



Woensdag 5 augustus 2020

Geachte directie van NS

88% van onze leden heeft ingestemd met deelname aan dit tripartiet overleg om tot afspraken te komen over werkgarantie in ruil voor flexibiliteit en wendbaarheid, over de pensioenopbouw en over een verlenging van de cao.

Daarmee heeft FNV Spoor een groot mandaat om hier te zitten. Dit mandaat is niet alleen groot, maar ook erg duidelijk. In onze recente achterbanraadpleging geven onze leden op de diverse thema's van de NS-plannen namelijk veel kritische kanttekeningen mee. Waarbij een grote meerderheid van onze leden aan heeft gegeven bereid te zijn met acties een goed resultaat af te dwingen. Als dat nodig is. Maar zover zijn we nog niet. Wij zullen, met alle kanttekeningen, opmerkingen en waarschuwingen die onze leden ons in de enquête hebben meegegeven als leidraad, de onderhandelingen met u aangaan.

Vandaag en wellicht de komende dagen of langer, als we dat met zijn allen nodig vinden, bepalen we hoe NS er de komende jaren uit gaat zien.

- Wat voor werkgever is en wordt NS voor haar werknemers?
- Wat voor werkgever is en wordt NS voor haar omgeving waar zij werk aan geeft?
- Wat voor vervoerder wordt NS voor haar reizigers?
- Wat voor vervoerder wordt NS voor de maatschappij?
- Wat voor bijdrage gaat NS leveren aan het verduurzamen van de Nederlandse mobiliteit?

Dat zijn wat FNV Spoor betreft de vragen die we dienen te beantwoorden.

Laat ik vooraf wel meteen duidelijk zijn. Onze leden hebben ons niet de ruimte gegeven om NS onder de sloophamer te leggen. U ziet een groot financieel tekort, wat volgens uw inschatting niet gedekt gaat worden door een nog nader af te spreken beschikbaarheidsvergoeding voor na 2020. Die van 2020 bedroeg een schamele 93% van de gemaakte kosten.

#### **Slecht onderhandeld**

- Ik vroeg de bakker wat het kostte om een brood in de schappen te krijgen, hij gaf aan dat de kostprijs €1,00 bedroeg, ik vroeg hem of ik dat brood voor € 0,93 zou mogen kopen, ik werd de winkel uit gejaagd.
- Ik vroeg de meubelmaker wat het hem kostte een eetkamerstoel te produceren. De kostprijs was €100,00. Ik stelde voor 6 stoelen van hem te kopen voor €93,00 per stuk. Hij glimlachte smalend, maar ik kreeg die stoelen niet voor die prijs mee.
- Daarna laadde ik mijn boodschappenkar vol bij de plaatselijke supermarkt. De kassière, want ik weiger de zelfscanner te gebruiken - dat is namelijk een zeer onwenselijke verdringing van arbeid - maar dit terzijde - en zag dat ik €100,00 moest betalen. Ik legde €93,00 voor haar neer en rende met de boodschappen de winkel uit. Niet veel later werd ik tegen de grond gewerkt en nam de politie me mee naar bureau. Winkeldiefstal.

Zomaar wat voorbeelden, van ondernemers die weten dat je niets onder de kostprijs en zelfs niet onder de verkoopprijs, moet gaan leveren.

Of de leden van de Raad van Bestuur zijn slechte onderhandelaars, en dan maken wij daar vandaag of de komende periode graag gebruik van, óf het ontbrak ze aan het lef om tegen hun enige aandeelhouder in verzet te komen.



Abellio wordt in het Verenigd Koninkrijk voor 100% gecompenseerd en krijgt daarbovenop nog een bonus voor bewezen diensten. Hier in Nederland, wil de Raad van Bestuur, de rekening bij haar medewerkers neerleggen.

Voor FNV Spoor is dit volstrekt onacceptabel. Uw medewerkers, onze leden, hebben vanaf het begin van de coronacrisis doorgewerkt. Zij hebben met risico voor de eigen gezondheid het land in landsbelang mobiel gehouden. En doen dat tot op de dag van vandaag nog steeds. U dient te beseffen dat voor uw medewerkers iedere reiziger een potentieel risico op besmetting was en is. De NS medewerkers verdienen het om daarvoor beloofd te worden in plaats van dat zij de rekening van de coronacrisis gepresenteerd te krijgen.

Liever ziet FNV Spoor dat NS directie, samen met ons, Wopke Hoekstra overtuigt dat hij voor het leveren van de gevraagde prestaties, gewoon netjes de rekening betaalt.

### **Ontwikkelingen**

FNV Spoor is niet tegen ontwikkelingen, niet tegen verandering, maar we beoordelen inhoudelijk of een voorgestelde ontwikkeling of verandering ook daadwerkelijk een verbetering is. De stoker is immers ook al een tijdje van de trein.

Wij zijn niet tegen robots of machines, als deze apparaten een bijdrage leveren aan het gezonder en of prettiger werken. Wel zijn wij tegen robotisering om de robotisering, tegen een verandering om de verandering.

Daar waar een robot een medewerker vervangt, moeten wij allen ons beseffen dat hiermee de maatschappij wordt uitgehold. Een robot neemt geen bejaarde reiziger onder de arm naar het juiste perron, een robot heeft geen persoonlijke aandacht voor reizigers die even niet meer weten hoe de reis voort te zetten. En een robot betaalt geen loonbelasting en draagt dus niet bij aan onze verzorgingsstaat, consumeert niet en draagt dus ook in financiële zin niets bij aan de maatschappij. Als het aan NS ligt verdwijnen er in Nederland 2300 arbeidsplaatsen. Niet omdat deze arbeid niet meer gevraagd wordt. Maar enkel en alleen vanwege de honger naar bezuinigen en rendement.

FNV Spoor staat dus sceptisch tegen verdergaande robotisering en beoordeelt veranderingen en ontwikkelingen aan de hand van de vraag of zij een gewenste bijdrage leveren aan de medewerkers.

NS is een grote toonaangevende werkgever in Nederland. Wellicht één van de laatste waar de menselijke maat over het algemeen nu nog redelijk overeind staat. Al zien wij de laatste jaren dat ook binnen NS de kilheid van het puur rendementsdenken is binnengeslopen.

FNV Spoor begrijpt dat het voor sommige mensen zeer aantrekkelijk lijkt mensen door automaten, camera's, robots etc etc te vervangen. Een robot vraagt niet om pauze, heeft geen ATW, hoeft geen vakantie, is niet ziek, behoeft geen functioneringsgesprekken en ligt niet "dwars" bij veranderingen. Voor sommigen wellicht het Walhalla, maar niet voor FNV Spoor.

NS kent in de Nederlandse spoorsector wat spoorwegveiligheid, sociale veiligheid en service betreft een hoge standaard. Niet een te hoge standaard, maar "DE" standaard, waar heel NS trots op zou moeten zijn. Wij accepteren niet dat NS omwille van de honger naar liberalisering en rendementsdenken zich verlaagt naar het niveau van de andere concessies. Een race naar beneden ten koste van de arbeidsplaatsen en naar arbeidsvoorwaarden van medewerkers zoals we in de luchtvaartsector zagen, moeten we op het spoor toch niet willen? Laat NS als kompas in de sector ervoor zorgen dat deze NS-standaard ook binnen de andere concessies de norm wordt. Zodat kwaliteit leidend wordt bij de concessies in plaats van de prijs.

Het is aan ons allen, met ieder haar eigen rol en verantwoordelijkheid, om te zorgen dat NS dit menselijke bedrijf blijft, of weer wordt.



### **Gebruik maken van de crisis**

"Never waste a good crisis" lijkt de NS top nu te denken en heeft alle "oude" plannen, waartegen FNV Spoor in haar #StopDeKrimpVanNS campagne zich met hand en tand heeft tegen verzet, gebundeld en weer op tafel gebracht.

In haar boek De Shock Doctrine uit 2007 stelt de Canadese journalist Naomi Klein dat de neoliberale ideologie wordt opgedrongen aan bevolkingen na 'shocks' zoals natuurrampen en oorlogen. De bevolking is verward en niet in staat zich te verzetten tegen economische hervormingen of om zich bezig te houden met politiek. Overleven heeft simpelweg al haar energie nodig. Terwijl de bevolking nog in verwarring is, worden publieke voorzieningen snel geprivatiseerd.

Denkt de directie nu dat de coronacrisis haar medewerkers zo verward heeft, dat zij daardoor niet meer in staat zouden zijn zich te verzetten tegen deze hervormingen van NS? FNV Spoor heeft tijdens onze achterbanraadpleging gemerkt dat er van deze verwarring onder onze leden geen sprake is. Gelukkig maar.

### **Waarom deze krimp?**

Waarom wil NS koste wat kost bezuinigen en krimpen? Wij denken dat deze wens van de directie ligt in de filosofie van de liberalisering van de spoorsector. FNV Spoor staat hierin lijnrecht tegenover de NS directie. [Al jaren](#) stelt FNV Spoor zich op het standpunt dat [marktwerking niet in het OV past](#). Wij zullen niet accepteren dat NS haar medewerkers afrekent op het aantal verkochte vervoersbewijzen. Openbaar Vervoer is een publieke dienstverlening, die beoordeeld moet worden op haar bijdrage aan de leefbaarheid en mobiliteit van Nederland. Wat kost het de maatschappij sociaal en economisch als NS niet zou rijden?

- 2.300 Medewerkers minder betekent dat wethouders in de gemeenten minder werkgelegenheid hebben.
- Hoe gaan we de groeiende vraag naar duurzaam klimaatneutraal vervoer invullen, als NS echt nu vanwege een crisis zou gaan krimpen?
- Tijdens de bankencrisis heeft o.a. de bouw en zorgsector stevig gesaneerd. Personeel ging eruit. Het effect? Gigantische tekorten aan medewerkers nu en de bouwbehoefte kan nog steeds niet worden ingevuld. Zorgpersoneel wordt al jaren overvraagd, omdat er te weinig collega's zijn.
- Minder medewerkers betekent verhoogde druk op de blijvers.
- Kaartautomaten i.p.v. servicemedewerkers betekent meer druk op de overblijvende servicemedewerkers, betekent minder aandacht, betekent minder service, betekent minder sociale veiligheid. Hoezo de reiziger op 1,2 en 3?

### **Wat voor Openbaar Vervoerder wil NS zijn?**

We hebben niet voor niets een sociaal veiligheidsakkoord met elkaar afgesproken. Stations, perrons en treinen moeten veilig zijn.

Veilig voor de recreant, de stapper en de forens. Voor oud en jong, overdag, 's avonds en in de nachtelijke uren.

We kennen de situatie op de lijn Alphen – Gouda. Op sommige momenten een vrijstaat voor gespuis waarop zelfs de machinist zich niet altijd veilig voelt.

- Wil NS de vervoerder zijn, waar ouders hun dochters blind aan durven mee te geven?
- Of wordt NS die vervoerder waarvan ouders zeggen: "Kind, ik rij zelf wel"?

FNV Spoor gaat voor de eerste optie. Wij gaan niet mee in het liberale mantra dat het vooruitgang is, om met minder personeel meer productie te vergaren. Dat is wel een verandering, maar geen vooruitgang. En belangrijk, het gaat niet om een natuurverschijnsel, maar om menselijke besluiten. En daar hebben wij aan deze tafel allen invloed op.



NS is een werkgever voor medewerkers van alle opleidingsniveaus. Dat is mooi en belangrijk. Binnen NS kan iedereen, die de hectiek, soms de hardheid, van de spoorsector als uitdaging ziet, een volwaardige en zinvolle baan vervullen tegen fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden in goede arbeidsomstandigheden. Dat zal zo blijven, als het aan FNV Spoor ligt. En niet alleen in de Randstad, maar in het hele land.

NS is een vervoerder voor mensen, door mensen en van mensen, waar het persoonlijk contact tussen NS en reizigers de standaard blijft, ook daar waar de reizigersstromen wat dunner zijn.

Onze leden geven ons, de onderhandelaars, mee dat ze een werkgelegenheidsgarantie belangrijk vinden, maar niet tegen iedere prijs. En ze geven ons mee dat ze het ook belangrijk vinden dat NS hun NS blijft.

U hoort het, de leden van FNV Spoor zijn kritisch over de krimpplannen van NS. Zij willen dat NS er in de toekomst voor alle reizigers is, dat hun dienst voor de reizigers en de maatschappij veilig is en blijft, op ieder station en in iedere trein, ook in de periferie.

We begonnen dit jaar met een mooie voorstellenbrief voor de cao NS. Na 2 verkennende ronden van onderhandelen, overviel Covid-19 de wereld en dus ook NS. In 2019 stegen de salaristabellen met 1,2%. Terwijl de inflatie 2,63% bedroeg. Dus uw medewerkers hebben 1,43% minder te besteden dan in januari 2019.

FNV Spoor heeft niet in een grot geleefd en begrijpt dat bij NS de bomen niet tot in de hemel groeien. Wij zijn dan ook bereid tijdens de onderhandelingen onze verantwoordelijkheid te nemen. Maar wij zullen niet akkoord gaan met een pakket van verslechtingen. Wij maken alleen afspraken die goed voor onze leden zijn en uiteraard bepalen onze leden uiteindelijk of een onderhandelingsresultaat een akkoord wordt of niet.

Wij dagen de NS directie uit om vanuit een positieve, optimistische houding met ons de onderhandelingen aan te gaan, om zo tot mooie afspraken te komen, waarmee de medewerkers zich (weer) gewaardeerd voelen. En moeten we daarvoor met zijn allen ook naar Den Haag? dan gaan we naar Den Haag.

Ik wens iedereen constructieve en vruchtbare onderhandelingen.

Met vriendelijke groeten

Namens de leden van FNV Spoor

Ron Christiaanse, Voorzitter Bedrijfsafdeling NS/voorzitter cao commissie

Roos Rahimi , Bestuurder FNV Spoor

Henri Janssen Bestuurder FNV Spoor



Actuele bedreigingen voor belangen spoormedewerkers



Witboek Toekomst spoor