



**FNV Bondgenoten**  
t.a.v. Klantenservice  
Antwoordnummer 101  
3500 ZA UTRECHT

## ALS IK DE BAAS ZOU ZIJN VAN HET SPOOR...

*'Als ik de baas zou zijn van het Journaal', zongen Kinderen voor Kinderen nu alweer bijna twintig jaar geleden – nou dan wisten ze het wel! 'Dan werd metéén het nieuws een heel stuk positiever (...) want ik negeerde alle narigheid totaal.'*

FNV Bondgenoten droomt graag mee met Kinderen voor Kinderen. Onder het motto Spoormedewerkers voor Reizigers laat de bond betrokken medewerkers van diverse spoorbedrijven aan het woord die zich uitspreken over de vraag hoe volgens hen het beste kan worden gewerkt aan een kwaliteitsimpuls. Met de perikelen tijdens de afgelopen sneeuwperiode in het achterhoofd dromen zij op deze pagina's hardop over wat zij zouden doen als ze de baas zouden zijn van het spoor. De spoormedewerkers wijten de problemen voor een belangrijk deel aan de marktwerking, en hun gedroomde oplossing betreft vrijwel unaniem het herstellen van de integraliteit binnen het complexe spoorbedrijf. FNV Bondgenoten luistert goed naar haar achterban, en hoopt dat de politiek eveneens bereid is te luisteren naar de stem van deze professionals. Want de Haagse politici die de spoorbestuurders nu publiekelijk de mantel uitvegen,

zouden zich beter aan enige zelfreflectie kunnen onderwerpen. De ontstane situatie is immers voor een belangrijk deel óók het gevolg van politieke besluiten. In plaats van te zwartepieten zouden de partijen daarom beter de handen ineen kunnen slaan om te komen tot een gezamenlijk spoorboekje voor de toekomst van NS en ProRail.

Vrij naar Kinderen voor Kinderen bepleit FNV Bondgenoten dan ook: *'De grote leiders staan vaak te zeuren / Nou ja, dat zal soms ook wel best eens nodig zijn / Maar wat wij graag zouden zien gebeuren / Dat is nieuws waarvan we denken: ha fijn.'*

### DIT WIL.

#### FNV BONDGENOTEN:

- Onderhandse gunning van de concessie voor het hoofdrailnet aan NS en aansluitend prestatieafspraken over de invulling van de contractvoorwaarden voor de periode 2015-2025;
- een einde aan de dwaalroute die met de marktwerking is ingeslagen en de kunstmatige scheiding tussen vervoer en infrabeheer ongedaan maken;
- een duidelijk spoorboekje voor de toekomst van het spoorbedrijf opgesteld door NS, ProRail én de politiek samen.



# ALS IK DE BAAS ZOU ZIJN VAN HET SPOOR...

...DAN BETEKENDE DAT HET  
EINDE VAN DE MARKTWERKING



# ALS IK DE BAAS

# ZOU ZIJN VAN

# HET SPOOR...



**BERT SCHIPPER,**  
**DECENTRAAL VERKEERSLEIDER**  
**UTRECHT,**  
**PRORAIL.**

**“Marktwerking maakt meer kapot dan je lief is.** We hadden een goed geolied, goed functionerend staatsspoorbedrijf, maar dat is uit elkaar getrokken en opgedeeld. Ook de verkeersleiding – nu ProRail – en de bijsturing – nu NS – zijn letterlijk uit elkaar geplaatst. Met als gevolg langere communicatielijnen dan toen we nog bij elkaar zaten. Zeker op een druk knooppunt als Utrecht kan twee minuten vertraging in de communicatie al fataal zijn. Dat zien we nu dus ook gebeuren. Kapotgemaakt door de marktwerking, maar inmiddels ook niet meer te repareren omdat het speelveld behoorlijk is veranderd. *Als ik de baas zou zijn van het spoor,* dan zou ik direct een oplossing zoeken om verkeersleiding en bijsturing weer bij elkaar te brengen. We hoeven het ook niet allemaal zelf uit vinden. Kijk bijvoorbeeld naar Duitsland. Dat heeft ook marktwerking ingevoerd, maar in veel kleinere stapjes en meer beheerst. Leerzaam!”



**MARC DE VOS,**  
**HOOFDMONTEUR STORINGS-**  
**DIENST SEINWEZEN,**  
**BAM RAIL.**

**“Sinds de invoering van marktwerking zie je tientallen partijen** aan het spoor werken. Sommigen hebben echter echt geen flauw idee wat de gevolgen van hun werkzaamheden kunnen zijn. We zien dan ook regelmatig problemen – verstoringen – ontstaan bij en na werkzaamheden. Omdat alles op winst gericht is, wordt broodnodig onderhoud bovendien vaak uitgesteld. Ook is de tijd voor gedegen onderhoud en inspecties veel te kort en meestal in de nacht en het weekeind. Dit vraagt zeer veel van de monteurs en hun gezinnen! Weinig tijd, bezuinigingen, werkdruk, ondeskundigheid, versnippering, onregelmatige werktijden: dit alles zorgt voor een verslechterde staat van het spoor. Dat leidt weer tot grotere kansen op verstoringen, waar de reiziger uiteindelijk voor opdraait en voor betaalt. *Als ik de baas zou zijn van het spoor,* dan draaide ik de hele boel terug naar de situatie van vóór 1995 met één NS als overheidsbedrijf.”



**MARCEL STEGE,**  
**MEDEWERKER REISINFORMATIE**  
**ROTTERDAM,**  
**PRORAIL.**

**“Mijn taak is het omroepen van reizigersinformatie** en het bedienen van de reisinformatiesystemen op de stations. Op basis van het enthousiasme en de deskundigheid van ons, de reisinformatiemedewerkers, zou dat ook prima moeten lukken. Maar helaas is het meer een soort van hogere wiskunde geworden om goed te kunnen anticiperen op de enorme toevloed aan voorschriften, werkwijzen en wat al niet meer, plus alle uitzonderingen en aanpassingen die daar weer op volgen. Vanuit NS en ProRail bemoeien weet ik hoeveel mensen zich met onze werkzaamheden, die allemaal een eigen mening hebben maar niet of nauwelijks weten wat ons werk echt inhoudt. Onze professionaliteit lijkt niet meer te tellen; de bureaucratie weegt kennelijk zwaarder tegenwoordig.... *Als ik de baas zou zijn van het spoor,* dan was de opsplitsing tussen NSR en ProRail snel verleden tijd.”



**ALDERT HUMMEL,**  
**SENIOR PLANNER**  
**LOKALE PLANNING**  
**ZWOLLE, NSR**

**“Door de steeds verder gaande boedelscheiding op het spoor** is het haast ondoenlijk geworden om nog een goede planning van de treinen op stellen. Het samenstellen van een jaarlijks spoorboekje vereist al veel kunst en vliegwerk, en de dagplanning als gevolg van aanpassingen en verstoringen is al bijna helemaal geen doen meer. De boel is versnipperd geraakt, de samenhang ontbreekt en het is onduidelijk wie nu waarvoor verantwoordelijk is. Het is ieder voor zich, met als gevolg dat ProRail bijvoorbeeld structureel veel capaciteit onttrekt voor mogelijk onderhoud, maar die lang niet altijd gebruikt. *Als ik de baas zou zijn van het spoor,* dan zou ik het hele spoorgebruik weer onder één verantwoordelijkheid brengen.”



**DICK VAN DER MEULEN,**  
**MACHINIST ZUTPHEN,**  
**NSR**

**“In Zutphen zijn er al lang aanbestedingen:** Syntus bedient nu twee voormalige NS-lijnen en NSR zelf exploiteert met het aparte bedrijf *RegioNS* een andere lijn. Het gevolg is onder meer dat waar we hier voorheen één rangeermachinist hadden, we er nu drie hebben: van alle bedrijven één. Omdat er maar één tegelijk kan rangeren, zitten de anderen stil. Is dit nu zo'n zegening van de marktwerking? De reiziger betaalt die drie mannen, hoor. De aanbestede lijnen werken bovendien goedkoper omdat ze geen conducteurs meer hebben. NSR heeft toegezegd de conducteur op de trein te houden. Maar hoe gaat dit als een ander de boel in 2015 overneemt? Gaat ook daar de conducteur dan weg? En hoe gaat Nederland hier mee om?” *Als ik de baas zou zijn van het spoor,* dan betekende dat het einde van de marktwerking.”



**AAD DE WIT,**  
**HOOFDMONTEUR,**  
**NEDTRAIN**

**“Marktwerking voor nutsfuncties werkt gewoon niet.** Kijk maar naar de zorg, of de energiesector... het is alleen maar ingewikkelder en duurder geworden. Dat geldt ook voor het spoor. Op het onderhoud wordt gekort alleen maar omdat het geld kost. Maar dat korten gebeurt niet zelden op basis van verkeerde aannames. Bijvoorbeeld omdat nieuwe treinen minder onderhoud zouden vergen. Nou, we zien dat dit in de praktijk niet zo werkt! Onderhoud is uitermate belangrijk, en dat laat je niet over aan een commerciële partij die zegt het zo goedkoop mogelijk te kunnen doen maar die hier tegelijkertijd zo veel mogelijk geld aan wil verdienen. Daarvoor is de kwaliteit van de dienstverlening én de veiligheid van de reizigers te belangrijk. *Als ik de baas zou zijn van het spoor,* dan knoopte ik alle spoordisciplines direct weer aan elkaar tot één geheel.

## Direct lid worden? Bel 0900-9690 (lokaal tarief)

**Ik word lid en betaal de eerste 6 maanden € 25,-\***

Voorletters:	Tussenvoegsels:
Achternaam:	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v
Adres:	
Postcode:	Woonplaats:
Geboortedatum:	
Telefoonnummer:	Mobiel:
E-mailadres:	
Naam werkgever:	
Adres werkgever:	
Postcode:	Vestigingsplaats:
Personeelsnummer:	
Ik betaal mijn contributie per automatische incasso:	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
Rekeningnummer:	
Wilt u gebruik maken van de opzegservice van FNV Bondgenoten, vul dan ook het onderstaande deel in.	
Ondergetekende (verzender):	
zegt met ingang van:	
zijn/haar lidmaatschap op van CNV/VVVC/VHS (doorhalen wat niet van toepassing is)	
Datum:	
Handtekening:	



**\* Voor informatie over alle lidmaatschapsmogelijkheden en algemene voorwaarden** Surf u naar [www.fnvbondgenoten.nl/contributie](http://www.fnvbondgenoten.nl/contributie) of belt u **0900 - 9690 (lokaal tarief)** Uw lidmaatschap gaat in op het moment dat de klantenservice van FNV Bondgenoten dit inschrijfformulier ontvangen heeft. Stuur het volledig ingevulde formulier naar FNV Bondgenoten, t.a.v. Klantenservice, Antwoordnummer 101, 3500 ZA Utrecht. **Een postzegel is niet nodig.**

**Ik werf een lid** (Op het moment dat het introductielidmaatschap van 4 maanden wordt omgezet in een regulier lidmaatschap, ontvangt u uw wervingspremie)

Voorl.(s) + naam:	E-mailadres:
Adres:	Lidmaatschapsnummer:
Postcode:	Ik ontvang mijn wervingspremie a € 9,-
Woonplaats:	op rekeningnummer: