

Real Time Train Management (RTTM): een evaluatievergadering die naam waardig

Nieuws dinsdag 8 februari 2022

Het moet gezegd: de door ons gevraagde evaluatievergadering van RTTM (Real Time Train Management) was zeer transparant en bracht zeker geen verbloeming van de gekende problemen. Er werd zonder omwegen toegegeven dat het beter moet. We hebben al andere 'evaluatievergaderingen' meegemaakt. Dat de vergadering vlak voor kerst doorging, kan er iets mee te maken hebben, maar we zullen het toch maar niet hebben over een 'bovennatuurlijke openbaring'. Dat zou een te grote verheerlijking zijn.

De opdracht van RTTM is het realtime beheer van de treindienst. Dit behelst:

- treinen doen rijden volgens het transportplan
- aanpassingen in het geval van storingen
- de herverdeling van productiemiddelen | personeel en materieel - in realtime
- externe informatie naar de reizigers.

Bij het laatste punt zouden we ook interne communicatie toegevoegd hebben. Externe communicatie is maar zo goed als de interne communicatie. Daar knelt het schoentje.

ACOD Spoor wees vanaf het begin op de gevolgen van de doorgevoerde centralisaties van regel- en communicatieorganen in functie van het project RTTM. We pleitten steeds voor een maximale aanwezigheid van regionale communicatieorganen, niet alleen om de bekende flessenhals te vermijden in de communicatiedoorstroming, maar ook om de lokale kennis ten volle te benutten. Ook het samenbrengen van regel- en communicatieorganen in de seinhuizen van Infrabel in plaats van op afzonderlijke sites zou de interne communicatielijnen beperken in aantal en verbeteren. Rechtstreekse communicatie tussen collega's die hun job door en door kennen, werkt beter dan eender welk informaticasysteem. Te veel vertrouwen op informatica bij spoorstoringen is eerder naïef dan efficiënt?

Tijdens de uiteenzetting werd een slide getoond met de stelling: 'Geen significante verslechtering van de punctualiteit sinds de lancering van RTTM'. Men had even goed 'geen significante verbetering van de punctualiteit sinds de lancering van RTTM' kunnen afficheren. De directie had nochtans aangegeven dat RTTM een verbetering zou zijn voor de operationele werking met als doelstelling stipectere treinen. Maar we herhalen het: zij gaf grif toe dat het beoogde resultaat niet behaald werd omwille van onduidelijke KPI's en werkprocessen, het ontbreken van gerichte opleidingen, ondersteuning, lokale kennis en werkbare tools.

De directie organiseerde het voorbije jaar werkgroepen om de interne werking van RTTM te onderwerpen aan een kritisch onderzoek. De deelnemers aan deze werkgroepen waren medewerkers die rechtstreeks

betrokken zijn bij RTTM. De resultaten van de operaties waren duidelijk en vragen dringende acties. Een actieplan zal vanaf januari 2022 gelanceerd worden.

Een van de vooropgestelde acties is bijvoorbeeld transversale opleidingen en coaching voor alle betrokken beroepscategorieën. Laat dit nu juist een van onze aanbevelingen zijn die we steeds herhaald hebben. Medewerkers die elkaars beroep kennen, voelen elkaars noden ook beter aan. Het creëren van automatismen vraagt een persoonlijke benadering. Reken en vertrouw op de beroepskennis van de mensen op het terrein. Zij weten beter dan wie ook hoe treinen stipter kunnen rijden. Maar beperk het niet tot medewerkers van de NMBS. Ook de medewerkers van Infrabel spelen een hoofdrol.

Dit is geen nostalgie naar een eengemaakte spoorweg, het is simpelweg spoorwegkunde.

Günther Blauwens, Nicky Masscheleyn