

DE KLAPPER



SPOORWEGBEDIENDEN
HEBBEN OOG VOOR
VERMISTE KINDEREN

COVID-19 HIELD DE
TREIN NIET TEGEN

NUTTIGE
DIENSTMEDEDELINGEN

HEROPSTART **CONTROLE**
DE SATELLIET "SAYS NO"

HET HITTEPLAN
HEEFT EEN
HEREXAMEN

SCHOONMAAK EN TECHNIEK
ONVOLPREZEN DOOR
BESCHEIDENHEID EN
ONZICHTBAARHEID

PROTOCOL
SOCIAAL
AKKOORD
& REWARD PLAN

ROCS BEGINT **BEETJE**
BIJ **BEETJE** TE ROCKEN



SPOORWEGBEDIENDEN HEBBEN OOG VOOR VERMISTE KINDEREN

In het verleden is meermaals gebleken hoe belangrijk de opmerkzaamheid van het spoorwegpersoneel is. We denken dan vaak in eerste instantie aan gevonden – of verdachte – voorwerpen, maar ook in verdwijningszaken hebben spoorwegbedienden een cruciale rol gespeeld in het terugvinden van vermiste kinderen of mensen die aan dementie lijden.

De Belgische spoorwegen hebben reeds tientallen jaren een intense samenwerking met Child Focus, de Belgische Stichting voor Vermiste en Seksueel Uitgebuide Kinderen. Child Focus is een begrip in ons land en is eeuwig verbonden met een zeer zwarte bladzijde in ons collectief geheugen: de zaak Dutroux.

Ter gelegenheid van de Internationale dag van de vermisten op 30 augustus, lanceerde Child Focus de *ChildRescue app* waarmee je een steentje kan bijdragen om snel vermiste kinderen terug te vinden. Elk jaar behandelt Child Focus ongeveer 2.000 verdwijningsdossiers van kinderen, elke dag gemiddeld 3 kinderen die als vermist worden opgegeven. De eerste uren na de verdwijning zijn

cruciaal om ze terug te vinden. En daar kan ChildRescue bij helpen!

We roepen alle spoorwegbedienden op om deze app te downloaden en te installeren. Eens gedownload, stuurt de app een mobiele melding op jouw smartphone wanneer een kind vermist is in jouw buurt. De app maakt gebruik van de geo-localisatie van jouw smartphone. Als elementen in een verdwijningsdossier aanwijzen dat het belangrijk is om in een bepaalde regio de ogen en oren open te houden om een vermist kind terug te vinden, zal je een melding krijgen als je in die bepaalde regio bevindt. Als je een melding krijgt via ChildRescue betekent dit dat deze echt relevant is voor jou. Heb je meer informatie over een vermist kind? Dan kan je via de app op een heel makkelijke en laagdrempelige manier een getuigenis doorsturen. Zo kunnen de burgers Child Focus echt helpen en kunnen we samen vermiste kinderen sneller terugvinden.

Vele spoorwegbedienden hebben een publieke functie en ontwikkelen beroepsgewijs een scherpe opmerkzaamheid. Een spoorwegzintuig dat jonge levens kan redden!

Je kan de applicatie hier downloaden: https://www.childrescue.eu/download_app/ of via de app store van je smartphone.

“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”!

De NMBS heeft na de lancering op maandag 31 augustus in 24 uur tijd bijna 500.000 aanvragen gekregen voor de gratis twaalfrittenkaart Hello Belgium Railpass.

Op donderdag 3 september was dit reeds aangedikt op 1.140.000 aanvragen waarvan er reeds 600.000 administratief werden bevestigd.

De aanvragen kunnen gedaan worden op de website hello-belgium.be, waarop alle inwoners van België (ouder dan twaalf jaar) met hun rijksregisternummer de Hello Belgium Railpass kunnen aanvragen.

De aanvragen kunnen ingediend worden tot tot 30 september. De kaart geeft vanaf 5 oktober recht op twee gratis trajecten per maand - of één heen-en-terugreis - en dat gedurende zes maanden.



PROTOCOL SOCIAAL AKKOORD & REWARD PLAN

Op het sturingscomité van 2 juli zijn de vakorganisaties en de directies, op basis van een op papier vastgelegde engagement van 22 januari 2020, overeengekomen om de besprekingen over een sociaal akkoord uit te stellen tot in 2021.

Ondertussen wordt in de paritaire subcommissie verder sociaal overleg gepleegd, onder andere over de maatregelen die zich zouden kunnen opdringen in het raam van de crisis in verband met het coronavirus. Opdat de sociale dialoog tijdens deze overgangperiode op een serene en kwaliteitsvolle manier zou verlopen, zijn de hiernavolgende maatregelen genomen:

- 1) De procedure ter verlenging van de hospitalisatieverzekering na 2020 is opgestart
- 2) De directies beloven **verdere inspanningen te doen op het vlak van de aanwervingen**, en dit overeenkomstig de geldende wetgeving en op basis van de bestaande principes voor de statutaire en contractuele aanwervingen. De impact van de gezondheids crisis op het wervingsvolume voor 2020 wordt aan een analyse onderworpen en de resultaten hiervan zullen aan de vakorganisaties worden overgemaakt.
- 3) Het **huidige loonbeleid wordt gehandhaafd in naleving van de wetgeving**, het personeelsstatuut en de desbetreffende reglementering; tijdens de bespreking over het

sociale protocolakkoord zal het loonbeleid ook aan bod komen.

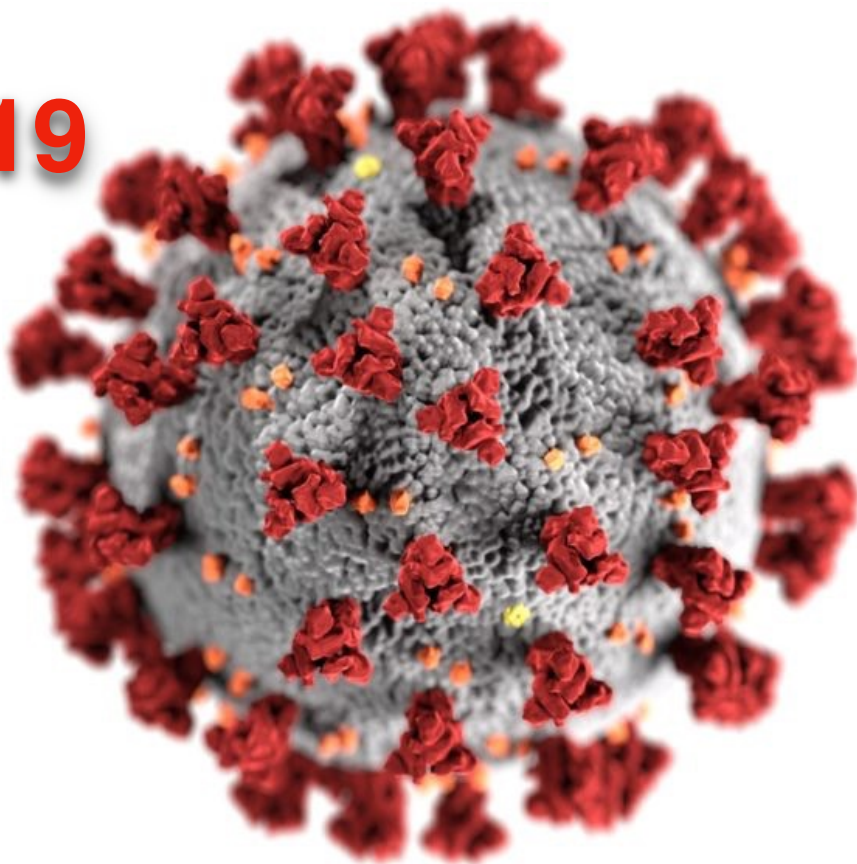
- 4) De maatregelen over de **werkduur en de praktische modaliteiten** ervan maken deel uit van het overleg over het sociale akkoord
- 5) Wat het **Reward Plan** betreft: Gelet op het belang van het dossier en de implicaties ervan voor de loopbaanontwikkeling van alle kaderleden van de Belgische spoorwegen, heeft de ACOD meerdere initiatieven genomen om de directie aan te sporen om dit plan te onderhandelen in de instanties voor de sociale dialoog.

Dankzij onze vastberadenheid hebben we bekomen dat:

- ➔ Er geen bijkomende vrijwillige overheveling naar het in 2020 voor de hogere kaderleden voorziene Reward Plan komt;
- ➔ De procedure voor de vrijwillige overgang van de statutaire personeelsleden van rang 3 naar het Reward Plan wordt besproken in het raam van het sociale akkoord;
- ➔ Het loopbaanplan en de huidige reglementering (bijv. de voorstellen inzake beoordeling) blijven volledig van toepassing voor alle medewerkers die niet tot het Reward Plan wensen toe te treden.

Daarnaast komt het loopbaanplan van de rangen 3 aan bod in de onderhandelingen om een sociaal akkoord.

COVID-19 HIELD DE TREIN NIET TEGEN



Covid-19 legt niet alleen de zwakke schakels bloot, maar ook de sterke: de zorgsector, het onderwijs, de gemeentelijke en stadsdiensten, het openbaar vervoer, kortom de openbare diensten die alles in het werk hebben gesteld ten dienste van hun aandeelhouders: de burgers. Terwijl in andere landen regeringen geconfronteerd werden met de gevolgen van hun privatiseringsbeleid bij het spoor, reden de treinen in België onder de noemer “nationaal belang”. Met maximaal vermogen!

Op 16 maart werd het treinaanbod aangepast met garantie voor essentiële verplaatsingen zodat de socio-economische activiteiten konden verzekerd worden. Ondanks het schrappen van een 90-tal P-treinen werd 97% van het normale aanbod verzekerd. Een week later (23 maart) werd er een “Treindienst van Nationaal Belang” opgestart mét een treinaanbod van 75% van het aantal beschikbare plaatsen op een normale weekdag zodat er voldoende afstand tussen de reizigers kon bewaard worden. Op vraag van ziekenhuizen werden bepaalde treinen gegarandeerd zodat het zorgpersoneel kon rekenen op vervoer. Reeds op 4 mei werd de volledige treindienst hervat met uitzondering van een deel van de P-treinen van en naar Brussel. Het zomeraanbod werd dan weer verruimd met toeristentreinen naar de kust, pret- en recreatieparken. De kusttreinen kregen dan weer felle kritiek van kustburgemeesters die al te gemakkelijk lokale (strand)problemen ten laste legden van de Belgische spoorwegen. Kritiek op

het spoor is altijd de perfecte bliksemafleider geweest voor politieke opportunisten. Het ware beter geweest dat deze burgemeesters contact opnamen met hun partijgenoten in de Vlaamse en Federale regering. De NMBS voert politieke akkoorden uit.

Als we even naar het buitenland kijken, zien we grote verschillen wat betreft het treinverkeer. In Nederland was er slechts 20% treinaanbod tot eind april en werd het normale transportplan pas begin juni heropgestart. Ook in Frankrijk was het treinverkeer regionaal zeer verschillend en beperkt, gemiddeld van 15 tot 35%, en werd het normale transportplan terug opgestart eind juni. Zelfs spoorwegvoorbeeld bij uitstek Oostenrijk kende een beperkt treinaanbod en werden de normale spoorwegactiviteiten herstart op 11 mei. Ook het internationale treinverkeer (Thalys, Eurostar) kwam nagenoeg tot stilstand (20% reed tot de zomer, zomeraanbod 50%).

De Belgische spoorwegen heeft op Europees niveau een visitekaart afgeleverd dat gezien mag worden. Het spreekt voor zich dat dit enkel en alleen kon met de inzet van het personeel op alle fronten. De flexibele houding van het spoorwegpersoneel ging heel ver. Niet-schoonmaakpersoneel ging de trein op om handgrepen, tafeltjes, zetelleuning, ... te reinigen tijdens de treinrit.

(lees verder pagina 5)

Terwijl de Europese transportvakbond (ETF – European Transport Workers' Federation) overlegmomenten organiseerde via videoconferencing en de maatregelen van alle landen coördineerde voor de verschillende spoorvakbonden, was het Europees spoorbeleid nergens te bespeuren. Er was geen Europees corona-actieplan voor het spoor. Zeer merkwaardig gezien bepaalde Europese fracties steeds promo voeren voor liberalisering en privatiseringen. Blijkbaar werd ervan uit gegaan dat de privé het wel zou regelen. Dat de Britse premier de spoorwegen tijdelijk moest nationaliseren om zorgverleners naar het ziekenhuis te krijgen, werd blijkbaar niet opgemerkt...

Op 8 juli werd er een hoorzitting georganiseerd in De Kamer om de corona-maatregelen bij het spoor onder de loop te nemen. Eén constante factor viel op: alle politieke fracties waren lovend over de inzet van het personeel. De vraag echter is: "wat is het waard?".

De Belgische spoorwegen wachten reeds een decennia op een nieuw beheerscontract. Het toewijzen van een "direct award" aan de NMBS als exclusieve spoorwegvervoerder in aanloop van de liberalisering wordt op de lange baan geschoven. De Federale regering aarzelt om de inspanningen van het spoorwegpersoneel te belonen en de spoorwegen te erkennen als de meest veilige, duurzame, comfortabele en

inclusieve vervoermiddel. Ook tijdens een ongeziene crisis die we de laatste maanden moeten ondergaan.

Het aanduiden van een nieuwe CEO bij Infrabel ging daarentegen veel sneller. Deze regering beseft nog steeds niet dat de Belgische spoorwegen nood heeft aan eenheid van commando om eindelijk efficiënt en kostenbesparend te kunnen werken. Viroloog Marc Van Ranst, zelf overtuigd treinreiziger, gebruikte onlangs de metafoor van een orkest met verschillende dirigenten om de besluitenloosheid en de communicatieve kakofonie van de verschillende overheden te benadrukken. Trouwe lezers weten dat we als spoorvakbond diezelfde metafoor meermaals hebben gebruikt om onze spoorwegstructuur aan te klagen.

Zouden een gezamenlijke bestelling en logistieke verdeling van mondklappers en ander schoonmaak- en veiligheidsmateriaal voor alle spoorwegmensen (NMBS, Infrabel, HR-Rail) niet efficiënter en goedkoper geweest zijn? Zeker op een "vrije markt" waar woekerprijzen werden gehanteerd en bedrijven tegenover elkaar werden opgezet om groteske winsten te incasseren?

Die vraag werd op de hoorzitting in De Kamer niet gesteld.



COVID - 19



HEROPSTART CONTROLE DE SATELLIET “SAYS NO”

Onze afgevaardigden hebben in het bedrijfscomité PBW NMBS van donderdag 27 augustus gepleit voor het behoud van de toenmalige aanpak, met name controle op vrijwillige basis. De controle dient immers in de meest veilige omstandigheden te gebeuren in corona-tijden. De NMBS wenste echter een veralgemening van de controle zonder de nadruk te leggen op “verplichting”.

Wij hebben vervolgens er een punt van gemaakt dat de bedienden zich niet geïsoleerd mogen voelen en erop aangedrongen dat de controle enkel kan gebeuren naargelang de omstandigheden en bij strikte toepassing van de voorziene voorzorgsmaatregelen. Bij een hoge bezettingsgraad of andere mogelijke problematische situaties, primeert de veiligheid. Bij een hoge bezettingsgraad kan de veiligheidsronde gebeuren langs het perron in een station waardoor de treinbegeleider zich zichtbaar opstelt naar de reizigers toe. Zich zichtbaar tonen maakt immers deel uit van de controle, maar dan op een preventieve in plaats van een actieve manier.

Zoals in het verleden reeds afgesproken werd op vraag van ACOD, dienen bedienden die zich hierbij niet goed voelen (bvb risicopatiënten in hun onmiddellijke omgeving), contact op te nemen met hun onmiddellijke chef. Dit geldt niet alleen voor treinbegeleiding, maar voor iedereen met een publieke functie.

De vaststelling dat vele satellieten (scantoestel van Itrix dat ook de digitale betalingen verricht) het laten afweten, is dan ook nefast in functie van een “corona-proof” werkwijze. Op vraag van ACOD heeft de directie ons een stand van zaken overgemaakt met betrekking tot de defecte satelliet-toestellen: begin september beschikten 162 treinbegeleiders, 42 aspirant-treinbegeleiders en 40 leden van omkadering niet over een satelliet. Het gemiddeld aantal reservetoestellen verminderde van vijftig naar een tiental.

Het prive-bedrijf dat verantwoordelijk is voor de ondersteuning en herstellingen van deze toestellen werd door de NMBS formeel in gebreke gesteld. De NMBS werkt nu aan een betalings-app op de smartphone van de treinbegeleiders die de verkoopsoftware van Itrix vervangt. ACOD dringt aan op een snelle lancering van de app.

ACOD Spoor roept het spoorpersoneel - treinbegeleiders, stationspersoneel, waar dan ook ...- op om geen onnodige risico's te nemen en het gezond verstand te laten primeren door elke situatie zorgvuldig te beoordelen en ernaar te handelen. Het is van belang dat je je taken uitvoert in veilige omstandigheden.

We vragen onze leden zich te wenden tot onze militanten en gewestelijke secretarissen bij problematische vaststellingen.



HET HITTEPLAN HEEFT EEN HEREXAMEN

ACOD Spoor heeft in mei 2018 op het gaspedaal gedrukt om een hitteplan uit te werken. De laatste jaren merken we immers op dat het klimaat rare sprongen maakt en hoge temperaturen presenteert. Om met de woorden van Frank Deboosere te illustreren: “Mijn voorganger Armand Pien heeft deze temperaturen nooit moeten aankondigen...”

Door de personeelstekorten werd het hitteplan praktisch onuitvoerbaar in de zomer van 2019. Het vergt immers aanpassing van de prestaties en aflosmogelijkheden voor het personeel. De verwachtingen voor 2020 waren dan ook groot.

En het moet gezegd, er werden prestaties aangepast en het personeel werd afgelost waar het kon. Er werden ook organisatorische maatregelen voorzien met betrekking tot het verplaatsen van materieel met airco naar relaties waar er treinen voorzien waren zonder airco. In de werkplaatsen werd er extra aandacht besteed aan problemen met airco en de klimatisatie in de treinen. In de bundels werden de gordijntjes preventief toegetrokken om de zon buiten te houden. Het werkritme diende aangepast te worden volgens de verschillende fasen in het hitteplan. Dit alles mocht echter niet baten. De maatregelen waren ontoereikend, vooral in district Noordoost. En daar zijn verschillende redenen voor.

De voornaamste reden is de jammerlijke vaststelling dat het materieel van de Belgische spoorwegen hopeloos verouderd is. Zolang er geen airco is in alle types motorrijtuigen en rijtuigen is het verzekeren van zelfs 1 trein zonder airco ondoenbaar voor het treinpersoneel en de reizigers. Er werden dan ook terecht treinen afgeschaft omwille van de onhoudbare hitte. We hebben onmiddellijk de boodschap overgemaakt dat elke druk in de zin van “dienstweigering” niet getolereerd zou worden.

Daarnaast waren er blijkbaar ook nog eens problemen met aircotoestellen – of het ontbreken ervan – in de verpozingslokalen van het personeel. Men moet leren mobiele aircotoestellen te bestellen voor de zomer in plaats van in volle hittegolf wanneer het aanbod verminderd of de levertijd verlengd is. Dergelijke proactieve handelingen zijn niet de verantwoordelijkheid van de vakbonden, maar die van een vooruitziend management. Zolang verantwoordelijkheden verspreid worden over een te groot managementkader, zal niemand die verantwoordelijkheid dragen.

Maar laat het duidelijk wezen, een vooruitziende spoorwegvisie met gemoderniseerd materieel is de verantwoordelijkheid van een regering die durft denken in termijnen van tientallen jaren en aldus over de verschuivende legislaturen heen. Dit vergt echter politieke moed!

(lees verder pagina 8)

Nog een reden: er is niet steeds voldoende gezocht naar creatieve oplossingen. Korte ritten werden gedaan met materieel met airco, lange ritten zonder. Zo werden er toeristentreinen naar Bierges-Walibi vanuit Ottignies met desiro's gereden (nog geen 10 minuten rittijd) terwijl de verbinding Leuven-Braine L'Alleud met sprinters gebeurde. Met andere woorden, er werd te weinig gezocht naar oplossingen die voor het die voor het grijpen lagen.

Een derde reden is dat de frequentiegraad van bepaalde lijnen gehandhaafd werd omwille van

covid-19 om de reizigers maximaal mogelijk te verspreiden. In fase 4 van het hitteplan was de mogelijkheid voorzien om de frequentie van 2 treinen per uur naar 1 trein per uur te brengen en het materieel stragisch mogelijk te verplaatsen. Omwille van covid-19 werd deze actie niet ondernomen. Het betrof immers vooral de relaties in de Antwerpse en Brusselse regio's. Was dit een wijze beslissing? Onderzoek aan de hand van de bezettingsgraden moet dit uitwijzen.

Er volgt in elk geval een evaluatie van het hitteplan in het bedrijfscomité PBW

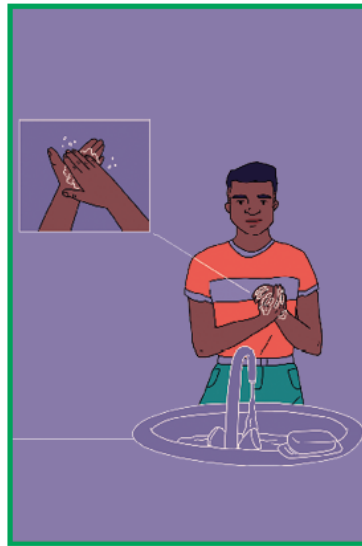
NUTTIGE DIENSTMEDEDELINGEN



1

Om weer in
onze handen te
klappen tijdens
een voorstelling

Pour retrouver
les spectacles et
leurs tonnerres
d'applaudissements



2

moeten we
onze handen
nu regelmatig
wassen

Lavons-nous
les mains
régulièrement

GEEF HET VOORBEELD, STOP HET VIRUS.

PARTAGEZ LES BONS REFLEXES, PAS LE VIRUS.

WWW.INFO-CORONAVIRUS.BE

.be

Een initiatief van de Belgische overheid | Une initiative des autorités belges



CHILD
RESCUE

Child Focus
c 116 000

DOWNLOAD DE APP OP:



Bij Child Focus worden elk jaar
ongeveer **2.000** kinderen
als vermist opgegeven





ROCS BEGINT BEETJE BIJ BEETJE TE ROCKEN

In het voorjaar werd de langverwachte update van ROCS uitgevoerd met als doelstelling het seinhuispersoneel een betrouwbaar werkinstrument te geven. Uit praktijktesten bleek echter dat niet alle problemen verholpen werden en dat zelfs de stabiliteit werd aangetast. Na consultatie van de gebruikers heeft ACOD een snelle oplossing gevraagd aan het management via de Gewestelijke Paritaire Commissie van Noordoost.

Gezien de ontwikkelaars niet onmiddellijk een pasklare oplossing konden aanbieden, hebben we aangedrongen om tijdelijk een stap terug te zetten, wat ook geschiedde. Het spreekt voor zich dat dit geen makkelijke beslissing was, zonder testomgeving is het immers niet evident om ROCS verder te ontwikkelen en te testen op fouten. De gebruikers werden echter vooropgesteld in deze beslissing, wat een goede zaak is. Het engelengeduld van de gebruikers is dan ook bewonderenswaardig.

Pas na een grondige analyse en testmomenten kan er een nieuwe opstart gebeuren. Er is een duidelijke afspraak dat ROCS enkel kan gelanceerd worden met sluitende oplossingen voor steeds terugkerende problemen. Zolang ROCS geen meerwaarde biedt en niet stabiel draait, wordt er gewerkt in de vertrouwde EBP-omgeving.

Ondertussen werden er tal van verbeteringen doorgevoerd op advies van de gebruikers. Zo werd er gezorgd voor grotere treinnummers en kunnen de gebruikers opnieuw de AVG's zien. Indien ROCS ditmaal stabiel blijft, zal het eind september in werking treden op niveau van Blok 14, zowel kant Hasselt als kant Leuven. Dit is een grote stap in de richting van een gebruiksvriendelijk werkmiddel.

Onze militanten waken erover dat deze transitie in alle veiligheid gebeurt met focus op de gebruikers.

Wat is ROCS?

ROCS is voor de gebruiker een ergonomisch overzichtsscherm van de verschillende EBP-systemen die van toepassing zijn voor de zone die hij beheert. Vanuit dit overzichtsscherm opent de gebruiker bestaande EBP-beelden en voert hierop dan de bestaande veiligheidsfuncties uit. De gebruiker hanteert hierbij 1 toetsenbord. Kort gezegd, is ROCS een zogenaamde 'visuele laag' bovenop de bestaande EBP-beelden en -systemen. Of nog anders gezegd: toegang vanaf 1 werkpost tot meerdere EBP op afstand.

ROCS: Railway Operating Control System.

Bron: gebruikershandleiding Infrabel Rocs.



SCHOONMAAK EN TECHNIEK **ONVOLPREZEN** DOOR BESCHEIDENHEID EN ONZICHTBAARHEID

Covid-19 heeft veel creativiteit en inzet opgeëist de voorbije maanden. De zichtbare aanwezigheid van het schoonmaakpersoneel in de treinen is niet onopgemerkt voorbijgegaan. Wat vaak niet geweten is, is dat de schoonmaakploegen versterkt werden door medewerkers die in principe andere taken doen, we denken bijvoorbeeld aan de assistent-klanten.

Via de sociale media werden de schoonmaakploegen terecht bejubeld. Bij een sanitaire crisis als covid-19 komen de essentiële medewerkers écht in beeld en komt het besef dat schoonmaken niet zomaar een alledaagse job is. Dat geldt zeker ook voor het schoonmaakpersoneel in station en op kantoor. Het is meer dan ooit een job van groot belang. Voor ieders gezondheid.

Maar niet alleen de zichtbare schoonmakers dragen een belangrijke verantwoordelijkheid, ook de mensen achter de schermen in de onderhoudsposten (bundels) en de werkplaatsen.

De reinheid van het rollend materieel werd opgemerkt door reizigersorganisaties (TTB,

Navetteurs) die hun felicitaties overbrachten aan de CEO van de NMBS, Sophie Dutordoir.

En het moet gezegd, tijdens de grote hitte werden er minder technische problemen vastgesteld in het dagelijkse treinverkeer in vergelijking met voorgaande jaren. Dit is te danken aan de extra inspanningen in werkplaatsen en bundels. De technische

medewerkers komen dan wel niet in beeld, de reizigers hebben wel de impact van hun werk ondervonden.

Er zijn verzuurde geesten die de Belgische Spoorwegen graag bestempelen als een oubollig bedrijf. We stellen echter vast dat dit "oubollig" bedrijf het land mobiel heeft gehouden in

uitzonderlijke omstandigheden en dat mannen en vrouwen voor hetzelfde werk, hetzelfde loon ontvangen.

Er zijn "moderne en hippe" bedrijven die hier een *spoortje* kunnen aan zuigen. Zeker wat betreft gelijke verloning voor man en vrouw.



**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 (en contractuele!) belangen** van de werknemers. We strijden voor volwaardige lonen, premies, sociale ondersteuning en doorgroeimogelijkheden.

Mooie voorbeelden zijn de hospitalisatie-verzekering (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!

