

#1 - 2021

# Trekhaak.

**VVMC**

*met én voor elkaar!*

[www.vvmc.nl](http://www.vvmc.nl)

**nieuwe website**

*flexibiliteit is geen eenrichtingsverkeer*  
**verkiezingen Arriva**

*acties bij Service & Stations*

**we worden wegbezuinigd**

het digitale magazine voor én door leden van de onafhankelijke categorale vakbond

## Een hart onder de riem

Dit is de eerste Trekhaak van dit jaar. De Trekhaak wordt alleen nog digitaal uitgebracht, zoals we onlangs hebben laten weten. We kijken in elke eerste Trekhaak van het jaar altijd even terug naar wat er in het vorige jaar allemaal is gepasseerd. Een terugblik op 2020 roept somberheid op. Een virus dat Nederland in zijn greep houdt, maar spoorwegpersoneel dat gewoon moet doorwerken, terwijl anderen verzocht worden zoveel mogelijk thuis te werken.

In het begin was dat ook merkbaar op de stations en in de treinen. Weinig reizigers. Doel van het blijven doorrijden is om de mensen in de cruciale beroepen van vervoer te voorzien van huis naar werken weer terug. Toch zijn er vaak excessen in de vorm van hele drukke tot overvolle treinen. En dat zorgt bij velen van jullie voor ergernissen. Een echte blijk van waardering naar het personeel op de trein en op de stations is er niet echt geweest. Dit heeft de VVMC doen besluiten al haar leden een hart onder de riem te steken, door het toezenden van een chocoladehart.

Dan waren er ook nog de cao-trajecten bij Multimodaal en bij NS. Bij Multimodaal is de cao uiteindelijk aanvaard, maar wel met een zeker mate van ontevredenheid. Aan het einde van 2020 was er nog geen onderhandelingsresultaat bij NS. Dit was er pas op 18 februari jl. Ook met een zekere mate van ontevredenheid, maar ook hier aanvaard door de leden.

### Digitale ALV

Geheel nieuw voor de VVMC was het houden van een digitale Algemene Ledenvergadering (ALV). Ook nog eens uitgesteld van mei naar november, in de hoop dat aan het einde van het jaar wel een fysieke bijeenkomst mogelijk zou zijn, maar dat mocht niet zo zijn. Een voordeel is wel dat niet naar een locatie hoefde te worden gereisd en men dus gewoon thuis kon aansluiten bij de vergadering. Tijdens de ALV zijn drie nieuwe bestuursleden gekozen, om het bestuur te versterken. Bij 'uit het bestuur' verderop in deze Trekhaak komen we daar nog even op terug.

Ik wil graag eindigen met wat opgewekter nieuws. Dit jaar bestaat de VVMC 50 jaar en dat gaan we vieren. Jullie horen nog wat er staat te gebeuren. Iets wat jullie mogelijk is opgevallen, is dat er inmiddels een nieuwe huisstijl is ingevoerd met een nieuw logo. Het was de wens van onze leden dat de communicatie van de VVMC herkenbaar en éénduidig is.

Jullie hebben de VVMC gemaakt tot wat die nu is en daar mogen jullie allemaal trots op zijn!

# inhoud.



## **Verkiezingen Arriva**

Wie staan er op de lijst?



## **VVMC JOR**

Geén aparte tak



## **W!M**

NS trekt boetekleed aan

## *en verder...*

### **Hoofdconductor**

serviceconductor, servicemedewerker, algemeen medewerker?

12

### **Vanuit het bestuur**

Algemene Ledenvergadering & nieuwe site

16

### **We worden wegbezuinigd**

Acties bij Service & Stations

17

### **De dienstindeling in de knel**

Niet afvallen maar bijstaan

19

## *Colofon*

Trekhaak is een uitgave van de VVMC en wordt digitaal verspreid. Niets uit deze uitgave mag worden verspreid of gekopieerd zonder toestemming. Aan deze Trekhaak werkten mee: Redactie: Harry van der Laan. (Gast)redacteurs: Evert Kap, Julian Gerritsen, Henk de Kok, Edwin Baur, Annemieke van der Laan, Rob de Groot, Wim Eilert. Coverfoto: Eugene Winthagen. Fotografie: Rene van den Oetelaar, Arriva, Nick Menke. Eindredactie, ontwerp en vormgeving: kort & blondig. Contact / inzendingen: [harryvanderlaan@vvmc.nl](mailto:harryvanderlaan@vvmc.nl) [www.vvmc.nl](http://www.vvmc.nl)

# Verkiezingen OR Trein Arriva.

Van 29 maart 0:00 uur tot en met 6 april 18:00 uur zijn er OR-verkiezingen voor Arriva Trein. In totaal hebben zich 6 collega's kandidaat gesteld. Vijf collega's voor Arriva Trein Noord en één collega voor de Vechtdallijn. Voor de Vechtdallijn vindt er geen verkiezing plaats. Dit omdat er maar één zetel te vergeven is en alleen iemand van de VVMC zich kandidaat heeft gesteld voor de Vechtdallijn. Dus bij deze: proficiat Jan Hermelink, succes en zet hem op! De vijf collega's van Arriva Trein Noord wensen we veel succes gedurende de verkiezingscampagne en veel wijsheid tijdens de OR-periode.

**Stem massaal op de kandidaten van de VVMC zodat de VVMC jullie belangen zo goed mogelijk kan vertegenwoordigen in de nieuwe Ondernemingsraad. De kandidaten zijn betrokken collega's, die zich met hart en ziel willen inzetten voor alle collega's. Wie hebben zich verkiesbaar gesteld? In deze Trekhaak vertellen de kandidaten wie ze zijn en wat ze willen bereiken.**

## **Jos Baas**

Ik ben Jos Baas, machinist en steward in Groningen.

### **Waarom stel je je verkiesbaar voor de OR?**

Ik stel mij beschikbaar voor de OR, om mij met hetzelfde enthousiasme en met dezelfde inzet tijdens mijn 8-jarige deelname aan de lokale medezeggenschap, de eerste jaren als voorzitter en daarna (tot op heden) als secretaris, in te zetten voor al het personeel binnen Arriva Trein.

### **Wat kunnen de collega's van je verwachten?**

Inzet voor ALLE beroepsgroepen binnen Arriva Trein. Hierbij maakt het niet uit of je steward, storemedewerker, technisch specialist, Asl'er of machinist bent. De ervaring, opgedaan binnen de VC Groningen, wil ik graag hiervoor inzetten. ▶



### Alle aspecten binnen de OR zijn belangrijk. Welk aspect heeft voor jou een hoge prioriteit?

Inderdaad, alle aspecten zijn belangrijk! Mijn bijzondere aandacht zal het onderwerp schillenmodel, of welke naam dit ook zal krijgen, hebben. Zeker in combinatie met de flexibiliteit die Arriva als toverwoord gebruikt.

### Wat zijn je doelstellingen en wanneer ben je tevreden?

Doelstellingen zijn nooit af. Tevreden ben ik als de werkzaamheden van de OR zichtbaar zijn voor de mensen binnen Arriva Trein. Als mensen zich gehoord voelen en merken dat er met hun opmerkingen en vragen serieus wordt omgegaan. ●

### Marco van Genderen

Ik ben getrouwd en de trotse vader van vijf kinderen: vier zonen en een dochter. Ik zit samen met mijn vrouw (steward bij Arriva) in het bestuur van onze stichting (2006) die weeskindjes en arme mensen in Marokko humanitaire hulp biedt. We zijn van plan om in 2026 een 2e tehuis in Marokko te openen. Na een poosje bij NS als HC te hebben gewerkt ben ik sinds 2007 werkzaam in de combifunctie steward/machinist bij Arriva. De afgelopen vier jaren heb ik me in mogen zetten als VVMC-OR-lid, voor de achterban van de OR-trein van Arriva. Ik ben eerlijk, transparant, sociaal, doortastend en stabiel.



Marco

### Waarom stel je je verkiesbaar voor de OR?

Ik heb mij vier jaar geleden verkiesbaar gesteld, omdat de OR bij Arriva voorheen voor een groot deel bestond uit ja-knikkers en mensen die hun eigen agenda boven die van de achterban stelden. Men sprak vaak naar de mond van de bestuurder en men nam geluiden van de werkvloer niet serieus. Populisme ging vaak boven het waarmaken van de eigen beloftes. Ik werd de tegenstem van de gevestigde orde. De afgelopen vier jaren is het me goed gelukt om de mening van de collega's onder de aandacht van de directie te brengen, om daarmee het tij te keren. We hebben een betere Ondernemingsraad kunnen neerzetten, waar de geluiden van de werkvloer écht een weg vonden naar de directie.

Punten waarbij ik een actieve rol heb mogen spelen in de afgelopen vier jaar:

- De Bedrijfsregels Trein hebben we op papier gekregen.
- Diensten en werkwijze van de Stewards zijn naar tevredenheid ingevuld.
- De adviezen van de werkgroep WSOB zijn bijna allemaal overgenomen. Leerlingen krijgen nu een startsalaris en een meer gedegen opleiding.
- Schil 2 medewerkers hebben betere vooruitzichten gekregen, zoals een rooster.
- De mentoren-toeslag is verhoogd.
- In 2020 mooie roosters weten te bewerkstelligen door middel van ondersteuning van de handmatige matching. Helaas heeft Perdis in 2021 de matching weer overgenomen. ▶



Ik stel me wederom verkiesbaar. Dit om door te gaan waar ik gebleven ben; mijn directe collega's een stem geven om daarmee het verschil te kunnen maken zodat men met het in te voeren beleid rekening houdt met de collega's op de werkvloer. Ik ben geen OR-lid dat meeloopt met de gesprekspartners, ik ben het tegengeluid.

## 'Flexibiliteit is geen éénrichtingsverkeer'

### **Wat kunnen de collega's van je verwachten?**

De collega's kunnen van mij verwachten dat ik me volledig voor ze inzet, zonder een eigen agenda te hebben. De knowhow van de oudere spoorwagens te behouden en dit aan de jongere generatie mee te geven (zij gaan vaak nog zo'n 30 tot 40 jaar werken bij Arriva). Ik neem plaats in de OR voor jou! Verder kan men van mij verwachten dat ik goed samenwerk in een mooi en divers VVMC-team, dat we nu in de OR gaan krijgen.

### **Alle aspecten binnen de OR zijn belangrijk. Welk aspect heeft voor jou een hoge prioriteit?**

Veiligheidsbeleid in het algemeen en dat van onze collega's in het bijzonder. Gezonde roosters/diensten blijven prioriteit, vooral in combinatie met het aankomende thema 'Wendbaarheid'. Het thema 'Wendbaarheid'. Wendbaarheid dient een tijdelijk karakter te hebben en niet blijvend te zijn. De liefde moet van twee kanten komen. We hebben in onze huidige VAPA, waarvan ik de voorzitter ben, al gezegd 'Waar roosters gezond en sociaal zijn, volgt wendbaarheid vanzelf.' Het Schillenmodel gaat een opvolger krijgen. Ik zit nu namens de OR in de werkgroep Amfibie, waarin het bedrijf het wil hebben over Vast-Flexcontracten in de toekomst. Gelukkig zijn we hier nauw bij betrokken, om een verschil te kunnen maken en meer vaste dan flexcontracten te kunnen bedingen.

### **Wat zijn je doelstellingen en wanneer ben je tevreden?**

Doelstellingen zijn:

- Veiligheid toetsend blijven waarborgen.
- Wendbaarheid kritisch volgen en bijschaven en op tijd laten afschalen.
- Nieuwe contractvormen tegen het licht houden en socialiseren en meer vaste contracten laten genereren.
- Meer lucht in de diensten/bouwstenen.

Ik ben pas tevreden als de achterban tevreden is! ●

## Niels Kramer

Mijn naam is Niels Kramer en ik ben machinist in Groningen.

### Waarom stel je je verkiesbaar voor de OR?

Flexibiliteit is geen éénrichtingsverkeer! Met deze slogan heb ik mij verkiesbaar gesteld voor de OR-verkiezing. De definitie van flexibiliteit is buigzaamheid, lenigheid en de mogelijkheid tot aanpassing. Dit is wat Arriva van haar medewerkers verwacht of in sommige gevallen zelfs eist. Een bekende uitspraak van het bedrijf is 'Wij doen een beroep op jouw flexibiliteit'. Wanneer jij als medewerker daar iets tegenover stelt, krijg je vaak nul op het rekest. Voor mij houdt flexibel zijn meer in dan dat één partij van de ander eist dat ze flexibel is. Het houdt ook in dat degene die een beroep doet op de flexibiliteit zelf ook flexibel is. Kortom: het mes snijdt niet aan één kant.



Niels

Momenteel houdt Arriva zich bezig met het project Wendbaarheid. De naam van het project zegt genoeg. Er zal nog meer een beroep worden gedaan op de flexibiliteit. Maar is de machinist, steward, ASL, storemedewerker en medewerker van de werkplaats al niet flexibel genoeg? De machinist en ASL kunnen 24 uur per dag worden ingezet. Daarbij kan het zo zijn dat wanneer jij een aflopende dienst hebt, de dag erna één dag vrij bent om vervolgens de dag daarop een vroege dienst te krijgen met als begintijd 04:35 uur. Me dunkt dat dit al flexibel genoeg is. Bovendien is het snel variëren van late en vroege diensten funest voor het bioritme. Wanneer het bioritme eenmaal verstoord is, heeft dit een vergrote kans op tekortkomingen in scherpste van de medewerker waardoor de veiligheid, die iedereen dient te waarborgen, in het geding komt. ►



Dit wordt de medewerker in kwestie vaak aangerekend, terwijl de oorzaak ervan juist bij het beleid van Arriva ligt. Het project Wendbaarheid is door Arriva in drie korte filmpjes op intranet aangekondigd. Er wordt aangegeven dat dit project al in de steigers stond, maar door Corona versneld zal worden uitgevoerd. Een duidelijke uitleg over wat dit project in de praktijk voor de medewerkers betekent is er niet. Het is voor iedereen van belang dat er nu duidelijkheid komt over wat dit project precies voor ons gaat betekenen. Hoe ziet ons werk er straks uit? Wat heeft dit voor gevolgen voor onze diensten? Worden wij 'flexwerkers'? Kortom, er moet meer openheid van zaken komen vanuit het bedrijf naar haar medewerkers toe.

### **Wat kunnen de collega's van jou verwachten?**

Mocht ik gekozen worden tot OR-lid dan zou ik mijn rol op twee manieren willen invullen. Ten eerste wil ik Arriva ter verantwoording roepen voor het huidige beleid, het nieuw te nemen beleid, de praktische uitvoering van het beleid en de naleving van het beleid. Ten tweede zie ik een ombudsfunctie als OR-lid weggelegd. Om de collega's goed te kunnen vertegenwoordigen, is het voor mij van belang om goed op de hoogte te zijn van wat er speelt. Tegen welke problemen men aanloopt. Ik zal een proactieve houding aannemen door dit zelf bij collega's na te gaan.

### **Alle aspecten binnen de OR zijn belangrijk. Welk aspect heeft voor jou een hoge prioriteit?**

Het sociaal menselijke aspect vind ik zeer belangrijk. Dat houdt voor mij in dat het beleid niet alleen gecontroleerd moet worden of het technisch gezien haalbaar is, maar ook of het wel sociaal wenselijk is dat dit beleid er komt. En hoe dit beleid in de praktijk tot uitvoering komt. Want je kan iets prachtig op papier zetten, maar hoe het vervolgens in de praktijk moet worden gebracht is een tweede.

### **Wat zijn jouw doelstellingen en wanneer ben jij tevreden?**

Mijn doelstelling is in de eerste plaats om, in een voor iedereen toegankelijke vorm, de rol van ombudsfunctie uit te oefenen. Hierbij ben ik pas tevreden wanneer ik een collega zo goed mogelijk heb kunnen helpen. In de tweede plaats het ter verantwoording roepen van Arriva op het huidige beleid, nieuw te nemen beleid en de praktische uitvoering ervan. Hierbij ben ik pas tevreden wanneer er goed gefundeerde argumentatie op tafel ligt. Dit zijn doelstellingen die waarschijnlijk nooit een eindpunt bereiken, maar dat geeft niet. Want de OR is namelijk een doorlopend proces. En ik ben bereid om mij daar volledig voor in te zetten! ●





Freddy

## Freddy Eising

Ik ben Freddy Eising, machinist in Groningen.

### Waarom stel je je verkiesbaar voor de OR?

Inmiddels is dit mijn negende jaar in de ondernemingsraad van ons bedrijf. In al die jaren zijn er volop veranderingen doorgevoerd. Deze worden hoofdzakelijk bedacht door onze directie. Het is goed dat er een groep mensen van de werkvloer (de ondernemingsraad dus) tegenover de directie zit, om te praten over deze veranderingen en zo nodig één en ander bij te sturen.

### Wat kunnen de collega's van je verwachten?

Zoals ik al aangaf; in negen jaar heb ik inmiddels een mooie ervaring opgedaan. Deze zou ik graag weer gaan gebruiken in de volgende zitting.

### Alle aspecten binnen de OR zijn belangrijk. Welk aspect heeft voor jou een hoge prioriteit?

Inderdaad, eigenlijk is alles belangrijk, dus ben ik ook meer voor de inzet over de hele breedte van de medezeggenschapswerkzaamheden. Op zich heeft er wel iets mijn bijzondere aandacht en dat is de matching, het maken van onze jaarrooster. Dit blijft telkens weer, elk jaar opnieuw, een behoorlijke hobbel. Aan de bovenkant spreken we goede kaders af met duidelijke afspraken en dan zien we bij de uitrol dat er dan toch misverstanden ontstaan. Dit resulteert dan weer in ontevredenheid bij de medewerker.

### Wat zijn je doelstellingen en wanneer ben je tevreden?

Een belangrijke doelstelling is dat de ondernemingsraad zichtbaar is voor de achterban. Jul-lie dus! Op zich is dat een lastige klus. Naast verslaglegging van de vergaderingen en werkzaamheden van de ondernemingsraad, moeten we ook eens gaan kijken of we de vergaderingen op de verschillende standplaatsen kunnen houden. Misschien is het voor sommige collega's leuk om eens een vergadering bij te wonen. Ik denk dat dat soort acties een grotere verbinding maakt tussen de ondernemingsraad en de achterban. ●



## Jordy Bakker

Mijn naam is Jordy Bakker. Sinds ruim vier jaar ben ik werkzaam als machinist bij Arriva in de regio Noord op standplaats Leeuwarden. Voor de VVMC ben ik onder meer actief als kaderlid bij de JOR.



### Waarom stel je je verkiesbaar voor de OR?

Ik stel mij verkiesbaar voor de OR om ook als jonger iemand plaats te kunnen nemen aan de OR tafel en zo doende de jongeren te kunnen vertegenwoordigen.

### Wat kunnen de collega's van je verwachten?

Collega's kunnen van mij verwachten dat ik iedereen vertegenwoordig.

### Alle aspecten binnen de OR zijn belangrijk. Welk aspect heeft voor jou een hoge prioriteit?

Dat er geluisterd wordt naar de werkvloer, van jong tot oud.

### Wat zijn je doelstellingen en wanneer ben je tevreden?

Ik ben pas tevreden met het resultaat als dat 100% is! Met een deel ga ik niet akkoord. Wil je een nieuw jong geluid in de OR, stem dan op mij! ●



## Jan Hermelink

Mijn naam is Jan Hermelink, maar ik word vaak Jean genoemd. Ik ben nu acht jaar werkzaam als steward op de Vechtdallijnen. Sinds 2013 zit ik in de Vestigingscommissie Zwolle. Eerst als secretaris en sinds enkele jaren als voorzitter.

### Waarom stel je je verkiesbaar voor de OR?

Tijdens mijn tijd in de VC heb ik kennis kunnen maken met de medezeggenschap en ondanks dat je soms niet bereikt wat je precies wil, kun je vaak wel enig verschil maken. Dat wil ik in de OR voortzetten. Het is belangrijk dat er vertegenwoordigers uit alle regio's zich kunnen bemoeien met zaken die juist over hen gaan.

### Wat kunnen de collega's van je verwachten?

Ik ga me hardmaken voor het behoud van werkbaarheid en de balans tussen werk en privé.

### Alle aspecten binnen de OR zijn belangrijk. Welk aspect heeft voor jou een hoge prioriteit?

Machinist en steward zijn geweldige vakken. Ik hoop ervoor te kunnen zorgen dat dat zo blijft en dat het vakmanschap niet wordt ondergesneeuwd door overbodige regelgeving.

### Wat zijn je doelstellingen en wanneer ben je tevreden?

Als ik na een paar jaar kan zeggen dat mijn tijd in de OR nut heeft gehad en dat collega's erop vooruit zijn gegaan, en dat kan op allerlei manieren zijn. ●

# tweet gebied.

## **Fred Stobbe (@WebmasterFred)**

Geen structurele oplossingen voor overlast op de Vechtdal-lijnen <https://vvmc.nl/actueel/signalen/geen-structurele-oplossingen-voor-overlast-op-de-vechtdalijnen> via @WebmasterFred #vvmc @wimeilert @RobdeGroot19 @VVMC\_vakbond



## **Wim Eilert (@wimeilert)**

Steeds meer provincies verzetten zich tegen de plannen van NS. @VVMC\_vakbond @NS\_online <https://1limburg.nl/pvda-wil-geen-verdere-sluiting-loketten-op-stations> #1limburg

*klik op de tweets*

## **Fred Stobbe (@WebmasterFred)**

Een filmpje van de #VVMC afdeling Den Haag: <https://youtu.be/qnIAC1spUsE> @hcnsgrvc @VVMC\_vakbond

# Lid worden. Doen!

- ✓ We zijn een onafhankelijke vakbond
- ✓ Zichtbaar en aanwezig op de werkvloer
- ✓ Juridische ondersteuning voor onze leden
- ✓ Korte lijnen binnen onze organisatie
- ✓ Belangenbehartiging op individueel en collectief niveau
- ✓ Grote betrokkenheid binnen het werkveld

*Schrijf je hier in!*

# Hoofdconducteur.

*serviceconductor, servicemedewerker, algemeen medewerker?*

Heel veel aandacht gaat nu - terecht - uit naar alles wat NS bedenkt voor onze serviceafdeling. De servicemedewerkers worden massaal weggesaneerd. Omdat, zo zegt men, de klant er geen behoefte meer aan heeft. Omdat, zo zegt men, men liever via internet een kaartje koopt.



*‘Vroeger had de HC gezag, de HC was letterlijk de chef van de trein’*

**E**n omdat, zo zegt men, automatisering zorgt voor een beter product. Wij geloven niet zomaar alles wat men zegt, maar worden wel geconfronteerd met de realiteit. Service kost geld. En als er geld te halen is, snijdt men het liefst in de service, omdat de trein ook zonder service nog wel rijdt. De arrogantie te denken dat de reiziger toch wel voor de trein kiest speelt hier op, zelfs in tijden waarin het de vraag is of de reiziger wel terugkeert. Dat is tenminste wat men zegt... ►



## Gezaagde stoelpoten

Naast het uitkleden van de service en het saneren van de PLP en de CW is men inmiddels ook aan de stoelpoten van de HC aan het zagen. We zien dat plannen om de BOA af te schaffen concreet worden. Dat men toe wil naar één HC per trein. En wellicht zelfs zonder HC wil gaan werken, ook al beweert men dat bij treinen die in de toekomst met éénmansbediening zou moeten gaan rijden 'de HC gewoon op de trein blijft'.

Dit alles onder een zoet en lokkend toontje. Als HC hoef je straks niet meer te stressen voor de BOA en hoef je niet bang meer te zijn voor je baan, zo zegt men. Maar men vergeet te vertellen dat men zelf eerst de BOA-opleiding heeft aangepast en de strenge regels omtrent slagen en zakken heeft ingevoerd. En men vertelt ook niet hoeveel problemen er nu al zijn bij

de Benelux, omdat de trainmanager veel minder gezag heeft in de trein. En daarbij op elk station waar de Benelux stopt nog back-up van V&S is. Straks, op een station als Lansingerland of Nunspeet, ben je afhankelijk van de politie, die bovendien het verhaal van een niet-BOA moet geloven.

## Meer ontevreden klanten

Men zegt dat straks de HC niet meer op die vervelende sprinterlijntjes hoeft te rijden omdat het vertrekproces bij de machinist terecht komt. De HC kan zich volledig richten op service. Maar men vergeet te vertellen dat dit gaat leiden tot werkdruk bij de machinist. Herrie en ellende in de trein, zoals voorheen op de Zoetermeerlijn. Minder sociale veiligheid en meer ontevreden klanten.

Vroeger had de HC zeggingskracht. De HC was chef trein, letterlijk. Nu de HC geen veiligheidsfunctie meer is, de laatste veiligheidsrol op de tocht staat en de BOA met een zoet lijntje wordt weggehaald, blijft er alleen service over. En zoals eerder aangegeven, service kost geld. Conducteurs kennen we overal. Op de trams komen we ze ook tegen. Met een ongeveer gelijkwaardig pakket als datgene waar we langzaam op afstevenden. Die tramconducteurs hebben zo'n mooi V-tje op hun pak. En verdienen zo'n 1800 euro netto per maand.

## Blijf wakker!

Wellicht is ons beeld veel te somber en te cynisch. Maar beste collega's, blijf letten op je zaak. Er wordt namelijk heel veel gezegd. Maar vaak zien we dat er tussen (mooie geruststellende) woorden en daden nogal wat verschil zit.

**Laat je niet in slaap sussen, maar blijf wakker! ●**





*geen aparte tak!*

# JOR is onderdeel van de VVMC.

De JOR bestaat inmiddels al een tijdje, echter we merken soms dat het nog niet helemaal duidelijk is wie we zijn en wat we precies doen. Vaak wordt gedacht dat de JOR een aparte afdeling is en je daar wel of niet bij aangesloten kunt zijn. We vinden het daarom belangrijk om meer duidelijkheid te creëren. De JOR is opgericht in 2016. Een veranderend aannamebeleid bij de verschillende spoorvervoerders en de komst van de ROC/STC-opleidingen voor machinisten, conducteurs en veiligheids personeel, hebben een nieuwe doelgroep voor de VVMC doen ontstaan. Voor de VVMC is het belangrijk om alle leden goed te kunnen vertegenwoordigen. Daarbij is ook een passende vertegenwoordiging voor de jongere leden gewenst.

**D**e JOR is een onderdeel van de VVMC voor alle leden tot en met 30 jaar, met een eigen bestuur en eigen kaderleden. Voor jongeren is de vakbondswereld veelal een vreemde wereld. Ons doel is dat iedereen zonder drempel kennis kan maken met de vakbondswereld en met de VVMC als vakbond. Daarnaast biedt de JOR een podium voor jonge leden en geeft hen de mogelijkheid om actief mee te helpen aan de belangen van de collega's, door kaderlid te worden en zichzelf te ontplooiën. Beslissingen die nu worden genomen, kunnen ook op de lange termijn een grote invloed hebben. Het is daarom van groot belang dat diegenen die over bijvoorbeeld 20 jaar nog bij het spoor werken, nu al hun stem laten horen!

## **Volwaardig VVMC-lid**

Belangrijk om te vermelden is in ieder geval dat je ongeacht je leeftijd een volwaardig VVMC-lid bent. Ieder betalend lid valt daarbij onder de eigen plaatselijke of regionale afdeling. Bij conflicten kun je dus ook contact opnemen met de persoonlijk belangenbehartiger van je plaatselijke of regionale afdeling. Er is voor gekozen om studenten van de ROC's of het STC een gratis lidmaatschap aan te bieden gedurende de opleiding, om iedereen de mogelijkheid te bieden om VVMC-lid te zijn. Ook wanneer je nog geen salaris van je werkgever ontvangt. Op deze manier kunnen zij kennismaken met de vakbondswereld. ▶



*Lees hier meer over Jor*

De JOR probeert aanwezig te zijn waar dat mogelijk is. Zo is de JOR bijvoorbeeld vertegenwoordigd bij de cao-onderhandelingen, bij acties van de VVMC en is er een kaderlid actief in de adviescommissie van de VVMC en de medezeggenschap. Bij de scholen proberen we zoveel mogelijk aanwezig te zijn bij de open dagen. We houden ontwikkelingen zoals ATO (automatic train operation) nauwlettend in de gaten en zoeken daarbij contact met relevante partijen in de spoorsector. Natuurlijk doen we daarnaast veel meer, maar het belangrijkste is toch wel de betrokkenheid tonen bij zaken die spelen en daarbij de stem van de jongeren niet ongehoord te laten.

## **‘Ons doel is dat iedereen kennis kan maken met de VVMC’**

Hopelijk is nu iets duidelijker geworden wat de JOR precies is. Het is dus een onderdeel van de VVMC dat jongeren een podium biedt om mee te praten in de vakbondswereld en dat de stem van de jongere leden zo goed mogelijk wil vertegenwoordigen.

Om dit laatste te realiseren is het van groot belang om regelmatig input van onze leden te ontvangen. Dat kan onder andere per e-mail, maar ook een ledenbijeenkomst is daar goed geschikt voor. Mocht je op- of aanmerkingen hebben of je mening willen geven over bepaalde zaken die spelen of hebben gespeeld, laat het dan weten! Dit geeft ons de beste mogelijkheid om de belangen van de jongeren op een passende wijze te behartigen.

**Zou je ook mee willen doen met de JOR VVMC? Denk je serieus na over je toekomst? Zou je wel ervaring willen opdoen als kaderlid van de JOR VVMC? Bij ons is het altijd gezellig. Aarzel dan niet en neem contact met ons op: [jor@vvmc.nl](mailto:jor@vvmc.nl). ●**

# Vanuit het bestuur.

## Algemene Ledenvergadering (ALV)

Op 21 mei 2021 is er een Algemene Ledenvergadering gepland. Op dit moment is nog niet bekend of deze vergadering fysiek of digitaal zal plaatsvinden. We zullen jullie dit ruim van tevoren laten weten. Eén en ander is geheel afhankelijk van de coronamaatregelen van het kabinet.

## Winnaars puzzel Trekhaak.magazine

Alle leden die een juiste oplossing van de puzzel in Trekhaak.magazine van december 2020 hebben ingezonden, hebben allemaal een promotiepakketje thuis gekregen. Uit alle juiste inzendingen zijn drie winnaars getrokken. De winnaars hebben inmiddels het promotiepakketje én een VVV-bon thuisgestuurd gekregen. De drie winnaars zijn:

De heer Frank Dekkers	- Vlissingen
De heer Ismet Dogan	- Venlo
De heer Bert Brouwer	- Leeuwarden

## Website VVMC: daar is ie dan!

Eindelijk is het zover. Onze nieuwe website is in de lucht. Na een intensief, misschien wel iets te lang, maar gedegen proces, zijn we aanbeland bij de lancering van de nieuwe website. De site, geheel in overeenstemming met, en uitgevoerd in onze nieuwe huisstijl, laat duidelijk zien wie we zijn en waarvoor we staan en biedt vertrouwde en vernieuwde mogelijkheden. Je kunt er informatie vinden, zoals de meest up-to-date cao's van de verschillende vervoerders, maar ook antwoorden op de meest gestelde vragen.

Je vindt er de persoonlijke belangenbehartigers van jouw standplaats of afdeling en kunt er terecht om melding te maken van onveilige situaties of agressie. Ook kun je er regelmatig deelnemen aan een poll of je aanmelden voor de nieuwsbrief. Tevens heb je als lid de mogelijkheid om je aan te melden voor het toegevoegd intranet 'Mijn VVMC'. Hier krijgen leden extra informatie en mogelijkheden. Zo kunnen kaderleden daar bijvoorbeeld toegang krijgen tot kaderbrieven en informatie die op dat moment relevant en actueel is. Denk bijvoorbeeld aan informatie over, voor en tijdens acties. Ook biedt 'Mijn VVMC' de mogelijkheid om leden tijdens stakingsacties digitaal in te schrijven en te registreren. Kortom te veel om op te noemen.

Ben je benieuwd naar hoe de nieuwe website eruit ziet, neem dan zelf een kijkje op [www.vvmc.nl](http://www.vvmc.nl) en laat ons via de poll weten wat je ervan vindt. Ben je lid van de VVMC, meld je dan ook aan voor 'Mijn VVMC' en ben je nog geen lid, meld je dan aan en word lid van de VVMC.

Veel surfplezier toegewenst,  
Het hoofdbestuur van de VVMC | met én voor elkaar! ●

*vvmc.nl*



## *We worden* **wegbezuinigd.**

**Op dit moment spelen er grote dingen bij Service & Stations, onze NS-wereld staat te schudden. Waar we een jaar geleden nog een topscore hadden op klanttevredenheid en NS een recordomzet draaide, ziet onze wereld er nu heel anders uit.**

**E**r liggen twee adviesaanvragen die een enorme impact hebben op ons werk en de toekomst hiervan. De eerste adviesaanvraag gaat over de servicemedewerkers, Herinrichting Service & Stations. Deze adviesaanvraag is ingediend op 9 december 2020. Net voor de Kerst. Voor de servicemedewerkers een grote schok. Er wordt in deze adviesaanvraag gesproken over een totale reductie van 309 fte. Daarnaast is op 3 maart jl. ook de adviesaanvraag CW & PLP ingediend. Ook hierin zien we een forse reductie van het aantal fte's, 23 fte bij de CW en 136 fte bij de PLP. Deze aantallen zijn wel iets lager dan benoemd in de overkoepelende adviesaanvraag, maar ze blijven fors. ▶



### Enorme impact

Je merkt dat het niet alleen de reductie op het aantal fte's is, maar je ziet ook de sluiting van heel veel NS servicewinkels in het land. En je ziet dat de medewerkers op heel veel stations niet meer aanwezig zullen zijn. Er blijven maar tien stations over waar de servicewinkels zullen blijven, vijftien stations waar de servicemedewerkers ambulantly aanwezig zullen zijn en tien stations waar de PLP zijn taken blijft uitvoeren. De impact is enorm. Vooral in de Randstad wil NS actief blijven. Ze vertrekt uit de rest van Nederland.

NS motiveert haar besluit met twee redenen. De service moet afgestemd worden op de veranderende reizigersbehoeften. Daarnaast gaan ze meer over op de digitalisering van de verkoop. Met andere woorden... We worden wegbezuinigd!

### We kunnen geen...

We zullen geen service meer mogen verlenen aan onze reizigers. We kunnen geen reiziger meer op 1, 2 & 3 zetten. We kunnen geen reiziger meer reizend de deur uit helpen. We kunnen geen binnenlands treinticket meer verkopen. We kunnen geen problemen met de OV-chipkaart oplossen. We kunnen geen mindervalide reizigers meer in en uit de trein helpen. We kunnen geen internationaal treinticket meer verkopen. We kunnen geen OV-chipkaart meer opladen met contant geld, omdat de reiziger soms geen bankrekening heeft. We willen dit wel, maar mogen dit straks nog maar op tien stations in Nederland... We worden wegbezuinigd!

Sinds 1 maart 2021 zijn de SMW, PLP en CW premobiel verklaard. We hebben wel de lusten van een vertrek bij NS, maar nog niet de lasten. De vraag is echter: willen de SMW, PLP en CW dit wel? Nee, liever niet! We kiezen liever voor het behoud van onze werkzaamheden en de serviceverlening aan onze reiziger. Want voor ons staat de reiziger nog wel op 1, 2 & 3!

### Nieuwe werkgroep

Tijdens de bijeenkomsten van de VVMC voor de medewerkers van Service Stations, is door de leden de behoefte uitgesproken om een werkgroep in te richten. Deze werkgroep bestaat uit negen collega VVMC-leden uit het hele land. We komen regelmatig samen met Rob & Wim (vakbondsbestuurders) en worden dan bijgepraat over de stand van zaken met betrekking tot de adviesaanvragen. Als werkgroep hebben we meegedacht over de tekst op de buttons en zijn we actief aan de slag gegaan met het maken van de filmpjes over onze huidige werkzaamheden en wat er gaat veranderen als we worden wegbezuinigd. Heb je nog vragen, opmerkingen of ideeën die je met ons wilt delen en waar we mee aan de slag kunnen? Stuur deze dan naar de VVMC: [servicedesk@vvmc.nl](mailto:servicedesk@vvmc.nl)!

### Op andere gedachten

Op vrijdag 5 maart 2021 zijn 200 collega's van Service & Stations met de drie vakbonden naar Utrecht afgereisd om de ingezamelde handtekeningen, foto's en filmpjes aan te bieden aan onze President-directeur, Marjan Rintel. Deze dag was een groot succes! Er heerste een enorme verbondenheid onder de 200 collega's en we stonden daar allemaal voor het behoud van onze baan! Er is een YouTube film gemaakt van de filmpjes en de foto's. Wil je ze nog even terug zien? [Ze staan online, op de website van de VVMC.](#)

Uiteraard zijn we nog niet klaar! Deze werkgroep gaat door en blijft actief nadenken over hoe we samen de directie van NS op andere gedachten kunnen brengen. Met én voor elkaar! ●



# De dienstindeling in de knel.

De dienstindeling is een kleine afdeling binnen een standplaats. Een handjevol collega's zijn verantwoordelijk voor het correct en op tijd uitbrengen van de donderdagse weekindeling (DW). Daarbij moeten zij rekening houden met het verlot, de roostervereisten, de cao, met de wensen van het personeel en de wegbekendheid.



**D**aarnaast zijn er ook nog mensen met verzoeken die zij zo goed mogelijk proberen te helpen. Natuurlijk gaan er dingen niet goed en soms bestaat er een haat-liefdeverhouding. Niet iedereen kan worden geholpen en soms gaan er ook gewoon dingen fout.

De dienstindeling is dus heel belangrijk voor de uitvoering. Niet alleen voor tevreden personeel, maar ook voor het product dat buiten wordt neergezet. De verkeerde machinist in de verkeerde dienst of het niet kunnen rondbreien van de DW zorgt voor problemen. Toch lijkt de dienstindeling al heel lang een sluitstuk van het bedrijf.

## Hogere stapel

Zo is de dienstindeler niet reserve aantastend. Dit betekent dat er geen reservepersoneel is. Men gaat er van uit dat de dienstindeler een gewone kantoorfunctionaris is. En voor dat soort personeel geldt dat als ze er niet zijn, de stapel werk op het bureau hooguit wat hoger wordt en de projecten later klaar zijn. Maar men vergeet dat de dienstindeler een deadline heeft. De DW moet erop donderdag om 16.00 uur uit. Dus als er iemand ziek is, met RO of met vakantie, heeft de rest het ineens hartstikke druk.

De problemen worden steeds nijpender. En daarbij speelt de coronacrisis een rol. Er komen ontelbare dienstwijzigingen binnen die allemaal moeten worden verwerkt, in de juiste roosters bijgestuurd en daarbij moet het rooster ook nog kloppen. Rijdend personeel ►

komt soms in de problemen als een dienst veel vroeger begint of later klaar is en gaat bellen. Daardoor heeft de dienstindeler het nog drukker met telefoonafhandeling en extra bijsturen. Soms via drie-, vier- of vijf-hoeksruilingen.

### Kookpunt

De werkdruk is al jaren aantoonbaar te hoog en bereikt nu het kookpunt. Collega's vallen uit waardoor de rest nog meer werk krijgt. Het loopt de dienstindelaars over de schotten. En NS weigert tot nu toe stelselmatig in te grijpen. Men weet al jaren vanuit de MBO's dat er maatregelen nodig zijn.

## *‘In plaats van te zorgen voor extra personeel worden vacatures niet opgevuld of ‘ingevuld’ op andere standplaatsen’*

Het betreffende personeel werkt thuis, met eigen (soms gebrekkige) middelen. Nog steeds. We horen van onze leden dat een extra scherm niet geleverd kan worden, waardoor het werken lastig is. Dat de partner niet kan werken, omdat de pc de hele dag in gebruik is. En dat terwijl alle thuiswerkers die normaal in het HGB werken allang een kantoorstoel en extra schermen hebben gekregen en hun muizen en toetsenborden mogen declareren. De dienstindeler is soms zo lang bezig met het plegen van telefoontjes dat men nauwelijks aan werken toekomt. Telefoontjes van mensen, omdat hun diensten niet kloppen of afspraken die er tussendoor zijn geschoten. Heel veel vragen over wijzigingen. En terecht allemaal, maar dat zorgt ervoor dat er nog minder tijd is om het werk uit te voeren.

In plaats van te zorgen voor extra personeel, voor management met verstand van zaken, dat ook daadwerkelijk kan bijspringen, voor reservemensen en in coronatijd zorgt voor goede faciliteiten en ondersteuning thuis, worden vacatures niet opgevuld of ‘ingevuld’ op andere standplaatsen.

### Opgezaagd

We vernemen dat er discussie plaatsvindt om de spoc/spos norm van 1 dienstindeler op 80 personeelsleden te vergroten. En er gaan al langer geruchten om te centraliseren of automatiseren. Ondertussen worden de dienstindelaars nog steeds opgezaagd met werk dat niet tot hun takenpakket hoort. De recente functiebeschrijving en de bezwaren van de dienstindelaars daaromtrent ten spijt. ►

### Menselijke maat

Wanneer je de menselijke maat uit de dienstindeling haalt, zorgt dat voor meer onrust op de werkvloer, minder maatwerk voor de mensen in de roosters en grotere ontevredenheid. Als je de dienstindeler laat afbreken, komt de kwaliteit van de weekroosters in gevaar. En uiteindelijk zal hierdoor de bijsturing overbelast raken. En uiteindelijk de trein blijven staan.

Via diverse tafels is inmiddels aandacht gevraagd voor de positie van de dienstindelaars en het gebrek aan hulp en ondersteuning. We vragen onze collega's in de uitvoerende dienst (MCN, HC, T&S, V&S) om begrip voor de werkomstandigheden van de dienstindelaar.

**Wij moeten de dienstindeling - juist op dit moment - niet afvallen, maar bijstaan. ●**

# PB-er nodig?

geschil over verlof

hulp bij ontslag

geschil over ziekte

geschil over functioneren

hulp bij een bedrijfsongeval



*actuele  
PB-lijst*



**Op 10 maart is de VVMC door NS op de hoogte gebracht van de uitkomsten van het onderzoek naar het afschuwelijke ongeval in Hooghalen. Op 22 mei 2020 botste bij een NABO een SNG op een zwaar landbouwvoertuig, waarbij de machinist om het leven kwam.**

Een verschrikkelijk drama voor de nabestaanden en een zwarte dag in de spoorwereld. De beelden van de trein, waarvan de cabine volledig was weggevaagd, staan ons in het geheugen gegrift en leverden natuurlijk veel vragen op over onder andere de onveiligheid van de NABO's, de botsveiligheid van het materieel, de kleurstelling van de trein en de positie van de bijrijdersstoel.

### **NS trekt boetekleed aan**

NS en ProRail hebben een onderzoek opgestart en kwamen 10 maart met de uitkomsten hiervan. Naar aanleiding van de uitkomsten kondigden beide organisaties ook direct maatregelen aan, die gelden totdat de NABO's zijn opgeheven. We zijn het er allemaal over eens dat de beste oplossing het direct opheffen van de NABO's is, maar omdat dat langer duurt zijn tussenmaatregelen van groot belang. Opvallend was dat NS het boetekleed aantrok. Er werd duidelijk aangegeven dat NS de risico's bij NABO's onderschat heeft. De nu aangekondigde snelheidsbeperking bij een groot aantal NABO's had dus veel eerder moeten worden ingezet.

En dat is ook precies wat de VVMC na het ongeval bij Hooghalen heeft geroepen. De snelheidsbeperking bij Hooghalen heeft maar korte tijd geduurd, maar had wat ons betreft veel langer moeten duren. NS heeft mijns inziens op deze manier hun treinpersoneel onnodig en onverantwoord veel risico laten lopen. Naast de nu opgelegde snelheidsbeperking worden er nog meer maatregelen genomen, die ervoor moeten zorgen dat het bij de NABO's veiliger wordt. Tevens wordt er verder onderzoek gedaan naar de kleurstelling en de positie van de bijrijdersstoel. De VVMC heeft na het ongeval ook veel vragen gesteld over de botsveiligheid en de veiligheidsnormeringen. Uit het onderzoek is volgens NS gebleken dat geen enkele materieelsoort waar NS mee rijdt bestand zou zijn geweest tegen een ongeval zoals in Hooghalen. Deze constatering leidt bij de VVMC tot meer vragen. Vragen die betrekking hebben op de crashbestendigheid, de veiligheidsnormeringen, de veilige zone in de cabine en de vluchtinstructie. Voor de VVMC stopt het dus niet bij de hierboven genoemde rapporten en maatregelen. Wij zullen ons hier de komende tijd intensief mee bezighouden. Wij zijn niet snel tevreden als het gaat om de veiligheid van onze leden! ●