

Verdedig de tewerkstelling en het publieke karakter van de ateliers!

Woensdagavond begint het personeel van de werkplaatsen een 24h staking. Aanleiding zijn de herziening van het eerste spoorwegpakket op 15 november en de invoering van Be Lean.

Be Lean werd ontwikkeld door een extern consultancy bureau. Het is niet meer of minder dan een saneringsplan: tegen 2015 dreigen 650 tot 700 statutaire posten te worden afgeschaft in de ateliers. Gepensioneerden zullen niet meer vervangen worden. Voor de overblijvers wacht een hogere werkdruk en flexibiliteit. Ieder jaar moet de productiviteit met 4% omhoog om uiteindelijk €36,6 miljoen te besparen. Om de efficiëntie te vergroten, zal een ander arbeidsregime opgelegd worden: ploegenarbeid met inbegrip van nachtwerk. Libre Parcours is van mening dat nachtelijk werk enkel kan als het maatschappelijk noodzakelijk is. Onderhoud kan grotendeels overdag. En daar waar ploegenarbeid echt noodzakelijk is, moeten we er naar betaald worden. Met het opdrijven van de flexibiliteit wordt niet de verbetering van de dienstverlening beoogt, maar een vermindering van de personeelsaantallen.



ligt vandaag al aan de basis van het leeuwendeel van de vertragingen en afgeschafte treinen. Men heeft de capaciteit en het treinaanbod verhoogd zonder te investeren in nieuw materieel. Vandaag is bijna al het materieel in roulatie en staat maar een klein percentage beurtelings aan de kant voor onderhoud. Bovendien is er nauwelijks stock en gaat kostbare tijd verloren aan het bestellen van wisselstukken.

Met de herziening van het eerste spoorwegpakket, dreigt het onderhoud te worden blootgesteld aan **concurrentie**. De verschillende werkplaatsen zullen met mekaar moeten wedijveren. In de toekomst zal daar ook de competitie met de privé bijkomen.

Een blik op de **Technische Diensten van De Lijn** kan ons een idee geven van de toekomst die de directie van B Technics voor ogen heeft. De Technische Diensten volgden niet de groei van het aanbod en de reizigersaantallen. Door het gebrek aan middelen en personeel is het moeilijk om op te boksen tegen de private onderaannemers. Het plaatsen van ramen, het onderhoud van de camera's, maar ook bepaalde grote onderhoudswerken werden uitbesteed aan de privé.

Wetend dat het aantal reizigers per spoor jaarlijks toeneemt met 4,2% zal een verdere afslanking van de onderhoudsdiensten nefast uitdraaien. Het gebrekkige onderhoud

SLUIT DE RANGEN! NOOD AAN EEN ACTIEPLAN!

Ook andere onderdelen van het spoor liggen onder vuur. De goederenmachinisten worden individueel onder druk gezet om in te stemmen met een terbeschikkingstelling aan Logistics NV. Aan condities die tot de slechtste in Europa behoren. Treinbestuurders zullen makkelijk 30 extra dagen per jaar moeten werken, prestaties van 13h moeten presteren, hun dienst moeten aanvangen in gelijk welke depot,... De 'wilde' staking die inging op 29 oktober toonde aan dat dit niet zonder slag of stoot zal gebeuren.

De centralisatie van de seinhuizen bedreigt 1800 statutaire posten bij Infrabel Netwerk. De sluiting van 38 loketten betekent de afschaffing van 200 jobs. Door het schrappen van 193 reizigerstreinen staan ook ongeveer 130 jobs op het spel bij het rijdend personeel. Het behoud van de statutaire tewerkstelling in de rangeringen is niet gegarandeerd.

We kunnen elk ons eigen gevecht voeren, in verspreide slagorde. Of we kunnen **aansluiting zoeken bij andere beroeps categorieën** die zich weren. Daarnaast is er nood aan een **actieplan, uitgewerkt en gedragen door de basis**. Een actieplan waarmee een overwinning in het verschieft ligt.

