.a vindt dit belangrijk, want treinen moeten rijden voor iedereen. Daarom opteren wij voor een verdere **vermindering van de reservatietermijn tot 1 uur voor personen met een beperkte mobiliteit**. Recent is de reservatietermijn in de grote stations teruggebracht tot 3 uur, wat reeds een grote verbetering was tegenover de verplichte reservatietermijn van 24 uur. Belangrijker nog is dat infrastructuur en rollend materieel nog toegankelijker worden. Heel concreet: een gestandaardiseerde perronhoogte en rollend materieel dat hieraan aangepast is waarbij men snel in en uit kan stappen zonder extra hulp.

Comfort mag zich tot slot niet beperken tot de treinen en de perrons. sp.a wil volop terug inzetten op de **stations als mobiliteitsknooppunt en als aantrekkelijke pool in een stad of regio**. De stations moeten we optimaal benutten en profiteren van de noden die er zijn. Hier kan de NMBS ook inkomsten uit halen. Waarom geen vergader- of event lokalen of *shared work spaces*, nomadische werkplaatsen ter beschikking stellen in steden of gemeenten waar er noden blijken? Waarom geen ruimte maken voor crèches? Repeteerruimtes? Fitness, yoga of groepslessen?

➤ **Veilige treinen**

De bijzondere commissie spoorveiligheid, opgericht na de ramp te Buizingen, heeft heel wat werk verzet en meer dan 100 aanbevelingen unaniem goedgekeurd. Het is belangrijk dat we blijvend toezien op de correcte uitvoering van die aanbevelingen, zodat we – onder meer na de installatie van de veiligheidssystemen TBL1+ en ETCS – tot de veiligste landen op het vlak van spoorvervoer kunnen behoren. De aandacht mag daarbij niet verslappen. Zo dwingt de recente stijging van het aantal seinvoorbijrijdingen ons tot verhoogde waakzaamheid en extra inspanningen.

In tijden van verhoogde terreurdreiging en zeker na de vrijdelde aanslag Thalys en de tragische aanslagen op de luchthaven van Zaventem en het metrostation van Maalbeek moet er ook op dit vlak nagegaan worden waar de veiligheid op de trein, op de perrons en in de stations nog verder kan verbeterd worden. Wel willen we benadrukken dat angst een slechte raadgever is en ons niet mag leiden tot disproportionele maatregelen die het comfort en de klantvriendelijkheid ernstig aantasten. sp.a is het in die zin eens met de reizigersorganisatie - TTB, Test-aankoop en het Raadgevend comité van de treinreizigers - die het voorstel van minister van Mobiliteit Galant om in alle stations toegangspoortjes te installeren geen goed idee vinden. Gelukkig heeft de nieuwe minister François Bellot het idee van zijn voorganger ondertussen ook laten vallen. Wel moet er verder nagedacht worden hoe de verschillende veiligheidsdiensten (spoorwegpolitie, Securail) complementair en efficiënt kunnen samenwerken.

➤ Betaalbare treinen

Ook op financieel vlak kunnen verdere stappen vooruit worden gezet om de aantrekkelijkheid van het treingebruik te stimuleren.

Uit een recent rapport van het Planbureau blijkt dat het fiscaal voordeel van bedrijfswagens een te grote invloed heeft op het mobiliteitsgedrag met aanzienlijke maatschappelijke kosten. Mensen met een bedrijfswagen zouden namelijk zo'n 6.000km extra rijden dan mensen zonder een bedrijfswagen. Een eerste belangrijke stap om ook financieel het treingebruik te stimuleren is dan ook de invoering van het **mobilitetsbudget**. Of zoals de bijzondere commissie Dieseltgate het in één van haar 55 unaniem goedgekeurde aanbevelingen formuleerde: *“vraagt de federale regering om binnen een redelijke termijn uitvoering te geven aan het regeerakkoord door, in overleg met de sociale partners, een wettelijk kader voor een mobiliteitsbudget te creëren, waarbinnen de bedrijfswagens een van de mogelijke keuzes kan zijn, maar waarbinnen ook voldoende incentives zitten om een zo milieuvriendelijk mogelijke keuze te maken. Dit moet gebeuren binnen een budgettair neutraal kader voor de werknemers en werkgevers.”*

Het mobiliteitsbudget kan dus een belangrijk financieel instrument zijn om duurzame vervoersmodi zoals de trein te stimuleren. Maar ook binnen het tariefbeleid van de NMBS kunnen extra stimuli worden gelanceerd. Daartoe stelt sp.a de invoering voor van **Trainmiles**. Het concept is eenvoudig en komt neer op een spoorspaarkaart - analoog met de Airmiles in de luchtvaartsector of de spaarkaart van supermarkten of andere winkels – waarbij de reiziger door het sparen van punten allerhande voordelen bekomt. Hoe meer de reiziger de trein neemt, hoe meer punten er worden verzameld. Deze punten kunnen ingeruild worden in de vorm van treintickets voor pakweg een uitstapje met het gezin naar de kust. Het opsparen van trainmiles kan een extra stimulans zijn om verplaatsingen met de trein te doen ook buiten het klassieke woon-werk verkeer en het kan mensen aanzetten sneller de trein te nemen. Het is bovendien een manier om de rest van het gezin vertrouwd te maken met het openbaar vervoer.

In plaats van financiële stimuli zien we onder de huidige regering echter opnieuw een omgekeerde trend. Net als de Centrale Raad voor Bedrijfsleven, Trein Tram Bus en het Raadgevend Comité voor de Treinreizigers **verzetten wij ons tegen het voorstel voor tariefverhogingen tijdens de spitsuren**. Het zou immers betekenen dat op de momenten dat mensen het meest de trein gebruiken, ze daar financieel voor zouden worden gestraft (zonder dat er ook extra dienstverlening tegenover staat). Onder het mom van tariefdifferentiatie kom je zo al snel tot een platte tariefverhoging. Net zoals in het huidige beheerscontract is voorzien, kunnen we echter **geen tariefverhogingen aanvaarden als in ruil ook de dienstverlening niet duidelijk is verbeterd**.

Dat neemt niet weg dat het de moeite loont om de huidige prijspolitiek onder de loep te nemen. Zo valt de **hoge kostprijs van de losse tickets op**, terwijl de abonnementen vaak goedkoper zijn dan in het buitenland. Die losse tickets zijn dan voor lange afstanden zelfs heel duur, terwijl je het omgekeerde zou mogen verwachten, aangezien de marginale kost per treinkilometer daalt naarmate je verder reist. Hierdoor worden gezinnen niet aangespoord de trein te nemen en de auto achter te laten.

Tot slot kan niet alleen het tariefbeleid, maar ook het aanbod van treintickets aantrekkelijker. Vandaag zijn er bijvoorbeeld zoveel verschillende tarieven bij de NMBS dat men door het bos de bomen niet meer ziet. We zijn dus zeker voorstander van een **tariefvereenvoudiging (ook van de kortingstarieven)**, maar ook dit mag niet leiden tot een platte tariefverhoging.

Daarnaast kunnen **automaten** een nuttige toevoeging zijn van de loketten, maar dan moeten ze wel gebruiksvriendelijk zijn, veel minder defect en bestand tegen invallend zonlicht. Vandaag zijn de automaten

echter een onvoldoende kwalitatieve vervanging voor de loketten. Treinreizigers zijn hier vaak de dupe van als ze een boete krijgen omdat ze verplicht zijn hun ticket alsnog op de trein te kopen.

Daarom, maar ook in het kader van een optimale dienstverlening en toegankelijkheid pleiten we ook nog steeds voor de aanwezigheid van **loketten** in stations. Zeker voor occasionele reizigers, oudere of minder valide personen blijft dit een belangrijke troef. En zoals eerder gezegd: het antwoord op een laag gebruik van de loketten moet eerder zijn om te investeren in de aantrekkelijkheid van de stations en de loketten, dan om zomaar over te gaan tot de sluiting ervan. En in zeer laag gebruikte stations zou een oplossing van bemanning via Skype een optie kunnen zijn, zodat minder personeel nodig is, maar klanten toch goed en met menselijk contact kunnen geholpen worden. Banken zoals KBC lieten eerder al zeer goede resultaten optekenen met dergelijke vormen van dienstverlening.

Ook de inspanningen om de **aankoop van treintickets langs digitale weg** te promoten moeten voortgezet en geïntensifieerd worden. Aankopen via de website, de smartphone of via de e-id raken steeds meer ingeburgerd. Maar ook op dit vlak kunnen zeker nog stappen vooruit worden gezet. Denken we maar aan de gebruiksvriendelijke manier waarop men een busrit kan betalen mits een eenvoudige sms.

➤ **Genetwerkte treinen**

Mensen die met de trein gaan werken, naar school gaan of hun vrije tijd beleven wonen natuurlijk niet in het station. Het overgrote deel van de pendelaars heeft andere vervoersmodi nodig voor een voor- en/of natraject. Het is dan ook heel belangrijk dat al die **verschillende modi vlot op elkaar aansluiten**. De NMBS moet zich ontpoppen tot een heus mobiliteitsbedrijf of mobiliteitsmaatschappij die de volledige reis in ogenschouw neemt en niet enkel het treintraject. Ze moet hiervoor nog beter dan vandaag samenwerken met een andere actoren. Enkel op die manier kunnen we in de toekomst op een veel eenvoudigere manier dan vandaag overschakelen of overstappen van trein naar bus, van wagen naar fiets, van fiets op tram. Zo worden stations heuse mobiliteitsknooppunten waar we voortaan zelf uit een ruim en kwaliteitsvol mobiliteitsaanbod het juiste mobiliteitsmiddel kiezen. Omdat de focus meer komt te liggen op de beschikbaarheid en gebruik dan op het bezit van verschillende mobiliteitsmodi, worden onze mobiliteitsmogelijkheden verruimd. Het maakt ons opnieuw regisseur van onze eigen mobiliteit.

ANDERE VORMEN VAN OPENBAAR OF GEDEELD VERVOER

De verbeterde samenwerking met andere mobiliteitsactoren moet er in de eerste plaats toe leiden dat het aanbod beter op elkaar is afgestemd. De NMBS mag in haar **uurregeling** niet enkel rekening houden met de overstapmogelijkheden van de ene trein naar de andere, maar ook van de trein naar bus, tram, metro, ... Hier kunnen nieuwe apps de reiziger ook vlotter en beter informeren van de mogelijkheden.

Maar ook op een andere manier kan de betere samenwerking leiden tot een groter gebruiksvriendelijkheid. Zo heeft de **MOBIB-kaart**, een elektronische kaart waarop verschillende soorten vervoersbewijzen van alle openbaar vervoersbedrijven kunnen worden 'opgeladen', heeft de geplastificeerde abonnementen vervangen bij de NMBS, MIVB en TEC. De Lijn heeft hier nog een achterstand in te halen.

sp.a wil hier nog een stap verder gaan en stelt voor dat de drie Gewesten elke inwoner van ons land ouder dan 16 jaar gratis zo'n slimme mobiliteitskaart (MOBIB) bezorgen. Deze kaart geeft dan toegang tot al het openbaar vervoer in ons land, maar ook tot allerlei andere mobiliteitsdiensten. De overheid plaatst er ook eenmalig een gratis '**basispakket mobiliteit**' op. Met dit 'basispakket mobiliteit' kan iedereen proeven van de waaier aan (collectieve) mobiliteitsmogelijkheden waartoe het toegang geeft: trein, tram, bus, fiets – en autodeelsystemen (Cambio, BlueBike, Velo, Villo, ...) en op termijn ook taxidiensten. Mensen met een lager

inkomen genieten daarbij van een groter basispakket en via derdebetalerssystemen (met scholen, bedrijven, steden en gemeenten, werkgevers, ...) kan het basispakket mobiliteit nog verder worden uitgebreid. We grijpen de MOBIB-kaart tegelijk aan om het bestaande tarievenaanbod van de verschillende mobiliteitsactoren ook beter op elkaar af te stemmen en te vereenvoudigen en op termijn zelfs over te gaan naar je identiteitskaart of app op de smartphone.

Er is kortom nood aan een globale visie op mobiliteit. Vandaag is de perceptie en vaak ook de realiteit in ons land er één van 4 netten (De Lijn, MIVB, Tec, NMBS) 4 tarieven, 4 dienstregelingen. Aansluitingen zijn eerder toevallig en eengemaakte tarieven een uitzondering. Het wordt dus hoog tijd dat we evolueren naar een **globale visie met “één net, één tarief, één dienstregeling”**.

De aanbevelingen die in de Senaat werden gestemd op 20 mei 2016 met het informatieverlag over samenwerking om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoer te komen, sluiten hier perfect bij aan. Zo worden de verschillende overheden opgeroepen om werk te maken van een overkoepelend mobiliteitsplan waarbinnen de vervoersplannen van de verschillende openbare vervoersmaatschappijen optimaal op elkaar afgestemd zijn. Ook pleit men ervoor om de MOBIB-kaart verder uit te rollen over alle openbare vervoersmodi en te komen tot een integratie van tarieven en informatie.

DE FIETS

De combinatie trein-fiets kent een steeds groter succes en verdient meer ondersteuning. Ook hier moet een trend gekeerd. In plaats van de afbouw van fietspunten, is er nood aan extra stimuli.

De verdere opwaardering van de combinatie trein-fiets kan op diverse manieren:

- Extra overdekte **fietsenstallingen** (waarbij ook aandacht is voor nieuwe vormen van fietsen zoals bakfietsen en ligfietsen)
- Uitbreiding van het systeem van **deelfietsen** (Blue-bike). Reeds in 45 stations kan je momenteel al een Blue-bike uitlenen, meestal maar voor 1€ per dag door tussenkomst van NMBS en gemeente. Wij vinden dit een zeer mooi initiatief en willen dit verder promoten en zien groeien.
- Behoud en uitbreiding van de **fietspunten**. Fietspunten hebben een waaier van taken: zij onderhouden/herstellen de Blue-bikes, onderhouden de fietsenparkings, hebben een beleid rond weesfietsen, zorgen voor bewaking in de fietsenstallingen en bij hen kan je ook terecht voor fietsherstellingen. In stations waar fietspunten aanwezig zijn, zijn er minder fietsdiefstallen, zijn de fietsenstallingen netter en komen er ook meer mensen met de fiets. Bovendien is dit ook een sociaal tewerkstellingsproject wat zeer waardevol is en een overheidsbedrijf ten volle moet ondersteunen. Doordat er meer en meer mensen met de fiets naar het station komen en er meer gebruik wordt gemaakt van Blue-bikes, stijgt ook de belangrijkheid van de nabijheid van fietspunten. Voor ons is het dus duidelijk: geen vermindering van het aantal fietspunten, maar een uitbreiding !
- Voldoende en dus extra ruimte voor **plooifietsen** in de treinen.
- Het moet ook mogelijk blijven om je **fiets op de trein** te kunnen meenemen zonder de extra vergoeding van 5 euro.

DE AUTO

De combinatie van de trein met andere openbare vervoersmodi of met de fietsen juichen we omwille van de duurzaamheid uiteraard toe. Toch zijn er ook mensen die genoodzaakt zijn om de verplaatsing van en naar het station met de auto te maken. Deze mensen mogen daarvoor niet gestraft worden.

Daarom pleit sp.a ervoor dat de NMBS-**parkings** minstens in de kleinere steden en gemeenten gratis blijven voor pendelaars. Wanneer de NMBS zijn parkings betalend maakt heeft dit immers ook een effect op de omliggende straten en als daar geen betalend systeem bestaat zal de gemeente genoodzaakt zijn ook deze straten betalend te maken. Voor de provinciehoofdsteden kan een betalend systeem voor zijn stationsparkings wel een middel zijn om mensen via alternatieve vervoersmodi naar het station te krijgen. Daar is het immers makkelijker om via het openbaar vervoer of met de fiets het station te bereiken.

Tot slot pleiten we ervoor dat op de NMBS-parkings extra, speciale parkeerruimtes worden voorzien voor duurzaam autogebruik zoals CAMBIO , autodelen, elektrische auto's of carpooling.

➤ **Duurzame treinen**

De trein kan niet alleen als alternatief voor de auto een bijdrage leveren tot extra duurzaamheid van de samenleving. Ook in haar materiaalkeuze is het belangrijk om duurzame keuzes te maken, onder meer door de inzet van het juiste materieel op de juiste verbindingen. Zo zijn de Desiro's ontworpen voor voorstadsnetten omdat ze snel kunnen optrekken en stoppen en daarbij ook energie genereren. Ze zijn een pak minder zuinig indien ze worden ingezet op lange IC-trajecten zoals de lijn Antwerpen-Charleroi Zuid, zoals vandaag het geval is.

Omgekeerd geldt dezelfde redenering ook voor L-verbindingen waarop zwaarder materieel wordt ingezet terwijl deze treinstellen juist zuiniger zijn wanneer ze op lange IC-verbindingen met weinig tussenstops rijden. Daarom kunnen de spoorwegen al veel zuiniger functioneren indien gewoon het juiste materieel op de juiste soort verbindingen rijdt en indien het materieel ook vernieuwd wordt.

En ook op dit vlak kan de technologie ons een handje helpen. Bij een proefproject bij de Nederlandse Spoorwegen en Prorail werd er door middel van een app, 20% minder elektriciteit verbruikt dan voordien. Dit zijn pistes die zeker dienen bestudeert te worden.

3.2. Hoe moeten de spoorwegen zich daarop organiseren?

Uit al het voorgaand blijkt de duidelijke wil van sp.a om af te stappen van het afbouwscenario en weer volop in te zetten op een groeiscenario.

Moet er dan niet bespaard worden? Toch wel. Ook sp.a is ervan overtuigd dat de spoorwegondernemingen efficiënter kunnen werken. De huidige dotatie van 3 miljard euro voor NMBS en Infrabel moeten goed besteed worden en er moet zorgzaam worden omgesprongen met dit belastinggeld.

Tegelijk willen we die **3 miljard in perspectief** plaatsen. Tegenover die 3 miljard voor de spoorwegen staat bijvoorbeeld ook een jaarlijkse subsidiëring van 5 miljard euro voor 700.000 bedrijfswagen. Of zoals NMBS-baas Cornu het uitdrukte: wanneer de overheid iedereen die nu een bedrijfswagen heeft een treinabonnement zou schenken, zou dit voor de overheid 141 keer minder kosten en voor bedrijven 17 keer minder.

➤ **Efficiëntiewinsten**

Maar **efficiëntiewinsten** zijn dus **zeker mogelijk**.

Met het project **Smarter M** in het kader van het onderhoud leert Infrabel ons bijvoorbeeld dat door slimme investeringen er op termijn efficiëntiewinsten mogelijk zijn, die zorgen voor een hogere commerciële

snelheid en een betere betrouwbaarheid van het materieel. Een investeringsstop zoals deze regering voorstelt leidt tot een degradatie van de huidige infrastructuur en zal op termijn leiden tot meer uitgaven. Deze technieken werd reeds in de jaren 80 geïntroduceerd. We weten nu wat dit kostte.

Efficiëntiewinst kan ook door de **bestaande capaciteit** op bepaalde verbindingen (zoals de Noord-Zuid as) te **optimaliseren** (zowel qua infrastructuur als qua rollend materieel). Dit kan bijvoorbeeld door een efficiëntere vertrekprocedure en de invoering van nieuwe technologieën op het vlak van signalisatie (ETCS2), een efficiëntere spoorweginfrastructuur (vb. gelijkgrondse wissels) en harmonisatie van het rollend materieel (optimalisering van het rollend materieel zou een winst kunnen opleveren qua reizigersaantallen, 2 tot 3 maal meer reizigers kunnen vervoeren met hetzelfde aantal treinen per uur of hetzelfde aantal reizigers met de helft minder treinen).

Efficiëntiewinst kan tot slot ook door veel meer dan vandaag gebruik te maken van **nieuwe technieken en van innovatie**. Apps en andere technologische vernieuwingen kunnen bijvoorbeeld helpen om de reizigersstromen in kaart te brengen en daar vlot op in te spelen door bijvoorbeeld de reizigers te melden op welke treinen en welke wagons er wel nog zitplaatsen zijn. Ook in het beheer van het onderhoud van de treinen is er nog heel wat ruimte voor innovatie en de bijhorende efficiëntiewinst.

Efficiëntiewinsten bij de hogere kaders, **weg met het waterhoofd**. Waarom onmiddellijk inzetten op besparingen bij het operationeel personeel en capaciteit terwijl de spoorwegen meer dan 435 personeelsleden telt die die tussen de 100.000 en de 150.000€ per jaar verdienen en 17 kaderleden die zelfs meer verdienen dan de minister?

➤ **Terug één spoorbedrijf**

Met de structuurhervorming van 2014 en de vermindering van drie naar twee bedrijven heeft men de kans gemist om opnieuw tot één geïntegreerd bedrijf te komen. sp.a heeft dit toen bepleit en blijft daar ook vandaag voorstander van.

Eén spoorbedrijf is **efficiënter en goedkoper**. Als zelfs de minister van Mobiliteit Bellot opmerkt dat in de beheerscontracten van NMBS en Infrabel vandaag soms zelfs tegengestelde doelstellingen staan (De Standaard, 27/5/16), dan is het duidelijk dat er dringend nood is aan meer eenheid van commando.

Men zou bijvoorbeeld sterk kunnen besparen op de Service Level Agreements die werden afgesloten tussen Infrabel en NMBS. Een samenvoeging tot één bedrijf zou ook een besparing betekenen op vlak van Raad van Bestuur, Directiecomité en tal van operationele diensten (o.a. interne loonkosten, consultancykosten voor advocaten en andere raadgevers, ...)

Het beste voorbeeld is het Railway Operation Center, dat instaat voor de coördinatie van het treinverkeer op het terrein. Voordien was dit opgesplitst in twee diensten onder de bevoegdheid van Infrabel en NMBS (nl. RDV en Traffic Control) verspreid over twee fysiek aparte ruimtes, met heel wat communicatiestoornissen en vertragingen tot gevolg. De samenvoeging tot het ROC heeft geleid tot een betere werking en heeft een positieve invloed op de stiptheid. Zoals Infrabel-baas Lallemand zelf onlangs in het parlement zei: *“We hebben [in het verleden] misschien teveel willen knippen en te weinig geplakt”*.

Is één spoorbedrijf niet tegen de Europese regelgeving? Nee, andere Europese landen bewijzen dat het kan en dat het mag. De enige voorwaarde is dat men zorgt voor *Chinese walls* om bijvoorbeeld de toekenning van rijpaden in alle objectiviteit te laten verlopen.

➤ Met gemotiveerd en trots personeel

In tegenstelling tot de huidige perceptie en vooroordelen is het treinpersoneel gemotiveerd en wil ze **schouder aan schouder met de treinreizigers zich inzetten voor een verbetering van de dienstverlening**. De treinreizigers werden onlangs echter wel opnieuw geconfronteerd met stakingen. Voor ons is het heel duidelijk: onaangekondigde stakingen zijn onaanvaardbaar, zoals ook is afgesproken in het protocol tussen de vakbonden en de NMBS-Groep. **Vooraf aangekondigde stakingsdagen zijn wel aanvaardbaar als ultiem middel als elke poging tot onderhandelde oplossing onmogelijk bleek**. Bovendien kunnen de reizigers zich dan wel organiseren en alternatieven voorzien.

Toch is voor de treinreiziger elke staking één teveel. Daarom moet ook nagedacht worden over **alternatieve stakingsvormen**, zoals een kniptangactie, waarbij de conducteur geen kaartjes knipt, dan telkens te grijpen naar de klassieke stakingsmethode. Zo kan het personeel zijn protest uiten, maar wordt de pendelaar gevrijwaard van een sociaal conflict binnen het bedrijf. Deze stakingsvorm is vandaag echter illegaal. De gegarandeerde dienstverlening is voor ons geen alternatief, omdat dit praktisch niet realiseerbaar is, je heel veel personeel zou nodig hebben met wie je uiteindelijk ook weer afspraken zou moeten maken.

Het wordt dus dringend tijd dat het treinpersoneel opnieuw naar waarde wordt geschat en wordt beschouwd als een **partner in een hervormingsproces** dat het spoorbedrijf moet omvormen tot een moderne, groeiende en aantrekkelijke organisatie. Dit kan alleen met een gezonde sociale dialoog, waarbij constructief en respectvol wordt onderhandeld en waardoor stakingen worden vermeden. De recente evolutie van Bpost bewijst dat dit ook in een overheidsbedrijf perfect mogelijk is.

Op die manier kunnen we ook het treinpersoneel weer fier maken op hun job, kunnen we treinbestuurders, treinbegeleiders, rangeerders, seingevers, stationschefs, ingenieurs, techniekers weer trots laten zijn op hun werk. We dringen er in dat kader ook op aan dat er echt werk wordt gemaakt van een **lerende in plaats van straffende organisatie**. Nu bestaat er bij NMBS en Infrabel nog teveel een cultuur van straffen in plaats van leren, want van fouten kan men wel degelijk leren. Waarom loopt het soms mis, wat zijn de oorzaken, hoe kunnen we bijsturen zodat dit in de toekomst niet meer voorvalt?

Tot slot zal er moeten blijvend ingezet worden op **(tijdige) aanwervingen**. Het personeelsbestand kan misschien krimpender zijn, maar door de aankomende pensioneringsgolf blijven aanwervingen noodzakelijk. Daarbij dringen we er op aan dat er sterk wordt ingezet op de overdracht van expertise door een buddy. Oudere werknemers kunnen zo ingeschakeld worden als coaches voor beginners. Oudere werknemers kunnen ook ingezet worden voor **opleidingen en trainingen**.