



**GEZOCHT:
M/V MET ENGAGEMENT**

ABVV-BTB AFGEVAARDIGDE WORDEN
WAAROM JIJ NIET?



ABVV BTB
Samen sterk



**GEZOCHT:
M/V MET ENGAGEMENT**

ABVV-BTB AFGEVAARDIGDE WORDEN
WAAROM JIJ NIET?



ABVV BTB
Samen sterk

"Laden en lossen moet snel
gebeuren, vervoer, overslag,
sorteren, stockeren, bewaren, terug
verpakken, etiketteren, ... alles in
een ijltempo. Just in time! Vaak met
kwelijke gevolgen. Zoals onveilige
werkomstandigheden, stress,
onderbezette werkposten, werkdruk,
...

Wil je daar zelf
iets aan doen?"

4 Mobiel
kantoor
BTB: een schot
in de roos

"Wat begon als
een gek idee werd
dus een succes"

8 Rondetafel
sp.a - BTB

"Een tweede
generatiepact moet
er zeker niet meer
komen, of het zal
zonder ons zijn."

14 Uw vakbond
is er ook
voor jongeren!

ABVV-jongeren in
BTB-wegwijs

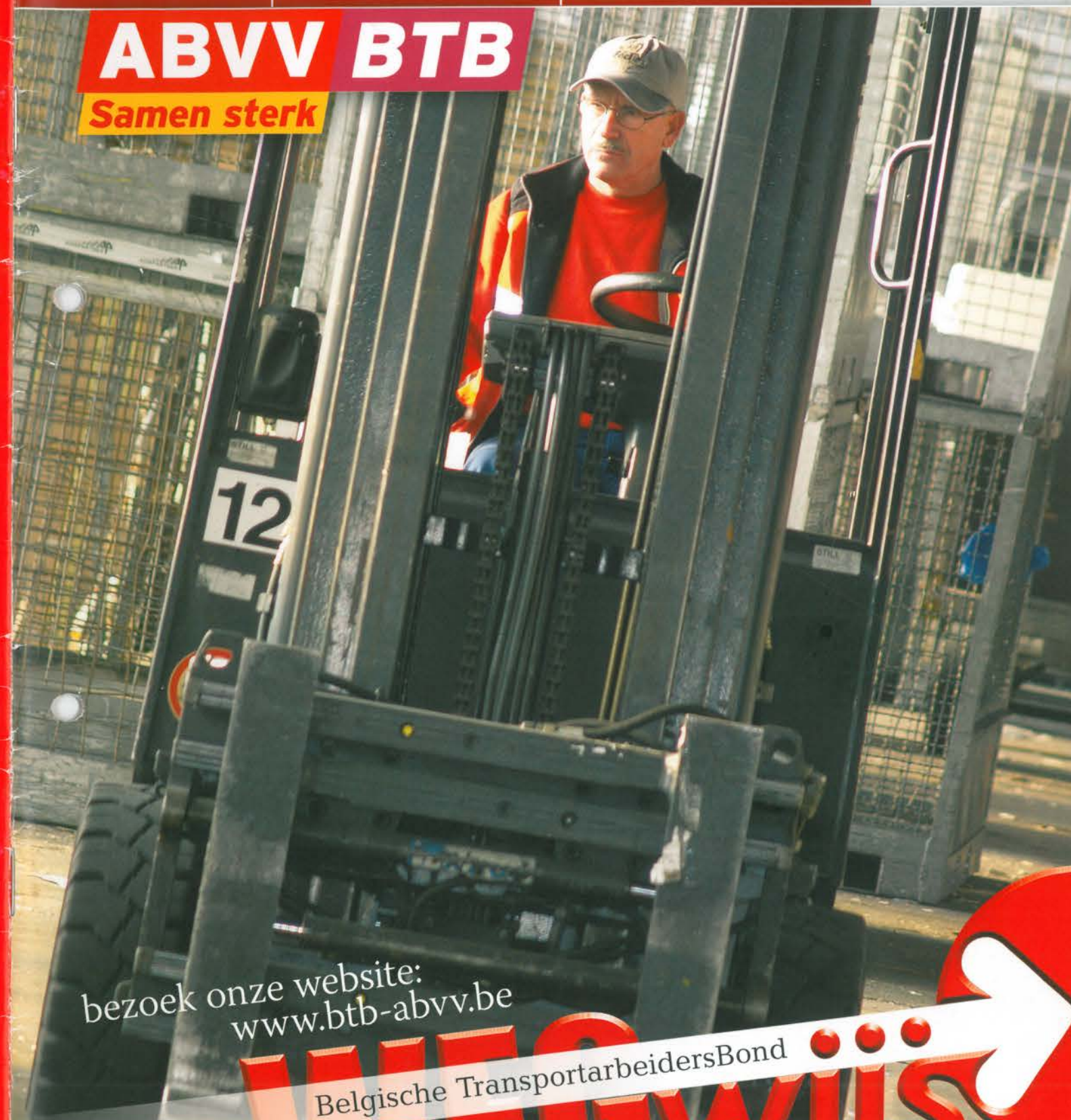
België-Belgique
P.B.
GENT X
8/854

afgitekantoor: Gent X - P70841

Driemaandelijks tijdschrift
okt - nov - dec 2007
verantwoordelijke uitgever:
Fed. Secret.: Frank Moreels
Paardenmarkt 66
2000 Antwerpen 1

ABVV BTB

Samen sterk



bezoek onze website:
www.btb-abvv.be

Belgische TransportarbeidersBond

WEGWIJS

RED DE SOLIDARITEIT !

4 Mobiel kantoor BTB een schot in de roos



8 Rondetafel sp.a - BTB



"Een tweede generatiepact moet er zeker niet meer komen, of het zal zonder ons zijn."

14 Uw vakbond is er ook voor jongeren!

ABVV-jongeren in BTB-wegwijs



gezocht

m/v met engagement



Wanneer dit nummer in druk gaat staan we reeds verscheidene maanden na de verkiezingen zonder dat we een regering hebben. Ons land wordt beschouwd als "lopende zaak". Bij het ter perse gaan weten we niet wat er uit de bus komt. Leterme gaf er de brui aan, bewees dat hij toch niet zo goed was als hij leek in het "goed bestuur", en toch krijgt hij her en der applaus. De man die met zijn ultieme voorstel onze sociale zekerheid "opsplitsbaar" verklaarde. BTB'ers, laat je geen oren aannaaien! Yves Leterme is gefaald in zijn opdracht door zijn kartel met rechts NVA.



Want één zaak is ons wel al duidelijk geworden: we krijgen met een "rechtse" politiek te maken. Waar het echt om gaat is dat rechts de sociale zekerheid wil opsplitsen, en tegelijk wil privatiseren. Vergis jullie niet, beste leden, we gaan naar minder solidariteit als we rooms-blauw ongehinderd laten handelen. We blijven dus de ABVV-campagne steunen voor meer solidariteit op het vlak van de sociale zekerheid, het arbeidsrecht, ... Na de geslaagde meeting van het ABVV op 16 november op de Heyzel waar méér dan 2500 deelnemers opdaagden, doen we dit ook met de betoging van 15 december.

Red de solidariteit, ook in de sector van het wegvervoer!

Meer en meer moeten we vaststellen dat de patroonsorganisatie UPTR de solidariteitsmechanismen in de sector wegvervoer in vraag stelt. Op 10 december 2007 nog verklaarde de vertegenwoordiger van UPTR niet gemandateerd te zijn om de permanente vorming op gesolidariseerde wijze te laten organiseren. Europa legt vijf vormingsdagen verplicht op voor het rijdend personeel. Daarnaast organiseren tal van ondernemingen permanente vorming die (nog) niet wordt opgelegd door Europa. Twee van de drie patroonsfederaties en beide vakbonden betrokken in de discussie willen deze permanente vorming op solidaire basis organiseren: dit wil zeggen dat elke werkgever een bepaalde som stort

aan het sociaal fonds, elke werkgever kan vanuit dit fonds dan putten om vorming voor het personeel te betalen. De voordelen voor een dergelijk systeem zijn duidelijk: door de controle via een sociaal fonds zal de kwaliteit van de vorming beter zijn; alle werkgevers zullen mee stappen, want ze betalen sowieso; er ontstaat geen tweespalt tussen werkgevers die veel en goeie vorming organiseren, en werkgevers die weinig, geen en/of slechte vorming organiseren; iedereen betaalt en krijgt evenveel, dus geen oneigenlijke concurrentie op de personeelsvorming. Wat blijkt: UPTR wenst dat dit op bedrijfsniveau georganiseerd wordt, zonder tussenkomst van het Sociaal Fonds of andere sectorale organisatie. Met alle mogelijke kwalijke gevolgen van dien (zie hoger voor de risico's). Het is niet de eerste keer dat UPTR dergelijk standpunten poneert. Eerder al pleitte de organisatie voor desolidarisering van het Brugpensioen, of eindejaarspremie. BTB klaagt deze houding van UPTR aan, en pleit voor een aanpak die de belangen van de sector beter tegemoet komt.

In dit nummer ...

Lezen jullie onze brief aan de Minister van Buitenlandse Zaken K. De Gucht in verband met de veroordeling van Osanloo Mansour in Iran. We hebben eerder al opgeroepen om deze man vrij te schrijven en herhalen die oproep. Osanloo werd tot 5 jaar cel veroordeeld wegens ... syndicale activiteiten. Fundamentalistische godsdiensten zijn duidelijk de vijanden van de democratische vrije vakbonden. Caroline Gennez is de nieuwe Voorzitter van de sp.a. Said El Khadraoui is Euro-Parlements lid van dezelfde partij en lid van de Commissie Transport. In dit nummer een verslag van een rondetafel met hen beiden.

Voor Caroline een gelegenheid om haar verbondenheid met het ABVV te onderlijnen, voor Said een moment om het werk van sp.a en PS in het Euro-Parlement op dossiers die ons interesseren in de verf te zetten. Een moment ook om samenwerkingsafspraken te maken. Said engageerde zich om een aantal BTB-dossiers politieke relais te geven in het Euro-Parlement: veilige en comfortabele parkings, de richtlijnen van de rij- en rusttijden en over de arbeidstijd, ... Uiteraard geven we verslag van de BTB Roadshow. We gaan als vakbond "de baan op" om de chauffeurs op hun werkplek aan te spreken. Een fantastische ervaring voor onze propagandisten en schitterende reacties van de betrokkenen. De chauffeurs zijn blij ons te zien en overstelpen ons met vragen. Op zo'n momenten, ... is het fijn om vakbond te zijn! Verslag ook van het studieweekend van de vakgroep Wegvervoer & Logistiek. Dit studieweekend gaf het startschot van de BTB-campagne voor de sociale verkiezingen. Enthousiaste deelnemers die flink wat "leerstof" achter de kiezen kregen over de Sociale Verkiezingen, communicatie en campagne voeren, ... Ook Rudy De Leeuw, de ABVV-Voorzitter kwam zijn visie geven op de actuele politieke en syndicale situatie. Het afsluitend debat met vertegenwoordigers van de overheid én de patronale federaties was bij tijd en wijle pittig, maar leverde ook enkele duidelijke uitspraken op. En opnieuw vind je een middenkatern over de Sociale Verkiezingen, met een affiche voor de logistieke sector en de afhandeling op de luchthavens. Voor zij die het nog niet zouden weten: de BTB is in verhoogde staat van paraatheid in de aanloop van deze verkiezingscampagne. Iedere militant, elke Secretaris, al het personeel, ... wij zijn gemobiliseerd. Want als er 1 zaak duidelijk is: we zullen ze winnen, deze verkiezingen!

Frank Moreels,
Federaal Secretaris
BTB Wegvervoer & Logistiek.

MOBIEEL KANTOOR BTB

EEN SCHOT IN DE ROOS

Einde dit jaar zal het mobiel kantoor 22 keer uitgereden zijn. We hebben tegen dan honderden bezoekers ontvangen. Tientallen nieuwe leden kwamen zich inschrijven. En tientallen leden kwamen zich melden als potentieel kandidaat voor de sociale verkiezingen. Diverse tachoschijven werden ingelezen. Verschillende loonberekeningen werden gemaakt. Kleine en grote problemen waar de bezoekers mee zaten werden aangepakt en opgelost. Een mooi resultaat waar de voltallige BTB-ploeg trots op kan en moet zijn.

Wat begon als een gek idee werd dus een succes. Als de chauffeur niet altijd de weg vindt naar zijn of haar vakbond, dan zal de vakbond de chauffeur opzoeken. Dat was het uitgangsidee. Enkele maanden later, kijkt Frank Moreels als tevrede federaal secretaris terug op de eerste ervaringen met het mobiel katoor: "sommige medewerkers reageerden aanvankelijk wat aarzelend. Wat moeten we in godsnaam in een dergelijk mobiel kantoor gaan doen, dachten ze. Maar na één of twee keer mee uitrijden met de bus neemt het enthousiasme de bovenhand. Want de reacties die we 'on the road' krijgen zijn ronduit positief. Eerst en vooral zijn er onze eigen leden die blij zijn ons op het terrein tegen te komen. Ze springen vlot binnen voor een babbel bij een koffie. Maar ook niet-leden reageren enthousiast. Voor velen is het de eerste kennismaking met de vakbond. Als ze vaststellen wat de BTB allemaal te bieden heeft eindigt de babbel in veel gevallen ook in een aansluiting."

De BTB-ploeg leerde ook veel onderweg. De verhalen van de chauffeurs over werkdruk, onveiligheid, zwartwerk, stress, ... zijn legio. En bepaalde werkgevers weten ook reeds dat ons mobiel kantoor onderweg is. Door de klachten die we oppikken, én aanpakken.

Ook de buitenlandse chauffeurs wippen binnen. En hoewel de communicatie soms

"Onze leden kunnen het wel smaken dat we ze op hun werkplek komen opzoeken, en de niet-leden... velen schrijven zich in"

moeilijk loopt (niet al onze medewerkers en militanten spreken immers vlot Servisch of Lets), meestal begrijpen we elkaar, met gebaren als het moet. Zo kleurt het mobiel kantoor ook de wegen van de buitenlandse chauffeurs rood, en als het even kan helpen we deze collega's de weg te vinden naar hun vakbond, via onze Europese contacten.

Carine Dierckx, bestendig afgevaardigde Antwerpen over de BTB-roadshow aan de logistiek bedrijven: "Vrijdag 30 november – in de vroege ochtendspits – zetten we onze rode BTB-bus strategisch op de carpoolparking knooppunt A12 in Puurs. In en rond Puurs hebben we de grotere logistieke bedrijven: DSV, DSV Road DSL, Caterpillar, DHL Bornem & Tisselt, Schenker, Fiege, Office Depot, ... Vandaag waren zij het doelwit van ons 'interventieteam BTB Antwerpen/Waasland – Mechelen/Kempen. Wij vereerden alle bedrijven met een bezoekje. We verdeelden er flyers. We hadden een babbel met personeelsleden en de delegees. We profiteerden van de gelegenheid om de vrachtwagenchauffeurs, die aan het laden of lossen waren, aan te spreken. Telkens we met ons rode minibusje op een bedrijfsparking aankwamen

"Wat begon als een gek idee werd dus een succes"

hadden we veel bekijks. "Ja, de vakbond, de rode....

En ondertussen op de BTB-roadshow... kwamen leden, kandidaten sociale verkiezingen en afgevaardigden langs, om een babbeltje te slaan, om informatie uit te wisselen, ... We bereikten vandaag zeker een 500-tal mensen met onze informatie over sociale verkiezingen en onze folder over de lonen in de sector. Enne graag een bedankt aan Dennis en Gilbert."

Sandra Langenus, Secretaris van BTB in Brussel getuigt na een dag permanentie in het mobiel kantoor op Brucargo: "verschillende mensen op bezoek gehad die afgevaardigde willen worden bij de komende sociale verkiezingen, en wat nieuwe leden aangesloten. De man die speciaal langskwam om zijn bruggensioen te berekenen kwam op onze advertentie in "De Nieuwe Werker" af. En wat te

denken van de chauffeur van 53 jaar, ABVV-lid sinds zijn 14 jaar, en achter het stuur van een vrachtwagen sinds zijn achttiende. Hij zwaaide trots met ons ledenblad "Wegwijs" en klaagde hard over de niet-flexibele toepassing van de boetes... Onze leden kunnen het wel smaken dat we ze op hun werkplek komen opzoeken, en de niet-leden... velen schrijven zich in."

Uiteraard blijven we ook in 2008 België onveilig maken met ons mobiel kantoor. Je vindt de standplaats en uren in De Nieuwe Werker, en op de blog van onze roadshow: www.btb-abvv.be

"Telkens we met ons rode minibusje op een bedrijfsparking aankwamen hadden we veel bekijks. Ja, de vakbond, de rode..."



BTB-MEDEWERKERS OP STUDIEWEEKEND

16 EN 17 NOVEMBER 2007

Vrijdagmorgen vroeg druppelden de BTB medewerkers uit alle hoeken van het land binnen. Op het programma de voorbereiding van de sociale verkiezingen. Boeiende en deskundige sprekers maakten ons wegwijs in reglementering, maar vooral ook in de tips en tricks van het communicatiespel. Op het eind van de dag vervoegde Rudy De Leeuw, voorzitter ABVV ons. Hij bracht verslag uit van de militantenconcentratie op de Heyzel. 2500 militanten kwamen daar 's morgens samen om een pleidooi te houden voor meer solidariteit.

Rudy De Leeuw | "de steeds stijgende prijzen van brandstof en basisproducten stellen echt een probleem. De mensen, zowel degenen die werken als degenen die leven van een vervangingsinkomen, zien deze levensduurte niet weerspiegeld zien in hun inkomen".

Het ABVV eist dan ook dat de lonen en de vervangingsinkomens verbeteren. Op zaterdagmorgen gingen onze mensen in debat met enkele vertegenwoordigers van de werkgeversfederaties en de federale overheidsdienst mobiliteit. Enkele opmerkelijke uitspraken willen we jullie zeker niet onthouden.

Dhr. Philippe Degraef, FEBETRA | "het is niet meer dan logisch dat bewaakte betalende parkings ten laste genomen worden door de werkgever".

Dhr. Yves Mannaerts, FBAA | maakte duidelijk dat een regionalisering van de wegcode voor hem uit den boze is: "integendeel, ook op Europees niveau dringt een uniforme wegcode zich op".

Dhr. Jean-Paul Gailly, FOD Mobiliteit | geconfronteerd met de overtredingen die bepaalde chauffeurs uit Oost-Europa plegen, bv. tegen de rij- en rusttijden: "de werkdruk waaronder chauffeurs moeten werken zijn dikwijls de oorzaak van de begane verkeersovertredingen. Hierdoor worden uiteraard verkeersonveilige situaties uitgelokt". Hij vond hier een belangrijke opdracht voor de vakbonden weggelegd.



"het is niet meer dan logisch dat bewaakte betalende parkings ten laste genomen worden door de werkgever"



TRUCKERS ZIJN HET BEU OM DE KOP VAN JUT TE ZIJN!

WEGWIJS

Naar aanleiding van het dossier "files" in het Nieuwsblad werden truckers opnieuw geduid als de oorzaak van het fileleed op de Belgische wegen. Uit een enquête uitgevoerd in opdracht van dezelfde krant blijkt dat een deel van het grote publiek daar ook aan koppelt dat vrachtwagens uit de spits geweerd moeten worden, of minstens niet langer zouden mogen inhalen tijdens de spits. Opnieuw wordt de stijging van het vrachtwagenverkeer als dé oorzaak van de files aangegeven.

De BTB, de truckersbond van het ABVV, nodigt alle betrokkenen op om kortzichtig denken en slogantaal in deze te vermijden.

Truckers zijn immers, net als de andere weggebruiker, zelf slachtoffer van de files op de Belgische wegen. Zij ondergaan de stress van het filerijden wetende dat er voor een bepaald uur gelost of geladen moet worden. Zij staan onder toenemende druk van hun werkgevers om sneller te gaan, om rusttijden over te slaan en dus om overtredingen te begaan.

De stijging van het vrachtvervoer is immers een gevolg van economische wetmatigheden, waar de trucker zelf "lijdend voorwerp" van is. Steeds meer gebeurt productie "just-in-time"; het aanleggen van stocks wordt vermeden; bedrijven plooiën terug op de core business en stoten productie af naar onderaannemers ... Dat alles doet het vrachtvervoer gestaag toenemen.

Wat zou de consument denken als hij vaststelt dat de levering bij Carrefour, Delhaize of Lidl niet gebeurde 's morgens in alle vroegte?

Wat zou de werkgever (en werknemer) bij Volvo of GM doen als hij vaststelt dat de band niet regelmatig bevoorraad wordt met onderdelen die aangeleverd worden door onderaannemers?

En laat ons wel wezen: de helft van de Vlamingen rijden met de wagen naar het werk. Carpooling blijft een uitzondering (kijk maar eens rond als je in de file staat hoeveel wagens er méér dan één inzittenden hebben).

Daarom pleit de BTB voor een genuanceerde aanpak:

- veilige en comfortabele parkings voor de truckers, langs veilige en goed onderhouden autowegen (vaak zijn een slecht wegdek, spoorvorming, en onveilige situaties immers oorzaak van ongevallen en fileleed);
- een globaal mobiliteitsplan waarin alle vervoersmodi betrokken worden om hun bijdrage te leveren aan het mobiliteitsprobleem;
- zo kan binnenvaart en spoorvervoer ongetwijfeld de groei van het vrachtvervoer mee helpen milderen;
- zo kan beter, efficiënt en goedkoop of gratis openbaar vervoer, én carpooling ongetwijfeld een bijdrage leveren aan het verzachten van de ochtend- en avondspits... Uit een enquête van het Vlaams ABVV blijkt dat 59 % van de werknemers verplicht is de auto te gebruiken voor het woon- werkverkeer.
- grondig onderzoek van "emo"-voorstellen alvorens ze als nuttig te verklaren bij het oplossen van files (bv. inhaalverbod, verbod op rijden in de spits, ecocombi's, ...)
- stoppen met het culpabiliseren van de trucker!

*federale secretaris
wegvervoer besloot:
na de motivatie
van deze ploeg te
hebben vastgesteld
kan ik niet anders
dan besluiten: "we
gaan ze winnen
deze sociale
verkiezingen!"*

RONDETAfel SP.A – BTB

SAÏD EL KHADRAOUI – CAROLINE GENNEZ – FRANK MOREELS

Brussel, het bureau van de kersverse sp.a voorzitter Caroline Genez. Middenin de mislukte informatiepoging van Yves Leterme heeft Wegwijs een afspraak. Het is bijna 17u, en het wordt al donker. Frank Moreels - federaal secretaris BTB Wegvervoer & Logistiek, Saïd El Khadraoui – Europarlementslid sp.a en Caroline Genez, voorzitter sp.a; samen rond de tafel voor een diepgaande babbel over Europa en transport, België en transport, vakbond en politiek, en ... op dit ogenblik niet te ontwijken ... België en de politiek.

Rij- en rusttijden, zijn we er gelukkig mee?

Saïd El Khadraoui | We moeten blijven verdedigen dat er Europese rij- en rusttijden zijn. Dat is een goed principe omdat je anders dreigt met een soort concurrentie op loon- en arbeidsvoorwaarden geconfronteerd te worden: om te langst werken, om te slechtste loon- en arbeidsvoorwaarden. Maar het moet tegelijkertijd ook werkbaar zijn en blijven voor de mensen. Een van de kritieken op de huidige regeling is dat het ingewikkeld in mekaar zit, en dat de regeling

niet goed afgestemd is op de dagdagelijkse realiteit van de mensen. Ik bedoel daarmee: als blijkt dat je moet stoppen, en er is geen enkele parking in de buurt dan heb je wel een praktisch probleem om te voldoen aan uw rij- en rusttijden. En ik kan me inbeelden dat er zo nog wel wat dingen zijn...

Frank Moreels | Vroeger was het de Far West. Alles kon en alles mocht. Onze mensen die reden en reden maar, want als je rijdt

verdien je geld, en daar doen ze het per slot van rekening voor.

Op een bepaald moment gaat men dan gaan reglementeren. Vooral ook om de mensen te beschermen, soms tegen zichzelf, maar ook tegen de werkgevers die hen onder druk zetten, voor de verkeersveiligheid enz. Want je rijdt met een enorm gevaarte rond en dat moet in elk geval geregeld worden.

Saïd El Khadraoui | De controles gebeu-

ren nu ook beter, dankzij de invoering van de digitale tachograaf. De analoge tachograaf voordien kon al een keer gemanipuleerd worden. We gaan dus vooruit. We hebben bovendien streefcijfers bepaald voor die controles.

Want dat is natuurlijk ook belangrijk. Je moet vermijden dat alleen de goeie leerlingen zich aan de spelregels houden, en de rest niet. Europa heeft terecht gezegd dat elke lidstaat een bepaald aantal controles verplicht moet doen. En dat is een goede zaak.

Frank Moreels | Eigenlijk vinden wij niet dat er zoveel moet veranderen.

Maar wij willen graag dat er een stuk soepelheid wordt ingebouwd. Er moet dan voor gezorgd worden dat er geen oneigenlijke neveneffecten ontstaan. Maar wij vinden dat er toch wel een soort buffer zou kunnen worden ingebouwd voor iemand die op een kwartier van z'n huis staat, en zo dezelfde dag nog kan thuis geraken.

Frank Moreels | Ze zijn daar uitermate streng in. Ik geef een volkomen absurd voorbeeld: een chauffeur ziet dat z'n rijtijd opgeraakt, hij stopt en parkeert ergens op een parking, niet helemaal reglementair, zo'n beetje op de zijkant, en dus in overtreding, want het staat er al vol. Als er dan federale politie passeert en hem verplicht om zich te verzetten, dan gaat die mens niet discussiëren over zijn kaart, hij gaat dat doen. Maar 2 dagen verder wordt hij aangehouden door diezelfde federale politie die controles uitvoert op de naleving van de rij- en rusttijden. Zij bekijken zijn kaart en zeggen dan "Héla maat, eergisteren... ge zijt wel gestopt maar ge zijt onmiddellijk weer beginnen rijden." En de man is in overtreding. Die kaart registreert vanaf het moment dat je begint te rijden. Voor dit soort dingen moeten we een oplossing zoeken.

Saïd El Khadraoui | Je kunt een soepeler interpretatie vragen van de toepassing van de regelgeving.

Saïd – "Een van de kritieken op de huidige regeling is dat het ingewikkeld in mekaar zit, en dat de regeling niet goed afgestemd is op de dagdagelijkse realiteit van de mensen. Ik bedoel daarmee: als blijkt dat je moet stoppen, en er is geen enkele parking in de buurt dan heb je wel een praktisch probleem om te voldoen aan uw rij- en rusttijden."



WW | Of in elk geval een éénvormige interpretatie. Ook daar klagen chauffeurs over, de interpretaties over de toepassing van de rij- en rusttijdenreglementering is binnen Europa zelf nogal verschillend van land tot land bij de politie en het gerecht.

Saïd El Khadraoui | Je hebt de Verordening rij- en rusttijden en je hebt de richtlijn op de controles, dat zijn twee verschillende dingen. De richtlijn op controles legt doelstellingen op die moeten gehaald worden tegen 2010. Dat gaat heel concreet over percentages controles die moeten worden uitgevoerd.

Het is nu wel zo dat er niet gezegd wordt hoe die controles moeten gebeuren. Het is een kwantitatieve richtlijn, geen kwalitatieve, de aantallen moeten gehaald worden. Het is geen slecht idee om eens aan de commissie te vragen om de resultaten van die controles te onderzoeken. Zeker als jullie zeggen dat controles in bijvoorbeeld Frankrijk eenzijdig op buitenlandse chauffeurs gebeuren. Dan moet er gekeken worden of het niet nodig is om duidelijker objectieven aan te geven.

Maar ... het is natuurlijk de bevoegdheid van de lidstaten om langs de weg te controleren ...

Frank Moreels | Je zou kunnen vastleggen dat éézijdige controles niet kunnen, misschien zelfs vastleggen dat hetzelfde percentage buitenlanders als landgenoten moet gecontroleerd worden.

Caroline Gennez | Samenvattend kunnen we dus zeggen dat we de richtlijn toch heel goed vinden, maar dat we een flexibeler toepassing vragen, zeker op momenten dat beperkingen absurd zijn. En we vragen een uniforme controle in de gehele Europese Unie. We kunnen op basis van een oplijsting van het verschil in toepassing van controles tussen de lidstaten actie ondernemen. Het feit dat Frankrijk enkel buitenlandse chauffeurs controleert is een goed voorbeeld om te pleiten voor die uniforme controle. Ik kan me voorstellen dat er zo nog wel voorbeelden te vinden zijn.

Strengere regels voor varkens dan voor mensen?

Saïd El Khadraoui | In de sector van de buschauffeurs zijn er al meer problemen met de rij- en rusttijden. Men signaleert mij dat dit heel moeilijk te organiseren is als je in het buitenland zit.

Saïd – "Een goede dienstverlening hangt samen met de bereidheid om die mensen daarvoor te betalen, een stuk werkzekerheid te bieden."

Frank Moreels | Het probleem van de mensen uit de carsector beperkt zich echt tot die mensen die toerisme doen – Europese rondritten bijvoorbeeld. De richtlijn is zo opgesteld dat een chauffeur na 6 dagen rijden in het buitenland een dag rust moet nemen. Natuurlijk als die reis 10 of 12

dagen duurt dan vraagt die chauffeur "Alstublieft, laat mij 10 dagen rijden, en geef mij die dag rust nadien, als ik thuis ben." Dat is een punt waar onze chauffeurs wel op spelen, ook die werkgevers hoor.

Caroline Gennez | Natuurlijk, anders moet die 2 chauffeurs meesturen, ...

Frank Moreels | Of ter plaatse een chauffeur huren. Maar dat geeft die plaatselijke maatschappijen wel ongelooflijk veel macht natuurlijk, op die manier kunnen zij vrij de prijs bepalen, en vragen zij bijvoorbeeld € 750,- voor een ritje van een half uur. Hij weet dat ze dat toch moeten aanpakken. En daar hebben ze wel een punt, uiteindelijk rijdt die Belgische chauffeur maar één lange rit, en de volgende dagen zijn het telkens korte ritjes van ongeveer een half uurtje.

Die probleem kan je oplossen door je goed te organiseren, en inderdaad daar waar het niet kan – in de voorbeelden die sommigen geven – zijn we bereid om mee te pleiten voor een versoepeling. Maar niet voor niets natuurlijk, wij willen van de werkgever dan ook het akkoord dat die volle dag rust op het eind van die rit zal genomen worden. Die

werkgevers piepen daar niet over natuurlijk. Ze willen alleen opnieuw de mogelijkheid om 12 dagen naeen te rijden zoals vroeger. Ze zullen dan wel zien wat er met die dag, die er van tussen valt, moet gebeuren.

Caroline Gennez | Opsparen van die dagen heeft natuurlijk geen zin, die richtlijn heeft wel een doelstelling, niet vermoeden, ...

Frank Moreels | Onze gewestelijk secretaris in Limburg, Eddy Graller, heeft er een mooie boutade op. Hij zegt: "iemand die met varkens gaat rondrijden zou zich aan strengere richtlijnen moeten houden dan iemand die met mensen rondrijdt, en dat is ook niet logisch natuurlijk".

Een Europese wet met minimumnormen voor parkings

Frank Moreels | Met ons zwartboek parkings richten we ons naar verschillende overheden. In het zwartboek wordt een klare analyse gemaakt van wat er allemaal te wensen overlaat op dat terrein. Het is duidelijk dat de Vlaamse, Brusselse en Waalse overheden, de wegbeheerders, goed geplaatsd zijn om maatregelen te nemen voor wat ons land betreft. Helaas bewijzen we daarmee slechts aan 20% Belgen een dienst. Onze telling geeft aan dat ongeveer 80% van de chauffeurs die op de parkings staan buitenlanders zijn. Daaruit trekken wij de conclusie dat er naast een aanpak op het regionale niveau, op het Europese niveau een minimum-

norm moet worden vastgelegd. Ik weet dat de bevoegde Europese Commissaris Barrot daar positief tegenover staat. Dat vertelde hij in elk geval toen we met de Europese transportarbeidersvakbond bij hem langs zijn geweest. De concessiehouder van zo'n parking zou bijvoorbeeld de verplichting moeten krijgen om een minimum aantal sanitaire installaties te

voorzien vóór hij de uitbatingvergunning krijgt. En dan kan dit voorbeeld niet meer: een parking met 300 parkeerplaatsen voor vrachtwagens, en maar 1 douche. En die is dan nog in de mannentoiletten. Een vrouwelijke chauffeur kan zich daar gaan douchen.

Dat is absoluut ondermaats. En dit is uit het leven gegrepen, hé.

Caroline Gennez | Hier in Vlaanderen?

Frank Moreels | Ja, zeker hier in Vlaanderen, zonder twijfel!

Saïd El Khadraoui | Het is al een klein stapje in de goeie richting dat vanuit de Europese Commissie geld wordt vrijgemaakt voor proefprojecten. Er zijn een 5-tal parkings uitgekozen, die men in de volgende maanden gaat uitbouwen tot modelparkings. Dat zou de eerste fase kunnen zijn van een project om met een zekere systematiek langs de grote trans-Europese wegen parkings uit te bouwen. Dit project wordt gefinancierd in de vorm van een PPS-formule, dat wil zeggen een publiek private samenwerking. Er gaat dus niet alleen geld van de Europese commissie in gestopt worden, ook de wegrestartanten en eventuele anderen zullen daarin centen moeten investeren.

Bovendien wil Barrot komen tot kwaliteitscriteria waarin duidelijk wordt omschreven wat een goede parking is. Het idee is om zo'n 50-tal parkings in Europa uit te rusten. En binnen die 5 proefprojecten waar nu al geld is voor voorzien, is er ook één in België bij.

Caroline Gennez | Ook in het Vlaams gewest kunnen er toch verplichtingen opgelegd worden aan elke concessiehouder, er kunnen toch richtlijnen, minimumnormen worden bepaald via de lastenboeken!

Frank Moreels | Wij denken dat het ook goed zou zijn dat er ook op het niveau van de lidstaten iets gebeurt zoals Caroline zegt. Voor er iets in concessie wordt geheven worden er voorwaarden aan gekoppeld, in de zin van verplichtende minimumnormen waaraan men moet voldoen om te kunnen meespelen. Dat kan perfect opgevangen worden in een lastenboek. Dat is gewestelijk, daar kunnen we op Belgisch niveau iets aan doen.

Saïd El Khadraoui | Ik stel zeker en vast de vraag aan Barrot om op relatief korte termijn met een richtlijn te komen. Ik vind het goed dat hij die proefprojecten opstart, maar als je echt iets fundamenteel wil aanpakken, dan moet je het in een soort wet gieten. Ik ga wat druk proberen uit te oefenen.



Saïd – "Je moet vermijden dat alleen de goeie leerlingen zich aan de spelregels houden, en de rest niet."



Loontrekkenden en zelfstandigen – gelijk voor de wet?

Frank Moreels | Ik wil nog eventjes terugkomen op de gelijke behandeling van zelfstandigen en loontrekkenden. De zelfstandigen moet zich aan de Europese Verordening op de rij- en rusttijden houden, maar zijn niet onderworpen aan de Europese richtlijn op de arbeidstijd. Een loontrekkende moet zich aan beide houden. Dat wil zeggen een loontrekkende mag 48u per week werken/rijden volgens de richtlijn op de arbeidstijd. Een zelfstandige moet zich alleen houden aan de rij- en rusttijden en mag dus verschrikkelijk veel meer uren rijden, tot 56u/week. Tegen de loontrekkende gaan we uitleggen dat die beperking op de rijtijd nodig is in functie van de veiligheid. Een argument dat dan blijkbaar niet meer opgaat voor zelfstandigen?

Saïd El Khadraoui | Een bijkomend gevaar is dat werkgevers meer en meer gaan werken met schijnzelfstandigen. Dit beseft men nu ook op het Europese niveau. Men wil die lat gelijk trekken. Dat is in elk geval zo getoetst in een soort evaluatie van de commissie. Natuurlijk moet dat nu nog gevolgd worden door een richtlijn, waarbij duidelijk vastgelegd wordt dat een zelfstandige in de sector maar zoveel uren mag rijden. Zó dat de lat voor iedereen gelijk is.

Frank Moreels | Als dat in een richtlijn geraakt, is dat echt wel een stap vooruit.

Saïd El Khadraoui | Voorlopig wil de Commissie nog niets wijzigen aan de richtlijn zelf, ze wil eerst een diepere analyse maken om op termijn met een nieuw voorstel komen. En belangrijk, ze wil ook overleggen met de sociale partners, om dat dossier voor te bereiden. Het is een eerste stap dat men het probleem ziet. Ik zal Barrot de vraag stellen naar concrete oplossingen en termijnen. Als zijn antwoord niet bevredigend is moeten we samen eens bekijken of we geen gezamenlijke actie kunnen ondernemen die het probleem opnieuw onder de aandacht brengt.

Frank Moreels | We moeten ook de hand in eigen boezem steken. ETF is een lobby-machine die bij Saïd gaat klagen. Maar misschien moeten onze collega's uit de andere landen ook wel eens de handen uit de mouwen steken en hun Europarlementairen aanpakken. Dan is het niet alleen een Belg die reageert, maar ook de Franse, Duitse, Nederlandse, Poolse, ... collega's Europarlementairen.

Afhandeling in de luchthavens – liberalisering à la carte?

Saïd El Khadraoui | De Europese commissie maakte onlangs een evaluatie. Echt bruikbaar kun je die niet noemen. De gebruikte cijfers dateren van 2002, een aantal Oost-Europese landen zijn er bijvoorbeeld zelfs niet in opgenomen. Op basis daarvan wilden de commissieleden niet concluderen dat er een nieuwe liberalisering moest komen. Ons standpunt? Wij willen een nieuwe grondige evaluatie waarin niet alleen gekeken worden naar de economische effecten, en dan vooral de goedkopere tarieven voor de luchtvaartmaatschappijen, maar waarin ook de sociale consequenties in aanmerking worden genomen. Wij stellen twee soorten problemen vast, ten eerste de lonen gaan naar beneden omwille van de concurrentie, men wil de goedkoopste zijn. Ten tweede stelt zich een probleem van werkzekerheid. De richtlijn bepaalt dat een afhandelingsbedrijf om de 7 jaar aan een tender mag meedoen. Dat betekent in de praktijk dat een bedrijf niet zeker is dat het de bagageafhandeling en andere dienstverlening kan blijven uitoefenen. Indien een ander bedrijf het contract overneemt, hebben de werknemers geen enkele garantie dat zij mee overgenomen worden. Binnen de Europese wetgeving is hierover niets vastge-

Frank- "Maar niet voor niets natuurlijk, wij willen van de werkgever dan ook het akkoord dat die volle dag rust op het eind van die rit zal genomen worden. Die werkgevers piepen daar niet over natuurlijk."

legd. In sommige landen kan de nationale wetgeving hier soelaas bieden. In Spanje is er een pool opgericht, en dat kan dienen als 'good practice'. Ik heb bij de Commissie aangedrongen om dit soort problemen grondig te bestuderen, vooraleer zij de evaluatie opnieuw aanpakt. Maar het goede nieuws is dat er in het Europees Parlement wel een consensus bestaat om de verplichte overname van werknemers te regelen. En dit aan dezelfde loon- en arbeidsvoorwaarden zoals bij de vorige werkgever. In bepaalde sectoren bestaat dat al, niet in de transport helaas. In elk geval ben ik niet bereid om een nieuw liberaliseringsvoorstel goed te keuren als het sociale luik ontbreekt. Er moeten sociale minimumnormen opgelegd worden, en dan kan ik ermee leven dat er meerdere afhandelaars actief zijn op een luchthaven.

Saïd El Khadraoui | In deze moet je natuurlijk opboksen tegen de neo-liberalen in het parlement, die vinden dat de markt alles oplost. Nu daar geloven we niet in. De markt heeft haar rol te spelen, maar we moeten die wel onder controle houden. De kwaliteit van de dienstverlening gaat achteruit ten opzichte van vroeger. Maar dat is ook logisch als de druk op de mensen voortdurend verhoogd wordt, als een minimum aantal mensen moeten instaan voor dezelfde dienstverlening. Natuurlijk verdwijnt dan de motivatie. Een goede dienstverlening hangt samen met de bereidheid om die mensen daarvoor te betalen, een stuk werkzekerheid te bieden.

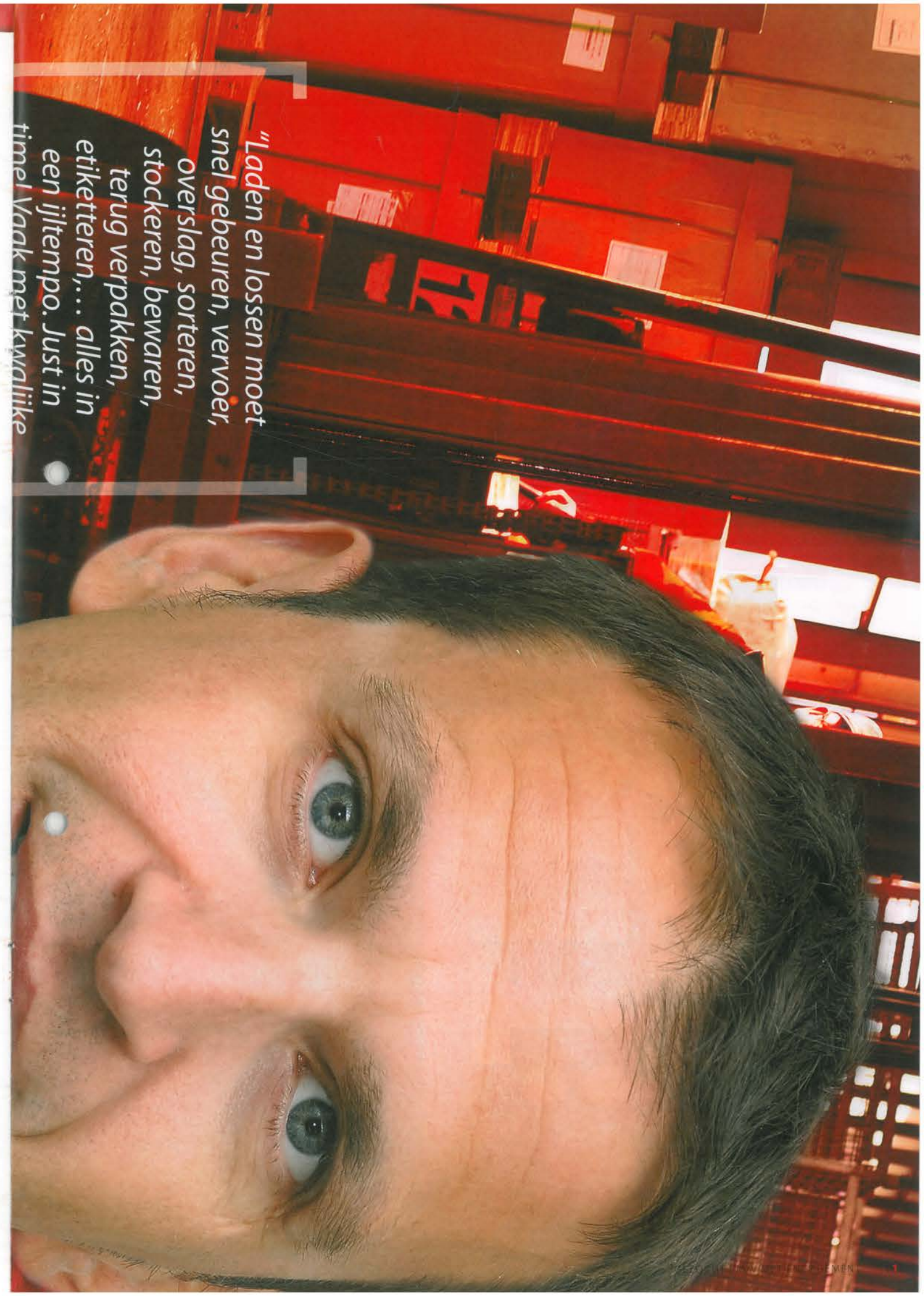
Politieke prioriteiten sp.a?

WW | Als we naar de versnippering kijken van sommige bevoegdheden – bijvoorbeeld het probleem van de geluidslast op de luchthaven en de geluidsnormen die in 3 verschillende regio's anders bepaald worden? Moeten we hier niet herfederaliseren?

Caroline Gennez | Daar wil sp.a in elk geval over praten, want de huidige situatie is niet werkbaar, en zelfs nadelig voor het personeel van de luchthavenbedrijven.

Frank Moreels | Ik heb er geen probleem mee hoor. Een paar maand terug deelden wij een pamflet uit aan de be-

Caroline – "Kijk, als alle ABVV-leden voor ons zouden stemmen dan zouden we natuurlijk veel meer te zeggen hebben."



"Laden en lossen moet snel gebeuren, vervoer, overslag, sorteren, stockeren, bewaren, terug verpakken, etiketteren... alles in een ijtempo. Just in time! Vaak met kwalijke

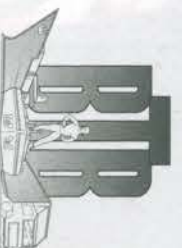


"Laden en lossen moet snel gebeuren, vervoer, overslag, sorteren, stockeren, bewaren, terug verpakken, etiketteren, ... alles in een jiltempo. Just in time! Vaak met kwalijke gevolgen. Zoals onveilige werkomstandigheden, stress, onderbezette werkposten, werkdruk, ...

Wil je daar zelf iets aan doen?"

GEZOCHT: M/V MET ENGAGEMENT

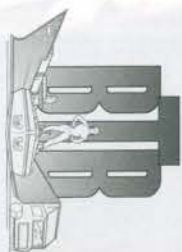
**ABVV-BTB AFGEVAARDIGDE WORDEN
WAAROM JIJ NIET?**



ABVV BTB
Samen sterk

ABVV-BTB AFGEVAARDIGDE WORDEN
WAAROM JIJ NIET?

GEZOCHT: M/V MET ENGAGEMENT



ABVV BTB
Samen sterk

gevolgen. Zoals onveilige
werkomstandigheden,
stress, onderbezette
werkposten, werkdruk, ...

Wil je daar zelf
iets aan doen?"

drijven om en rond de
luchthaven, waarin we
dit standpunt innamen.
De mensen applaudis-
seerden.

WW Welke zijn de po-
litieke prioriteiten van
de sp.a voorzitter?

Caroline Gennez

Wij, sp.a, proberen al
maanden duidelijk te maken dat het tijd
wordt om de echte problemen aan te pak-
ken. Het leven wordt steeds duurder, de pri-
zen van de basisproducten stijgen, gas- en
elektriciteitsprijzen blijven omhoog gaan.
En ondertussen gebeurt er niets voor de
pensioenen, voor de laagste inkomens.
Ik heb in het communautaire geen enkel
dogma of taboe, daarin onderscheiden wij
ons van de andere partijen. Elk communau-
tair voorstel zullen wij beoordelen op zijn
eigen merites. Maar de solidariteit mag niet
aangetast worden, het moet in de richting
gaan van meer eenvormige bevoegdheids-
pakketten. De subsidiariteit, het principe dat
een hogere overheid zich niet mag moeien
met zaken die op een lager niveau kunnen
geregeld worden, vinden wij een belangrijk
principe. Elke vraag zullen wij beoordelen
volgens deze 3 criteria.

Frank Moreels Dus onze Waalse leden
moeten zich niet bezorgd maken over het
sp.a standpunt? Want die bezorgdheid is er
wel. Mensen zijn zo wantrouwig geworden,
bekijken alles met argusogen, ook wat wij
doen in de vakbond.

Caroline Gennez Ja, de NVA-isering van
de CD&V is ook totaal natuurlijk. Dat is zelfs
geen overname van Bart De Wever, het zit in
die partij ondertussen. Het communautaire
spook waart door die rangen.
En misschien hebben wij, vooral in perceptie,
toch ook wel wat rare signalen gegeven. In-
houdelijk viel dat allemaal nogal mee, maar
soms kwam de boodschap verkeerd over.
Ik zie trouwens geen enkele noodzaak om te
discussiëren over de regionalisering van de
gezondheidszorg of de kinderbijslag.

**Prille liefde tussen
vakbond en partij?**

Caroline Gennez De progressieven en de
linkerzijde hebben niet de luxe om zich te
verdelen. In een rechtse omgeving moet je

*Caroline –
"Een tweede
generatiepact
moet er zeker niet
meer komen,
of het zal zonder
ons zijn."*

met de kameraden aan
één zeel trekken. En
dan moet je proberen
zoveel mogelijk progres-
sieve mensen achter dat
socialistische ideaal te
verzamelen. Ik houd
zeker geen pleidooi
dat vakbond en partij
in elkaar opgaan. Maar
we vertrekken natuurlijk

schappijvisie en doelstellingen. En laten we
dan samen doen waarover we het met elkaar
eens zijn. En laat ons stoppen met elkaar te
beloeren, en als we kunnen heel boos te zijn.
Laat ons onze gelijkenissen benadrukken in
plaats van onze verschillen.
Een tweede genera-
tiepact moet er zeker
niet meer komen, of
het zal zonder ons zijn.
Ik denk dat we in het
verleden een aantal
dingen hebben laten
passeren omdat we
teveel echte bestuur-
ders waren geworden.
We neigden meer naar
het compromis dan
naar ons ideaal. Ik kies
nu voor samenwerking
met het ABVV.

Frank Moreels Ik ben het volledig met
je eens. In België zijn er te weinig socialisten
om hen ook nog eens onderling te laten
bekvechten. Ik ben een zeer sterke verde-
diger van gemeenschappelijke actie.
De vakbond moet absoluut onafhankelijk
van de partij werken, zodat we, als er kri-

tiek is, die ook kunnen geven. De partij mag
die wat mij betreft omgekeerd ook geven.
Als we maar de 95% die ons verenigt niet
uit het oog verliezen, omdat we over 5%
een probleem hebben. In die zin verwacht
ik heel veel van Caroline, ik heb gehoord,
gelezen, gezien dat je zegt dat die band
opnieuw moet worden versterkt. Dat je de
confrontaties uit het verleden niet meer wil.
Dat stemt mij zeer positief.

Caroline Gennez Kijk, als alle ABVV-leden
voor ons zouden stemmen dan zouden we
natuurlijk veel meer te zeggen hebben. Het
maakt echt wel een heel groot verschil. Uw
politieke macht is maar een vertaling van
uw electorale kracht. Hoe groter die is, hoe
duidelijker je je idealen kunt realiseren. En

*Saïd – "Een
bijkomend gevaar
is dat werkgevers
meer en meer
gaan werken met
schijnzelfstandigen.
Dit beseft men
nu ook op het
Europese niveau."*

in elk geval mogen we
niet meer, nooit meer,
de indruk geven dat
er goeie en slechte so-
cialisten zouden zijn.
Zo werkt het niet, de
meeste mensen die ik
ontmoet op 1 mei of
op ons afdelingsbe-
stuur of op andere acti-
viteiten, die zijn echt lid
van alle twee hoor. En
soms weten die mensen
ook niet meer waaraan
of waaraf. We moeten
echt niet bijna op mekaars gezicht gaan
toeken omdat we het een keer oneens zijn
over iets. Dat zal nog wel gebeuren, maar
we kunnen dat ook in alle eerlijkheid tegen
mekaar zeggen. Wij gaan die verschillen niet
meer in de schijnwerpers zetten, wij gaan
ons concentreren op de dingen waar we
het wel over eens zijn.



UW VAKBOND IS ER OOK VOOR JONGEREN!

ABVV-JONGEREN IN BTB-WEGWIJS

Studenten worden gratis 'Magik?'-lid

Scholieren en studenten worden vanaf 15 jaar gratis lid van ABVV-jongeren. Ze blijven ook gratis lid tot ze effectief afgestudeerd en aan het werk zijn. Jongeren maken zo snel kennis met de vakbond. Ze kunnen immers bij ABVV-jongeren terecht voor allerlei vragen en advies over de studentenjob, de studietoelage, de jeugdvakantie, de stage. Ook voor hun rechten en plichten in het deeltijds onderwijs of als schoolverlater kunnen ze bij ons terecht. Met een eigentijds ledenblad 'Magik?' blijven ze ook op de hoogte van onze activiteiten. BTB roept al haar leden op de zonen en dochters, misschien zelfs de kleinkinderen vandaag nog gratis lid te maken van ABVV-jongeren. Via de website of de onderstaande bon gaat het makkelijk en snel!

Werkende, militante jongeren ontmoeten elkaar

Jongeren die reeds aan het werk zijn en actief meewerken aan de werking van het ABVV (of de aangesloten centrales zoals de BTB) op het bedrijf, ontmoeten elkaar via het netwerk 'Working Class Heroes'. Dit netwerk biedt de jonge militanten de mogelijkheid om ervaringen en informatie uit te wisselen. Zo kunnen jonge militanten en kandidaten voor de sociale verkiezingen makkelijker en sneller inwerken in de vakbondswerking.

Extra campagne sociale verkiezingen
In 2008 organiseren de jonge militanten van het ABVV een groots evenement van en voor jongeren naar aanleiding van de sociale verkiezingen. Op vrijdag 25 april 2008 organiseren we de tweede editie van de 'Working Class Night' in méér dan 15 locaties in gans België. Met een reeks bekende Belgische dj's en livebands feesten we dan gans de nacht door! Alle jonge leden van het ABVV en zijn centrales (o.a. ook BTB) kunnen een gratis ticketje krijgen (10€ aan de kassa). De vakbondsafgevaardigden zullen ook op de werkvloer tickets verdelen! Blokkeer alvast de datum in je agenda.

Sneeuw & sport

Samen met andere ABVV-jongeren kan je ook naar de sneeuw trekken voor wat ontspanning. In 2008 gaan we naar het Cube-hotel in Nassfeld (Oostenrijk) tijdens de krokusvakantie (435€) en de week na de krokusvakantie (399€). Deze 'Screw'-snowtrips worden op maat van jongeren gemaakt: er gaan o.a. ook een reeks bekende Belgische dj's mee. Tijdens de eerste week (krokusvakantie) gaan er voornamelijk studenten mee, tijdens de tweede week (8-17 februari) gaan er dan weer meer werkende jongeren mee.

Alle informatie en vragen

www.abvvjongeren.be
info@abvvjongeren.be
tel. 02.513.07.74

BESTELBON / LIDBON

- ☐ Ik wil gratis lid worden (scholieren en studenten vanaf 15 jaar)
- ☐ Ik wil meer informatie
- Naam: Voornaam:
- Adres:
- Woonplaats:
- Tel/gsm:
- E-mail:
- Rijksregisternummer (enkel indien je lid wil worden):

Informatievraag:

- ☐ Jobstudenten
- ☐ Schoolverlaters
- ☐ Jeugdvakantie
- ☐ Studietoelagen
- ☐ Deeltijds leren / Stages
- ☐ Netwerk jonge militanten 'Working Class Heroes'
- ☐ 'Screw' snowtrips

Terugsturen naar ABVV-jongeren, Watteestraat 10, 1000 Brussel, met de fax naar 02/289.01.89 of via e-mail: info@abvv-jongeren.be



magik?

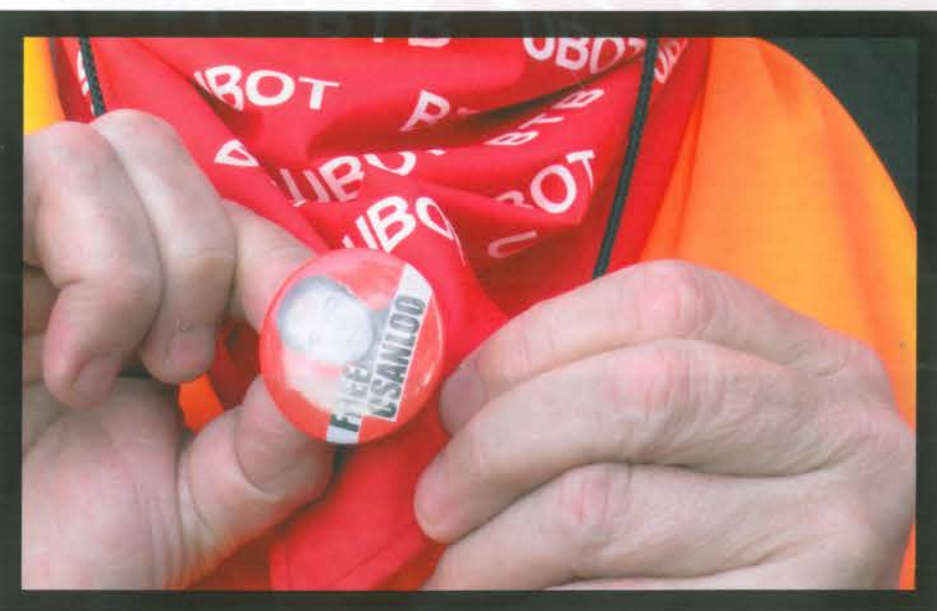
WWW.MAGIK.BE



FREE OSANLOO

KORTE HISTORIEK

In onze vorige wegwijs publiceerden wij een interview met Mansour Osanloo. Een vakbondsman met engagement uit Iran die sinds juli 2007 opnieuw opgesloten zit in de Evin gevangenis in Teheran. Wij riepen al onze lezers toen op om de internationale actie te ondersteunen. En meer dan ooit is dit nodig, de vakbondsvrijheid moet verdedigd worden. De korte geschiedenis van het verhaal van Mansour Osanloo maakt dit meer dan duidelijk.



nieuw gewelddadig opgepakt door politiemannen in burger. ITF, ETF, verschillende Europese vakbonden zenden protestbrieven naar de ambassade. Pas na lange tijd geven de Iranese autoriteiten toe dat zij Osanloo gevangen houden in de EVIN gevangenis in Teheran.

December | het protest neemt steeds grotere en internationale proporties aan. Ook de Europese Unie veroordeelt nu de arrestatie van Osanloo. De Iranese autoriteiten eisen een buitensporige borgtocht (30 miljoen Toman – USD 33.000) om Mansour Osanloo vrij te laten. De familie weigert dit te betalen, zij betaalde al een ongelooflijk bedrag (150 miljoen Toman) in augustus voor zijn vrijlating. Uiteindelijk wordt Mansour Osanloo op 19 december 2006 op borgtocht vrijgelaten.

2007

Januari | een drietal arbeiders die deelnemen aan de staking krijgen een ontslagbrief van het Iranese Ministerie van Arbeid. Op het eind van de maand trekt het ministerie de ontslagen terug, zeggende dat dit een vergissing was.

Februari | 24 arbeiders krijgen eveneens een ontslagbrief van het Iranese Ministerie van Arbeid. Voor 9 onder hen wordt dit ontslag opnieuw ingetrokken. ITF organiseert een internationale online petitie waarin de heropname van de ontslagen arbeiders, de erkenning van de vakbond en collectieve akkoorden worden geëist. Mansour Osanloo moet voor het gerechtshof verschijnen. De beschuldiging? Het bedreigen van de nationale veiligheid en propaganda tegen de staat. Maar iedereen is ervan overtuigd dat het zijn internationale

Confederation) organiseren een internationale protestactiedag. Het merendeel van de gedetineerden wordt vrijgelaten.

Maart | de Teheraanse busmaatschappij ontslaat 46 werknemers, die deelnamen aan de staking in januari.

April | de vakbond (Sherkat-e Vahed) sluit zich aan bij ITF.

Mei | vakbondsleden worden aangevallen omdat ze deelnamen aan een 1 mei happening.

Juli | ITF en ITUC leggen samen klacht neer bij de Internationale Arbeidsorganisatie (klachtnr.: 2508).

Augustus | Mansour Osanloo wordt vrijgelaten uit de Evin gevangenis in Teheran.

November | Mansour Osanloo wordt op-

2005

Juni | de vakbond van buschauffeurs uit Teheran en omstreken (Sherkat-e Vahed) wordt opgericht. En dit ondanks de brutale aanvallen door de geheime politie en regeringsknokploegen. Mansour Osanloo, oprichter van de vakbond, werd brutaal mishandeld.

December | de vakbondsleders worden gearresteerd. De buschauffeurs protesteren. Iedereen, met uitzondering van Mansour Osanloo, wordt vrijgelaten.

2006

Januari | de vakbond kondigt een 1-dagstaking aan. Deze staking wordt hardhandig de kop ingedrukt door de overheid. Meer dan 1000 werknemers vliegen achter de tralies. Zij worden opgesloten in Evin Prison.

Februari | ITF (International Transport Federation) en ITUC (International Trade Union

Minister van Buitenlandse Zaken, Karel De Gucht

FOD BUITENLANDSE ZAKEN
Minister Karel De Gucht
Karmelietenstraat 15
1000 BRUSSEL

Antwerpen, 21 november 2007.

Geachte Heer Minister,

Betreft: Osanloo Mansour, vakbondsmilitant gevangengezet in Iran.

Ik veroorloof me om uw aandacht te vestigen op de 5 jaar gevangenschap waartoe Osanloo Mansour werd veroordeeld in Iran. De enige ware reden waarom deze man werd veroordeeld is zijn engagement bij het oprichten van een onafhankelijke vakbond. Het fundamentalistische Islam-regime hanteert natuurlijk drogredenen om deze veroordeling te verantwoorden.

We kennen uw democratische overtuiging en uw engagement voor vrijheid van meningsuiting en organisatie.

Daarom veroorloven we ons om beroep te doen op u en verzoeken wij u om vanuit de Belgische overheid mee druk uit te oefenen om de Heer Mansour vrij te krijgen, en hem toe te laten zijn vakbondswerk verder te zetten.

Meer informatie vindt u op onze website: www.btb-abvv.be.

Uiteraard ben ik ter beschikking om u of uw medewerkers informatie te verschaffen over dit dossier.

Uitzien naar een positief gevolg, groet ik u, met de meeste hoogachting.

Frank Moreels,
Federaal Secretaris BTB-ABVV
Wegvervoer & Logistiek.

CC: Mac Urata, ITF.
Eduardo Chagas, ETF.

contacten zijn die als bedreigend worden beschouwd, en dus de oorzaak zijn van zijn arrestatie.

Maart | is een maand vol protest, metroarbeiders komen op straat om te protesteren tegen de privatisering, duizenden onderwijzers protesteren tegen de lage lonen en kondigen een algemene staking af. Verschillende vrouwen protesteren tegen seksuele discriminatie en onderdrukking, zij krijgen het verbod om deel te nemen aan acties in het kader van de Internationale Vrouwendag op 8 maart. Velen van deze actievoerders worden opgepakt en verblijven lange tijd in de gevangenis.

Mei | Mansour Osanloo die wou deelnemen aan de 1 mei optocht in Teheran wordt een uur vastgehouden door het Ministerie van Binnenlandse zaken. Slechts door het protest van zijn kameraden wordt hij opnieuw vrijgelaten. Eind mei wordt hij gebeld door het Revolutionaire Gerechtshof met de mededeling dat hij tot 5 jaar gevangenisstraf wordt

veroordeeld. Hij ontvangt geen schriftelijk officieel document.

Juni | Mansour Osanloo neemt in Londen deel aan de jaarlijkse vergadering van ITF Road Transport Workers' Section. Hij ontmoet daar kameraden van meer dan 50 vakbonden uit 38 landen. De Internationale Arbeidsorganisatie maakt haar rapport bekend over klacht 2508. Dit adviseert de Iranese autoriteiten om alle nodige maatregelen te nemen om de oprichting en werking zonder belemmering van vakbonden mogelijk te maken. Eind juni keert Mansour Osanloo terug naar huis.

Juli | onbekende mannen ontvoeren Mansour Osanloo in de buurt van zijn huis. Uren later weet nog niemand waar hij verblijft. Pas na dagen geven de autoriteiten toe dat hij opnieuw opgesloten zit in de Evin gevangenis van Teheran. Hij krijgt geen toelating om zijn familie of zijn advocaten te zien. ITF geeft een communiqué uit waarbij zij dergelijke acties ten strengste veroordelen en de onmiddellijke vrijlating van



Mansour Osanloo eisen.

Overal in de wereld nemen vakbonden initiatieven om zijn vrijlating te eisen.

Augustus | de echtgenote van Osanloo wordt gewelddadig tegengehouden op het moment dat zij contact wil maken met een vertegenwoordiger van de Verenigde Naties. Slecht het heftige protest van de winnaar van de Nobelprijs voor de vrede, Shirin Ebadi, kan bereiken dat zij worden vrijgelaten.

September | Osanloo kan voor het eerst zijn familie zien.

Oktober | ITF lanceert de campagne "Free Osanloo" tijdens de Internationale actieweek van 15 tot 21 oktober. Ook in Brussel neemt BTB deel aan de acties aan de Iranese ambassade. Osanloo wordt opgenomen in het medisch centrum van de Evin gevangenis. Een delegatie van Internationale Arbeidsorganisatie wordt de toegang tot Osanloo geweigerd, maar men verzekert hen dat hij nu een goede medische behandeling krijgt.

November | de internationale solidariteitsacties nemen uitbreiding.

December | een delegatie van het Europees parlement ontmoet de familie van de gevangen gehouden vakbondsleders.

Op onze website www.btb-abvv.be kan je de brief vinden die wij naar de Iranese ambassadeur stuurden. Daarnaast contacteerde wij eveneens Minister van Buitenlandse Zaken, Karel De Gucht, de brief kan je hierboven lezen. Je kunt de actie ondersteunen door zelf een brief te schrijven en door de badge "free Osanloo" te dragen – verkrijgbaar op de BTB secretariaten.

SOCIAAL EUROPA? OOK IN DE VERVOERSSECTOR!

80 militanten van ABVV-BTB namen op maandag 15 oktober 2007 deel aan de actiedag die georganiseerd door ITF (International Transport Workers' Federation), ETF (European Transport Workers' Federation) en de Belgische transportvakbonden. Ook Rudy De Leeuw (voorzitter ABVV) en vakbonden uit

onze buurlanden waren op de manifestatie aanwezig. De ITF-actiedag werd in 1997 voor het eerst georganiseerd en werd sindsdien jaarlijkse traditie. Ondertussen nemen 90% van de vakbonden aangesloten bij ITF deel aan deze campagne. De centrale slogan van de BTB slogan was: "globaliseren op mensenmaat".



Ondervraagd naar het nut van dit soort acties is Frank Moreels, federaal secretaris van de BTB, duidelijk: "De werkgevers uit de transportsector zijn Europees goed georganiseerd en hun overkoepelende

organisaties voeren op gesmeerde manier lobbywerk naar de Europese instanties toe. Wij moeten op alle mogelijke manieren de eenheid van de vakbonden op Europees niveau in de kijker zetten, en allianties zoeken naar de Europarlementairen die onze eisen willen ondersteunen."

Saïd El Khadraoui die als SPA-parlementslid in de commissie vervoer zetelt is een vaste bondgenoot. Saïd sprak de betogers trouwens toe, en onderlijnde het belang van onze actie.

Twee dossiers werden bij deze internationale actie naar voor geschoven door de Belgische bonden, onder druk van ABVV-BTB:

→ Voldoende, veilige, en comfortabele parkeerplaatsen voor alle chauffeurs
→ tegen de sociale dumping door cabotage,

"Eén zaak is duidelijk: als de vakbondsrechten vandaag in België elke dag verdedigd moeten worden, dan is het omdat ze bestaan!"

Aansluitend op deze manifestatie voerden we actie voor de Iraanse ambassade om de onmiddellijke vrijlating te eisen van Osanloo Mansour, onze Iraanse vakbondscollega die al geruime tijd in een Iraanse gevangenis zit.

Frank Moreels | "Eén zaak is duidelijk: als de vakbondsrechten vandaag in België elke dag verdedigd moeten worden, dan is het omdat ze bestaan! In Iran drukt men op de

en andere technieken die uiteindelijk op de rug van de chauffeur betaald worden. Daarnaast willen we als vakbond dat er

meest repressieve en systematische manier elke kiem van vakbondsorganisatie de kop in... Religieus fundamentalisme en vakbonden zijn dus vijanden van elkaar! Vanuit de Westerse landen moeten we dan ook op alle mogelijke manieren het opkomende syndicalisme in die landen ondersteunen"

Ontmoeting met Eurocommissaris Jacques Barrot.

Na de actie werd een beperkte delegatie ontvangen door Eurocommissaris Jacques Barrot. Hij legde de klemtoon op de inspanningen die de EU momenteel doet om de parkings te beveiligen, en wees op het project SETPOS waarbij zwaar beveiligde parkings met Europees geld ondersteund worden.

Wij van onze kant vroegen dat alle parkings beter beveiligd zouden worden, en dat men ook en vooral oog zou hebben voor de veiligheid en het comfort van alle chauffeurs, dus niet enkel voor de lading.

Eurocommissaris Barrot antwoordde dat hij kennis had van het Zwartboek Parkings van de BTB en dat hij zich kan terugvinden in onze opmerkingen. Hij vindt dat Europa hiermee rekening moet houden en dringend naar 2de versnelling moet schakelen om het comfort en de veiligheid op de parkings te verhogen.

Verder werd de problematiek van de cabotage aangekaart en de nefaste gevolgen ervan voor het statuut van de professionele chauffeur.

AVIAPARTNER VERKOOPT CATERING

Op een bijzondere ondernemingsraad van 20/11/2007 kondigde de directie aan dat zij de aandelen van Aviapartner Catering aan Gate Gourmet zullen overhevelen. Er werd een intentieverklaring ondertekend en men beoogt de verkoop rond te hebben tegen de symbolische datum van 25 december 2007.

Na de verkoop van de cleaning en de computerdienst is nu de catering aan de beurt. Sinds de geldzuchtige durfkapitalist 3l, de Aviapartner aandelen verwierf, voornamelijk met leningen, is de werkdruk en de ontevredenheid bij het personeel alleen maar toegenomen.

Als BTB vrezen wij dan ook dat de werkzekerheid in het gedrang komt en dat de loon- en arbeidsvoorwaarden zullen afgebouwd worden.

Wij vroegen de werkgever ons voldoende garanties te bieden maar zij wensten hier niet op in te gaan.

De laatste maanden werden onmenselijk veel overuren geklopt en onnoemelijk veel extra's gepresteerd. Behalve een doos pralines en een blikje frisdrank is de directie niet bereid een extra financiële inspanning te

leveren naar de werknemers toe. Zij besluiten dat de overuren worden betaald zoals het hoort en ook de extra oproepen met de afgesproken premie worden uitbetaald. Dit lijkt ons niet meer dan evident. Hoewel Aviapartner een kerstgeschenk van Gate Gourmet zal ontvangen worden de werknemers met een schouderklop, onzekere loon- en arbeidsvoorwaarden naar de feestdis gestuurd. Als ABVV-BTB zullen wij de onderhandelingen op de voet volgen en overgaan tot acties indien nodig.

STAKING BIJ IKEA IN GENK 15 EN 16/10/2007

We voerden een aantal gesprekken over onze eisen met de directie. Op 15 oktober 2007 zou de directie dan een definitieve visie geven op de vragen die ABVV-BTB beantwoord wilde zien.

Het resultaat was teleurstellend: aan geen enkele vraag werd tegemoetgekomen! De directie meende blijkbaar de verdeeldheid tussen de vakbonden in deze zaak te kunnen uitbuiten?

Eddy Graller | BTB secretaris Limburg: "Maar de directie had zich hier toch misrekend. Zij hadden geen rekening gehouden met de vastberadenheid van de werknemers. Toen het negatieve antwoord op de ABVV-BTB eisen bekend werd gemaakt, legden

de arbeiders en arbeidsters massaal het werk stil. Twee lange dagen aan een stuk voerden zij actie. En zij deden dat op met een kordate houding."

Tijdens deze twee stakingsdagen konden de ABVV-BTB-vertegenwoordigers na moeizame onderhandelingen uiteindelijk toch een nieuw voorstel van de directie voorleggen aan de werknemers.

Eddy Graller | "Dit voorstel werd ter stemming voorgelegd aan de personeelsleden. 66% van de mensen hebben het voorstel aanvaard. Zo konden wij een eerbare CAO afsluiten, waar de meerderheid van het personeel achterstaat."

Eddy Graller | "De inhoud van de CAO? Een belangrijke afspraak is het behoud van het bonussysteem. Vanaf 15 oktober 2007 krijgen de mensen maaltijdcheques met een waarde van € 4,-. En vooral ook, onze belangrijkste bezorgdheid, alle partijen beloven zich te engageren om per 15 december 2007 een definitieve oplossing na te streven voor het probleem van de flexibiliteit.

In elk geval een hartelijke proficiat aan de ABVV-BTB-militanten Jean-Pierre Leurs, Merdivan Veyssel, Kim Bosschaert en Bart Tijtgat! Zij leverden werkelijk prachtige inspanningen voor hun mede-werknemers!"

BIJ SITA WORDT NIET ENKEL AFVAL OPGEHAALD

DE DIRECTIE MAAKT BROKKEN!

Want dat is het verhaal achter de staking bij Sita. Eén directielid dat weigert het nodige respect op te brengen voor de vakbonden, dossiers die verzieken, harmonisatieplannen die op de rug van de werknemers worden doorgedrukt, en als klap op de vuurpijl: een aanval op de vakbondsafgevaardigden.

Op woensdag 9 oktober kwam de druppel die de spreekwoordelijke emmer liet overlopen bij Sita Gent. De BTB afgevaardigde, Rudi Vander Vaeren kreeg een aangetekend schrijven wegens zogenaamde werkweigering, terwijl hij enkel zijn syndicaal mandaat ter harte had genomen. De reactie was kort en krachtig: de camions van de ochtendploeg bleven binnen, de werknemers legden het werk neer... Donderdag nog volgden enkele andere vestigingen, en vrijdag stonden voor zowat alle Sita vestigingen stakerspiketten. Opgestapelde frustraties zorgden voor een grote actiebereidheid bij alle werknemers.

De directie had weliswaar een bemiddelaar gevraagd, maar vertikte het ondertussen om rechtstreeks met de bonden te spreken. "We stellen een merkwaardig gebrek aan bereidheid tot dialoog vast" aldus Bart Kesteloot BTB Secretaris voor Gent, en syndicaal verantwoordelijk voor deze Sita vestiging "wij kun-

nen echter niet accepteren dat problemen onbesproken blijven en dat de delegaties die wel iets willen doen, geïntimideerd worden".

Lieve Pattyn, BTB onderhandelaar voor de Sita vestigingen, weet waarover ze spreekt: twee volle dagen en avonden onderhandelen, bijna hoofdzakelijk in afzonderlijke gesprekken met de bemiddelaar. "het waren vaak moeizame gesprekken met een zeer stugge houding vanwege de directie. De aanwezigheid van één manager die absoluut niet open staat voor dialoog met de bonden was duidelijk een belemmering".

Dank zij de acties van de vakbonden is er uiteindelijk een protocolakkoord afgedwongen, waarin de pijnpunten opgelijst zijn en waar een duidelijke kalender vastligt om die problemen ook op te lossen. Laat deze staking echter een les zijn voor de directie: indien er geen tastbare resultaten komen uit het overleg komen er nieuwe acties!

Eindejaarspremie sector autobussen en autocars 1ste betaling vanaf 14 december 2007

Voor het rijdend personeel geregeld vervoer

VVM-DE LIJN € 2.295,63
SWRT-TEC € 2.125,35

Voor het rijdend personeel bijzonder geregeld vervoer en autocar

€ 1.695,57

Voor het garagepersoneel

Uurloon: dec 2007 x 38 x 52
12

De werkgevers betalen het bruto bedrag hierboven vermeld, verminderd met het voorschot van € 74,39, dat door het sociaal fonds rechtstreeks op de bankrekening van de werknemer wordt gestort.

Belangrijkste punten uit het protocolakkoord SRWT-TEC 2007-2008 Koopkrachtverhoging

Vanaf 1 juni 2007 wordt een loonsverhoging toegekend van € 0,1430 bruto/u aan het rijdend personeel reguliere diensten SRWT-TEC. Om de periode te overbruggen tussen 1 juni en 30 september 2007 wordt een éénmalige retro-actieve premie toegekend van € 89,39 bruto. Deze premie is samen met het loon van oktober 2007 te betalen.

Voor die personeelsleden van wie het contract een aanvang nam of beëindigd werd in die periode wordt een pro rata berekening gemaakt volgens hun prestaties in die periode. Een prestatie van minimum 10 dagen heeft recht op het volledige maandbedrag. Ook de deeltijdsen ontvangen een pro rata vergoeding.

Vanaf 1 juni 2007 wordt eveneens een premie van 10% op het baremie uurloon toegekend voor effectieve prestaties op zaterdag. Indien de zaterdag samenvalt met een feestdag wordt de premie niet toegekend, of er

nu wel of niet prestaties worden uitgevoerd. Om de periode tussen 1 juni en 30 september te overbruggen wordt de effectieve prestaties in die periode herberekend. Het verschil zal bijbetaald worden met het loon van november 2007.

Onderzoek stress op het werk in de sector

Binnenkort start er in de sector autobussen en autocars een onderzoek betreffende stress op het werk. Wij roepen al onze militanten en leden op om zeker deel te nemen aan het onderzoek. De anonimiteit wordt gewaarborgd. De informatie, die verzameld wordt in dit onderzoek, kan ons, als vakbond, ondersteunen om stressproblemen op de werkvloer aan te pakken.

Meervoudige bemanning

Bij een dubbele bemanning is de aanwezigheid van de tweede chauffeur het eerste uur facultatief, maar gedurende de resterende periode verplicht. De dagelijkse rusttijd in dit geval moet minstens 9 ononderbroken uren zijn op 30 uur. Indien een chauffeur het voertuig vroegtijdig verlaat - al was het maar 20 km voor de aankomst! -, vallen beide chauffeurs onder de toepassing van de rij- en rusttijden voor 1 chauffeur (maximale amplitude van 15 uur op 24 uur).

Rookverbod in voertuig

De Deense wet op het rookverbod op de werkplaats is van kracht sinds 15/08/07 en verbiedt het roken op de werkplaats. De werkgever kan echter een chauffeur die alleen rijdt, wel toestaan om te roken. Deze wet is ook van toepassing op buitenlandse chauffeurs die in Denemarken rijden en dus enkel aan boord mogen roken indien ze alleen zijn en met de instemming van de werkgever. Bij overtreding bedraagt de boete 2.000 DKK de 1e keer, 5.000 DKK de 2e keer en 10.000 DKK de 3e keer! (1 DKK = € 0,1343).

Anciënniteitspremie

a) Vanaf 1 januari 2008 betaalt de werkgever jaarlijks een anciënniteitsvergoeding:

- 0,60 % na 5 jaar ononderbroken dienst in dezelfde onderneming
- 1,15 % na 10 jaar ononderbroken dienst in dezelfde onderneming
- 1,75 % na 15 jaar ononderbroken dienst in dezelfde onderneming
- 2,30 % na 20 jaar ononderbroken dienst in dezelfde onderneming

b) basis berekening bedrag

Dit percentage wordt de eerste maand van het jaar (januari) berekend op de jaarlijkse recette exclusief BTW van het voorbije jaar. Het bedrag is te betalen voor eind januari op voorwaarde dat:

- de werknemer 200 arbeids- en/of gelijkgestelde dagen kan bewijzen voor het voorbije jaar. De dagen voor onderbreking van tijdscrediet behoren tot de gelijkgestelde dagen
- de werknemer nog steeds in dienst is op 31 december van het voorgaande jaar
- de chauffeur die het bedrijf verlaat om met pensioen of brugpensioen te gaan voor deze 31 december, en die recht zou hebben op een anciënniteitsvergoeding wegens zijn anciënniteit, behoudt dit recht mits de bepalingen van punt d)

c) Basis berekening dienstperiode

Voor de berekening van de dienstperiode geldt als referentiedatum de 31ste december

die de betaling voorafgaat (zie b). Er wordt nagegaan hoeveel jaar de rechthebbende in dienst is tussen de datum van indiensttreding en deze 31 december. Indien de rechthebbende in dienst trad voor 1 april zal het eerste jaar als een volledig jaar beschouwd worden voor de berekening van de anciënniteit.

d) Voor de gepensioneerd en bruggepensioneerd zal de anciënniteitsvergoeding uitbetaald worden binnen de maand volgend op het einde van het arbeidscontract of voor het einde van de maand januari van het jaar nadien.

- de percentages zijn degene vermeld in artikel 3 a)
 - het aantal dienstjaren wordt berekend op 31 december van het jaar van de uitdiensttreding
 - de recette (zonder BTW) is de behaalde recette tussen 1 januari en de datum van uitdiensttreding
 - de chauffeur moet een aantal arbeids- en/of gelijkgestelde dagen bewijzen (de dagen van loopbaanonderbreking / tijdscrediet behoren tot de gelijkgestelde dagen) volgens onderstaande formule:
- B = minimum aantal dagen
A = aantal kalenderdagen tussen 1 januari en de datum van uitdiensttreding
B = (200/365) X A

DE CAO brugpensioen wordt verlengd tot 31/12/2009.

De CAO tijdscrediet wordt eveneens verlengd tot 31/12/2009 - Recht voor minimum 5% van de arbeiders.

Syndicale premie 2007: € 120

Syndicale premie 2008: € 120

Verhoging van de barema's en reële uurlonen:

+ € 0,06/uur op 1 juli 2008

+ € 0,06/uur op 1 oktober 2008

Minimum Ploegenpremies op het basisuurloon:

Avondpremie: 5% op alle uren tussen 18u en 22u vanaf 1 januari 2008

Nachtpremie: 20% op de uren tussen 22u en 7u vanaf 1 januari 2008

Zaterdag: 5% op alle uren vanaf 31 december 2008 (geen cumul met andere premies)

Maaltijdcheques:

Vanaf 1 januari 2009 toekenning van een maaltijdcheque van € 6,- per effectief gewerkte dag, aan werknemers met een minimum van 6 maanden anciënniteit.

Aanvullend pensioen: vanaf 1 januari 2008 besteedt de werkgever jaarlijks minimum 0,50% van 12x het basismaandloon aan een pensioenplan.



Brugpensioen in de brandstoffenhandel

nationaal en oost-vlaanderen

De CAO brugpensioen werd verlengd tot 31 december 2009. Zo blijft het voor de arbeiders in die sector mogelijk om op brugpensioen te gaan op 58 jaar. Dit kan in alle gevallen van ontslag met uitzondering van het ontslag om dringende redenen. Een bruggepensioneerde heeft recht op een bijkomende vergoeding tot aan het ogenblik dat hij / zij werkelijk op pensioen vertrekt.

De kandidaat bruggepensioneerde moet minstens een loopbaan als loontrekkende van minimum 35 jaar kunnen voorleggen.

De werkgever heeft de plicht om de bruggepensioneerde te vervangen zolang die de leeftijd van 60 jaar niet heeft bereikt.

De CAO brugpensioen vanaf 58 jaar wordt verlengd tot 30/06/2009

Syndicale premie 2007: € 115
Syndicale premie 2008: € 115

Eindejaarspremie 2007: 165x uurloon in 2007

Eindejaarspremie 2008: 165x uurloon in 2008

Anciënniteitspremie 2007 – uitbetaalbaar in januari 2008:

5 jaar anciënniteit – € 32,00;
10 jaar anciënniteit – € 64;
15 jaar anciënniteit – € 96;
20 jaar anciënniteit – € 128

Anciënniteitspremie 2008 – uitbetaalbaar in januari 2009:

5 jaar anciënniteit – € 34,00;
10 jaar anciënniteit – € 68;
15 jaar anciënniteit – € 102;
20 jaar anciënniteit – € 136

ARAB-vergoeding wordt op € 1,04 gebracht vanaf 1 april 2008.

De uurlonen worden met 1% verhoogd vanaf 1 april 2008.

Uitbreiding van de dienstverlening aan de BTB-leden te Namen

Zitdag te Namen

Elke 2de maandag van de maand, vanaf januari 2008

Waar?

FGTB – RUE DEWEZ 40, 2ème étage – 5000 NAMUR

En altijd op afspraak.
Neem telefonisch contact op met Daniël Maratta
tel.: 071/641.299

Info

Op andere dagen kan ook, graag een telefoontje om een afspraak te maken.
Daniel Maratta – tel.: 071/641.299.



Nieuwe regeling tachograafschrijven vanaf 01/01/2008!

Als je uitsluitend een analoge tachograafschijf gebruikt, moet je vanaf 1 januari 2008 de schijf van de dag zelf aan boord van het voertuig hebben plus dat van de 28 voorafgaande kalenderdagen.

Als je zowel een analoge als digitale schijf gebruikt hebt tijdens de vorige 28 kalenderdagen, moet je de schijven bijhebben voor de dagen waarop je met een analoge schijf reed en ook de bestuurderskaart.

Boetes voor het niet naleven van deze nieuwe regeling zijn in verschillende landen zeer hoog.



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK
SÉCRÉTARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT & LOGISTIQUE

Paardenmarkt 66 – Antwerpen - 2000 - Anvers

Federaal Secretaris – Frank Moreels – Secrétaire Fédéral

Tel.: 03/224.34.34 – Fax: 03/224.34.49 – wegvervoer@btb-abvv.be



PROVINCIE ANTWERPEN ■ 2000 Antwerpen – Paardenmarkt 66 tel.: 03/224.34.35 – fax.: 03/224.34.49 | ma-di-wo-do: 08.30 – 12.00 / 13.00 – 17.00 | vrij: 08.30 – 12.00 | Secretaris Lieve Pattyn lieve.pattyn@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 btb.turnhout@btb-abvv.be ▶ **PROVINCIE LIMBURG ■ 3500 Hasselt – Gouverneur Roppesingel 55** tel.: 011/22.27.91. fax.: 011/23.37.94. | ma-wo-vrij: 08.30 – 12.00 | di: 08.30 – 12.00 / 13.00 – 17.30 | Secretaris Eddy Graller btb.limburg@btb-abvv.be ▶ **PROVINCIE OOST-VLAANDEREN ■ Gent – Aalst – Dendermonde** Secretaris Bart Kesteloot – btb.gent@btb-abvv.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 – Statiesstraat 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 Lieve Pattyn lieve.pattyn@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.: 016/22.22.05 – 02/511.87.68. fax.: 016/511.81.45 | donderdagnamiddag op afspraak | Secretaris Sandra Langenus btb.brussel@btb-abvv.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 | vrijdag-namiddag op afspraak ■ **8500 Kortrijk – Conservatoriumplein 9** tel.: 056/26.82.49 – 051/26.00.84 fax.: 051/24.08.73. | di: 09.00 – 12.00 ■ **8900 Ieper – Korte Torhoutstraat 27** tel.: 057/21.83.75. – 051/26.00.84 fax.: 051/24.08.73. | ma: 16.30 – 17.30 | Secretaris René Degryse btb.roeselare@btb-abvv.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. Pourquaeetstraat 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 btb.zeebrugge@btb-abvv.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^{ère} mardi matin du mois ■ **7130 Binche – Rue Gilles Binchois 16** permanence le 3^{ème} jeudi du mois – 09.00 – 11.30 | Secrétaire Philippe Dumortier philippe.dumortier@ubot-fgtb.be | Propagandiste Daniël Maratta ubot.charleroi@ubot-fgtb.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 philippe.dumortier@ubot-fgtb.be | Propagandiste Jean-Marie Lamarque ubot.tournai@ubot-fgtb.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 ▶ **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@ubot-fgtb.be | Propagandiste David Cultraro ubot.liege@ubot-fgtb.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.