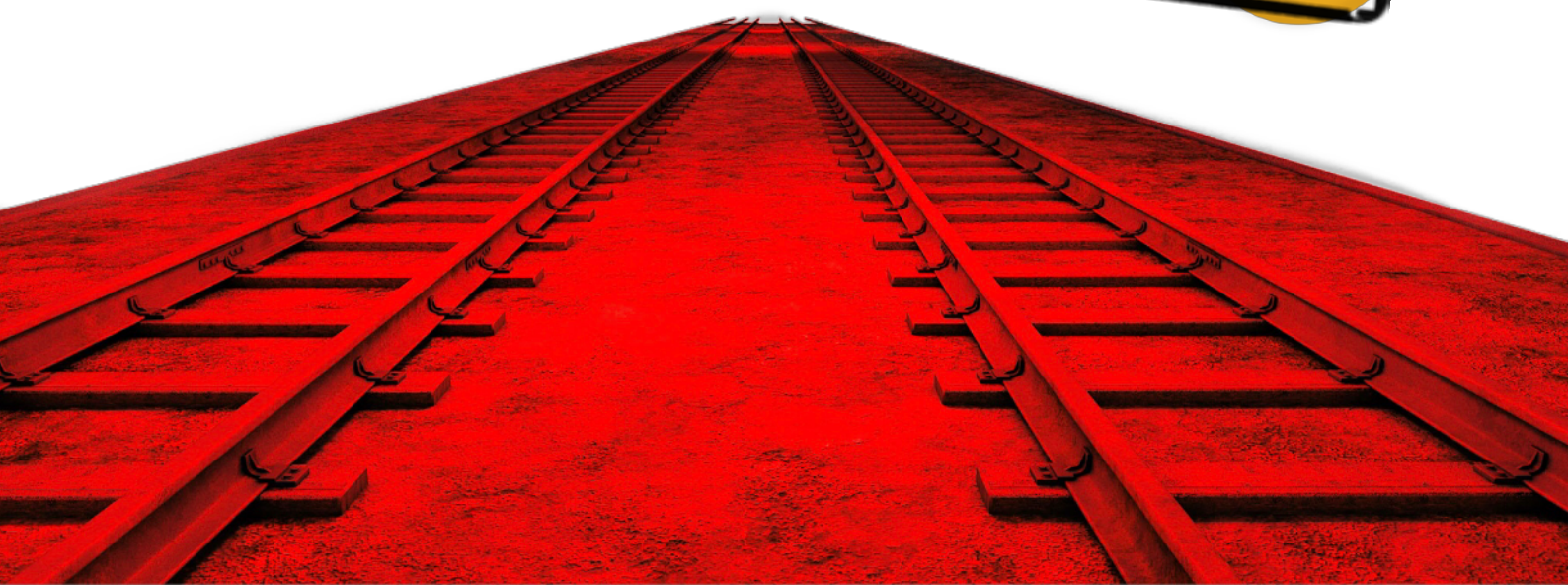
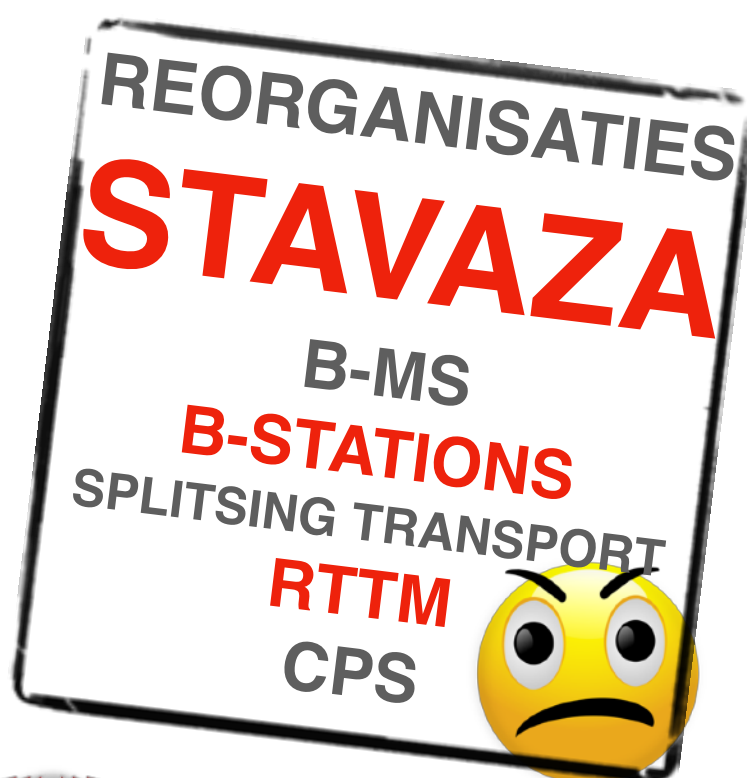


DE "REORGANISATIE" KLAPPER



N. EXIT!

EXIT NAAMBADGES HIER KOMEN DE NUMMERBADGES

Met de nieuwe wet op de politie van de spoorwegen kunnen de betrokken gemandateerde spoorwegbedienden "administratieve boetes" uitschrijven. Deze nieuwe wet is reeds van toepassing sinds 1 november 2018 en laat de NMBS toe overtreders op het spoorwegdomein efficiënter (sneller en beter) te bestraffen. Er waren echter neveneffecten bij het invoeren van de administratieve boetes: gemandateerde personeelsleden die vaststellingen mogen doen, moeten een naamkaartje dragen en in bezit zijn van een legitimatiekaart die voorgelegd dient te worden.

ACOD Spoor heeft onmiddellijk haar bezorgdheid geuit met betrekking tot de privacy van de betrokken personeelsleden. We vreesden immers dat betrokken personeelsleden zouden getraceerd kunnen worden via sociale media. Onze vrees werd bovendien

bevestigd met meldingen van bedreigingen en intimidaties naar de personeelsleden toe via sociale media.

Sinds vorig jaar heeft ACOD Spoor druk gezet op de politieke beleidsverantwoordelijken om een wetswijziging in te voeren door het veranderen van de naam in een nummer. We hebben druk gezet via de media, het schrijven van brieven met onze voorstellen naar betrokken ministers en het bezoeken van de ministeriële kabinetten Mobiliteit (Bellot) en Binnenlandse Zaken (Jambon).

Terwijl de toenmalige minister van BiZa, Jambon, weigerde in te gaan op ons voorstel om een nummer te gebruiken in plaats van een naam, zijn de huidige beleidsverantwoordelijken wel overtuigd geraakt van de noodzaak om een wetswijziging in te voeren.

De wetswijziging zal van toepassing zijn voor de treinbegeleiders en het stationspersoneel (zij dragen voorlopig nog geen badge). De medewerkers van Securail dragen een identificatiekaart op basis van een andere wetgeving.

We blijven waakzaam met betrekking tot de privacy van onze collega's van Securail.

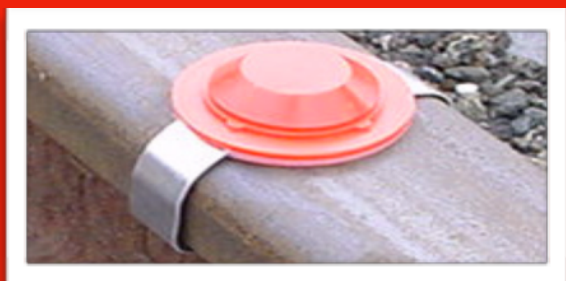
De dienst Treinbegeleiding heeft ons bevestigd dat de nummer uniek zal zijn (dus niet je identificatienummer dewelke traceerbaar is in het staatsblad door de eedaflegging).

Op de volgende pagina vindt u het voorstel tot wetswijziging.

"DE 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)



"KLAPT'EM"

"Het probleem is niet alleen dat vliegen te artificieel goedkoop geworden is, maar ook dat lange-afstandstreinreizen in Europa tegenwoordig artificieel peperduur zijn?"

"Voor het eerst in de geschiedenis is met de trein reizen nu substantieel duurder dan vliegen, erg bizar voor een vervoermiddel dat al bijna twee eeuwen meegaat."

"In Europa heeft de neoliberale markt- en winstlogica echter geleid tot absurde en artificieel hoge prijzen voor langeafstandstreinen."

"Spoorwegen zijn een 'natuurlijk monopolie', van echte marktwerking en concurrentie zoals in het luchtruim zal er nooit sprake zijn. De liberalisering leidt daarom tot hogere prijzen, niet tot lagere."

Opinie Stefaan Van Kerchove
<https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2019/02/19/het-klimaat-redden-met-de-trein/>

DOC 54 **3665/001**DOC 54 **3665/001**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERSCHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 maart 2019

20 mars 2019

WETSVOORSTEL**tot wijziging van artikel 25, § 1,
van de wet van 27 april 2018
op de politie van de spoorwegen**

(ingediend door de heer Philippe Pivin c.s.)

PROPOSITION DE LOI**modifiant l'article 25, § 1^{er},
de la loi du 27 avril 2018
sur la police des chemins de fer**

(déposée par M. Philippe Pivin et consorts)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel heeft tot doel dat de vaststellende beambten van de NMBS en van Infrabel, zoals aangeduid in de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen, **voortaan geïdentificeerd kunnen worden door een uniek nummer, en niet langer door hun naam.**

Deze wijziging beoogt een beter evenwicht te vinden tussen de diverse belangen: enerzijds het gerechtvaardigde belang van de burger die in staat moet zijn om de verbaliserende beambte te kunnen identificeren teneinde een eventueel misbruik te melden, en anderzijds het gerechtvaardigde belang van de vaststellende beambte waarvan het privéleven en de veiligheid niet in gevaar mogen worden gebracht.

Door te werken met een uniek nummer zijn de twee belangen in evenwicht en gewaarborgd.

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise à ce que les agents constatateurs de la SNCB et d'Infrabel, tels que désignés dans la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer, soient désormais identifiables par un numéro unique et non plus par leur nom.

Cette modification vise à assurer un meilleur équilibre entre les intérêts: d'une part, l'intérêt légitime du citoyen qui doit être en mesure d'identifier l'agent qui le verbalise afin de signaler un éventuel abus et, d'autre part, l'intérêt légitime de l'agent constatateur dont la vie privée et la sécurité ne doivent pas être mises en péril.

En recourant à un numéro unique, les deux intérêts en balance sont assurés.

10776



Wie is de spoorweghistoricus onder jullie?

In de “De Klapper #12” van februari hebben we een oproep gedaan naar de spoorwegkennis van onze lezers.

Het zou een geweldige KUS-vraag geweest zijn, maar gezien we zelf niet het antwoord wisten, moesten we zelf een oproep plaatsen.

Op de vloer van de grote hal in Brussel-Centraal zie je bovenstaande afbeeldingen die over de gehele oppervlakte verspreid worden.

Bij een eerste rondvraag wist niemand het antwoord hierop. Een oproep in De Klapper moest het antwoord geven. En ja hoor, we kregen een antwoord. Twee antwoorden zelfs die bovendien elkaar bevestigden waardoor we er mogen vanuit gaan dat ze kloppen!

De tekeningen stellen de “drie belangrijkste” steden van België voor. We moeten dat zeker in een historische context plaatsen ;-)

Het “bootje met de hand” stelt havenstad **Antwerpen** voor. Het mannetje is Sint-Michiël die de draak verslaat in **Brussel** en de stier weerspiegelt **Luik** met de wapenstein van de Luikse slagsgilde.

Onze dank aan **Marc De Grove** en **Gunter Van Haut** voor hun verklarende reactie!



Stationskat gespot!

Joske, de stationskat van station Leuven, is altijd paraat en zet zich steeds strategisch op om de reizigers te verwijzen naar het juiste spoor.

De stationschef heeft hem blijkbaar permissie gegeven geen geel hesje te dragen omwille van een bijkomende bijzondere opdracht: zijn zwarte kostuum is de perfecte outfit om knaagdieren op heterdaad te betrappen!

Tot op heden werden er nog geen meldingen van kabeldiefstallen genoteerd in het Leuvense... 😊

Het personeel vraagt **stabiliteit** (werk/privé)!

ACOD Spoor heeft in voorbije overlegmomenten met de NMBS-top (CEO, directeurs) gehamerd op het belang van een goede balans privé en professioneel leven en een operationele structuur dat werkbaar is. De diverse reorganisaties binnen de NMBS hebben een impact op het organiseren van de familiale verplichtingen en vergen bijkomende flexibele inspanningen van de betrokken personeelsleden. Reorganisaties kunnen echter niet verworpen worden op een nationale paritaire commissie. Als vakbond kunnen we enkel toezien op de uitvoering van de HR-bepalingen en pleiten voor sociale correcties.

We zijn er nu reeds van overtuigd dat de aan de gang zijnde welzijnsbevraging #WeAreNMBS onze bezorgde voorspellingen zullen bevestigen. Onze argumenten aangaande de reorganisaties hebben jullie reeds kunnen lezen in een Tribune of De Klapper.

We herhalen toch één belangrijke opmerking: het zullen vooral opnieuw de vrouwelijke spoorwegmedewerkers zijn die getroffen worden door een langere verplaatsing van de woonplaats naar de werkplaats. Zij zullen immers sneller deeltijdse arbeid vragen om het gezinsleven te kunnen organiseren wat gevolgen heeft voor hun loopbaan en pensioen.

Een ander geluid horen we dan weer bij Infrabel. Naar aanleiding van de internationale vrouwendag op 8 maart, schreef de CEO van Infrabel - Luc Lallemand -

in een opiniebijdrage aan de krant *De Tijd* dat “het aantal vrouwen bij spoornetbeheerder Infrabel op tien jaar tijd moet verdubbelen. Gendergelijkheid verdient meer dan alleen maar lippendienst.” Als middel om dit te bekomen, lezen we verderop in zijn opinie: “Ik denk ook nog aan andere initiatieven zoals thuiswerk, een flexibel uurrooster en dichtbij huis werken om ieders loopbaan maximaal te ondersteunen.” We feliciteren CEO Lallemand voor zijn progressieve visie en zullen zijn doelstellingen met veel interesse opvolgen.

Onze boodschap naar de CEO en de directeurs van de NMBS is dat het spoorwegpersoneel dringend nood heeft aan stabiliteit en duidelijke antwoorden op de gestelde vragen.

Besluit

De spoorwegmedewerkers hebben alvast één gezamenlijke constante in hun loopbaan: herstructureringen en reorganisaties, wat het verschil tussen beiden dan ook mogen zijn. Maar ondanks de zoveelste reorganisatie blijven we de Belgische spoorwegen in positieve zin verkopen naar de buitenwereld toe. Zij die de spoorwegen willen privatiseren, denken misschien munt te kunnen uit slaan van de – terechte maar vaak ook onterechte! - negatieve berichtgevingen over ons bedrijf. De politieke bewindvoerders die zich blijven verzetten tegen de eenmaking van de Belgische spoorwegen en die bovendien aanwezig zijn in de Raden van Bestuur, dragen de volle verantwoordelijkheid voor een onwerkbaar structuur en onrealistische besparingen.

We geven hieronder en op de volgende pagina's een stand van zaken.

B-Stations ACOD SPOOR heeft persoonlijk onderhoud met directeur B-ST en vraagt duidelijke communicatie

ACOD Spoor had recentelijk een persoonlijk onderhoud met de directeur B-ST. Volgende punten werden besproken:

-Taalpremie: De medewerkers die van district Centrum naar het Hoofdbestuur worden verplaatst, behouden hun huidige taalpremie tot einde van dit jaar. Nadien wordt deze aangepast aan de voorziene toekenningen op niveau hoofdbestuur (lees: verminderd). Het is echter bizar dat mensen een verminderde taalpremie krijgen omdat ze van districts niveau naar centraal niveau gaan terwijl ze **dezelfde opdrachten** behouden. Er zijn nochtans voorgaande precedents waar er een

uitdovend karakter wordt toegepast. Deze materie is echter niet exclusief B-ST en dient op een ander niveau aangepakt te worden. We hebben op de nationale paritaire subcommissie gevraagd dat de werkgroep premies van de subcommissie heropgestart wordt om dergelijke mengelmoeies te corrigeren in positieve zin. Wordt vervolgd.

-Telewerken/FlexOffice: de directie wil tot de zomer van 2020 de interne bedrijfsprocessen mbt de reorganisatie optimaliseren en evalueren. Nadien kan zowel de optie van twee dagen telewerken als de optie van werken in eender welk station dichtbij huis (waar mogelijk is) besproken worden. We hebben gesteld dat een positieve evaluatie van Transformatie Stations zeker mag beloond worden naar de medewerkers toe en dat we er zullen over waken dat de mogelijkheid om dichtbij huis te werken in bepaalde stations maximaal mogelijk en verzekerd wordt.

Op onze vraag heeft B-Stations een **FAQ** opgesteld naar de medewerkers van B-ST toe waarin op veel gestelde vragen een antwoord werd geformuleerd.

B-MS**De ivoren toren van directie B-MS staat op een zonnig eiland waar Don Quichot hopeloos op zoek is naar een windmolen. Beterschap is een must! ACOD SPOOR vraagt en krijgt een dringend overleg met de directie**

De flexibiliteit van de loketbedienden lijkt wel een “spel zonder grenzen te zijn”. De personeelstekorten en de enge obsessie van de directie om zoveel mogelijk reizigers te bewegen een ticket aan een verkoopautomaat te kopen, leiden tot absurde toestanden waar reizigers en personeelsleden gezamenlijk de dupe van zijn.

Wanneer zelfs het uitschakelen van verkoopautomaten geweigerd wordt ondanks een volledig gestrand treinverkeer door uitzonderlijk stormweer waardoor tientallen – terecht misnoegde - reizigers een terugbetaling vragen aan de loketten, dan kun je maar één vaststelling maken: de ivoren toren van directie B-MS staat op een zonnig eiland waar Don Quichot hopeloos op zoek is naar een windmolen.

Loketbedienden worden om de haverklap opgebeld om in te vallen of zich aan te passen aan gewijzigde uren of een andere werkplaats dan de vaste werkplaats.

Ze worden bovendien geconfronteerd met de gevolgen van de beperkte klantgerichte houding van hun bevoorrechte collega, de verkoopautomaat. De verkoopautomaat verkoopt immers vervoerbewijzen zonder rekening te houden met de reële behoefte van de reiziger! We vinden dit weinig collegiaal ten opzichte van de medewerkers aan het loket die achteraf misnoegde reizigers moeten kalmeren en uitleggen hoe het komt dat de brave reiziger meer heeft betaald dan nodig was. *Het is misschien ietwat vreemd dat we dit als vakbond zeggen, maar het wordt tijd dat de directie gepaste sancties oplegt aan de verkoopautomaat die zich niet klantgericht opstelt...!*

Onze boodschap aan directie B-MS: Reizigers zijn mensen, investeer dan ook in een menselijk en klantgericht beleid en kies voor een gezonde balans loket en verkoopautomaat. De loketbedienden worden ook meer en meer als kleuters behandeld op de werkvloer. Tijd voor een volwassen beleid en geef die verkoopautomaat een deftige commerciële opleiding!

Naar aanleiding van de problemen bij B-MS en meer bepaald bij de loketten, werd er een nationale werkgroep georganiseerd op maandag 11 maart 2019. Het nationaal secretariaat besprak de bevindingen van deze werkgroep op haar zitting van vrijdag 15 maart. Er werd beslist om een dringend onderhoud te vragen bij de directeur B-MS. Dit onderhoud tussen de directie en ACOD Spoor ging door op woensdag 20 maart.

Er werden onder andere volgende knelpunten aangebracht:

- ◆ Personeelstekorten en de daaruit vloeiende verhoogde werkdruk en moeilijke werkomstandigheden;
- ◆ Het inzetten van stewards ipv versterking aan het loket en het overdadig inzetten van jobstudenten;
- ◆ De onzekere toekomst van de loketten;
- ◆ Het inzetten van personeelsleden van de ene werkzetel in de andere werkzetel;
- ◆ Verkozen militanten in het comité PBW die verhinderd worden om deel te nemen aan de vergadering van het CPBW;
- ◆ Personeelsleden die meer ingezet worden op andere werkplaatsen dan hun voorziene werkplaats;
- ◆ Het laattijdig publiceren van de diensttabellen (zomerverlof!);
- ◆ Het niet uitschakelen van de automaten tijdens het noodweer, met als gevolg problemen voor de terugbetaling van de tickets aan misnoegde reizigers;
- ◆ Het niet respecteren van de 12u tussen 2 prestaties in bepaalde werkzetels.

De nieuwe directeur heeft duidelijk gemaakt zich zeer bewust te zijn van de aangekaarte problemen.

Er werd beslist om een aanwerving te publiceren van een 40-tal commercieel bedienden.

Het betreft contractuele voltijdse medewerkers voor onbepaalde duur om een versneelde aanwerving te bekomen. We pleiten voor statutaire aanwervingen. De aanwervingen zullen gebeuren voor Antwerpen, Gent, Brussel, Brussel-Luchthaven, Leuven, Charleroi, Namur en Tournai.

Vooraf voor het Nederlandstalig landsgedeelte zouden de aanwervingen moeizaam verlopen met betrekking tot voldoende kandidaten. Het is geen probleem van budget, want dit is voorzien. De aanwervingen zullen gebeuren op 06 mei e.k. en op 07 mei zullen ze ingeschakeld worden in de opleiding. Wil hier allen veel ruchtbaarheid aan geven in jullie onmiddellijke kring (familie, vrienden,...).

Er zullen tevens een 15-tal medisch ongeschikten (voor andere functies) worden aangeduid voor herklassering als commercieel bediende.

Een evaluatie van de ondernomen actiepunten zal ten laatste gebeuren na het verlof.

CPS

De manier waarop de personeelsleden van CPS werden geconfronteerd met de externalisering was alles behalve stijlvol: vlak voor de kerstvakantie werden deze medewerkers - per mail! - ingelicht dat CPS einde verhaal zou zijn. ACOD Spoor is ondertussen naar de Raad van State gegaan en vandaag zegt HR-Rail dat er nog geen beslissing is gevallen. Respect is ver zoek. Heel ver.

Eind december 2018 heeft de Raad van Bestuur van HR-Rail besloten om de diensten van CPS te externaliseren. Met andere woorden gezegd, in de toekomst zullen die diensten worden toevertrouwd aan een privémaatschappij. En die toekomst is echt niet ver meer af. Gehoopt wordt om deze zomer nog een externe firma te kunnen aanstellen die volledig operationeel zou moeten zijn tegen 1 januari 2020!

HR-Rail zal de markt bevragen via een aanbesteding. Daartoe wordt een lastenboek opgemaakt in samenspraak met NMBS en Infrabel. Deze beslissing kwam onverwacht en tegelijk hard aan bij iedereen en niet in het minst bij het personeel dat bij CPS is tewerkgesteld, des te meer als je weet dat ze de laatste jaren al zware **productiviteitsinspanningen** hebben geleverd.

In het strategisch comité van HR-Rail op 28 januari 2019 en tijdens het nationaal comité PBW van 25 maart 2019 werden drie oorzaken naar voor gebracht. De voornaamste oorzaak zou een budgettaire reden zijn.

CPS slaagt er niet in om het break-even-point te bereiken en er zou bijgevolg sprake zijn van een structureel tekort. Niet eens zo verwonderlijk als je rekening houdt met het feit dat de wettelijke tarieven naar beneden toe werden aangepast. Blijft evenwel de vraag hoeveel NMBS, Infrabel en HR-Rail extra willen spenderen voor de diensten aangeboden door CPS die een groter domein beslaan dan wat wettelijk is voorzien.

Een andere oorzaak zou zijn oorsprong vinden in de "mindere" kwaliteit van de geleverde prestaties. Moeilijk te verenigen met het feit dat CPS de wettelijke bevoegdheid verworven had om prestaties te mogen uitvoeren voor andere spoorwegactoren (o.a. Tuc Rail, Lineas, Thalys,...) dan de Belgische Spoorwegen en al helemaal niet wanneer men verneemt dat die best tevreden waren met de geleverde kwaliteit en zich afvroegen waarom ze vanaf 2017-2018 niet meer terecht konden bij CPS voor de nodige ondersteuning.

Tot slot werd ook gesproken over de krapte op de arbeidsmarkt om de nodige arbeidsgeneesheren te vinden. Doch dit is een algemeen probleem dat evenzeer geldt voor de privémarkt.

Voor het betrokken personeel worden maandelijks **interne overlegmomenten** georganiseerd. Binnen de schoot van de Nationale Paritaire Subcommissie wordt een werkgroep opgericht om de verschillende mogelijkheden voor al het personeel bij de overgang in de breedst mogelijke zin te onderzoeken en te begeleiden.

In het lastenboek wordt de mogelijkheid voorzien voor een volledig overname. Dit houdt geen verplichting in voor de personeelsleden. Juridisch wordt nagegaan wat de mogelijkheden zijn voor zowel het statutair als het contractueel personeel. Nu al is duidelijk dat het personeelsstatuut zal aangepast moeten worden om statutaire personeelsleden te mogelijkheid te geven om te kunnen detacheren. Voor contractuele personen is een detachering niet mogelijk. Onderhandelen over nieuwe contractvoorwaarden met de externe firma lijkt de enige logische oplossing. Uiteraard is ieder betrokken personeelslid vrij om ondertussen zelf een andere job te zoeken.

Maar, op de nationale commissie PBW van 25 maart 2019 vernamen we dat de Raad van Bestuur nog geen beslissing heeft genomen rond het stopzetten van de activiteiten van CPS, maar wel beslist heeft om een aanbesteding te lanceren, de markt te bevragen rond de aanduiding van een externe dienst.

Toeval of niet, maar die communicatie komt er plots nadat ACOD/CGSP via verschillende wegen heeft laten blijken niet akkoord te gaan met de gevolgde werkwijze. Volgens de reglementering moet er voorafgaandelijk een advies gevraagd en gegeven worden door de nationale paritaire commissie.

De commissie moet op basis van een goed gestoffeerd document voorafgaandelijk een advies verstrekken. Het spreekt voor zichzelf dat we eisen dat we inzage in het lastenboek krijgen. Hierbij zal goed toegezien worden dat alle prestaties die CPS nu verzekert erin opgenomen zijn. En die zijn niet min, namelijk **certificering, risicobeheersing, medisch toezicht, re-integratie en vorming** in de breedst mogelijke zin.

CPS heeft jarenlang een **spoorwegexpertise** opgebouwd rond veiligheid en welzijn op het werk. Dat kan niet ontkend noch genegeerd worden! NMBS en Infrabel verzekeren ons dat ze geen maatregelen of beslissingen zullen nemen die de veiligheid en het welzijn in het gedrang brengen of zouden leiden naar een mindere kwaliteit terzake. M.a.w. indien geen enkele externe firma dit kan waarmaken ze duidelijk voor zekerheid kiezen en CPS in de een of andere vorm wensen te behouden.

(lees verder pagina 8)

ACOD/CGSP gaat niet akkoord met deze externalisering. Op het strategisch comité van HR-Rail en op het adviescomité CPS hebben we dat duidelijk laten blijken. Daarnaast vechten we de gevolgde procedure aan voor de **Raad van State** en hebben we de samenkomst van de nationale commissie PBW rond die problematiek aangevraagd en verkregen.

De aangehaalde redenen overtuigen ons niet en we zijn absoluut gekant tegen uit handen geven van de spoorwegexpertise terzake. We maken ons ernstig zorgen over de impact die dat alles zal hebben op de spoorveiligheid in het algemeen en op het welzijn van de werknemers in het bijzonder. Veiligheid en welzijn, voor ons zijn CPS-diensten corebusiness!

Zoveel is duidelijk, het laatste woord is hierover nog niet gezegd!

Splitsing B-Transport

Splitsing mag niet ten koste gaan van koopkracht medewerkers op het terrein!

De splitsing van directie Transport is een beslissing *in functie van een betere stiptheid*. ACOD Spoor heeft haar bedenkingen op een duidelijke manier overgebracht. We hebben gevraagd of de stiptheid dan met minstens 7 procent zal stijgen op een jaar tijd ten gevolge van deze zoveelste splitsing? We hebben hierop evenwel geen antwoord gekregen.

We hopen vurig dat onze bezorgdheid onterecht is en dat de splitsing inderdaad een betere stiptheid oplevert.

Maar ook hier zullen bepaalde medewerkers een mogelijke financiële weerslag voelen met betrekking tot premies. We vragen om hier rekening mee te houden. Gezien men op directieniveau geen financiële weerslag ondervindt van deze reorganisatie, lijkt het ons meer dan correct te zijn dat er voldoende solidariteit geuit wordt ten opzichte van de uitvoerende personeelsleden die voor de zoveelste keer geconfronteerd worden met een reorganisatie.

Project RTTM

ACOD Spoor is formeel: dit is een besparingsproject! Niets meer, niets minder.

Op dinsdag 26 maart werden we op de hoogte gebracht over de voortgang van het project RTTM (Real Time Train Management). Onze vorig jaar overgemaakte opmerkingen met betrekking tot de operationele werkbaarheid van RTTM, werden niet weerhouden.

De presentatie die gegeven werd, is alvast niet duidelijk wat betreft de operationele visie van de directie. De werkingsprocessen van de verschillende communicatie- en regelorganen zijn niet eens gedefinieerd.

Ondertussen zal men extra communicatielijnen moeten bijmaken gezien de verkeersinfobedienden uit het seinhuis moeten vertrekken en hun informatie niet meer in *real time* zullen bekomen. De verkeersinfobedienden hebben vandaag in het seinhuis automatismen gecreëerd met hun collega's van Infrabel. Een voetbalploeg scoort dankzij automatismen in de ploeg. Een trainer weet dat en werkt volop aan die automatismen.

Daarenboven wordt er nog steeds gekozen voor het centraliseren van operationele kennis ver van de lokale acties op vlak van regel- en communicatieorganen: permanentie, planning, ROR, verkeersinfobedienden.

Meer nog: de gedane centralisaties van de permanentie en planning Treinbegeleiding worden als een succesvol argument aangebracht om die van Treinbesturing eveneens te centraliseren. Laat ons alstublieft intellectueel eerlijk zijn: de centralisatie van permanentie en planning bij Treinbegeleiding was een vooraf aangekondigde blunder. Iedereen die de gedecentraliseerde permanenties en planning bij treinbegeleiding heeft gekend, zal dit bevestigen. Behalve de directie.

Stiptheid en communicatie bij de spoorwegen zijn secundewerk. Het wordt tijd dat de directie haar klok gelijk zet met die van het personeel en de klant.

We gaan het project RTTM in detail analyseren en van zeer nabij opvolgen. Bij deze doen we een oproep aan ieder van u om ons te bevoorraden met argumenten: mail naar gunther.blauwens@cgspaceod.be.

Julie mails worden **strikt vertrouwelijk en anoniem** behandeld. Enkel Gunther zal de mails en informatie ontvangen en verwerken.



BESTE MUZIEKVIDEO

Oordeel van de jury: "Fictie van de bovenste plank. Een mooie combo van generation Z en de babyboomers. Magische soundtrack. Mag niet ontbreken in zowel je favo-Netflixlijstje als je Spotify. Word" – S. Dogg



ACOD Spoor wint de 'I Like Media Oscar' voor beste muziekvideo!

De website 'I like media' heeft haar 'Oscars' voor de beste video's van 2018 bekend gemaakt.

ACOD Spoor krijgt de 'Oscar' voor 'beste muziekvideo' (De Rap van 't Spoor) en ook de NMBS kreeg een 'Oscar' met haar kerst- en nieuwjaarsvideo!

Ter herinnering: Met "De Rap van 't Spoor" werd onze programmapunten voor de sociale verkiezingen ludiek maar krachtig overgebracht.

Wij zijn de RailOscars! Red carpet, here we come 🚂!



ETF “On-Board Personnel Advisory Group” komt samen in Praag

De On-Board Personnel Advisory Group (Werkgroep Treinbegeleiding van de European Transport Workers' Federation) ging ditmaal uitzonderlijk door in Praag (ipv Brussel). Nationaal secretaris Gunther Blauwens werd unaniem aangeduid als lid van het driehoofdig Steering Team van deze Europese werkgroep en zal in de toekomst de vergaderingen voorbereiden met zijn twee collega's (Een Noorse en Italiaanse collega-treinbegeleider).

Deze Europese werkgroep van treinbegeleiders komt tweemaal per jaar samen en bespreekt naast actuele problemen ook de toekomst van treinbegeleiding in een Europese context, denk maar aan het dossier van de One Man Car.

Nationaal secretaris Gunther Blauwens heeft op de vergadering de Belgische vertrekprocedure uitgelegd aan zijn Europese confraters. De Belgische

vertrekprocedure heeft raakpunten met die van Italië, Zwitserland en Zweden.

We kregen goed nieuws van onze Engelse collega's van de vakbond RMT die een belangrijke overwinning hebben behaald van private spoorwegondernemingen die de One Man Car wilden invoeren of uitbreiden. De overwinning werd behaald door een massale actiebereidheid en met veel steun van de reizigers!

Ook de reizigers zijn de gevolgen van de privatiseringen bij het spoor in de UK beu. We kregen de volgende boodschap: het is belangrijk te duiden dat de One Man Car de veiligheid van de reizigers en de spoorwegcollega's ondermijnt en dat de One Man Car enkel in functie is van winsten voor de private aandeelhouders.

Andere punten op de agenda: On-board staff qualifications, treinbegeleiding in Tsjechië, de One Man Car campagne, gebruik van “precair” personeel als boordpersoneel (precaire arbeid gaat over de tijdelijke, onzekere aard van een job en allerlei nefaste gevolgen mbt de arbeidsvoorwaarden).

Ken Uw Spoorweggeschiedenis DE KUS-VRAAG!

De Belgische spoorwegen waren de eerste spoorwegen op het vasteland (5 mei 1835) met een locomotief en treinwagons van Engelse makelij. Maar wist je ook dat de Belgische industrie een locomotief maakte (augustus 1835)? We zoeken de naam van de eerste locomotief van Belgische makelij!

- a) The Belgian King
- b) Le Belge
- c) Le Leopold
- d) The Rail Steamer

Stuur je antwoord op volgend adres deklapper@acod.be met als onderwerp van je mail: KUS-antwoord. Ten laatste op 14 april 2019.

Een onschuldige hand zal uit de juiste antwoorden één winnaar pikken.

De winnaar krijgt twee toegangskaarten en twee B-dagtrips cadeau voor een bezoek aan Train World in Schaarbeek.

Zo kan niet alleen je partner of collega mee genieten van de rijke geschiedenis van de Belgische Spoorwegen, maar ook twee vrienden die niet tot het spoorwegpersoneel behoren.

Opgelet: alleen leden van ACOD Spoor kunnen meedoen aan de KUS-vraag!



Wat was het juiste antwoord op de vorige **KUS-vraag**?

De Brusselse Noord-Zuidverbinding wordt vaak vergeleken met een flessenhals. Hoeveel sporen telt de "jonction"?

- a) Vier
- b) Vijf
- c) Zes
- d) Zeven
- e) Acht

Het juiste antwoord is (c)

En de **winnaar** is?

Onze secretariaatsmedewerksters werden geconfronteerd met een mail-tsunami van positieve antwoorden!

Er waren ook een resem niet-leden onder de deelnemers. Jammer, enkel leden kunnen kans maken op de KUS-prijs.

Een onschuldige hand trok collega Rudi Vandevenne uit als winnaar.

Gefeliciteerd!



FAIR TRANSPORT FOR EUROPE

ACTION WEEK • 22 - 27 MARCH



**#FairTransport manifestatie
Brussel - 27 maart 2019**



15/3 Klímaatmars Brussel
Spoorwegpersoneel
Klímaatlocomotief!



Lidmaatschap ACOD SPOOR

Wist je dat?

Je lidmaatschap bij ACOD SPOOR is meer dan je syndicale premie en je jaarlijkse agenda als nieuwjaarscadeau. Het is een sociale beweging waar je - passief of actief- deel van uit maakt.

Ons netwerk van plaatselijke militanten, gewestelijke en nationale secretariaten zorgt voor een maximale ondersteuning tijdens je loopbaan. En dit van je eerste dag bij het spoor tot je pensionering en je leven nadien.

In de Nationale Raad van de Opleiding worden we volop betrokken bij het opzetten van de leerplannen voor nieuwe werknemers en functies. In de comités PBW waken we mee over het welzijn tijdens je werk, de preventie en bescherming op de werkplaats. Op de nationale paritaire (sub)commissie bespreken en onderhandelen we de statutaire belangen van de werknemers. We strijden voor volwaardige lonen, premies, sociale ondersteuning en doorgroeimogelijkheden.

Mooie voorbeelden zijn de hospitalisatieverzekering (ook voor gepensioneerden), een bijna volledig maandloon als vakantiegeld, de Kas der Geneeskundige verzorging, solidariteitsfonds, ...

Als gepensioneerde ben je van ons trouwens niet af! Als syndicale organisatie zijn we immers sterk betrokken bij de Sociale Werken (lees Het Spoor) waarvan ook de gepensioneerden blijven genieten.

Maar er is ook een praktische kant aan vakbondswerking: algemene informatie, juridische adviezen, voorbeeldvragen voor (selectie)-proeven, opleidingsdagen (sociale promoties), administratieve opvolging van persoonlijke dossiers, verdediging bij tuchtmaatregelen, HR-vraagstukken, ... We zijn van alle markten thuis.

Onze bibliotheek van voorbeeldvragen van (selectie)proeven is voor vele leden een belangrijke hulp geweest bij het voorbereiden op deze proeven. Ook in functie van de aanwervingen is onze bibliotheek een meerwaarde. Onze gerichte vormingsdagen voor de selectieproeven hebben vaak hun nut bewezen.

We maken bovendien deel uit van de ACOD en het ABVV wat de syndicale armslag alleen maar groter maakt. Intersectorele en interprofessionele acties rond pensioenen, arbeidsvoorwaarden, werkbaar werk doen we samen. De diversiteit aan de verschillende centrales (onderwijs, cultuur, post, overheids-diensten, metaal, transportbond, ...) maakt ons inhoudelijker sterker omdat we gebruik maken van elkaars expertise. De solidariteit wordt er alleen maar groter door, wat ons ook sterker maakt.

We zijn tevens lid van ETF (European Transport Workers' Federation) en ITF (International Transport Workers' Federation). Syndicale belangen in een mondiale neoliberale wereld stoppen niet aan de grenzen. Ons Europees en Internationaal netwerk laat zich gelden als een lobby-groep in parlementen en samen met buitenlandse collega's zetten we campagnes op rond verschillende thema's. Een voorbeeld is het debat rond de One Man Car. Niet alleen in België is dit een syndicale topic, ook in andere landen wordt dit bevochten. Europese thema's als liberalisering en privatisering zijn ook vaste kost op de bijeenkomsten.

Daarnaast kunnen we vooral leren van de ervaringen van buitenlandse collega's. De Engelse collega's kunnen horrorboeken schrijven over de gevolgen van de liberalisering en privatisering. Het is aan ons om een dergelijk fiasco te vermijden. Terwijl reizigers en politieke partijen de liberalisering en privatisering van het spoorvervoer in Engeland willen beperken en zelfs terugschroeven wegens desastreuze gevolgen, zijn er in Belgenland politici die pleiten voor de aanpak van Thatcher. We lopen écht achter...

Dankzij onze gemeenschappelijke vakbondsstructuur, beschikken we 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 op de werkvloer zijn een keurmerk van onze vakbond. Superman, Wonder Woman, Spiderman en Catwoman zijn softies in vergelijking met onze militanten.

Heb je goesting om ook afgevaardigde te worden van een organisatie die gisteren, vandaag en morgen blijft verder bouwen aan het sociaal statuut van de spoorwegman en -vrouw?

Niet treuzelen, neem contact op!

U vraagt, wij schrijven!

We hebben de voorbije maanden verschillende "De Klappers" gewijd aan een bepaald thema.

We denken bijvoorbeeld aan de dossiers rond de pensioenen, anti-agressie, de sociale verkiezingen, Fair Transport.

Onze redactie heeft nog andere thematische "De Klappers" op haar lijstje staan voor de nabije toekomst.

Toch willen we graag weten over welke thema's jullie een volledige De Klapper willen zien verschijnen.

Laat het ons gerust weten: deklapper@acod.be

PS. Je kan de vorige De Klappers vinden op: <http://deklapper.acodspoor.be>



COLOFON

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

website De Klapper: <http://deklapper.acodspoor.be>

Facebook: ACOD SPOOR

Twitter: @acodspoor

Telefoon Nationaal secretariaat:

02/508 59 18

02/508 59 27

Email Nat. secretariaat: secretariaat-spoor@acod.be

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

NATIONALE SECRETARISSEN

LUDO SEMPELS - VOORZITTER ACOD SPOOR

LUGIL VERSCHAETE - NATIONAAL SECRETARIS

GUNTHER BLAUWENS - NATIONAAL SECRETARIS

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

Propagandasecretaris: joseph.grieten@hr-rail.be

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.jolijn@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: franky.heyerick@hr-rail.be

09/269.93.47 - Bagattenstraat 158-160, 9000 GENT

Propagandasecretaris: tony.fonteyne@hr-rail.be

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

051/20.72.68 - St. Amandsstraat 112, 8800 Roeselare

WANTED

***Cartoonisten, schilders,
tekenaars!***

***Uw spoorwerkstuk op
deze pagina?***

***Stuur een mail naar
deklapper@acod.be!***