

DE **ACTIE** KLAPPER



TO DO LIJST

- ☒ 31 MEI - NATIONALE STAKINGSACTIE
- ☒ 20 JUNI - NATIONALE BETOGING
- ☒ 28 JUNI - EUROPESE MANIFESTATIE IN LYON
- ☒ 28 JUNI - ACTIE STATION ZOTTEGEM
- ☐ ...?

VERDER IN DIT NUMMER

OPENBARE DIENSTEN VERDIENEN BETER, FIETSLEASE, BERMUDA'S en LINDA, ACTIES ZOTTEGEM EN LYON, EUROPESE TRANSPORTVAKBOND HOUDT STRIJDBAAR CONGRES, NIEUWS PARITAIR OVERLEG, KUS-VRAAG...



SPOORPERSONEEL PRESENT OP NATIONALE BETOGING 20/6

“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 Belgisch spoornet telt 1662 overwegen. In 2021 stierven 9 mensen bij een ongeval op een overweg en raakten 5 mensen ernstig gewond. Naast die zware menselijke tol veroorzaakten de 46 incidenten aan overwegen, vorig jaar 28.411 minuten vertraging voor het treinverkeer, ofwel meer dan 1u15 vertraging per dag.

Uit een steekproef van de Belgische bevolking over hoe mensen zich in de buurt van de sporen gedragen, blijkt dat 46% van de respondenten verklaarde de afgelopen zes maanden de wegcode op een overweg te hebben genegeerd. Erger nog uit de studie blijkt ook dat, als daar gelegenheid toe zou zijn, 77% van de mensen de verkeersregels aan een overweg zou overtreden.

Infrabel heeft een tijd terug Railspect op de sporen gezet, een nationaal actieplan om gevaarlijk gedrag op de Belgische spoorwegen te bestrijden. Het plan bevat drie componenten: preventie, repressie en bewustmaking. Er zijn gezamenlijke controleacties met spoorwegpolitie, securail en de lokale politie.

Bron: Infrabel



ACTIE 31 MEI OPENBARE DIENSTEN VERDIENEN BETER

De actie op 31 mei bij de openbare diensten was in gemeenschappelijk front maar de aanzet hiertoe werd gegeven door de ACOD. Ook bij het spoor werd massaal actiegevoerd. In het algemeen reed één trein op vier en van de IC-treinen reed slechts één op drie. In Luik, Namen en Luxemburg was er bovendien onvoldoende personeel op het seinhuis zodat er in deze provincies zelfs geen enkele trein reed. Onze actie was duidelijk succesvol!

De stakingspercentages zijn ongezien hoog en bewijzen het heersende ongenoegen op de werkvloer. In bepaalde personeelscategorieën zijn er zoveel tekorten dat zelfs de dienstverlening dient teruggeschroefd te worden.

Het ongenoegen leeft overal en dat heeft veel te maken met het feit dat er de afgelopen jaren

overal werd bespaard. Mensen worden niet vervangen en de taken worden herverdeeld met de daaraan verbonden stijgende werkdruk, zonder compensatie. Nieuwe leidinggevenden komen van buiten de spoorwegen en moeten zich inwerken. De spoorwegen zijn immers een vak apart. Het operationeel personeel voelt aan dat het aantal leidinggevenden stijgt terwijl er personeelstekorten zijn daar waar het nodig is. Dat zorgt natuurlijk voor wrevel.

We kunnen begrijpen dat wanneer taken veeleisender worden, hogere competenties vereist worden. Maar we kunnen minder goed begrijpen dat er intern geen mensen gevonden worden voor deze functies. Doorgroeimogelijkheden bieden is nog steeds de beste garantie om mensen aan het bedrijf te binden.



Het signaal dat werd gegeven op 31 mei was een sterk signaal. Nu is het aan de politiek en aan het bedrijf om hieruit de gepaste conclusies te trekken. Het is een opportuniteit om oplossingen te bieden voor de ontevredenheid over de dienstverlening en om de ergernis bij het personeel weg te werken.

Beheerscontracten

De nieuwe beheerscontracten zullen van cruciaal belang zijn en kunnen een belangrijk stap zijn in de goede richting. De doelstellingen met

betrekking tot de dienstverlening voor de komende tien jaar worden hierin bepaald, alsook de middelen die voorzien worden om deze te realiseren.

Na de toekenning van de direct award is dit een nieuwe horde die moet genomen worden om de toekomst van het bedrijf veilig te stellen. In de loop van juni zullen dan de consultaties beginnen met de verschillende stakeholders om nadien deze ontwerpen goed te keuren.

Op dit ogenblik beschikken we slechts over partiële informatie over de concrete inhoud van de ontwerpen. Wat we wel weten is dat er de komende tien jaar 3,4 miljard euro extra zou gaan naar de spoorwegen. Hiervan gaat 3 miljard naar Infrabel en 400 miljoen naar de NMBS.

Dat Infrabel het grootste deel van de extra middelen zou krijgen heeft te maken met het feit dat er een grote achterstand is in het onderhoud van het spoornetwerk. De uitbreiding van de capaciteit is nodig om de gestelde doelstelling van meer treinen te laten rijden binnen tien jaar, te behalen.

Ook bij de NMBS zal er de komende tien jaar moeten geïnvesteerd worden. Bovenop de 400 miljoen extra moeten er eigen middelen gebruikt worden. Door meer reizigers te vervoeren zal er de komende jaren een belangrijk efficiëntiewinst geboekt worden om de kosten te kunnen dekken.





Ondernemingsplan

Het beheerscontract is één zaak, het ondernemingsplan een andere. Toch zijn de twee onlosmakelijk aan mekaar verbonden. Het ondernemingsplan is voor ons als erkende syndicale personeelsorganisatie zeer belangrijk. Hierin zal geconcretiseerd worden welke personeelsmiddelen er voorzien worden.

Om een goed evenwicht te vinden tussen wat er voorzien wordt voor het personeel en wat er hier

tegenover zal staan, zal een goed sociaal overleg nodig zijn. Met goed sociaal overleg bedoelen we dat er niet aan één kant van de tafel gesproken wordt en langs de andere kant slechts geluisterd moet worden. Neen, een goede dialoog betekent oor en oog hebben voor de noden van het personeel en als bedrijf inspanningen leveren voor het personeel!

We kijken alvast uit naar de komende onderhandelingen.

Timing

De timing om beheerscontracten goed te keuren is eind dit jaar. De komende weken en maanden zullen dus van het allergrootste belang zijn voor de toekomst van ons bedrijf.

Ondertussen zal de ministerraad zich hierover uitspreken en zal het parlementair debat gevoerd worden. Langs onze kant zullen we deze ontwerpen analyseren en ons standpunt hierover bepalen.

De succesvolle actie van 31 mei heeft ons alvast sterker gemaakt.





ACTIE 28 JUNI - ZOTTEGEM

ACOD SPOOR VOERT ACTIE VOOR BEMENSTE STATIONS



Op 1 juli werd het stationspersoneel van Zottegem geschrapt. Het resultaat van jarenlange besparingen en afschaffen van personeel. Als spoorvakbond willen wij elke dag een maximale dienstverlening geven aan de reizigers. Onze ploeg van ACOD SPOOR Oost-Vlaanderen organiseerde een sensibiliseringsactie in het station.

In Oost-Vlaanderen blijven er nu nog slechts 5 stations over waar het stationspersoneel de nodige info kan geven, aansluitingen verzorgen, minder mobiele reizigers helpen in- en uitstappen, de nodige sociale controle uitvoeren, tussenkomen bij incidenten, etc...

Zottegem is de zoveelste in de rij. De laatste jaren werd ook het stationspersoneel van De Pinte, Gent-Dampoort, Lokeren, Oudenaarde, Aalst, Ronse en Deinze afgeschaft.

We werden getuige van een treffende illustratie van de noodzaak van stationspersoneel: een

reiziger werd onwel op het perron. De onderstationschef van dienst kwam meteen toegesnel en zorgde voor de eerste hulp en ondersteuning. Hij belde onmiddellijk een ziekenwagen op zodat de reiziger de nodige medische zorgen kon krijgen.

De directie beweert dat ze dergelijke incidenten met mobiele ploegen gaat aanpakken die in dit geval van Denderleeuw moeten komen met een dienstauto.

Andere reizigers en buurtbewoners keken verschrikt op toen ze vernamen dat er vanaf 1 juli geen stationspersoneel meer zal zijn in Zottegem: "Maar dan is er helemaal geen sociale controle meer hier. En er is soms al wat overlast. Wat gaat dat geven?"

Blijkbaar zijn dit geen zorgen voor de directie die vanaf nu op afstand het reilen en zeilen in het station gaat opvolgen...

ACTIE 28 JUNI - LYON (FR)

ACOD SPOOR/CGSP CHEMINOTS VOERT ACTIE TEGEN LIBERALISERING



Onze kameraden van de Franse spoorvakbond CGT hebben samen met de Europese Transportvakbond ETF een manifestatie georganiseerd in Lyon tegen privatisering en liberalisering.

De Europese Commissie had ons immers niet uitgenodigd op de Connecting Europe Days. We hebben ons dan maar zelf uitgenodigd!

Met 3500 trokken we door de straten van Lyon. De startplaats van de manifestatie was symbolisch: het historisch stationsgebouw, Gare des Brotteaux.





Uit België was een delegatie van ACOD Spoor/CGSP Cheminots aanwezig. Nationaal secretaris Günther Blauwens mocht als woordvoerder de actievoerders toespreken. Ook de collega's van ABVV-BTB/FGTB-UBT waren present. Woordvoerder Tom Peeters sprak eveneens de menigte toe waarmee de Belgische aanwezigheid sterk benadrukt werd.



Samen met andere Europese transportvakbonden (Franse, Italiaanse, Spaanse, Duitse, Zwitserse, Kroatische...) hebben we een stevig signaal gegeven aan de Europese commissie: negeer de transportvakbonden niet!



BELGISCHE SPOORWEGEN

FIETSLEASING ZONDER SOCIAAL OVERLEG

Op de paritaire subcommissie van 4 mei stond op de dagorde de presentatie van "My Bike", het project rond "Fietsleasing". We werden voor aanvang van de presentatie gevraagd om hierover niet te communiceren om de Belgische spoorwegen de scoop te garanderen op drie juni, "Werelddag van de Fiets". Het gemeenschappelijk vakbondsfront heeft hierop geantwoord dat dit principieel onmogelijk is. Als syndicale organisatie bepalen we zelf onze communicatie, zowel inhoudelijk als timing.

Het management heeft dan beslist om de presentatie niet te geven en het document van de dagorde te nemen. Het My Bike-plan werd vervolgens op vrijdag 3 juni op intranet gepubliceerd, zonder voorafgaand overleg. We hadden nochtans een paritaire subcommissie op 1 juni, daags voor de "Werelddag van de Fiets". Het plan publiceren zonder te melden dat de syndicale organisaties hierin niet werden betrokken, is niet netjes. *De deur dicht doen*, heet dat in de koers.

Bij het lezen van het plan begrijpen we des te beter de gevoerde geheimzinnigheid rond My Bike. Er werd al een tijd rond het onderwerp gefietst. We zouden dit plan immers zeer kritisch benaderen bij presentatie ervan.

De valkuil zit hem in het inruilen van kredietdagen en/of een voorschot op de jaarlijkse premie als bezoldigingselement. Het mag dan wel vrijwillig zijn, de aangehaalde voorbeelden op intranet leggen wel de focus op het inruilen van kredietdagen. Kredietdagen dienen hier niet voor.

Alle middelen zijn blijkbaar goed om het gat toe te rijden met de personeelstekorten terwijl het peloton eerder vergroot moet worden.

Laat ons duidelijk zijn: wij willen het gebruik van de fiets bevorderen en pleiten voor de toekenning van een zo gunstig mogelijke fietsvergoeding aan het spoorwegpersoneel, en bij uitbreiding een fietsleasing. Wij zijn wel van mening dat de toekenning van deze voordelen niet zo maar kan worden ingewisseld tegen kredietdagen zonder voorafgaand sociaal overleg.

Daarenboven overschrijdt volgens ons een fietsleasing met kredietdagen als bezoldigingselement een eenvoudig informatiedocument en dient dit op de paritaire subcommissie voorgelegd te worden.

Door het "My Bike"-project op haar website te publiceren en het op 29 juni als eenvoudig "informatiedocument" aan de Nationale Paritaire subcommissie te presenteren, en bovendien een maand na de publicatie ervan, heeft de directie het sociaal overleg niet gerespecteerd.

Het project is van het intranet gehaald en zal worden besproken op de Nationale Paritaire subcommissie van september zoals het voorzien is. Materie behorende tot het Statuut moet besproken worden op het sociaal overleg. We zijn niet gekant tegen een fietsleasing, maar deze moet maximaal ten gunste van het personeel zijn en mag niet misbruikt worden voor afbouw van de principes van de 36u week.



EUROPA

EUROPESE TRANSPORTVAKBOND HOUDT STRIJDBAAR CONGRES

De Europese transportvakbond ETF (European Transport Workers' Federation) hield eind mei haar 6^e congres in Boedapest met als thema "All Aboard: Destination Fair Transport!". Het congres werd doelbewust in Hongarije georganiseerd omdat de transportvakbonden een politiek statement willen maken door alle democratische krachten in Oost-Europa te steunen. De ETF verdedigt vakbondsrechten, LGBTQIA-rechten+, persvrijheid, burgerrechten en mensenrechten. Het universeel leitmotiv van de ETF werd verpersoonlijkt door meer dan 500 afgevaardigden van meer dan 200 aangesloten transportvakbonden uit heel Europa. Voor ACOD waren de sectoren Spoor, TBM en Telecom-Vliegwezen aanwezig.

De ETF-visie 'Fair Transport' is een ambitieus streven naar een transport dat vrij is van op winst gebaseerde uitbuiting en oneerlijke concurrentie, met kwaliteitsbanen en inclusiviteit op de werkvloer, waar sociale en ecologische duurzaamheid hand in hand gaan, met veilige,

betrouwbare en betaalbare vervoerdiensten voor reizigers en waar de werknemers de kern vormen van beslissingen die hen aangaan. De congressisten hebben over deze speerpunten ruim kunnen debatteren. Er werd gestemd over het programma, de syndicale en politieke prioriteiten en strategieën van de ETF voor de komende vijf jaar.

Congresseren is ook actievoeren

Het congres was niet alleen een administratief evenement, integendeel: debatten werden gespekt met getuigenissen van de werkvloer en er was speciale aandacht voor jongeren en vrouwen binnen de vakbond. De jongeren moeten niet alleen de weg naar de vakbond vinden, maar ook de vakbond mee vorm geven. Vrouwen worden nog steeds geconfronteerd met ongelijkheden op de werkvloer, zeker in een vanouds mannelijke transportomgeving. Een lichtpunt is bijvoorbeeld "Women In Rail" waar ETF engagementen heeft onderhandeld met Europese spoorbedrijven.

Er werd actie gevoerd aan het Hongaars parlement tegen WizzAir, een trieste variant van RyanAir, die haar personeel uitbuit. De CEO van P&O die via een zoomvideo – zonder schaamtegevoel – werknemers de laan uitstuurden voor goedkope en uitgebuite werkrachten uit het buitenland, werd door de congresleden verkozen als “Europe’s Worst Employer”. De concurrentie was – helaas – zeer sterk van twee anderen nominaties waaronder de CEO van WizzAir.

Een ander statement werd op een boot gehouden onder de noemer “We are all EQUALLY different”. De rechten van de LGBTQIA-gemeenschap in Hongarije staan dagelijks onder druk. Met deze actie heeft ETF een duidelijke boodschap nagelaten aan de oevers van de Donau.

ETF telt twee Oekraïense vakbonden (Spoor en Maritiem) onder haar leden en heeft opgeroepen tot het beëindigen van de agressie tegen het

Oekraïense volk. Een viertal ETF-hulpkonvoien hebben de familieleden van de Oekraïense vakbonden bereikt. Een Oekraïense vakbondssecretaris heeft naast een indrukwekkende getuigenis over de gruwel die werknemers vandaag treffen in de oorlogszones, zijn intense dank uitgesproken voor de steun van alle aangesloten vakbonden van ETF.

Strijdbare moties

De betrokkenheid van de aanwezige vakbonden kwam vooral tot uiting door ingediende moties die op het congres werden aanvaard zonder tegenstem. Alle moties verwoordden de drang naar syndicale daadkracht en het bewaren van basisprincipes met betrekking tot mondiale mensenrechten en rechtvaardige werkomstandigheden binnen de transportwereld. De moties werden niet alleen door de ACOD-delegaties ondersteund, sommige werden ook door ACOD mee ingediend. We geven een beperkt overzicht.



De actieve betrokkenheid van de mandaathouders binnen de bestuursorganen van ETF is een must. De leden vormen de kracht van ETF wat onontbeerlijk is om als vakbond weerwerk te kunnen bieden tegen de uitwassingen van de mondiale globalisering.

Een zeer gedragen motie is een nulltolerantie ten opzichte van extreem-rechts, rechts populisme en vóór een sociaal Europa. De week voor het ETF-congres hield de Hongaarse president Orban nog een conferentie met gastsprekers van extreem en radicaal rechtse signatuur. Extreemrechts is – zoals in het verleden – een groot gevaar voor de toekomst van alle werknemers. Als vakbond moeten we dit meer dan ooit – en opnieuw – benadrukken op de werkvloer. Diversiteit en inclusiviteit moeten volop gepromoot worden.

Er werden verschillende moties ingediend tegen de privatiseringen en liberalisering van het openbaar vervoer. De Britse vakbonden konden praktijkervaringen aanvoeren. Tijdens de covid-periode werd het personeel van private spoorbedrijven ingezet als essentiële werknemers zonder voldoende bescherming op medisch en sociaal vlak. Vandaag worden diezelfde werknemers geconfronteerd met de financiële gevolgen van de gezondheidscrisis: besparingen, outsourcing en ontslagen. De moties vragen een Europese syndicaal strijdplan om het openbaar vervoer – bus en trein – in publieke handen te houden en specifiek het behoud van de Direct Award voor de spoorwegen.

De rij- en rusttijdenregeling binnen de autobussector (en touringcars) moeten opgewaardeerd worden. Met een snel verouderend personeelsbestand, een slechte reputatie van arbeidsomstandigheden en een chauffeurstekort dat nog is verergerd door de pandemie, heeft de autobussector dringend behoefte aan nieuwe rij- en rusttijdregels ten gunste van het personeel.

Ook binnen het vliegwezen werd het personeel slachtoffer van de pandemie. ETF zal de ondersteuning van de vakbonden opvoeren in hun onderhandelingen met de luchtvaartmaatschappijen.

Het congres kiest

De afgevaardigden van de Europese transportvakbonden bevestigden Frank Moreels (ABVV-BTB) als voorzitter en Livia Spera als secretaris-generaal van ETF voor de komende vijf jaar. Voor Frank Moreels is de verlenging van zijn voorzitterschap een waardering voor het veranderingsproces die hij samen met Livia Spera en het ganse ETF-team de voorbije jaren heeft verwezenlijkt. ETF is meer dan ooit het gezicht van de transportwerknemer in Europa en ver daarbuiten. De intense samenwerking met de internationale transportbond ITF (International Transport Workers' Federation) is hier het bewijs van.

Op het congres werd ook het uitvoerend comité van ETF verkozen dat tot taak heeft erop toe te zien dat de overeengekomen prioriteiten gedurende deze vijf jaar worden gehaald. Nationaal secretaris Günther Blauwens (ACOD Spoor) neemt één van de twee Belgische mandaten binnen het uitvoerend comité op. Het is zijn tweede termijn.

De European Transport Workers' Federation (ETF) is een democratische pan-Europese vakbondsorganisatie die meer dan 5 miljoen transportmedewerkers van transportvakbonden in 38 landen van de Europese Unie, de Europese Economische Ruimte en Centraal- en Oost-Europa vertegenwoordigt.





Hitteplan:

Bermuda's voor personeel B-PT1 en B-PT2 (treinbegeleiders en onderstationschefs)

ACOD Spoor/CGSP Cheminots heeft in het verleden herhaaldelijk gevraagd om het dragen van Bermuda-broeken toe te staan bij zeer warm weer. Ook op het overleg met betrekking tot de nieuwe uniformen werd dit voorgesteld. Zonder resultaat.

De voorbije hittegolven en het werken in treinen zonder airco met de gekende gevolgen voor het welzijn van het personeel, hebben verschillende geesten op de directie doen ontwaken in positieve zin. Op het bedrijfscomité PBW in mei werd ons voorstel ontvankelijk verklaard en ging men erover nadenken. Met resultaat.

Op het bedrijfscomité PBW van 30 juni werd het voorstel gedaan om deze zomer te starten met een testfase: het betrokken – mannelijk! -personeel mag tijdens fase 3 en 4 (hitteplan) eigen bermuda's dragen mits men bepaalde voorwaarden van de dresscode respecteert (kleur en type stof van broek, schoeisel, lengte...).

Niettegenstaande vrouwelijke collega's een rok of jurk kunnen dragen, zijn we van mening dat ook zij de mogelijkheid moeten krijgen om een bermuda-broek te dragen. De directie zal een

beslissing hierover nemen na de evaluatie van de testfase. Wordt vervolgd.

Project Linda (vertrekprocedure)

Wij hebben enkele aanbevelingen naar voren gebracht:

- ▶ *Wij vragen dat de stations die met AVG zijn uitgerust, signaalkoppeling hebben. De directie antwoordt dat in alle stations die zijn uitgerust met AVG, Linda gekoppeld is aan de signaalopening.*
- ▶ *Wij vragen dat de vertrekprocedure pas kan beginnen als het sein open staat. De directie deelt ons mee dat deze optie niet wordt overwogen omdat Infrabel de informatie van de treinbegeleider gebruikt om het sein te openen.*
- ▶ *Wij vragen om een aanpassing van het gesproken bericht, met toevoeging van de locatie, een andere stemtoon en een geschreven boodschap op de E-Drive tablet. De locatie was in de eerste testfeedback geschrapt, maar deze optie zou opnieuw kunnen worden overwogen. De andere twee verzoeken zullen in overweging worden genomen.*
- ▶ *Wat betreft de netwerkdekking: Het management erkent dat er op een aantal plaatsen, zelfs in grote stations, sprake is van een slechte dekking. Dit is te wijten aan twee factoren: een gebrek aan infrastructuur (antennes, masten, enz.) en/of parametrische problemen*
- ▶ *In eerdere Bedrijfscomités PBW hebben wij regelmatig de gevaarlijke toename van het aantal SPADS (seinoverschrijdingen) mbt. Linda aan de kaak gesteld, die voor het overgrote deel te wijten is aan de back-up procedure. De directie verbindt zich ertoe de situatie grondig te analyseren en de procedure aan te passen om deze risico's tot een minimum te beperken.*
- ▶ *Wij hebben ook om een analyse van de Linda-procedure gevraagd door een preventieadviseur met deskundigheid op het gebied van cognitieve ergonomie. De directie zal deze mogelijkheid met B-SW onderzoeken.*



BELGISCHE SPOORWEGEN NATIONALE PARITAIRE (SUB)COMMISSIE

NIEUWS PARITAIR OVERLEG

Medische deeltijdse arbeid: wijziging procedure

Het voorstel van wijziging bepaalt dat de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk (IDEWE) niet langer betrokken zal worden bij de aanvraagprocedure voor medische deeltijdse arbeid.

Het reglement (ARPS 571) bepaalt dat een personeelslid dat arbeidsongeschikt is als gevolg van ziekte, een arbeidsongeval of een beroepsziekte en dat in de loop van zijn arbeidsongeschiktheid reeds gedeeltelijk hersteld is, maar nog niet in staat is zijn werkzaamheden voltijds te verrichten, toestemming kan krijgen zijn werkzaamheden deeltijds te hervatten.

Dit is een gedeeltelijke hervatting van de normale functie. Na 30 ononderbroken kalenderdagen arbeidsongeschiktheid kan om deze hervatting worden verzocht door het personeelslid, de controlerend geneesheer, de raadgevend arts voor langdurige afwezigheid of de raadgevend arts voor arbeidsongevallen.

Het is de raadgevend arts voor langdurige afwezigheid of de arts voor arbeidsongevallen die de aanvragen goedkeurt.

In de huidige procedure is ook de bedrijfsarts van de externe preventiedienst (IDEWE) betrokken. Bijkomend is het de hiërarchische lijn van het personeelslid die zijn definitieve goedkeuring moet geven aan het voorstel van de artsen.

De directie stelt voor de bedrijfsarts (IDEWE) niet langer in te schakelen om de procedure te versnellen.

Wij plaatsen vraagtekens bij het schrappen van de betrokkenheid van de bedrijfsarts en stellen voor een beroepsprocedure in de regelgeving op te nemen (ARPS 571).

Dit voorstel wordt verder besproken in de nationale paritaire subcommissie van september voor meer duiding en antwoorden op de gestelde vragen.

Resultaten gesloten proef voor eerste treinbegeleider

de proeven werden op 20 mei beëindigd, quid resultaten? Door de vele deelnemers was er eveneens een verhoogde werklast met betrekking tot verbetering en administratieve afhandeling.

Ondertussen zijn de resultaten bekend en werden de deelnemers geïnformeerd over hun persoonlijk resultaat. Van de 240 hebben 109 deelnemers een positief resultaat behaald.

Dankzij de vastberadenheid van ACOD Spoor werd de afspraak van 2019 uitgevoerd (organisatie van een gesloten proef).

Premie vorming Infrabel - HR Rail

Betreft het toekennen van een premie voor het geven van fundamentele opleidingen bij Infrabel & HR Rail. Dit document werd op de nationale paritaire subcommissie van 1 juni voorgelegd maar werd naar deze vergadering verschoven om een analyse te geven als bewijs van een gunstigere verloning.

In het kader van de fundamentele opleidingen wordt voor het geven van opleidingen een toelage van ofwel 4,10 euro aan 100% per prestatie van minimaal 3 uur ofwel 8,20 euro aan 100% per prestatie van minimaal 6 uur toegekend, aan alle statutaire en contractuele medewerkers rang 9 tot rang 4+, alle statutaire en contractuele medewerkers rang 3 die niet genieten van de basistoelage, en die tewerkgesteld zijn bij Infrabel of HR Rail.

Dit voorstel vervangt rondzendbrief 17 PS 1996 die een vergoeding voorziet dat varieert tussen 45 en 210 frank (Belgische franken) per uur (+1,1 € en 5,25 €) naargelang het gaat om een praktische of een theoretische opleiding, een voltijdse of een deeltijdse opleiding en het aantal per kwartaalgegeven uren.

We wezen op de vorige nationale paritaire subcommissie er ook op dat de I-TO opleiders in de regio's die basisopleidingen geven, een vergoeding vragen die minstens gelijk is aan die van de opleiders van de Infrabel Academy (maandelijkse vergoeding van €165 aan 100%).

Na het presenteren van de analyse is dit voorstel van bericht voor de meerderheid van het personeel aantrekkelijker dan het huidig bericht. De opleiders in de regio's zullen bovendien in de buurt komen van de vergoeding die de technische opleiders van de Infrabel Academy krijgen (mededeling 12 H-HR 2022).

Studie-, opleidings-, of ervaringsbewijzen – CV-Screening

Naast de getuigschriften en diploma's zullen voortaan ook de verworven competenties buiten diploma en relevante ervaring van minimum 2 jaar in aanmerking worden genomen voor de toegang tot openbare proeven die toegang geven tot de graden van rangen 5 tot 9, behalve voor de graden waarvoor een Europese

vergunning van treinbestuurder vereist is en de graad van verkeersleider (niveau 3).

Wanneer een diploma hoger onderwijs van het korte type vereist is voor de deelname aan een openbare proef, worden de oude diploma's van kandidaturen en graduaatsdiploma's op dezelfde manier aanvaard als de bachelordiploma's.

De organisatie van een voorafgaande CV-screening voor openbare proeven : *'Een voorafgaande CV-screening kan georganiseerd worden voor openbare proeven. Wanneer dit georganiseerd wordt, worden alle kandidaten hieraan onderworpen, of ze nu personeelsleden van de Belgische Spoorwegen zijn of niet. Enkel de kandidaten die voldaan hebben aan de CV-screening krijgen toegang tot de rest van de selectie (Uittreksel voorstel van bericht).'*

Wij merken op dat het spoorpersoneel ook wordt onderworpen aan een CV-screening bij deelname aan een openbare proef. Deze screening van het CV dient beperkt te blijven tot een eenvoudige verificatie van de objectieve vereisten (voornamelijk het diploma) die in de "jobnews" (oproep tot het indienen van sollicitaties) worden vermeld.

Alle kandidaten (en in het bijzonder spoorwegpersoneel) die aan deze eisen voldoen, moeten de gelegenheid krijgen aan het examen deel te nemen.

Door kandidaten alleen op hun cv te beoordelen, kunnen goede kandidaten over het hoofd worden gezien.

Wij vragen om een duidelijke definitie van "CV-screening" in het bericht op te nemen.

Dit voorstel wordt verder besproken in de nationale paritaire subcommissie van september voor meer duiding en antwoorden op de gestelde vragen.

Nieuwe medische controleprocedure

Vanaf 1 oktober zal Medicheck Securex vervangen. De medische controleprocedure zal eveneens worden aangepast.

Dit zijn de belangrijkste veranderingen:

- Bij ziekmelding dient het personeelslid bij de eerste mededeling zijn verblijfplaats door te geven;
- De controle gebeurt hoofdzakelijk op het kabinet van de controlearts; alsook heeft het personeelslid de mogelijkheid om zijn GSM-nummer door te geven teneinde op de hoogte te kunnen worden gebracht van het moment van controle;
- Schrappen van verplichte aanwezigheid thuis tijdens de eerste 3 dagen van de arbeidsongeschiktheid;
- Schrappen van bepalingen uit deontologische code;
- Communiceren van de diagnose;
- Onderscheid in de procedure bij nieuwe arbeidsongeschiktheidsperiode of verlenging.

Arbeidsongeschiktheid van 30 kalenderdagen of minder

Indien het personeelslid zijn GSM-nummer doorgeeft, ontvangt het personeelslid een SMS met:

- de datum van controlebezoek in de woonplaats of verblijfplaats, indien het personeelslid de woonplaats of verblijfplaats niet mag verlaten
- de gegevens van de afspraak (datum, uur en adresgegevens van het kabinet van de controle-arts), indien het personeelslid de woonplaats of verblijfplaats mag verlaten.

Indien het personeelslid zijn GSM-nummer niet doorgeeft, kan het personeelslid gedurende de volledige arbeidsongeschiktheidsperiode tussen 07u en 20u het bezoek van de controlearts krijgen, ook als het personeelslid de woonplaats of verblijfplaats mag verlaten. Het bezoek kan

plaatsvinden op elke dag van de week, ook op zaterdag, zondag en feestdagen.

Indien het personeelslid niet aanwezig is wanneer de controlearts langskomt, zal de controlearts een uitnodiging in de brievenbus achterlaten voor een controle op het kabinet van de controlearts. Die afspraak op het kabinet kan plaatsvinden ten vroegste 4 uren nadat de controlearts op de woon- of verblijfplaats is langsgeweest.

Arbeidsongeschiktheid van meer dan 30 kalenderdagen:

In geval van arbeidsongeschiktheid van meer dan 30 kalenderdagen kan het statutair personeelslid uitgenodigd worden om zich aan te bieden voor een controle tijdens zijn periode van arbeidsongeschiktheid op het adres dat door het health centre meegedeeld wordt.

Het niet-statutair personeelslid dient te beantwoorden aan de oproepingen van de adviserend arts van zijn ziekenfonds.

Indien het personeelslid niet komt opdagen op de afspraak vastgelegd op het adres dat door het health centre meegedeeld wordt, zal hij een gewettigde onbezoldigde afwezigheid krijgen voor de afwezigheidsdagen gedekt door de arbeidsongeschiktheidsperiode tot een controle zou plaatsvinden of tot de werkhervatting van het personeelslid.

De verplichting van de controlearts om contact op te nemen met de behandelend arts wanneer deze het personeelslid vraagt eerder weer aan het werk te gaan dan op het arbeidsongeschiktheidsattest is aangegeven, is geschrapt uit ARPS 571.

Volgens HR-Rail is deze bepaling opgenomen in de deontologische code van de Orde van geneesheren en dus een verplichting voor de controleartsen.

De verplaatsingskosten die het personeelslid maakt om zich naar het kabinet van de controlearts te begeven, zijn ten laste van de werkgever (behalve taxi).

Elke gemiste controle kan gesanctioneerd worden tot een gewettigde onbezoldigde afwezigheid of de terugvordering van de kosten.

Deze nieuwe procedure bevat zeker enkele verbeteringen ten opzichte van de regels die tot nu toe van kracht waren (procedure met SMS, bedienden zijn niet langer verplicht thuis te blijven wanneer zij een toegestane uitstap maken...) maar er zijn ook enkele punten die twijfelachtig zijn:

- Indien het personeelslid niet aanwezig is wanneer de controlearts langskomt, zal de controlearts een uitnodiging in de brievenbus achterlaten voor een controle op het kabinet van de controlearts.

Die afspraak op het kabinet kan plaatsvinden ten vroegste 4 uren nadat de controlearts op de woon- of verblijfplaats is langsgeweest.
=> 4 uur tussen de uitnodiging en de afspraak met de controlearts lijkt ons kort

- Waarom de verplichting om de behandelende arts te raadplegen opheffen wanneer de controlerende arts de verklaring van onbekwaamheid in twijfel trekt?

Het klopt dat dit is opgenomen in de deontologische code, maar omwille van de duidelijkheid zou het beter zijn dit te behouden.

Op basis van onze conclusie geven wij geen positief advies, maar nemen we akte met de vraag om een evaluatie van deze nieuwe procedure (na een jaar), dewelke wordt

bevestigd. De andere syndicale organisaties geven een positief advies.

Aanwerving van (eerste) treinbegeleiders

we stellen vast dat de aanwerving van eerste treinbegeleider voor houders van een bachelorsdiploma is opgeschort. Ze worden niet langer als eerste treinbegeleider aangeworven, wel als treinbegeleider.

De directie argumenteert dat ze niet verplicht is om houders van een bachelorsdiploma als eerste treinbegeleider aan te werven.

Bovendien zijn er voldoende kandidaten voor de job van treinbegeleider. Het streefcijfer van 257 nieuwe treinbegeleiders is verhoogd met vijf extra aanwervingen.

Verkooppremies

Deze premie is blijkbaar afgeschaft voor sommige contactcenter-medewerkers. Quid?

HR-Rail antwoordt dat er een administratief probleem was en dat er snel een regularisatie zal komen.

Vraag om gesloten proef eerste onderstationschef

De directie antwoordt dat er voorlopig gefocust wordt op de aanwerving van de vacatures onderstationschef en eerste assistent klanten.



Ken Uw Spoorweggeschiedenis DE KUS-VRAAG!

ACOD SPOOR/CGSP CHEMINOTS voerde een Europese actie in een Franse stad. Welke stad?

- a) Nyons
- b) Lyon
- c) Dijon

Stuur je antwoord op volgend adres deklapper@acod.be met als onderwerp van je mail: KUS-antwoord. Ten laatste op 1 september 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**?

Minister Gilkinet heeft een spoorvisie. Op welk jaar is die visie gericht?

- a) 2030
- b) 2035
- c) 2040



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: tony.fonteyne@hr-rail.be

09/269.93.47 – Bagattenstraat 158-160, 9000 GENT

Bestendig afgevaardigde: kevin.middernacht@acod.be

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

051/20.72.68 – St. Amandsstraat 112, 8800 Roeselare

Bestendig afgevaardigde: bjorn.tratsaert@acod.be