

Treinbesturing: verslag van de nationale werkgroep

Nieuws dinsdag 8 februari 2022

Op 30 november 2021 organiseerde ACOD Spoor-CGSP Cheminots een nationale werkgroep gewijd aan de Treinbesturing. Daarop konden alle grieven aan bod komen, die we dan kunnen meenemen naar de paritaire subcommissie, om er zo oplossingen voor te vinden. We overlopen de belangrijkste van de vele problemen die zich voordoen.

1. Nieuwe organisatie: analyse

In het District Zuid-West zullen de teamleaders vanaf januari 2022 blijkbaar niet meer verantwoordelijk zijn voor bestuurders van een en dezelfde reeks, maar voor bestuurders die verdeeld zijn over verschillende reeksen. Het argument van de manager driver is de polyvalentie. Na toetsing zal die manier van organiseren niet worden ingevoerd in het district Zuid-Oost.

2. Verwerkingstijd van de E-Drive in de prestatietijd

- De verwerkingstijd van de E-Drive moet in aanmerking worden genomen in bericht 44.
- De duurtijden die zijn opgenomen in bericht 44 worden niet vaak genoeg gerespecteerd (vb. in de overgrote meerderheid van de gevallen wordt de aflossingstijd niet gerespecteerd).
- De boomstructuur van de E-Drive is extreem slecht ontworpen, waardoor de verwerkingstijd langer is.
- De tijden van het begin en het einde van de dienst moeten worden aangepast. We stellen namelijk vast dat het begin van de dienst bij de begeleiders 20 minuten in beslag neemt.
- Er worden problemen vastgesteld met synchronisatie, 3G en wifi. Het aangeboden toestel is verouderd en bijgevolg niet voldoende krachtig. Om goed werk te kunnen leveren, is degelijk materiaal nodig.
- Bij het synchroniseren van de tablet en de smartphone duiken verschillende bugs op.
- Er zijn grote problemen met het klassement dat wordt getoond in APS bij verlofaanvragen. Het ontbreekt hier aan transparantie en de situatie

die wordt getoond in APS stemt niet overeen met de realiteit.

Bovendien, wanneer het verlof wordt geweigerd, heeft de bestuurder geen toegang meer tot zijn klassement.

- Het is niet mogelijk een specifiek type verlof aan te vragen op de E-Drive (vb. sociale promotie, VA, syndicaal verlof ...). Je moet telkens de planner opbellen om dat te verduidelijken.
- Op de tablet kun je niet gemakkelijk de toestand van CX/RX/KD/VV verifiëren.
- We constateren een probleem wat bij de geïnformatiseerde TC286. Wanneer bestuurders elkaar aflossen en er zich een informaticabug voordoet, wat zeer vaak gebeurt, heeft de aflossende bestuurder tijdens de rit geen informatie over de gewijzigde samenstelling van de trein.
- We zien ook dat APS in de lijst met toe te kennen verlofdagen geen rekening houdt met deeltijdse dagen.
- Volgens ons is de bestuurder door de digitalisering (E-DRIVE) veel te veel bezig met het scherm van zijn tablet in de plaats van met zijn werk. Gezien de verscheidene genoteerde problemen, vroeg ACOD Spoor een werkgroep op te richten waarin ook technici aanwezig zijn, zodat zij verslag kunnen uitbrengen over de vastgestelde problemen. Dit gebeurde op de nationale paritaire subcommissie van 1 december 2021.

3. Concept Eco-Driver en welzijn op het werk

- Instructeurs in sommige depots laten de CA van de personeelsleden variëren in functie van hun manier van rijden. (vb. sneller of trager rijden dan de opgelegde snelheid). Na verificatie blijkt dat op sommige baanvakken de opgelegde snelheid hoger ligt dan de toegelaten snelheid, waardoor de bestuurder kan worden misleid (Noord-Zuid-verbinding).
- Bij de uitwerking van het dossier Herwaardering moesten opleidingen over Eco-Driving worden ingevoerd. Tot vandaag is dit nog niet gebeurd. De ACOD zal tussenkomen op de Nationale Raad van de Opleidingen (NRO).

- Ondanks de plannen uit het dossier Herwaardering, werd nog geen enkele maatregel voor de eindeloopbaan ingevoerd.
- Sommige depots gebruiken de nota Philips, met name de vermindering van het interval tussen twee prestaties tot acht uur. Wij zijn van mening dat die nota volledig indruist tegen ARPS 541 en de regelgeving die een minimaal interval van elf uur oplegt.

4. Werklast en overuren

- De werklast in de diensten is te hoog.
- Er is geen enkele pauze vastgelegd in de prestaties. Het gebeurt vaak dat treinen en operationele activiteiten elkaar opvolgen, waardoor het personeel geen tijd heeft om te eten.
- Diensten van ongeveer zes uur bestaan nauwelijks nog, waardoor een efficiënte verlaging van het uurgemiddelde van de reeksen niet mogelijk is.
- Gezien de opeenstapeling van overuren en CX/RX, spreekt het voor zich dat het aantal VTE waarin wordt voorzien onvoldoende is.
- De berekening van het kader houdt geen rekening met het soms zeer hoge aantal diensten buiten reeks, BNX, speciale treinen, extra treinen...
- Er zijn steeds meer bestuurders in reserve tijdens de vakantieperiodes (RCV), waardoor geen maximaal aantal verlofdagen kan worden toegekend.
- De werktijd van deeltijdse personeelsleden is niet aangepast om overuren te vermijden. Het gevolg daarvan is dat ze niet alleen een toelage krijgen van de RVA, maar ook extra loon en de uitbetaling van hun gepresteerde uren. Die personeelsleden krijgen dus een hogere vergoeding dan het personeel in een normaal stelsel.
- Er zijn te vaak fouten of slecht beheer in de planning. Is er überhaupt voldoende personeel om kwalitatief werk te verrichten?
- Er worden communicatieproblemen vastgesteld bij de OCC. Een vergadering hierover vond plaats op 22 december 2021.

5. Carrièreperspectieven

- Bestuurders moeten de graad van eerste treinbestuurder kunnen behalen, ofwel door middel van een examen, ofwel na een bepaald aantal jaren dienst (20, 25 jaar?). In ieder geval moet aandacht worden besteed aan de omstandigheden waarin het examen wordt georganiseerd om te vermijden dat slechts een klein aantal bestuurders slaagt.
- Er is niet voldoende transparantie over het interne werkgelegenheidsaanbod (NMBS, HR Rail, Infrabel). Het is namelijk zeer moeilijk om de jobaanbiedingen van de verschillende entiteiten te raadplegen op een en hetzelfde platform.

6. Evaluatie van de bestuurders: analyse

- Als de teamleader niet alle controlepunten van de bestuurder heeft kunnen controleren op 31 december, dan moet de bestuurder zich voorbereiden op een examen over specifieke beroepskennis.
- Ontvangen de instructeurs feedback over de vragen die bestuurders over de E-Drive krijgen?

7. Opleiding en onderhouden van talenkennis

- Sommige bestuurders hebben de stap gezet om het Selor-examen af te leggen en ervoor te slagen. Die inspanning wordt echter niet beloond. Het zou belangrijk zijn om de Selor-kennis ook te laten gelden op de loonfiche van de bestuurder.
- De geplande dagen taalopleiding zijn onvoldoende om de kennis optimaal te onderhouden. Bovendien zijn er meer opleidingsdagen in de ene TCT dan in de andere.

8. Varia

- Problemen vastgesteld bij de bestellingen en/of leveringen van vesten (lange wachttijden).
- Nieuwe reglementering voor de schroefkoppeling. Bericht 44 moet dus worden aangepast.
- Er is een probleem met de ziektemeldingen. Het gebeurt geregeld dat de arts van Securex het zieke personeelslid bezoekt nog voor het

personeelslid naar zijn eigen arts kan gaan.

- Wat gebeurt er als het personeelslid nog 1/2 VV over heeft (wat bijvoorbeeld kan gebeuren voor personeel met toegang tot de 4/5 corona)?
- Recht op deconnectie: de bestuurders zouden graag lockers hebben om hun tablet in te leggen en op te laden. Zo zouden ze hun tablet niet mee naar huis hoeven te nemen.

Tot zover de samenvatting van onze werkgroep. Er werd uitgebreid van gedachten gewisseld en geanalyseerd. Omdat een dag niet volstond om de vele problemen die zich voordoen bij de besturing aan te kaarten, bekijken we of we in de toekomst twee werkgroepen per jaar kunnen organiseren. We zullen ook bezoeken aan de depots organiseren om te overleggen met het personeel.

Zoals aangehaald tijdens de werkgroep, heeft ACOD Spoor-CGSP Cheminots gevraagd aan de nationale paritaire subcommissie van 1 december 2021 om de middelen die ter beschikking worden gesteld aan het rijdend personeel (tablet, gsm, materiaal...) te evalueren.

Zodra we het antwoord van de directie hebben ontvangen, zullen we de datum doorgeven, zodat enkele technische raadgevers zich kunnen vrijmaken voor deze vergadering. Een tweede vergadering over de problemen met RTTM vond plaats op 22 december 2021.

Voor de andere thema's die werden aangehaald zullen we de directie aanspreken om antwoorden te krijgen op onze vragen. Zodra we die antwoorden hebben gekregen, brengen we jullie op de hoogte.

Ten slotte: laten we niet wachten op een werkgroep om een punt of een probleem voor te leggen aan de directie. Wij staan tot uw dienst om tussen te komen in elk paritair orgaan.

Nicky Masscheleyn