

FNV Spoor is een uitgave van FNV Pers in opdracht van FNV Bondgenoten. Het blad heeft een oplage van 7500 exemplaren.

FNV Bondgenoten

Postbus 9208 3506 GE Utrecht
Telefoon: 0900 – 9690 (lokaal tarief)
Internet: www.fnvbondgenoten.nl
www.fnvspoor.nl

Teksten: Ronald de Kreij
Ontwerp: RAAK Grafisch Ontwerp
Fotografie: Jan Lankveld
Drukwerk: ALTIJDDRUKWERK



> *Werkt in je voordeel*

• Column Maarten Veraart	2
• Wat verbindt en verdeelt NS, VVMC en FNV Spoor?	3
• Door rood sein rijden kan levens redden	6
• Railcollege vlot uit de startblokken	7
• Spoor en OV werken aan 'Samen Veilig'	8
• Bond adviseert over samenwerking NS en ProRail	9
• Voorstellen voor minder roodseinpassages	10
• Rubriek: over vijf jaar	12



Politieke moed

Maarten Veraart,

spoordeskundige en adviseur bij Andersson Elffers Felix

Het opsplitsen van NS in de jaren negentig wordt door steeds meer mensen als een vergissing gezien. Gezond verstand zegt dat je vergissingen ongedaan moet maken. In de spoorsector durft de politiek dat nog niet aan. Toch lijken de geesten er langzamerhand rijp voor te worden. Dat mag ook wel want de problemen op het spoor zijn hardnekkig. De huidige structuur met NS en ProRail als dominante spelers maakt het oplossen van problemen ingewikkeld. Wat die problemen zijn hoeft langzamerhand geen toelichting meer. Verstoringen in de treinenloop zijn lastig op te lossen met twee bazen. Treinreizigers kunnen er alles over vertellen. Integratie van ProRail en NS ligt voor de hand. Dat hoeft geen ingrijpende reorganisatie te zijn. Behalve integratie van de logistieke aansturing – verkeersleiding, bijsturing en reizigersinformatie – en het instellen van een gezamenlijk investeringscomité

dient er een gezamenlijke holding te komen met één Raad van Bestuur en één Raad van Commissarissen. Daaronder kan het verder blijven zoals het is. Dit geldt voor NSR, NS Poort en NedTrain, maar ook voor de directies Projecten en Asset Management bij ProRail. Ingewikkelder moet je het niet maken. Lost dat wat op? Jazeker, want nu jagen beide bedrijven hun eigen deelbelangen na. Zo wil ProRail zoveel mogelijk wissels vervangen om het aantal storingen te verlagen, terwijl de NS wissels nodig heeft voor behoud van de flexibiliteit in het systeem. Is samenvoeging voldoende waarborg? Nee, het vraagt ook adequaat management op alle niveaus. De minister zet nu in op verbetering van de samenwerking. Is dat verkeerd? Nee, zo lang daarmee integratie niet wordt uitgesloten. Zo zal het inrichten van gezamenlijke posten voor verkeers-

leiding en bijsturing zeker helpen bij verbetering van de logistieke afstemming. Hetzelfde geldt voor het stroomlijnen van de reizigersinformatie. Mijn voorspelling is dat verbetering van de samenwerking spoedig op zijn grenzen zal stuiten en dat voor blijvende verbetering integratie van de bedrijven nodig zal zijn. Mijn advies aan de minister is om de optie van integratie uitdrukkelijk open te houden. Ook al is de minister zelf nog niet van die noodzaak overtuigd. Een verstandig mens heeft immers altijd een plan B. Wordt de reiziger wijzer van een structuurwijziging? Jazeker, omdat daarmee de aansturing van de logistieke processen een stuk eenvoudiger wordt en de investeringen beter op elkaar worden afgestemd. Het taboe op de integratie van NS en ProRail moet worden doorbroken. Dit vraagt blijkbaar enige politieke moed. De tijd is er rijp voor. <