

December 2010

NR 01

Jaargang 5

Informatief



Voorafgaandelijk willen wij duidelijk stellen dat wij de beslissing van de Christelijke vakbond respecteren. ACOD heeft altijd onderhandeld om uiteindelijk ook tot een goed akkoord te komen. Wat nu op tafel ligt is volgens ons niet meer dan een perfect scenario om aan "ABX 2" te kunnen beginnen.

Tewerkstelling.

Natuurlijk is ACOD ook voor een maximale tewerkstelling. Onze bedoeling was ook van de 3000 werkposten te vrijwaren. Wij hebben echter tot op het laatste ogenblik gestreden om tussen die 3000 toekomstige werknemers ook **600 echte spoormensen** te behouden in de niet discriminerende rangeeractiviteiten. Daartoe eisten wij de oprichting van een volledig van LOGISTICS onafhankelijke dienst die ter beschikking zou staan van alle operatoren. Het huidige akkoord daarrond is zwakjes en vooral onduidelijk want het zegt:

Het statutair kader voor rangeringen zal pas definitief opgericht worden in 2014 na evaluatie van de toestand op dat ogenblik. Moest het kader vandaag worden opgericht dan zou het gaan over 531 FTE.

Julie zullen begrijpen dat er tussen nu en 2014 nog van alles kan gebeuren. De sjoemelaren bij Logistics zullen er tegen dan wel voor zorgen dat het aantal drastisch verminderd is. Bovendien zullen zij arbeidsomstandigheden creëren die door niemand nog zullen aanvaard worden zodat geen enkele statutaire nog zal geneigd zijn van zijn lot aan cargo te verbinden.

Voor acod is het statutaire kader dat men ons voor ogen houdt tegen 2014 een doodgeboren kind omdat de huidige teksten **GEEN ENKELE GARANTIE** inhouden.

Wie bij Cargo wil blijven kan dit doen tot op het einde van zijn loopbaan?

Dit is de waarheid geweld aan doen. Wie bij cargo wil blijven zal zich moeten schikken naar de nieuwe (nog te onderhandelen) arbeidsvoorwaarden die desnoods eenzijdig door LOGISTICS kunnen opgelegd worden.

Het nu voorliggende akkoord laat aan duidelijk niets te wensen over en de gedelegeerd bestuurder, Descheemaeker, heeft het zelfs letterlijk gezegd in "Ter Zake" op TV. Contractuele tewerkstelling zal , zoals overal, de regel worden. Binnen de tien jaar moeten alle statutairen weg bij cargo met uitzondering van zij die zich akkoord verklaren met de nieuwe (lees andere en slechtere) arbeidsvoorwaarden.

De uitstapregeling.

Natuurlijk gunt ACOD zij die vervroegd kunnen uitstappen hetgeen nu "ALLEEN VOOR CARGOWERKNEMERS" verworven is.

ACOD was echter van oordeel dat niet alleen de werknemers van Cargo (waar men in feite op een min of meer goedkope manier vanaf wilde), maar **alle spoormensen** die tot dezelfde leeftijdscategorieën behoorden en in hetzelfde niveau tewerkgesteld waren moesten kunnen genieten van de vervroegde uitstapmaatregel.

Wij hadden voor het vormen van onze mening rekening gehouden met de massa's verzoeken die wij van werknemers buiten cargo kregen.

Mensen die dag en nacht in de sporen werken, stielmannen in de werkplaatsen, onderhoudsploegen enz. allemaal waren zij terecht de mening toegedaan dat ook zij op de uitstapmaatregel moesten kunnen beroep doen. Niet op basis van hun overtalig zijn, wel op basis van het moeilijke en ongezonde werk dat zij al jaren uitoefenen.

Rekening houdend met de grote werkeloosheidscijfers van het ogenblik had



men volgens ons moeten opteren voor de mogelijkheid om zij die " Moe gestreden" waren te laten vertrekken en te vervangen door "Vers bloed" dat massaal op de markt voorhanden is.

Het veiligheidsaspect.

Met het huidige akkoord zal er binnen afzienbare tijd geen enkele "ECHTE TREINBESTUURDER" meer met een goederentrein rijden. Onze mensen zullen vervangen worden door contractuelen die bij LOGISTICS zullen binnen en buiten vliegen zoals de duiven in een duiventil. Het spreekt voor zich dat de opleidingsgraad van contractuelen niet zo hoog zal zijn als de norm die vandaag voor onze mensen gesteld wordt. Het spreekt vanzelf dat de beschikkingen van bundel 541 niet meer zullen gelden. In een economisch gegeven staat rendement boven veiligheid. Men zal veel en lang moeten rijden als het nodig is. Minder en korter als de omstandigheden het toelaten. Alléén de huidige NMBS-treinbestuurders die akkoord gaan met de nog te onderhandelen nieuwe arbeidsvoorwaarden zullen geroepen zijn om tot het Logistics kader toe te treden.

En wat met "zij" die vandaag bij Cargo onmisbaar zijn en niet akkoord zullen gaan met de nieuwe arbeidsvoorwaarden?

Het huidige protocolakkoord is duidelijk. **Zij gaan er op termijn onherroepelijk uit.**

De 75% gegarandeerde statutaire tewerkstelling is maar geldig tot 2014 en dan moet de situatie opnieuw bekeken worden.

De bijkomende financiële steun van **135 miljoen euro** mocht maar verleend worden in geval voor de statutaire tewerkstelling binnen de tien jaar een "nulscenario" voorzien was.

De eerlijkheid gebiedt ons te schrijven dat de huidige spoormensen die akkoord zullen gaan met de nieuwe arbeidsvoorwaarden niet zullen aanzien worden als statutairen want zij zullen op dat ogenblik immers braaf in het rijtje lopen.

Zij zullen hun 13 CV kwijt zijn.

Hun aantal dagen verlof zal drastisch verminderd zijn en bovendien zal de patroon voor een groot deel zelf bepalen wanneer dat verlof opgenomen wordt.

Praat daarover liefst eens met een collega die zich destijds ook heeft laten verleiden om in het wonderse verhaal van ABX te stappen.

De grote reden waarom wij vochten, **en zullen blijven ijveren**, om uiteindelijk een specifiek kader, buiten Logistics, voor de niet discriminerende rangeeractiviteiten te bekomen was omdat zelfs EUROPA hier geen voorwaarden aan verbond .

Het konden, ook voor EUROPA , statutairen zijn. Zo lang hun diensten maar aangeboden werden onder dezelfde voorwaarden aan alle operatoren.

De werkplaatsen.

Het is overduidelijk dat de werkplaatsen, voorlopig, op een kunstmatige manier in het leven worden gehouden. Waarschijnlijk als compensatie voor de schade die elders door het cargodossier wordt berokkend.

De statutaire tewerkstelling wordt er voorlopig gegarandeerd maar in feite gebeurt dit met financiële middelen, die bovenop de 135 miljoen euro, worden omgeleid via B-Mobility.

Het werk in onze werkplaatsen wordt nog aanzien als een openbare dienstverlening omdat het materiaal nodig voor het slepen van reizigerstreinen ook tot de openbare diensten behoort.

Wat men tot nu toe echter zedig verzwijgt is dat het materiaal, dat ingezet wordt voor de cargobezigheden, ook onder dezelfde noemer de revue passeert.

Hou er bovendien rekening mee dat ons "wagenpark" zeer verouderd is, en dus veel onderhoud vergt,

Eens de levering van nieuw materiaal op kruissnelheid zal zijn gekomen zal de behoefte van onderhoud gevoelig afnemen met als gevolg dat ook de werkdruk in de werkplaatsen zal afnemen wat op zijn beurt dan weer tot gevolg heeft dat de kaders in de werkplaatsen onder druk zullen komen te staan.

Zij die dus denken dat zij in het cargodossier met het voorlopig redden van de werkplaatsen het "ei van Columbus" hebben uitgevonden vergissen zich. Bovendien is het ondenkbaar dat de nu geldende regeling uiteindelijk geen in het oogspringend effect zal hebben voor de reizigersdienst..

De constante afbouw van de service aan de klant: sluiten loketten, sluiten stations, afschaffen van treinen, besparingen op alle niveaus zijn een duidelijk voorteken.

Hoe lang zal het nog geduld worden dat de openbare dienstverlening aan de klanten stelselmatig afgebouwd wordt om een "Geliberaliseerde activiteit" onrechtstreeks te subsidiëren.

Ons uiteindelijk besluit.

Het nu voorliggende protocolakkoord werd met een meerderheid van 90% verworpen binnen acod.

De Christelijke vakbond heeft het met een kleine meerderheid van 60% aanvaard.

Rekening houdend met de syndicale verhoudingen betekent dit dat het protocolakkoord door 75% van de spoormannen en vrouwen werd afgewezen.

Dit akkoord is een "non-akkoord".

We hebben steeds gesteld dat het filiaal, gezien de Europese regelgeving, onafwendbaar was maar dat onze opdracht erin bestond om de "Filiaaldoos" zo leeg mogelijk te houden.

Dit akkoord garandeert niets.

Een beetje zogezegd blijvende tewerkstelling in de werkplaatsen en 75% statutaire tewerkstelling binnen de RCC tot 2014.

De treinbestuurders in de goederenbranche zullen verworpen tot een uitdovend kader van contractuelen

De NMBS top weigert zijn akkoord te verlenen om het statutaire kader van ongeveer 600 mensen voor rangeeractiviteiten vandaag op te richten.

Men wil dit absoluut uitstellen tot weer 2014.

Ondertussen moeten via paritair overleg nieuwe arbeidsomstandigheden onderhandeld worden.

Als je wat voorafgaat aan elkaar koppelt dan zijn de bedoelingen van LOGISTICS overduidelijk.

Tussen nu en 2014 zullen de arbeidsomstandigheden zo danig verslechteren dat slechts weinigen nog zullen geïnteresseerd zijn om voor LOGISTICS te werken.

Binnen tien jaar, als de bijkomende kapitaalinjecties opgedroogd en verorberd zijn, zal de ultieme doelstelling van de LOGISTICS TOP een realiteit geworden zijn.

Geen enkele statutaire meer bij de NV Logistics.

Een beetje later zal, net als bij ABX gebeurde, het plaatje

Te Koop

Op de voordeur aangebracht worden.

Ik hoop dat jullie zullen begrijpen dat ACOD SPOOR, dat zeer gehecht is aan het statuut van het spoorwegpersoneel, dit akkoord onmogelijk kon aanvaarden.

Het enige wat ons nu nog te doen staat is onze huid zeer duur verkopen tijdens het paritaire overleg dat er in het verlengde van dit protocolakkoord zit aan te komen.

Acod kan aan tafel zonder de druk van het protocolakkoord ondertekend te hebben.

Alles hoeft dus nog niet verloren te zijn.