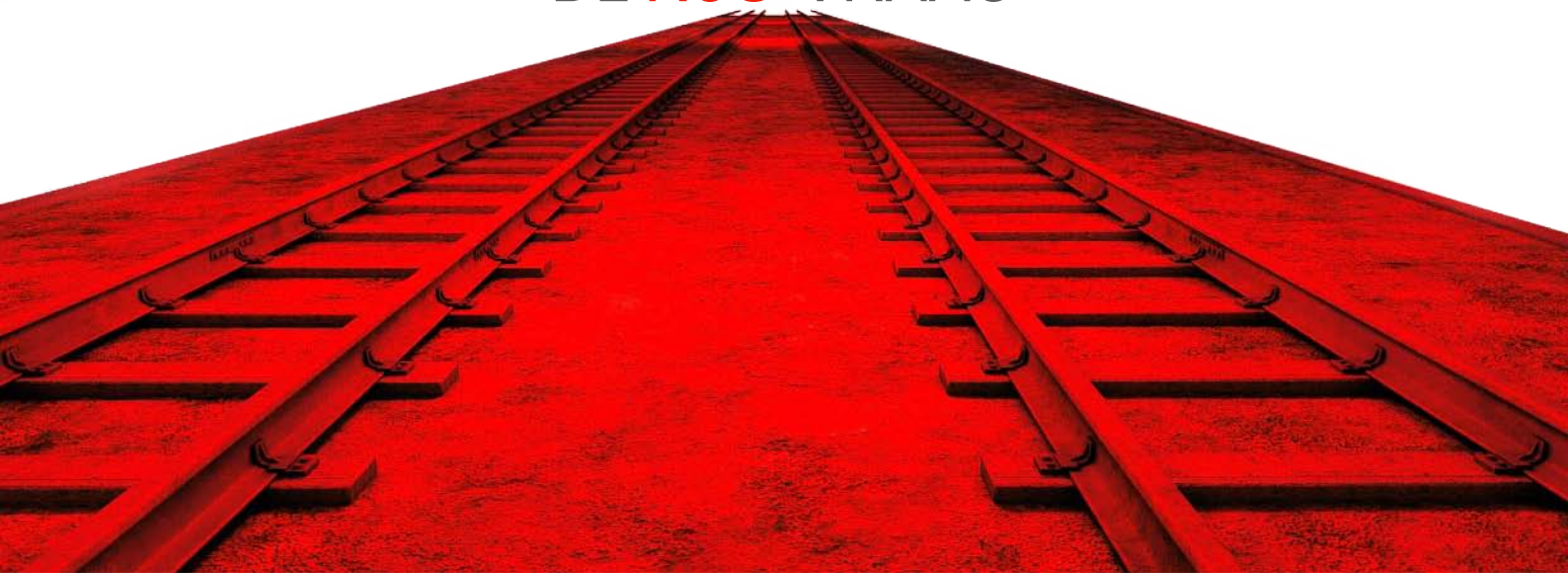


DE KLAPPER



FAMILIEDAG ACOD SPOOR
AGRESSIE VERDIENT EEN ROOD SEIN
VERTREKPROCEDURE
WERKOMSTANDIGHEDEN SEINHUIS
WOORDZOEKER
WELZIJSBEVRAGING
SOLO SLIM
DE KUS-VRAAG



ACOD Sector Spoor nodigt alle leden en hun gezin uit om deel te nemen aan de familiedag in Bokrijk. Iedereen welkom van 9u30 tot 20u.



Familiedag

BOKRIJK, 26 MEI 2018

's Middags voorzien we een lekker lunchpakket en 's avonds schuif je mee aan onze gastentafel voor een pico bello barbecue.

Kom samen met ACOD Sector Spoor het **Openluchtmuseum van Bokrijk** ontdekken. In de 120 historische gebouwen loop je door het leven zoals het was in 1913. In het Sixties museum keer je terug in de

tijd waarin de pechstrook van de autostrade diende om te picknicken, de zondagsmissen overbevolkt waren en drugs alleen bestonden in Amerika... In Bokrijk komt de geschiedenis weer helemaal tot leven!



Schrijf je snel in via secretariaat-spoor@acod.be voor 30 april 2018, met vermelding van:

- naam en voornaam
- je identificatienummer
- aantal volwassen personen
- aantal kinderen onder twaalf jaar
- kom je per trein of met eigen vervoer

Dossier **herwaardering** treinbesturing

Het paritair overleg is reeds enige tijd aan de gang en is dra in een finale besluitvorming. Gezien het belang van dit dossier, niet alleen voor de treinbestuurders, maar ook voor de rest van het spoorwegpersoneel, gaan we niet over één nacht ijs.

We hebben de heer Windmolders, General Manager, uitgenodigd om dinsdag 27 maart aan een vertegenwoordiging van onze treinbestuurders een stand van zaken te geven rond dit dossier. We bevragen onze treinbestuurders naar hun mening over de gedane voorstellen en eisen van de directie Transport vooraleer we een standpunt overmaken aan de directie.

U kunt zich steeds wenden tot onze gewestelijke secretarissen en propagandasecretarissen voor meer info of deelname aan de vergadering (zie pagina 11).

Bijzondere **toelage** toegekend voor een **periode van grote koude**

Op 27 en 28 februari 2018 zijn de temperaturen onder -7 °C gedaald. Daarom zal de bijzondere toelage voor een periode van grote koude toegekend worden aan de medewerkers die bij de uitvoering van hun werk blootgesteld werden aan deze temperaturen. Dit in toepassing van 136 H-HR/2010. Vraag uw onmiddellijke chef of onze militanten voor meer info.

Deze toelage wordt toegekend aan: de medewerkers die gedurende minstens een uur per dag buiten werken, de medewerkers die in grote, onverwarmde hallen werken

(vb. de werkplaatsen), het treinpersoneel.

ACOD SPOOR steunt **Franse strijd** voor openbare diensten. ACOD Spoor kent geen **(taal)grenzen!**

Donderdag 22 maart zijn we met een mooie delegatie naar Parijs getrokken om onze Franse collega's te ondersteunen in hun actie tegen het 'hervormingsbeleid' -lees: privatisering, personeels-inkrimping, slechtere werkomstandigheden,... - van de regering Macron.

Franse spoorwegmannen en -vrouwen, metro-personeel, luchtverkeersleiders, onderwijs- en ziekenhuispersoneel voerden die dag een eerste gezamenlijke actiedag tegen dit beleid en eisen ook meer koopkracht!

We danken onze militanten en sympathisanten die in hun vrije tijd mee zijn gegaan om deze sociale strijd te ondersteunen!



“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.



KLAPT'EM

De pensioenuitgaven zijn met 440 miljoen ontspoort. Dit blijkt uit de begrotingscontrole van de regering.

Een reden is dat het gemiddelde pensioenbedrag toeneemt omdat de mensen langer (moeten) werken.

De regering had deze impact niet verwacht en moet nu besparen in andere sectoren. De sociale zekerheid is bijgevolg vogelvrij verklaard. Dit is geen grap. Echt niet.

SPOORWEGSOLIDARITEIT

Op 22 maart herdenken we de slachtoffers van de terroristische aanslag in Brussel en op de Luchthaven. We wensen ook het spoorwegpersoneel en de hulpdiensten die geconfronteerd werden met de aanslag en slachtoffers geholpen hebben, een ferme schouderklop te geven als steun.

Personeel in contact met publiek Agressie verdient een rood sein

Er hebben zich de voorbije weken opnieuw enkele frappante agressiefeiten voorgedaan. De maand maart is trouwens elk jaar een triestige topmaand wat betreft het aantal agressiefeiten. Net als de maand september trouwens. Dit terzijde.

De cijfers van 2017 werden bekend gemaakt op de paritaire werkgroep anti-agressie. Het aantal gevallen van agressie tegenover personeelsleden van NMBS is het afgelopen jaar gestegen met 11 procent. Het waren er 1.165, tegenover 1.051 in 2016. NMBS wil in 2018 het aantal arbeidsongevallen, waar agressie een belangrijke oorzaak van is, met 10 procent laten dalen. Dat heeft het spoorbedrijf meermaals verkondigd op verschillende paritaire overlegmomenten.

In de overgrote meerderheid van de incidenten zijn het de treinbegeleiders die te maken krijgen met agressie. De belangrijkste oorzaken daarvan zijn discussies om vervoersbewijzen en treinreizigers die de huidige vertrekprocedure niet naleven.

ACOD Spoor herhaalt de noodzaak om a) de vertrekprocedure dringend agressievrij te maken en b) commerciële producten te vereenvoudigen en bovenal de invulpassen uit de wereld te helpen. Gezien we als vakbond vaak de resultaten van een resem benchmarkings moeten aanhoren wanneer het gaat om flexibilisering en het reorganiseren van personeelsstructuren en werkzaamheden, zou een onderzoek in het buitenland ook aantonen dat we het enig Europees land zijn met invulpassen.

De NMBS kondigt een digitalisering aan van de invulpassen maar wenst blijkbaar de invulpassen ook nog te behouden. We hebben op de paritaire werkgroep ons standpunt duidelijk gemaakt: de invulpassen moeten eruit.

Maar het moet gezegd, de NMBS gaat verschillende syndicale voorstellen eindelijk uitvoeren.

Zo zal de verkoop en het gebruik van een aantal vervoersbewijzen dit jaar nog worden aangepast. En vanaf 10 juni voert NMBS een nieuwe vertrekprocedure in, waarbij de treinbegeleider meteen na het vertreksignaal alle deuren zal sluiten. In de huidige procedure blijft na het vertreksignaal nog één deur open, en dat tot de trein in beweging komt. Dat de reiziger op dat moment niet meer mag instappen, zorgt voor heel wat frustratie, wat kan leiden tot agressie tegenover de treinbegeleider.

Daarnaast zullen de veiligheidsagenten van Securail op een aantal gevoelige trajecten extra preventief patrouilleren en wordt er nauwgezet samengewerkt met de ordediensten. NMBS blijft ook inzetten op de opleiding van het personeel om potentiële conflictsituaties te herkennen en te vermijden.

Wat betreft de verschillende types van agressie willen we toch aanstippen dat verbale agressie niet mag onderschat worden. De mentale weerslag kan iemand tekenen voor een lange tijd, niet alleen in de werkomgeving, maar ook thuis naar partner en kinderen toe. We staan daar niet steeds bij stil. Het lijkt wel of verbale agressie een 'part of the job' is. Dat mogen we nu juist nooit toelaten.

Als vakbond blijven we constructief meedenken over verschillende preventieve maatregelen.

Een voorstel is bijvoorbeeld het opleiden van spoorwegpersoneel tot ambassadeurs die scholen bezoeken en jongeren confronteren met de gevolgen van agressie. Ze geven spreekbeurten met audiovisuele begeleiding. In Nederland wordt dit reeds enkele jaren toegepast (luisteris.com). Niet alleen agressie, maar ook spoorlopen wordt in de klas besproken. Dat sommige jongeren later bij de spoorwegen solliciteren, is bovendien mooi meegenomen. Ons voorstel is bijgevolg een investering op korte én lange termijn.

Naast preventie moet er ook een repressieve aanpak zijn. De Belgische spoorwegen moeten als werkgever elke agressiedaad naar het personeel toe juridisch vervolgen. Bepaalde buitenlandse spoorwegbedrijven doen dit consequent en maken de boodschap publiek dat elke agressiedaad gerechtelijke gevolgen heeft.

Als er een bataljon advocaten kan ingeschakeld worden tegen een stakingsactie, dan kan dit ook tegen een dader van agressie op een personeelslid.

De Paritaire werkgroep anti-agressie. Wat is dat?

De paritaire werkgroep anti-agressie is een overlegorgaan tussen de EO en NMBS.

De verschillende actoren binnen NMBS (securail, treinbegeleiding, loketpersoneel, stationspersoneel, ...) bespreken samen met de EO de toestand op het terrein, de stand van zaken wat betreft de operationele afspraken met externe ondersteunende diensten (spoorwegpolitie, lokale en federale politie, lokale overheden,...) en volgen het "masterplan anti-agressie" op.

Agressie grensverkeer Kortrijk - Lille Flandres. ACOD Spoor treedt op!

Op 21 februari 2018 heeft een delegatie van directie Treinbegeleiding en Securail enkele treinen begeleid op het traject Kortrijk - Lille Flandres.

Gewestelijk secretaris Marc Stals was eveneens aanwezig en was tevreden dat zijn alarmkreet gehoord werd: "Het grensverkeer wordt te vaak geconfronteerd met agressie. We hebben na het

terreinbezoek nog een nabespreking gehouden en werden er acties vastgelegd in samenwerking met de bevoegde diensten van de spoorwegen en politie, alsook met de Franse partners. Er zal om de twee maanden een stand van zaken gehouden worden tussen de directies en de erkende organisaties."

Enkele concrete maatregelen: sensibilisering in naburige scholen, juridische acties en wat te doen op Frans grondgebied, acties van Securail en de Franse SUGE, gerichte inzet TiCo-teams en SNCF-controlepersoneel.

Vertrekprocedure

Vorig jaar 12 september besliste de nieuwe CEO van de NMBS, Sophie Dutordoir, de stopzetting van het project DICE, de dure project-vertrekprocedure. Zet DICE op een voetbaltruitje en je sponsort een voetbalploeg zoals een reeks andere casino's doen in de Jupiler Pro League.

De treinbegeleiders hebben zich nooit met het project DICE verzoend. Het was veel te complex. Een vertrekprocedure moet je immers kunnen uitleggen aan de hand van drie powerpoint-slides:

Slide 1: Intro en verwelkoming.
Slide 2: De vertrekprocedure.
Slide 3: Zijn er nog vragen?

Met de stopzetting van DICE overheerste evenwel opnieuw de vrees dat een nieuwe vertrekprocedure niet voor (over)morgen zou zijn. We hebben onmiddellijk een onderhoud gevraagd met directie Transport. Op 15 september werden we als enige vakbond ontvangen door de directietop.

We hebben de directie herinnerd aan het tragisch ongeval in Dinant (2009!) en de daaruit gekomen belofte om een definitieve oplossing te creëren. We herhaalden de aanhoudende dagelijkse problemen met de vertrekprocedure waarvan elke treinbegeleider kan getuigen.

Onze collega's worden bespuwd, beledigd, bedreigd en fysiek aangevallen omdat ze hun job doen! De grijze zone bij het bedienen van de AVG en het wachten in de laatste openstaande deur tot de trein in beweging komt, zorgt voor een dagelijkse frustratie voor reizigers die niet begrijpen waarom ze niet meer mogen instappen.

De impact van de vertrekprocedure op het aantal agressiegevallen is heel groot. We refereerden aan de doelstelling van de CEO om het aantal arbeidsongevallen te verminderen. Een sluitende vertrekprocedure zou dergelijke doelstelling ongetwijfeld vergemakkelijken en het bruto nationaal geluk van de treinbegeleider verhogen. Een win-win operatie.

We verlieten de vergadering met een belangrijke afspraak: een eenvoudige vertrekprocedure op korte termijn (voor de zomer van 2018) en een structurele opvolging naar een eventuele definitieve nieuwe vertrekprocedure die aan de belangrijkste voorwaarden – eenvoudig, veilig en stipt – zou beantwoorden.

Directie Transport kreeg van het directiecomité de opdracht een nieuwe vertrekprocedure voor te stellen, ééntje die toelaat de grijze zone op te heffen zonder negatieve impact op de stiptheid.

Het projectteam stelt daarom een oplossing op korte termijn voor, midden 2018, zonder technische wijzigingen. Een definitieve oplossing met gebruik van informatica zal vervolgens geïmplementeerd worden midden 2019. Vanaf 10 juni zal de treinbegeleider de laatste deur onmiddellijk mogen sluiten na het bedienen van de AVG, dus voordat de trein in beweging komt. Ondertussen wordt er verder gewerkt aan een definitieve vertrekprocedure waar smartphones aan de pas zullen komen. Het project wordt LINDA genoemd: Location based Intelligent Departure Approach. Het spreekt voor zich dat we dit project ook nu weer van nabij zullen opvolgen.

Op 28 februari werd het nieuws - dat we reeds een tijdje kenden - officieel bericht aan de pers. We vragen iedereen die betrokken is bij de vertrekprocedure (treinbegeleiders, treinbestuurders, stationspersoneel) om onze militanten te informeren over hun ervaringen.

Werkgroep I-TMS**ACOD Spoor bespreekt de werkomstandigheden in het seinhuis met de directie**

Na de nationale werkgroep I-TMS heeft ACOD Spoor verschillende vergaderingen gehad met de directie om de aangehaalde probleempunten te bespreken en aan te pakken. Verschillende thema's werden extra belicht.

Risicoanalyse project NTM (New Traffic Management)

Na onze tussenkomst in het comité PBW werd de organisatie van het "risicobeheer" van het project NTM toegelicht. De risicoanalyse betreft alle veranderingen in de organisatie van de seinhuizen die een aanzienlijke impact hebben op de veiligheid.

Een onafhankelijke instelling zal dit proces bestuderen. Deze risicoanalyse betreft de nieuwe rollen en de ergonomie van de seinhuizen, de concentratie van 10 seinhuizen en het programma ROCS GUI. Concrete maatregelen moeten mogelijke veiligheidsrisico's verminderen.

Er werden 161 maatregelen geïdentificeerd over de nieuwe rollen, de ergonomie en de migratie naar 10 seinhuizen. Er werden tevens 46 maatregelen rond arbeidsvoorwaarden (comfort, schermen, geluid,...), interne communicatie en personeelsondersteuning voorgesteld. Een tweemaandelijks opvolging en aftoetsing met de lokale leidinggevenden van de seinhuizen worden vooropgesteld.

Concreet voorbeeld: I-TMS zal twee studiedagen invoeren voor de seinhuizen waar de nieuwe rollen werden geïmplementeerd. Op onze vraag zullen de resultaten van de opvolging van deze maatregelen in de regionale comités PBW worden besproken.

We betreuren dat er in de analyse onvoldoende rekening wordt gehouden met de uitbreiding van de werkzones en verhoging verantwoordelijkheden. De directie wil op termijn een berekening van de werklast bekomen op basis van de werkzaamheden en personeelsbezetting tijdens de spitsuren.

Vereenvoudiging reglementering

De veranderingen van de reglementering maken geen deel uit van deze risicoanalyse. We betreuren dat de vereenvoudiging van de reglementering op zich laat wachten en dat de aanhoudende aanpassingen enkel per omzendbrieven worden gecommuniceerd.

De directie ontkent dat ze een vereenvoudiging van de reglementering heeft beloofd. Ze voert aan dat ze hierover niet alleen kan beslissen gezien een deel van de reglementering onder I-AM valt. De vereenvoudiging van de reglementering hangt ook af van de technologische evolutie van de middelen om de personeelsleden te beschermen.

Vragen & antwoorden

De gestelde vragen op onze nationale werkgroep werden overgemaakt aan de directie. We geven hier een aantal vragen en antwoorden:

Over de toekomst van de operatoren en de seingevers: in 2022 blijven er 22 seingevers/ operatoren over. Een nieuwe overgangsproef zal worden georganiseerd. De overgrote meerderheid van de betrokken personeelsleden slagen in hun proef. De aanstelling van de betrokken personeelsleden (bericht 196 H-HR 2017) zal voor 1 april 2018 gebeuren.

Over de invoering van de nieuwe rollen: de directie werpt op dat het niet om een besparing gaat maar om een andere werkverdeling.

Over het TMS-programma: er worden regelmatig verbeteringen aangebracht. In elke AREA zijn er contactpersonen die het programma gebruiken (key users) en in verbinding staan met de ICT-dienst. De directie geeft toe dat de module "rechtvaardiging" niet goed werkte, deze werd onlangs verbeterd. Er zijn echter nog steeds problemen met TMS.

Over het personeelsbestand en de reële behoeften: er zijn 1501 VTE nodig en op 1/1/2018 zijn er 1531 VTE. In 2017 waren er 57 aanwervingen. Dit jaar worden er 100 aanwervingen gepland.

Vlinderprestaties en omvang van de prestaties: een studie is gaande in het kader van een globaal ontwerp van arbeidsorganisatie.

Concentratie seinhuizen: de directie verzekert ons dat een concentratie naar 5 seinhuizen heden niet wordt onderzocht.

Over het gebrek aan luisterbereidheid van de lokale hiërarchie: het gaat niet om een probleem van communicatiekanalen maar wel degelijk om een gebrek aan luisterbereidheid vanwege het management. Hier moet aan gewerkt worden!

Een gedetailleerd verslag kunt u steeds bekomen via uw gewestelijke secretaris.

R	E	D	I	E	L	S	R	E	E	K	R	E	V	X	G	W	S	B	S
M	D	V	B	S	I	F	E	H	C	E	G	A	T	C	A	F	F	M	D
H	E	L	O	K	E	T	B	E	D	I	E	N	D	E	H	R	R	Y	X
T	P	B	F	Z	E	D	N	E	I	D	E	B	L	A	A	H	T	N	O
R	A	U	H	O	G	G	Q	R	E	E	H	S	E	E	N	E	G	Q	F
E	N	R	K	Y	K	N	A	C	T	R	Z	W	W	G	D	J	R	S	P
D	N	E	V	C	R	E	L	S	A	E	B	F	C	Q	E	F	U	P	O
I	E	A	A	B	E	C	R	T	O	D	H	X	T	V	L	R	E	K	I
E	E	U	K	O	W	Y	O	G	N	R	S	Z	Q	E	S	E	T	D	N
L	R	C	B	E	U	Y	T	T	T	U	S	A	V	R	A	K	C	R	F
E	D	H	E	K	O	R	A	S	V	U	C	T	E	P	G	R	E	U	O
G	E	E	D	H	H	A	R	A	A	T	H	I	R	L	E	E	P	E	R
E	R	F	I	O	C	N	E	A	N	S	O	N	T	E	N	W	S	M	M
B	H	J	E	U	S	G	P	B	G	E	O	G	A	E	T	K	N	M	A
N	C	U	N	D	N	E	O	G	E	B	N	E	L	G	Z	N	I	A	T
I	L	U	D	E	E	E	H	E	R	N	M	N	E	S	C	A	U	R	I
E	S	A	E	R	G	R	Z	O	Q	I	A	I	R	T	E	B	X	G	C
R	M	N	L	O	A	D	B	L	T	E	K	E	F	E	X	M	M	O	U
T	O	Z	Z	E	W	E	D	P	S	R	E	U	E	R	Z	Z	P	R	S
J	J	J	L	T	K	R	S	Q	K	T	R	R	G	F	Z	F	P	P	C

BANKWERKER
 BOEKHOUDER
 BUREAUCHEF
 DEPANNEERDER
 FACTAGECHEF
 GENEESHEER
 HANDELSAGENT
 INFORMATICUS
 INGENIEUR
 INSPECTEUR
 LOKETBEDIENDE
 ONTHAALBEDIENDE
 ONTVANGER
 OPERATOR
 PLOEGBAAS
 PROGRAMMEUR
 RANGEERDER
 SCHOONMAKER
 TREINBEGELEIDER
 TREINBESTUURDER

VAKBEDIENDE
 VERKEERSLEIDER
 VERPLEEGSTER
 VERTALER
 WAGENSCHOUWER



Woordzoeker Spoorwegberoepen

Satirisch spoorwegcursiefje

Solo slim

Die ochtend in het Infrabel-hoofdkwartier op het Broodthaersplein, recht tegenover het station Brussel-Zuid. De dagelijkse breakfast-meeting - croissants, toast, spek met eieren, opgesmukt met een eetlepel kaviaar en een glaasje appelsap - heeft slechts één agendapunt: Infrabel promoten bij het grote publiek. Na de "Alloo in de nacht" uitzending mag het nog iets meer zijn...

"En als we nu eens die van Pano uitnodigen", vraagt de Senior Communication Manager of "Good News-show" zich peinzend af. "Die maken druk bekeken uitzendingen waarover uitvoerig wordt nagepraat op de sociale media, in de krant, op de markt,..."

De CEO, die door het venster naar de gehaaste pendelaars kijkt, draait zich om, en knikt instemmend: "Major publicity, mooi, dan spreken ze eindelijk eens over mij in de media. Ik heb verdorie meer anciënniteit dan mijn collega. Doén!"

De Senior Communication Manager is in zijn nopjes. Hij had net een geweldig idee voorgesteld en kreeg de lovende goedkeuring van de big chief. "Ik neem onmiddellijk contact op met mijn collega van de NMBS, ze mogen hun klein wagonnetje aan onze meetlocomotief hangen!"

De CEO kijkt in zijn koffie als een telescoop naar een zwart gat. "Doen we niet", zegt hij, "Wij moeten solo slim spelen. Met hen is het altijd iets negatiefs. Vertragingen en slechte communicatie mogen niet met ons geassocieerd worden. Straks gaan die syndicalisten opnieuw hun credo van één spoorwegen opwerpen als oplossing van alle operationele problemen. Dat moeten we vermijden. Stel je eens voor dat intelligente journalisten zouden meegaan met dat eenheidsverhaal. Niet met ons. Solo slim! Begrepen?"

De Senior Communication Manager zet zich kaarsrecht en buigt vervolgens nederig het hoofd. "Mijn verontschuldiging voor mijn ongepaste voorstel, mijnheer de CEO. Ik had een zwak moment. Moeten we die van HR-Rail niet inlichten?"

"HR-Rail??? Echt???". De CEO toont zijn meest norse blik aan zijn persverantwoordelijke die met een guitige blik antwoordt. Een bulderlach doet het gebouw daveren.

"HR-Rail. Dat is een goeie!" De CEO geeft een klap op de rug van zijn persverantwoordelijke die vijf meter verder belandt en verlaat lachend de meeting-room. Een aanhoudende bulderlach sterft uit met de lift die naar het hoogste verdiep stijgt.

Diezelfde ochtend in het NMBS-hoofdkwartier aan de Hallepoort. De NMBS-persman staat samen met zijn CEO aan de koffieautomaat op de gang.

De persman geniet van zijn boterham met choco. Gelukkig had hij deze keer muntstukken voor een koffie. De extra 10 cent voor meer koffiebonen krijgt hij van zijn CEO die naast hem staat met een boterham belegd met een plakje van de betere Italiaanse kaas. De CEO tracht met haar traktatie van een stevige koffie haar waardering te tonen. Persman bij de NMBS is per definitie een zwaar beroep. Wat een geluk dat de socialistische syndicalisten het opnemen voor de zware beroepen, denkt ze.

"Wat een week was het toch weer! Vertrekprocedure van 11 miljoen euro, ticketsysteem van 30 miljoen euro, slechte stiptheidscijfers, vervelende parlementaire vragen,... Pff, wat kan er nog meer gebeuren?" vraagt de CEO zich af.

De persman leest de gedachten van zijn CEO. "Inderdaad, wat kan er nog meer mis gaan? Een uitzending van Pano misschien?"

De CEO kijkt naar haar dierbare collega. Ze proesten het samen van het lachen uit. Een uitwisseling van kaas en choco wordt begeleid met koffiegemors. Beiden kunnen het niet houden van het lachen en houden elkaar recht.

"Dat zou het zijn. Die onderzoeksjournalisten van Pano uitnodigen. Die mannen doen niets anders dan dingen aan de kaak stellen. Ik hou van je humor, mijn beste persman." De CEO geeft haar collega een schouderklopje en zegt moederlijk "ik ben blij dat je in mijn team zit!"

Die woensdagavond 21 februari 2018. TV Eén. Pano-reportage: Het spoort niet.

Het klappertje

Ken Uw Spoorweggeschiedenis DE KUS-VRAAG!

Hoeveel dagen gelegenheidsverlof krijg je wanneer je als personeelslid in het huwelijk treedt?

- a) 3 werkdagen, te kiezen tijdens de week waarin de gebeurtenis plaatsvindt of tijdens de daaropvolgende week
- b) 4 werkdagen, te kiezen tijdens de week waarin de gebeurtenis plaatsvindt of tijdens de daaropvolgende week
- c) 4 werkdagen, te kiezen tijdens de week waarin de gebeurtenis plaatsvindt of tijdens de voorgaande week

Stuur je antwoord op volgend adres "kus@acod-spoor.be" met als onderwerp van je mail: KUS-antwoord. Ten laatste voor 15 april 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!



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

De vorige vraag luidde als volgt:

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

Het juiste antwoord is a) 1435 mm!

En de **winnaar** is?

Onze secretariaatsmedewerkster werd geconfronteerd met een mail-tsunami van positieve antwoorden! Slechts één antwoord was verkeerd.

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

Een onschuldige hand trok collega Geert De Smet (medewerker Lineas) uit als winnaar.

Gefeliciteerd!

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 aanklaarten 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-spoor@acod.be

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

NATIONALE SECRETARISSEN

LUDO SEMPELS - VOORZITTER ACOD SPOOR

ludo.sempels@hr-rail.be

LUGIL VERSCHAETE - NATIONAAL SECRETARIS

lugil.verschaete@hr-rail.be

JOZEF CNUDE - NATIONAAL SECRETARIS

jozef.cnudde@hr-rail.be

GUNTHER BLAUWENS - NATIONAAL SECRETARIS

gunther.blauwens@hr-rail.be

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

LUDO SEMPELS - FONTAINASPLEIN 9-11 - 1000 BRUSSEL

GEWESTELIJKE SECRETARISSEN

ANTWERPEN: marc.bogaert@hr-rail.be

03/213.69.55 - Ommeganckstraat 47-49, 2018 ANTWERPEN

Propagandasecretaris: joseph.grieten@hr-rail.be

BRUSSEL: brecht.vandermeiren@hr-rail.be

02/226.13.67 - Congresstraat 17-19, 1000 BRUSSEL

Propagandasecretaris: dirk.plas@hr-rail.be

LEUVEN: rene.smets@hr-rail.be

016/22.31.28 - Maria Theresiastraat 121, 3000 LEUVEN

LIMBURG: stefan.jolijn@hr-rail.be

011/30.09.81 - Koningin Astridlaan 45, 3500 HASSELT

MECHELEN: joseph.grieten@hr-rail.be / rene.smets@hr-rail.be

015/41.07.00 - Stationsstraat 50, 2500 MECHELEN

OOST-VLAANDEREN: franky.heyerick@hr-rail.be

09/269.93.48 - Bagattenstraat 158-160, 9000 GENT

Propagandasecretaris: tony.fonteyne@hr-rail.be

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

051/20.72.68 - St. Amandsstraat 112, 8800 ROESELARE

Propagandasecretaris: marc.berghe@hr-rail.be

FOTO KLAPPER



#27FEB VAKBONDSCONCENTRATIE IN BRUGGE
VOOR RECHTVAARDIGE PENSIOENEN EN
WAARDERING ZWARE BEROEPEN