

# DE KLAPPER



PENSIOENEN **SPOORWEGPERSONEEL**  
EISENBUNDEL **TREINBESTURING**

DE **MIRAKELTREIN**

OPWAARDERING **INFRASTRUCTUUR**

WERKVERDELING **DEELTIJDSE ARBEID**

WERKGROEP **SEINHUIZEN**

**ATLANTIC** vs **MERCURY**

**ATLANTIC** vs **MERCURY**

**WERKGROEP** **SEINHUIZEN**

**WERKVERDELING** **DEELTIJDSE ARBEID**



# ONZE PENSIOENEN ZIJN IN GEVAAR! **ACOD SPOOR** VOERT ACTIE MET ANDERE SECTOREN!

Op de volgende bladzijde leest u het persbericht van ACOD intersectoraal (alle sectoren) met betrekking tot het wetsontwerp zware beroepen voor statutaire personeelsleden in de openbare sector.

De regering Michel I heeft van de pensioenhervormingen een doelstelling gemaakt. We houden tevens rekening met de wetenschap dat bepaalde regeringspartijen nog verder willen gaan.

ACOD SPOOR ondersteunt deze actie. De gerechtvaardigde preferentiële tantièmes van het spoorwegpersoneel (1/55e voor het sedentair personeel, 1/48e voor het rijdend personeel) staan op de helling.

**ACOD SPOOR roept haar leden op om te staken vanaf maandag 26 februari om 22u tot dinsdag 27 februari 22u.**

In de week van 19 februari verschijnt een speciale editie van De Klapper rond het pensioendossier!

## "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

### Treinen minder stipt in 2017

Vorig jaar reed 88,3% van de NMBS-treinen op tijd of met een vertraging van minder dan 6 minuten. Dat is een daling van de stiptheid tegenover 2013 (89,2%). Om de stiptheid te verbeteren wordt er gedacht aan het benoemen van vijf stiptheidsmanagers (per district) die analyses opstellen en voorstellen voor structurele problemen opstellen.

Standpunt ACOD is duidelijk: Zorg eerst voor operationele eenheid en voldoende personeel in plaats van extra managers aan te stellen.

## SPOORCITAAT

**"De bedwelmendste aller liefdesromans, de dienstregeling van de spoorwegen."** (Le plus enivrant des romans d'amour, l'indicateur des chemins de fer)

**Marcel Proust, Frans schrijver en criticus (1871-1922)**

## PERSBERICHT ACOD WETSONTWERP **ZWARE BEROEPEN** **DE ACOD STAAKT OP** **27 FEBRUARI 2018**

*De ACOD neemt kennis van het feit dat minister van Pensioenen Daniel Bacquellaine een wetsontwerp over de zware beroepen voor statutaire personeelsleden in de openbare sector klaar heeft. Dit wetsontwerp werd ingediend op de ministerraad van 22 december 2017 en daar verworpen. Uitstel is echter geen afstel en in dit wetsontwerp staan enkele voor de ACOD onverteerbare zaken:*

- Bij een identieke loopbaan is er een **vermindering van de pensioenrechten** van de personeelsleden die vandaag onder de preferentiële tantièmes (voordelige loopbaanbreuken) vallen;
- Periodes van ziekte, zwangerschap, arbeidsongevallen of zorgverlof **tellen niet mee in de berekening** van een vroeger pensioen in het kader van een zwaar beroep;
- Er **ontbreken oplossingen** voor de contractuele personeelsleden van de openbare diensten;
- Er **ontstaat een discriminatie** ten aanzien van de vrouwelijke personeelsleden en ook tussen personeelsleden die dezelfde functie uitoefenen;
- Een zwaar beroep uitgeoefend voor 1 januari 2019 kan enkel in rekening gebracht worden indien het ook vanaf 1 januari 2019 nog steeds erkend is als zwaar beroep en de betrokkene ook nog steeds hetzelfde beroep uitoefent. Er is dus **geen sprake van valorisatie** (rugzak) van de gepresteerde diensten;
- Er is **grote onduidelijkheid** over de beroepscategorieën die in aanmerking komen en over de manier waarop de

objectieve criteria voor het vaststellen van een zwaar beroep toegepast zullen worden.

Bovendien vreest de ACOD **dat bepaalde regeringspartijen nog verder zullen willen gaan in het uithollen van de zware beroepen** en ook de berekeningscoëfficiënten en afgesproken criteria willen beperken.

Voor de ACOD is het duidelijk dat de regering Michel via haar pensioenhervorming **enkel een budgettaire besparing wil doorvoeren ten koste van de personeelsleden van de openbare diensten**. Na de verhoging van de pensioengerechtigde leeftijd voor alle werknemers van dit land, na het dossier van het gemengd pensioen, na de afschaffing van het pensioen wegens lichamelijke ongeschiktheid en na het pensioen met punten, valt de regering opnieuw haar personeelsleden aan.

### De ACOD eist:

- Een **echte erkenning** van de zware beroepen door de toekenning van een gehewardeerd pensioen en bereikbare en niet discriminerende voorwaarden van vervroegde uitstap;
- Een **onmiddellijke oplossing voor de contractuele personeelsleden** van de openbare diensten;
- Een **budget in overeenstemming** met de door de verklaringen van de verschillende vakministers gewekte verwachtingen;
- Een **duidelijk en objectief systeem** om zware beroepen te bepalen en te erkennen.

**Om deze eisen kracht bij te zetten zal ACOD op dinsdag 27 februari 2018 een intersectorale staking organiseren in heel België.**

ACOD zal zowel haar leden als alle andere werknemers informeren over de gevaren van dit dossier en de manier waarop de regering Michel hiermee omgaat.

**Chris Reniers** - vicevoorzitter federale ACOD  
**Michel Meyer** - voorzitter federale ACOD



# EISENBUNDEL TREINBESTURING

***Net als andere beroepscategorieën dient ook treinbesturing opgewaardeerd te worden. Deze personeelsgroep trekt meer en meer de aandacht van private spoorwegondernemingen die profiteren van met belastingsgeld gefinancierde investeringen in aanwervingen en opleidingen. Er worden bovendien ook meer bekwaamheden geëist.***

Eind september 2017 werd er op een nationale werkgroep een eisenbundel samengesteld met o.a. volgende punten:

## Kledingfonds

De opmaak van een nieuwe raamovereenkomst om een parka te leveren dient beantwoord te worden aan dezelfde voorwaarden als de vorige (persoonlijke tegemoetkoming van 50%).

## Reglementering (ook van toepassing voor andere beroepscategorieën)

Er moet jaarlijks en tijdig een recente papieren versie van het HLT-boekje beschikbaar zijn om de opeenvolging en opstapeling van vele verschillende wijzigingen beheersbaar te houden. Het HLT-boekje is het in-bakje van vele uit-bakjes. Elke personeels-categorie wordt er meer en meer mee geconfronteerd: een snelle opeenvolging van complexe reglementen en procedures die bovendien vaak

voor interpretatie vatbaar zijn.

Het lijkt wel of elke dienst op directieniveau een vulkaan is van nieuwe reglementen en deze maandelijks uitspuwt. Op de werkvloer is deze immense infostroom nog moeilijk te beheersen, de complexiteit ervan dient geduid te worden en hier is tijd voor nodig. Investeren in tijd wordt echter meer en meer op een zijspoor gezet. Besparen in tijd is het huidige leidmotief. Onze boodschap is duidelijk: "Keep it simple!". Veiligheidsreglementering dient duidelijk en overzichtelijk te zijn.

ACOD Spoor kaart deze problematiek op verschillende fronten aan: directie treinbesturing, de Nationale Raad van de Opleidingen (NRO) en zelfs op Europees niveau via de overkoepelende Europese vakbond ETF (European Transport Workers' Federation). Binnen ETF is er een werkgroep van Europese treinbestuurders met als voornaamste opdracht het bekomen van Europese operationele uniformiteit en het vereenvoudigen van de reglementeringen.

## Opzegduur (bericht 46HHR2016)

Treinbestuurders die hun loopbaan wensen te beëindigen of te heroriënteren moeten die kans krijgen, zoals afgesproken op de Paritaire Subcommissie. Elke aanvraag moet apart behandeld en onderzocht worden, zoals afgesproken op de Nationale Paritaire Subcommissie. De huidige houding van de NMBS (lees: de regering) getuigt van discriminatie en creëert een malaise op de werkvloer. Het spoorwegberoep herwaarderden is een betere strategie om het personeel te behouden (verhoging budget door de regering). **Lees verder pagina 5**

## WAT NU?

**Deze eisenbundel werd op het sturingscomité van 21 november 2017 aan de CEO van NMBS, mevrouw Dutordoir, gepresenteerd en overhandigd. De CEO heeft ons beloofd om de eisenbundel te bespreken met het directiecomité van de NMBS.**

**We hebben ondertussen vernomen dat er meerdere bevestigingen van de markt werden gedaan en getoetst worden aan onze eisenbundel.**

**Er zal eerstdaags een werkgroep in de schoot van de Nationale Paritaire Subcommissie georganiseerd worden om de verschillende pistes te bespreken.**

**ACOD Spoor Nederlandstalige vleugel organiseert een nieuwe werkgroep Treinbesturing op dinsdag 13 februari om een stand van zaken te bespreken. Meer info bij je gewestelijke secretaris.**

## EXCLUSIEF TREINBESTURING?

**De sociale afbraak van de spoorwegen die door deze regering werd ingeleid, is een reden van vertrek van treinbestuurders en collega's van andere beroepscategorieën. Vooral een mobiliteitsvergoeding (!) is een must.**

**Zolang deze regering weigert inspanningen te leveren voor de opwaardering van al het spoorwegpersoneel en geen garanties biedt met betrekking tot de gerechtvaardigde preferentiële pensioenvoorwaarden (sedentair en rijdend personeel), zal er een exodus ontstaan naar private ondernemingen.**

**Gezien tijdens de onderhandelingen rond het sociaal protocol o.a. geen financiële opwaarderingen mogelijk waren voor het personeel, hebben we als enige vakbond dit protocol NIET goedgekeurd.**

**Let wel: De private sector biedt beduidend minder sociale verworvenheden dan die we vandaag kennen bij de Belgische Spoorwegen.**

**Permanente vorming (ook van toepassing voor andere beroepscategorieën)**

Het opfrissen van de bestaande regelgeving moet primair zijn. Nu wordt de permanente vorming exclusief gebruikt voor nieuwe regelgevingen en bekwaamheden.

**Loonopwaardering (ook van toepassing voor andere beroepscategorieën)**

Een eenvoudiger premiesysteem waar iedereen iets aan heeft, een volwaardige monitorpremie, een moderne zaterdagpremie of een alternatief voor weekendwerk. De schaal 585 na 12 jaar in de graad, in plaats van na 18 jaar dienst (indertijd was het omgekeerde voordeliger, maar tijden veranderen). Compensatie voor gebruik van de eigen wagen (mobiliteitsbudget) en een correcte loonsverhoging concurrentieel met die van private spoorwegondernemingen.

**Welzijn op het werk (ook van toepassing voor andere beroepscategorieën)**

De accommodatie in verschillende depots is verouderd, niet comfortabel en slecht onderhouden. De ruimtes dienen te beantwoorden aan moderne voorzieningen: (warme) drankautomaat, waterfontein, comfortabele zitmeubels,...

Ook de stuurpost moet extra aandacht krijgen, zowel mbt. netheid als comfort.

De prestaties dienen gehumaniseerd te worden op het vlak van de rijtijden en er moet gestreefd worden naar een evenwicht in de verschillende reeksen.

**Pensioenen (ook van toepassing voor andere beroepscategorieën)**

Het is belangrijk dat het huidige pensioensysteem (55 jaar/ 30 jaar rijdende dienst) blijft zoals het is. Als vakbond streven we bovendien voor gelijkaardige preferentiële pensioenvoorwaarden voor andere beroepscategorieën die ook zouden aanzien moeten worden als zwaar beroep wegens aard van werkzaamheden, onregelmatig werkregime, nachtwerk,...

**Bestuurder Rangeringen**

Ingevolge de nieuwe verplichting inzake schoolniveau (getuigschrift Hoger Secundair Onderwijs) om bestuurder rangeringen te worden, dienen de baremaschalen van deze graad te worden gewijzigd.

**INFRASTRUCTUUR****HET SPOOR IS VAN ONS!**

*We herhalen nog eens de conclusies van de nationale werkgroep "Infrastructuur". De pijnpunten van de filière "sporen" zijn bekend: een inkrimpend personeelsbestand, de verloning die niet meer beantwoordt aan de gevraagde inspanningen en competenties, en de aanhoudende druk op het sociaal en familiaal leven door het stijgende volume van nachtwerk.*

Het doel van de nationale werkgroep is deze pijnpunten te bundelen en er een actiepoint van te maken naar de nationale instanties van Infrabel. De laatste maanden zijn er gesprekken geweest en is het de bedoeling dat er concrete afspraken worden gemaakt. Een algemene baremaherziening blijft moeilijk. Hét struikelblok is de besparingsdrift van de huidige regering. Iemand verwoordde het zo: "Deze regering doet enkel nachtwerk wanneer het gaat om een begroting ten koste van de mensen. En dan krijgen ze er nog pizza bovenop... Wij moeten het doen met Royco-soep om de nachtelijke koude te trotseren!". Het onbegrip is dus meer dan ooit aanwezig.

Ook de fysieke belasting begint binnen een ouder wordend kader zich meer en meer te manifesteren. Een automatisering van de werken biedt hier een

oplossing voor maar is tegelijkertijd een rem op de tewerkstelling. Het afbouwen van nachtwerk is in elk geval een belangrijk doel. Mensen zijn niet gemaakt om 's nachts te werken.

Nachtwerk moet dan ook per definitie aanzien worden als "zwaar beroep". De regering heeft hier een verpletterende verantwoordelijkheid!

Ondertussen gebeuren de werken met onderbemande werkploegen en verouderd materieel. Het uitbesteden van de werken aan de private onderaannemers is dan ook een oplossing met voorbedachten rade. Maak je eigen dienst onwerkbaar zodat het uitbesteed kan worden aan de privé met het excuus dat er geen andere oplossing is op korte termijn. De werkgroep voelt zich gepakt in haar beroepseer. Het onderhoud van het spoor is steeds het werk geweest van generaties spoorwegmannen en -vrouwen, "het spoor is van ons!" is een historische kreet.

De verantwoordelijkheden met betrekking tot de veiligheid zijn de laatste jaren groter geworden. Dit zonder enige vorm van een eerlijke compensatie. We eisen dan ook een correcte opwaardering van het beroep. Aalmoespremies zijn voor ons onaanvaardbaar.

De nationale werkgroep heeft meerdere problemen opgesomd. Een volledig overzicht en verslag kan je steeds bekomen bij je gewestelijke secretaris.

# DE ATLANTIC 12 VS THE MERCURY

De Atlantic 12



The Mercury



Welke is de mooiste?  
Geef je mening op  
onze Facebook  
pagina (post van  
29/01)!



## Ken Uw Spoorweggeschiedenis **DE KUS-VRAAG!**

**Wat is de gehanteerde spoorwijdte (gemeten tussen de binnenvlakken van de spoorstaafkoppen) bij de Belgische spoorwegen?**

- a) 1435 mm
- b) 1067 mm
- c) 1676 mm

Stuur je antwoord op volgend adres "[kus@acod-spoor.be](mailto:kus@acod-spoor.be)" met als onderwerp van je mail: KUS-antwoord. Ten laatste voor 15 maart 2018.

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

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

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

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



SPOORWEGCURSIEFJE

# ATLANTIC 12.002

## DE MIRAKELTREIN

***September 1944. Bezet België voelt de vrijheidswind uit het Zuiden. Op 2 september bereiken de geallieerden de Belgische zuidergrens in de provincie Henegouwen. Dezelfde dag worden Mons en Tournai bevrijd. De Duitse Gestapo in Brussel organiseert alsnog een gevangenentransport richting concentratiekampen in Duitsland. Meer dan vijftienhonderd politieke gevangenen worden van de gevangenis in Sint-Gillis naar station Brussel-Zuid gebracht voor deportatie met de trein. De samenstelling van de trein bestaat uit tientallen veewagens. Het spoorwegpersoneel is niet van plan mee te werken.***

De Belgische spoorwegen wordt dan wel gecontroleerd door de Duitse bezetter, het Belgisch spoorwegpersoneel heeft gedurende de bezetting een palmares van sabotage en verzetsdaden op haar naam mogen schrijven. Ook deze deportatie zal verhinderd worden.

De veewagens en een beweging van geagiteerde Duitse soldaten doen het ergste vermoeden wat later bevestigd wordt bij aankomst van de gevangenen. Het stationspersoneel treedt in actie. De voorziene locomotieven voor dergelijk vervoer worden zo ver mogelijk weggestuurd of gesaboteerd. Ook de wissels worden alvast onklaar gemaakt. Intern spoorwerk levert de reisweg op: bestemming Duitsland via Mechelen, Essen en Nederland. Het verzet op de reisweg wordt ingelicht. Iedereen hoopt bovendien op een tijdige bevrijding van de hoofdstad door de geallieerden.

De Duitse zoektocht naar een locomotief resulteert tenslotte tot het opdraven van de Atlantic type 12.002, het paradepaardje van de Belgische spoorwegen, een zeer futuristisch model van Belgische makelij. De Atlantic is echter vooral geschikt voor snelle en lichte treinen, niet voor zware transporten over een hellende reisweg. Het onderhoudspersoneel zorgt ervoor dat ook bij de 12.002 mechanische defecten zullen opduiken: de zandstrooiers worden onklaar gemaakt.

De Duitsers vorderen een machinist en een stoker op. Twee reeds aanwezige machinisten veinzen – met veel overtuiging – ziek te zijn. Een derde machinist begint zijn dagtaak en wordt bij het betreden van de depot onmiddellijk aangeduid. Louis Verheggen is zijn naam. De stoker van dienst is Léon Pochet. Louis zal later zeggen, “deze trein haalt nooit de grens!”.

**Lees verder pagina 8**



## KAZERNE DOSSIN: TRANSPORTEN

In 2017 was het exact 75 jaar geleden dat de eerste deportatietreinen vertrokken naar Auschwitz-Birkenau vanuit Kazerne Dossin.

Op volgende pagina herdenken we deze transporten en haar slachtoffers: <https://www.kazernedossin.eu/NL/Overzicht-Transporten>



Bij het verlaten van Vorst naar Brussel-Zuid merkt Louis op dat de seingever de locomotief bewust op een verkeerd spoor trekt. Louis doet alsof zijn neus bloedt. Aangekomen op een dood spoor in Ruisbroek speelt hij mee in een discussie met de onderstationschef. De begeleidende Duitse bewakers staan erbij en kijken ernaar. De locomotief moet terugkeren naar Vorst en Brussel-Zuid. Er wordt bijkomende vertraging gemaakt door verschillende rangeringen en het aankoppelen van een Flak-wagen die uitgerust is met luchtafweerkkanonnen en volautomatische machinegeweren.

In Brussel-Zuid vertrekt het konvooi pas tegen kwart voor zes 's avonds, met ruim 8u vertraging, om pas iets over halfacht toe te komen in Schaarbeek. Onderweg doen Louis en Léon er alles aan om zoveel mogelijk stoom te verliezen. Ze hebben immers geen extra water bijgetankt. Louis bestuurt de locomotief als een bleu en beperkt de snelheid onder het mom de lijn niet te kennen.

Vlak voor Vilvoorde neemt Louis een gesloten sein waar. De seingeveren spelen de vertragingsprocedure mee. Onder bedreiging van de Duitse soldaten die een en ander niet meer normaal vinden, moet hij het sein voorbijrijden.

Het konvooi komt tegen 23u aan in Mechelen. Ook hier is het inritsein gesloten. De Duitsers stellen vast dat het negeren ervan zou lijden tot een ontsporing. Na ellenlange communicatie kan de trein het station binnenrijden, echter op een bezet spoor waardoor de reis niet onmiddellijk kan voortgezet worden. Louis en Léon wisten bovendien dat er in Mechelen géén water kon bijgetankt worden, een reden te meer om water te vragen! De enige manier om water te

bekomen, is een tankbeurt in Muizen. Een zoveelste omweg. In Muizen wordt het konvooi beschoten door verzetsleden waardoor een Duitse officier het personeel opdraagt om terug naar Mechelen te rijden. Dan gebeurt hetgeen verwacht werd. De zware last brengt de drijfwielen van de type 12 aan het slippen. Om dat te verhelpen moeten de zandstrooiers in werking gesteld worden die echter gesaboteerd zijn. De machinist moet zijn trein in nood verklaren.

Een locomotief Pacific type 1 wordt opgevorderd om de type 12 en het konvooi te slepen. De Pacific moet echter uit Antwerpen komen. De Duitsers beslissen om via Schaarbeek en Leuven naar de grens te rijden. In Mechelen moet er een nieuwe rangeerbeweging uitgevoerd worden om de Flak-wagen achteraan te koppelen. Na het wegbrengen van de Flak-wagen op een uitwijkspoor en het opnieuw koppelen met de rest van het konvooi, beslist het personeel om met grote snelheid er vandoor te rijden naar Brussel. De verbouwde soldaten blijven achter met hun Flak-wagen.

De trein komt rond tien uur de dag nadien toe in Klein Eiland. Ondertussen had het Brusselse verzet reeds de overhand en werd de Duitse opperbevelhebber via diplomatieke wegen verplicht om de vrijlating van de gevangenen op te dragen aan de bewakers. Voor valavond trekt de Brigade Piron Brussel binnen.

Een heroïsche spoorweglegende is geboren.

### Het Klappertje

(Bron en surftip: <http://rixke.tassignon.be>)

## VOOR ONS COLLECTIEF SPOORWEGGEHEUGEN!

De 'Atlantic' 12004 die je kan bewonderen in TrainWorld ontsnapte aan het schrootkerkhof en is uniek in de wereld. Deze schoonheid werd in 1939 gebouwd door Cockerill. De

12004 deed Brussel - Oostende in een recordtijd van 57 minuten! De 'snelste stoomtrein ter wereld' reed 120 km/ en haalde bij testritten met gemak 165 km/u. De laatste rit van de locomotief 12.004 was Brussel-Lille in 1962.



## WERKGROEP I-TMS

# WERKOMSTANDIGHEDEN IN HET SEINHUIS KUNNEN BETER!

*Op 15 december heeft ACOD een nationale werkgroep I-TMS bijeengeroepen. Bijna alle seinhuizen van het land waren vertegenwoordigd. De groep heeft het overleg met de directie I-TMS geëvalueerd. Hier volgt een bondig verslag. Voor een uitgebreid verslag, raadpleeg uw gewestelijke secretaris.*

De **toekomst van de operatoren en seingevers**, die het examen verkeersleider niv.3 niet hebben afgelegd moet verzekerd worden door onder andere posten van Traffic Assistent in te voeren.

De **zones zijn slecht verdeeld en veel te groot**, de beurtrollen worden niet duidelijk bepaald en de invoering ervan gaat gepaard met afschaffing van posten.

Hoe wordt het **aantal Traffic Controllers en Safety Controllers** bepaald? De informatieketen zorgt voor problemen (wie praat met wie?). Wie doet de reglementering?

De **invoering van het nieuwe reglement 741.1** is problematisch verlopen en zijn moeilijk beheersbaar voor de collega's van I-TMS en I-AM. We vragen dat in alle area's simulators worden geïnstalleerd met beeldweergave van de seinhuizen. Een vereenvoudiging van de reglementering dringt zich op!

De **ergonomische problemen** blijven bestaan: niet aangepast meubilair, te veel omgevingslawaai, een kakofonie van schermen en toetsenborden, telefoontoestellen... Wanneer headsets?

De schoonmaak is uitbesteed en Infrabel opteert blijkbaar voor de goedkoopste contracten. De schoonmakers beschikken over te weinig tijd om goed te poetsen.

Het **personeelstekort, de vereiste polyvalentie en een te grote werklast** (het kennen van te veel verschillende werkposten, te uitgebreide werkzones,...) blijven een oud zeer. Quid vlinderdiensten?

Het beheer van de **diensttabel** blijft op verschillende plaatsen problematisch (te veel last minute aanpassingen). Op meerdere plaatsen wordt er gevraagd om de omvang van de prestaties uit te breiden voor dienstnoodwendigheden.

Gaan we naar 5 seinhuizen om vervolgens met 1 te eindigen? Door de **concentratie van de seinhuizen** moeten de personeelsleden met de wagen naar het werk komen. Quid mobiliteitsbudget? Ook andere beroepscategorieën worden hier meer en meer mee geconfronteerd.

## Besluit

Op de **volgende overlegontmoetingen** met de directie kaarten we deze punten (opnieuw) aan. We vragen om bijkomende initiatieven om de communicatie met de personeelsleden te verbeteren (bottom-top). In het verleden hebben we onder andere **volgende resultaten** bekomen:

- aanwervingen
- de operatoren, die geslaagd zijn in het examen verkeersleider niv.3, snel worden ingeschakeld
- voor verkeersleiders niv.3 overgangsexamens worden georganiseerd
- de verkeersleiders niv.3 sneller kunnen toetreden tot de graad verkeersleider niv.2

Op het Comité PBW Infrabel hebben we een bespreking over de **risicoanalyse m.b.t de concentratie van de seinhuizen**, de nieuwe beurtrollen, enz. ... doorgedrukt (onder andere analyse van de arbeidsvoorwaarden, stress,...)

Op lokaal vlak hebben we afgevaardigden die van nabij alles opvolgen wat te maken heeft met uw arbeidsvoorwaarden. Aarzel niet om met hen contact op te nemen of als u deel wenst uit te maken van onze **militantenploeg**!

## NACHTARBEID

Op de werkgroep werd een uiteenzetting gegeven over de gevolgen van nachtarbeid: slaapstoornissen, spijsverteringsproblemen, stressgevoeligheid, depressieverhogend,... De comités PBW dienen dit van nabij op te volgen. Er moet voldoende rust voorzien worden na zeven opeenvolgende prestaties nachtdienst. We vragen een onderzoek naar de impact van nachtarbeid bij de personeelsleden. Dit geldt niet alleen voor I-TMS, ook een resem andere beroepscategorieën zijn betrokken partij!



## eATTEST VERSTREKTE HULP HUISARTS

Door de in productiestelling van het project eAttest wordt het begin 2018 voor huisartsen mogelijk om getuigschriften voor verstrekte hulp elektronisch door te sturen naar de verzekeringsinstellingen.

In januari liep er een pilootproject waarbij er over gans het land slechts een 100-tal huisartsen betrokken waren. Vanaf februari zullen er geleidelijk aan meer en meer huisartsen overschakelen naar de nieuwe manier van werken.

Meer info via je GGC waar je van afhangt.

Resultaat werkgroep Paritaire Commissie

## WERKVERDELING B-TC DEELTIJDSE ARBEID

*Op vraag van ACOD Spoor is op 18 januari een werkgroep van de nationale paritaire (sub)commissie bijeengekomen over de organisatie van de deeltijdse arbeid.*

Tijdens deze vergadering hebben we - in het raam van de toepassing van de 4/5-werktijd - bekomen dat de prestaties van de personeelsleden van de productie in de werkplaatsen B-TC worden verrekend in 4 x 8, met toekenning van 10,5 compensatiedagen per jaar.

Bovendien zal de bijzondere toestand van de centrale werkplaatsen van Mechelen en Salzannes op regionaal niveau (werkgroep onder de Gewestelijke Paritaire Commissie) geanalyseerd worden om de beste werkorganisatie te kunnen bepalen, rekening houdend met de doelstellingen van de productie en de vragen van de personeelsleden.

Tot slot hebben we gevraagd dat al het ondersteunende personeel van productie B-TC (administratief, tekenbureau,...) onderworpen kan worden aan de reglementen betreffende de toepassing van een vorm van variabele uurregeling.

**Besluit: ACOD Spoor heeft dit dossier onmiddellijk op de Nationale Paritaire (Sub)Commissie gebracht met de eis om een werkgroep op te richten en een overeenkomst te bekomen.**  
We volgen dit verder op.

### Werkverdeling B-TC

## WAT ER VOORAF GEGAAN IS

Op de Nationale Paritaire Sub Commissie van 6 december 2017 heeft HR Rail een document voorgelegd over de aanpassing van de bepalingen betreffende de loopbaanonderbreking en de vrijwillige deeltijdse stelsels.

De directies hebben vervolgens eenzijdig de werkverdeling bepaald volgens een prestatiestelsel van 7u36 of 8u00 (met toekenning van 10,5 dagen compensatieverlof per jaar).

ACOD Spoor vecht aan dat het personeelslid geen keuze heeft en een welbepaald stelsel wordt opgelegd. Dit is bijvoorbeeld het geval voor het personeel in de werkplaatsen aan wie het stelsel 4 x 7,36u wordt opgedrongen.



# WIST JE DAT?

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

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

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

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

Daar zijn we fier op!

## COLOFON

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

Facebook: ACOD SPOOR

Twitter: @acodspoor

Telefoon Nationaal secretariaat: 02/508.59.18

Email Nationaal secretariaat: [secretariaat@acod-spoor.be](mailto:secretariaat@acod-spoor.be)

Email Redactie "De Klapper": [deklapper@acod-spoor.be](mailto:deklapper@acod-spoor.be)

## NATIONALE SECRETARISSEN

LUDO SEMPELS - VOORZITTER ACOD SPOOR

[ludo.sempels@hr-rail.be](mailto:ludo.sempels@hr-rail.be)

LUGIL VERSCHAETE - NATIONAAL SECRETARIS

[lugil.verschaete@hr-rail.be](mailto:lugil.verschaete@hr-rail.be)

JOZEF CNUDE - NATIONAAL SECRETARIS

[jozef.cnudde@hr-rail.be](mailto:jozef.cnudde@hr-rail.be)

GUNTHER BLAUWENS - NATIONAAL SECRETARIS

[gunther.blauwens@hr-rail.be](mailto:gunther.blauwens@hr-rail.be)

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

LUDO SEMPELS - FONTAINASPLEIN 9-11 - 1000 BRUSSEL

## GEWESTELIJKE SECRETARISSEN

ANTWERPEN: [marc.bogaert@hr-rail.be](mailto:marc.bogaert@hr-rail.be)

03/213.69.55 - Ommeganckstraat 47-49, 2018 ANTWERPEN

Propagandasecretaris: [joseph.grieten@hr-rail.be](mailto:joseph.grieten@hr-rail.be)

BRUSSEL: [brecht.vandermeiren@hr-rail.be](mailto:brecht.vandermeiren@hr-rail.be)

02/226.13.67 - Congresstraat 17-19, 1000 BRUSSEL

Propagandasecretaris: [dirk.plas@hr-rail.be](mailto:dirk.plas@hr-rail.be)

LEUVEN: [rene.smets@hr-rail.be](mailto:rene.smets@hr-rail.be)

016/22.31.28 - Maria Theresiastraat 121, 3000 LEUVEN

LIMBURG: [stefan.jolijn@hr-rail.be](mailto:stefan.jolijn@hr-rail.be)

011/30.09.81 - Koningin Astridlaan 45, 3500 HASSELT

MECHELEN: [joseph.grieten@hr-rail.be](mailto:joseph.grieten@hr-rail.be) / [rene.smets@hr-rail.be](mailto:rene.smets@hr-rail.be)

015/41.07.00 - Stationsstraat 50, 2500 MECHELEN

OOST-VLAANDEREN: [franky.heyerick@hr-rail.be](mailto:franky.heyerick@hr-rail.be)

09/269.93.48 - Bagattenstraat 158-160, 9000 GENT

Propagandasecretaris: [tony.fonteyne@hr-rail.be](mailto:tony.fonteyne@hr-rail.be)

WEST-VLAANDEREN: [marc.stals@hr-rail.be](mailto:marc.stals@hr-rail.be)

051/20.72.68 - St. Amandsstraat 112, 8800 ROESELARE

Propagandasecretaris: [marc.berghe@hr-rail.be](mailto:marc.berghe@hr-rail.be)



# KLAPPER CARTOON



**ACOD SPOOR STAAT NIET AAN  
DE ZIJLIJN EN STRIJDT VOOR  
ALLE  
BEROEPSCATEGORIEËN!**