



acod
ABVV OPENBARE DIENSTEN
SECTOR SPOOR

Nationaal Secretariaat:

Günther Blauwens

Voorzitter Vlaamse
ACOD Spoor

Nicky Masscheleyn

Nationaal Secretaris

Tony Fonteyne

Nationaal Secretaris

ACOD ACTUA

Brussel 15/11/2024

Reeksen treinbesturing:

wat is het probleem?

De reeksen treinbesturing voor 2025 zijn problematisch in zowat alle depots van het land. Er is te weinig personeel om de nieuwe ARPS 541 correct toe te passen, met gevolg dat het toekennen van verlof moeilijk zal zijn. We geven graag duiding.

Hoe komt dit?

Vooraf

Sinds enkele weken zijn we herhalend in overleg met de directie NMBS B-TO over de correcte toepassing van de nieuwe ARPS 541.

Wat blijkt?



B-TO is vooral bezig met de jacht op de “min-uren” (te weinig gepresteerde uren – ter herinnering, per trimester werk je maximum 520u). De directie wenst dit te maximaliseren om iedere bestuurder zo dicht mogelijk tegen de grens van 520u/trimester te brengen in de reeks. Dit levert ongetwijfeld problemen op.

Waarom? Als je in het trimester buiten reeks bent, kan je geen uren meer presteren om collega's te vervangen die ziek zijn, in verlof, opleiding, etc... Je bereikt immers al snel het wettelijk maximum van 520u. De oplossing bestaat erin om in de reeks een aantal uren minder te werken dan 520u/trimester, met andere woorden, rond de 40 uur op weekbasis in de reeks. Hierdoor is er een overschot aan uren binnen het trimester om te presteren in de periode ‘buiten reeks’.

Indien men deze logische vooruitziendheid niet toepast, is er in de periode ‘buiten reeks’ te weinig personeel om alle verlof, KD's, etc op te vangen. Op dit moment zijn er te veel reeksen met weken tussen de 40u en de 50u. Ter herinnering: het maximumaantal uren per week is 50u.

ACOD Spoor:

Telefoon

Nationaal secretariaat:

02/508 59 18
of 02/508 59 27

Website:

<https://www.acod-spoor.be>

E-mail:

secretariaat-spoor@acod.be

Ver. Uitg.:

Günther Blauwens

Fontainasplein 9-11

1000 Brussel

Een concreet voorbeeld



De reeks van Ward De Bever (fictief persoon):

Het eerste trimester van 2025 zal Ward 417,15u presteren in de reeks. We voegen er nog 3 CV (3x8u) en 3 RR (3x8u) toe, samen is dat 48u. In totaal presteert Ward dus 465,15u op max. 512u (1^{ste} trimester 2025). Er blijven dusdanig 54,85u over om te presteren op 2 weken buiten reeks.

In die 2 weken (14 dagen) buiten reeks moet hij X RW en X CW krijgen die samen 7 dagen vormen. Er blijven dus 46,15u over te presteren op 7 werkdagen van max 6u42'.

We kunnen eenzelfde voorbeelden van andere reeksen geven.



Samengevat komt het hierop neer:

- Een te hoge gemiddelde prestatie van 8u
- Veel te veel diensten die tussen de 08u30 en 09u00 duren
- Te veel weken met 6 prestaties

Gevolgen!

Als een treinbestuurder zijn maximumgrenzen per week (50u) of per trimester (520) bereikt, dan kan de planning hem een soort fictieve Compensatie geven. Het risico dat dit voorkomt is redelijk groot gezien de vele reeksen met gelijkaardige voorbeelden als hierboven beschreven.

De vraag is klaar en duidelijk: wie gaat de prestaties van bestuurders die verlof vragen verzekeren als veel collega-bestuurders hun maximum van 520u bereikt hebben en thuis gezet worden met een fictieve Compensatie?

Bovendien volgt er een ferme toename van de werklust voor de lokale planning die dit allemaal strikt moeten beheren om zeker niet over de wettelijke grenzen van 520u te komen. De planners moeten het onmogelijke verwezenlijken om mensen verlof toe te kennen, permanente vorming en medisch onderzoek te voorzien, ...

Wat met de exploitatieveiligheid in heel deze discussie?

Inderdaad, in 2011 werd door de parlementaire commissie Buizingen een aantal aanbevelingen gedaan:

- “Bij de opmaak van de dienstroosters van de treinbestuurders moet meer aandacht uitgaan naar verschillende factoren die vanuit een psychosociaal oogpunt op hen inwerken.”

- “Wat de reekswijzigingen betreft, moet de software worden aangepast; meer bepaald moet die software ook rekening houden met verschillende psychosociale parameters, wat moet leiden tot realistischere reeksen.”
- “De wijziging van de reeksen (dienstroosters) moet tijdig worden besproken met de treinbestuurders opdat zij beter hun gezinsleven zouden kunnen organiseren.”

14 jaar later zijn de discussies jammer genoeg nog steeds dezelfde...

In 2018 kondigde de directie de herwaardering van treinbesturing aan. Eén van de zaken die in 2019 in voege zou komen, was het nieuwe softwaretool APS om de reeksgemiddelden van 8u te respecteren zowel in als buiten reeks. We zijn ondertussen 2024 en APS is nog steeds nergens te bespeuren...

Oplossingen?



Voor **ACOD Spoor - CGSP Cheminots** toont deze hele kwestie aan dat de directie vastbesloten is om haar managementdoelen te verwezenlijken ten koste van het welzijn van het personeel. Eens te meer worden we geconfronteerd met een directie die haar fouten niet erkent en niet luistert naar de voorstellen voor oplossingen van de erkende organisaties.

Ook dit dossier toont aan dat de NMBS met te weinig personeel werkt. Als het aantal uren zo hoog is in de reeks, dan komt dat omdat er niet genoeg treinbestuurders zijn om het volledige vervoersplan uit te voeren.

Voor de **ACOD-CGSP** zal de naleving van de Arbeidswet van 1971 met betrekking tot a) overuren, b) de reglementering van HR-Rail en c) het respect voor het welzijn van het personeel de aanwerving van extra personeel vereisen.

In afwachting van deze nieuwe aanwervingen kunnen we geen reeksen aanvaarden die overuren opleveren. We eisen dat het management van B-TO zijn standpunt herziet en zijn huiswerk opnieuw maakt: dit wil zeggen de reeksen herwerkt voordat ze worden toegepast.

Tony Fonteyne & Thierry Moers

Nationaal Secretarissen ACOD - CGSP