

**FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK**
SECRETARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT & LOGISTIQUE

Federaal Secretaris – Werner De Clercq – Secrétaire Fédéral
Paardenmarkt 66 – Antwerpen – 2000 – Anvers
Tel.: 03/224.34.34 – Fax: 03/224.34.39 – veronique.de.roeck@btb-abvv.be

PROVINCIE ANTWERPEN

- **2000 Antwerpen – Paardenmarkt 66**
tel.: 03/224.34.35 – fax.: 03/224.34.49
ma-di-wo-do: 08.30 – 12.00 / 13.00 – 17.00
vrij: 08.30 – 12.00
Secretaris Walter Baes walter.baes@btb-abvv.be
Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx carine.dierckx@btb-abvv.be
- **2300 Turnhout – Grote Markt 48**
tel.: 014/40.03.70 – fax.: 014/42.28.87
ma-di-wo-do-vrij: 08.30 – 12.00
ma: 13.00 – 18.30
do: 13.00 – 17.00
- **2800 Mechelen – Zakstraat 16**
tel.: 015/29.90.48 – 014/40.03.70 – fax.: 014/42.28.87
do: 09.00 – 12.00 / 13.00 – 16.00
Secretaris Lieve Pattyn abvvtkd.turnhout@computron.be

PROVINCIE LIMBURG

- **3500 Hasselt – Gouverneur Roppesingel 55**
tel.: 011/22.27.91. fax.: 011/23.37.94.
ma-do-vrij: 08.30 – 12.00
di: 08.30 – 12.00 / 13.00 – 17.30
Secretaris Eddy Graller btb.limburg@skynet.be

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

- **Gent – Aalst – Dendermonde**
secretaris Eddy Coene – eddy.btb.gent@skynet.be
- **9041 Oostakker – Oostakkerdorp 24**
tel.: 09/218.79.80 – fax.: 09/218.79.81
ma: 08.00 – 12.30 / 13.30 – 17.00
di-wo-do: 08.00 – 12.30 / 13.30 – 16.30
vrij: 08.00 – 11.00
- **9200 Dendermonde – Dijkstraat 59**
tel.: 052/25.92.59 – fax.: 09/218.79.81
- **9300 Aalst – Houtmarkt 1**
tel.: 053/78.78.78.
do: 08.30 – 12.00
- **9600 Ronse – Statiestraat 21**
tel.: 055/21.33.79 – fax.: 055/21.81.06
ma-di-wo-do-vrij: 08.30 – 12.00
ma-di-do: 13.30 – 17.30
vrij: 13.30 – 16.00
Secretaris Didier Verdonck didier.verdonck@accg.be
- **9100 Sint-Niklaas – Vermorgenstraat 11**
tel.: 03/224.34.35 – fax.: 03/224.34.49
op afspraak
Secretaris Walter Baes walter.baes@btb-abvv.be
Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx carine.dierckx@btb-abvv.be

PROVINCIE VLAAMS BRABANT & BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST | PROVINCE DU BRABANT
FLAMAND ET RÉGION DE BRUXELLES - CAPITALE

- **1080 Molenbeek – Picardstraat 69**
tel.: 02/511.87.68 – fax.: 02/511.81.46
ma-di-wo-do-vrij: 09.00 – 12.00
ma: 13.00 – 17.30
vrij: 13.00 – 16.00
- **1800 Vilvoorde – Mechelsestraat 6**
tel.: 02/253.94.44 – 02/511.87.68. fax.: 02/253.44.41
ma-wo-vrij: 09.00 – 12.00
En op afspraak
- **3000 Leuven – Maria Theresiastraat 119**
tel.: 016/22.22.05 – 02/511.87.68. fax.: 016/511.81.45
do: 14.00 – 16.30
En op afspraak
Secretaris Johan Lievens btb.tkd.brussel@skynet.be
Propagandist Sandra Langenus

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

- **8800 Roeselare – Zuidpand 22 B 22**
tel.: 051/26.00.84 fax.: 051/24.08.73.
ma-wo-vrij: 09.00 – 12.00
ma: 14.00 – 16.00
vrijdagnamiddag op afspraak
- **8500 Kortrijk – Conservatoriumplein 9**
tel.: 056/26.82.49 – 051/26.00.84 fax.: 051/24.08.73.
di: 09.00 – 12.00
- **8900 Ieper – Korte Torhoutstraat 27**
tel.: 057/21.83.75. – 051/26.00.84 fax.: 051/24.08.73.
ma: 16.30 – 17.30
Secretaris René Degryse btb.roeselare1@skynet.be
- **8380 Zeebrugge – Heiststraat 3**
tel.: 050/54.47.15 – fax.: 050/54.42.53.
ma-di-wo-do-vrij: 08.30 – 12.30
ma-di-do: 13.15 – 17.00
- **8400 Oostende – J. Pourquaststraat 27**
tel.: 059/55.60.85 – fax.: 059/70.51.33
ma-di-do: 08.30 – 12.00 / 14.00 – 17.30
wo-vrij: 08.30 – 12.00
Juli en augustus: ma-di-wo-do-vrij 8u30 – 12u00
- **8000 Brugge – Zilverstraat 43**
tel.: 050/44.10.44 – fax.: 050/54.42.53
woensdagnamiddag ENKEL op afspraak
Secretaris Renaud Vermote btbzee@scarlet.be

PROVINCIES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON

- **6000 Charleroi – Boulevard Devreux 36 - 38**
tél.: 071/64.13.05. ou 071/64.12.99 – fax.: 071/32.29.58
lu-ma-jeu: 09.00 – 12.00 / 13.00 – 16.00
ve: 09.00 – 12.00
- **7000 Mons – Rue Chisair 34**
tél.: 071/64.12.99 ou 13.05 – fax.: 071/32.29.58
permanences le lière mardi matin du mois
- **7130 Binche – Rue Gilles Binchois 16**
permanence le 3ième jeudi du mois – 09.00 – 11.30
Secrétaire Philippe Dumortier fgtbtvd.dumortier@computron.be
Propagandiste Daniël Maratta ubot.charleroi@brutele.be
- **7500 Tournai – Rue des Maux 26**
tél.: 069/53.27.92 – fax.: 069/22.00.29
lu-merc-ven: 09.00 – 12.00 / 14.00 – 17.00
ma-je: 09.00 – 12.00
Propagandiste Jean-Marie Lamarque ubot.jmlamarque@skynet.be
- **7860 Lessines, Rue Général Freyberg 11**
uniquement sur rendez-vous et téléphoner au 069/53.27.92.
- **1400 Nivelles, Rue de Namur 24**
uniquement sur rendez-vous et téléphoner au 069/53.27.92.
Secrétaire Philippe Dumortier fgtbtvd.dumortier@computron.be
Propagandiste Jean-Marie Lamarque ubot.jmlamarque@skynet.be
- **7700 Mouscron – Rue du Val 3**
tél.: 056/83.33.44 – fax.: 056/48.46.71
mardi: 09.00 – 12.00 / jeudi: 13.30 – 17.00
7711 Dottignies, Rue Couturelle 18
tél.: 056/48.46.70.
Propagandiste Fabrice Delahaye fab.delahaye.ubot@skynet.be

PROVINCES LIÈGE – NAMUR – LUXEMBOURG

- **4000 Liège – Place Saint-Paul 9 (7e étage)**
tél.: 04/221.96.50 – fax.: 04/221.95.82
Liège: lu-ma-je: 08.00 – 12.00 / 13.30 – 16.00
ven: 08.00 – 11.00
Secrétaire Frida Kaulen ubot.liege@skynet.be
Propagandiste David Cultraro ubot.liege@skynet.be

afgitekantoor: Antwerpen X

Driemaandelijkse tijdschrift
juli – augustus – september 2006
verantwoordelijke uitgever:
Fed. Secret. Werner De Clercq
Paardenmarkt 66
2000 Antwerpen 1

6 Verhuizingen: PWA als
verhuisondernehmung? | **8**

Vrachtvervoer zal belangrijk
blijven voor **Zaventem!** | **10**

Ongevallen bij files | **12**

Binnenkort **ADR 2007** | **18**

Ontslag bij herstructureren:
rechten en plichten | **21**

Meer controles = meer boetes?

Wie betaalt wat! | **22** 45-

plussers: Maak gebruik van je
recht op **outplacement!** | **24**

stageforum.be: jongeren de kans
bieden te leren werken. **Nieuwe**
website brengt jongeren en
bedrijven in contact met elkaar |

26 **Nieuwe gezichten** in BTB

ABVV Belgische TransportarbeidersBond

bezoek onze website:
www.btb-abvv.be

inhoud

Editoriaal	3
Taxi's	4
Autobussen en autocars	5
Verhuizingen	6
Afhandeling op luchthavens	8
Goederenvervoer en behandeling	10
Allerlei	16

Juiste nummer
is snel geholpen

Wie naar het hoofdkwartier van de BTB belt op het algemene nummer 03/224.34.11, krijgt een keuzemenu te horen. Eerst moet je taal kiezen: "spreekt U Nederlands druk 1". Dan vraagt de computer je vakgroep. Voor het Wegvervoer & Logistiek moet je 4 indrukken. Deze elektronische telefooncentrale loodst personen die voor de eerste maal naar de BTB bellen vlot door onze structuur. Het is echter een tijdrovende procedure voor leden en militanten die onze organisatie goed kennen. Leden van de vakgroep Wegvervoer kunnen de elektronische centrale vermijden door te kiezen voor de rechtstreekse nummers.

03/224.34.35/36

Vakgroep Wegvervoer & Logistiek
afdeling Antwerpen

03/224.34.34

Vakgroep Wegvervoer & Logistiek
federaal secretariaatbezoek onze website www.btb-abvv.be

colofon

Werner De Clercq Redactie
Annemie Craeye
Véronique De Roeck

Willy De Graeve Vertaling

Annemie Craeye Foto's

Editoriaal



Wij mogen hopen dat diegenen die al met verlof zijn geweest een prachtige tijd hebben beleefd. Het was een rare zomer dit jaar. Eerst was er de maand juli met tropische temperaturen, daarna de heel natte - zelfs naar Belgische normen - maand augustus. Eigenlijk van het ene uiterste naar het andere.

Laat ons hopen dat het syndicale najaar niet op diezelfde wijze zal verlopen. Er staat veel op de syndicale agenda. Eerst zijn er de onderhandelingen in de NAR (Nationale Arbeidsraad) over de welvaartvastheid van de vervangingsinkomens. Indien de sociale partners er niet in slagen rond dit dossier een akkoord te bereiken, dan is de toon gezet voor de rest van het najaar. Dan vrezen wij voor de onderhandelingen over een nieuw Interprofessioneel Akkoord voor de jaren 2007 - 2008. Deze onderhandelingen zijn meestal bepalend voor de toon die zal worden gezet in de sectorale onderhandelingen.

Gelukkig zijn wij er in geslaagd in 2005 een CAO te onderhandelen die een inkomensgarantie biedt voor het rijdend personeel uit het goederenvervoer en -behandeling tot 2009. Hierdoor is de druk op de lonen van deze categorie werknemers weggenomen.

Gelukkig maar zouden wij zeggen. In "De Tijd" van zaterdag 19 augustus l.l. ging de heer Willy Van Loon, Voorzitter van de werkgeversorganisatie FEBETRA, en zaakvoerder van de firma Cor Van Loon uit Antwerpen, in de aanval op de hoge lonen en het sociale vangnet in België. Hij is van mening dat het tekort aan Belgische chauffeurs voor de lange afstand te wijten is aan de aanwezigheid van een sociale hangmat. Het verschil tussen een uitkering als werkloze en het nettoloon van een chauffeur is te klein. Het bruto inkomen van een werkloos gezinshoofd is op dit ogenblik € 1.046,26 per maand (gezin waarin één iemand werkt en de partner geen vervangings- of ander inkomen heeft, eenoudergezinnen met kinderlast). Echter in hetzelfde artikel stelt hij dat het loonverschil tussen Belgische en Oost-Europese chauffeurs te groot is. Het loon van een Belgische chauffeur is volgens hem bruto € 4.000,00 per maand, zonder de patronale sociale bijdragen, tegenover een Poolse chauffeur met € 1.500,00 en een chauffeur uit Moldavië moet het stellen met € 1.000,00. Wij vragen ons af hoe hij zijn chauffeurs betaalt.

Erg hoog schat hij de vaardigheden van deze Oost-Europese chauffeurs niet in. Langs de ene kant gelukkig voor onze chauffeurs. Maar langs de andere kant denigrerend voor deze Oost-Europese chauffeurs. Volgens hem zijn zij enkel bekwaam om lange transporten te rijden van punt A naar punt B. Als je hen de route eenmaal getoond hebt kunnen zij dit soort van busdiensten wel aan, volgens de heer Van Loon. Daarbij schat hij de kwaliteiten van onze chauffeurs veel hoger. Onze chauffeurs zijn niet alleen beroepsbekwamer, maar ook taalvaardiger. De inspanningen die de sector heeft geleverd en nog levert in het kader van opleidingen van onze chauffeurs blijkt dan toch vruchten af te werpen. Het is misschien daarom dat de firma Essers toch nog liever Belgische chauffeurs heeft dan Oost-Europese. Kwaliteit loont!

In navolging van Frankrijk gaat Duitsland de toegelaten cabotage binnen zijn landsgrenzen beperken in tijd. Hierdoor beschermen zij hun eigen transporteurs. Als deze twee grote landen bekwaam zijn om een Europese richtlijn naar hun hand te zetten, geeft dat ook mogelijkheden voor de andere lidstaten. Waar blijft België in dit verhaal? Hier is werk voor onze Minister van Mobiliteit. En, mijnheer de Minister, wilt u ook dan rekening houden met de grootte van ons grondgebied om de termijn van toegelaten cabotage te bepalen. Onze chauffeurs rekenen op u.

Werner De Clercq,
Federaal secretaris Wegvervoer & Logistiek.

Taxi's

Het loon in de taxisector

Loonberekening met compensatiedag

De berekening van het loon gebeurt op volgende wijze:

Bruto recette		100,00 %	
Verminderd met BTW (6%)	$100,00 \div 1,06 =$	94,34 %	BS.09/12/1988
Verminderd tariefverhoging (8%)	$94,34 \div 1,08 =$	87,35 %	BS.01/02/1991
Inlevering loonmatiging (3%)	$87,35 \times 0,97 =$	84,73 %	
36 % maximumtarief	$(84,73 : 100) \times 36 =$	30,50 %	bruto recette
35 % geen max. tarief	$(84,73 : 100) \times 35 =$	29,65 %	bruto recette

ARAB-vergoeding

De ARAB-vergoeding wordt berekend op basis van de 8 % tariefverhoging van 26/02/90.
45 % van dit bedrag is voor de werknemer | 55 % van dit bedrag is voor de werkgever

Bruto recette		100,00 %	
Verminderd met BTW (6%)	$100,00 \div 1,06 =$	94,34 %	
Verminderd tariefverhoging(8%)	$94,34 \div 1,08 =$	87,35 %	
Verschil	$94,34 - 87,35 =$	6,99 %	
45 % van 6,97	$(6,99 \div 100) \times 45 =$	3,14 %	

Voorbeeld

Bruto recette = € 146,2571 of € 146,26
Loon: $146,2571 \times 30,50 \% = € 44,6208$ of € 44,62
ARAB: $146,2571 \times 3,14 \% = € 4,5860$ of € 4,59

Loonberekening zonder compensatiedag

De berekening van het loon gebeurt op volgende wijze:

Bruto recette		100,00 %	
Verminderd met BTW (6%)	$100,00 \div 1,06 =$	94,34 %	BS.09/12/1988
Verminderd tariefverhoging (8%)	$94,34 \div 1,08 =$	87,35 %	BS.01/02/1991
36 % maximumtarief	$(87,35 \div 100) \times 36 =$	31,45 %	bruto recette
35 % geen Max. Tarief	$(87,35 \div 100) \times 35 =$	30,57 %	bruto recette

ARAB-vergoeding

De ARAB-vergoeding wordt berekend op basis van de 8 % tariefverhoging van 26/02/90.
45 % van dit bedrag voor de werknemer | 55 % van dit bedrag voor de werkgever

Bruto recette		100,00 %	
Verminderd met BTW (6%)	$100,00 \div 1,06 =$	94,34 %	
Verminderd tariefverhoging(8%)	$94,34 \div 1,08 =$	87,35 %	
Verschil	$94,34 - 87,35 =$	6,99 %	
45 % van 6,97	$(6,99 \div 100) \times 45 =$	3,14 %	

Voorbeeld

Bruto recette = € 146,2571 of € 146,26
Loon: $146,2571 \times 30,50 \% = € 44,6208$ of € 44,62
ARAB: $146,2571 \times 3,14 \% = € 4,5860$ of € 4,59

Autobussen & autocars

Terugbetaling chauffeurskaart voor de digitale tachograaf

In augustus ondertekenden de sociale partners van het paritair comité 140 de collectieve arbeidsovereenkomst die de terugbetaling van de chauffeurskaart in de sector autobussen — autocars (140.01.02.03) waarborgt. Hieronder geven we kort de modaliteiten.

De chauffeurskaart voor de digitale tachograaf wordt afgeleverd vanaf 5 augustus 2005. Deze kaart is 5 jaar geldig. De werknemer, die over een chauffeurskaart voor de digitale tachograaf beschikt wordt deze één keer per geldigheidsperiode (1x per 5 jaar) door zijn baas terugbetaald. Uiteraard moet de begintatum van de geldigheidsperiode zich situeren op een moment dat de chauffeur bij de werkgever (sector openbare en speciale autobusdiensten en autocardiens) effectief in dienst is. De werkgever kan eveneens deze kosten recupereren voor alle bestuurderskaarten van zijn werknemers, die afgeleverd werden sinds 5 augustus 2005, via het Sociaal Fonds.

(ac)



Verhuizingen

PWA als verhuisonderneming?

Sommige PWA's (plaatselijke werkgelegenheidsagentschappen) zien de activiteit "verhuis" als een toegelaten activiteit binnen het PWA-systeem.

Met andere woorden, een werkzoekende kan deze activiteit verrichten met behoud van werkloosheidsuitkering. Hebben we het hier over een toegelaten vorm van uitbuiting???

Waarover gaat het?

Een langdurig werkloze wordt verplicht ingeschreven in het PWA van de gemeente. Dit is een manier waarop iemand die al lang zonder job is kan laten zien dat hij/zij best wil werken. Via het PWA wordt de werkloze dan uitgestuurd om bepaalde klusjes bij mensen thuis, bij land- of tuinbouwbedrijven of bij lokale overheden, vzw's en andere niet-commerciële instellingen te gaan uitvoeren. De werkloze mag op deze manier maximum 45u per maand bijwerken en verdient dan een kleine netto-vergoeding van € 4,10/uur bovenop de maandelijkse werkloosheidsuitkering.

Deze klusjes mogen niet in concurrentie gaan met activiteiten van privé of commerciële firma's. Het gaat dus over poetshulp, hulp bij het onderhoud van de tuin en dergelijke meer. Nieuwe klusjes moeten via een soort van jury passeren die beslist of het over toegelaten arbeid gaat of niet.

Wat is er nu gebeurd?

Specialisten bij de RVA oordeelden dat een gebruiker van PWA-diensten beroep kan doen op dit systeem bij een verhuis. Heel concreet gaat het over het helpen in- en uitpakken bij de gebruiker en het in elkaar steken van meubelen. De RVA vond dat deze taken behoorden tot de huishoudelijke klusjes, en dus toegelaten arbeid zijn.

ABVV-BTB vraagt zich ten stelligste af hoe dit nu mogelijk is. Zonder enige vorm van overleg met de verhuissector worden hier alle inspanningen die de sociale partners in de sector ondernemen om het verhuisberoep te herwaarderen aan de kant geveegd. Het sociaal fonds van de verhuissector organiseert kwaliteitsvolle en succesvolle opleidingen voor laaggeschoolde, langdurig werklozen. Aan deze opleidingen worden praktijkstages gekoppeld. Meestal met een concrete tewerkstelling als resultaat. En nu ...?? Nu krijgen deze mensen te maken met concurrentie uit het PWA. De inspanningen van de sociale partners in de sector worden hiermee gewoon weggelachen. De verhuissector is één van de eerste sectoren waar men binnenkort een titel van beroepsbekwaamheid kan verwerven. Om dit te kunnen realiseren stelde de sector zeer nauwkeurige definities van het beroep verhuizer-drager en verhuizer-inpakker vast. Deze definities werden in meetbare kerncompetenties gegoten. Ook deze inspanningen worden door de RVA genegeerd.

Wat wil ABVV-BTB?

Voor alle duidelijkheid, ABVV-BTB, samen met de andere sociale partners in de verhuissector, protesteert ten stelligste tegen deze gang van zaken. Wij adviseren de ABVV-vertegenwoordigers in het PWA dan ook om telkens een dergelijke klus ter sprake komt hierover een negatief advies uit te brengen. ABVV-BTB heeft trouwens ook aan onze bevoegde federale ABVV-instanties gevraagd om hierover tussen te komen. Wij willen dat het verhuisberoep en de tewerkstelling in de verhuissector beschermd worden. Het kan niet dat een overheidsinstantie, notabene deze die vóór reguliere tewerkstelling zouden moeten zijn, alle inspanningen in de sector ondergraaft. Gelukkig besloot men ondertussen onder druk van ABVV-BTB, dat het laden en lossen van de verhuishwagen, het transport en het monteren en demonteren van meubels **niet meer** mag. Als ABVV-BTB willen wij dat geen enkele verhuisactiviteit door een PWA-er wordt uitgevoerd, ook niet het in- en uitpakken bij de verhuizer.

(ac)

Verhoging ARAB-vergoeding vanaf 1 juli 2006

ARAB-vergoeding – CAO verhoging – vanaf 1 juli 2006

De ARAB-vergoeding voor elk uur van de dienstdag (= arbeidstijd + beschikbaarheidstijd + meeruren) wordt op € 1,02 gebracht.

LONEN VANAF 1/05/2006 – INDEXAANPASSING

	Euro
Drager-beginneling (gedurende 1 j.)	9,1102
Drager (+ 1 j.)	9,1889
Chauffeur C of CE (< 2 j. in dienst)	9,3638
Liftbestuurder	9,3638
Inpakker	9,3638
Kistenmaker	9,3638
Chauffeur C of CE (> 2 j. in dienst)	9,4638
Ploegbaas	9,4638

VERBLIJFSVERGOEDINGEN – VAN 1/11/2005 TOT 31/10/2006

Totaal	33,68 euro
Overnachting en ontbijt	13,48 euro
Middagmaal	10,80 euro
Avondmaal	9,40 euro
toegekend indien de dienstdag v/d dag wordt overschreden	9,40 euro

In voege van 01/11/2005 tot 31/10/2006

Het moet minstens 10 uur DT zijn per dag

VERWIJDERINGSVERGOEDING – VANAF 1/11/2005

De verwijderingsvergoeding bedraagt € 2,56. Je hebt recht op een verwijderingsvergoeding op al de aanwezigheidsuren boven het normale werkrooster per dag en die geen recht geven op overloon.

In de 5 dagen week

- meer dan 8 uur op maandag / dinsdag / woensdag
- meer dan 7 uur op donderdag / vrijdag

in de 6 dagen week:

- meer dan 7 uur op maandag / dinsdag / woensdag / donderdag / vrijdag
- meer dan 3 uur op zaterdag

In beide stelsels (5 / 6 dagen week)

- meer dan 38 uur per week geven recht op een verwijderingsvergoeding

Op de uren die recht geven op overuren worden nooit verwijderingsvergoeding uitbetaald

Afhandeling op luchthavens

Vrachtvervoer zal belangrijk blijven voor Zaventem!

Na de tragische ontwikkeling bij DHL gaf de Vlaamse regering, mede op aanstichten van ABVV-BTB, aan de SERV de opdracht om de Vlaamse luchthavencommissie te activeren en te starten met de opmaak van een ontwikkelingsperspectief voor Zaventem en de luchthavenregio. Het ontwikkelingsperspectief stelt 2025 voorop als horizon, als streefdatum.

Federaal Secretaris Wegvervoer & Logistiek, Werner De Clercq, is effectief lid van deze commissie als vertegenwoordiger van het ABVV en neemt dus deel aan de discussies hieromtrent. Wij vinden het belangrijk om hier even wat dieper op in te gaan. Al wat met de luchthaven van Zaventem gebeurt, heeft een heel belangrijke impact op de tewerkstelling van duizenden mensen. Velen daarvan werken in de sector afhandeling in de luchthaven.

We geven hieronder de belangrijkste krachtlijnen van het ontwikkelingsperspectief mee. Daarna hebben we een gesprek met Werner De Clercq over het advies van de Vlaamse luchthavencommissie.

Ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025

Een evenwicht tussen groei en kwaliteit

In de visie voor de luchthaven legt men vier zogenaamde strategische doelen vast:

1. de luchthaven als internationaal vervoersknooppunt;
 2. de luchthavenregio als economische ontwikkelingspool;
 3. de versterking van de bereikbaarheid;
 4. de zorg voor een beter woonklimaat in de luchthavenregio.
- Deze doelstellingen moeten samen zorgen voor een ontwikkeling van de luchthaven met respect voor het evenwicht tussen groei in jobs en toegevoegde waarde en voor de kwaliteit in de leef- en woonomgeving. Allicht geen gemakkelijke oefening.

Luchthaven als internationaal vervoersknooppunt

Het potentieel van de luchthaven als internationaal vervoersknooppunt moet maximaal benut worden. Zowel het passagiersvolume als het vrachtvolume zal sterk toenemen. Indien het luchthavenvervoer jaarlijks zou groeien met 4% wordt in 2025 een volume bereikt van 35 miljoen passagiers en een

vrachtvolume van 1,2 miljoen ton. In 2005 maakten 16,2 miljoen passagiers gebruik van Zaventem en werd er 702.819 ton vracht vervoerd.

Luchthaven als economische ontwikkelingspool

De economische groei moet opnieuw aanknopen met de grote groei van vóór het faillissement van Sabena. Hiervoor moet gezocht worden naar activiteiten met hoge toegevoegde waarde. De werkgelegenheid moet toenemen met een 60.000-tal jobs, waarvan 20.000 rechtstreeks op de luchthaven. De ruimtebehoefte voor luchthavengebonden activiteiten stijgt met 80ha/5 jaar. Dat wil zeggen dat er op termijn 140 werknemers (waarvan 40 in de sector vervoer & logistiek, 100 in diensten) per hectare moeten tewerkgesteld zijn. Een mooi vooruitzicht op middellange termijn.

Versterken van de duurzame bereikbaarheid van de luchthavenregio

Als de economische activiteiten op en rond de luchthaven inderdaad stijgen, zal dit als gevolg hebben dat er bijkomende inspanningen zullen nodig zijn voor het toegankelijk maken van het luchthavengebied zelf en het beter bereikbaar maken van de luchthavenregio en de ruimere omgeving. Er zal een volwaardige nationale en internationale spoorontsluiting moeten komen. Het aandeel van het openbaar vervoer in de verplaatsingen van en naar de luchthaven moet toenemen tot 40%.

Zorgen voor een leefbaar woonklimaat

Last but not least, want daar zijn de moeilijkheden mee begonnen. Zorgen voor een betere en duurzame ontwikkeling van de luchthaven is onlosmakelijk verbonden met zorgen voor een leefbaar woonklimaat. Hierbij zijn de beheersing van de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit en het verbeteren van de woonkwaliteit de belangrijkste aandachtspunten.

Wat goed is voor ons, moet ook later nog goed zijn voor onze kinderen en hun kinderen.

Het advies van de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC)

Werner De Clercq – Federaal Secretaris Wegvervoer & Logistiek – lid VLC: "Wij steunen de aanpak zoals voorgesteld. Belangrijk hierbij is dat de effecten op economie, ruimte, mobiliteit en milieu gelijktijdig en evenwichtig gewogen worden. Het zal de eerste keer zijn dat er een globale duurzame strategie ontwikkeld wordt voor onze nationale luchthaven en haar regio. Hiermee kunnen zeker eerste stappen gezet worden naar een samenhangend beleid op lange termijn. In het verleden ontbrak dit teveel. De gevolgen daarvan zijn duidelijk geweest. Wij verwachten van de Vlaamse regering dat zij deze integrale aanpak doortrekt en omzet in concrete beleidsacties."

Arbeidsmarkt

Werner De Clercq – Federaal Secretaris Wegvervoer & logistiek – lid VLC: "De andere overheden, en dan hebben we het over Brussel, federaal en Wallonië, zijn niet of nauwelijks betrokken geweest bij de opmaak van het ontwikkelingsperspectief. Wij vinden nochtans dat overleg en samenwerking een absolute noodzakelijke voorwaarde is om dit tot een succesvol geheel te kunnen maken.

Zaventem is de internationale poort, vooral maar niet alleen van Vlaanderen, en is daarom strategisch enorm belangrijk. Het aandeel van het goederenvervoer met full freighters (specifieke vrachtvliegtuigen) zal belangrijk blijven, ook nadat het Europese distributiecentrum van DHL verhuisd is.

In het ontwikkelingsperspectief missen we een duidelijk samenhangende visie over hoe de arbeidsmarkt de beoogde verdubbeling van de tewerkstelling zal opvangen. Daarom voegden wij met het VLC een vijfde strategische doelstelling aan het ontwikkelingsperspectief toe; namelijk: *creatie van duurzame werkgelegenheid op en rond de luchthaven.*"

Wegwijs: Hoe wil de VLC deze vijfde doelstelling ingevuld zien?

Werner De Clercq – Federaal Secretaris Wegvervoer & logistiek – lid VLC: "Wij willen dat er een afstemming gebeurt tussen vraag en aanbod. Wij willen dat er specifieke inspanningen ondernomen worden zodat de laaggeschoolde werkzoekende uit de regio (ondermeer uit Brussel) toegang kunnen vinden tot geschikte arbeidsplaatsen in de luchthavenregio. Daartoe moeten er vergaande samenwerkingsverbanden gecreëerd worden, niet alleen tussen de verschillende overheden, maar eveneens tussen de VDAB, BGDA en FOREM op vlak van informatiedoorstroming, opleiding en coaching van werkzoekenden.

Daarnaast moeten er duurzame oplossingen komen voor de bereikbaarheid van de luchthavenregio. Mensen moeten op een vlotte eenvoudige manier op hun werk kunnen geraken. Dus er moet meer openbaar vervoer komen, dat zodanig vlot is dat mensen gemakkelijk op tijd aan hun job kunnen beginnen. Op die manier wordt ook het dominante autogebruik beperkt."

Wegwijs: Komt dit allemaal niet een beetje te laat voor DHL en de tewerkstelling daar?

Werner De Clercq – Federaal Secretaris Wegvervoer & logistiek – lid VLC: "Gedeeltelijk is dit waar natuurlijk. Het vertrek van DHL is onomkeerbaar. Dit is een zeer trieste zaak. Maar ook de werknemers van DHL moeten kunnen meegenieten van dit positieve elan voor de luchthaven. Binnenkort starten in dat bedrijf de besprekingen op over het sociaal plan. Wij menen dat DHL een zeer zware en ernstige inspanning zal moeten leveren naar haar werknemers toe. En onze doelstelling is nog altijd niet veranderd. Wij willen een maximaal behoud van de tewerkstelling, eventueel via outplacement en langdurige intensieve begeleiding naar een passende job."

(ac)

Goederenvervoer & -behandeling

Ongevallen bij files

"In de afgelopen 4 weken zijn er in Nederland talrijke extra controles geweest. Tijdens deze extra controles werden een duizendtal vrachtwagenchauffeurs beboet omdat ze zich niet aan de verkeersregels hielden. Ze reden te dicht op elkaar, m.a.w. hielden te weinig afstand, waren aan het telefoneren tijdens het rijden, hadden geen veiligheidsgordel aan of reden op de pechstrook tijdens files. De Nederlandse overheid wil met deze acties het aantal ongevallen met vrachtwagens verder terugdringen." (De Lloyd)

De laatste jaren is er een stijging van kop- staartbotsingen merkbaar op autosnelwegen. Dit ondanks de maatregelen om files en wegenwerken al op grote afstand aan te kondigen en snelheidslimieten in te voeren. Ze blijken een vaak voorkomend ongevaltype te zijn. Dit soort ongevallen doet zich het meest voor gedurende periodes van congestie van het verkeer, dus wanneer voertuigen dicht op elkaar rijden. Hierbij kunnen een aantal factoren een rol spelen; b.v. te hoge snelheid, onoplettendheid, alcohol- en/of druggebruik, geslacht en leeftijd van de bestuurder, gezichtsvermogen en -gevoeligheid, onbekendheid met de weg waarop gereden wordt, zichtbelemmering en het voertuigtype. Indien er vrachtwagens bij betrokken zijn is dit altijd zeer spectaculair en is de pers er als de kippen bij om te stellen hoe gevaarlijk het vrachtvervoer over de weg wel is. Verschillende onderzoekcentra zijn op zoek naar de factoren die aan de basis kunnen liggen van of bijdragen tot de ongevallen bij files.

Vrachtwagenbestuurders die dagdagelijks de wegen in ons land gebruiken, zijn met deze wegen vertrouwd en dus beter op de hoogte van het reilen en zeilen op autosnelwegen. Ze zijn beter geïnformeerd en weten daardoor wanneer er belangrijke wegenwerken of structurele files zijn. Dit kunnen we bij buitenlandse chauffeurs niet altijd stellen. Daardoor zijn onze geroutineerde chauffeurs proportioneel minder betrokken in botsingen van vrachtwagens op stilstaande files.

Sommige bestuurders hebben een groter risicogedrag dan andere. Dit vertaalt zich in gevaarlijk rijgedrag op autosnel- en andere wegen, zoals te hoge snelheid, te kort volgen, alcohol- of druggebruik, te lang doorrijden bij vermoeidheid.... Wanneer er onverwachts obstakels opduiken, zoals files, resulteert zulk risicogedrag gemakkelijker in een ongeval. Dit risicogedrag hangt samen met geslacht en leeftijd van de bestuurder. Bovendien worden sommige vrachtwagenbestuurders gedwongen om meer risico's te nemen door een te krap tijdsschema en door de druk die wordt opgelegd door de werkgever.

Bepaalde verkeerstekens die worden gebruikt voor het aankondigen en in goede banen leiden van files of wegenwerken, zijn niet adequaat. Er kan sprake zijn van overdadige of juist onvoldoende signalisatie, foute signalisatie of te weinig zichtbare boodschappen. Ook het aanbrengen van signalisatie op momenten waarop (nog) niet gewerkt wordt, kan misleidend zijn. Wanneer dit vaak gebeurt, kan het immers leiden tot het negeren van de signa-

lisatie door de bestuurders. Er zijn ook bestuurders die de signalisatie gewoon niet begrijpen.

Het gezichtsvermogen, de contrastgevoeligheid en de gevoeligheid aan verblinding speelt bij bestuurders een belangrijke rol. Ook hier is er een interactie-effect met de leeftijd van de bestuurders.

Bij vrachtwagenchauffeurs is het in slaap vallen of knik-kebben ten gevolge van oververmoeidheid, ziekte, alcoholgebruik of verveling één van de mogelijke rechtstreekse oorzaken van ongevallen waarbij zij op stilstaande voertuigen inrijden. Het is echter een oorzaak die moeilijk kan achterhaald worden, omdat de betrokken bestuurders er vaak erg aan toe zijn of niet kunnen of willen rapporteren dat ze in slaap vielen tijdens het rijden. Vermoeidheid laat zich het vaakst voelen op lange afstandsritten, op monotone wegen en op specifieke tijdstippen – namelijk 's nachts en in de vroege ochtend en namiddag.

Bepaalde vrachtwagenchauffeurs laten zich vaak afleiden door zaken binnen of buiten hun voertuig. Ze rijden daarbij op een zekere routine. Wanneer er zich onverwachte files voordoen, zijn ze echter te laat om erop te kunnen reageren en rijden ze zo in op stilstaande of langzaam rijdende voertuigen.

Het aantal ongevallen waarvan kan worden vastgesteld dat ze verband houden met alcoholverbruik van een vrachtwagenbestuurder op onze wegen is gering. Hieruit kunnen we concluderen dat vrachtwagenbestuurders zich goed houden aan de wettelijke alcohollimiet of helemaal geen alcohol drinken voor of tijdens het rijden.

In de buurt van wegenwerken is de snelheid van veel voertuigen onaangepast. Op deze manier kunnen ze vaak niet stoppen wanneer zich een file voordoet. De snelheid van sommige vrachtwagens is ook niet altijd aangepast aan weersomstandigheden waarin het zicht belemmerd is (denk maar aan mist, men zou

denken dat sommige uitgerust zijn met radarnavigatie) of het wegoppervlak in minder goede conditie is; b.v. sneeuw.

Hoe uitgebreider de vrachtwagenconfiguratie, hoe groter het risico op botsingen. Vrachtwagens met aanhangwagens of trekkersopleggers zijn immers minder gemakkelijk te besturen en door hun massa minder snel tot stilstand te brengen in geval van nood. Er is ook een verband tussen de soort lading die met een vrachtwagen wordt vervoerd, hangend vervoer – vloeistoffen in bulk, en het risico op botsingen.

Bij kop-staartbotsingen waarbij vrachtwagens betrokken zijn is een veel voorkomend technisch gebrek niet goed werkende of defecte remmen.

Dus mogen wij concluderen dat men, bij het besturen van een voertuig, steeds moet gefocust blijven op het rijden zelf. Deze vorm van concentratie is zeer vermoeiend, daarom worden op het Europese niveau de rij- en rusttijdenreglementering voor vrachtwagen- en buschauffeurs vastgelegd. Het inlassen van rustpauzes is een must. Hierdoor vermindert u het risico op een ongeval, met alle gevolgen van dien voor zowel uzelf als voor de andere weggebruikers.

Dus goede vaart en houdt hem binnen de lijntjes.

(wdc)



Binnenkort ADR 2007

De tweejaarlijkse wijziging van het ADR gebeurt op 1 januari 2007, met een overgangperiode van 6 maanden. Hierna geven we beknopt de belangrijkste wijzigingen mee.

Bemanning

Eindelijk heeft men in het ADR 2007 een definitie opgenomen van 'een persoon die tot de bemanning van het voertuig behoort'. Elke chauffeur of iedere andere persoon die de chauffeur begeleidt voor veiligheids-, beveiligings-, opleidings- of exploitatieredenen wordt voortaan als een deel van de bemanning beschouwd. Andere personen dan de hierboven opgesomde zijn niet toegelaten aan boord van een transporteenheid met gevaarlijke goederen.

Uitbreiding meldingsplicht

In het ADR 2005 werd de meldingsplicht enkel verplicht gesteld voor de vervoerder bij een zwaar ongeval of ander voorval tijdens het vervoer.

In het ADR 2007 wordt deze meldingsplicht uitgebreid tot ongevallen of voorvallen tijdens het vullen, laden en lossen voor de vuller, de belader en de bestemming. Dus zowel de vervoerder, de vuller, de belader als de bestemming moet zich vergewissen dat een rapport wordt opgesteld en overgemaakt aan de bevoegde autoriteit.

Tunnels

De nationale overheden mogen tot 31 december 2009 het verkeer van ADR-voertuigen door tunnels nog zelf regelen. Vanaf dan echter, 1 januari 2010, gelden de door het ADR ingevoerde bepalingen. Deze bepalingen delen de tunnels in vijf tunnelcategorieën in. Dit gebeurt aan de hand van drie gevaarscategorieën, nl.: brand, ontploffing, lekkage van giftige stoffen.

Tunnelcategorie A (geen signalisatie): **geen beperking** op het transport van gevaarlijke goederen;

Tunnelcategorie B (letter B): **verboden toegang voor stoffen die tot zeer omvangrijke ontploffingen kunnen leiden;**

Tunnelcategorie C (letter C): **verboden toegang voor stoffen die tot zeer omvangrijke of omvangrijke ontploffingen kunnen leiden en voor stoffen die kunnen leiden tot een substantiële ontsnapping van giftige stoffen;**

Tunnelcategorie D (letter D): **verboden toegang voor stoffen die tot zeer omvangrijke of omvangrijke ontploffingen kunnen leiden, voor stoffen die kunnen leiden tot een substantiële ontsnapping van giftige stoffen en tot een grote brand;**



Tunnelcategorie E (letter E): **verboden voor alle gevaarlijke goederen** met uitzondering van UN 2919, 3291, 3331, 3359 en 3373. Je werkgever beschikt over de lijst van de restrictiecodes toegekend aan gevaarlijke producten.

Oververpakking

Het ADR 2007 voorziet dat voortaan elke oververpakking voorzien moet zijn van het woord 'oververpakking'. Deze vermelding dient duidelijk zichtbaar en makkelijk leesbaar te zijn. Het opschrift moet vermeld worden in de officiële taal van het land van verzending en daarnaast in één van de ADR-talen. Dat moet als de officiële taal van het land van verzending geen ADR-taal is. In de lidstaten bestaat er echter de mogelijkheid om hierover afwijkende bepalingen aan te nemen.

Oriënterende pijlen

Het etiket nr. 11 wordt in het ADR 2007 vervangen door de benaming oriënterende pijlen. Deze oriënterende pijlen mogen uitsluitend worden aangebracht op:

- samengestelde verpakkingen die een binnenverpakking bevatten met vloeistoffen;
- enkelvoudige verpakkingen voorzien van ventielen;
- cryogene verpakkingen voor het transport van gekoelde vloeibare gassen.

Model:



Deze pijlen moet je aanbrengen op twee tegenoverliggende verticale zijden van de verpakking. De pijlen moeten geplaatst worden in de richting van de bovenkant van de verpakking. De kleur van deze pijlen mag zwart of rood zijn op een witte achtergrond (of een andere voldoende contrasterende kleur).

Etiket klasse 5.2

Eveneens voor de klasse 5.2 (organische peroxides) wordt een nieuw etiket voorzien. Het vroegere gele etiket moet voortaan tweekleurig zijn. De bovenste helft van het etiket dien voortaan een zwart (of wit) vlammetje op een rode achtergrond te tonen. Op de onderste helft moet het cijfer 5.2 (zwart of wit) getoond worden op een gele achtergrond. De oude etiketten mogen nog gebruikt worden tot en met 31 december 2010.



Oranje platen

Hier betreft de belangrijkste wijziging de oranje platen die zijn aangebracht op containers, tankcontainers, MECG's en mobiele tanks. Wanneer deze platen onvoldoende zichtbaar zijn, moeten zij ook op beide zijden van het voertuig komen.

Vroeger moesten enkel het identificatienummer en het UN-nummer onuitwisbaar en zichtbaar blijven na een brand van 15 minuten. ADR 2007 zegt dat de oranje borden moeten gemaakt zijn met materialen die bestand zijn tegen slechte weersomstandigheden en een duurzame signalisatie garanderen. De borden mogen niet loskomen van hun vasthechtingspunt na een brand van een kwartier.

Er bestaat een "onbepaalde" overgangperiode voor de oranje borden. Het ADR 2007 zegt dat de bestaande oranje borden die voldoen aan de bepalingen van het ADR 2004 nog gebruikt mogen worden. Er staat geen uiterste datum bij vermeld.

Vermeldingen vervoersdocument

De verplichte vermeldingen voor het vervoersdocument worden aangepast. De enige juiste vermeldingen:

- (a) UN-nummer
- (b) De officiële vervoersnaam uit de stoffenlijst
- (c) Nummer(s) van etiket(ten)
- (d) De verpakkingsgroep

Alle andere vormen van vermeldingen zijn na 1 juli 2007 niet meer juist.

Bovendien brengt het ADR nog wijzigingen aan in de vermeldingen op het vervoersdocument in het geval van lege niet-gereinigde omsluitingsmiddelen. Omsluitingsmiddelen zijn zowel de verpakkingen als de tanks en de vervoerseenheden.

Vanaf 1 januari 2007 moeten er meerdere formuleringen worden aangebracht op het vervoersdocument.

- voor de lege niet gereinigde omsluitingsmiddelen die residu's bevatten van andere gevaarlijke goederen dan die van de klasse 7 moeten de woorden "leeg niet gereinigd" of "residu's vorige inhoud" vermeld worden voor of na de officiële vervoersbenaming;
- voor de lege niet gereinigde verpakkingen die residu's bevatten van andere gevaarlijke goederen dan die van de klasse 7, met inbegrip van lege niet gereinigde gasrecipiënten met een inhoud van niet meer dan 1.000 liter, moet het vervoersdocument vermelden "lege verpakking", "leeg recipiënt", "lege ICB" of "lege grote verpakking" gevolgd door de etiketten;
- voor wat voorafgaat, verandert er niets, maar indien de laatste geladen goederen, goederen zijn van klasse 2, mag het etiket vervangen worden door het nummer van de klasse "2";
- voor de tanks, de tankcontainers, de batterijvoertuigen, enz verandert er niets ten opzichte van het ADR 2005.

Wanneer lege niet gereinigde voertuigen die residu's van andere gevaarlijke goederen dan die van de klasse 7 bevatten, naar de afzender teruggezonden worden, mogen de vervoerdocumenten die opgesteld werden voor het vervoer van deze goederen in deze voertuigen in gevulde toestand ook gebruikt worden. De vermelding van de hoeveelheid moet uitgewist, geschrapt of vervangen worden door de woorden "lege, niet gereinigde retour".

Lading

In het ADR 2007 wordt een nieuwe nota ingevoegd in afdeling 7.5.1. Dit betekent dat de containerterminals beschouwd worden als laad- of losplaatsen. Het plaatsen van een container, een container voor losgestort vervoer, een tankcontainer of een mobiele tank op een voertuig wordt beschouwd als laden. Het afhalen van deze containers van het voertuig wordt beschouwd als lossen.

Dit heeft als gevolg dat de alinea's in afdeling 7.5.1. betreffende de bepalingen inzake de controle op de laad- en losplaatsen gewijzigd worden. Deze bepalingen worden uitgebreid naar grote containers, tankcontainers, containers voor losgestort vervoer en mobiele tanks.

Stuwng

In afwachting van afdwingbare Europese richtlijnen, bepaalt het ADR 2007 preciezere voorschriften betreffende de stuwng.

Het voertuig of de container moet voorzien zijn van geschikte inrichtingen om de stuwng en de manipulatie van gevaarlijke goederen te vergemakkelijken. De colli die gevaarlijke goederen bevatten en de niet-verpakte gevaarlijke voorwerpen moeten vastgezet worden met hulpmiddelen (zoals bevestigingsriemen, glijdende dwarsstukken, regelbare klampen). Deze moeten in staat zijn om de goederen in het voertuig of de container vast te zetten dat gedurende het vervoer elke verplaatsing verhinderd wordt die de oriëntatie van de colli kan veranderen of ze kan beschadigen.

Wanneer gevaarlijke goederen samen met andere goederen vervoerd worden (zoals grote machines), moeten alle goederen in de voertuigen of de containers stevig gestuwd of vastgezet worden om te vermijden dat de gevaarlijke goederen vrijkomen.

De verplaatsing van colli kan eveneens vermeden worden door de holtes op te vullen met behulp van tussenvoegingsmiddelen of door blokkeren en vastriemen.

Wanneer bevestigingsinrichtingen zoals spanbanden of riemen gebruikt worden, mogen deze niet in die mate aangespannen zijn dat ze de colli beschadigen of vervormen.

Snelheidsbegrenzer

De bepalingen van het ADR conformeren zich aan de Euro-

pese richtlijn. De snelheidsbegrenzer zal verplicht zijn voor voertuigen met een MTM van meer dan 3,5 ton maar minder dan 12 ton, die voor de eerste maal ingeschreven worden na 31 december 2007.

Varia

In het ADR 2007 worden er twee nieuwe bijzondere bepalingen ingevoegd, de bijzondere bepalingen VI 4 en 327. Deze hebben betrekking op het vervoer van spuitbussen.

De bepaling VI 4 legt vast dat spuitbussen die vervoerd worden om gerecycleerd of vernietigd te worden, vervoerd moeten worden in open of geventileerde voertuigen of containers.

Bepaling 327 legt vast dat de afgedankte spuitbussen vervoerd mogen worden om gerecycleerd of vernietigd te worden. Zij moeten niet beschermd worden tegen onbedoelde lekkage, op voorwaarde dat er maatregelen genomen worden die een gevaarlijke verhoging van de druk en de vorming van gevaarlijke dampen verhinderen. Ze moeten verpakt worden in overeenstemming met bepaalde verpakkingsinstructies (P003 en PP87

of LPO2 en L2). De spuitbussen die lekkage of gevaarlijke vervormingen vertonen, moeten vervoerd worden in bergingsverpakkingen en er moeten geschikte maatregelen getroffen worden om elke gevaarlijke verhoging van de druk te verhinderen. -Het ADR 2007 creëert twee nieuwe alinea's op het vlak van de lading en de stuwing (75.7.2 en 75.7.3). Deze schrijven voor dat de colli niet gestapeld mogen worden, tenzij ze daartoe ontworpen zijn.

Wanneer voor het stapelen ontworpen colli van verschillende types, samen geladen worden, moet men rekening houden met hun compatibiliteit inzake het stapelen.

Indien nodig zal men lastdragende inrichtingen gebruiken om te vermijden dat colli die op andere colli gestapeld worden deze laatste beschadigen. Tijdens het laden en het lossen moeten colli die gevaarlijke goederen bevatten beschermd worden tegen beschadiging. Er dient vooral aandacht besteed te worden aan de manier waarop de colli gemanipuleerd worden tijdens de voorbereidingen met het oog op het vervoer, aan het type voertuig waarmee ze zullen vervoerd worden en aan de laad- en losmethode.

(ac)

Terugbetaling bestuurderskaart voor de digitale tachograaf

In augustus ondertekenden de sociale partners van het paritair comité 140 de collectieve arbeidsovereenkomst die de terugbetaling van de chauffeurskaart in de sector goederenvervoer en goederenbehandeling voor derden waarborgt. Hieronder geven we kort de modaliteiten.

De chauffeurskaart voor de digitale tachograaf wordt afgeleverd vanaf 5 augustus 2005. Deze kaart is 5 jaar geldig.

De werknemer, die over een chauffeurskaart voor de digitale tachograaf beschikt wordt deze één keer per geldigheidsperiode (1x per 5 jaar) door zijn baas terugbetaald.

Uiteraard moet de begindatum van de geldigheidsperiode zich situeren op een moment dat de chauffeur bij de werkgever (sector goederenvervoer en goederenbehandeling voor derden) effectief in dienst is.

De werkgever kan eveneens deze kosten recupereren voor alle bestuurderskaarten van zijn werknemers, die afgeleverd werden sinds 5 augustus 2005, via het Sociaal Fonds.

(ac)

Belangrijke wijziging in het betaald educatief verlof

Vanaf 1 september 2006

Het betaald educatief verlof is bedoeld voor de werknemers uit de privé-sector. Het BEV geeft je de mogelijkheid om opleidingen tijdens je werkuren te volgen. Je kunt ook lesuren uit je vrije tijd compenseren met extra inhaalrust. Maar opgelet, dit schooljaar is er wel één en ander gewijzigd!

VOOR WIE?

Alle voltijdse werknemers die in de privé-sector werken met een arbeidsovereenkomst hebben recht op BEV. Ook sommige deeltijds werkenden hebben recht op BEV; werknemers met minstens een 4/5de werktijd; werknemers met een variabel uurrooster.

WELKE OPLEIDINGEN?

Cursussen in het onderwijs (o.a. taalcursussen, ...) Vormingscursussen (o.a. cursussen georganiseerd door vakbonden, ...) Bepaalde opleidingen (o.a. beslist in het paritair comité van een sector) Deze worden onderverdeeld in twee categorieën; algemene opleiding of beroepsopleiding

■ **LET OP:** Je kan volgend schooljaar minder uren BEV opnemen. Er zijn ook opleidingen die niet erkend zijn en die dus geen recht geven op BEV.

VOOR HOEVEEL UREN ?

De cursus die je volgt moet minimum 32 uur bedragen. Het aantal uren BEV is begrensd per schooljaar tot:

- Maximum 80 uren voor algemene opleidingen
- Maximum 100 uren voor beroepsopleidingen

UITZONDERINGEN

Als je lesuren samenvallen met werkuren wordt het maximum verhoogd. Dit wordt dan 85 uren voor algemene opleidingen en 105 uren voor beroepsopleidingen. Dit is vanaf nu het absolute maximum.

Taalcursussen geven maar recht op 80 uren. De combinatie taal + algemene opleiding geeft ook 80 uren.

HOEVEEL UREN VOOR DEELTIJDSSEN ?

De berekening gebeurt in verhouding tot het arbeidscontract en de gevolgde lesuren.

Voorbeeld: een werknemer die 4/5 werkt heeft recht op maxi-

maal 64 uren BEV ($80u \times 4/5$) voor het volgen van een algemene opleiding. Als de cursus 40 uren duurt dan krijg je $40u \times 4/5 = 32$ uren BEV

■ **LET OP:** Ook iemand die 4/5 werkt in het kader van tijds-krediet wordt aanzien als een deeltijdse werknemer.

De wet bepaalt dat 'collectieve planning voorrang heeft op de individuele planning'. In bedrijven zonder OR neemt de vakbondsafvaardiging deze bevoegdheid over.

HOE DEZE BEV-UREN OPNEMEN ?

Dat hangt af van de wijze waarop de cursus die je volgt georganiseerd is. Sommige opleidingsuren zullen wel en andere niet samenvallen met je arbeidstijd. Alle uren die samenvallen met je arbeidstijd, werk je niet maar ben je aanwezig op de cursus. De uren die je aanwezig was op de cursus en die niet samenvallen met je arbeidstijd neem je als betaald educatief verlof op een moment dat je normaal zou moeten werken. MAAR in alle geval in de periode tussen de begin- en einddatum van de cursus die je volgt !!!

■ **LET OP:** In veel bedrijven laten werknemers aan de personeelsdienst weten wanneer en hoeveel uren BEV ze in een periode zullen opnemen. Dat kan problemen opleveren: een werkgever kan BEV weigeren van zodra meer dan 10% van zijn werknemers in dezelfde functie gelijktijdig afwezig zouden zijn.

In principe is het de Ondernemingsraad die ten laatste in oktober de planning opmaakt van de uren waarop werknemers die een opleiding volgen met recht op BEV, afwezig mogen zijn in het schooljaar (loopt van 1 september tot 31 augustus van het daaropvolgend jaar).

HOE WORDT BEV BETAALD?

De werknemer die recht heeft op BEV behoudt het (geplafonneerd) loon voor die uren die hij afwezig is op het werk. De

werkgever betaalt het loon en recupereert dit bij het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid.

Het loonplafond bedraagt vanaf 1 september 2006: 2100 € bruto per maand. Vermits het BEV in uren uitgerekend wordt moet je jouw maandloon omzetten naar een uurloon.

2 voorbeelden :

- werk je in de 38u/week: $(2100 \text{ €} \times 12 \text{ maanden}) \div (52 \text{ weken} \times 38 \text{ uren}) = 12,75 \text{ €/uur}$
- werk je in de 37u/week: $(2100 \text{ €} \times 12 \text{ maanden}) \div (52 \text{ weken} \times 37 \text{ uren}) = 13,1 \text{ €/uur}$

Voor 45-plussers of voor werknemers, die betrokken zijn bij een bedrijfssluiting wordt die grens optrokken tot 2.500 € per maand.

■ **LET OP:** Bedrijven krijgen vanaf dit jaar een forfaitair bedrag van 15 of 18 € per uur terug van de BEV-administratie. Naar gelang - of + 45 jaar. Dit zal de druk om geen of minder opleidingsuren te volgen verhogen. Ook dit is materie voor de OR.

WAT ALS JE AFWEZIG BENT OP DE CURSUS?

Je moet afwezigheid wettigen: een medisch attest bij ziekte, een attest van je werkgever als je moet werken (bijwonen van een OR of CPBW). Voor die uren verwerf je geen BEV. Als je meer dan 10% onwettig afwezig bent verlies je voor 6 maanden het recht op BEV.

HOE VRAAG JE BEV AAN?

Degene die de cursus organiseert zal je een inschrijvingsattest geven. Je moet dit aan je werkgever bezorgen. Best maak je dan ook afspraken over de manier waarop je het BEV zal opnemen. Bij problemen contacteer je de ABVV-BTB-delegee of je regionaal BTB-secretariaat. Later zul je aanwezigheidsattesten ontvangen. Vergeet deze niet aan je werkgever over te maken.

(met dank aan ABVV Scheldeland)

Ontslag bij herstructureringsrechten en plichten

In uitvoering van het Generatiepact heeft de regering een reeks maatregelen genomen om herstructureringsrechten op een actieve manier te beheren. Dit wordt "activerend beleid bij herstructureringsrechten" genoemd. Al deze maatregelen richten zich heel speciaal tot werknemers van 45 jaar of ouder.

Met deze maatregelen wil men deze ontslagen werknemers vanaf de leeftijd van 45 jaar zo snel mogelijk opnieuw aan het werk krijgen. Liefst vooraleer ze werkloos of bruggepensioneerd worden.

GAAT HET ACTIVEREND BELEID BIJ HERSTRUCTURERINGEN OVER JOU?

De regels van dit beleid zijn op jou van toepassing als je tegelijkertijd aan onderstaande voorwaarden voldoet:

- tewerkgesteld zijn bij een werkgever uit de privé-sector;
 - je werkgever heeft gevraagd om werknemers met brugpensioenen te laten gaan op een leeftijd die lager is dan degene die gewoonlijk in je onderneming gehanteerd wordt;
 - je werkgever kreeg een ministeriële erkenning (als onderneming in moeilijkheden of in herstructurering);
 - je bent ontslagen in het kader van een collectief ontslag;
 - het collectief ontslag werd aangekondigd aan de werknemers afgevaardigden na 30 maart 2006;
 - je ontslag ligt na de datum waarop het collectief ontslag werd aangekondigd;
 - je bent minstens 45 jaar op de datum waarop het collectief ontslag werd aangekondigd;
 - je bent minstens één jaar in dienst bij deze onderneming op de datum waarop het collectief ontslag wordt aangekondigd.
- Indien je aan al deze voorwaarden voldoet, ben je betrokken bij de tewerkstellingscel die je baas verplicht moet oprichten.

WAT IS EEN TEWERKSTELLINGSCEL?

Een tewerkstellingscel wordt opgericht door je werkgever, of hij kan dit ook doen samen met andere ondernemingen. In deze cel zitten minstens:

- de werkgever in herstructurering;
- één van de representatieve vakbondsorganisaties
- het sectoraal opleidingsfonds (indien het bestaat in de sector)
- VDAB / FOREM / BGDA.

De tewerkstellingscel wordt geleid door hetzij VDAB / FOREM / BGDA of een sociaal bemiddelaar.

De tewerkstellingscel moet de ontslagen werknemers begeleiden in hun zoektocht naar een nieuwe job. Er moet hen minstens een outplacementbegeleiding worden voorgesteld, maar er kunnen ook beroepsopleidingen of onmiddellijk jobs worden aangeboden.

WANNEER EN HOE INSCHRIJVEN BIJ EEN TEWERKSTELLINGSCEL?

Je bent niet automatisch ingeschreven. Je moet dus zelf het initiatief nemen. Je beslissing tot inschrijving moet je nemen tijdens de ontslagprocedure. En als je je inschrijft, moet je minstens 6 maanden ingeschreven blijven.

OPGEPAST!!! Niet-inschrijven kan betekenen dat je geschorst wordt van werkloosheidsuitkeringen.

Je werkgever moet een specifieke procedure respecteren voor hij je ontslaat:

1. uitnodiging voor een gesprek – uitleg over de diensten van de tewerkstellingscel
2. je hebt 7 dagen tijd om te beslissen al dan niet in te schrijven in de tewerkstellingscel. Maar weet dat niet-inschrijven je werkloosheidsuitkeringen in gevaar brengt. Je werkgever kan je, zolang je je beslissing niet meedeelde, tijdens deze 7 dagen niet ontslaan. Dus geen opzegging – geen verbreking.
3. indien je de eerste keer niet reageert, zal je baas je een tweede keer uitnodigen met een aangetekende brief. (meer details bij je gewestelijk BTB-secretariaat)
4. Indien je nog niet reageert, zal dit beschouwd worden als een weigering om zich in te schrijven in de tewerkstellingscel.

JE BESLISTE OM JE IN TE SCHRIJVEN IN DE TEWERKSTELLINGSCEL.

Je deelt je beslissing mee aan je baas, vanaf dat moment kan hij je arbeidsovereenkomst verbreken.

Je hebt recht op een opzeggingstermijn van 6 maanden of minder:

1. Je werkgever moet je contract beëindigen door een verbreking met betaling van een opzeggingsvergoeding.
2. Je werkgever geeft aan de directeur van de tewerkstellingscel deze informatie:
 - De datum van verbreking van je arbeidsovereenkomst
 - Je beslissing om ingeschreven te zijn in de tewerkstellingscel.
3. Nu schrijft de directeur van de tewerkstellingscel je in.

Je hebt recht op een opzeggingstermijn van meer dan 6 maanden:

1. Je werkgever mag je ontslaan door hetzij een opzeggingstermijn te betekenen ofwel door een onmiddellijke verbreking. Indien je een opzeggingstermijn krijgt én presteert, dan **MOET je baas je arbeidsovereenkomst verbreken (met**

opzeggingsvergoeding uiteraard) ten laatste op het einde van de 7de maand van je opzeggingstermijn.

2. Je werkgever geeft aan de directeur van de tewerkstellingscel deze informatie:
 - De datum van verbreking van je arbeidsovereenkomst
 - Je beslissing om in te schrijven in de tewerkstellingscel.
 3. Nu schrijft de directeur van de tewerkstellingscel je in. Je ontvangt een bewijs van inschrijving. Dit is zeer belangrijk, want als je werkloosheidsuitkeringen aanvraagt, zal je er steeds een kopie van dit bewijs moeten bijdoen.
- Je moet minstens 6 maanden ingeschreven blijven. In deze periode mag je natuurlijk opnieuw beginnen werken. Daarna mag je vrijwillig ingeschreven blijven.

Voordelen van inschrijving in de tewerkstellingscel

JE HEBT RECHT OP EEN INSCHAKELINGSVERGOEDING

1. Wat is dit? Je hebt voor de periode van 6 maanden recht op een "inschakelingsvergoeding" die gelijk is aan je normale loon. Deze inschakelingsvergoeding wordt je maandelijks betaald door je werkgever. Deze vergoeding vervangt geheel of gedeeltelijk je opzeggingsvergoeding. De inschakelingsvergoeding moet wel vermeld worden op het formulier C4 of C4 brugpensioenen.

2. Wat als je opzeggingstermijn over minder dan 6 maanden loopt? Je ontvangt je inschakelingsvergoeding voor een periode van 6 maanden. Maar deze bestaat uit 2 delen: een deel van je opzeggingsvergoeding (A) en een toeslag (B) om je normale loon te bereiken.

3. Je hebt recht op een opzeggingstermijn van minstens 6 maanden? Je inschakelingsvergoeding voor de periode van 6 maanden bestaat eigenlijk alleen uit je opzeggingsvergoeding. Daarna ontvang je het eventuele saldo van je opzeggingsvergoeding in één keer.

4. Mag je je inschakelingsvergoeding cumuleren met loon? Als je opnieuw begint te werken als loontrekkende bij een nieuwe werkgever, dan wordt je inschakelingsvergoeding verminderd in verhouding tot het aantal gewerkte dagen. Als je een zelfstandige activiteit begint, gebeurt de vermindering van je inschakelingsvergoeding in verhouding tot de gewerkte maanden.



20 **5. Mag je je inschakelingsvergoeding cumuleren met werkloosheidsuitkeringen?** Neen. Ook niet voor de periode gedekt door het saldo van je opzeggingsvergoeding, als je die na 6 maanden in één keer krijgt. Zowel de inschakelingsvergoeding als de opzeggingsvergoeding zijn loon.

JE HEBT RECHT OP RSZ-VOORDELEN

Zolang je ingeschreven blijft in de tewerkstellingscel heb je recht op een vermindering van je persoonlijke bijdragen aan de sociale zekerheid, als een andere werkgever je aanwerft binnen een bepaalde periode. In de praktijk betekent dit dat je een hoger nettoloon zult ontvangen.

Om te bewijzen dat je voldoet aan de voorwaarden om van deze korting te genieten zal je van de RVA een "verminderingskaart herstructureringen" ontvangen. De ABVV-werkloosheidsdienst kan je hier in detail over informeren.

JE HEBT RECHT OP BEGELEIDING BIJ HET ZOEKEN NAAR WERK

(zie artikel in deze wegwijs over outplacement pag. 22)

Welke verplichtingen heb je in de tewerkstellingscel

1. Je moet elk outplacementaanbod aanvaarden en eraan meewerken. Bij arbeidsongeschiktheid stuur je een medisch attest op naar de directeur van de tewerkstellingscel.
2. Je moet ingaan op elk opleidings- of werkaanbod.
3. Je moet de directeur van de tewerkstellingscel verwittigen als je opnieuw het werk hervat.

En wat als je weigert mee te doen?

Bovenstaande maatregelen zijn op jou van toepassing en je beslist niet mee te doen, wat dan...

1. Je hebt geen recht op de inschakelingsvergoeding, de diensten van de tewerkstellingscel. Je blijft natuurlijk wel het recht op je opzeggingsvergoeding behouden.
2. Je hebt geen recht op de "verminderingskaart herstructureringen".
3. Je hebt geen recht op brugpensioen op een leeftijd die lager is dan normaal in je onderneming.
4. Je kan uitgesloten worden van het recht op werkloosheidsuitkeringen.

En wat als de maatregelen "activerend beleid bij herstructurering" niet op jou van toepassing zijn?

1. Ontslag vóór 31 maart 2006, als je werkgever toch een tewerkstellingscel oprichtte dan mag je je vrijwillig inschrijven. Je krijgt er begeleiding, maar geen inschakelingsvergoeding. Je hebt wel recht op de "verminderingskaart herstructureringen" als je opnieuw werk vindt als je werkgever een erkenning heeft als onderneming in herstructurering. (als je 45-plusser bent, zie ook artikel outplacement in deze Wegwijs).
2. Ontslag na 30 maart 2006, maar je bent jonger dan 45 jaar. Je mag je inschrijven in de tewerkstellingscel. Je hebt geen recht op inschakelingsvergoeding. Je hebt wel recht op de "verminderingskaart herstructureringen" als je opnieuw werk vindt als je werkgever een erkenning heeft als onderneming in herstructurering.
3. Ontslag niet in het kader van een collectief ontslag, de maatregelen zijn niet op jou van toepassing. VDAB / FOREM / BGDA zullen je helpen bij je zoektocht naar werk. (als je 45-plusser bent, zie ook artikel outplacement in deze Wegwijs).

(ac)

Meer controles = meer boetes? Wie betaalt wat!

Controles op het personen- en vrachtvervoer worden uitgebreid over heel het grondgebied van de Europese Unie. Een nieuwe Richtlijn dwingt de landen binnen deze Unie om het aantal controles te verhogen, zowel langs de weg als op de bedrijven.

De discussie over wie verantwoordelijk is naar aanleiding van een verkeersovertreding of een inbreuk op de rij- en rusttijdenreglementering en wie de eventuele boetes zal betalen is een belangrijk gegeven.

In principe wordt de strafrechtelijke aansprakelijkheid gedragen door de persoon die de overtreding heeft begaan. Dit betekent dus dat de chauffeur die de wegcode niet naleeft, de rij- en rusttijden niet respecteert of de bepalingen met betrekking tot het gebruik van de tachograaf negeert, persoonlijk zal vervolgd worden voor deze overtredingen en dat in zijn persoonlijk strafregister de veroordelingen zullen worden ingeschreven die tegen hem zijn uitgesproken. Indien dit principe strikt wordt toegepast zou hij ook de boetes moeten betalen die hiermee verbonden zijn.

In overeenstemming met artikel 2 § 4 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg en in toepassing van artikel 44 van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, is de werkgever echter burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de boetes waartoe zijn aangestelden of lasthebbers zijn veroordeeld.

Concreet betekent dit dus dat ingeval van boete voor een overtreding van de wegcode of van de sociale reglementering met betrekking tot de rij- en rusttijden, de chauffeur strafrechtelijk zal veroordeeld worden met als gevolg, de inschrijving van de veroordeling in zijn strafregister, maar dat de werkgever, in zijn hoedanigheid van burgerlijk aansprakelijke voor zijn chauffeur, de boete zal moeten betalen.

In de praktijk blijkt echter dat sommige werkgevers, om niet te zeggen de meeste, niet aarzelen om het bedrag van deze boetes rechtstreeks te verhalen op de chauffeur, dit via inhoudingen op het loon. Dit is een onwettige praktijk. De wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon, artikel 23, verbiedt uitdrukkelijk deze werkwijze. Een werkgever die zo handelt, stelt zich bloot aan hoge geldboetes en gevangenisstraffen.

Indien de werkgever meent dat zijn chauffeur zich schuldig heeft gemaakt aan bedrog, aan een zware fout of aan een lichte fout met wederkerend karakter, dan moet hij een procedure inleiden voor de Arbeidsrechtbank en dit op basis van artikel 18 van de wet op de arbeidsovereenkomst, om deze kosten te kunnen verhalen op zijn chauffeur.

Tenslotte is het belangrijk eraan te herinneren dat in bepaalde gevallen, hoewel zij niet zelf achter het stuur zaten, de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de werkgever en de opdrachtgever kan ingeroepen worden, en dat deze dus ook strafrechtelijk vervolgd zullen worden omwille van bepaalde specifieke overtredingen.

Door de Wet van 10 juli 1999, kunnen zowel de opdrachtgever, de verlader, de vervoerscommissienair of de expediteur-commissienair strafrechtelijk medeaansprakelijk worden gesteld voor de overtredingen begaan door de transport- of busonderneming indien ze instructies hebben gegeven of feiten hebben gepleegd die zouden leiden tot de niet-naleving van de voorschriften met betrekking tot de rij- en rusttijden van de chauffeurs of indien ze aangezet hebben tot deze overtredingen door belofte of bedreigingen.

Als ABVV-BTB komen wij niet tussen bij boetes voor snelheidsovertredingen. Een zware voet is een persoonlijke keuze van u als chauffeur zelf. Er is geen enkele werkgever die naast u zit en die zijn voet op het gaspedaal duwt. Trouwens, hard rijders zijn doodrijders!

(wdc)

45-plussers

Maak gebruik van je recht op outplacement!

De wet die elke werkgever die een 45-plusser ontslaat, verplicht het initiatief te nemen tot outplacement verscheen onlangs in het Belgisch Staatsblad. Deze nieuwe informatieplicht is van toepassing vanaf 4 augustus 2006. Vanaf dan moet elke ontslagen werknemer geïnformeerd worden over het recht op outplacementbegeleiding.

VOORAF

In het generatiepact besliste men al om de bestaande verplichting tot outplacement bij het ontslag van werknemers van 45 jaar of ouder te verstrengen. Er worden 3 verschillende maatregelen voorzien:

- De werknemer die er recht op heeft, **moet verplicht** het outplacement bij zijn werkgever aanvragen. Indien hij dit niet doet, loopt hij het risico om zijn recht op werkloosheidsuitkeringen kwijt te raken. Deze verplichting was reeds van kracht sinds maart 2006.
- De werkgever die een 45-plusser ontslaat, moet spontaan **het initiatief** tot outplacement nemen. Deze verplichting is van kracht sinds 4 augustus 2006.
- De sanctie voor de werkgever die geen geldig outplacement aanbod doet wordt verhoogd. Dit koninklijk besluit moet nog verschijnen.

VOORWAARDEN

- 45 jaar of ouder zijn op het moment van het ontslag
- minstens één jaar ononderbroken anciënniteit in de onderneming
- niet ontslagen zijn om dringende reden of in het kader van brugpensioenen

WAT IS OUTPLACEMENT?

Dit is een pakket aan begeleidingsmaatregelen dat je wordt aangeboden door een 'derde' organisatie. In dit pakket kan bijvoorbeeld zitten:

- psychologische begeleiding;
- opmaken van een persoonlijke balans (wat kan ik, wat wil ik, wat heb ik nodig) en/of hulp bij het uitwerken van een zoekcampagne naar jobs;
- begeleiding met het oog op de onderhandeling van een nieuwe arbeidsovereenkomst;
- begeleiding tijdens de integratie in het nieuwe werkmilieu;
- logistieke en administratieve steun.

AANVRAAGPROCEDURE EN TERMIJNEN

Outplacement is een recht, maar toch moet je het zelf aanvragen bij je werkgever. Het is een recht dat je niet automatisch wordt toegekend.

1. Van zodra je ontslag je wordt betekend, kan je dus bij je werkgever je aanvraag indienen. Je moet dus absoluut niet wacht-

ten tot het einde van je opzegperiode.

De uiterste termijn waarop je je aanvraag kan doen, is vastgesteld op 2 maanden na de beëindiging van je arbeidscontract.

Je moet altijd een getuigschrift van je inschrijving als werkzoekende (VDAB, FOREM, BGDA) bij de aanvraag voegen. Ook tijdens je opzegperiode kan je je al inschrijven als werkzoekende bij deze instanties.

2. Binnen de twee maanden na je aanvraag tot outplacement moet je baas jou een schriftelijk outplacementaanbod overhandigen.
3. Doet je baas dit niet binnen de vermelde termijn van twee maanden, dan ben je verplicht om hem per aangetekend schrijven én binnen de maand in gebreke te stellen.
4. Nu is de werkgever opnieuw verplicht om binnen de maand, volgend op de ingebrekestelling, te reageren en je een schriftelijk outplacementaanbod voor te leggen.
5. Nu heb jij opnieuw een maand de tijd om al dan niet schriftelijk akkoord te gaan met de aangeboden begeleiding.

OPGEPAST! Indien je niet akkoord gaat met een geldig outplacementaanbod dan verlies je elk recht op outplacementbegeleiding, en breng je je werkloosheidsuitkeringen in gevaar. Bij twijfel, raadpleeg onmiddellijk je beroepssecretaris in de gewestelijke BTB-afdeling

JE C4 - WERKLOOSHEIDSBEWIJS

In de praktijk betekent dit dat het document C4 - werkloosheidsbewijs dat je werkgever je moet overhandigen bij de beëindiging van je arbeidsovereenkomst enigszins verandert.

Rubriek 1 blijft in te vullen door de werkgever, en bevat de gegevens zoals vroeger.

Rubriek 2 is belangrijk voor jou als werknemer. Dit bevat jouw aanvraag tot werkloosheidsuitkeringen, maar eveneens jouw bevestiging dat je een aanvraag hebt ingediend om outplacementbegeleiding (Deel A) te krijgen.

RUBRIEK II - IN TE VULLEN DOOR DE WERKNEMER

Wet u werkloosheidsuitkeringen bekomen, dan moet u zich met dit formulier, onmiddellijk na het verstrijken van de periode gedekt door loon of uitkering, verspreiden, aanmelden bij een uitbetalingsinstelling (volksbond of Hulpkas voor werkloosheidsuitkeringen (= HWV)). Deze zal u bijstaan bij het invullen van deze rubriek.

Ik vraag werkloosheidsuitkeringen aan vanaf _____

Wanneer u tussen de dag dat u werkloos bent geworden en nu, nog geen werkloosheidsuitkeringen aangevraagd hebt, vermeld dan hierna de reden:

Voor meer uitleg omtrent de volgende vragen, lees het infoblad "Inhoudingen en bijdragen op 'pseudo-brugpensioenen' - aanvullende vergoedingen bij werkloosheidsuitkeringen", verkrijgbaar bij uw uitbetalingsinstelling of werkloosheidsbureau van de RVA of via www.rva.be (Documentatie @ Infoblad @ werknemers @ Werkloosheid en brugpensioenen @ Volledige werkloosheid @ Hoeveel bedraagt uw uitkering?).

Aankruisen indien van toepassing

☐ mijn werkgever valt niet onder een paritair comité (waart hij behoort tot de openbare sector), of ik ben minder dan 45 jaar. Ik vul de delen A tot C NIET in.

DEEL A - GEGEVENS BETREFFENDE OUTPLACEMENTBEGELEIDING

1. Ik heb outplacementbegeleiding gevraagd aan de werkgever

☐ JA, ik voeg het schriftelijk bewijs hiervan toe ☐ NEEN, Commentaar: _____

2. **ONKES, IN TE VULLEN** indien de werkgever in rubriek III, deel A 'JA' heeft beantwoord:

Ik heb de outplacementbegeleiding aangevraagd

☐ JA, ik voeg het schriftelijk bewijs hiervan toe ☐ NEEN, Commentaar: _____

DEEL B - GEGEVENS BETREFFENDE EEN EVENTUELE HERSTRUCTURERING

ONKES, IN TE VULLEN indien de werkgever in rubriek III, Deel B, 'JA' heeft beantwoord:

Ik heb mij ingeschreven in de tewerkstellingscel die mijn werkgever heeft opgericht

☐ JA, ik voeg het schriftelijk bewijs hiervan toe ☐ NEEN, Commentaar: _____

DEEL C - GEGEVENS BETREFFENDE EEN EVENTUELE AANVULLENDE VERGOEDING BIJ DE WERKLOOSHEIDSLUITKERINGEN

Ik ontvang van mijn werkgever of van een sectoraal fonds een aanvullende vergoeding

☐ JA, maar deze valt niet onder het toepassingsgebied van de regeling inzake inhoudingen pseudo-brugpensioenen omdat:

zie de onderzochten van de RVA, ☐ PSE/ _____ of omdat _____

☐ JA, Uitleg omtrent deze vergoeding is opgenomen. ☐ In rubriek III, Deel C heb ik de aanvullende vergoeding aangevraagd

☐ NEEN ☐ Een eerder aangevraagde C4-WERKLOOSHEIDSBEWIJS

Ik verklaar op eer dat deze aangifte gedaan in rubriek II echt en volledig is

datum: _____ handtekening van de werknemer: _____

RUBRIEK III - IN TE VULLEN DOOR DE WERKGEVER

ONKES, IN TE VULLEN indien de werkgever onder een paritair comité valt en indien de werknemer minstens 45 jaar is

Lees het infoblad "Bijdragen en inhoudingen op 'pseudo-brugpensioenen' - aanvullende vergoedingen bij werkloosheidsuitkeringen", verkrijgbaar bij het werkloosheidsbureau van de RVA of via www.rva.be (Documentatie @ Infobladen werknemers @ Werkloosheid en brugpensioenen @ Volledige werkloosheid @ Bijdragen en inhoudingen op 'pseudo-brugpensioenen').

Aankruisen indien van toepassing

☐ Ik ben een werkgever die valt onder één van de volgende paritaire (sub)comités: 152 (onderwijs), 225 (onderwijs), 326, 328.01, 328.02, 328.03 (staats- en streekvervoer). Ik vul deel B en C NIET in.

DEEL A - GEGEVENS BETREFFENDE OUTPLACEMENTBEGELEIDING

Ik heb outplacementbegeleiding aangeboden aan deze werknemer ☐ JA, ik voeg het schriftelijk bewijs hiervan toe dat minstens de inhoud van het aanbod bevat ☐ NEEN, Motief: _____

DEEL B - GEGEVENS BETREFFENDE EEN EVENTUELE HERSTRUCTURERING

Ik voldoe aan de volgende voorwaarden:

- ik voer in het kader van een erkenning van de onderneming in herstructurering of mogelijkheden een brugpensioenleidend in lager dan de gewone; en ben bovendien overgegaan tot een collectief ontslag waarvan de aankondiging (= eerste mededeling van de intentie over te gaan tot collectief ontslag aan de werknemersvertegenwoordiging) gelegen is na 30.03.2006.

☐ NEEN ☐ JA

Datum aankondiging collectief ontslag: _____

Periode gedeelt door de beslissing van de federale minister van Werk tot erkenning van de onderneming _____ tot _____

DEEL C - GEGEVENS BETREFFENDE EEN EVENTUELE AANVULLENDE VERGOEDING BIJ DE WERKLOOSHEIDSLUITKERINGEN

Aankruisen indien van toepassing

☐ Er wordt een aanvulling betaald, doch er zijn geen inhoudingen verschuldigd (onderzochten van de RVA, vrijstelling: PSE/ _____). Ik vul deel C NIET verder in.

☐ Er wordt enkel een aanvulling betaald in toepassing van artikel 9 van CAO nr. 46 van 23.03.1990. Ik vul deel C NIET verder in.

☐ Er wordt een aanvulling betaald aan deze werknemer, maar hij is ontslagen (= betekening opzeg of vertrekking) vóór 01.10.2005. Ik vul deel C NIET verder in.

☐ Er wordt een aanvulling betaald aan deze werknemer in meer dan 12 maandelijkse betalingen, maar de laatste maand waarvoor de aanvullende vergoeding is verschuldigd, is gelegen vóór de maand waarin de werknemer 50 jaar wordt. Ik vul deel C NIET verder in.

Bovendien moet je als je slachtoffer bent van ontslag bij herstructurering van je bedrijf ook deel B invullen. Het deel C gaat over de gegevens bij een eventuele aanvullende vergoeding bij de werkloosheidsuitkeringen. Lees dit aandachtig en vul dit gedeelte van het formulier nauwkeurig in. Met je formulier C4 ga je vervolgens naar het ABVV om je werkloosheidsdossier in orde te brengen. Bij twijfel, niet aarzelen, neem contact op met je beroepssecretaris in de gewestelijke BTB-afdeling. Die helpt je zeker verder.

WIE ZAL DAT BETALEN?

Eenvoudig antwoord: je baas!

(ac)

stageforum.be: jongeren de kans bieden te leren werken

Nieuwe website brengt jongeren en bedrijven in contact met elkaar

Nieuwe werkrachten aanwerven is niet altijd gemakkelijk. Gebrek aan ervaring, te weinig voeling met de realiteit op de werkvloer, het zijn maar enkele pijnpunten waar werkgevers mee geconfronteerd worden. Daarom zijn stages en leerwerkervaringen zo belangrijk. De jongeren leren een vak én maken kennis met het dagelijkse leven in een echte werkomgeving. Een goede stage mondt dan ook steeds vaker uit in een aanwerving.

Wie (lang) zoekt die vindt?

Maar hoe vind je goede stagiairs en hoe vinden jongeren het geschikte bedrijf voor een stage? Een gesprek met twee ervaringsdeskundigen.

François De Landsheer is verantwoordelijk voor de Corporate Human Resources bij kunststofprofielenfabrikant Deceuninck in Hooglede-Gits en komt elk jaar opnieuw in contact met (kandidaat-) stagiairs en scholen die hun jongeren willen laten kennismaken met de bedrijfswereld.

Robin Bekaert is pas afgestudeerd als bachelor productieleiding in de grafische en digitale media en liep tijdens zijn laatste schooljaar zes weken stage in een reclamebureau.

"Wij krijgen gemiddeld een 20-tal stageaanvragen per jaar", vertelt François De Landsheer. "Die aanvragen zijn heel gevarieerd en komen van studenten informatica, ingenieurs, vertalers, ontwerpers... Gemiddeld kunnen er per schooljaar vijf van die mensen stage bij ons lopen en we proberen hen zo veel mogelijk op een concreet project in te zetten. Per schooljaar bieden wij, in samenwerking met het VTI Roeselare, ook een leerovereenkomst aan maximaal drie jongeren aan." Een mooie balans, waar Robin, zeker in het begin van zijn zoektocht, alleen maar van kon dromen: "We kregen de opdracht drie stageplaatsen te vinden. Ik had er maar twee gevonden. Via de site van Febelgra heb ik zo veel mogelijk e-mailadressen opgezocht van alle grafische bedrijven in de streek. Maar al snel kreeg ik hopen e-mails terug met een negatieve mededeling, slechts één mail was positief. Toen ik mijn probleem voorlegde aan een kennis, kon die persoon me helpen. Via hem heb ik dan mijn laatste stageplaats gevonden."

Goede contacten

Goed nieuws voor Robin dus, maar zijn zoektocht was op zijn minst omslachtig en demotiverend. Bij Deceuninck kennen ze het probleem van kandidaat-stagiairs ook en moeten ze meer kandidaten ontgoochelen dan hen lief is. Hun stagiairs rekruteren ze voornamelijk via de goede contacten met de scholen in de buurt. De Landsheer: "We proberen goede contacten te onderhouden met de scholen, we nemen deel aan studenteninfodagen, we staan open voor bedrijfsbezoeken en stagiairs...

Bij mij kun je
leren (en) werken.



Zet al uw stageaanbiedingen op
www.stageforum.be

Bij mij kun je
leren (en) werken.



Zet al uw stageaanbiedingen op
www.stageforum.be

Zo kennen de scholen ons en kennen wij de scholen. Ze weten dat stagiairs bij ons welkom zijn. Bepaalde van onze afdelingsverantwoordelijken hebben rechtstreeks contact met scholen of leraars en informeren hen over mogelijke stageprojecten."

Tijdwinst

Geen vuiltje aan de lucht dus: als studenten maar lang genoeg zoeken of de juiste mensen kennen, vinden ze wel een stageplaats. En bedrijven die de moeite doen om tijd te investeren in een goede relatie met de scholen, kunnen rekenen op een constante stroom aan stagiairs. Die wederzijdse zoektocht kan toch efficiënter.

Daarom lanceert de Vlaamse overheid de nieuwe website www.stageforum.be. Op die website vinden bedrijven leerlingen en studenten die op zoek zijn naar een stageplaats of leerwerkplaats. Werkgevers of bemiddelaars kunnen vrij zoeken in de databank en kunnen ook zelf stage- of leerwerkplaatsen aanbieden. Zo kunnen leerlingen en studenten die op zoek zijn naar een stageplaats of leerwerkplaats ook grasduinen in de site.

Onze beide gesprekspartners zijn enthousiast. Robin: "Over deze website heb ik niets dan lof! Dit forum zal sowieso de

kloof tussen werkgever en stagiair verkleinen en misschien wel dichten. Het is niet enkel positief voor de studenten, maar zeker ook voor werkgevers die op zoek zijn naar bekwame stagiairs voor bepaalde functies binnen hun bedrijf."

François De Landsheer bevestigt: "Het idee is zeker interessant. De site is gebruiksvriendelijk (type stagiair en postcode intikken) en brengt de stagiair en de stageaanbieder rechtstreeks met elkaar in contact. Dat kan beide partijen veel tijd besparen." Misschien vindt Deceuninck volgend schooljaar zijn eerste stagiair via het stageforum. Voor Robin kon zijn stage alvast niet meer stuk: tijdens de zomer nodigde het reclamebureau hem opnieuw uit voor een vakantiejob.

Meer informatie over de verschillende gebruiksmogelijkheden en opties van de stagedatabank vindt u op www.stageforum.be. U kunt ook de informatiefolder aanvragen via de Vlaamse Infolijn op het nummer 0800 3 02 01.

Waar kan ik
leren (en) werken?



Op www.stageforum.be vind je
het grootste overzicht van stageplaatsen

Waar kan ik
leren (en) werken?



Op www.stageforum.be vind je
het grootste overzicht van stageplaatsen



Nieuwe gezichten in BTB

Federaal secretariaat BTB Wegvervoer en Logistiek

Vanaf 1 september 2006 komt Frank Moreels de gelederen vervoegen op het federaal secretariaat BTB Wegvervoer en Logistiek. Frank is gepokt en gemazeld in het syndicale werk op het ABVV, eerst als jonge militant, later als jongerenverantwoordelijke op ABVV federaal, nog later als secretaris van diverse voorzitters.

Naast de coördinatie van verschillende campagnes, de organisatie van congressen, het personeelsbeleid vormt de coördinatie van nationale en internationale acties en manifestaties een waar hoogtepunt in Frank's vorige job. Wij heten Frank Moreels hartelijk welkom, en wensen hem succes bij deze nieuwe boeiende uitdaging in zijn carrière.



Ook in de BTB-gewesten mogen wij nieuwe gezichten verwelkomen.

In Gent maakte Dieter Bellaert de overstap van het interprofessionele ABVV naar de BTB-afdeling.

In Luik startte David Cultraro als propagandist. Voordien militteerde hij reeds als deleguee.

Het gewest Turnhout-Mechelen kreeg een nieuwe bediende bij. Wim De Jonghe, niet zo nieuw, want voorheen ABVV militant bij een afvalverwerkend bedrijf.

En Brussel – Vlaams Brabant mag de jongste telg uit het gezelschap verwelkomen, Tim Cooremans.

Wij wensen de nieuwe collega's een militante en succesvolle loopbaan in de BTB Wegvervoer en Logistiek..

OPROEP

de "matroesjkas" van de weg

ABVV-BTB Wegvervoer & Logistiek stelt meer en meer vast dat de openstelling van de grenzen naar de landen in Oost-Europa een verdringing van de tewerkstelling hier in België teweegbrengt. Verschillende leden / militanten ABVV-BTB zijn hier zeer ongerust over en melden ons hier voorbeelden van. ABVV-BTB probeert al meer dan een jaar de sociale partners in het paritair comité 140 te bewegen om hier een rondetafelconferentie met de overheid over af te dwingen. Wij moeten vaststellen dat wij in deze materie "een eenzame roepende in de woestijn" zijn. Noch onze collega's van de andere vakbond, noch de werkgeversfederaties lijken dit een groot probleem te vinden.

Daarom roepen wij al onze leden / militanten op om ons te helpen. Ondersteun ons in de opbouw van een overtuigend dossier. Bezorg ons feiten, voorbeelden met naam en toenaam van de betrokken bedrijven, eventueel zelfs nummerplaten, foto's, cijfers (aantal werknemers voor en na), mededelingen op het bedrijf, loon- en arbeidsvoorwaarden van de betrokken Oost-Europese chauffeurs, ... alles wat ons dossier kan stofferen!

Mail dit alles naar infotruckers@btb-abvv.be, of stuur het op naar BTB Wegvervoer & Logistiek, Tav Annemie Craeye, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen.

Wij maken ons sterk dat wij op basis van een dergelijk dossier deze slaperige sociale partners wakker kunnen schudden. Bovendien hebben wij intern een werkgroep ad hoc opgericht die zich zal beraden over welke acties wij zullen ondernemen.

Alvast dank voor uw medewerking.

Geef de onderstaande strook aan een collega die nog niet bij de BTB Wegvervoer & Logistiek is aangesloten

Inschrijfstrook



Naam :

Voornaam :

Straat en huisnummer :

Gemeente en postnummer :

Rijksregisternummer :

Telefoonnummer :

Tewerkgesteld bij de firma :

Adres firma :

Functie :

Strook terug te sturen aan het plaatselijk BTB-secretariaat.