

DE KLAPPER



**EUROPESE TRANSPORTVAKBONDEN
HELPEN OEKRAÏNE - HANDEN AF VAN
ONS STATUUT - NIEUWS PARITAIR
OVERLEG - ACTIEDAG 22 APRIL**

VERDER IN DIT NUMMER

**OPLOSSING VOOR OVERUREN BIJ RIJDEND PERSONEEL
DEELTIJDSE ARBEID, SCOTRAIL, DE COMPUTER ZEGT
'GEEN TREIN VANDAAG', KUS-VRAAG...**



EUROPESE TRANSPORT- VAKBONDEN HELPEN OEKRAÏENSE COLLEGA'S

De Europese transportvakbond ETF (European Transport Workers' Federation) waarvan ACOD Spoor actief lid is, heeft een solidariteitsfonds opgericht om haar Oekraïense leden – en families – te helpen waar kan. ACOD Spoor/CGSP Cheminots heeft een bijdrage gestort.

ETF heeft ondertussen reeds een drietal konvooien met hulpgoederen naar de transportvakbonden in Oekraïne gecoördineerd. Twee Oekraïense transportvakbonden zijn lid van ETF, een maritieme en een spoorwegvakbond.

Beide vakbonden staan continu in contact met ETF en hebben op het Executive Committee ETF van eind maart trieste getuigenissen via videolink overgebracht.

Donaties kunnen worden overgemaakt op volgend rekeningnummer: **BE93430038662167** met de mededeling **#UKRAINE2022**

Meer info over de ondersteuning van ETF aan de slachtoffers van de oorlog in Oekraïne, vind je hier:

<https://www.etf-europe.org/activity/etf-solidarity-with-ukraine/>



“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 Nederlandse provincies en vervoerregio's Amsterdam en Rotterdam-De Haag luiden de alarmbel: zonder steun van de Nederlandse regering zullen er in 2023 minder treinen rijden!

De Nederlandse regering heeft voor 2023 geen financiële steun voorzien en dat baart de lagere overheden veel zorgen. De normale pré-corona reizigersaantallen en verkoop van vervoerbewijzen worden pas tegen 2025 weer op het oude niveau verwacht. Geen extra steun zal in 2023 leiden tot 20 à 30% minder openbaar vervoer.

De reizigersorganisatie ROVER is zeer bezorgd: “Met 30 procent minder openbaar vervoer wordt Nederland in één keer tientallen jaren terug in de tijd gezet. De economische gevolgen zullen enorm zijn. We zullen verder dan ooit komen te staan van het realiseren van onze klimaatdoelen. En dan hebben we het ook nog niet over de vele mensen die hun baan kwijtraken of niet meer met het OV naar hun werk kunnen.”

Bron: ANP, SpoorPro

IN MEMORIAM DIRK PLAS

1958-2022



Op dinsdag 15 maart kregen we de trieste en onverwachte melding dat onze Kd. Dirk Plas was overleden. Voor iedereen een donderslag bij heldere hemel. Een paar dagen voordien had Dirk nog zijn 64^{ste} verjaardag en carnaval gevierd. Plots was hij niet meer.

Kameraad Dirk was tot aan zijn pensioen propagandasecretaris in het gewest Brussel van 2003 tot 2019. Stilzitten was voor Dirk geen optie, hij engageerde zich volop in de gepensioneerdwerking van het Gewest Brussel en nam het voorzitterschap op van S-Plus in Zoutleeuw. Helemaal Dirk. Steeds gedreven door de syndicale boodschap en de samenhangigheid binnen de socialistische beweging. Zijn levensvisie.

Wat kameraad Dirk vooral kenmerkte, was zijn persoonlijke betrokkenheid tot onze leden en iedereen op de werkvloer. Als propagandist was

hij als geen ander op het terrein. Zijn inbreng op besprekingen, zowel binnen onze organisatie als op paritair overleg, werd gekenmerkt door “de vinger aan de pols”. Lokale leidinggevendenden werden geconfronteerd met zijn hardnekkigheid wanneer de dingen niet verliepen volgens de regels. Een kwinkslag was ook steeds om de hoek wanneer Dirk aanwezig was.

We blijven met z’n allen achter met een leeg gevoel. Kameraad Dirk was naast vakbondsman ook een familieman. Er mocht hen niets tekortkomen. Onze gedachten gaan vooral uit naar zijn vrouw en kinderen die hem veel te vroeg moeten missen.

ACOD Spoor is Dirk dankbaar voor zijn onvergetelijke gedreven verpersoonlijking van syndicaal engagement.

We zijn hem nog meer dankbaar voor de mens die hij was.



BELGISCHE SPOORWEGEN OVERZICHT BEWAREN

De NMBS wordt getroffen door een verlies van 100 miljoen euro ten gevolge de pandemie, ook Infrabel moest een verlies incasseren. De mondiale crisis voorspelt geen beterschap en werpt ongetwijfeld een zware schaduw op de besprekingen over de beheerscontracten en de daaraan verbonden financiële investeringen. Er moeten dringend bijkomende middelen gevonden worden voor de noodzakelijke aanwervingen en het behoud van een kwaliteitsvolle dienstverlening. De ambitieuze spoorvisie 2040 van minister Gilkinet zal bovendien niet gratis zijn.

De samenstelling van de regering maakt het ook allemaal niet evident. Wanneer je met zeven partijen in een coalitie zit, moet je dus compromissen sluiten. Zo werkt het nu eenmaal en zeker in de politiek.

Elke partij binnen welke regering ook wil al eens scoren. Enkel bij een absolute meerderheid kan je je eigen ding doen. En dan nog.

Zoals steeds moeten de Belgische spoorwegen strijden om te krijgen waarop ze recht hebben. Niet alle politieke strekkingen zien - en erkennen - de noden van de spoorwegen.

Een troost is dat het slechter kan zijn. We herinneren ons de regering Michel-De Wever die de Belgische spoorwegen onrealistische besparingen oplegde.

Of erger: de twee Vlaams-nationalistische partijen dromen van een volledige splitsing van de Belgische spoorwegen, inclusief infrastructuur. Dit zou meteen het einde betekenen van ons personeelsstatuut en alle hieraan verbonden zekerheden, niet alleen voor de actieve personeelsleden, maar ook voor de gepensioneerden.

De huidige verloning, gegarandeerde arbeidsvoorwaarden, sociale tegemoetkomingen... komen dan op de schop.

We hopen dat iedereen zich hiervan bewust is. De verkiezingen in 2024 zullen dan ook zeer belangrijk worden. Hoewel sommige punten van deze partijen een aantal mensen zullen aanspreken, is het belangrijk hun volledige programma te bekijken en niet enkel de slogans. Als je dan verder kijkt naar wat deze partijen werkelijk voorstaan, vallen de maskers snel af.

De aanwervingen zijn ondertussen volop bezig. De verwachte concurrentiestrijd voor technische profielen met andere bedrijven werd bevestigd. Ook andere profielen zoals veiligheidsbediende worden sterk gezocht op de arbeidsmarkt.

Daarom ook moeten de inspanningen aangehouden blijven zodat er voldoende mensen worden aangeworven. De personeelssituatie blijft immers nog steeds precair. Aanwerven blijft de prioritaire opdracht om de openbare dienst te verzekeren en het personeel een waardig evenwicht werklevens te garanderen.

De besprekingen om bundel 541 in overeenstemming te brengen met de wettelijke bepalingen zijn nog steeds aan de gang. Het is voor ons belangrijk dat niet alleen de wet wordt gerespecteerd, maar ook dat er garanties worden ingebouwd ten gunste van het personeel.

De Belgische spoorwegen zijn niet te vergelijken met andere economische sectoren. De arbeidstijden bij het spoor zijn zeer divers. Voor ons is dat primordiaal.

Daarom ook is het aan ons om het overzicht te bewaren en alles in de juiste context te plaatsen. We hebben niet de luxe om alles simplistisch voor te stellen en met opportunistische ideeën – lees: populisme – af te komen. We hebben een verantwoordelijkheid te dragen.

Niet alleen voor de huidige, maar ook voor de vorige en toekomstige generatie.

ACTIEDAG

ACTIEDAG VOOR MEER KOOPIKRACHT OP 22 APRIL: “FACTUUR TE HOOG, LOON TE LAAG”

In aanloop naar de nationale betoging van 20 juni, organiseren de 3 vakbonden (ABVV-ACV-ACLVB) op vrijdag 22 april in enkele steden alvast een paar stevige acties.

Voor

- een inkomen dat minstens beschermt tegen armoede
- duurzame energie aan betaalbare prijzen
- een wettelijk kader voor vrije loononderhandelingen en dus een aanpassing van de loonnormwet
- meer rechtvaardigheid waarbij de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen en inkomens uit kapitaal correct bijdragen

In Antwerpen start er om 9u30 een **betoging op het Operaplein** richting Groenplaats.

In Gent organiseren de vakbonden om 11u55 een **actie op het Kramersplein**.

Meer info over het dossier 'koopkracht': <https://abvv.be/omhoog-met-de-lonen>

Let wel: Er is geen stakingsaanzegging bij het spoor. Het spoorwegpersoneel is solidair met het garanderen van vervoer naar de regionale acties.

BETOOGING VRIJDAG 22 APRIL 2022
09.30u OPERAPLEIN ANTWERPEN



FACTUUR TE HOOG! **LOON TE LAAG!**

BETOOG MEE VOOR

EEN WAARDIG INKOMEN DAT BESCHERMT TEGEN ARMOEDE
DUURZAME ENERGIE AAN SOCIALE PRIJZEN
EEN RECHTVAARDIGE VERDELING VAN DE LASTEN
VRIJE LOONONDERHANDELINGEN

ABVV
Regio Antwerpen

ABVV
Mechelen-Kempen



FACTUUR TE HOOG! LOON TE LAAG!

GAS: +138,3% * ELEKTRICITEIT: +12,8% * MAZOUT: +51,6%
MOTORBRANDSTOFFEN: +26,3%

HUUR: +7,4% * VOEDING: +2,5% VERVOER: +9,4%

MAXIMALE LOONSVERHOOGING +0,4%

In februari was ons leven 8,04% duurder dan 12 maanden eerder. De kosten voor energie en wonen rijzen verder de pan uit. En dan zijn de prijsstijgingen als gevolg van de oorlog in Oekraïne nog niet eens in rekening gebracht.

Onze lonen zijn op een oneerlijke manier geblokkeerd door een loonnorm van 0,4%. De loonwet van '96 vreet aan onze koopkracht. Onze portemonnees zijn leeg. Sommige werknemers vallen in armoede terwijl bedrijven wel vlotjes forse dividenden aan aandeelhouders uitbetalen. De Pandorapapers, het zoveelste rapport over tropische belastingparadijzen, verdween in november na amper 2 dagen geruisloos uit de actualiteit.



FACTUUR TE HOOG! LOON TE LAAG!

NEEM HET NIET. KOM OP VOOR

- » Een waardig inkomen dat beschermt tegen armoede
- » Duurzame energie aan sociale prijzen
- » Een wettelijk kader voor vrije loononderhandelingen
- » Een rechtvaardige verdeling van de lasten
- » Een eerlijke bijdrage van de inkomens uit kapitaal

BETOOG MEE OP

Vrijdag 22 april 2022

09.30u verzamelen Operaplein, Antwerpen

Einde betoging op Groenplaats

PERSBERICHT

STATUTAIRE TEWERKSTELLING GARANDEERT KWALITEITSVOLLE DIENSTVERLENING BIJ DE BELGISCHE SPOORWEGEN

Het wetsvoorstel van N-VA om het statuut af te schaffen bij de Belgische spoorwegen en enkel nog op contractuele basis aan te werven, is een blijk van een oerconservatieve kramp. Het gebruik van statistieken met betrekking tot tuchtdossiers om dit door te voeren, is dan weer een blijk van weinig argumentatievermogen.

Dat de N-VA dit wetsvoorstel lanceert is niet onverwacht en ook begrijpelijk. De partij is immers de spreekbuis van werkgevers die het niet zou nauw nemen met werkzekerheid en goede arbeidsvoorwaarden. Het wetsvoorstel getuigt dan ook van weinig voeling met de Belgische spoorwegen.

De spoorwegen zijn een sector met zeer specifieke personeelsnoden. Ervaring en een personeelsvisie op lange termijn staan centraal. Bovendien is de opleiding voor nieuw personeel zeer specifiek en vraagt die veel investeringen van het bedrijf en de werknemers. Spoorwegkunde wordt tot op heden nog niet gedoceerd aan de universiteit.

Daarom ook wordt het operationeel personeel statutair aangeworven. Het is een incentive om zich sterk te verbinden met het bedrijf, vaak voor het volledige beroepsleven. Het spoorwegmanagement is zich daar trouwens

zeer bewust van. Er is nergens zoveel 'change management' als bij het spoor, zowel organisatorisch als technisch. De voortdurende technische evoluties vragen de nodige ervaring en betrokkenheid van de werknemers.

Het is dan ook markteconomisch logisch dat dergelijk opgeleid en ervaren personeel zich bindt aan het bedrijf met de zekerheden van een statuut. Dat biedt voordelen wat betreft sociale voordelen en loonzekerheid (baremieke verloning). Gezien de huidige krapte op de arbeidsmarkt en de concurrentiestrijd tussen bedrijven voor bepaalde profielen, kan het statuut een belangrijk argument zijn om voor de Belgische spoorwegen te kiezen als werkgever.

Dat het statuut het moeilijk zou maken om personeel dat de regels overtreedt te ontslaan is onjuist. Er bestaat immers een – nog recent verstrengd – tuchtstatuut, dat correct ingrijpt wanneer nodig.

ACOD Spoor roept de politici op om te investeren in de Belgische spoorwegen als een duurzaam en voor iedereen toegankelijk vervoersmiddel. De Belgische spoorwegen hebben bewezen hoe belangrijk ze zijn geweest om het land economisch en sociaal draaiend te houden in volle pandemie.



NMBS OPLOSSING VOOR OVERUREN BIJ RIJDEND PERSONEEL MET DEELTIJDSE ARBEIDSDUUR- VERMINDERING (4/5e)

Door tussenkomsten ACOD/CGSP in de Nationale Paritaire Subcommissie heeft HR-Rail in overleg met B-HR een oplossing gezocht voor de aanhoudende problematiek van overuren bij het deeltijds (4/5e) rijdend personeel.

Het rijdend personeel in deeltijds arbeidsregime (4/5e) maakt in de reeksen overuren op het einde van de referentieperiode van drie maanden. De reden hiervan is dat het gemiddelde van de dag berekend wordt op 8 uur terwijl een deeltijdse medewerker gemiddeld 7u36 dient te werken. Deze overuren worden vervolgens uitbetaald.

Om dit op te lossen is er een overeenkomst om een deeltijds werkregime van 8u per dag toe te passen met een pro rata aantal veranderlijke compensatieverloven.

De betrokken directies zullen artikel 12bis van ARPS 541 toepassen:

Vermindering van de rust- en compensatieverlofdagen bij deeltijdse arbeidsduurvermindering (in onregelmatige cyclus), Breuk bij een 4/5e stelsel: 52 (53) vaste wekelijkse + 10,5 veranderlijke = 62,5 (63,5) compensatieverlofdagen

Concreet betekent dit dat elke deeltijds (4/5e) rijdend personeelslid 10,5 extra veranderlijke compensatieverloven wordt toegekend.

Dit zal van toepassing zijn vanaf 1 april of 1 mei, afhankelijk van de aanpassing door B-HR. De teller wordt op die datum verhoogd met de pro rata van het aantal veranderlijke compensatieverloven van het jaar.

De betrokken directies worden hiervan in kennis gesteld en worden er bovendien aan herinnerd dat het personeel in een deeltijds werkregime alleen overuren kan maken volgens wettelijke uitzonderingen.

EUROPESE SPOORWEGEN

SCOTRAIL IS BACK IN PUBLIC HANDS!

Vorig jaar in maart kwam de Britse openbare zender BBC met groot en heuglijk spoornieuws: de aankondiging dat de Schotse spoorwegen – ScotRail - vanaf maart 2022 opnieuw in publieke handen zullen zijn. De schotse regering heeft op 1 april 2022 het Schotse spoor opnieuw in handen genomen en de privatisering – na 25 jaar - met veel overtuiging teruggedraaid. De Schotse eerste minister zei in haar toespraak dat de overname van het spoor een “historische en gedenkwaardige gebeurtenis” is. En neen, dit was geen 1 aprilgrap.

ScotRail was in handen van Abellio, een dochteronderneming van de Nederlandse Spoorwegen (NS). De dienstverlening van Abellio werd echter fel bekritiseerd (afgeschafte treinen, kwaliteit van de dienstverlening) waardoor de Schotse regering heeft beslist om het zevenjarig contract in maart van dit jaar op te zeggen. Abellio beheerde ScotRail sinds 2015.

De spoorwegconcessie voor personenvervoer valt opnieuw onder de overheidsinstantie ScotRail Trains die op haar beurt zal gecontroleerd worden door Scottish Rail

Holdings. Het huidige spoorwegpersoneel wordt overgenomen. De Britse vakbond RMT (net als ACOD Spoor lid van de Europese transportvakbond ETF – European Transport Workers' Federation) heeft intensief campagne gevoerd om ScotRail opnieuw in publieke handen te krijgen. RMT verwelkomt deze symbolische stap als een gouden kans op te investeren en eist een eerlijke loonsverhoging.

Volgens de BBC beschouwt de Schotse regering dit als een nieuw begin met een echte kans om een spoorweg te ontwikkelen dat volledig gericht is ten gunste van de gebruikers en het spoorwegpersoneel, en niet langer van aandeelhouders. Er zal dan ook een nationale bevraging komen die moet bijdragen tot de toekomstvisie van ScotRail Trains. De kinderen konden alvast een weekend gratis reizen op het Schotse spoorwegnet.

De Schotse spoorwegen waren al tijdelijk genationaliseerd om de mobiliteit van essentiële beroepen (zorgpersoneel!) te garanderen tijdens de pandemie. Ook in Engeland werden verschillende spoorverbindingen om dezelfde reden genationaliseerd door neoliberal Boris Johnson.

— HET LEVEN IS DUUR —

De automatische
indexering
is
BROODNODIG

Omhoog
met
de
lon€n

ABVV

f t i @vakbondABVV

V.U.: ABVV Thierry Bodson, Hoogstraat 42 - 1000 Brussel

— ENERGIE —

De **BTW** op **6%**

Dat is **GEEN**
LUXE!

Omhoog
met
de **lon€n**

ABVV

   @vakbondABVV

V.U.: ABVV Thierry Bodson, Hoogstraat 42 - 1000 Brussel



BELGISCHE SPOORWEGEN

NIEUWS

PARITAIR

OVERLEG

Statutair maken van contractuele medewerkers

Sinds november hebben we dit punt meermaals aangebracht. ACOD Spoor streeft niet voor niets naar het behoud van het statuut. We hebben dan ook een oplistings gevraagd van examens die zullen worden georganiseerd om contractuele medewerkers statutair te maken. HR-Rail heeft hierop geantwoord dat er een analyse van de contractuele medewerkers is uitgevoerd en op basis van de verschillende criteria waaraan moet worden voldaan om statutair te worden (nationaliteit, diploma, certificaten, validering van beperkte ervaring), er een shortlist van medewerkers is opgesteld. Deze medewerkers zullen persoonlijk worden bevraagd of zij statutair willen worden of niet. De overgang naar statutair zal vervolgens gebeuren zonder een specifieke test. Voor de toekomst kunnen contractuelen altijd deelnemen aan een openbare test om hun status te veranderen. Medewerkers die reeds aan een openbare proef hebben deelgenomen, maar niet als statutair werden aangeworven, kunnen zich tot de bevoegde HR-diensten wenden zodra zij aan de verschillende criteria voldoen.

Fietsleasing

Veel bedrijven bieden hun personeel fietsleasing aan. We vragen opnieuw naar de visie van Belgische spoorwegen. HR-Rail kondigt een concreet project over dit onderwerp aan op een volgende nationale paritaire subcommissie.

Intellectuele eigendomsrechten

Er bestond tot nu toe geen interne regelgeving over de intellectuele eigendomsrechten en auteursrechten bij de spoorwegen. De juridische dienst van HR-Rail heeft daarom het Koninklijk Besluit van 30 september 2021 toegevoegd in het arbeidsreglement. Dit gaat om de bescherming van de intellectuele eigendomsrechten van de onderneming op alles wat door het spoorwegpersoneel in de uitoefening van hun functie wordt gedaan, volgens de instructies van de Belgische Spoorwegen of met gebruikmaking van de middelen van de Belgische Spoorwegen. Dit betreft bijvoorbeeld programma's die door een informaticus tijdens zijn werktijd zijn ontwikkeld.

Lees verder p.7

Aanbrengen van een kandidaat voor een job

De "Refer a friend"-bonus bedraagt momenteel 500 euro bruto per kandidaat voor een job bij de Belgische spoorwegen. De directie stelt voor dat Infrabel, de NMBS of HR-Rail een bijzondere extra premie kunnen toekennen aan kandidaten voor bepaalde functies (de directie gaf ons het voorbeeld van technici). Om interne concurrentie m.b.t. het bedrag van de bonus te vermijden (NMBS vs. Infrabel), wordt er steeds vooraf afgetoetst.

Belasting op betalingen achterstallige CX/RX

Deze achterstallige betalingen worden belast als "Exceptionele vergoedingen", terwijl zij belast zouden kunnen worden als "achterstallige betalingen" met een lagere bedrijfsvoorheffing. Volgens informatie van HR-Rail is hierover een vraag gesteld aan de FOD (Federale Overheidsdienst Financiën). Aangezien het verschil tussen de twee tarieven vrij groot is (ongeveer 15%), vragen we ons af hoe de regularisatie zal gebeuren als de FOD het gebruik van het "achterstallige betalingen" toestaat?

HR-Rail deelt mee dat het antwoord van de FOD over deze kwestie vóór de zomervakantie wordt verwacht. De regularisatie zal (afhankelijk van het antwoord van de FOD) via de belastingen verlopen. Concreet betekent dit dat het belastingformulier voor 2022 moet worden aangepast en dat de terugbetaling zal plaatsvinden met de definitieve belastingaangifte voor 2022.

Fusie tussen Eurostar en Thalys: gevolgen voor het gedetacheerd personeel van de Belgische spoorwegen?

De fusie tussen Eurostar en Thalys is rond na de goedkeuring door de Europese commissie. Het plan is van beide bedrijven onder de brengen in een nieuwe holding "Green speed" met de hoofdzetel in Brussel gevestigd. NMBS neemt in dit nieuw project 18,5% van de aandelen voor zijn rekening. Andere aandeelhouders worden SNCF met 55,75% en Patina Rail (consortium van een Canadese investeringsgroep en infrastructuurinvesteerder Hermes) met 25,75% van de aandelen. De coronapandemie had een enorme impact op de omzet en reizigersaantallen van beide bedrijven met grote verliezen als gevolg. Deze fusie zorgt er ook voor dat op de langere termijn de financiële basis versterkt wordt.

Voor ACOD Spoor was onze grootste bekommernis dan ook wat er met het gedetacheerd personeel van Belgische spoorwegen zou gebeuren in dit fusieverhaal. Deze materie kwam dan ook ter sprake tijdens de Nationale Paritaire Commissie van 9 maart 2022 waar zowel de Belgische spoorwegen, HR-Rail als juridische werkgever en de erkende vakbonden in zetelen. Om detachering in dit nieuwe bedrijf te kunnen voortzetten diende het statuut te worden aangepast. ACOD Spoor gaf aan dit voorstel een positief advies. Dit advies kwam er nadat er garanties werden gegeven dat de aan arbeidsvoorwaarden zoals deze vandaag al gelden bij Eurostar en Thalys niets zal veranderen.





EUROPESE SPOORWEGEN EN TOEN ZEI DE COMPUTER: “GEEN TREIN VANDAAG!”

De Belgische Spoorwegen zijn als mijlpaal in de industriële vooruitgang zonder twijfel de laatste nationale “pismaal” bij uitstek.

We kennen allemaal de grappen – zowel de inventieve als de flauwe varianten – die de revue passeren bij een storing op het spoor. De grote criticasters van het spoor als openbare dienstverlening verwijzen dan graag naar het buitenland waar het allemaal zoveel beter zou gaan. Nou...

In deze editie van de Tribune lees je het verhaal van ScotsRail dat opnieuw in publieke handen komt. De Schotse regering had genoeg van de vele problemen met de private uitbater van het Schotse spoorwegnet, Abelio, een dochtermaatschappij van de Nederlandse Spoorwegen.

Ook in Nederland sporen de zaken niet steeds als verwacht. Op zondag 3 april werd het volledig Nederlands spoorwegnet stilgelegd ten gevolge van een IT-stoornis. En neen, niet voor een paar uur, maar voor de ganse dag! Een één aprilgrap in vertraging, zeg maar.

Het planningssysteem van materieel en personeel liet het die zondag volledig afweten, erger nog, ook het back-upsysteem werkte niet. De geruchten dat een cyber-hack hiervan de oorzaak zou zijn, werd door NS weerlegd.

Reizigers en personeelsleden werden geconfronteerd met een onmachtige reactie van de NS. Er was geen noodplan en door de omvang van het probleem werd bovendien beslist dat er geen vervangbussen werden ingelegd. De reizigers werden opgeroepen zelf te zoeken naar een alternatief. Net als het personeel dat terug naar huis moest.

Onze Nederlandse kameraden van FNV Spoor eisen excuses van de directie en vragen een diepgravend onderzoek naar de oorzaken en gevolgen van deze IT-storing. FNV Spoor eist bovendien dat de “lokale organisatie weer terug in positie wordt gebracht, zodat er een lokaal alternatief mogelijk is voor de klant van dat moment. Niet voor de klant van morgen”. Er konden immers lokaal treinen ingelegd worden tussen stations. De centralisatie van het spoorwegmanagement liet het echter volkomen afweten.

FNV Spoor brengt terecht aan dat het belangrijk is dat vakmensen van de werkvloer betrokken worden bij het opstellen van een noodplan om dergelijke storingen te counteren.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft de resultaten van een onafhankelijk onderzoek aangekondigd voor 1 juli. Het onderzoek wordt verricht door het Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement (COT) en zal niet enkel gefocust zijn op de IT-storing maar ook op de zorgplicht van NS met betrekking tot het aanbieden van alternatieve vervoermodi. De topvrouw van COT waardeert in een brief alvast de betrokkenheid en het meedenken van spoorwegmedewerkers en vakbonden.

Het Nederlands spoorwegnet werd ook begin vorig jaar stilgelegd na hevig sneeuwval.

De informatieverstrekking aan de reizigers kreeg ook toen veel kritiek te verduren.

Wat leren we hieruit als aandachtige zuiderburen? Een compleet doorgevoerde centralisatie van operationele overleg- en communicatieorganen is geen goed idee – en wordt opnieuw bewezen. Het volledig vertrouwen op automatisering en digitalisering zonder noodplan om in real time creatieve oplossingen te voorzien, is daarenboven kortzichtig.

We raden het management van de Belgische Spoorwegen aan om de resultaten van het onderzoek zeker te bestuderen en te toetsen aan de Belgische situatie. Ook hier wordt er volop gecentraliseerd en teveel vertrouwd op automatisering en digitalisering zonder een “artisaan noodplan” standby te houden.

SpoorPro

12.000 treinreizigers vragen compensatie voor IT-storing bij NS

Gepubliceerd op 15-04-2022 om 17:28

Naar aanleiding van de grote treinstoring op zondag 3 april hebben tot nu toe 12.000 reizigers compensatie aangevraagd bij de NS voor de kosten die ze die dag hebben gemaakt. Door een IT-storing viel het planningssysteem voor materieel en personeel uit en reed een groot deel van die dag geen treinverkeer.

De Telegraaf

Door storing:

Gestrande reizigers zijn woedend

Het Parool

Oorzaak treinstoring nog steeds onbekend: 'De NS heeft grof gefaald'

Daags na de landelijke storing op het spoor is er nog veel onduidelijk over de oorzaak. Reizigersorganisatie Maatschappij voor Beter OV pleit voor een ruime compensatie.

Ken Uw Spoorweggeschiedenis DE KUS-VRAAG!

Het Nederlands spoorwegnet lag volledig plat na een software-probleem. Er werd geopperd van een 1 aprilgrap in vertraging. Op welke datum liet de software het afweten?

- a) 2 april
- b) 3 april
- c) 4 april

Stuur je antwoord op volgend adres deklapper@acod.be met als onderwerp van je mail: KUS-antwoord. Ten laatste op 9 mei 2022.

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

De winnaar krijgt een FNAC-bon ter waarde van 15 euro.

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



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

De huidige regering heeft de NMBS een "Direct Award - openbare dienstcontract" toegekend. Voor hoeveel jaar?

- a) 15 jaar
- b) 5 jaar
- c) 10 jaar

En de **winnaar** is?

Onze secretariaatsmedewerkers werden opnieuw geconfronteerd met een mailsunami 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 Peter Tijssens (Infrabel I-AM) uit als winnaar.

Gefeliciteerd!



Het juiste antwoord is (c)

**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 aanklaarten 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 reorganisaties, liberalisering/privatisering en “de mensen van de baan”.

“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>

Onze redactie heeft nog andere thematische



COLOFON

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

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

Facebook: ACOD SPOOR

Telefoon Nationaal secretariaat:

02/508 59 18 of 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

NICKY MASSCHELEYN – NATIONAAL SECRETARIS

GUNTHER BLAUWENS – NATIONAAL SECRETARIS

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

LUDO SEMPELS – FONTAINASPLEIN 9-11 – 1000 BRUSSEL

GEWESTELIJKE SECRETARISSEN

ANTWERPEN: ramses.noffels@acod.be

03/213.69.55 – Ommeganckstraat 47-49, 2018 ANTWERPEN

Bestendig afgevaardigde: robert.iversen@acod.be

BRUSSEL: brecht.vandermeiren@hr-rail.be

02/226.13.56 – E. Jacqueminaan 20, 1000 BRUSSEL

LEUVEN: rene.smets@hr-rail.be

016/21.37.29 – Maria Theresiastraat 121, 3000 LEUVEN

LIMBURG: stefan.jolijn@hr-rail.be

011/30.09.81 – Koningin Astridlaan 45, 3500 HASSELT

MECHELEN: robert.iversen@acod.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

Bestendig afgevaardigde: tony.fonteyne@hr-rail.be

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

051/20.72.68 – St. Amandsstraat 112, 8800 Roeselare

Bestendig afgevaardigde: bjorn.tratsaert@acod.be

