

#1 - 2023

# Trekhaak.

**VVMC**

met én voor elkaar!

*3 x stage bij het*  
**hoofdbestuur**

*agressie mag nooit*  
**normaal worden**

*integriteit*  
**gedragscode geldt voor iedereen**

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

## Tijd van agressie en tumult

Dit jaar wordt gekenmerkt door een behoorlijke toename van agressie in de trein en op en rondom de stations. Na verschillende grote incidenten hebben we een brandbrief gestuurd naar Wouter Koolmees, president-directeur van NS. Hierin geeft de VVMC aan dat de grens is bereikt. Na aanleiding van die brief zijn er wel zaken opgepakt, maar toch worden we steeds weer ingehaald door ernstige incidenten.

**W**e weten dat er grote problemen waren en zijn op de lijn van Emmen naar Zwolle, van met name zogeheten veiligelanders. Daar bleef het echter niet bij, want ook in Maarheeze (waar in het AZC uitgeprocedeerde asielzoekers zitten) ontstonden soortgelijke problemen op het traject Eindhoven - Weert. Gesprekken met de burgemeester, de politie, NS en de vakbonden hebben geleid tot een aantal maatregelen. Er moet constant gemonitord worden of deze maatregelen voldoende zijn of niet.

### Agressie melden

We hebben een algehele oproep gedaan aan onze leden om alle vormen van agressie te melden bij zowel de werkgever, als bij de VVMC. Het is van belang dat nog beter zichtbaar is waar, wanneer en welke vorm van agressie plaatsvindt. Helemaal voorkomen lukt niet, maar wel is dan een gerichte aanpak mogelijk. Wij danken in ieder geval iedereen die hier gehoor aan heeft gegeven.

### Nieuwe cao's

De rust is na het tumult van de stakingen bij zowel de regionale vervoerders als de NS teruggekeerd. Diverse cao's zijn afgesloten, terwijl niet iedereen er uitgesproken tevreden over is. Het is onmogelijk om iedereen tevreden te stellen, maar ons streven is om daar wel zo veel mogelijk naar toe te onderhandelen. Onze leden hebben het laatste woord en het was overduidelijk dat - bij zowel de regionale vervoerders als bij NS - een grote meerderheid akkoord ging met de behaalde onderhandelingsresultaten.

Momenteel worden de nieuwe cao's toegepast, maar in sommige gevallen is men nog bezig met een verdere uitwerking. We zijn er vooral alert op dat de uitwerking van de afspraken niet té lang duurt. Bij de NS beginnen namelijk in oktober alweer de onderhandelingen voor een nieuwe cao. De rondgang langs alle standplaatsen voor het ophalen van cao-onderwerpen is in volle gang. We zijn blij dat er al heel veel onderwerpen aan de cao-commissie zijn meegegeven.

Rob de Groot | Voorzitter VVMC



**VVMC**

met én voor elkaar!

Rob

# inhoud.



**Agressie mag nooit**  
normaal worden

**Het station**  
Haarlem

**3 x stage**  
bij het hoofdbestuur

## en verder...

### **RVU NS**

Regeling vervroegde uittreding

6

### **Campagne**

meld agressie

16

### **RVU MuMo**

Regeling vervroegde uittreding

8

### **De cao-commissie**

is er weer klaar voor!

17

### **Integriteit**

Gedragscode geldt voor iedereen

10

### **Een hele bevalling**

Uit 't leven van een HC

18

### **Vanuit het bestuur**

In gesprek met Wim, ALV, etc.

12

### **Hoe lang nog?**

Agressie neemt toe

20

### **Een kijkje bij de OC**

door Ferry Jowkar

15

### **W!M**

Toename agressie

22

## Colofon

Trekhaak is een uitgave van de VVMC en wordt digitaal verspreid en gedrukt in kleine oplage. Niets uit deze uitgave mag worden verspreid of gekopieerd zonder toestemming. Aan deze Trekhaak werkten mee: Redactie: Harry van der Laan. (Gast)redacteuren: Evert Kap, Rob de Groot, Wim Eilert, Henk de Kok, Tanja Slob, Dennis Oosterwold, Stephan Eggenhuizen, Michel Jongebloed, Stefan Koek. Fotografie: Rene van den Oetelaar & Spike Sondervan. Illustraties: freepik.com. Eindredactie, ontwerp & vormgeving: kort & blondig. Contact/inzendingen: [harryvanderlaan@vvmc.nl](mailto:harryvanderlaan@vvmc.nl) [www.vvmc.nl](http://www.vvmc.nl)

# Agressie mag nooit normaal worden.

*aantal incidenten rijst de pan uit*

De cijfers liegen er niet om: agressie op en rond het spoor is de afgelopen jaren flink toegenomen. De agressiemeldingen vliegen ons om de oren. Heftige incidenten waarbij HC's worden geslagen, geschopt en bespuugd zijn niet langer zo uitzonderlijk als dat ze ooit waren.



freepik.com

**D**e mentaliteit in de samenleving is niet meer wat het geweest is. Je hoeft niet raar op te kijken als je een grote bek krijgt wanneer je iemand aanspreekt op de huisregels. Of dat je compleet wordt uitgescholden wanneer er een trein uitvalt na een aanrijding. Terwijl de maatschappij verhardt, verliest het personeel langzaam haar autoriteit. ►

## Grote zorgen

Toen er enige tijd geleden gestemd werd voor het behoud van de BOA, was het resultaat nauwelijks 50/50. Waar een gedeelte van de medewerkers hun BOA-boeken in de lucht gooide omdat ze nooit meer examen hoefde te doen, baarde de andere helft zich grote zorgen over de gevolgen van het verdwijnen van de BOA. De zorgen van deze tweede groep blijken niet ongegrond. Daarnaast rijst de vraag of – met het oog op de toenemende agressie - dit het juiste moment was om een dergelijke ingrijpende verandering door te voeren.

Hoewel destijds de belofte gedaan is dat er voor de werkwijze van de HC niets zou veranderen als toezichthouder, blijkt dat wel degelijk het geval. Een reiziger die incidenteel uit z'n stekker gaat, zal heus niet weten of de HC wel of geen BOA is. Helaas is er ook een groep die erop uit is om onrust te stoken. Deze groep weet dondersgoed wat de HC wél en vooral niet kan en mag. Deze groep heeft maling aan het personeel, voldoet niet aan vorderingen en gedraagt zich als engeltjes zodra V&S ter plaatse is. Ze weten precies dat wanneer V&S de overtreding niet zelf kan constateren, er niets gebeurt. De HC kan niet langer een boete uitschrijven en V&S mag de melding niet 1 op 1 overnemen.

## Eieren voor je geld

Reizigers zonder kaartje weigeren steeds vaker hun ID-bewijs te laten zien. In zo'n geval staat de HC machteloos. Probeer dan nog maar eens zonder gezichtsverlies van het toneel te verdwijnen. HC's passen hun werkwijze aan en knippen steeds vaker naar back-up stations, maar ook die worden steeds schaarser wegens de tekorten van V&S. Doorpakken zit er daarom vaak niet in en de HC kiest eieren voor z'n geld. Bijkomend nadeel is het signaal dat dit afgeeft aan de overige reizigers in de trein. Elke keer wordt zo een stukje van de autoriteit van de HC weg genomen.

Collega's krijgen regelmatig van de politie te horen dat aangifte doen 'geen zin heeft'. Wanneer er geen ooggetuigen of camerabeelden zijn, maakt het blijkbaar niet langer uit dat je leven bedreigd wordt! Het is een burgerzaak geworden en het is het woord van de HC tegen dat van de reiziger. Van de zogenaamde beschermde status van de toezichthouder is weinig te merken. Het beschermingspakket waar we als ambtenaar gebruik van maakten is niet van toepassing op de toezichthouder, maar aan de publiekelijke en handhavende taak is niets veranderd. Waar het strafbaar is om een ambtenaar te beledigen, laat staan te bedreigen, heeft de burger HC geen poot om op te staan.

## Genoeg is genoeg

Alsof dit niet erg genoeg is, hebben we het nog niet eens gehad over de problematiek rondom de AZC's en de groepen hangjongeren die de boel verzieken 'aan het einde van de lijn'. Grote incidenten - een poging om een HC in de brand te steken, een HC en machinist die in elkaar worden geramd én een bedreiging met een pistool - komen allemaal uit dit kalenderjaar. Dit was niet normaal, is niet normaal én mag nooit normaal worden! Zolang wij geen grens trekken en onverschillig onze schouders ophalen, verandert er niets. Wij beslissen wat we accepteren. Wij beslissen wanneer genoeg genoeg is! ●

# Regeling

## vervroegde uittreding (RVU) NS

**We krijgen veel vragen over de RVU regeling. We geven je graag een korte uitleg over de manier waarop je de RVU in werking kan zetten.**

De RVU is een regeling die helpt om maximaal 3 jaar voor je AOW-leeftijd te stoppen met werken. Voor NS medewerkers geldt deze regeling voor iedereen die vóór 1 januari 2029 zijn of haar AOW-leeftijd bereikt. Indien je korter dan een jaar voor je AOW-leeftijd gebruik wilt maken van de RVU, wordt deze pro rato berekend.

Als je aanspraak maakt op de RVU-regeling, dan keert de werkgever je een maandelijks bedrag uit om de periode tot je AOW te overbruggen. Je werkgever betaalt tot 1 januari 2026 minder belasting over dit bedrag, de tijdelijke drempelvrijstelling RVU genaamd.

### Enmalig of in termijnen

De hoogte van de RVU uitkering is in 2023 eenmalig € 24.444 bruto. Je kunt hier 1 tot 3 jaar voor je AOW-leeftijd (datum) gebruik van maken. Je kunt het bedrag in één keer laten uitkeren of ervoor kiezen om dit in maandelijkse termijnen te doen. Het bedrag kun je zelf aanvullen. Bijvoorbeeld door spaargeld, het uitkeren van een lijfrenteverzekering of door je pensioen vervroegd op te nemen. Welke keus je ook maakt, het is verstandig om tijdig je pensioensituatie te checken op mijnpensioenoverzicht.nl. Zo kom je niet voor onaangename verrassingen te staan en kun je zorgeloos genieten van je pensioen.

**Laat je verder goed adviseren.** Ieders financiële situatie is anders. Vraag daarom altijd om een persoonlijk advies bij je pensioenuitvoerder ( Rail & OV (railov.nl) en bij je werkgever als je gebruik wilt maken van de RVU-regeling. Check ook de situatie voor je nabestaanden, mocht je onverwacht overlijden in de RVU-periode.

De medewerkers van NS die in aanmerking komen voor de RVU hebben thuis een aanmeldformulier ontvangen (indien dit niet het geval is, kun je deze alsnog aanvragen bij NS). Als je gebruik wilt maken van deze regeling, vul dan het formulier in en stuur het naar RVU@ns.nl. Je aanvraag moet minimaal 4 maanden voor de gewenste datum bij NS binnen zijn. Let wel op: je neemt op eigen initiatief ontslag, waardoor je WW-rechten vervallen. Ook stopt je pensioenopbouw als je eerder stopt met werk. Nadat je uit dienst bent, mag je bijverdienen terwijl je de RVU-uitkering ontvangt. ►

## RVU *in het voort*

- voor collega's die vóór 1 januari 2029 hun AOW leeftijd bereiken;
- de regeling loopt tot 1 januari 2026.  
Interesse? Meld je op tijd aan bij je werkgever;
- eenmalig uitkering van € 24.444 bruto (eenmalige uitkering of in maandelijkse termijnen);
- wil je gebruikmaken van de RVU? Vul het formulier in en stuur deze naar je werkgever;
- laat je goed adviseren door werkgever en Rail & OV (railov.nl) (pensioenuitvoerder) en laat berekenen wat je krijgt vóór en na pensionering, zodat je niet voor onaangename verrassingen komt te staan. Het telefoonnummer van Rail & OV (railov.nl) is 030 23 29 325;
- je neemt ontslag en je pensioenopbouw stopt;
- je mag elders bijverdienen. ●



# Regeling

## vervroegde uittreding (RVU) MuMo

In de cao MultiModaal (MuMo) is afgesproken dat medewerkers die tussen 2021 en 2026 de AOW-leeftijd bereiken, maximaal 2 jaar voor het bereiken van de AOW-leeftijd mogen stoppen met werken.

Voorwaarde is dat je minimaal 10 jaar onafgebroken in het OV hebt gewerkt, op basis van een arbeidsovereenkomst bij één van de ondernemingen waarop de cao Openbaar Vervoer of Multimodaal Vervoer van toepassing is, op het moment dat je gebruikt maakt van de OV RVU-vrijstellingsregeling. Je ontvangt in het jaar dat je eerder stopt met werken een uitkering van € 24.444 bruto (2023). Je bent dan vrijgesteld van werkzaamheden.

Gebruik maken van de MuMo RVU-vrijstellingsregeling? In Insite geef je 8 maanden voordat je gebruik wilt maken van deze regeling aan dat je eerder wilt stoppen met werken. Deze termijn van 8 maanden kun je verkorten door opname van openstaande verlofuren. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid om op basis van een nul-urencontract maximaal 200 uur in dat jaar te blijven werken. Het nul-urencontract eindigt van rechtswege bij het bereiken van de AOW-leeftijd. ●





# het station

Dit is station Haarlem; het enige station in art nouveau- of Jugendstil-stijl in Nederland. Het gebouw dateert uit het begin van de 20e eeuw, al stond het station zelf er zelfs al eerder. Het eerste station in Haarlem werd in 1839 geopend. Dit station bevond zich op het huidige terrein van de hoofdwerkplaats van NS. In 1842 werd het station verplaatst naar de huidige locatie. Het oorspronkelijke stationsgebouw uit 1842 werd in 1867 verbouwd en in 1906-1908 vervangen door een nieuw gebouw van Dirk Margadant. [Dirk Margadant](#) was de architect van meerdere stations, zoals Den Haag HS.

In het midden van het station bevindt zich een zogenaamd 'eilandperron': een perron met vier sporen. Hier bevinden zich de oude wachtruimtes, aangeduid met tegeltableaus. Er zijn wachtkamers voor de eerste, tweede en zelfs derde klasse – een fenomeen dat we sinds 1956 niet meer kennen. De 19e-eeuwse gegoede reiziger hoefde hier dus nooit naast de lagere klasse plaats te nemen.

Er zijn zelfs nog twee extra wachtruimtes op station Haarlem. Eén daarvan was voor dames die alleen reisden. Maar de laatste is echt uniek: een wachtkamer voor 'krankzinnigen' uit één van de inrichtingen die Haarlem vroeger rijk was. Deze wachtkamer is niet aangeduid met een tegeltableau. De oude wachtruimtes worden nu voor verschillende doelen gebruikt: een bibliotheek, winkeltje of zelfs ruimte om te salsadansen. Dat maakt dat de wachtende reiziger iets om handen heeft. ●

# Integriteit.

## *gedragscode geldt voor iedereen*

**Integriteit is de persoonlijke eigenschap, karaktereigenschap, van een individu die inhoudt dat de betrokkene eerlijk en oprecht is en niet omkoopbaar. De persoon beschikt over een intrinsieke betrouwbaarheid, zegt wat hij doet en doet wat hij zegt, heeft geen verborgen agenda en veinst geen emoties. Een persoon met deze eigenschappen wordt integer genoemd. Een integer persoon zal zijn doen niet laten beïnvloeden door oneigenlijke zaken.**

Regelmatig popt de term integriteit op binnen NS en vaak in relatie met de uitvoerende medewerkers. Zaken als pesterij, als hinder zijn natuurlijk ernstig. Maar NS pakt integriteit heel breed op. Dan dient deze vraag zich aan; hoe zit het met de integriteit van NS zelf? In de laatste MBO vindt 70% van de medewerkers van het reizigers-domein dat NS geen integere organisatie is. Dat is ernstig en komt ergens vandaan. Tot op heden heeft NS echter nog niets met dit signaal gedaan, omdat het bedrijf zegt niet te weten wat de medewerkers bedoelen.

### **Waar komt dat lage getal vandaan?**

Dat is voor NS wellicht een vraag, maar voor ons niet. Het heeft allemaal te maken met eerlijk handelen, met de regels volgen en met betrouwbaar zijn. Bijna elke medewerker kan zaken opsommen die bijdragen aan het gevoel dat NS niet integer is. Niet eerlijk, volwassen behandeld worden. Geen blijk van vertrouwen krijgen. Meldingen niet opvolgen, afspraken niet nakomen, willens en wetens de CAO overtreden, niet of onvoldoende overleggen en mensen onder druk zetten om van vastgelegde afspraken af te zien. Het overgrote deel van de klachten valt onder één van deze noemers. ▶

### Gekoesterd

Het is bijzonder dat NS niet met de medewerkers in gesprek gaat over dit probleem. En dan bedoelen we niet met de zorgvuldig geselecteerde medewerkers die meegaand zijn, maar juist met de kritische stemmen. Met de mensen die door hun leidinggevenden lastig gevonden worden. Nog steeds heeft het bedrijf niet in de gaten dat die kritiek voortkomt uit grote betrokkenheid en dat deze mensen juist gekoesterd moeten worden.

### Gedragscode voor iedereen

De afdeling integriteit, die door NS ooit is opgericht na een paar behoorlijke uitglijders op directieniveau, wordt nu helaas alleen maar gebruikt om medewerkers aan te pakken. Een V&S-er die ergens stond te roken waar dit niet mocht, iemand die een uitglijder maakt op de sociale media of een onhandige uitspraak doet die wordt doorgebrieft. Allemaal terecht misschien. Maar zolang men niet beseft dat de gedragscode voor iedereen geldt en niet alleen voor de machinist, de HC, de servicemedewerker en V&S heeft men het niet goed begrepen. En deze houding is bij uitstek een voorbeeld van niet integer handelen. ●



# Vanuit het bestuur.

## In gesprek met Wim

'In gesprek met Wim' gaat door! We merken dat mensen het erg waarderen. Tijdens de online sessie kun je Wim vragen stellen over onderwerpen waar je tijdens het werk tegenaan loopt en waarvan jij denkt dat de vakbond dit zou moeten weten of oppakken. De eerstvolgende data zijn 20 november en 18 december. Het tijdstip en hoe je je kunt aanmelden, laten we te zijner tijd nog weten.

## Contributieverhoging

Op de algemene ledenvergadering van 15 mei 2019 is besloten de contributie jaarlijks te indexeren op basis van de consumentenprijsindex (CPI) en af te ronden naar de naastliggende kwart euro.

De contributie voor 2024 is na de afgesproken indexatie vastgesteld op € 15,25 per maand, oftewel € 183,- per jaar. Per saldo is dit een contributieverhoging van € 18,- per jaar. De contributie voor gepensioneerden en leden die een gereduceerd tarief betalen blijft ongewijzigd (€ 4,- per maand).

## Algemene Ledenvergadering

De Algemene Ledenvergadering van 2024 is op 17 mei om 13.00 uur. De locatie is het van der Valk hotel in Breukelen. De agenda volgt nog. ●

# 3 x stage bij het hoofdbestuur

In tegenstelling tot veel andere vakorganisaties blijft de VVMC groeien. Dit betekent ook dat het drukker wordt. Om onze leden goed van dienst te kunnen blijven, hebben wij besloten het hoofdbestuur uit te breiden met drie stagiaires. Maak kennis met Tanja Slob, Stephan Eggenhuizen en Michel Jongebloed. ►

### Tanja Slob

Hoi! Ik ben Tanja. Misschien ken je me als conductrice uit Amersfoort. Ik ben bij de vakbond begonnen in de JOR en daarna doorgestroomd naar afdeling Amersfoort. Sinds begin deze zomer loop ik stage bij het hoofdbestuur van VVMC.

Ik woon samen met mijn vriend Bastiaan (of eigenlijk moet ik verloofde zeggen), onze dochter Hayley (1 jaar) en onze kat Floki in het prachtige Amersfoort. Dit najaar komt het er na twee jaar eindelijk van om te gaan trouwen. Ik ben ook in verwachting van een tweede kindje, dus we gaan een gezellig drukke periode tegemoet. In mijn vrije tijd ben ik bij voorkeur buiten te vinden; wandelen doe ik veel maar ook scharrel ik graag in m'n tuintje. Verder ben ik een creatief persoon en maak ik veel zelf; van breien en haken tot fotografie en klussen. Ik ben graag met m'n handen bezig.

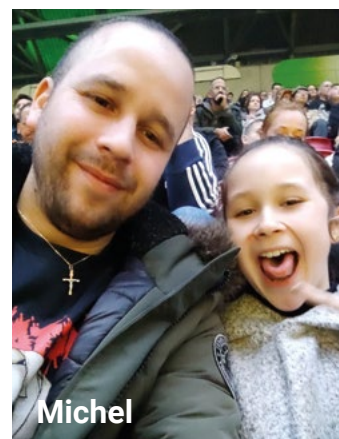
Binnen de VVMC wil ik mij gaan richten op de communicatie en probeer ik momenteel vooral zoveel mogelijk kennis op te zuigen!



Tanja



Stephan



Michel

### Stephan Eggenhuizen

Hoi, ik ben Stephan Eggenhuizen. Ik loop sinds juli stage bij het hoofdbestuur van de VVMC. Ik ben 53 jaar oud en werk al 32 jaar als machinist bij NS met standplaats Nijmegen. Ik ben getrouwd met Catelijne en vader van een dochter Kendra van 19 jaar oud. Nu de vakantie voor mij voorbij is, heb ik enorm veel zin in deze stageperiode. Binnen de VVMC speel ik ook een actieve rol in de cao-commissie. Je kunt me dan ook tegenkomen tijdens rondgangen door het land. ▶

Naast mijn werk als machinist ben ik al geruime tijd actief betrokken bij de medezeggenschap binnen NS. Het begon allemaal met vier termijnen in de lokale medezeggenschap, waar ik ontdekte hoe belangrijk het is om een stem te hebben in besluitvormingsprocessen die onze werkplek beïnvloeden. Mijn inzet en betrokkenheid bij de lokale medezeggenschap brachten me naar een nieuwe uitdaging: de ondernemingsraad NS Reizigers. Op dit moment zit ik in mijn tweede termijn als vertegenwoordiger namens de VVMC in de Ondernemingsraad NS Reizigers.

Ik ben ervan overtuigd dat medezeggenschap en vakbondsvertegenwoordiger een cruciale rol spelen in het creëren van een gezonde, veilige en productieve werkomgeving. Als machinist begrijp ik als geen ander wat de uitdagingen en kansen zijn waar onze collega's dagelijks mee te maken krijgen. Het is belangrijk om hun stem te laten horen, hun belangen te behartigen en ervoor te zorgen dat ze in een werkomgeving terecht komen die hun welzijn en professionele ontwikkeling bevordert.

Mijn inzet in de medezeggenschap heeft me naar deze unieke stagekansen bij de VVMC geleid. Het is een geweldige kans om te leren van medebestuurders op dit gebied en mijn kennis verder te vergroten. Ik kijk ernaar uit om mijn ervaringen als machinist, ondernemingsraadslid en stagiair in het hoofdbestuur te combineren, veel te leren en nieuwe inzichten op te doen. Ik wil graag mijn dankbaarheid uiten aan de VVMC voor deze stagekansen en aan al mijn collega's bij NS voor de steun en samenwerking in mijn medezeggenschapsactiviteiten die ik al jaren ervaar. Ik ben ervan overtuigd dat deze stageperiode een waardevolle bijdrage zal leveren, zodat ik nog beter in staat ben om op te komen voor de belangen van mijn collega's en onze werkomgeving te verbeteren.

### Michel Jongebloet

Beste collega's, ik ben Michel Jongebloet, een 38-jarige NSR-machinist met standplaats Amsterdam die bijna 13 jaar geleden als HC begonnen is bij de NS. Man van Yuliya, vader van Sophia, Daniella en onze teckel Odin.

Sinds kort loop ik stage bij het hoofdbestuur van de VVMC. Er komt hierin veel op mij af, maar ik doe dit met veel plezier en passie. Dezelfde passie die ik jarenlang heb ingezet om onze achterban te vertegenwoordigen in het OC Noordwest.

Verder ben ik altijd druk in de weer. Is het niet met mijn gezin, dan speelt er altijd wel wat op het werk of bij de vakbond. Mensen vragen mij vaak of ik nog wel tijd heb voor mijzelf. Die tijd die maak ik. Ik game al vanaf de begin jaren '90 en gamen (of het nu op de PC, PS5, Xbox, Switch of mobiel is) zit in mijn DNA. Verder geniet ik graag van muziek. Metal en old school rock (echte muziek dus :P). Vaak zal je mij treffen bij concerten door het land of in Europa. Dit samen met vrienden of zelfs met mijn 12-jarige dochter, die net zoals haar vader een gigantische game geek en metal fanaat is. Oh, is er iemand gek op schoenen? Ik zeker! Voornamelijk special editions van Vans! A man can never have enough shoes! Mochten jullie mij tegenkomen of willen spreken, ben altijd in voor een praatje! Werk gerelateerd of niet, hit me up! ●

# 'n kijkje bij de OC.

*door Ferry Jowkar*

**De VVMC heeft mij gevraagd om iets te schrijven over OC's. Wie we zijn en wat we doen. Het is namelijk voor sommige (nieuwe) collega's niet helemaal duidelijk wat een OC doet.**

Allereerst zal ik mezelf even voorstellen. Ik ben Ferry Jowkar, secretaris OC Regio NoordWest. Tevens ben ik machinist met standplaats Amsterdam. Ik werk al 23 jaar bij NS. Ik zit ongeveer 15 jaar in het overleg en ik probeer met heel veel energie het belang van mijn collega's en mijn vakbond te behartigen. Samen zorgen we ervoor dat de afspraken van de cao en plaatselijk afspraken van standplaatsen in de regio NW nageleefd worden door het management. En we informeren collega's waar het nodig is.

## **Wat is de OC?**

De OC is de ondernemingsraad van de productie eenheid (regio's). De OC is een onderdeelcommissie van de OR. De OC heeft dezelfde bevoegdheden als een OR, zoals vastgelegd in de wet op ondernemingsraden (WOR), behalve het beroepsrecht.

## **Wat doet de OC?**

De OC behartigt de belangen van groepen personeel. We mogen daarbij de belangen van het gehele personeel van de regio's inclusief TM's, de staf en het bedrijfsbelang niet uit het oog verliezen. De OC doet niet aan persoonlijke belangenbehartiging.

## **Wat is de zittingsperiode?**

De OC heeft een zittingsperiode van 3 jaar. De vakbonden zijn de kandidaat stellende

organisaties. Niet georganiseerde personeelsleden kunnen zich ook kandidaat stellen. De procedure hierover is geregeld in het reglement ondernemingsraden. Om vast te stellen hoeveel zetels de kandidaat stellende organisaties hebben gehaald, worden de stemmen op deze kandidaat stellende organisatie gedeeld door de kiesdeler. Alle kandidaten die de kiesdelen hebben gehaald krijgen een zetel, daarna worden de zetels verdeeld op lijstvolgorde. De lijstvolgorde wordt door de kandidaat stellende organisatie voor verkiezingen zelf vast gesteld.

## **Wat doet een OC-secretaris?**

De secretaris van de OC neemt deel in het Dagelijks Bestuur (DB). Het DB bestaat uit twee personen, de voorzitter en de secretaris. De secretaris is verantwoordelijk voor opstelling van de brieven en het aanleggen van een deugdelijk digitaal archief. De secretaris beheert de mailbox van de OC en reageert indien nodig namens de OC (in samenspraak met de voorzitter) op ingekomen e-mails en post. Ook zorgt de secretaris voor de agendaplanning en het tijdig aanleveren van de agenda van de vergaderingen. Samen met voorzitter tekent de secretaris alle uitgaande brieven. Daarnaast zorgt de secretaris ervoor dat de OC-leden op commissiedagen vrij van dienst gemaakt worden. ●

# Campagne: meld agressie!



Heb je te maken met agressie of voel je je onveilig op de trein of het station? Meld dit bij de VVMC. In onze nieuwe campagne kun je zien op welke manieren je agressie kunt melden. Doen!

*jij vindt*  
**schelden**  
*toch ook asociaal?*

#@!\*

Een gewelddadig incident of een onveilige situatie?

Meld agressie direct:

- via de qr-code
- via vvmc.nl
- bel de agressietelefoon: 06 45218100
- mail naar veiligheid@vvmc.nl

de grootste vakbond in de spoorsector

**VVMC**  
met én voor elkaar!

*jij vindt*  
**geweld**  
*toch ook niet normaal?*

Een gewelddadig incident of een onveilige situatie?

Meld agressie direct:

- via de qr-code
- via vvmc.nl
- bel de agressietelefoon: 06 45218100
- mail naar veiligheid@vvmc.nl

de grootste vakbond in de spoorsector

**VVMC**  
met én voor elkaar!



# De cao-commissie.

Nog niet zolang geleden liepen de cao-onderhandelingen bij zowel NS als MultiModaal stuk en moest er bij de vervoerders gestaakt worden. Hierna werd er uiteindelijk een resultaat bereikt, wat door de collega's werd geaccepteerd.

De huidige cao van NS loopt tot 2024, dus de onderhandelingen beginnen alweer. Als het goed is heb je meerdere collega's van de VVMC op de standplaatsen gezien. We vinden het onze taak om te vragen wat collega's belangrijk vinden voor de nieuwe cao.

Alle punten hebben we verzameld. Uiteindelijk voegen we deze samen en sturen een voorstellenbrief richting de NS. Mocht je nog aandachtspunten hebben, dan kun je deze natuurlijk altijd mailen naar [cao@vvmc.nl](mailto:cao@vvmc.nl).

Natuurlijk zitten de werknemer en NS niet direct op één lijn. Hoe ver we uit elkaar liggen, zal snel duidelijk worden. Het kan zomaar zijn dat we mijlenver uit elkaar liggen. In dat geval zal het een warme herfst en winter worden. Wij zijn er in ieder geval klaar voor.

## De cao-commissie bestaat uit:

Boven van links naar rechts: Stephan Eggenhuizen, Rob de Groot, Julian Gerritsen, Harry van der Laan, Thiemo Kleiboer en Irene Csik. Onder van links naar rechts: Edwin Baur, Rene van den Oetelaar, Wim Eilert, Harrie Schutten en Simon Geltink. ●



# Een hele bevalling.

*uit 't leven van een hoofdconductor*

Als hoofdconductor bij de NS maak je bijzondere dingen mee. Gisteren was daar een mooi voorbeeld van! Ik had dienst op de hogesnelheidslijn (Intercity Direct). Mijn dienst bestond uit alleen maar van Rotterdam naar Amsterdam en weer terug. Door een grote verstoring vielen al deze treinen uit mijn dienst. Mijn dienstkaartje veranderde dan ook naar 'reserve zitten op de standplaats'. Zo gezegd, zo gedaan...

Na ongeveer 4 uur was ik het stilzitten toch wel zat en ging ik een rondje lopen door de stations en over de perrons van Rotterdam Centraal. Ik kwam daar een goede collega van mij, Roy, tegen. Wij hebben al vaker samen op een trein gewerkt en hebben een aantal dingen meegemaakt op de trein. Hij zou met de trein naar Dordrecht gaan en weer terug. Snel belde ik de Bijsturing van de NS of ik even gezellig mee mocht en ik kreeg een akkoord! De trein hoefde niet meer gecontroleerd te worden, want dat had Roy net gedaan. Geen probleem, dan kletsen we even bij en controleren we samen de trein op de terugweg. Althans, dat was de planning totdat een mevrouw op ons afstapte op station Dordrecht.



## Mond vol tanden

Deze mevrouw liep wat langzaam en had haar twee kinderen bij zich. Toen de twee kinderen waren ingestapt sprak ze ons aan: "Ik wil de kinderen niet in paniek brengen, maar mijn vliezen zijn net gebroken." Ik stond met mijn mond vol tanden en keek naar mijn collega. De reizigster vertelde dat ze naar Den Haag HS wilde, naar huis wilde lopen, haar spullen wilde pakken en dan naar het ziekenhuis. Mijn collega en ik vonden dat niet zo'n goed idee. We belden direct de meldkamer en informeerden de machinist. Op Rotterdam Centraal zou de ambulance klaar staan om haar mee te nemen. ▶

### **In goede handen**

Ik liep door de trein heen om te kijken of iemand eventueel kon assisteren, mocht het zover komen. Ik sprak een vrouw aan en vroeg of ik iets bijzonders mocht vragen. "Iemand in deze trein heeft net haar vliezen gebroken, zou u ons willen assisteren mocht het nodig zijn?" Wat bleek? De allereerste persoon die ik vroeg was eens arts! We waren dus in goede handen, mocht het zover zijn. Gedurende de rit hebben we ons bezig gehouden met de moeder én de kids.

*‘Ik wil de kinderen niet in  
paniek brengen,  
maar mijn vliezen zijn net gebroken’*

### **Met zwaailicht én sirene**

Op Rotterdam stonden de ambulance, politie en extra personeel van de NS al helemaal klaar. De vrouw mocht mee in de ambulance en de twee kids mochten in een echte politieauto mee naar het ziekenhuis. Snel vroeg ik nog aan de politieagenten of ze misschien de sirene een keertje aan konden zetten voor de twee kids, want dat wilden ze graag een keertje meemaken. Met zwaailicht én sirene vertrokken moeder en twee kids richting het ziekenhuis.

Dank aan allen die direct paraat stonden. Moge het een voorspoedige bevaling zijn geweest en veel gezondheid voor de kleine jongen en de kersverse moeder! ●

# Hoe lang nog?

## *agressie neemt toe, maar NS schaaft verder af*

**De zorgen over agressie nemen toe. Tegelijkertijd nemen ook de zorgen toe over wat NS doet met haar verantwoordelijkheid tegenover het personeel. Een werkgever is immers verplicht om te zorgen voor een veilige werkplek. Sommige incidenten zijn niet te voorkomen. Gekken lopen overal rond. Maar wat je wel kunt doen is maximale inspanning leveren om deze veiligheid zoveel mogelijk te garanderen.**

NS belijdt dat zij alles doet wat mogelijk is. Maar wat zien we in de praktijk? We zien dat onze HC's de BOA zijn kwijtgeraakt. NS vond het niet meer nodig, omdat er te weinig processen verbaal werden geschreven. Ondertussen vergat NS dat de BOA zeggingskracht gaf, zowel in de trein als in de rechtbank. Nu iedereen toezichthouder is, hebben overlastgevers feitelijk een carte blanche.

NS heeft veel te weinig V&S personeel. En het ziekteverzuim is hoog. Daarom heeft NS besloten een aantal back-up stations langs een notoir onveilige lijn (Gvc-Ddr) te bemensen met beveiligers. Mensen die niet meer bevoegdheden of machtsmiddelen hebben dan een burger. NS geeft aan dat er geen problemen zijn geweest en dat dit dus feitelijk geslaagd is. Maar NS vergeet dat de gemiddelde HC geen beroep meer doet op de back-up in Ddr en Gv, omdat men weet dat er geen V&S zit.

### **Dieper in de vijver**

In de wandelgangen horen we dat er wordt gedacht aan een ander niveau V&S medewerker, gedeeltelijk zonder geweldsbevoegdheid en gedeeltelijk zelfs zonder BOA. V&S is niet voldoende te vinden, dus vissen we dieper in de vijver.

### **Nut van een camera?**

Er wordt gedacht aan meer camera's. Maar wat is daar de toegevoegde waarde van? Je moet geluk hebben als er toevallig iemand meekijkt, waarna je moet afwachten hoelang de overbelaste politieorganisatie erover doet om de plek des onheils te bereiken. We zien dat mensen zich niet door camera's laten tegenhouden. Het helpt wellicht bij de identificatie en zorgt voor een beeld van de situatie, maar voorkomen doet het niet.

### **Back-up stations**

Het is te gemakkelijk om je te verschuilen achter het maatschappelijke verschijnsel en het daar bij te laten. Het is ook te simpel om naar 'Den Haag' te wijzen. Het bedrijf heeft een eigen verantwoordelijkheid. Wij verwachten dan ook maatregelen die verbetering brengen. Adequate hulp op back-up stations door medewerkers die op zijn minst wél BOA bevoegd zijn. Misschien moet het aantal back-up stations worden vergroot. ►

Met name in Noord Holland en in West Brabant (Zeeuwse lijn) zit een enorme blinde vlek. Sowieso zijn de afstanden in de periferie soms groot. Een vast back-up station is de enige zekerheid voor de HC. Daar kan hij binnen enkele minuten hulp verwachten. We vrezen de plannen van NS. Want in de wandelgangen vernemen wij dat NS juist af wil van de back-up stations, omdat men wil zijn 'daar waar het er toe doet'.

De HC's vinden het back-up station (mits bemenst met V&S) er zeker toe doen. We zijn benieuwd of NS geïnteresseerd is in de mening van de HC of dat men de eigen plannen doorzet. Trieste constatering is in elk geval dat de agressie toeneemt, maar NS de veiligheid afschaalt...●

# PB-er nodig?

hulp bij ontslag

hulp bij een bedrijfsongeval

geschil over functioneren

*actuele  
PB-lijst*

## 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!*



We zien het terug in de cijfers die wij krijgen van NS en in de praktijk; buiten in de trein en op de stations. Een toename van de agressie tegen NS-personeel. Zodra wij, meestal via onze achterban, hierover worden geïnformeerd komt de VVMC in actie. Het gaat om onze leden! Leden die gewoon hun werk doen, maar door idioten belaagd worden.

### Toename agressie tegen NS-personeel

Als ik zie hoe overlastgevers zich tegenover NS-personeel gedragen is dat ronduit schandig en gevaarlijk. Recentelijk werd een hc in Schagen in zijn hand gestoken. Je moet er niet aan denken wat er had kunnen gebeuren als deze hc in zijn borst of elders gestoken was. De angst bij velen is dat het in de toekomst een keer gruwelijk fout gaat. En dus blijven wij partijen oproepen om maatregelen te nemen.

### Liever tijdelijke maatregelen dan géén maatregelen

Tot die partijen horen bijvoorbeeld gemeenten. Zo hebben wij samen met NS afspraken gemaakt met de gemeente Cranendonck over de aanpak van de overlast op het station Maarheeze en op de lijn Eindhoven-Weert. De overlast was dusdanig groot dat het rijdend personeel op het punt stond om station Maarheeze voorbij te rijden. De burgemeester van bovengenoemde gemeente vond dit geen goed idee en was bereid met ons en NS in gesprek te gaan. In goed overleg hebben we afspraken kunnen maken die effect hebben gehad. Dit valt overigens niet mee, omdat we hier tegen bijvoorbeeld bezettingsproblematiek bij de politie aanliepen. Vaak gaat het dan om maatregelen voor bepaalde tijd, terwijl wij natuurlijk liever structurele oplossingen zien. Maar... liever altijd tijdelijke maatregelen dan helemaal geen maatregelen. Het gaat tenslotte om de veiligheid van het NS personeel.

### Of het genoeg is?

Inmiddels zijn we ook in gesprek met de burgemeester in Den Helder. Naar aanleiding van het steekincident in Schagen heb ik overleg gehad met een grote groep mensen in Den Helder en ook hier (lijn Den Helder-Alkmaar) blijkt men veel last te hebben van 'veiligelanders'. Ik heb de opmerkingen die ik van de medewerkers meekreeg vanuit Den Helder dezelfde dag nog in het vakbondsoverleg in Utrecht besproken. De boodschap was vrij duidelijk: NS, neem maatregelen! Voor wat betreft Den Helder heeft NS een aantal maatregelen genomen. We hopen dat we die kunnen uitbreiden met afspraken die we hopelijk met de burgemeester van Den Helder kunnen maken. De VVMC zal zich daar in ieder geval voor 300% voor inzetten. Of het genoeg is, zullen we uiteindelijk horen van onze leden die daar werkzaam zijn. ●