

20 Veilige Parkings: eindelijk syndicaal overleg!

de voorstellen zijn interessant,
maar te éénzijdig gericht op
de beveiliging van de lading

23 De Lijn: de "rode" samenwerking loont!

BTB dwingt samen met
ACOD een CAO af

14 Pedro Zamora

zijn leven voor
de rechten van
z'n makkers

België-Belgique
P.B.
Antwerpen X
8/854

afgitekantoor: Antwerpen X

Driemaandijks tijdschrift
april - mei - juni 2007
verantwoordelijke uitgever:
Fed. Secret.: Frank Moreels
Paardenmarkt 66
2000 Antwerpen 1

Rij- & rust tijden



Vraag dit handige
kaartje bij uw
BTB-delegee op
uw bedrijf of bij
uw gewestelijk
BTB-secretariaat

Europese verordening 561/2006 Rij- en rusttijden - vanaf 11 april 2007	
Ononderbroken rijtijd	Maximum 4 uur 30 Minimum 45 minuten aanregerijden
Onderbreking van de rijtijd = rusttijd	4 uur 30 Of: Oplossing van de onderbreking: Minimum 15 minuten, gevolgd door een onderbreking van minimum 30 minuten (verplicht in die volgorde)
Dagelijkse rijtijd	Maximum 9 uur tussen 2 dagelijkse rusttijden of een dagelijkse rusttijd 2x per week verlening tot 10 uur mogelijk
Normale dagelijkse rusttijd	Minimum 11 uur achtereenlopend per periode van 24 uur Of: Oplossing in 2 periodes 11 mogelijk: minimum 3 ononderbroken uren, gevolgd door 9 ononderbroken uren (verplicht in die volgorde)
Verkorte dagelijkse rusttijd	Minimum 9 uur achtereenlopend Maximaal 3x mogelijk tussen 2 wekelijkse rusttijden (geen compensatie meer)
Wekelijkse rijtijd	Niet meer dan 56 uur
Tweewekelijkse rijtijd	De totaal opgeselde rijtijd van twee opeenvolgende weken mag nooit meer zijn dan 90 uur.
Normale wekelijkse rusttijd	Minstens 45 uur (niet in de wagen)
Verkorte wekelijkse rusttijd	Niet later dan aan het einde van zes periodes van 24 uur
Rusttijd in periode van twee opeenvolgende weken	Minimum 24 uur - mits compensatie en bac voor het einde van de derde week Of: 2 normale wekelijkse rusttijden (minimum 45 uur) Of: 1 normale wekelijkse rusttijd en 1 verkorte wekelijkse rusttijd van minstens 24 uur (mits compensatie)

"In de toekomst
kunnen de
arbeids- en
loonsvoorwaarden
alleen maar
verbeteren"

bezoek onze website:
www.btb-abvv.be

ABVV

Belgische TransportarbeidersBond

WEGWIJS



4 In de toekomst kunnen de arbeids- en loonsvoorwaarden alleen maar verbeteren

[Peter Vanvelthoven
Minister van Werk]



12 Slaapprobleem? Niet de schuld van de chauffeur!

[het probleem van de slaapapneu bij chauffeurs]



16 Arbeidsgehandicapt en toch volwaardig vrachtwagenchauffeur:

geen fictie maar realiteit!



22 BTB in congres op 23 maart 2007

afscheid Werner De Clercq

NA EEN GESLAAGD CONGRES. HANDEN UIT DE MOUWEN.



Ons BTB congres van 23 maart 2007 was zonder de minste twijfel een succes. Voor de centrale, die de discussie over de "globalisering op mensenmaat" op de agenda plaatste, maar ook voor onze vakgroep Wegvervoer en Logistiek. De resolutie van onze vakgroep die op het congres werd goedgekeurd omvat 11 bladzijden mooie plannen en voorstellen.



Zelf zal ik natuurlijk alles doen om die plannen waar te maken. Maar zoals ik eerder al onderlijnde, alleen ben ik niets! De uitvoering van deze congresresolutie is de opdracht voor de volledige ploeg van het Wegvervoer en de Logistiek. Elke militant, elke secretaris, elk personeelslid moet zich aangesproken weten om deze resoluties waar te maken, en in de praktijk te brengen.

Dat deze Wegwijs er al wat anders uitziet is een eerste uitvoering van de congresresoluties. Volledig in kleur, en een wat herwerkte vormgeving als eerste stap. De komende maanden zullen we blijven sleutelen aan Wegwijs om de kwaliteit van ons ledenblad nog te verbeteren.

Tegen de tijd dat u dit nummer in handen krijgt zullen er zowel in Vlaanderen als in Wallonië studiedagen doorgegaan zijn over de "rij- en rusttijden" en over de "organisatie van de sociale verkiezingen in de sector". Als we vandaag al 150 inschrijvingen mogen optekenen, dan kunnen we van een succes spreken.

Een eerste federale militantenbijeenkomst zal ook doorgegaan zijn in Limburg. Waar een 100-tal BTB militanten een werkontmoeting hadden met minister van werk Peter Vanvelthoven.

Alvast 3 beloftes aan onszelf, die we in onze resolutieteksten inschreven, hebben dus al uitvoering gekregen. Zo zullen we stap voor stap doorgaan...

In dit nummer...

Na twee perscommuniqués aan het adres van Minister Dewael betreffende de "veiliger parkings" werden we als BTB eindelijk ontvangen door de naaste medewerkers van de minister voor dit dossier. Onze delegatie kon de BTB bezorgdheden inbrengen, en afspraak werd gemaakt om elkaar later, bij nieuwe evoluties in dit dossier, opnieuw te ontmoeten. Minister van Mobiliteit Renaat Landuyt ontving ons op zijn kabinet waar wij hem de

problematiek van de slaapapneu bij chauffeurs onder ogen konden brengen. Verder in deze Wegwijs vind je er meer over.

Terwijl we in Europa ijveren voor veiligheid op de parkings moeten we vaststellen dat militeren in de vakbond voor sommige syndicalisten een levensbedreigende bezigheid is. Engagement in de vakbond werd voor Pedro Zamora, dokwerker en vakbondsmilitant in Guatemala fataal, toen hij voor de ogen van zijn driejarig zoontje werd afgemaakt door 20 gewerschoten, gevolgd door een meedogenloos schot in de mond, om hem finaal te doden.

Na een eerste en ondergesneeuwde actie in Oost-Vlaanderen ondernamen we op 16 en 17 april 2007 samen met ACOD TBM ook actie in Antwerpen, Mechelen en Turnhout. "Les extrêmes se touchent" zegt men wel eens. En inderdaad, dit keer kregen we een stralende zon tijdens de actie, hopelijk mag ze symbool staan voor succesvol samenwerken tussen BTB en ACOD bij "De Lijn".

In het middenkatern van deze Wegwijs vind je voor het eerst een affiche. Handig om uit te nemen en op de syndicale borden in de onderneming uit te hangen. De affiche kan je aan twee kanten gebruiken. De voorkant brengt een visueel beeld, een teaser met andere woorden. Op de achterkant vind je inhoudelijke ondersteuning. Je kan met je makkers afspreken om voor- en achterkant onder elkaar in je bedrijf te hangen. Dan heb je één grote affiche. Een gedroomde gelegenheid om ABVV-BTB in je bedrijf zichtbaar te maken. Ons streefdoel! In elk bedrijf, in elke werkplaats minstens 2 ABVV-BTB affiches. Dit keer gaat het over "Nieuwe rij- en rusttijden".

En uiteraard vind je nieuws over de sectorale onderhandelingen die we momenteel opstarten. Voor het wegvervoer (rijdend en niet-rijdend personeel) hebben we onze militanten ook pamfletten bezorgd, die je ook in dit nummer vindt. Maar ook de eisen voor de brandstoffenhandel en de verhuissector vinden we terug. De eisenbundels

van de andere sectoren worden in ons volgend nummer gepubliceerd. Opgelet echter, het zullen moeilijke onderhandelingen worden, waarbij we NIETS voor NIETS zullen krijgen.

De Logistieke sector

In dit nummer vormt het interview met minister Peter Vanvelthoven het hoofdartikel. Deze minister van Werk mag zich terecht de vader van het nieuwe paritair comité voor de logistiek heten. Hij zorgde ervoor dat er na meer dan 10 jaar gepalaver (en aandringen van BTB) een eigen paritair comité voor de logistiek komt.

10 juni 2007: afspraak in de stembus.

Zoals jullie misschien weten is er binnen het ABVV de laatste maanden een flinke discussie geweest over onze relatie met de politieke partijen. We weten dat sp.a en PS regelmatig standpunten innemen die niet de onze zijn, en na het generatiepact was onze relatie flink vertroebeld. Nochtans moeten we, na diepgaand onderzoek van de partijprogramma's ook toegeven dat van alle politieke partijen, de sp.a en PS dichtst bij onze standpunten staan. Dat blijkt ook in de praktijk, het is op de kabinetten van de socialistische ministers dat we het meest welkom zijn om onze syndicale standpunten te verdedigen, het is ook daar dat we het meest succes behalen. Ik ben ervan overtuigd dat we als vakbond onze onafhankelijkheid tegenover de politiek moeten bewaren. Maar ik ben er even goed van overtuigd dat we onze stem nuttig moeten aanwenden. En als u het mij vraagt, ik zal dat doen door te stemmen op syndicale militanten die opkomen op de lijsten van de sp.a.

Frank Moreels [mei 2007]

IN DE TOEKOMST KUNNEN DE ARBEIDS- EN LOONSVOORWAARDEN ALLEEN MAAR VERBETEREN

INTERVIEW PETER VANVELTHOVEN MINISTER VAN WERK

Dit voorjaar zorgde een beslissing van de Minister van Werk over de logistieke sector voor nogal wat beroering, niet alleen in de eigen kringen, ook daarbuiten werd er druk over gepalaverd. Peter Vanvelthoven nam het initiatief één paritair comité bevoegd te maken over alle logistieke bedrijven. Al deze bedrijven, die nu onder 16 verschillende paritaire comités vallen, zullen in de nabije toekomst hun onderdak vinden bij het Paritair Comité 140 – Vervoer.

Wegwijs toog op onderzoek om uit te vinden wat nu precies de Minister deed besluiten om hier de knoop door te hakken. We gingen praten met Peter Vanvelthoven (sp.a) – Federaal Minister van Werk. En we hielden het niet alleen bij de logistieke sector, een Minister van Werk is met nog veel meer zaken bezig. Het grote Wegwijs-interview!

1 paritair comité voor de logistieke sector

WW | Een paar maanden terug, ergens in februari, deelde u mee dat er voor de logistieke sector eindelijk één paritair comité zou komen. Op basis van welke elementen nam u deze beslissing, waar toch niet iedereen in de sector om stond te springen?

Peter Vanvelthoven | Ik denk dat het ondertussen duidelijk is dat niet alleen Vlaanderen, maar heel België zich verder moet ontwikkelen als vestigingsplaats voor logistieke bedrijven. Volgens de studies, die ik gezien heb, staat Vlaanderen op de eerste plaats als logistiek centrum, en volgt Wallonië heel kort als een goede tweede. België is echt een logistieke draaischijf en heeft heel veel troeven in de hand. Bijvoorbeeld: onze bereikbaarheid, een uitstekende ligging in het centrum van Europa én, niet onbelangrijk, we hebben hier nog een uitgebreid aanbod aan betaalbare industriegronden. Niet te onderschatten zijn ook onze veel geprezen logistieke opleidingen en de talenkennis van onze mensen. Al die troeven

bijeen maken van Vlaanderen en Wallonië topregio's binnen Europa op logistiek vlak. En dat is natuurlijk belangrijk als we het hebben over tewerkstelling. Logistieke bedrijven maken nieuwe jobs bij. We zagen dat dit niet altijd de hooggeschoolde banen zijn. Het zijn juist de technische beroepen die in de logistieke sector kansen krijgen. Als het over werk en tewerkstelling gaat is de logistiek de meest toonaangevende sector aan het worden. Maar op een bepaald moment zagen we dat we als regio een aantal hinderpalen hebben.

Alle troeven bijeen maken van Vlaanderen en Wallonië topregio's binnen Europa op logistiek vlak.

Eén van de allerbelangrijkste hinderpalen, internationale logistieke bedrijven hebben mij dat gesignaleerd, was de rechtsonzekerheid die men hier in België heeft. Had eigenlijk, want heel binnenkort zal dat veranderen. Die rechtsonzekerheid maakte dat

men, naargelang het soort goederen dat men behandelde, onder een ander paritair comité kon vallen.

WW | Kan je een paar concrete voorbeelden van die rechtsonzekerheid en de gevolgen daarvan geven?

Peter Vanvelthoven | Ik denk dan aan het distributiecentrum van Ikea, bijvoorbeeld. Het logistieke centrum van Ikea distribueert voornamelijk meubelen in hout, vandaar dat zij onder het paritair comité (PC) hout vallen. Maar als zij morgen overschakelen naar vooral metalen meubelen dan moeten zij verhuizen naar het paritair comité (PC) metaal. In de praktijk betekent dit constant overschakelen naar een ander paritair comité (PC) dus ook andere arbeids- en loonsvoorwaarden. Men moet voor al dat personeel steeds opnieuw zaken gaan aanpassen. Er zijn bedrijven, waaronder Ikea, die drie à vier keer zijn veranderd van PC. Eigenlijk is dat ongelooflijk. En natuurlijk sijpelen die feiten door naar de Europese hoofdkwartieren. De Belgische directie moet telkens opnieuw naar boven gaan vertellen dat men daar weer alles

moet herzien, omdat men toevallig in een ander PC terecht kwam. En zo kregen wij het signaal dat men op die Europese hoofdkwartieren nieuwe investeringen tegenhield. Bedrijven houden in hun investeringsplannen en de financiële planning graag rekening met de lonen die zij moeten betalen, en als dat om de 2 à 3 jaar kan veranderen, is dat niet meer interessant.

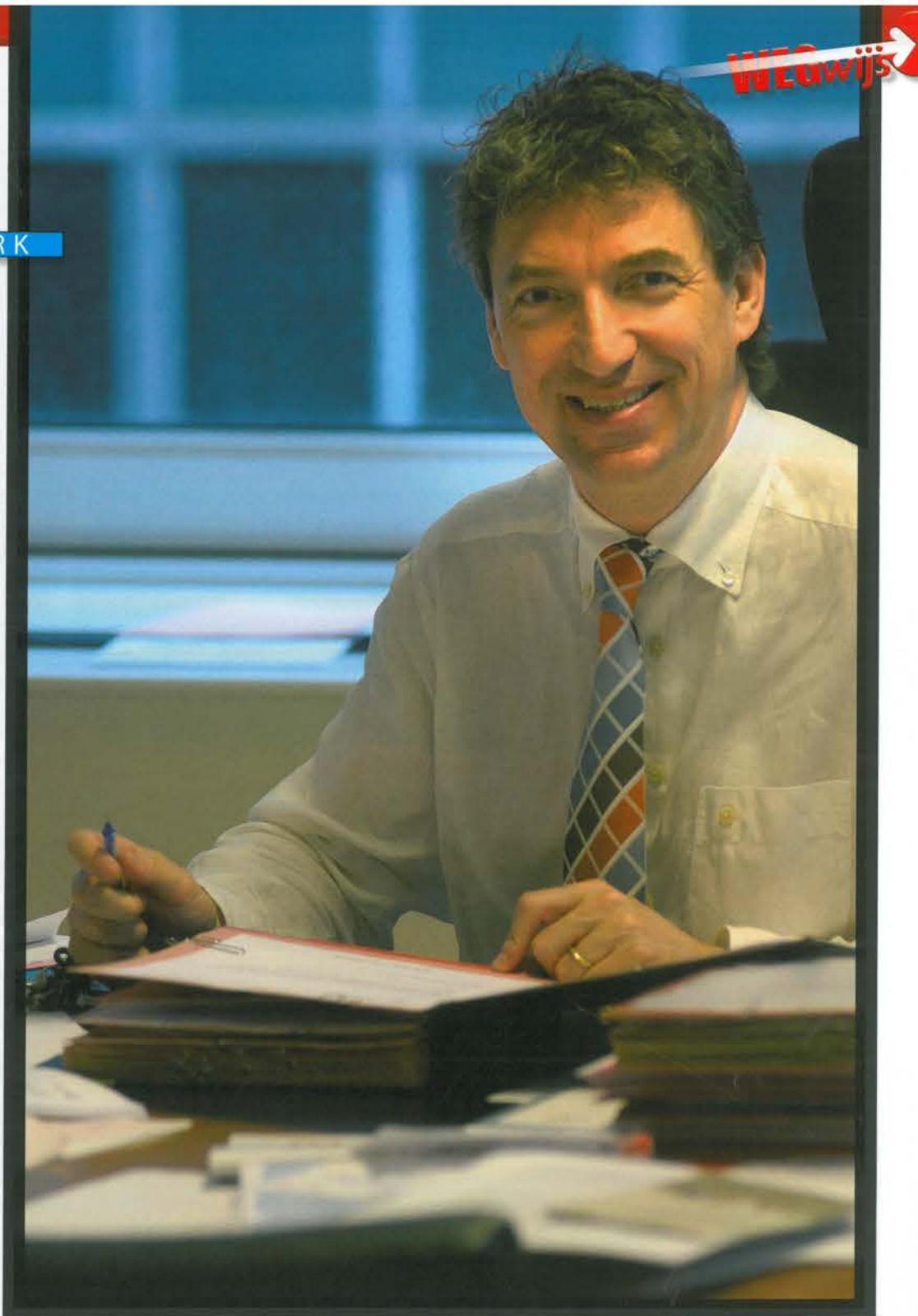
Een ander element is dat de logistiek meer en meer een echt aparte economische sector aan het worden is. En dan is het raar dat een magazijnier bij Ikea een loon krijgt, bepaald door het PC Hout. En de magazijnier die hetzelfde werk doet, maar onder een ander PC valt, krijgt een ander loon. Dezelfde functies worden totaal anders verloned, ondanks het feit dat je in éénzelfde economische sector aan het werken bent. Daarmee krijg je een vorm van oneerlijke concurrentie tussen de bedrijven. Een derde element is dat in 2004 – met Frank Vandenbroucke – een stand-still was afgesproken voor een aantal logistieke ondernemingen voor een periode van 3 jaar. Op die manier hadden bedrijven even wat rust, en liepen zij niet het risico om te moeten overschakelen naar een ander PC. Die stand-still loopt af half 2007. Die drie elementen samen maakten dat ik

vond dat we nu naar een definitieve oplossing moesten werken.

WW | Hoe heb je dat concreet aangepakt? Werden alle sociale partners hierbij betrokken?

Peter Vanvelthoven | Vorig jaar in mei zijn we gestart met een rondetafel. Daar heb ik als minister voor de eerste keer aan alle betrokkenen laten weten dat we, op basis van de al aangehaalde argumenten, moesten komen tot één PC voor de logistieke sector. Eigenlijk zijn het er twee, eentje voor de arbeiders PC 140 – Vervoer, eentje voor

de bedienden PC 226. Iedereen was er vanaf het begin bij betrokken. Wij hebben van mei 2006 tot februari 2007 gesprekken gevoerd met de sociale partners. Tot dan verliepen die vrij rustig. Pas na de publicatie van onze intentie in het Belgisch Staatsblad, en de opstart van de officiële procedure – een periode van 30 dagen na publicatie – werd hier en daar zenuwachtiger gereageerd. Met als gevolg dat we sindsdien bijna elke dag over de problematiek van het PC Logistiek hebben gesproken. We hebben iedereen die bedenkingen of opmerkingen had



gezien. We hebben er gigantisch veel werk ingestoken, maar dat maakt ook dat we heel veel vragen hebben kunnen beantwoorden. Dat stelde al veel mensen gerust. Sommige sectoren waren ook terecht ongerust. Maar door de teksten wat bij te schaven, wat duidelijker te maken, hebben we ook die bezorgdheden kunnen wegnemen.

Het gevolg is dat we nu een conclusietekst, waar iedereen zich min of meer kan achter scharen, voorlegden aan de Raad van State. Het is een Koninklijk Besluit, we hebben dat teruggekregen zonder opmerkingen. Nu het KB gepubliceerd is in het Belgisch Staatsblad, is het Paritair Comité voor de Logistieke sector een feit.

Belangrijk is dat we hiermee onze troeven, die we hebben als België, maximaal proberen te verzilveren. De drempel is weggenomen. De bal ligt nu in het kamp van de internationale logistieke bedrijven. Zij moeten de weg naar België blijven vinden. Want we moeten natuurlijk blijven de concurrentie aangaan met andere belangrijke Europese regio's op dat vlak. Ik denk aan Nord-Pas de Calais. We hebben nu aan die Europese hoofdkwartieren duidelijk getoond dat ze welkom zijn, dat we troeven hebben én dat er rechtszekerheid gecreëerd is.

De logistieke sector is een groeisector

WW | Wat zou dit kunnen betekenen naar economische groei en tewerkstelling? Kan dit een klein beetje het "débaclé" van DHL goed maken?

Peter Vanvelthoven | Mijn invalshoek is niet zozeer proberen te compenseren wat ooit is weggegaan. Ik zag dat de logistiek belangrijker en belangrijker werd. We hebben onze troeven. Als we die troeven nu niet uitspelen dan zullen we over 10 jaar zeggen "we hebben onze kans gehad en we hebben ze gemist", en dat zou heel jammer zijn.

We moeten gewoon voortdurend proberen, als we ergens goed in zijn of als we over extra troeven beschikken die men op een ander niet heeft, van daar kort op de bal te spelen. Daarrond heel snel proberen economische meerwaarde te ontwikkelen. En dat is wat we hier doen.

Hoe meer bedrijven naar hier komen, hoe beter dit is voor de algemene economische ontwikkeling. Als de grote Europese distri-

butiebedrijven België kiezen als uitvalsbasis voor de rest van Europa dan heeft dat sowieso uitstraling en aantrekkingskracht voor bedrijven uit andere economische sectoren. Kijk, het zijn een aantal grote bedrijven die de weg zullen wijzen voor de kleinere spelers op de markt. Zij geven aan dat België een belangrijke locatie is. Vooral voor Wallonië is dit een belangrijk gegeven, zij zijn zeer sterk aan het opklimmen in de ranking als logistieke draaischijf.

Wat dit betekent naar tewerkstelling is niet concreet in te schatten. Maar enkele bedrijfsleiders hebben mij gezegd, dat een aantal investeringen en uitbreidingen op dit moment stil liggen. Ik hoop dat door de creatie van één paritair comité voor de logistieke sector deze slapende investeringen geactiveerd worden. Die bedrijfsleiders hebben mij duidelijk te verstaan gegeven dat dit een belangrijk element was om de investeringsbeslissingen in het hoofdkwartier erdoor te krijgen.

Wat hebben de werknemers eraan?

WW | Welk voordeel halen de werknemers nu uit dit nieuwe paritaire comité?

Peter Vanvelthoven | Het grote voordeel is dat we hierdoor kans maken nieuwe tewerkstelling in België bij te maken. En uiteraard is het zo dat mensen die nu betere loons- en arbeidsvoorwaarden hebben dan in het PC Logistiek, die betere voorwaarden blijven behouden. Ik heb dit altijd zeer duidelijk gesteld. De mensen moeten zich daar echt niet ongerust over maken. Bovendien denk ik, nu we één PC Logistiek

De werkgevers hebben mij altijd verzekerd dat het hen om de rechtszekerheid te doen was, dat zij niet de bestaande loons- en arbeidsvoorwaarden in hun bedrijven omlaag wilden krijgen.

hebben, kunnen de vakbonden voor héél de sector in één keer onderhandelen. Ze worden echt een belangrijke partner in dat sociaal overleg. Voordien had je de grote versnippering. Nu gaan de vakbonden heel wat sterker staan aan de onderhandelingstafel. In de toekomst kunnen de loons- en arbeidsvoorwaarden in de sector alleen maar verbeteren. Dus dat is een goede zaak voor iedereen.

WW | Bekijken de werkgevers dat ook zo?

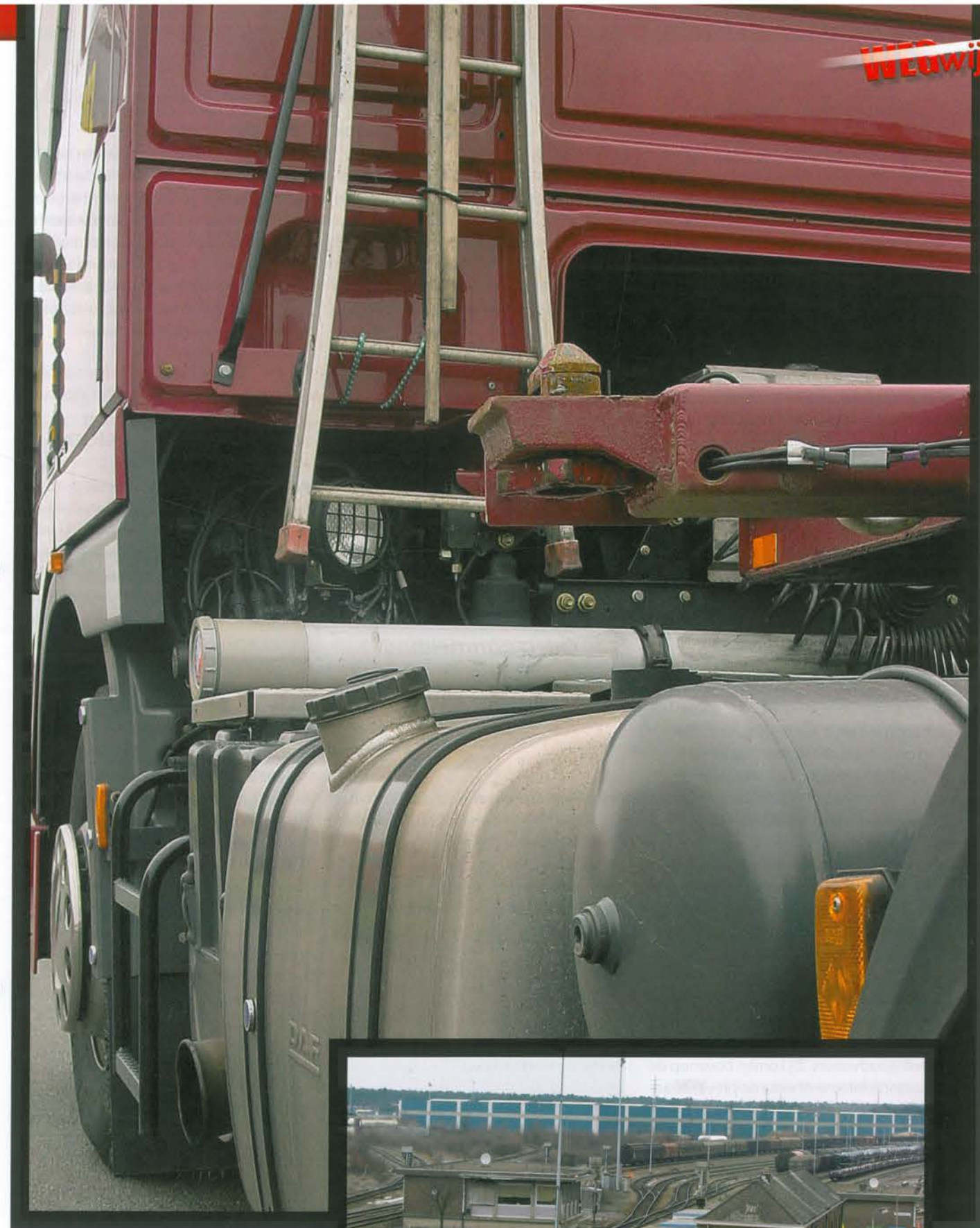
Peter Vanvelthoven | Ik heb het gevoel dat de werkgevers blij zijn met wat nu gebeurt. Zij hebben mij altijd verzekerd dat het hen om de rechtszekerheid te doen was, dat zij niet de bestaande loons- en arbeidsvoorwaarden in hun bedrijven omlaag wilden krijgen. Zij willen zich houden aan hetgeen in hun bedrijven afgesproken is. **WW** | Onze mensen zullen dit belangrijk vinden om te horen!

Het aantal arbeidsongevallen naar beneden – de bonus malus omhoog

WW | Je bent Minister van Werk sinds 2005. In die tijd heb je zeker niet stilgezeten. Je hebt nogal wat initiatieven genomen omtrent veiligheid op het werk, sociale fraude en illegale tewerkstelling.

Peter Vanvelthoven | Ja, we hebben goed gewerkt! (lacht) Onze twee belangrijkste prioriteiten zijn genoemd: de aanpak van de sociale fraude en het naar beneden krijgen van de arbeidsongevallen. De afgelopen jaren zien we dat het aantal arbeidsongevallen voortdurend daalt. Dat is een heel goeie trend. Er is één vervelend tintje aan. Het aantal ernstige arbeidsongevallen daalt niet, zij blijven op hetzelfde niveau. Dat is eigenlijk niet goed. Ook die moeten naar beneden. Vandaar dat we het afgelopen jaar een 4 à 5-tal maatregelen hebben genomen. De maatregel rond de bonus malus is de belangrijkste. Die komt erop neer dat de eigen statistieken inzake arbeidsongevallen van elk individueel bedrijf nu meetellen in de premieberekening bij de arbeidsongevallenverzekeraar.

Vroeger werd dit min of meer voor de sector als geheel geregeld. Vooral bij de kleine en de middelgrote ondernemingen was dit het geval. Voor hen werd per sector afgesproken hoeveel het premiepercentage bedroeg. En dat heeft als gevolg dat er geen rekening werd gehouden met de inspanningen die men deed om arbeidsongevallen te vermijden. De premie bleef altijd hetzelfde. Met andere woorden, een bedrijf dat geen centen investeerde om arbeidsongevallen te vermijden, wel, die hadden een concurrentievoordeel ten opzichte van diegenen die wel investeerden in arbeidsveiligheid. In



Logistiek wordt belangrijker. En we hebben veel troeven. We moeten ze nu uitspelen, anders zien we over 10 jaar dat we onze trein misten en dat zou heel jammer zijn.

[foto: logistiek centrum Ikea, goederentrein levert rechtstreeks in het bedrijf]



de praktijk betekende dat dat zij een aantal kosten niet hadden, en die centen voor iets anders konden gebruiken, meer reclame bijvoorbeeld, of een lagere prijs. En dat is niet correct natuurlijk. Het principe van de bonus malus beloont die bedrijven met weinig arbeidsongevallen, en sanctioneert diegene met veel arbeidsongevallen.

Cowboybedrijven zwaar aanpakken

Peter Vanvelthoven | Daarbovenop gaan we voorzien dat de echte "cowboybedrijven" een extra preventiebijdrage moeten betalen. Die bijdrage weegt tamelijk zwaar door. Ze betalen die niet aan de overheid, maar aan de arbeidsongevallenverzekeraar.

WW | Wat gebeurt er met die extra-premie?

Peter Vanvelthoven | In België zijn er 3 à 400 "cowboy"-bedrijven. Dit zijn bedrijven met abnormaal veel arbeidsongevallen. Zij komen op een lijst. Zij moeten die extra-premie betalen. Met die premie stuurt de verzekeringsmaatschappij iemand naar het bedrijf. Die persoon maakt een rapport op van wat het bedrijf allemaal moet ondernemen om in de toekomst arbeidsongevallen te voorkomen. En dat rapport moet opgevolgd worden. Diezelfde lijst gaat naar mijn inspectiediensten. Ook zij gaan die bedrijven van zeer dichtbij volgen om te controleren of de noodzakelijke maatregelen genomen worden.

WW | Wat is het statuut van die mensen?

Peter Vanvelthoven | Het zijn een soort preventieadviseurs. Zij komen bovenop de bestaande interne of externe preventieadviseurs.

Peter of meter aanstellen

Peter Vanvelthoven | In de arbeidsongevallenstatistiek zien we dat heel veel ongevallen met jonge mensen gebeuren. Dikwijls heeft dat te maken met hun onervarenheid, het niet vertrouwd zijn met het bedrijf. Anderhalf jaar geleden kregen we te maken met een zware brand in een bedrijf. Twee jongens, ze waren juist begonnen die dag, zijn in die brand gebleven. Het was een brand met veel rookontwikkeling, en ze hadden nog

geen rondleiding in het bedrijf gehad. Ze hebben de deur van de nooduitgang niet kunnen vinden.

Voor ons was dat de heel concrete aanleiding om te zeggen dat iedereen, die nieuw een bedrijf binnenkomt, persoonlijk moet onthaald worden door de werkgever of zijn afgevaardigde. Deze moet de algemene werking van de onderneming en de risico's en de preventiemaatregelen uitleggen. Daarnaast krijgt iedereen een peter of meter. Zij moeten die jonge gasten wijzen op de risico's aan hun werkpost, maar ook in de omgeving. Zij moeten hen leren hoe ze die risico's kunnen vermijden, waar ze moeten op letten enzovoort. Ook met deze maatregelen proberen we het aantal ongevallen naar beneden te krijgen.

WW | Vind je in bepaalde sectoren meer van die risico-bedrijven terug?

Geen aanmelding is illegale tewerkstelling!

Peter Vanvelthoven | In alle sectoren heb je goede en slechte leerlingen. De premies van de verzekeringsmaatschappijen verschillen natuurlijk wel per sector. De bouw is bijvoorbeeld gevaarlijker dan de banksector. Maar daar kom ik als zodanig niet in tussen. Mijn bedoeling is om binnen de sectoren te diversifiëren.

Achterpoortjes sluiten

Peter Vanvelthoven | Er zijn natuurlijk altijd bedrijven die een beetje willen profiteren. Zij gaan risicovolle jobs niet laten uitvoeren door eigen personeel, maar door interim-arbeiders.

WW | Wat is daar het voordeel van?

Peter Vanvelthoven | Het voordeel is dubbel, die zit in de arbeidsongevallenpremie en in het loon. De eigenlijke werkgever van de interim-arbeider is het interim-bureau, dus zij betalen de arbeidsongevallenpremie. Die ligt een stuk lager dan een bedrijf uit een meer risicovolle sector. Dus daar bespaart men al een stuk op de kosten. Maar bovendien, door het uitbesteden van die jobs komt een eventueel arbeidsongeval niet in de statistiek van het eigenlijke

bedrijf, want het is een werknemer van het interim-kantoor.

Een paar weken terug hebben we dan ook op de Ministerraad beslist dat in die situaties het arbeidsongeval ook opgenomen wordt in de statistiek van het bedrijf waarin die interim-arbeider effectief is tewerkgesteld. En die statistiek zijn bepalend voor de extra-premie waar we het daarnet over hadden. Op die manier hebben we ook dat achterpoortje proberen te sluiten.

Sociale fraude en illegale tewerkstelling aanpakken met de SIOD

Peter Vanvelthoven | De sociale fraude kwam hier in een stroomversnelling een jaar nadat Europa zich opnieuw is gaan uitbreiden met een aantal nieuwe, voormalig Oostblok-, Oost-Europese landen. We stelden op een bepaald moment vast dat mensen van ginder hier komen werken. Op zich heb ik daar geen probleem mee; als het gebeurt op een manier zoals het hoort. Dat wil zeggen aan onze loons- en arbeidsvoorwaarden. Maar meer en meer stellen mijn inspectiediensten vast dat die mensen hier via allerlei constructies komen werken, via interim-bureaus, via zogezegde detachering. Constructies, die bij controle achteraf, helemaal niet zo in orde bleken te zijn.

We hebben situaties meegemaakt waarbij de mensen van het bedrijf ontslagen werden, daarna kwamen er Poolse arbeiders binnen, die dan zelfs onder de minimumlonen – die wij hier in België via onderhandelingen hebben afgesproken – betaald werden. Dus, misbruik tot en met!

Eind 2005, begin 2006 hebben we beslist om daar iets extra te gaan doen, want zo kon het niet verder. En we beslisten om vier dingen te doen.

Ten eerste: onze inspectiediensten moeten veel, en veel efficiënter samenwerken. Op het federaal niveau hebben we vier grote inspectiediensten die allemaal een ander stuk van de koek controleren. Dat gaat over de sociale inspectie, de RSZ-inspectie, het Toezicht op de sociale wetten en de RVA-inspectie. Ondertussen is dat gebeurd. We noemen dat de SIOD, de sociale inspectie en opsporingsdienst.

WW | Wat doet die SIOD?

Peter Vanvelthoven | Zij hebben een maandelijkse planning opgesteld. In die maandelijkse planning voorzien zij in elk arrondissement van België twee extra

Wie is Peter?

Op 13 juni 2003 werd Peter Vanvelthoven aangesteld tot federaal Staatssecretaris belast met de Informatisering van de Staat. Hij werd toegevoegd aan de Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting Johan Vande Lanotte. Voor de toen 40-jarige burger afkomstig uit Lommel was dat een eerste bekroning van een politieke carrière die vooral opvalt door haar gestage opgang.

Na het vertrek van Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting Vande Lanotte, die de leiding van de sp.a op zich neemt, volgt een stoelendans binnen de federale regering. Daarbij wordt Peter Vanvelthoven bevorderd tot Minister van Werk en Informatisering.

Maar wie is die Minister in feite? Laten wij zijn CV even overlopen.

Peter Vanvelthoven is geboren in het Limburgse Lommel in oktober 1962 en hij is de zoon van de bekende politicus Louis. Niet verwonderlijk dus dat ook hij in de politiek stapt. In 1985 behaalt hij een licentie in de rechten aan de VUB en een jaar later een bijzondere licentie in fiscaliteit en boekhoudkundig onderzoek aan de RUG. Pas 10 jaar later neemt hij zijn eerste politiek mandaat op. Voordien had hij eerst een advocatenkantoor opgericht. In 1985 legde hij de eed af als advocaat bij het Hof van beroep in Gent en schreef zich in aan de Gentse balie. Twee jaar later werd hij voltijds assistent bij Prof. Dr. Spruyt in de sector Fiscaal recht aan de Rechtsfaculteit van de VUB. Van 1989 tot 1995 was Peter Vanvelthoven gastlector aan de Faculteit Rechtsgeleerdheid en de Faculteit Economische, Sociale en Politieke Wetenschappen van de VUB. Ondertussen (in 1991) liet hij zich opnemen op het tableau van advocaten aan de Hasseltse balie.

Maar het parcours van Peter Vanvelthoven is dus overwegend politiek:

- 1994 - 1995: provincieraadslid Limburg
- 1995: bestendig afgevaardigde provincie Limburg
- 1995 - 1999: Vlaams volksvertegenwoordiger kieskring Limburg
- 1999 - 2003: volksvertegenwoordiger kieskring Limburg
- 2003 - 2005: Staatssecretaris voor Informatisering van de Staat
- 2005: Minister van werk en Informatisering
- Lid van het partijbureau van de sp.a
- Ondervoorzitter sp.a Limburg

Peter Vanvelthoven is gehuwd met Ingrid en heeft twee kinderen, Sam en Nathalie.



controles van de vier inspectiediensten samen. Dit is voordien nog nooit zo gepland gebeurd. Die extracontroles gebeuren in samenwerking met, en dat is heel belangrijk, de plaatselijke arbeidsauditeur.

Het gerecht wordt er dus onmiddellijk bij betrokken.

WW | Onze mensen klagen dikwijls dat ze te weinig zien wat

er na die inspecties gebeurt. De aanwezigheid van de arbeidsauditeur komt daaraan tegemoet.

Peter Vanvelthoven | Ja, op die manier proberen we dat wat te versterken. Wat we nu ook meer gaan doen, en dat is bijkomend op die vier maatregelen, dat is dat we de afhandeling van de administratieve boetes gaan verbeteren en versnellen. Vroeger werd een proces-verbaal opgesteld dat naar het gerecht ging. Daar werd dan bekeken of men ging vervolgen of niet. Als er werd vervolgd, des te beter, maar dat gebeurt slechts in een kleine minderheid van de gevallen, namelijk bij de zeer zware inbreuken. Als er niet werd vervolgd, kwam men terug bij de administratie, die dan eventueel een administratieve boete kan opleggen. Wat we nu doen, is dat we veel sneller die administratieve boetes gaan opleggen. We hebben daar 4 extra juristen voor aangeworven en een doorgedreven informatiseringsplan uitgewerkt. Want we vinden het belangrijk dat de sanctie zo snel als mogelijk op de overtreding volgt. Als er teveel tijd overheen gaat, is er geen ontradend effect meer. We willen heel snel met die administratieve boetes komen na de vaststelling van de overtreding, zodat men ook heel snel het effect voelt en dat men stopt met die illegale praktijken.

Aanmeldingsplicht - LIMOSA

Peter Vanvelthoven | Ten tweede: we hebben gezegd dat we nu absoluut moeten weten wie er allemaal in België komt werken. Tot voor kort wisten we dat niet. Er bestond geen enkele vorm van melding. Iedereen kon maar komen, met alle gevolgen van dien. Dus vandaar: Limosa. Limosa is de elektronische meldingsplicht van iedereen die in België komt werken.

WW | Wie is verantwoordelijk om die mensen aan te melden?

Peter Vanvelthoven | De buitenlandse werkgever is hier verantwoordelijk voor. Als hij mensen uitzendt naar België moet hij die mensen aanmelden. Als hij zelfstandig is dan moet hij het voor zichzelf doen. Het is dus niet de Belgische opdrachtgever die het moet doen.

Voor mijn inspectiediensten is de meldingsplicht een fantastisch instrument. Want tot op vandaag was het zo dat zij op een werf nooit onmiddellijk de papieren kunnen checken met het buitenland. Ze moeten kopies nemen, ze moeten contact opnemen met bvb. de Poolse of de Roemeense inspectiediensten. Er gaan daar weken overheen.

Peter Vanvelthoven krijgt de eretitel "Louis Major van de logistiek"

Iedereen weet waarom Louis Major zo belangrijk is voor de havenarbeiders. Hij zorgde voor een eigen statuut voor de havenarbeider, een statuut dat ondanks de vele aanvallen erop, vandaag nog steeds overeind blijft. Op een werkvergadering van honderd BTB-militanten, samen met minister Peter Vanvelthoven, werd deze laatste onder andere geprezen voor zijn inzet om orde op zaken te stellen in de logistieke sector. Met zijn initiatief om de bevoegdheid voor de logistieke sector onder één Paritair Comité te brengen, in plaats van de huidige versnippering over 16 paritaire comités, zorgde hij voor duidelijkheid zowel naar werkgevers als werknemers toe. Zijn nieuw Koninklijk Besluit, dat zonder opmerkingen positief advies kreeg van de Raad Van State, werd ondertussen gepubliceerd.

Herman Reynders, voorzitter sp.a Limburg en Peter Vanvelthoven voerden op zondag 6 mei het woord namens de sp.a op een militantenbijeenkomst van BTB Limburg, in samenwerking met de federale BTB. Naast onze Limburgse militanten waren ook de secretarissen van verschillende andere Vlaamse gewesten aanwezig. Op dezelfde vergadering lichtte Eddy Graller, gewestelijke secretaris voor BTB Limburg, de mogelijke samenwerkingsverbanden tussen de BTB en de sp.a toe. Frank Moreels, de Federale Secretaris Wegvervoer en Logistiek, zette de syndicale uitdagingen waarvoor het nieuwe PC voor de logistiek ons stelt, op een rij. Ivan Victor, voorzitter van de BTB, onderlijnde de positieve samenwerking met sp.a voor alle vakgroepen van de BTB en concludeerde met een warme oproep om de syndicalisten op de sp.a lijsten voor de verkiezingen van 10 juni 2007 te steunen. Ivan Victor onderlijnde de absolute inzet van minister Vanvelthoven voor de logistieke sector en kende hem de eretitel "Louis Major van de Logistieke Sector" toe.

En als men dan vaststelt dat het niet in orde is, is de vogel gaan vliegen natuurlijk. Nu gaat het zo zijn: mijn inspecteurs komen op de werf, het enige dat zij moeten zien is of men aangemeld is of niet. Is men aangemeld dat kan je er vanuit gaan dat het om een legale tewerkstelling gaat, dat wordt wel nog verder onderzocht. Maar, vanaf het moment dat er geen bewijs is van aanmelding wordt dit onmiddellijk gelijkgesteld met een illegale tewerkstelling. Men moet al geen verder onderzoek meer doen naar

andere documenten. Geen aanmelding is illegale tewerkstelling! Dus we gaan veel efficiënter kunnen optreden.

WW | *Moeten de Belgische werkgevers dan helemaal niets doen?*

Peter Vanvelthoven | We vragen aan de Belgische werkgevers dat zij bij elke buitenlandse werknemer navragen of hij is aangemeld. Hebben die werknemers geen bewijs van aanmelding dan moet de Belgische werkgevers dat aan ons signaleren. Dat is echt heel summier, zij moeten alleen zeggen dat Mr. X bij hen aan het werk is en geen aanmelding heeft gedaan.

WW | *Wordt de Belgische werkgever in de praktijk medeverantwoordelijk gesteld? Want in principe kan er nooit iemand onaangemeld op zijn bedrijf aan het werk zijn?*

Peter Vanvelthoven | Als hij het signaleert, dan heeft hij zijn plicht gedaan, en ondernemen wij geen verdere stappen tegen die Belgische werkgever. Maar doet hij dat niet, dan wordt hij uiteraard gesanctioneerd, zal hij beboet worden. Wij vinden dat logisch. We zijn het eerste Europese land dat zo'n elektronisch systeem heeft. Alle Europese lidstaten zijn naar zo'n systeem op zoek. Die problemen doen zich uiteraard ook bij de andere lidstaten voor. Duitsland is bijvoorbeeld heel erg geïnteresseerd in ons systeem.

Loon opeisen - vorderingsrecht

Peter Vanvelthoven | Ten derde: een maatregel die wij het vorderingsrecht zijn gaan noemen. Het vorderingsrecht voor buitenlandse werknemers.

Bijvoorbeeld: Een Poolse arbeider die hier gedetacheerd is en plots vaststelt dat hij te weinig betaald krijgt, kon tot voor kort niet naar de Belgische rechtbank stappen. Wilde hij dat achterstallig loon toch krijgen dan moest hij naar de rechter stappen in de vestigingsplaats van zijn buitenlandse werkgever. We zagen dat dit geen effect had. We hebben dus beslist dat die buitenlandse werknemer zelf een vorderingsrecht krijgt om hier in België naar een Belgische recht-

bank te stappen. Daaraan koppelden we de toekenning van dat vorderingsrecht ook aan de vakbond en de werkgeversorganisaties. Zij kunnen dus voor die buitenlandse werknemer naar de rechtbank stappen, zelfs zonder dat zij hiertoe een machtiging hebben gekregen van die werknemer. Deze maatregel is er politiek door, ook in het parlement. Dus vandaag bestaat dit vorderingsrecht.

Werkgever is hoofdelijk aansprakelijk

Peter Vanvelthoven | En ten vierde: de hoofdelijke aansprakelijkheid. Kijk, het gaat niet op dat er op een werf mensen tewerkgesteld worden die onderbetaald worden of veel te veel uren moeten presteren. Inspecteurs deden die vaststellingen. Maar dan bleken die uitgebuite arbeiders werknemer te zijn van een kleine onderaannemer, soms zelfs een buitenlandse onderaannemer. De hoofdaannemer waste gezegd zijn handen in onschuld, want die werknemer was niet bij hem tewerkgesteld. Wel, daar gaat nu paal en perk aan gesteld worden: wanneer er ernstige overtredingen zijn, moet er medeverantwoordelijkheid zijn. We zijn dit nu technisch aan het uitwerken, maar dit zal niet meer voor 10 juni door het parlement kunnen gestemd worden omdat het parlement nu is ontbonden.

Ik denk dat we dan een zeer mooi pallet hebben aan maatregelen, die ons zullen toelaten veel efficiënter te controleren, en hopelijk ook, zoveel mogelijk van die illegale arbeid uit de wereld helpen.

WW | *Werven, dat slaat op meer sectoren dan enkel de bouwsector?*

Peter Vanvelthoven | Dat is de bedoeling. We starten met de bouw, maar vrij kort geleden hebben we nog een heel grote actie met de inspectiediensten bij de toilettdames van de wegrestaurants ondernomen. Dat is zelfs op televisie geweest. Schrijnende toestanden hebben we daar gezien. Dames die in sommige gevallen € 2,- per uur verdienen. Een pure schande is dat! Geval-

len waarbij mensen nog geen € 15,- per dag verdienen, en dikwijls dagen presteren van meer dan 12u - 13u. Ook hier verstopte het

wegrestaurant zich achter de onderaannemer. En ook die gevallen viseer ik. Maar ja, we gaan in de bouw beginnen, en een keer dat het systeem daar aan het draaien is, breiden we uit naar de andere sectoren, waar mijn inspectiediensten de meeste misbruiken vaststellen.

Europese Sociopol?

WW | *Anne Van Lancker (Europees parlamentslid SP.a) lanceerde een tijd terug het idee om een samenwerkingsverband tussen de verschillende sociale inspectiediensten op Europees niveau te organiseren. Wat gebeurt daarmee?*

Peter Vanvelthoven | Ik ben het 100% eens met dat idee. Het is echt een probleem aan het worden. Want ziet ge, in België zijn wij met die maatregelen bezig, maar ook de andere Europese lidstaten hebben behoefte aan iets gelijkaardigs. We hebben dringend nood aan goede contacten met de buitenlandse inspectiediensten, en niet alleen met de ons omringende landen, maar ook Polen, Roemenië enzoverder. Vandaag moet elke lidstaat er individueel zelf voor zorgen dat ze goede contacten hebben met de inspectiediensten van andere landen. De Europese commissie heeft hier bij uitstek een belangrijke rol te spelen. Want het is gemakkelijk natuurlijk om te zeggen dat iedereen overal moet kunnen gaan werken, dat de grenzen opengaan. Ik ben daar ook voor natuurlijk, maar dan moet er ook een geïntegreerde Europese aanpak komen van de misbruiken die daar het gevolg van zijn.

Een netwerk van Europese inspectiediensten zou echt heel belangrijk zijn. Ons LIMOSA-project gaan we nu indienen bij de Europese Commissie als "best practice". We hopen dat dit binnen Europa zo wordt erkend. Dit zou een eerste heel concrete stap kunnen zijn naar het instellen van een netwerk van Europese inspectiediensten. Als de "zwarte lijst" van slechte bedrijven snel in alle landen van de Europese Unie bekend zou zijn, kunnen we nog veel beter zwart werk en illegaal werk tegengaan.

WW | *Mooi werk in die korte periode!*

5 Weetjes over Peter Peter's weetjes

1 | Voor welke vakbondsmensen heb je bewondering?

Wat mij dit laatste anderhalf jaar vooral is bijgebleven, vooral bij grote herstructureringen, is het belang van een goede vakbondsleiding op het terrein. Wat die delegees op zo'n momenten daar moeten doen, dat is gigantisch moeilijk. Zij moeten hun achterban goed informeren, zij moeten de woede, de ontgoocheling, de miserie van de mensen kanaliseren. En ondertussen moeten ze toch proberen het bedrijf en de jobs van de mensen opnieuw toekomst te geven. Ja, dat lijkt me een ongelooflijk moeilijke opdracht. Dus, als je me vraagt voor welke vakbondsmensen ik bewondering heb, dan is dat voor de man of de vrouw op het terrein. Zij hebben een helse taak, en moeten soms van het ene moment op het andere heel belangrijke beslissingen nemen. En dat is niet zo evident. Daar heb ik echt heel veel bewondering voor.

2 | Ben je handig?

Erg handig in het ontwijken van werkjes die handigheid vergen.

3 | Voor welke sporter/politicus heb je veel bewondering?

In mijn jeugd jaren dweepte ik met Michael Jordan. Op basketgebied was hij mijn grote voorbeeld. Mijn ploegmakers en ik probeerden de dunks van deze basketgod te imiteren, maar ik moet eerlijk toegeven dat mijn sprongkracht net iets beperkter was. De politicus die voor mij op eenzame hoogte staat is Nelson Mandela. De manier waarop hij Zuid-Afrika doorheen vele moeilijke jaren heeft geloodst en dat zonder enige rancune voor het verleden, is bewonderenswaardig.

4 | Heb je er als kind ooit van gedroomd om eens met een vrachtwagen mee te rijden?

Neen, nooit. Wat ik wel droomde, is dat ik Eddy Merkcx zou worden. In de periode van de Tour de France stippelden we bij ons in de buurt een parcours uit. Er was een brug vlakbij die de col moest voorstellen. Ooit deed ik daar een zeer traumatische ervaring op. Ik vloog in volle spurt van m'n fietspedalen af, en - hoe zeg je dat - kwam met mijn edele delen op een heel harde buis van m'n fiets terecht. Bijzonder pijnlijk, ik ben het nooit vergeten. En op dat moment is daar op die plaats een einde gekomen aan mijn carrière als Eddy Merkcx. Ik had er veel voor over, maar dat ... geen tweede keer.

5 | Wat zijn jouw slechte gewoontes?

Volgens mijn grootmoeder zaliger was ik een 'vervelende betweter', maar ik weet zeker dat dat niet waar is!

SLAAPPROBLEEM? NIET DE SCHULD VAN DE CHAUFFEUR!

In "De Tijd" van 10/04/07: "Een op drie truckers dommelt in tijdens rit" en "Verontrustend beeld levensstijl Vlaamse vrachtwagenchauffeurs". Uit een onderzoek van de Gentse universiteit blijkt dat meer dan de helft van de truckers met slaaptekorten kampt. Slechts een kwart van de chauffeurs kan uitgeslapen aan de nieuwe werkweek beginnen. ABVV-BTB kent het probleem van de slaapapneu bij chauffeurs. Sommigen onder onze leden lieten ons weten zelf te kampen te hebben met dit slaapprobleem.

Hoe zou dit nu komen?

Uit het onderzoek blijkt dat de werkdruk op de truckers immens groot is. Meer dan de helft van de chauffeurs klopt weken van minstens 50 uur, een kwart gaat zelfs over de 60 uur.

De Europese richtlijnen spreken van 48u arbeidstijd in de week. In de zes-dagenweek komt dit neer op 8u per dag. In de vijf-dagenweek spreken we dan over 9u36 per dag. Werkweken van meer dan 50u of 60u per week doet vermoeden dat meer dan de helft van de chauffeurs hier zwaar boven zitten. Daarom pleit ABVV-BTB voor meer en strengere controles op de rij- en rusttijden. Bovendien is de werkgever hier de gene met de zwaarste verantwoordelijkheid in deze problematiek. Hij maakt de planning, hij zet de chauffeurs onder tijdsdruk. Hij besteedt te weinig of geen aandacht aan zijn preventieverantwoordelijkheid. Hij heeft te weinig oog voor het welzijn van zijn chauffeurs.

Een chauffeur die zoveel tijd achter het stuur door moet brengen, komt in een vicieuze cirkel terecht. Hij heeft onvoldoende tijd om tot rust te komen, om zich te ontspannen. Het is niet z'n wilde nachtleven die maakt dat hij niet uitgeslapen aan zijn nieuwe werkweek begint. Het onderzoek stelt dit zeer duidelijk.

Wat wil ABVV-BTB?

Donderdag 10 mei 2007 ontving Minister van Mobiliteit – Renaat Landuyt ons op zijn kabinet.

Wij drongen aan op een goeie bewustmakingscampagne naar chauffeurs toe. Deze campagne moet enerzijds het belang van voldoende en kwalitatief goede rust benadrukken, en anderzijds de controles op de rij- en rusttijden versterken. Wij kunnen en willen deze problematiek niet los

zien van goed uitgeruste parkings, waar chauffeurs in alle veiligheid hun rust kunnen nemen. Waar chauffeurs de tijd hebben om de inwendige en uitwendige mens te verzorgen.

Chauffeurs die geconfronteerd worden met slaapapneu en/of eventuele andere slaapproblemen moeten op voldoende manier begeleid

worden. Wij willen dat er een oproep uitgaat naar chauffeurs die nu reeds te kampen hebben met deze problemen.

Het slaapprobleem leidt tot onveilige verkeers- en arbeidsomstandigheden. Voor chauffeurs kan het ook leiden tot verlies van hun medische schifting, en dus ook verlies van hun inkomen. Deze chauffeurs die, na een uitgebreide preventiecampagne, slachtoffer worden van loonverlies moeten ook kunnen rekenen op een financiële tegemoetkoming.

Meer dan de helft van de chauffeurs klopt weken van minstens 50 uur, een kwart gaat zelfs over de 60 uur.



(links naar rechts) Renaat Landuyt (Minister van Mobiliteit), Jan Cornillie (kabinet Minister van Mobiliteit) en Dirk Blanchart, Frank Moreels. Dirk demonstreerde het apparaat waarmee hij al 3 jaar zijn slaap doorbrengt, en dat maakt dat hij 's nachts minder last heeft van slaapapneu.

Getuigenis Dirk Blanchart – delegee bij De Dijker NV

Dirk Blanchart, sinds jaar en dag actieve delegee en lid ondernemingsraad en comité welzijn bij de firma De Dijker NV, maakte deel uit van onze ABVV-BTB delegatie.

"Twee keer reed ik bijna tegen een vangrail aan, ik wist direct dat er een probleem was. Ik wendde mij tot de arbeidsgeneesheer van het bedrijf. Hij liet mij een vragenlijst invullen. Meestal vullen de chauffeurs zo'n vragenlijst nogal met de losse pols in. Maar goed, ik probeerde zo eerlijk

mogelijk op alles te antwoorden. En toen mij gevraagd werd of ik soms indommelde achter het stuur antwoordde ik met een ja. Net zo op de vraag of ik 's nachts een snurker was.

De arbeidsgeneesheer verwees mij door naar de slaapkliniek. Na enig onderzoek stelde men vast dat ik slaapapneu had. Met als gevolg dat ik nu een rijverbod heb en tot en met mei 2007 niet meer achter het stuur mag. Binnenkort moet ik nog 2 extra-onderzoeken ondergaan. Als het resultaat van die onderzoeken positief is dan kan ik verder mijn job als chauffeur uitvoeren. Is het resultaat negatief dan is het gedaan, dan kan ik de sleutels aan de haak hangen.

En waarschijnlijk zal men bij De Dijker geen alternatieve job voor mij vinden. En dreigt mij ontslag en val ik zonder inkomen."

PEDRO ZAMORA: "ZIJN LEVEN VOOR DE RECHTEN VAN Z'N MAKKERS"

Guatemala, een land met een prachtige natuur, pittoreske dorpjes, kleurrijke markten, uitgestrekte bossen. Een land met 12 miljoen inwoners waarvan de helft "indigenas", afstammelingen van de Maya-bevolking in lang vervlogen tijden. Dit is één aspect van Guatemala, helaas niet het meest gekende. Guatemala is een land met een zeer slechte reputatie. Bekender om het geweld tegenover zijn burgers: vrouwen, vakbondsmilitanten en mensenrechtenactivisten dan om het natuurschoon.

Kleine historie

Meer dan 200.000 personen, waaronder 83% "indigenas", verdwenen – lees "werden vermoord" – na de staatsgreep van 1954. Na meer dan 10 jaar verkrachting van de mensenrechten door de regering werd eindelijk in 1996 een vredesakkoord ondertekend. Hiermee trok men een lijn onder de opeenvolgende gewelddadigheden, en begon een periode van hoop. Het vredesakkoord regelde een oplossingskader voor de landbouwconflicten, pakte de armoede op het platteland aan, maakte een begin met de herverdeling van de landbouwgronden en beëindigde de uitsluiting uit het politieke leven van de maya-bevolking. Verschillende landen uit Europa, waaronder België, ondersteunen het land om de beloften van het vredesakkoord te kunnen nakomen. Helaas, een vredesakkoord alleen volstaat niet om vrede te garanderen. De moorden blijven voortgaan, ze worden nog altijd niet bestraft.

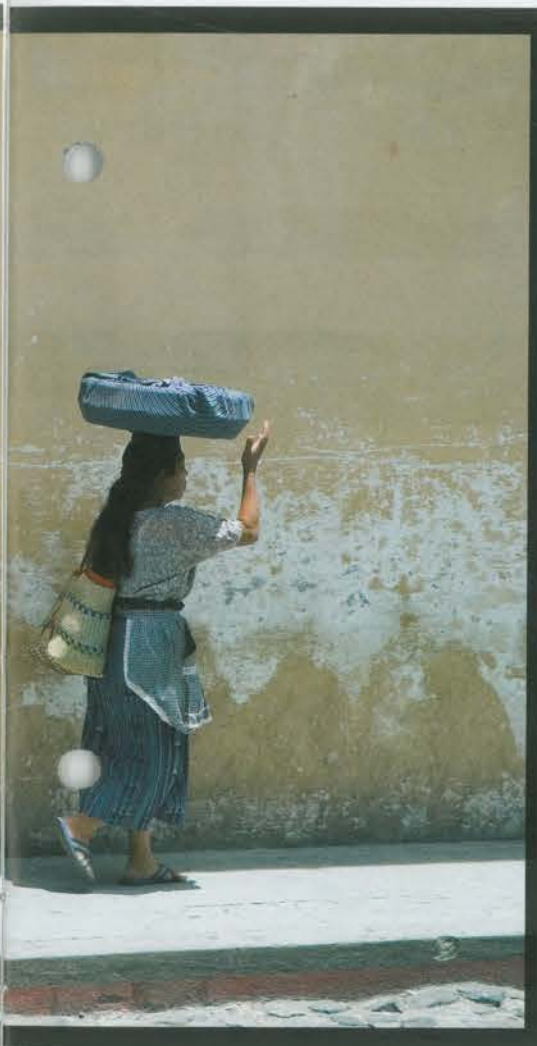
Gewelddadige repressie, ook nu nog – een strijd tegen privatisering

Op 15 januari 2007 verlaat Pedro Zamora, Secretaris Generaal van STEPQ – Vakbond van de havenarbeiders in de haven van Quetzal –, zijn huis. Hij stapt in de auto, samen met



twee van zijn kinderen, en vertrekt op weg naar het ziekenhuis in nabije buurt van de haven van Quetzal. Samen met zijn vakbond verzet Pedro zich al geruime tijd tegen de volledige of gedeeltelijke privatisering van de haven van Quetzal. Een lange strijd ook om de collectieve arbeidsovereenkomsten te laten respecteren. De vakbond maakt zich ernstig bezorgd over de arbeidsomstandigheden van de werknemers in de toekomst. Boven-

dien, er is nog een ander belangrijk element om die privatisering tegen te willen houden. De haven van Quetzal, de belangrijkste van het land, vertegenwoordigt een belangrijke bron van inkomsten voor de schatkist van het land. En een gedeelte daarvan dient om de lokale infrastructuur, van fundamenteel belang voor Quetzal, op te bouwen. De directie, met hulp van de politie, bedreigt en onderdrukt de havenarbeiders met geweld. Op die manier worden opnieuw de



internationale overeenkomsten over de mensenrechten en over de syndicale vrijheden – ondertekend door Guatemala – geweld aangedaan. De havenarbeiders worden geterroriseerd, leven voortduren in de vrees hun job te verliezen en hun gezin in de ergste armoede te zien vervallen. Zij willen niet dat een openbare haven gepri-vatiseerd wordt om het privé-belang van enkele individuen te dienen. De STEPQ doet voorstellen om de haven te mo-

derniseren, zij weten ook wel dat dat nodig is, maar zij worden gewoon genegeerd. Vanaf dan verenigen de havenarbeiders zich en starten een zenuwoorlog tegen de privatisering. Pedro wordt gevolgd, krijgt doodsbedreigingen. Syndicale manifestaties van de havenarbeiders worden door de politie uiteengeknuppeld. Tevergeefs doen de havenarbeiders beroep op de hoogste instantie van het land – de President. 15 januari 2007 verlaat Pedro zijn huis, samen met twee kinderen, met de auto. Zodra hij de haven uit is, merkt hij dat hij gevolgd wordt. Hij probeert de achtervolgers af te schudden. Dit lukt niet. Zij lokken een ongeval uit, Pedro botst tegen een muur. Geweerschoten, ... Pedro's eerste gedacht is zijn kinderen beschermen. Hij wordt voor de ogen van zijn kinderen afgemaakt met meer dan 20 kogels.

STEPQ en ITF (International Transport Workers' Federation) zijn ervan overtuigd dat de moord op Pedro Zamora enkel diende om hem te verhinderen de tewerkstelling van zijn makkers te verdedigen. De autoriteiten zwijgen in alle talen over deze moord. Andere vakbondsverantwoordelijken ontvingen ondertussen ook doodsbedreigingen via de telefoon en worden gevolgd. Wat mag een havenuitbreiding kosten? Wat mag privatisering kosten? Mensenlevens? Wie wil in een haven investeren waar zoveel bloed vloeide? Wie wil zo'n haven kopen?

Een campagne voor gerechtigheid

ITF startte een campagne op waarbij geëist wordt dat de moordenaars van Pedro Zamora berecht zullen worden. Zij vragen alle vakbonden overal in de wereld om zich aan te sluiten bij deze campagne en om druk uit te oefenen op de Guatemalteekse overheden. Er moet gerechtigheid geschieden. De vijf andere syndicaal verantwoordelijken van STEPQ, die eveneens met de dood bedreigd worden, moeten beschermd worden. Er is al klacht ingediend bij de Internationale arbeidsorganisatie.

Oproep aan alle syndicalisten

Ondersteun deze campagne! Hoe? Je kan brieven schrijven naar onze Belgische politiekers waarin je vraagt dat zij van de Guatemalteekse overheid een rechtszaak tegen en een veroordeling van de moordenaars eisen. Je kan brieven schrijven naar de regering van Guatemala om de moord te veroordelen en een onderzoek te eisen. Je kan dit samen doen met je werkmakkers, je collega's militanten in het gewest, je secretaris.

Meer info: www.itfglobal.org/solidarity/pedro-zamora.cfm



ARBEIDSGEHANDICAPT VOLWAARDIG VRACHT GEEN FICTIE MAAR

Wie denkt dat een gehandicapte onmogelijk als volwaardig vrachtwagenchauffeur kan werken, vergist zich. Ludo Klinkhammer bijvoorbeeld werkt als internationaal vrachtwagenchauffeur bij De Luyker NV uit Geel. Zijn rechteronderbeen werd op zijn acht-tiende geamputeerd en hij rijdt al 32 jaar met een prothese.

Ludo Klinkhammer | "Ik rijdt met een handgeschakelde vrachtwagen. Voor het koppelen gebruik ik mijn linkerbeen en voor het remmen en gas geven mijn prothese. Dit gaat heel goed, je zou als het ware kunnen zeggen dat in de loop der jaren het contactgevoel met de pedalen langs mijn prothese overgegaan is naar mijn knie."

Met financiële steun van het Sociaal Fonds voor het Goederenvervoer (SFV) kocht het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) in 2003 voor de afdeling Centre d'Adaptations Rijaanpassingen (CARA) een speciaal uitgeruste vrachtwagen. Met behulp van dit voertuig bepalen deskundigen van het CARA de rijgeschiktheid van kandidaat-beroepschauffeurs met verminderde functionele vaardigheden.

Via een informatiecampagne in samenwerking met het BIVV wil het SFV de werking van CARA in de kijker zetten.

In het kader daarvan brachten op 12 april 35 medewerkers van organisaties die bruggen bouwen tussen arbeidsgehandicapten en de arbeidsmarkt een uitgebreid kennismakingsbezoek aan CARA.

Zij kregen informatie over de meest voorkomende verminderde functionele vaardigheden. Tevens werd hen een overzicht gegeven van de pistes die gehandicapte kandidaat-beroepschauffeurs op weg kunnen zetten naar het realiseren van hun ambitie. Bijzondere aandacht ging naar het traject dat kandidaat-beroepschauffeurs met een handicap moeten doorlopen om een attest van rijgeschiktheid te behalen. Uiteraard



Guido Baeten (BIVV): "De toegankelijkheid – ook bij opleidingen – tot het beroep is een kwestie van de mentale klik te maken – 't zit in 't koppeke'".

rust tijden



Europese verordening 561/2006 Rij- en rusttijden – vanaf 11 april 2007

Ononderbroken rijtijd

 Maximum 4 uur 30

Onderbreking van de rijtijd
= rusttijd

Minimum 45 minuten aaneengesloten

	
4 uur 30	45 minuten

OF

Opsplitsing van de onderbreking: Minimum 15 minuten, gevolgd door een onderbreking van minimum 30 minuten (verplicht in die volgorde)

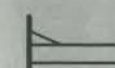
			
2 uur	15 minuten	2 uur 30	30 minuten

Dagelijkse rijtijd

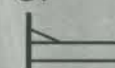
 Maximum 9 uur tussen 2 dagelijkse rusttijden of een dagelijkse rusttijd en een wekelijkse rusttijd

 2x per week verlenging tot 10 uur mogelijk

Normale dagelijkse rusttijd

 = minstens 11 uur achtereenvolgend per periode van 24 uur.

OF

 = Opsplitsing in 2 periodes is mogelijk: minimum 3 ononderbroken uren, gevolgd door 9 ononderbroken uren (verplicht in die volgorde)

			
4 uur 30	3 uren	4 uur 30	9 uren

Verkorte dagelijkse rusttijd

Minimum 9 uur achtereenvolgend
Maximaal 3x mogelijk tussen 2 wekelijkse rusttijden
(geen compensatie meer)

Wekelijkse rijtijd

Niet meer dan 56 uur

Tweewekelijkse rijtijd

De totaal opgetelde rijtijd van twee opeenvolgende weken mag nooit meer zijn dan 90 uur.

Normale wekelijkse rusttijd

Minstens 45 uur (niet in de wagen!)
Niet later dan aan het einde van zes perioden van 24 uur

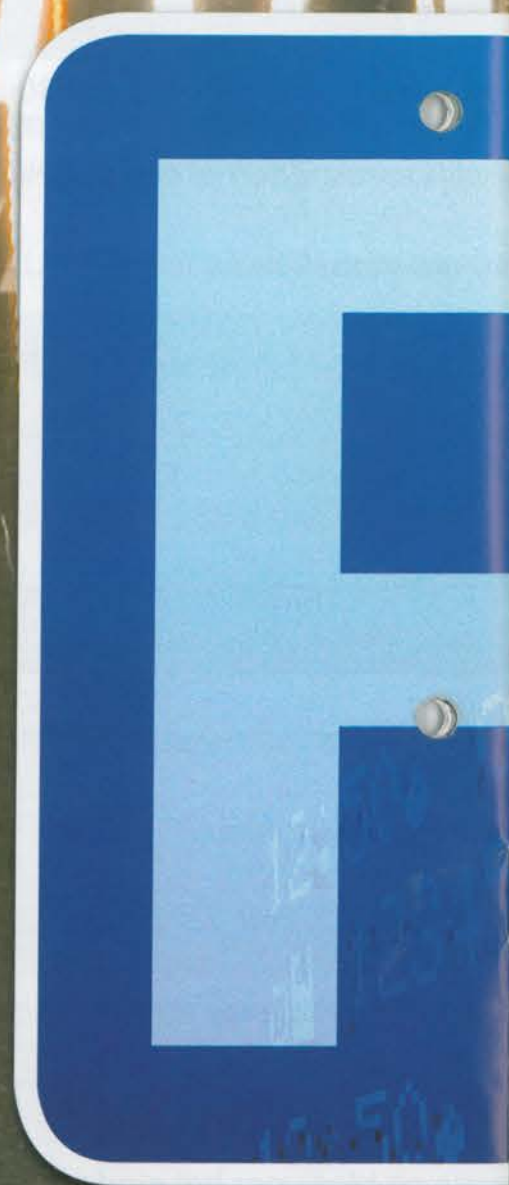
Verkorte wekelijkse rusttijd

Minimum 24 uur – mits compensatie en bloc voor het einde van de derde week

Rusttijd in periode van twee
opeenvolgende weken

2 normale wekelijkse rusttijden (minimum 45 uur)
OF
1 normale wekelijkse rusttijd en 1 verkorte wekelijkse rusttijd van minstens 24 uur (mits compensatie).

Rij- &



EN TOCH WAGENCHAUFFEUR: REALITEIT!

kwam ook de speciaal uitgeruste vrachtwagen uitvoerig aan bod. Op www.sfv.be, de website van het SFV, vindt u interessante interviews met gehandicapte beroepschauffeurs en met hun werkgevers.

STEUNMAATREGELEN VLAAMSE OVERHEID

De Vlaamse overheid stelt specifieke maatregelen ter beschikking om de integratie van arbeidsgehandicapten op de arbeidsmarkt te bevorderen. Hieronder hebben we de voornaamste op een rijtje gezet.

Tussenkomsten in de loonkosten

■ De Vlaamse Inschakelingspremie (VIP)

Een werkgever uit de private sector die een persoon met een handicap voltijds of deeltijds in dienst neemt, kan de Vlaamse Inschakelingspremie aanvragen. Op voorwaarde dat de gehandicapte door het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap is erkend voor het domein "werk".

Deze premie bedraagt 30% van het referentieloon en is bedoeld om de kosten te dekken die de werkgever moet dragen voor:

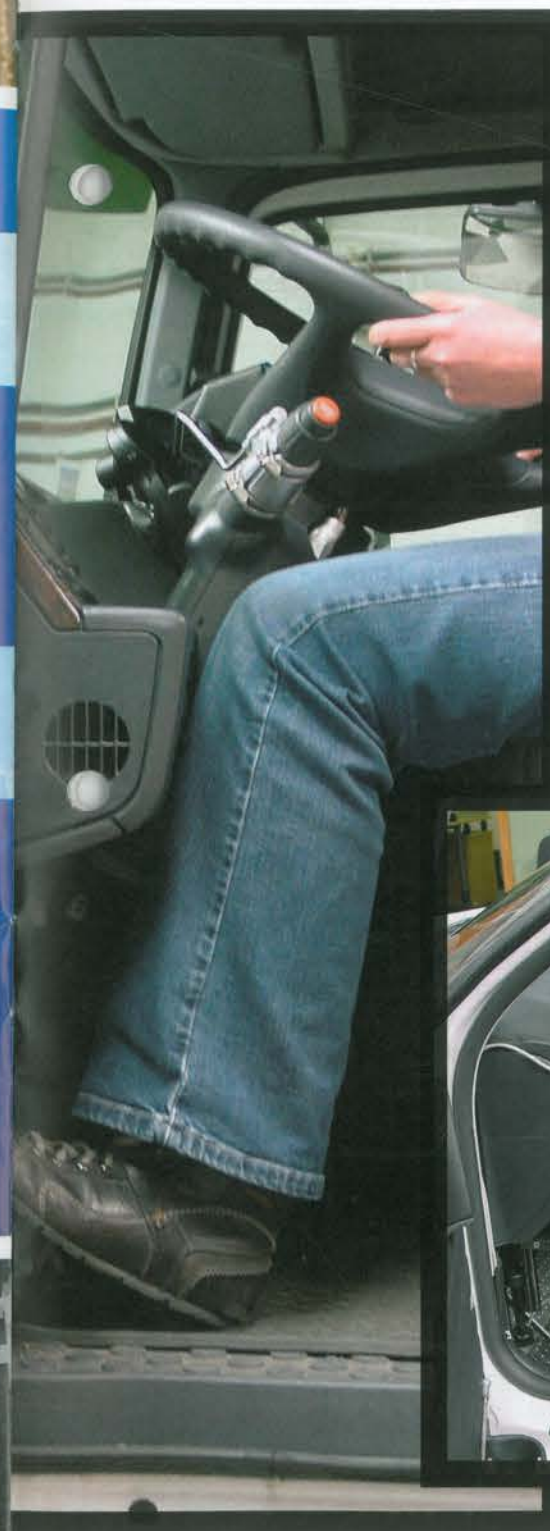
- de inschakeling van de werknemer in het gewone economische circuit;
- de integratie van de werknemer in het arbeidsproces van het bedrijf;
- de bijkomende professionele begeleiding;
- het eventuele rendementsverlies van de werknemer door zijn handicap.

CAO 26

Een werkgever uit de private sector kan voor een gehandicapte werknemer op basis van CAO 26 een loonkostensubsidie aanvragen. Op voorwaarde dat deze werknemer erkend is door het Vlaams Fonds voor Personen met een Handicap voor het domein "werk".

Deze loonkostensubsidie kan 5 tot 50% van de loonkost bedragen, afhankelijk van het handicappercentage van de betrokken werknemer. Het Vlaams Fonds voor de Personen met een Handicap adviseert de sociale inspectie.

De CAO 26 geldt voor 1 jaar, maar kan verlengd worden.



Premies om de integratie van de werknemer te vergemakkelijken

■ Aanpassing aan de arbeidspost

Voorwaarde: aan de arbeidspost is een aanpassing vereist die niet gebruikelijk is in de beroepstak en die noodzakelijk is voor de uitoefening van de taken.

De premie wordt betaald aan de werkgever en dekt de kosten van de aanpassing.

■ Aangepast arbeidsgereedschap

Voorwaarde: de gehandicapte heeft behoefte aan aangepast arbeidsgereedschap dat niet gebruikelijk is in de beroepstak en dat de werkgever niet verplicht is om voor hem aan te kopen.

De premie dekt de meerkost van het aangepast arbeidsgereedschap en wordt betaald aan de gehandicapte. Het gereedschap blijft ook wanneer hij van werkgever verandert zijn eigendom.

■ Aangepaste arbeidskledij

Voorwaarde: de gehandicapte heeft behoefte aan aangepaste arbeidskledij die niet gebruikelijk is in de beroepstak en die de werkgever niet verplicht is om voor hem aan te kopen.

De premie dekt de meerkost van de aangepaste arbeidskledij en wordt betaald aan de gehandicapte. De arbeidskledij blijft ook wanneer hij van werkgever verandert zijn eigendom.

■ Verplaatsingskosten woon-werkverkeer

Voorwaarde: de gehandicapte werknemer kan zonder begeleider onmogelijk gebruik maken van het openbaar vervoer of is genooddacht zich omwille van de aard van zijn handicap met eigen vervoer te verplaatsen.

Het bedrag van de premie is afhankelijk van de tussenkomsten van de werkgever en verschilt naargelang het gaat om verplaatsing met openbaar vervoer, met eigen vervoer, met vervoer door een derde of met vervoer door een collectieve ophaaldienst.

Werkgevers uit de private sector kunnen van deze maatregel gebruik maken op voorwaarde dat het gaat om werknemers die erkend zijn door het Vlaams Fonds voor Personen met een Handicap voor het domein "werk".

(met dank aan het Sociaal fonds Goederenvervoer)



HOE AANVRAGEN?

De aanvraagformulieren en informatie over de aanvraagprocedure voor zowel de tussenkomsten in de loonkosten als de premies om de integratie van de werknemer te vergemakkelijken zijn terug te vinden op de website van VDAB, www.vdab.be. Klik op

1. 'Werklings'
2. 'Gelijke kansen'
3. 'Personen met een handicap'

"Sinds 1948 bestaat er de medische schifting voor buschauffeur, tot 1970 bestond de test uit een billenklets en een trap van 18 treden oplopen in 30 seconden. Ondertussen is er veel veranderd."

GUIDO BAETEN (BIVV):

Voor meer informatie kan u terecht bij Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap

Sterrenkundelaan 28
1210 Brussel
Tel.: 02/225.84.11
<http://www.vlafo.be>

STEUNMAATREGELEN IN HET FRANSTALIG EN DUITSTALIG LANDSGEDEELTE

Ook in het Franstalig en Duitstalig landsdeel bestaan er specifieke maatregelen ter bevordering van de integratie van personen met een handicap.

De ondersteuning omvat:

- premies om de tewerkstelling van personen met een handicap in gewone of aangepaste beroepsactiviteiten te bevorderen;
- premies om de opleiding van personen met een handicap met het oog op hun inschakeling in gewone of aangepaste beroepsactiviteiten te bevorderen;
- cofinanciering van de aankoop van materiaal dat bedoeld is om drempels voor de inschakeling van personen met een handicap op de werkvloer weg te nemen.

Voor meer informatie kan u terecht bij Service Bruxellois Francophone des Personnes Handicapées

Rue des Palais 42
1030 Bruxelles
Tel.: 02/800.8000
<http://www.cocof.be/sbfph/>
Agence Wallonne pour l'Intégration des Personnes Handicapées
Site Saint-Charles
Rue de la Rivelaïne 21
6061 Charleroi
Tel.: 071/20 57 11
<http://www.awiph.be>

Dienststelle für Personen mit Behinderung:

Route d'Aix, 69-71 | 4780 Saint Vith
Tel.: 080/22.91.11
<http://www.dpb.be>

Interview met Ludo Klinkhammer, chauffeur van De Luyker NV

Ludo Klinkhammer is al 32 jaar vrachtwagenchauffeur. Sinds 28 mei 2004 werkt hij bij De Luyker NV in de afdeling bulkvervoer. Hij rijdt met een silowagen op Nederland, het Groothertogdom Luxemburg, Duitsland en Noord-Frankrijk. Op zijn achttiende raakte hij met zijn motorfiets betrokken bij een zwaar verkeersongeval. Zijn rechteronderbeen diende geamputeerd te worden en hij kreeg een prothese.

SFV | Hoe ben je in onze sector terechtgekomen?

Ludo Klinkhammer | Van opleiding ben ik eigenlijk kok en voor het ongeval werkte ik in het restaurant van mijn vader. Na het ongeval ben ik daar mee moeten stoppen omdat ik niet lang meer aan één stuk kon staan. Mijn vader baatte een wegrestaurant voor vrachtwagenchauffeurs uit en ik had al van jongs af aan sympathie voor het vak en voor de mensen in dat wereldje. Daarom ben ik bij de rijsschool mijn rijbewijs gaan halen en op mijn eenentwintigste begon ik te rijden.

SFV | Hoe reageerden de werkgevers en de collega's?

Ludo Klinkhammer | Ik heb nooit weggestoken dat ik een handicap heb en meestal kreeg ik wel de kans om te bewijzen dat ik toch een bekwame en volwaardige vrachtwagenchauffeur ben. Ook de collega's reageerden meestal positief en vaak zelfs met bewondering voor mijn motivatie en mijn doorzettingsvermogen.

SFV | Waren er aan de vrachtwagencabine en de bedrijfsinfrastructuur aanpassingen voor jou nodig?

Ludo Klinkhammer | Al vrij snel na mijn indiensttreding vroeg en kreeg ik een nieuwe trekker die uitgerust is met een ruimere cabine en met een verhoogd bed. Anders kon ik mij niet voldoende vrij bewegen en kon ik mijn prothese niet gemakkelijk losmaken en aan de kant zetten. De cabine van de nieuwe trekker is daarop voorzien. De koelbox staat niet meer in de weg en het bed is hoger geplaatst, zodat ik vlot van mijn bestuurdersstoel naar mijn bed kan en van op het bed gemakkelijk mijn prothese kan losmaken. Ik rijdt met een handgeschakelde vrachtwagen. Voor het koppelen gebruik ik mijn linkerbeen en voor het remmen en gas geven mijn prothese. Dit gaat heel goed, je zou als het ware kunnen zeggen dat in de loop van de jaren het contactgevoel met de pedalen langs mijn prothese overgegaan is naar mijn knie. Op het bedrijf zelf werden het sanitair blok en de doucheruimte aangepast. In de doucheruimte werden extra handgrepen aan de muren geplaatst zodat ik mij zonder probleem kan wassen. Wat de douches in de wegrestaurants betreft, ervaar ik echter veel te weinig voorzieningen om ook gehandicapte chauffeurs de gelegenheid te geven zich veilig te wassen. Ik moet zelf een krukje meenemen om me deftig te kunnen douchen zonder te verongelukken! Dit probleem moet dringend gesignaleerd worden.



Interview met Antoon Vandewiele, chauffeur van Dirk Raes NV

Antoon Vandewiele is al 5 jaar chauffeur. Hij rijdt nationaal met een bestelwagen die speciaal is aangepast om farmaceutica onder geleide temperatuur te vervoeren. Antoon werd geboren met een afwijking aan zijn linkerschouder en -arm waardoor hij die ledematen slechts beperkt kan bewegen. In 1999 werkte hij in de metaalsector en werd het slachtoffer van een ernstig werkongeval, waardoor hij sindsdien ook zijn rechterschouder en -arm nog alleen beperkt kan bewegen.

SFV | Hoe ben je in onze sector terechtgekomen?

Antoon Vandewiele | Na mijn revalidatie heb ik nog anderhalf jaar het werk in de metaalsector hervat tot het fysiek niet meer houdbaar was. Ondertussen was ik door de mutualiteit erkend voor 60% invaliditeit. Ik wou absoluut op een of andere manier blijven werken en kwam terecht bij het Jobcentrum West-Vlaanderen te Gits, dat als uitvoerende partner voor de Arbeidstrajectbegeleidingsdienst West-Vlaanderen werkzoekenden met een arbeidshandicap begeleidt naar een gepaste tewerkstelling via een traject op maat. Zij bevonden mij geschikt om licht chauffeurswerk te doen en zo ben ik dan via hen en met hun hulp en begeleiding als distributiechauffeur B gestart in de sector.

SFV | Word je ook ingeschakeld voor de begeleiding van nieuwe collega's?

Antoon Vandewiele | Ja. Meneer Raes heeft mij gevraagd of ik het ook zag zitten om peter te worden voor de nieuwe collega's en ik ben daar graag op ingegaan. Zo heb ik ondertussen al een dertigtal mensen opgeleid en begeleid. Ik vorm samen met een vrouwelijke collega-chauffeur een team en we werken in duo. De nieuwe collega's rijden drie dagen met mij mee en twee dagen met haar. We koppelen terug naar elkaar en evalueren gezamenlijk. Begin 2007 namen we deel aan de "Peterschapopleiding voor ervaren vrachtwagenchauffeurs" van het Sociaal Fonds voor het Goederenvervoer en behaalden we het sectoraal erkend 'Attest voor opleidingsbegeleider'.

SFV | Waren er voor jou aanpassingen nodig aan je voertuig?

Antoon Vandewiele | Ik kreeg een bestelwagen met een automatische versnellingsbak. Hierdoor hoef ik mijn rechterarm en -schouder bijna niet te gebruiken. De bedieningsinstrumenten zoals de richtingaanwijzers staan links en daar heb ik geen moeite mee.



VEILIGE PARKINGS: EINDELIJK SYNDICAAL OVERLEG!

De laatste maanden profileerde minister van Binnenlandse Zaken Dewael zich op het dossier van de beveiliging van de parkings langs de autowegen. Tot twee maal toe moest BTB-ABVV publiek reageren om de voorstellen bij te sturen, en om uiteindelijk betrokken te worden in het overleg over dit dossier. De voorstellen die de minister doet zijn immers interessant, maar éézijdig gericht op de beveiliging van vrachtwagen en lading.

De veiligheid van de chauffeur, en de garantie dat deze chauffeur zich in comfortabele omstandigheden kan parkeren om zich te houden aan de voorgeschreven rusttijden, werden door de minister immers uit het oog verloren. Logisch als men weet dat de vertegenwoordigers van de chauffeurs, de vakbonden, niet betrokken werden bij de voorbereiding van deze voorstellen. Na twee perscommuniqués van BTB – ABVV werden we dan toch uitgenodigd op het kabinet van Minister Dewael om ons standpunt te komen toelichten.

Het standpunt dat we op 3 april 2007 op het kabinet van Minister Dewael toelichtten in een notendop:

- Er moeten voldoende parkeerplaatsen zijn, zodat de truckers op de parking, en niet op de pechstrook in onveilige omstandigheden moeten parkeren.
- Die parkings moeten veilig zijn, en voldoende bewaakt, zodat zowel de chauffeur als de lading in veiligheid zijn tijdens de noodzakelijke rusttijden. Naast camerabewaking houdt dit ook in dat er op de parkings voldoende politiecontroles gebeuren, en dat de parkings voldoende verlicht zijn, ...
- Er moet voldoende accommodatie voor de chauffeurs voorzien worden op deze parkings: toiletten, douches, restauratie, pc met internetconnectie ...
- Deze parkingplaatsen dienen vooral gratis te zijn voor de chauffeur.

BTB – ABVV zal niet nalaten deze problematiek verder op te volgen en met onderbouwde dossiers de beleidsverantwoordelijken blijven interpellieren.

De mening van een delegatie

Dennis Lauwers, delegatie bij Trafuco, maakte deel uit van de ABVV-BTB delegatie bij Minister Dewael. Wegwijs maakte even een praatje met hem over parkings, hoe het is en hoe het zou kunnen zijn. Moet het beste nog komen?

Dennis "Bewaakte parkings nodig? Dat is niet het probleem! Er zijn al een paar zwaar bewaakte parkings. Veel werkgevers willen daar niet voor betalen. Dan staan die zo goed als leeg. Dus dat is gewoon plaatsverlies."

Comfort en hygiëne

Dennis "Goed en proper sanitair op de bestaande parkings is een groot probleem. Op de grote parkings, en dat zijn die met de tankstations, heb je meestal uitgeruste sanitaire blokken. Maar ook daar gebeurt te weinig onderhoud op de piekmomenten. Als chauffeur betaal je toch € 2,- voor gebruik van douches. Op piekmomenten wordt er nooit even tussendoor gepoetst, dus je hebt geen garantie dat je in een propere cabine kan douchen. Nog erger is het gesteld op die parkings waar geen tankstation aanwezig is, terreinen die uitgebaat worden door de overheid. Daar is het sanitair ronduit vies. De overheid redeneert blijkbaar dat op die parkings niets moet gebeuren want ze worden toch niet bezocht. Dat is natuurlijk de vraag van de kip en het ei."

Veilige parkings

Dennis "Een rustige slaap hebben als chauffeur is niet onmogelijk, maar toch heel

moeilijk. Op veel parkings word je belaagd door mannelijke prostituees. Zij benaderen de chauffeurs op een vrij agressieve en expliciete manier. Dit geeft echt een heel onveilig gevoel. Dit soort zaken krijg je vooral op die kleine parkings zonder uitrusting, waar niet geïnvesteerd wordt.

De overheid meent dat de begroeiing verwijderen op parkings de veiligheid gaat bevorderen. Dat is gedeeltelijk waar als het over diefstal gaat. Maar... ik, en veel chauffeurs met mij, ben er tegen. De verwijdering van het groen op parkings is geen goede optie voor de nachtrust van de chauffeur. De bomen en de struiken slorpen een groot deel van het lawaai van een snelweg op. Zonder dat groen slaap je als chauffeur heel wat minder rustig."

Een goeie veilige parking?

Dennis "Een goed voorbeeld kan je vinden in Duitsland. Het zijn inderdaad betalende parkings, maar voor de prijs van je parkingticket krijg je ook een bonnetje voor een maaltijd in het restaurant. Het eten is er betaalbaar, het is geen vette troep maar een gezonde hap. Er is voldoende proper sanitair. Je hebt er geen sekstoeristen. Een ander voorbeeld vind je in Willebroek – Cleaning tanks. Het is er echt op de beroepschauffeur gericht. Je kunt er een degelijke menu vinden voor € 8,50, dagelijkse kost."

Dennis "Sowieso moet het comfort op de parkings omhoog. Qua beveiliging moet er een zo groot mogelijke diversiteit op de parkings aangeboden worden. Ik denk aan



"Op het vlak van ontspanning moeten de eetgelegenheden veel meer op beroepschauffeurs gericht zijn, dat wil zeggen gevarieerder, gezonder, betaalbaar."

drie beveiligingsniveaus: gedeelte onbewaakt, gedeelte met camerabewaking en een gedeelte achter hek. Belangrijk zou ook zijn dat er aparte voorzieningen komen voor de koelwagens, hetzij parkingplaatsen met elektriciteitskasten. Dit is voor de chauffeur van die koelwagen een ideale oplossing, want zo kan hij

ook genieten van zijn nachtrust. Indien dit onmogelijk is dan zou ik toch pleiten voor afgezonderde parkeerplaatsen, specifiek voor koelwagens. Op zo'n voorstellen reageert de overheid altijd met het argument dat dit teveel ruimte inneemt. Maar is sowieso een structureel plaatstekort. Dus men moet toch inves-

teren in het creëren van bijkomende parkeerplaatsen. Waarom het dan niet meteen goed doen?

Op het vlak van ontspanning moeten de eetgelegenheden veel meer op beroepschauffeurs gericht zijn, dat wil zeggen gevarieerder, gezonder, betaalbaar."

TEL. 0744/944711 FAX 930475
ACQUASPARTA-TR

Wegwijs

BTB IN CONGRES OP 23 MAART 2007

Het statutair congres BTB nam op 23 maart 2007 afscheid van Werner De Clercq, federaal secretaris Wegvervoer & Logistiek. De militanten benoemden eensgezind Frank Moreels in zijn nieuwe functie als federaal secretaris Wegvervoer & Logistiek. Zij herbevestigden tevens de mandaten van Ivan Victor, voorzitter BTB en Marc Loridan, federaal secretaris Haven.



DE LIJN: DE "RODE" SAMENWERKING LOONT!

BTB dwingt samen met ACOD een CAO af voor de sector van het "geregeld busvervoer" waardoor we onze syndicale slagkracht bij de pachters van De Lijn vergroten. Binnen "De Lijn" liep de laatste maanden de discussie over het lastenboek voor de verpachte lijnen. Dit lastenboek omschrijft waaraan een pachter moet voldoen om prijs te kunnen bieden voor het verwerven van een contract voor het uitvoeren van bepaalde diensten in onderaanneming van "De Lijn".

Bij deze discussie zijn ook de SERV-partners betrokken, waaronder de vakbonden. BTB maakt samen met ACOD deel uit van de ABVV-delegatie die betrokken is bij de discussies ter zake.

Meer syndicale inbreng, ook bij de kleinere pachters

Van meet af aan zaten BTB en ACOD op dezelfde lijn. De vakbondsinvloed bij de pachters moet uitgebreid worden, ook en vooral bij deze pachters waar de vakbond, lees de BTB, (nog) niet vertegenwoordigd is. Niet om "boel" te gaan maken, zoals sommigen rondstrooiden. Wel om ervoor te zorgen dat alles volgens "het boekje" verloopt, ook als het gaat om arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden. Het verleden heeft immers uitgewezen dat "scherpe prijzen" nogal eens gerealiseerd worden op de rug van het personeel.

Twee vliegen in één klap

Blijkbaar was de vastberaden houding van de ABVV delegatie van meet af aan duidelijk voelbaar aan de andere kant van de tafel. Men stelde dan ook voor om de controle op loons- en arbeidsvoorwaarden toe te vertrouwen aan een paritair beheerd organisme, waarin werkgevers en werknemersorganisaties samen zouden waken over de

loons- en arbeidsvoorwaarden. Een goed voorstel, alleen ging het naar ons aanvoelen niet ver genoeg. We hebben echter constructief mee gewerkt aan de oprichting van "viasoc", een vzw die in opdracht van "De Lijn" zal waken over de toepassing van de CAO's bij de pachters. Maar dank zij de steun van ACOD slaagde BTB erin om daar bovenop ook een CAO af te dwingen die de mogelijkheid opent voor de BTB-vrijgestelden om gehoord te worden door de werkgever bij problemen. Ook, en vooral, in deze ondernemingen waar er geen syndicale delegatie aanwezig is.

Een stap vooruit voor de syndicale aanwezigheid in de KMO's

Laten we deze CAO vooral niet onderschatten! De enorme tegenstand die we ondervonden bij deze onderhandelingen, liegen er niet om. Met dit akkoord krijgen we toegang in bedrijven waar we geen syndicale delegatie hebben. Met dit akkoord breken we in waar we nooit binnen mochten. Aan ons om deze CAO te gebruiken, en te waken over de toepassing ervan. De BTB-secretarissen zullen niet nalaten deze bijkomende hefboom te gebruiken.

Samenwerken met ACOD loont!



Met dit akkoord krijgen we toegang in bedrijven waar we geen syndicale delegatie hebben. Met dit akkoord breken we in waar we nooit binnen mochten.

AUTOBUSSEN & AUTOCARS

130 JOBS OP DE TOCHT BIJ DE PACHTERS VAN DE LIJN

Op 22 maart 2007 voerde ABVV-BTB, samen met haar collega's van de andere vakbond, actie aan het provinciehuis in Hasselt.

Directe aanleiding tot de actie vormde de nogal eigenaardige beslissing van De Lijn de dag voordien. Zij besloten 9 contracten bij de pachters, waarvan 4 in Limburg, stop te zetten en te gaan heraanbesteden. Het is lang niet zeker dat de werkgelegenheid in deze bedrijven behouden kan blijven.

Eddy Graller, gewestelijk secretaris BTB Limburg: "En op zich hebben we geen probleem met heraanbestedingen ware het niet dat de 4 geïsoleerde Limburgse bedrijven stuk voor stuk ondernemingen zijn waar op een fatsoenlijke manier wordt gewerkt."

Eddy Graller "Wij vonden het bijzonder vreemd dat andere ondernemingen, die het allemaal nogal "creatief" beredden niet werden aangepakt. Wij zullen geenszins toelaten dat malafide bedrijven de heraanbestelde contracten zullen overnemen!"

AUTOBUSSEN & AUTOCARS

SAMENWERKING ABVV-BTB EN ACOD IN DE KIJKER

Maandag 16 en dinsdag 17 april 2007 trokken onze ABVV-BTB militanten, samen met hun collega's van de ACOD, de Antwerpse provincie rond. In Antwerpen, Turnhout, Herentals, Mechelen maakten zij de samenwerking tussen beide centrales bekend. Onder een hartverwarmende zon deelden zij een pamflet en onze Wegwijs uit aan de buschauffeurs van de Lijn en de pachters.



GOEDERENVERVOER & BEHANDELING

ÉÉN FRONT IN DE SECTOR GOEDERENVERVOER EN LOGISTIEK

ABVV en ACV stappen met één eisenbundel naar de patroons in de sector Goederenvervoer en Logistiek. Want samen kunnen we meer bereiken, samen staan we sterker in onderhandelingen.

De gemeenschappelijke eisenbundel 2007 - 2008 voor PC 140.04.09. - NIET-rijdend personeel

Onze eisen voor het NIET-RIJDEND personeel:

1 Ten laste van de werkgever:

Verhoging van het **uurloon**: 2x 1% op de huidige categorieën

- 1x 1% op 01/07/2007

- 1x 1% op 01/07/2008

Vastleggen van de **ploegenpremie** op 10% van het uurloon

Vastleggen van de **vergoeding nachtploegen** (na 20u00 en eindigt voor 8u00 ononderbroken): toeslag van 15% van het uurloon

Syndicale afvaardiging - instelling vanaf 20 werknemers

Tijdscrediet: optrekken drempel tot 5% arbeiders pc 140

2 Voor een eerste stap in de toenadering tussen het arbeiders- en bediendestatuut:

Tot nu toe weigerden de patroons hier stappen in te zetten.

Wij willen in deze onderhandelingen een vooruitgang boeken.

- Afschaffing carenzdag

- Bijkomende feestdag van de gemeenschappen

- Hospitalisatieverzekering

3 Met een gevolg op de uitgaven van het Sociaal Fonds:

Een gespreide verhoging van de patronale bijdragen om de huidige noden van het Sociaal Fonds en toekomstige uitgaven voor vorming en opleiding te dekken.

Syndicaal verlot: 5 dagen per mandaat per jaar

Brugpensioenen:

- Verlenging tot 30/06/2009

- Berekening volgens RSZ-lonen

Oprichting **pensioenfondsen** of Groepsverzekering in de sector

Patroons gijzelen 67.000 Werknemers in de transportsector

Zij weigeren de CAO bruggpensioenen te verlengen. Denken zij de onderhandelaars op deze manier te intimideren? De onderhandelingen zullen hard zijn. Wij zullen uw steun in de bedrijven nodig hebben.

ABVV-BTB rekenen op u!!!

De gemeenschappelijke eisenbundel 2007 - 2008 voor PC 140.04.09. - RIJDEND personeel

Onze eisen voor het RIJDEND personeel:

1 Ten laste van de werkgever:

Ter herinnering

In de vorige sectorale onderhandelingen realiseerden wij een verhoging van de koopkracht voor de komende jaren:

- Vanaf 01/01/2007 wordt de beschikbaarheidsvergoeding aan 99% betaald.

- Vanaf 01/01/2007 wordt de overschrijding van 60u gemiddeld/maand diensttijd vergoed aan 130%.

- Vanaf 01/01/2008 wordt de overschrijding van 60u gemiddeld/maand diensttijd vergoed aan 140%.

- Vanaf 01/01/2009 wordt de overschrijding van 60u gemiddeld/maand diensttijd vergoed aan 150%.

Verhoging van de **ARAB-vergoeding** tot € 1,06

Verhoging van de **verblijfsvergoedingen**

- Meer dan 24u uithuizig + € 2,00

- Minder dan 24u uithuizig + € 1,00

- Vast verblijf + € 1,00

Betaling **nachtarbeid**

- Recht vanaf minimum 5 nachten per maand

- 1x per jaar indexatie (samen met ARAB-vergoeding)

ADR-vergoeding - Een aparte categorie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (ADR)

- Grote ADR € 9,7970 + € 0,50 (38u-week)

- Grote ADR € 9,5460 + € 0,50 (39u-week)

- Kleine ADR € 9,7970 + € 0,25 (38u-week)

- Kleine ADR € 9,5460 + € 0,25 (39u-week)

Syndicale afvaardiging - instelling vanaf 20 werknemers

Tijdscrediet: optrekken drempel tot 5% arbeiders pc 140

2 Voor een eerste stap in de toenadering tussen het arbeiders- en bediendestatuut:

Tot nu toe weigerden de patroons hier stappen in te zetten.

Wij willen in deze onderhandelingen een vooruitgang boeken.

- Afschaffing carenzdag

- Bijkomende feestdag van de gemeenschappen

- Hospitalisatieverzekering

3 Met een gevolg op de uitgaven van het Sociaal Fonds:

Een gespreide verhoging van de patronale bijdragen om de huidige noden van het Sociaal Fonds en toekomstige uitgaven voor vorming en opleiding te dekken.

Syndicaal verlot: 5 dagen per mandaat per jaar

Brugpensioenen:

- Verlenging tot 30/06/2009

- Berekening volgens RSZ-lonen

Oprichting **pensioenfondsen** of Groepsverzekering

Opstarting **werkgroep functieclassificatie**

GOEDERENVERVOER & BEHANDELING

VERGOEDING BIJ VERLIES MEDISCHE SCHIFTING

Eenmalige uitkering in geval van ontslag wegens verlies medische schifting

Het verlies van de medische schifting kan voor een chauffeur erge gevolgen hebben. Want niet in alle bedrijven kan of wil de werkgever een gelijkwaardige alternatieve job voorstellen. Met als gevolg dat de betrokken chauffeur ontslagen wordt. En dan wordt het soms heel moeilijk om andere tewerkstelling te vinden.

Daarom wilde ABVV-BTB indertijd dat er iets gedaan werd om het inkomensverlies dat een chauffeur in dat geval lijdt enigszins te compenseren.

Uiteindelijk konden wij op 24 oktober 2006 een CAO afsluiten die dit regelt. Deze CAO geldt van 1 juni 2006 tot en met 31 december 2007. Deze CAO geldt voor het rijdend personeel van de subsectoren 140.04 (transport) en 140.09. (logistiek)

Om recht te hebben op deze eenmalige uitkering, schadevergoeding eigenlijk, moet de chauffeur voldoen aan een aantal voorwaarden.

Voorwaarden voor de toekenning van de eenmalige uitkering

- gedurende de laatste 15 jaar minstens 10 jaar als arbeider aangegeven zijn in de RSZ categorie 083
- deel uitmaken van het rijdend personeel
- ontslagen worden naar aanleiding van het definitief verlies van de geneeskundige schifting, en dus geen gelijkwaardig werk binnen het bedrijf aangeboden krijgen
- bij tewerkstelling in een andere functie in het bedrijf, maar binnen een periode van 5 jaar toch nog ontslagen worden.

Bedrag van de eenmalige uitkering

De uitkering zal ten hoogste € 5.000,- bruto bedragen voor wie voltijds werkt. Voor de deeltijdse chauffeurs zal een berekening pro rata worden gemaakt.

De hoogte van het bedrag is afhankelijk van het aantal jaren dat de chauffeur nog van zijn pensioen af is. Op basis daarvan gelden hieronderstaande bedragen voor de voltijdse chauffeurs:

Bedrag van de eenmalige uitkering	
tot en met 55 j.	€ 5.000,-
vanaf 56 jaar	€ 4.500,-
vanaf 57 jaar	€ 4.000,-
vanaf 58 jaar	€ 3.500,-
vanaf 59 jaar	€ 3.000,-
vanaf 60 jaar	€ 2.500,-
vanaf 61 jaar	€ 2.000,-
vanaf 62 jaar	€ 1.500,-
vanaf 63 jaar	€ 1.000,-
vanaf 64 jaar	€ 500,-
boven 65 jaar	geen uitkering

Deze bedragen worden beschouwd als een aanvullende uitkering op de werkloosheidsuitkering. Daarom zijn zij onderworpen aan sociale zekerheidsbijdragen in functie van het generatiepact en aan bedrijfsvoorheffing.

Wie betaalt

De werkgever betaalt de uitkering uit aan de chauffeur die er recht op heeft. Hij moet dit doen binnen de eerste maand na het ontslag ingevolge het verlies van de medische schifting.

De patronale RSZ-bijdrage is ten laste van de werkgever zelf, maar hij kan wel het bruto-basisbedrag recuperen via het Sociaal Fonds Goederenvervoer.

Indien de chauffeur minder dan één jaar in het bedrijf tewerkgesteld is, kan de werkgever ook de sociale zekerheidsbijdragen in functie van het generatiepact bij het fonds terugkrijgen.

GOEDERENVERVOER & BEHANDELING

PSYCHOLOGISCHE BEGELEIDING BIJ TRAUMATISCHE GEBEURTENISSEN

Agressie, (gewapende) overval, verkeersongeval, inbraak, gijzeling ... allemaal gebeurtenissen die kunnen leiden tot een psychotrauma. Stressreacties bijvoorbeeld kunnen dagen, weken, zelfs maanden voortduren en slachtoffers ernstig hinderen in hun functioneren.

Arbeiders uit de sector transport en logistiek die met dergelijke schokkende gebeurtenissen geconfronteerd werden, kunnen voor psychologische begeleiding bij de verwerking ervan nu beroep doen op de diensten van het IVP/POBOS. In opdracht van de sociale partners sloot het SFV met deze organisatie een samenwerkingsovereenkomst af die ingaat vanaf 4 juli 2006.

Hoe de begeleiding aanvragen?

De arbeider, zijn familie of zijn werkgever belt naar het gratis noodoproepnummer 0800/ 11.0.11 (24 uur op 24 bereikbaar) van het IVP/POBOS.

Het IVP/POBOS registreert de persoonsgegevens van de arbeider en datum en aard van het voorval. Daarna wordt het SFV gecontacteerd om te checken of het een arbeider uit onze sector betreft.

U kunt op de website www.elfnulelf.be meer informatie vinden over de aanmeldingsprocedure.

Hoe verloopt de begeleiding?

Na goedkeuring door het SFV stelt het IVP/POBOS een lokale psycholoog/psychotherapeut aan. Hij maakt met de aanvrager een afspraak voor een gesprek. Dit gesprek vindt binnen de 3 werkdagen na registratie van de hulpaanvraag plaats.

Standaard wordt één opvanggesprek voorzien. Als de psycholoog/psychotherapeut dit noodzakelijk acht, kunnen nog 2 bijkomende begeleidingsgesprekken volgen.

Wie is het IVP/POBOS?

Het IVP/POBOS profileert zich sinds 1993 als het toonaangevende adviescentrum voor welzijnzorg in organisaties. Voor de psychologische begeleiding doet het centrum beroep op een nationaal netwerk van een 85-tal ervaren psychologen en psychotherapeuten. De psychologische begeleiding wordt aangeboden in de 3 landstalen: Nederlands, Frans en Duits.

Informatie in je portefeuille

Binnenkort krijgt iedereen die een eindejaarspremie ontving in 2006 de fiscale fiche 281.10 toegestuurd. In dezelfde enveloppe vind je een brief over de psychologische begeleiding bij traumatische gebeurtenissen én een geplastificeerde kaart (type bankkaart). Op deze kaart vind je het 0800-nummer en gegevens in verband met de aanmeldingsprocedure.

VERHUIS

VERHUIS

NIEUWE LONEN

1 mei 2007 - 38u/week

2 % indexering op alle lonen vanaf 1 mei 2007

drager beginneling	9,3389 €
drager (+ 1 jaar)	9,4195 €
chauffeur	9,5988 €
liftbestuurder	9,5988 €
inpakker	9,5988 €
kistenmaker	9,5988 €
chauffeur rijbewijs C of CE met min. 2 jaar dienst in de sector	9,7013 €
ploegbaas	9,7013 €

VERHUIS

DE GEMEENSCHAPPELIJKE EISENBUNDEL 2007 - 2008 VOOR PC 140.05 - VERHUIS

Onze eisen voor het personeel in de verhuissector:

1 | ten laste van de werkgever

Verhoging van de ARAB-vergoeding tot € 1,06 (nu : € 1,02) met een jaarlijkse aanpassing op 1 april.

Verhoging van het uurloon: 2 x 1% :

- 1x op 01/07/2007

- 1x op 01/07/2008

Syndicale afvaardiging: invoering vanaf 20 werknemers waarbij de namen worden medegedeeld aan de Voorzitter van het Paritair Comité Vervoer omwille van de bescherming.

Chauffeurspremie : (per uur of per week of per maand) voor occasionele chauffeurs.

2 | voor een eerste stap de toenadering tussen de statuten

Tot nu toe zijn patroons niet happig om hier stappen in te zetten. Tijdens deze onderhandelingen willen wij vooruitgang boeken.

- Afschaffing carenzdag.

- Bijkomende feestdag van de gemeenschappen.

- Hospitalisatieverzekering

3 | met een gevolg op de uitgaven van het Sociaal Fonds

Verhoging anciënniteitspremie

Van 5 - 9 jaar : € 30 + € 5 = € 35.

Van 10 - 14 jaar : € 60 + € 10 = € 70.

Van 15 - 19 jaar : € 90 + € 15 = € 105.

Van 20 en meer : € 120 + € 20 = € 140.

Syndicale premie: invoering legitimatiekaart.

Bruggpensioen: verlenging tot 30/06/2009.

Syndicale vorming: 5 dagen/mandaat/jaar.

Oprichting pensioenfonds





BRANDSTOFFEN

DE GEMEENSCHAPPELIJKE EISENBUNDEL 2007 – 2008 VOOR PC 127 – HANDEL IN BRANDSTOFFEN

Onze eisen voor het personeel in de Handel in brandstoffen:

1 ten laste van de werkgever

Verhoging van de ARAB-vergoeding naar € 1,02.

Verhoging van uurloon 2 x 1%:

– 1% op 01/07/07.

– 1% op 01/07/08.

Anciënniteitstoeslag van € +0,10 in alle categorieën.

Syndicale afvaardiging: invoering vanaf 20 werknemers waarbij de namen worden medegedeeld aan de Voorzitter van het Paritair Comité Vervoer omwille van de bescherming.

2 voor een eerste stap de toenadering tussen de statuten

Tot nu toe zijn patroons niet happig om hier stappen in te zetten. Tijdens deze onderhandelingen willen wij vooruitgang boeken.

– Afschaffing carenzdag.

– Bijkomende feestdag van de gemeenschappen.

– Hospitalisatieverzekering

3 met een gevolg op de uitgaven van het Sociaal Fonds

Invoering premie verlies medische schifting

Terugbetaling vorming ADR:

– Cursuskosten ten laste van het Sociaal Fonds.

– Loonequivalent ten laste van de werkgever.

W E E T J E S

In 2005 liep het aantal stakingsdagen op tot 670.000, vier keer zoveel als in 2004.

Dit zijn het allerhoogste aantal stakingsdagen op een periode van 10 jaar, tussen 1995 en 2005. Deze piek heeft natuurlijk alles te maken met de algemene staking tegen het Generatiepact eind 2005. Het ABVV nam hierin het voortouw, en binnen het ABVV was de BTB één van de koplopers. Want binnen de industrie was het vervoer en de transportsector één van de woeligste sectoren. Met dank aan de inzet van onze ABVV-BTB militanten!

SOCIALE VERKIEZINGEN 2008

Maandag 14 mei ontmoette Wegwijs Eddy Van Lancker, Federaal Secretaris ABVV op onze federale vormingsdag voor militanten. Hij kwam daar een eerste tipje van de sluier van de federale ABVV campagne Sociale Verkiezingen oplichten. En wij hadden een gesprek.



Eddy Van Lancker | “De sociale verkiezingen is voor het ABVV altijd een belangrijk syndicaal moment. Een moment van evaluatie, feedback krijgen van de mensen op de vloer, een moment van hergroeperen ook, en intern onze krachten bundelen. Kortom ook, het moment waarop wij onze sterkte meten met die van de andere vakbonden. Het winnen van sociale verkiezingen is niet alleen belangrijk in onze bedrijven, maar heeft zijn effecten op onze vertegenwoordigingen op andere niveaus. Bijvoorbeeld in de Nationale Arbeidsraad, en ook bij de arbeidsrechters wordt ons aantal vertegenwoordigers bepaald door het resultaat van de sociale verkiezingen. Net op die plaatsen moeten wij als ABVV sterk genoeg staan om de rechten van zowel groepen als individuele werknemers te kunnen verdedigen.”

Een campagne

Eddy Van Lancker | “Ah, we zeggen eigenlijk al jaren, en helemaal terecht natuurlijk, dat de nieuwe campagne sociale verkiezingen start bij het afsluiten van de vorige, bij het tellen van de stemmen en de verdeling van de mandaten. Vanaf de eerste dag na de sociale verkiezingen moeten we sterk aanwezig zijn op de vloer. Onze mensen moeten zich weerbaar en deskundig opstellen tegenover de baas. Onze mensen moeten met open geest en hart hun werkmakkers tegemoet kunnen treden. Niet altijd een eenvoudige opdracht. Vanaf de eerste dag moeten zij nieuwe collega's aanspreken en motiveren. Dat is belangrijk, want op die manier bouw je een solide basis op.”

Blinde vlekken aanpakken

Eddy Van Lancker | “Daarom ook steken we in deze periode een tandje bij, en starten we met het blinde vlekken project. En blinde vlekken moet je in de meest brede zin van het woord opvatten. Ten eerste bedoelen we daarmee onze eigen persoonlijke blinde vlekken. We bieden dus een hoop tips en trucs aan om onze militanten te ondersteunen bij individuele gesprekken met collega's. En we doen dat evengoed op het inhoudelijk vlak als op de organisatorische problemen die zich kunnen stellen.

Ten tweede hebben we het natuurlijk ook over de blinde vlekken op het terrein. De bedrijven waar we niet of te weinig aanwezig zijn. Nieuwe bedrijven waar we onze mensen moeten aanspreken. We hebben een heel praktische oplijsting uitgewerkt die onze secretarissen, onze militanten moet ondersteunen bij het aanpakken van die blinde vlekken.”

Waar willen we uitkomen met het ABVV

Eddy Van Lancker | “Onze uiteindelijke doelstelling is natuurlijk de sociale verkiezingen winnen. Onder andere door onszelf inhoudelijk en organisatorisch zo sterk mogelijk te maken. Maar ook door onze mensen

het nodige materiaal te bezorgen. Materiaal waarmee ze zichzelf kunnen presenteren, waarmee ze hun eigen bereikbaarheid kunnen vergroten. Maar natuurlijk ook materiaal waarmee zij de prioriteiten waar het ABVV voor staat kunnen kenbaar maken. Uiteindelijk willen we uitkomen bij een sterk, een levend ABVV met sterk bewogen militanten. En dat sterk, levend ABVV moet ondersteund worden door de basis op de vloer. Dat is voor ons de beste manier om de belangen van arbeiders en bedienden te verdedigen op het bedrijf, in de sectoren, federaal en zelfs internationaal!”

Jean-Marie | “Mensen motiveren dat doe je vooral door een babbel van man tot man. Persoonlijke gesprekken, best zelfs onder vier ogen. Mensen laten voelen dat ze voor ons belangrijk zijn. Dat moeten we doen! Daar moeten we tijd en energie in steken!”

Dennis | “Als ABVV-delegee moet je eerst en vooral opkomen voor de zwaksten in je bedrijf. Je werkmakkers moeten weten dat ze je kunnen vertrouwen. En op termijn rendeert dat in je syndicale werking, en dus ook bij de sociale verkiezingen.”

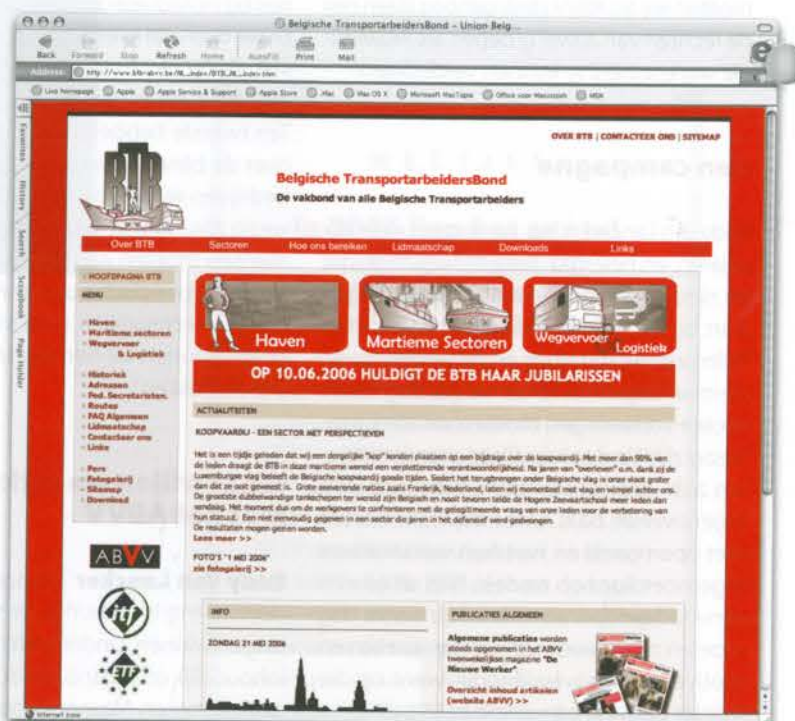
Jos | Het is niet alleen belangrijk om nieuwe kandidaten op de lijst te krijgen, maar ook om de stemmen van de twijfelaars binnen te krijgen.”

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 secretariaat



bezoek onze website www.btb-abvv.be



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK
SECRÉTARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT & LOGISTIQUE
Paardenmarkt 66 | Antwerpen - 2000 - Anvers | Tel.: 03/ 224.34.34 | Fax: 03/ 224.34.49
veronique.de.roeck@btb-abvv.be | Federaal Secretaris Frank Moreels | Secrétaire Fédéral



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 & 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 lievepattyn@yahoo.com ▶ **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: Bart Kesteloot 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: 13.00 – 18.00 | vrij: 13.00 – 15.30 | 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 ■ **1800 Vilvoorde** Mechelsestraat 6 | tel.: 02/ 253.94.44 | 02/ 511.87.68 | fax.: 02/ 253.44.41 | wo-vrij: 09.00 – 12.00 | En op afspraak ■ **3000 Leuven** Maria Theresiastraat 119 | tel.: 016/ 2.22.05 | 02/ 511.87.68 | fax.: 016/ 511.81.45 | donderdagnamiddag op afspraak | Propagandist: Sandra Langenus sandra.langenus@skynet.be ▶ **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 2 | 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. Pourquaetstraat 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 1^{er} mardi matin du mois ■ **7130 Binche** – Rue Gilles Binchois 16 | permanence le 3^{ème} jeudi du mois – 09.00 – 11.30 | Secrétaire: Philippe Dumortier fgtbtvd.phdumortier@skynet.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 ■ **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.phdumortier@skynet.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 | lu-ma-je-ve: 09.00 – 12.00 | ma-me-je: 13.30 – 17.00 ■ **7711 Dottignies** Rue Couturelle 18 | tél.: 056/ 48.46.70 | Propagandiste: Fabrice Delahaye fab.delahaye.ubot@skynet.be ▶ **PROVINCIES LIÈGE - NAMUR - LUXEMBOURG ■ 4000 Liège** – Place Saint-Paul 9 (7^e 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

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.

Frank Moreels redactie
Annie Craeye
Véronique De Roeck
Willy De Graeve vertaling
Annie Craeye foto's
Véronique De Roeck
Luc Monsaert
iStock
lucifer.be vormgeving