

ACOD-UPDATE

Eerste dag van de maand september en de nieuwe start van het schooljaar. De beslissing valt wie de NMBS zal leiden vanaf 1 januari 2014.



Een transparant bedrijf in functie voor de reiziger, garantie voor de werknemers.

De timing is eveneens zeer vreemd te noemen.

De overgangsmanger begint zijn taak op 1 oktober, de CEO van de NMBS - Operator begint half november. Wat betekent dat de overgangsmanger de kaarten gaat schudden welke de uiteindelijke uitvoerende CEO zal krijgen.

Op 20 september haakt de eerst

genoemde af om persoonlijke redenen en er duikt een derde naam op, weer iemand die zich geen kandidaat stelde.

Wederom verbazing troef! Met de ervaring en kennis van de huidige en blijvende CEO van Infrabel zal zeer goed moeten gepokerd worden om niet "gerold" te worden door een oude rot in het vak.

Nog één vraagstuk? De dienst HR-Rail, wie wordt hier directeur-generaal? Na het voorgaande kan er ons nu niets meer verbazen. Toch willen we erop wijzen dat we houden aan de afspraken die reeds gemaakt zijn, zijnde de garantie op de statutaire tewerkstelling.

Onze bezorgdheid gaat dan ook vooral naar de onduidelijkheid van de toestand binnen B-Logistics. Een dossier die zijn gevolgen heeft op de andere statutaire tewerkstelling.

Vooreerst zijn er de activiteiten in de havens, trafiek daalt en de tewerkstelling binnen B-Logistics daalt. De dienst freightservice staat op de helling. Geen vervoer betekent ook geen werk voor onze wagenwerkplaatsen.

Er hangt een verkoop in de lucht, ondanks de

Ondanks de aangekondigde transparantie, de evaluatie van de resultaten van de huidige verantwoordelijken, het "assessment" door een gespecialiseerd selectiebureau wordt op deze eerste dag een nieuwe naam vermeld voor het leiden van de NMBS.

Verbazing troef, gezien de naam niet op de shortlist stond. Een nieuwe naam met een lange CV, en een mening t.o.v. onze organisatie die een rel veroorzaakte die in de pers breed werd uitgesmeerd.

Eind van de eerste schoolweek viel een tweede naam uit de bus. De naam van de overgangsmanger. Terug verbazing troef, opnieuw een naam die niet op de shortlist stond.

Tweemaal totaal verrast? Zeker als je vorig jaar de doelstelling van de vorige voogdijminister aanhoorde: het bedrijf zo vlug mogelijk op het goede spoor zetten, vertragingen oplossen, een leefbare NMBS - Operator waarbij de verdeling van de huidige schuld van de NMBS - groep een belangrijke factor is.



eerdere belofte dat er geen denken was aan verkoop. De statutairen die voor B-Logistics kozen worden stilletjes teruggestuurd.

Vandaag voelt men in de wagenwerkplaatsen reeds de daling van de te herstellen wagens. Er worden contracten voor herstellingen afgesloten met buitenlandse bedrijven. Deze werken voor 1/3^{de} van de kostprijs ten overstaan van de kostprijs in onze werkplaatsen. Dit ondanks de conventie in het statuut dat de tewerkstelling binnen de groep

gehouden wordt. Was dit dan niet de bedoeling van de oprichting van B-Logistics?

houden en aan “goedkopere” werkkrachten aan te leren.

Nu is er de nieuwe uitdaging. Vandaag worden de teksten neergeschreven hoe HR-Rail dient te werken, welke bevoegdheden HR-Rail zal hebben, de overlegprocedures, de invulling van de twee bedrijven.

De mobiliteit van het personeel is in deze eveneens een belangrijk gegeven, de promotiekansen, de doorstroming en kennisoverdracht.

Ondertussen werden we geconfronteerd met voorstellen voor centralisatie van het administratief personeel. Dit terwijl de onderhandeling over de werking van HR-Rail nog aan de gang is. Ondertussen zijn de beslissingen genomen op politiek niveau hoe de NMBS zal gestructureerd worden en wie ze zal leiden.



Er was in de onderhandeling steeds benadrukt dat dit geen tweede ABX zou worden, doch veel woorden maar de praktijk was anders.

Mooie beloften werden gedaan voor wie de uitdaging aandurfde. Maar dit was nodig om de knowhow van deze mensen binnen het bedrijf te

De patstelling

In de voorbije 4 jaar zijn er vele vergaderingen geweest, maar zonder resultaat.

Hierin kennen we o.a. het dossier van de seinhuisen, ook hier werden mooie beloften gesuggereerd



tijdens de roadshows van Infrabel, tot op heden met weinig resultaat.

Enkele voorstellen, maar lang niet in de lijn van de gesuggereerde bedragen.

Ondertussen komt het addertje van onder het gras. In de wandelgangen gonst het nu, dat de competenties van het huidig personeel ondermaats zijn. M.a.w. andere hogere geschoolde werknemers moeten worden aangeworven, dan klopt het plaatje dat is voorgesteld.

Bij de spoorleggers is er de nood om de loopbanen en



competenties van deze mensen naar waarde te schatten. De drieledige structuur heeft een grotere verantwoordelijkheid bij deze mensen gelegd. De kwalificatie ligt hoger. Hier is er zowel een begeleidende vraag voor de invulling van hun job, als een financiële vraag.

Het treinbegeleidingspersoneel kampt met agressie. Kader en contingenten worden vastgelegd, maar ondermaats om de vertrekkende treinbegeleiders op te vangen en de nodige bijstand te verlenen bij de begeleiding van de treinen die bediend worden op de risicolijnen.

Het dossier treinbestuurders en de dalende trafiek in de

goederen, de invulling van hun job en de steeds stijgende druk van de private operatoren. Een dossier dat de NMBS - groep overstijgt, maar de nodige aandacht vraagt zowel in België als in het buitenland. Hiervoor vragen we de nodige aandacht binnen de Europese Transportfederatie waar ACOD deel vanuit maakt.

De gevolgen van het 4^{de} spoorwegpakket.....

Binnen het kader van de Europese politieke agenda begonnen de besprekingen over het 4^{de} spoorwegpakket. Dit werd gepresenteerd door de Europese Commissie op 30 januari 2013.

Dit spoorwegpakket zou het einde van de historische spoorwegen voorstellen zoals we die vandaag kennen. Het gaat over de volledige liberalisering van het passagiersverkeer en, meer in het bijzonder dat van het nationale verkeer. Deze stap is extreem omdat het de deur opent naar de toegenomen concurrentie van particuliere exploitanten



die de 'sappigste' spoorlijnen willen binnenhalen. Een van de doelstellingen van de Commissie is over te gaan tot aanbestedingen van de contracten

en werknemers met elkaar te laten concurreren. Niets en niemand wordt gespaard door de liberalisering die snel zal leiden tot de privatisering van de exploitatie van de publieke spoorwegen. We moeten onze ogen niet sluiten. Ze wil de openbare diensten aanvallen die ze willen privatiseren !

De Commissie wil ook het sociale landschap her-tekenen door de totale scheiding van de infrastructuurbeheerder en de operaties. **ACOD/CGSP** blijft zich inspannen om de eenheid van de onderneming te waarborgen en ons unieke statuut te behouden. Onze vereniging is totaal ongevoelig voor de dogmatische visie van de Commissie die op geen enkel wetenschappelijk bewijs gebaseerd is.

ACOD/CGSP deelt niet de mening van de Commissie dat het Europees Spoorwegbureau een uniek en enig loket moet worden om het spoorwegmaterieel te homologeren. We zijn ook erg bezorgd over de gezondheidsaspecten, de opleiding, onderhoud van het rollend materieel, de veiligheid, enz ...

Er zijn ook de afgeschafte graden en de niet ingevulde kaderposten in sommige diensten. Iedere eenheid heeft graden die verdwijnen. Niettegenstaande zijn deze mensen actief, geven ze het beste van zichzelf, maar zitten steeds tussen hamer en aambeeld.

Hiervoor vragen we reeds enkele jaren de aandacht. De aanzet is gegeven met de oprichting van operatoren, voornamelijk gestart om binnen de onderhoudsdiensten iedereen terug een loopbaan te geven.

Dit moet eveneens mogelijk zijn om voor die graden binnen de werkplaatsen, uitvoerende diensten en administratie, terug loopbaanvoorzichten te creëren.

Ondertussen wordt er geschreven aan een wettekst die het broodnodige overleg en de samenwerking tussen de twee bedrijven moet verzekeren.

Dit is alleen mogelijk als de twee overblijvende CEO's zich engageren om dit te helpen bewerkstelligen en zij eveneens HR-Rail de rol laten spelen welke vandaag in de onderhandelingen is toebedeeld aan deze dienst. Uit ervaring weten we dat de intentie van de ene niet altijd deze van de andere is.

**Bent u nog geen lid van Acod Spoor?
Aarzel niet en sluit u aan bij Acod
Spoor zoals zo veel van uw collega's**

abvw
**acod
spoor**
acod plus punt uit

UPDATE

ACOD Spoor Fontainasplein 9-11 1000 Brussel

www.acod-spoor.be