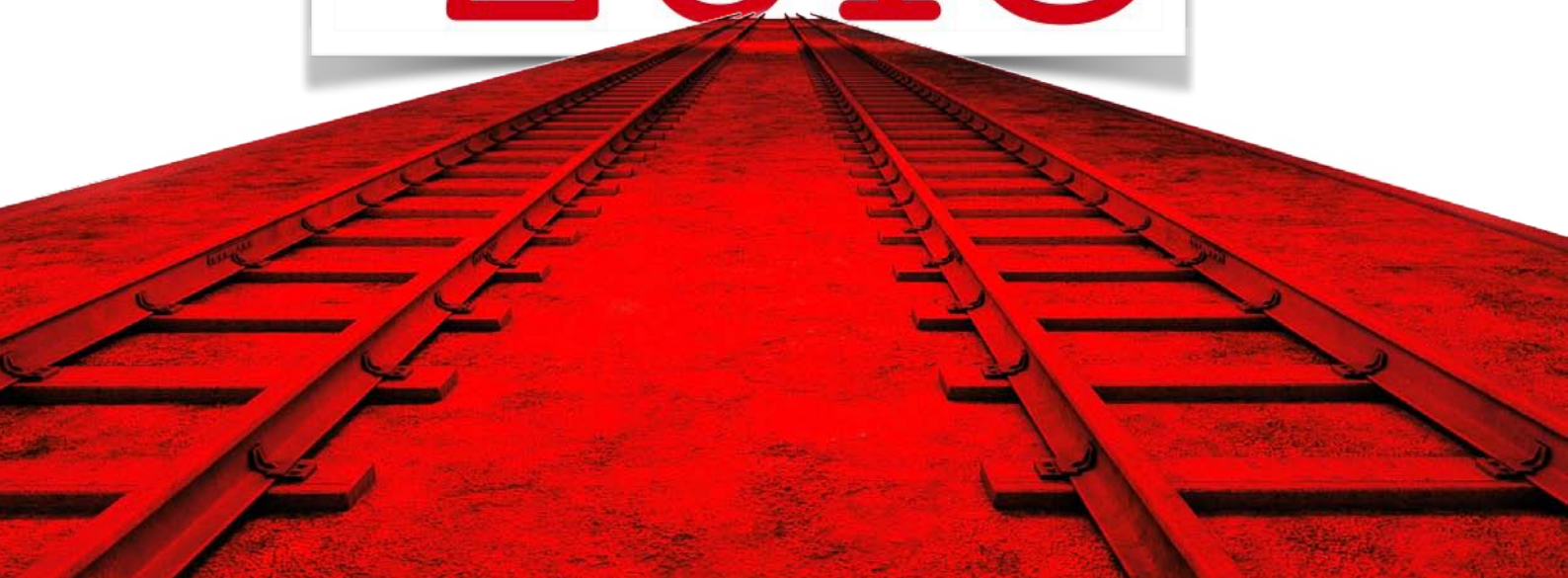


DE KIAPPFER



VERSLAG NATIONALE PARITAIRE COMMISSIE

Op 8 januari vond de eerste nationale paritaire commissie van 2018 plaats. Een kort overzicht.

Na de nieuwjaarswensen over en weer, legden de syndicale organisaties in de verklaringen vooral de klemtoon op het feit dat 2018 allesbehalve een gemakkelijk jaar wordt.

De volgende grote dossiers liggen nu al op tafel en het jaar is nog maar pas begonnen;

- hervorming van de medische diensten
- organisatie sociale verkiezingen
- invoering minimale dienstverlening
- pensioendossier en dossier zware beroepen
- de finalisering van de beheerscontracten

In het kader van de veiligheid werd gewezen op de gevaren van werken met onderaannemers en stresserende werkomstandigheden. Er werd ook gewezen op het feit dat bij het spijtige ongeval te Morlanwelz de klemtoon in de communicatie vooral lag op het zo snel mogelijk hernemen van de diensten en minder op de veiligheid van het personeel en de reizigers.

Er werd aangedrongen op een sneller aanwervingsbeleid in het algemeen en voor de knelpuntberoepen in het bijzonder, zonder daarbij

de problematiek rond de treinbestuurders uit het oog te verliezen.

Tevens werd beklemtoond dat het veelvuldig buiten spel zetten van de echte sociale dialoog niet langer geduld zal worden. Wij denken hierbij vooral aan de dossiers rond de uitbetaling van de kredietdagen, de problematiek rond het vrijwillige stelsel van de deeltijdse arbeid, het aanpassen van bepaalde werkregimes, enz... .

De voorziene overlegstructuren dienen gerespecteerd te worden. Te vaak stellen we vast dat men op het terrein al maatregelen toepast die nog niet of soms pas achteraf op de nationale paritaire subcommissie besproken of medegedeeld worden. En dit alles zonder het voorziene voorafgaandelijke overleg.

Verskillende dossiers werden voor advies voorgelegd.

Allereerst het voorontwerp van wet houdende wijzigingen van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen en aan het Gerechtelijk wetboek inzake sociale verkiezingen voor bepaalde organen van de sociale dialoog van de Belgische Spoorwegen. Vooral rond de artikelen 2, 9, 24 en 49 werden adviezen geformuleerd die door de voorzitter van de NPC aan de ontwerpers van de wet zullen worden overgemaakt.

NATIONALE PARITAIRE COMMISSIE (NPC). WA IS DA!?

De Nationale Paritaire Commissie is het hoogste paritair overlegorgaan, bestaat uit zesentwintig leden en is samengesteld als volgt:

- a) drie leden benoemd door de raad van bestuur van HR Rail, waaronder steeds de voorzitter van de raad van bestuur van HR Rail, die van rechtswege voorzitter van de Nationale Paritaire Commissie is, en de algemeen directeur van HR Rail;
- b) vijf leden benoemd door de raad van bestuur van Infrabel;
- c) vijf leden benoemd door de raad van bestuur van NMBS;
- d) één lid benoemd door elk van de representatieve syndicale organisaties;
- e) de overige leden benoemd door de erkende syndicale organisaties, evenredig met het aantal bijdragende leden van elk van deze syndicale organisaties bij Infrabel, NMBS en HR Rail.

De NPC richt in haar schoot een Nationale Paritaire **Sub**commissie op die het overleg en de onderhandelingen in de Nationale Paritaire Commissie voorbereidt. In de Subcommissie worden dus de onderhandelingen gevoerd. In de NPC worden de resultaten van de onderhandelingen gefinaliseerd. De dossiers die gerelateerd zijn met het Statuut vergen een tweederde meerderheid.

Bij de bespreking van de dienstenovereenkomst tussen Hr-Rail en Infrabel werd nogmaals gewezen op het feit dat dit document rechtstreeks, zonder voorafgaandelijk overleg, op de Nationale Paritaire Commissie voorkomt.

Bij de vraag waarom het hier om een overeenkomst gaat die slechts drie maand geldig zou zijn, kregen we als antwoord dat het om een voorlopige overeenkomst gaat en dat er tussen de entiteiten nog juridische zaken moeten verijnd worden die op hun beurt zullen uitmonden in een overeenkomst op langere termijn.

HR-Rail verklaart zich akkoord met ons verzoek om die definitieve overeenkomst eerst voor overleg voor te leggen aan de Nationale Paritaire Subcommissie.

Ook bij de bespreking van het laatste adviesdossier, het ontwerp van Koninklijk besluit inzake de toepassing van uitzendarbeid in bepaalde federale diensten, in overheidsbedrijven en HR-Rail betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van de gebruikers, werd benadrukt dat er geen voorafgaandelijk overleg plaatsvond.

Verschillende vragen en opmerkingen over ondermeer het toepassingsgebied, de kostprijs, de controle, de sancties, de eigen selectieprocedure, de gelijkheid van behandeling, werden geformuleerd en die zullen door de voorzitter van de NPC aan de bevoegde diensten worden voorgelegd.

Lang werd er stilgestaan en gediscussieerd bij het dossier over de loopbaanonderbreking en de vrijwillige stelsels van deeltijdse arbeid binnen de Belgische Spoorwegen.

Niemand betwist het wettelijk kader, namelijk dat gedeeltelijke loopbaanonderbreking $\frac{4}{5}$ met RVA-toelage resulteert in een uitbetaling van 80% wedde.

Wel wordt aangeklaagd dat er tegelijk een aanpassing van bepaalde werkregimes wordt doorgevoerd naar diensten van 7u36' in plaats van voordien 8u zonder sociaal overleg en dat dit reeds op het terrein toegepast wordt nog voor dat het bericht is goedgekeurd.

Bovendien moesten de personeelsleden die reeds in een stelsel $\frac{4}{5}$ werkten een snelle keuze maken. Ze hadden weet van de weddevermindering, maar wisten weinig of niets af van een mogelijke verandering van werkregime en de gevolgen die dit alles teweeg brengt op het totaal aantal toe te kennen vrije dagen. We stellen duidelijk dat wij ons hiermee niet akkoord verklaren en dat een verandering van werkregime in bepaalde werkzetsels de continuïteit van de diensten niet ten goede zal komen en het personeel er sociaal op achteruit zal gaan.

Uiteindelijk is Hr-Rail nu toch bereid om hierover een werkgroep op te starten, daar waar onze vraag ernaar voordien geweigerd werd, onder de opschortende voorwaarde dat we willen spreken over een "echte tewerkstelling $\frac{4}{5}$ " en dat de verandering van werkregime een zaak van de entiteiten is en niet van HR-Rail. Één ding is zeker, het laatste woord is hierover nog niet gevallen!

Ook het voorstel om een groepsverzekering toe te kennen aan de niet-statutaire personeelsleden behorende tot de rang III ligt moeilijk en niet omwille van het feit op zich maar wel omwille van het feit dat het beperkt wordt tot enkel rang III en dat er niks tegenover staat voor de statutaire personeelsleden.

Wel werd er een unanieme goedkeuring verleend om speciale gesloten proeven te organiseren voor de toegang tot de graden van (eerste) verkeersinfobediende en technisch administratief assistent.

Ook de andere beroepscategorieën worden niet uit het oog verloren. Meer hierover in een volgende nieuwsbrief.

De ACOD spoor is immers een vakbond voor alle personeelsleden en over alle beroepscategorieën heen!

SPOORWEGCURSIEFJE

CHEMICHAT

Weet je nog de tijd dat elk station een stationskat had?

De meest ervaren lezers onder jullie knikken ongetwijfeld bevestigend. Elk stationnetje had vroeger een heuse stationskat. Het beestje kreeg water en melk, maar weinig tot geen vlees. De beleidsvisie van de stationschef was duidelijk: er moesten voldoende stimulansen zijn om de productiviteit van de stationskatten optimaal te houden.

De normen werden jaarlijks vastgelegd per omzendbrief: een maandelijks vangpercentage van 50 muizen, behalve tijdens het groot verlov, dan werden er kredietdagen toegestaan... Eén rat telde voor tien muizen. Drie konijnen, proper afgeleverd bij de stationschef, was goed voor een volledige maand kattenvoer van het betere merk.

De stationskat van Zaventem, Azrael, had een luxeleven. Konijnen waren er immers bij de vleet aan de luchthaven. Opportunist Azrael werd vervolgens nooit uitgenodigd op het jaarlijks bal van de stationskatten. Nijd werd zijn deel. Hij is dan ook eeuwig vrijgezel gebleven. Zijn promotie tot hoofdstationskat heeft hem weinig eer opgeleverd. Station Muizen was dan weer een begeerde standplaats voor goedgevolgde stationskatten.

De stationschef publiceerde bovendien maandelijks statistieken in het orderboek van de stationskatten om de onderlinge concurrentie aan te scherpen. Inderdaad, een ratrace avant la lettre. De Vlerick Business School heeft de techniek later overgenomen. Vlerick-studenten bestuderen vandaag nog steeds met veel overgave de stationskat-doctrine. Een CEO bij de

spoorwegen kent de doctrine door en door.

Ondertussen hebben besparingen en dieronvriendelijke consultants de stationskatten uitgerangeerd. "Een historische vergissing!" volgens vakjournalisten en spoorweghistorici.

Complottheorieën spreken zelfs over een loge van Vrijspoorleggers die in stilte de stationskatten heeft geadopteerd om hun toekomst veilig te stellen. Succesauteur Dan Brown werd onlangs nog gesignaleerd in TrainWorld op zoek naar katten.

Vandaag zien we in elk station meer en meer muizen met veel enthousiasme zigzaggend tussen de sporen rondcrossen. Een dierlijke vorm van spoorlopen. Het moet gezegd, de ratten zijn nog driester. Zij durven dansen op de perronboorden, waardoor er een discussie is gerezen tussen NMBS en Infrabel over wie het feestje moet afbreken.

Daarom pleit ACOD Spoor voor het herinvoeren van de definitieve post van stationskat. Let wel: wij eisen een statutaire betrekking mét doorgroeimogelijkheden! Géén 'post met profiel' omdat assessments met honden als examinatoren weinig betrouwbaar zijn. Het spreekt voor zich dat een goede stationskat gesyndiceerd is bij onze vakbond: katten hebben karakter, katten weten waarom!

Over karakter gesproken. Een levendige herinnering is Felix, de chemichat van Brussel-Noord. Felix liep 's nachts plichtsbewust de sporen van het Noordstation af. Kerstavond, oudejaarsavond, steeds present. Felix had slechts drie poten. De vierde werd immers na een jammerlijk arbeidsongeval – achterpoot en wissel gingen niet samen – afgezet. Dankzij een syndicale tussenkomst van onze Brusselse secretaris werd een herklassering nipt vermeden en kon deze moedige chemichat zijn nachtelijke rondes in het Noordstation blijven voortdoen.

Menig chef-perron, chef-garde en machinist boog eenzaam als Felix langs kwam. En de Brusselse stationskatten waren op den duur allemaal rood gesyndiceerd.

De chemichat moet dringend in ere hersteld worden.

Pagina 4 van 8

Het Klappertje



FELIX: DE STATIONSKAT VAN HET WEST YORKSHIRE-STATION IN HUDDERSFIELD

De bekendste Britse stationskat is ongetwijfeld Felix. Laat je niet vangen, Felix is een kattin. Wellicht een vorm van Britse humor om een kattin Felix te noemen. Niettemin wordt haar werk - het bestrijden van ongedierte - sterk gewaardeerd. Ze kreeg in 2016 - na vijf jaar dienst - een heuse promotie als 'Senior Pest Controller' en mag zich chef van het departement ongediertebestrijding noemen. Haar promotie werd geofficialiseerd met een outfit en badge. Op de leeftijd van 9 weken werd ze door het stationspersoneel met open armen ontvangen. Felix heeft haar eigen Facebook-pagina met meer dan 125.000 volgers en is naar verluid gesyndiceerd!



Mijn naam is Bond. **VAKBOND.**

De generatiewissel is volop aan de gang bij de Belgische Spoorwegen. Dat merken we ook binnen

de vakbond. Militanten gaan op pensioen en genieten van hun welverdiend definitief verlof.

De vakbond blijft net als de spoorwegen verder draaien. Elke generatie verdient een sterke syndicale vertegenwoordiging. Het statuut binnen de Belgische Spoorwegen is immers het werk van vele generaties syndicale arbeid. Het werk is echter nooit voltooid en wordt meer dan ooit bedreigd door een neoliberale politiek. De Britse vakbonden weten er alles van. Ook onze Federale en Vlaamse regering hanteren de Thatcher-cruisecontrol.

Er wordt al te gauw gezegd dat de jonge generatie geen sociale voeling heeft en niet wakker ligt van vakbondswerking, laat staan maatschappelijk bekommerd is.

Wel, ACOD SPOOR gaat de uitdaging aan dit te weerleggen! We zien in onze syndicale gewesten meer en meer jonge spoorwegmannen én – vrouwen zich sociaal en syndicaal profileren. Er is dus wel degelijk een sociale bekommernis binnen de jongere generatie. Jongeren weten hoe moeilijk het is gezin en werk te combineren of überhaupt een volwaardige job te vinden tussen de interims en flexi-jobs op de arbeidsmarkt.

De jongere generatie verwacht terecht meer van de dagelijkse arbeid. Ze willen een uitdagende job met toekomstperspectieven en ééntje die een persoonlijke voldoening garandeert. De Belgische Spoorwegen bieden dergelijke uitdagingen aan. De vakbond zorgt voor het behoud van de sociale rechten, gelijke kansen op de werkvloer, professionele doorstroming én – wat te vaak vergeten wordt – werkzekerheid, ook wanneer je tegenslag kent.

Daarom roepen we de jongere generatie op om de sociale strijd mee aan te voeren in een mondiale wereld waar individuele winsthonger bon ton is geworden en werknemers tegen elkaar worden opgezet. Als vakbond zorgen we voor een syndicale opleiding en ondersteuning op de werkvloer. Bij ons geen pampers of bokshandschoenen, wel een syndicale mondigheid met argumenten en een verbeterd doorzettingsvermogen.

Ben je verontwaardigd over het opkomend sociaal onrecht? Is je collega belangrijker dan 'eigen persoontje eerst'? Zijn openbare diensten waardevoller dan de zoveelste bedrijfswagen die van de klimaatopwarming mee een gevaar maakt voor je (klein)kinderen? Zijn diversiteit en gendergelijkheid geen loze begrippen? Ben je fier op de Belgische Spoorwegen? Besef je dat betaalde vakantiedagen, vakantiegeld, premies en een maximale arbeidsveiligheid géén cadeaus zijn van de Sint of de kerstman, maar het resultaat zijn van syndicaal werk? Ja? Eén adres: je gewestelijke secretaris van ACOD Spoor. Hij ontvangt je met veel enthousiasme.

Een job is geen statussymbool, het is een basisbehoefte. Jongeren én ouderen weten waarom. Dat maakt onze vakbond sterk van generatie op generatie. Het sociale spoor, zijn wij allemaal!

SPOORWEGJARGON: "KLAPPER"

De klapper is een akoestische handsein dat op de rail wordt geplaatst en ontploft als hij verpletterd wordt. De ontploffing van één of meerdere klappers legt een spoedstilstand op. De bestuurder moet de lijn waarnemen en, indien hij geen hinder of handstopsein opmerkt, zijn rit hernemen met rijden "Rit op zicht". Hij herneemt slechts zijn normale snelheid nadat hij 1500 meter afgelegd heeft, tenzij hem tijdens deze rit een groen handsein getoond wordt. De klapper wordt gebruikt om een geplaatst handstopsein te bevestigen.

(Bron: handleiding van de treinbegeleider)



Wist je dat?

Je ACOD-lidmaatschap is meer dan je syndicale premie en je jaarlijkse agenda als nieuwjaarscadeau.

Ons netwerk van plaatselijke militanten en gewestelijke secretariaten zorgt voor een maximale ondersteuning tijdens je loopbaan van je eerste dag tot je pensionering. Ook als gepensioneerde ben je van ons trouwens niet af! Als syndicale organisatie zijn we immers sterk betrokken bij de Sociale Werken (lees Het Spoor). Praktische informatie, juridische adviezen, voorbeeldvragen voor (selectie)-proeven, opleidingsdagen, administratieve opvolging van persoonlijke dossiers, verdediging bij tuchtmaatregelen,... we zijn van alle markten thuis. Onze bibliotheek van voorbeeldvragen van (selectie)proeven is voor vele leden een belangrijke hulp geweest bij

KLAPT'EM

'TREINEN' IS GEZOND...

Onderzoek van het Britse klimaatexpertisebureau Paul Watkiss Associates heeft aangetoond dat vliegtuigpassagiers tussen Londen, Parijs, Brussel en Amsterdam elf keer meer CO₂ uitstoten dan trein-reizigers. Een vlucht Brussel-Londen zorgt per passagier voor een uitstoot van 111 kilo CO₂, tegen 45 kilo CO₂ met de auto (berekend op 1,4 passagiers) en 9 kilo CO₂ per treinreiziger. Brussel-Parijs: 46 kilo CO₂ per vliegtuigpassagier, 44 kilo CO₂ met de auto en 3 kilo CO₂ met de hogesnelheidstrein. De mannen/vrouwen van het spoor zijn de klimaatriders van de 21e eeuw!

SPOORCITAAT

"Ik reis nooit zonder mijn dagboek. Men moet altijd iets sensationeels te lezen hebben in de trein."

(I never travel without my diary. One should always have something sensational to read in the train.)

Oscar Wilde, lers schrijver (1854-1900)

het voorbereiden op deze proeven. Ook in functie van de aanwervingen is onze bibliotheek een meerwaarde. Bovendien maken we deel uit van ABVV wat de syndicale armslag alleen maar groter maakt. We zijn tevens lid van ETF (European Transport Workers' Federation) en ITF (International Transport Workers' Federation) omdat syndicale belangen in een mondiale neoliberale wereld niet aan de grenzen stoppen. We beschikken tevens over een gespecialiseerde juridische dienst voor professionele conflicten. Daarnaast kan je ook - voor een klein bedrag - lid worden van CODA (Centrum voor Onderlinge Dienstverlening en Assistentie) die je advies geeft bij conflicten in de private levenssfeer.

Maar onze belangrijke troef is en blijft **dé militant** op de werkvloer. Zijn/haar werk in de comités en het aankaarten van lokale problemen is een keurmerk van onze vakbond. Daar zijn we fier over!

CONTACTFORMULIER ZOEKT CONTACTEN (M/V)

Het aantal moderne communicatiekanalen en –middelen zijn niet alleen vergroot maar ook onoverzichtelijk geworden. We stellen zelfs vast dat een te veel aan communicatiekanalen leidt tot géén communicatie. Men ziet door de digitale bomen het bos niet meer. Belangrijk nieuws wordt al te vaak niet opgemerkt in de dagelijkse postvak met tientallen inkomende mails. En eerlijk, wie gaat elke dag onze website bezoeken?

Daarom willen we belangrijke nieuwsberichten aankondigen via een kosteloze SMS.

Let wel: enkel belangrijke nieuwsberichten! Om het in CNN-jargon te duiden: Breaking News (en geen Fake News!).

We vragen jullie dan ook massaal onze contactformulier in te vullen die je op onze website vindt: www.acod-spoor.be

Wees niet bevreesd, de klassieke communicatie blijft onze aandacht opeisen. De militanten en onze gewestelijke secretarissen blijven hét aanspreekpunt voor al je vragen en bekommernissen. Ook de digibeten onder jullie – wees er fier op! – worden op maat bediend. Klassieke communicatie is als klassieke muziek: tijdloos en onvervangbaar.

Heb je zelf ideeën of voorstellen, laat het ons weten via deklapper@acod-spoor.be

COLOFON

website: <http://www.acod-spoor.be>

Facebook: ACOD SPOOR

Twitter: @acodspoor

Telefoon Nationaal secretariaat: 02/508.59.18

Email Nationaal secretariaat: secretariaat@acod-spoor.be

Email Redactie "De Klapper": deklapper@acod-spoor.be

NATIONALE SECRETARISSEN

LUDO SEMPELS – VOORZITTER ACOD SPOOR

ludo.sempels@hr-rail.be

LUGIL VERSCHAETE – NATIONAAL SECRETARIS

lugil.verschaete@hr-rail.be

JOZEF CNUDE – NATIONAAL SECRETARIS

jozef.cnudde@hr-rail.be

GUNTHER BLAUWENS – NATIONAAL SECRETARIS

gunther.blauwens@hr-rail.be

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

LUDO SEMPELS – FONTAINASPLEIN 9-11 – 1000 BRUSSEL

GEWESTELIJKE SECRETARISSEN

ANTWERPEN: marc.bogaert@hr-rail.be

03/213.69.55 – Ommeganckstraat 47-49, 2018 ANTWERPEN

BRUSSEL: brecht.vandermeiren@hr-rail.be

02/226.13.67 – Congresstraat 17-19, 1000 BRUSSEL

LEUVEN: rene.smets@hr-rail.be

016/22.31.28 – Maria Theresiastraat 121, 3000 LEUVEN

LIMBURG: stefan.tjolyn@hr-rail.be

011/30.09.81 – Koningin Astridlaan 45, 3500 HASSELT

MECHELEN: joseph.grieten@hr-rail.be / rene.smets@hr-rail.be

015/41.07.00 – Stationsstraat 50, 2500 MECHELEN

OOST-VLAANDEREN: frank.heyerick@hr-rail.be

09/269.93.47 – Bagattenstraat 158-160, 9000 GENT

WEST-VLAANDEREN: marc.stals@hr-rail.be

051/20.72.68 – St. Amandsstraat 112, 8800 ROESELARE

KLAPPER CARTOON



PRIVATISERING?

NEEN!