

Gezond rijden, ongeval vermijden

Achter deze deur
zit een fitte chauffeur

Wist je dat ongezonde eetgewoonten en gebrek aan beweging niet alleen leiden tot overgewicht, maar ook tot te weinig slaap en onveilig rijgedrag? Kies daarom als vrachtwagenchauffeur voor een **gezonde levensstijl** – want dan kies je ook voor **veilig verkeer**.

Alle beroepsverenigingen van het wegtransport steunen jou om gezond te eten, te bewegen en te leven. Daarom delen zij tussen **29 september en 10 oktober 2008** overal in Vlaanderen appels en water uit. Ook krijg je de kans om een gezondheidstest af te leggen.

Slaag jij in deze kleine proef? Dan krijg je de sticker **"Achter deze deur zit een fitte chauffeur"** cadeau, om op je truck te plakken. Een onderscheiding waarop je terecht trots mag zijn. Omdat je via je gezondheid bijdraagt tot een veiliger verkeer.

Een actie van Febetra, SAV, UPTR en de Vlaamse Overheid. In samenwerking met ABVV-BTB en ACV-Transcom.



Met steun van de
Vlaamse overheid



www.gezondrijden.be

12 Tweede
editie van
het zwartboek
"veilige parkings"
de BTB Black Box

6 Logistiek
**De grote sprong
voorwaarts?**

24 Chantage op
Zaventem?!

België-Belgique
P.B.
GENT X
8/854

afgifftekantoor:
Gent X – P708415
Driemaandelijks tijdschrift
juli - aug - sept 2008

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

- 3** Verantwoordelijkheid nemen!
- 5** We zijn allemaal "Osanloo".
- 6** Logistiek De grote sprong voorwaarts?
- 8** Het project "Trilogiport Liege"
- 10** Hoge dieselprijzen: Yves Leterme en Etienne Schouppe trekken de werkgeverskaart!
- 12** Tweede editie van het zwartboek "Veilige parkings" de BTB Black Box
- 14** Tips van de federale politie voor truckers tegen mogelijke agressie op parkings
- 23** De kruik barst bij Flightcare en Aviapartner
- 24** Chantage op Zaventem?!
- 26** VIA-SOC start controles op naleving van CAO's door pachters van De Lijn
- 27** Laureaat of Cadet van de Arbeid
- 28** The road to victory
- 29** Nieuws uit de gewestelijke afdelingen
- 30** Giraud - Izegem het verhaal van een staking
- 33** Samen sterker door samen-werken!
- 34** Nieuwe BTB-zitdagen

Redactie:

Frank Moreels
Tom Peeters
Dinneke Fleerackers
Frida Kaulen
Véronique De Roeck
Philippe Dumortier
René Degryse

Foto's:

Frida Kaulen
Véronique De Roeck
Frank Moreels
Tom Peeters
Philippe Dumortier
Gemeentebestuur Oupeye



HET WORDT TIJD DAT DE WERKGEVERS HUN VERANTWOORDELIJKHEID OPNEMEN!

Het dossier "Giraud" (zie verder in dit nummer) is ronduit hallucinant. De zgn. Belgische directie bij "Samat" deed zich nog voor als "onschuldig" of "naïef". Een akkoord dat tot stand kwam via de sociale bemiddelaar en dat door beide partijen ondertekend werd, werd van tafel geveegd, gezegd omdat de Nederlandse directie dit zo wenste. Bij Giraud kregen we echter de arrogante versie van de werkgever voor ons. Reorganiseren, zonder dat

Na de "reorganisatie" bij Samat (zie vorige Wegwijs) werden we in juli geconfronteerd met deze bij Giraud. Twee grote ondernemingen met aanzien in de transportsector. Twee ondernemingen die deel uitmaken van een internationale groep. Twee ondernemingen die echter manifest hun sociale verantwoordelijkheid ontvluchten en die de sociale dialoog kennelijk misprijzen. Twee ondernemingen die banen schrappen, zonder zich te bekommeren om de slachtoffers van de reorganisatie. Een nieuwe trend?

het een Euro mag kosten. En elke vorm van verzet keihard in de kiem smoren. Actievoerende delegaties op staande voet proberen te ontslaan om dringende redenen. Wie denkt dat dit soort patronaat tot het verleden behoort heeft het duidelijk mis. Pas na een actie voor het hoofdkwartier van Giraud in Parijs, (gesteund door onze vrienden van de Franse bonden), en de inschakeling van opnieuw een arbeidsbemiddelaar kregen we een akkoord.

Waar waren de patronale organisaties? Waarom hoorden we noch FEBETRA, noch SAV of UPTR om deze praktijken aan de kaak te stellen? Is dit het sociaal model waar ze voor staan? Of is het niet willen? Of niet mogen?

Ook de collega's van het ACV verlaten best de egelstelling

Slechts om de vier jaar zijn er sociale verkiezingen. Dit keer werden die met brio gewonnen door BTB. Dat is jammer voor het ACV. Daarom hoeven ze echter niet als slechte verliezers te blijven schelden op onze organisatie. Zowel CCOD als ACV

Transcom blijven het nodig vinden om BTB "zwart" te maken en aan te vallen. Vingertje omhoog en "foei" zeggen. Dat is niet netjes, maar ook niet nodig. You win some, you lose some... En dit keer is het ACV verloren, dat blijkt uit de cijfers. Niet de BTB-cijfers, maar deze die we doorkrijgen via het ABVV, van de FOD Werk.

We weten uit goede bron dat er recent vergaderingen georganiseerd werden bij ACV Transcom met als enige agendapunt "hoe de BTB bestrijden?" Laat ons wel wezen. BTB heeft andere tegenstanders dan het ACV. Een driester wordend patronaat (zie elders), en een regering die er geen is... Daar wil BTB mee knokken, elke keer het nodig mocht blijken. Onderhandelen als het kan, actie voeren als het moet. En liefst samen met het ACV!

Want als het er echt op aan komt, dan trekken de vakbonden immers best aan hetzelfde zeel

En komend najaar zullen er voldoende uitdagingen zijn om aan datzelfde zeel te trekken. Als we een interprofessioneel akkoord willen dat écht iets betekent voor zij die minst verdienen of als we sectorakkoorden willen met inhoud, dan werken we best samen. Pas over vier jaar zijn er opnieuw verkiezingen en zullen we opnieuw de maat nemen. Ondertussen zullen we alle hens aan dek nodig hebben om de koopkracht van de werknemers in transport en logistiek te verbeteren, om hun sociaal statuut te vrijwaren, om pensioenen en brugpensioenen veilig te stellen. Collega's van het ACV vergis u niet van vijand, en wees bereid om ook in de toekomst met ons samen te werken en actie te voeren als het moet.

Chaos op Zaventem!

Begin augustus barstte de bom op Zaventem. Bij de bagageafhandelaars Flightcare en Aviapartner legden de werknemers het werk neer. Met zware gevolgen voor de reizigers die vast kwamen te zitten op de luchthaven, of die zonder bagage moesten vertrekken. BTB erkende deze staking. Het spreekt voor zich dat het personeel deze staking liefst had voorkomen. BTB heeft trouwens samen met haar militanten keihard gewerkt om die staking niet te moeten voeren, door op tijd en stond de problematiek te signaleren en zelf voorstellen tot oplossing aan te dragen. Met een directie die veel kakelt, maar geen eieren legt, kom je echter tot uitbarstingen. In dit nummer geven we de BTB-visie op het gebeuren. We willen echter een duidelijke boodschap richten aan deze politici die een dubbele agenda hanteren en die naar aanleiding van deze acties de bagageafhandeling op de luchthaven van Zaventem nog verder willen liberaliseren. Wij weten uit voorbeelden uit het buitenland dat nog meer afhandelaars op het terrein toelaten ook betekent dat je nog meer problemen creëert. De concurrentie wordt immers gevoerd op de kap van het sociaal statuut van de werknemers, door toegevingen te doen op het vlak van veiligheid of op het gebied van vorming. Laat ons wel en duidelijk wezen M. Schouppe: pleiten voor méér afhandelaars op Zaventem is een open oorlogsverklaring aan het personeel en aan de vakbonden. Dat men niet verbaasd is over nieuwe acties als men zich veroorlooft pleidooien te lanceren "pro" derde afhandelaar.

Osanloo Mansour

Toen we deze zomer vakantie namen ging er een verjaardag voorbij. Geruisloos. Niemand sprak erover. Geen aandacht in de (inter)nationale pers. Het was een trieste verjaardag. Osanloo Mansour, onze Iranese kameraad en syndicalist, zit immers meer dan een jaar gevangen in de Evin Gevangenis in Teheran. Zijn misdaad: zijn zoals wij. Inderdaad, zijn misdaad is dat hij syndicalist is. Hij richtte een vakbond op voor de buschauffeurs in Teheran, en organiseerde al snel 17.000 leden. Het religieuze regime in Iran, dat de staat beheert op basis van godsdienstige principes, weigert pertinent de democratische beginselen van de scheiding van kerk en staat, de vakbondsvrijheid, de universele verklaring van de rechten van de mens, ... te erkennen. Wie het waagt

een onafhankelijke vakbond op te richten wordt gemuilkorfd, vervolgd en tenslotte opgesloten. Mag ik elke syndicalist oproepen om de petitie voor de vrijlating van Osanloo te ondertekenen of elke andere daad van solidariteit te plegen, hoe bescheiden ook! Stuur een brief. Want zijn we niet allemaal een beetje Osanloo?

Autocars en bussen

Op twee manieren plaatste de sector zich de voorbije maanden op de voorgrond.

Met VIA-SOC is het eerste paritair beheerde controleorgaan voor het naleven van CAO's in de sector van de "verpachte lijnen" voor "De Lijn" opgericht. Een uniek systeem, waarschijnlijk ook over de sectoren heen. BTB stond aan de wieg van deze stichting die zal waken over de naleving van de CAO's. BTB beseft dat dit niet mogelijk was geweest zonder de actieve steun van "De Lijn". Zowel van de ACOD bij "De Lijn" Ingrid Lieten. Zonder hun steun had BTB dit niet kunnen afdwingen. En daar zijn we dankbaar voor.

Met het 2e pijler pensioenplan realiseren we een doorbraak voor het personeel van bussen en cars op het vlak van aanvullend pensioen. Naast het wettelijk pensioen krijgt het personeel vanaf nu ook een extra pensioen, betaald door de sector. En die extra was nodig als je ziet hoe gering onze wettelijke pensioenen soms zijn. Als BTB zijn we trots op deze realisatie en zullen we naar de toekomst toe waken over de verdere uitbouw van dit plan.

Frank Moreels,
Federaal Secretaris.

WE ZIJN ALLEMAAL "OSANLOO"

Na de schandalige behandeling en opsluiting van Osanloo Mansour door de Iranese regering, en de dagelijkse berichten die we ontvangen over pesterijen en mishandeling, is er nu opnieuw een lid van de onafhankelijke vakbond voor buschauffeurs het slachtoffer geworden van de willekeurige religieuze intolerantie en de dictatuur van de heersende mullahs.



FREE OSANLOO



Gholamreza Gholamhosseini, lid van de Raad van Bestuur van de Vahed Syndicate, werd op 24 juni laatstleden gearresteerd door de politie in Teheran, terwijl er op dat ogenblik een evenement plaats vond in het kader van de Iranese Vrouwendag. Veiligheidspersoneel verhinderde Gholamhosseini om het stadion te betreden, hij werd gearresteerd door de politie en vervolgens werd hij naar het politiebureau van Gisha gebracht. Hoewel hij van geen enkele misdaad wordt beschuldigd, beval rechter Hassan Dehghan Dehnavi, die ook het "dossier" van Mansour Osanloo behandelde, dat Gholamhosseini ook moest worden opgesloten in Evin Prison. De opsluiting geldt voor onbepaalde tijd, terwijl zijn dossier wordt "onderzocht". Opnieuw treden de religieuze autoriteiten hiermee alle rechten van de verdediging en de mensenrechten met de voeten.

Ondertussen ging er een trieste verjaardag voorbij. Op 10 juli 2008 was het ook al een jaar geleden dat Mansour Osanloo (opnieuw) werd gearresteerd voor zijn syndicale activiteiten. BTB grijpt elke gelegenheid en manifestatie aan om de aandacht te vestigen op de Iranese wanpraktijken. Daarom roepen we op tot solidariteit met Osanloo. Denk er daarbij aan dat we allemaal syndicalisten zijn, en dat we in die zin allemaal een beetje "Osanloo" zijn!

De Iranese religieuze autoriteit is trouwens zeer

actief bij het vervolgen van syndicalisten. Onze kameraden van de internationale onderwijsvakbond wijzen ons op de mogelijke executie (!) van Farzad Kamangar, een leraar die vakbondsmilitant is. Zie voor dit dossier: <http://www.ei-ie.org/savefarzad> Bovendien is ook de journalist Ali Reza Saghafi gedurende een tijd opgepakt en opgesloten in de beruchte Evin gevangenis, waar de politieke gevangenen opgesloten worden. De man sympathiseert met de oprichters van de vrije vakbonden en steunde zeer actief de zaak van Osanloo Mansour. Zijn zaak is volledig vergelijkbaar met deze van Osanloo. Twee maanden geleden heeft hij de IAO (Internationale ArbeidsOrganisatie) te Geneve toegesproken om de vervolging van syndicalisten, meer bepaald in Iran, aan te klagen. Bij zijn terugkeer "verdwijnt" hij en duikt enige tijd later op in de Evin gevangenis. De man is ondertussen - dankzij internationale druk - terug vrij. Het is duidelijk dat "de vrijheid van vereniging" of het "vrije woord" ongenadig de kop worden ingedrukt in Iran.



LOGISTIEK DE GROTE SPRONG VOORWAARTS?

De logistieke sector speelt sinds enkele jaren een sleutelrol in de economische ontwikkeling en groei van ons land. De gunstige ligging, de goede bereikbaarheid omwille van de aanwezigheid van belangrijke auto-, water-, en spoorwegen en het flexibel sociaal en economisch kader maken van België een uitgelezen locatie voor internationale bedrijven om zich in ons land te vestigen om van hier uit hun logistieke activiteiten op Europees vlak uit te bouwen.

Ondertussen heeft binnen de logistieke keten deze sector de bovenhand genomen op de transportsector, zowel inzake toegevoegde waarde als inzake tewerkstellingcijfers, en met nog een enorm werkgelegenheidspotentieel voor handen is het einde van deze groei voorlopig nog niet in zicht. Omwille van de diversiteit van activiteiten en sectoren was de vraag voor een reglementair kader waarbinnen er overleg zou kunnen plaatsvinden steeds groter geworden. Want dat er op sociaal vlak nog één en ander moet gebeuren in de logistieke sector is duidelijk. BTB gaat deze uitdaging aan.

Het belang van de logistieke sector in België

Volgens een studie van de nationale bank heeft ons land unieke troeven in handen om op Europese schaal één van de koplopers te zijn en te blijven op vlak van logistieke dienstverlening. De aanwezigheid van grote havens, de nabijheid van een koopkrachtige West-Europese markt en de beschikbare multimodale transportinfrastructuur dragen bij tot het feit dat de logistiek één van de slagaders is van onze economie. Niet alleen bevindt België zich in het hart van Europa, in de kern van de logistieke banaan, met tal van industriële en consumptiecentra vlakbij, diverse studies tonen tevens aan dat België ook de know-how en infrastructuur heeft om aan de top te blijven. Het zal dan ook niemand verbazen dat in een land waar de diensteneconomie veruit de belangrijkste economische pijler is geworden de beleidsmakers in Vlaanderen én Wallonië hoog inzetten op de verdere uitbreiding, ondersteuning en ontwikkeling van de logistieke activiteiten in ons land. De oprichting van verschillende studiecentra en

denktanks zoals het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) en het Logistics In Wallonia-project hebben als belangrijkste doel om aan onderzoek te doen. Maar ze denken eveneens mee inzake ontwikkeling en innovatie van de logistieke sector, promoten de logistieke troeven van ons land, geven informatie, opleiding en ondersteuning en creëren netwerken waar de verschillende actoren elkaar kunnen ontmoeten. Het recente rapport van de Wereldbank plaatste België op de 12de plaats op wereldvlak inzake logistieke platformen. Volgens de meest recente cijfers van de nationale bank genereerde de sector in 2005 een omzet van meer dan 5 miljard euro en was ze goed voor bijna 57.000 arbeidsplaatsen. Deze vervoers-ondersteunende activiteiten genereren een belangrijk stuk van de welvaart, maar zijn enkel mogelijk als ze via logistieke poorten lopen, de zogenaamde overslagpunten zoals havens en luchthavens. Maar als ons land wil blijven groeien en niet wil vastlopen in deze groei, is er nood aan de verdere ontwikkeling

van het intermodaal vervoer met de integratie van de verschillende transportnetwerken in één multimodaal achterland netwerk. Logistiek is niet langer een nationaal, laat staan een regionaal of lokaal gegeven. Het Trilopiport project waarbij de Haven van Antwerpen en de binnenhaven van Luik intensief gaan samenwerken is slechts één voorbeeld van hoe verschillende logistieke platformen grensoverschrijdend kunnen samenwerken. (Zie in dit nummer verder ook de interviews met de burgemeester en schepen van werk van de gemeente Oupeye) Het investeren in deze extended gateways, die de verschillende logistieke kernpunten met elkaar willen verbinden en op elkaar afstemmen, waardoor de logistieke kost voor bedrijven wordt geminimaliseerd en er volop toegevoegde waarde wordt gecreëerd, is van onschatbaar belang voor de verdere ontwikkeling van de economie. Het succes van de binnenvaartterminals van Willebroek en Meerhout bewijzen dat investeren in deze extended gateways absoluut noodzakelijk is.

Omzetcijfers 2005:

3332,50 miljoen euro
(Logistiek zonder postdiensten)
5040,10 miljoen euro
(Logistiek met postdiensten)
4256,30 miljoen euro
(Transportsector-Lucht/Land/Zee)

Tewerkstellingcijfers 2005:

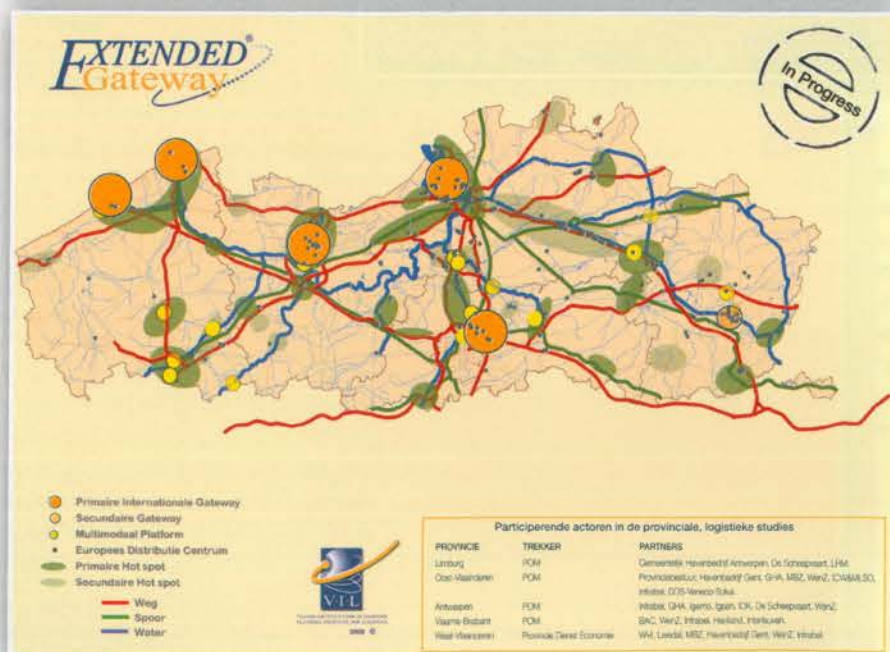
36537 (Logistiek zonder postdiensten)
73917 (Logistiek met postdiensten)
56472 (Transportsector-Lucht/Land/Zee)

BTB vecht voor de logistieke sector

Met de creatie van 1 paritair comité voor de logistiek is er niet alleen een einde gekomen aan de onduidelijkheid over de loon- en arbeidsvoorwaarden. Zowel voor werkgevers als voor werknemers betekende dit meer rechtszekerheid. Gezien het regio-overschrijdend karakter van de sector werkt BTB over de gewestelijke grenzen heen aan deze sector, met name door de regelmatige samenkomsten van interzetelvergaderingen. Grote bedrijven zoals TNT, DHL, UTI, Ceva-Logistics beperken zich ook niet tot één enkele regio, maar werken vanuit verschillende locaties over heel het land en over de landsgrenzen heen. Uitwisseling van informatie, ondersteuning op intergewestelijke maar ook op Europese schaal zijn voor BTB essentieel om een nog sterkere en meer eensgezinde vakbond uit te bouwen voor de logistieke sector.

Onze "Wegwijs...in de logistiek" werd speciaal ontworpen om snel en overzichtelijk correcte informatie te verkrijgen over de loon- en arbeidsvoorwaarden, gekoppeld aan andere nuttige informatie zoals (syndicale) premies, brugpensioen en opzegtermijnen. Deze handige en informatieve folder is exclusief bestemd voor de arbeiders in de logistieke sector.

Bestel Nu! U krijgt Wegwijs in de logistiek gratis thuis toegestuurd door bestelling op tel 03/224 34 34 of btb@btb-abvv.be met als vermelding WWlog



HET PROJECT "TRILOGIPORT LIEGE"

In het Luikse neemt een grootschalig project stilaan een concrete vorm aan. Al een aantal jaren is er sprake van een multimodaal platform, "Liège Trilogiport" geheten. Maar zoals met elk project van die omvang stootte men op meer problemen dan oorspronkelijk voorzien.

Eerste hindernis die genomen moest worden was Electrabel. De gronden die in haar bezit waren moesten onteigend worden. De eerste problemen die rezen betroffen de prijs. Er werd zelfs een beroepsprocedure bij de Raad van State ingeleid. Gelukkig konden deze problemen geregeld worden. Bleef nochtans het probleem van de omwonenden die wel van bij het begin bij de zaak betrokken werden. Zij vreesden dat een dergelijk grootschalig project schadelijke gevolgen zou hebben voor het milieu en dat hun rust verstoord zou worden door het drukke verkeer van vrachtwagens. Na heel wat spanningen werd de aanleg van het project uiteindelijk in een meer mens- en milieuvriendelijke zin herzien.

Voorstelling

Als eerste Belgische binnenvaart en derde Europese binnenvaart kent het Luikse havencomplex, met een jaarlijks verkeer van meer dan 21 miljoen ton, sinds meerdere jaren een gestadige groei. De haven van Luik kreeg van het Waalse Gewest een uitzonderlijke zone van 100 hectaren toevertrouwd, gelegen langs het Albertkanaal, meer bepaald te Hermalle-sous-Argenteau. Dit toekomstige multimodale platform, « Liège Trilogiport » genaamd, moet in de nabije toekomst uitgroeien tot een waar « logistiek dorp » in het hart van Europa. Mede door die groei keerde de haven van Antwerpen zich tot de haven van Luik, die op amper 14 uren varen van Antwerpen gelegen is, om duurzame akkoorden te



sluiten. Met een voor de hand liggende doelstelling: een vlotte distributielogistiek verzekeren stroomafwaarts van de plaats in de haven waar de schepen gelost worden doorheen een goede samenwerking tussen de haven van Antwerpen en die van Luik. Om al haar troeven uit te spelen heeft de Autonome Haven van Luik zich met de Ant-

werpse haven en met de SPI+ (Agence de développement économique de la Province de Liège – Agentschap voor Economische Ontwikkeling van de Provincie Luik) verenigd in het kader van een Economisch Samenwerkingsverband voor de ontwikkeling en de commercialisering van het toekomstige multimodale platform Liège Trilogiport.



Serge FILLOT, socialistisch schepen van Werk en Openbare Werken



Mauro LENZINI, burgemeester van de gemeente Oupeye sinds december 2006

Troeven

Zetten we even de grote troeven van het platform op een rijtje: drie toegangen tot de zee (Antwerpen, Rotterdam en Duinkerke), drie grensoverschrijdende markten (Frankrijk, Nederland en Duitsland). Dit toekomstig "logistiek dorp" ligt in het hart van het Rijn-, Schelde- en Maasgebied, met een bereik van 56 miljoen inwoners in een straal van 250 kilometer. Met zijn strategische ligging heeft dit multimodaal platform als hoofddoel het aantrekken van ondernemingen die voor het vervoer van hun goederen gebruik maken van de binnenscheepvaart, maar ook Europese distributiecentra die activiteiten uitoefenen met een hoge toegevoegde waarde en veel nieuwe banen.

Teneinde de standpunten van de betrokken beleidsverantwoordelijken te kennen ging Wegwijs praten met de schepen van Werk van Oupeye en met de burgemeester.

Wegwijs | Kunt u ons iets meer vertellen over het project "Trilogiport", meer bepaald over het werkgelegenheidsluik ervan?

SF/ML | De oprichting van Trilogiport biedt buitengewone kansen in het kader van de economische ontwikkeling van de Luikse regio. Wij hopen dat ondernemingen met hoge toegevoegde waarde er zich zullen vestigen en dus nieuwe banen zullen scheppen. Volgens een recente studie is een cijfer van 2.000 nieuwe banen een vrij realistische schatting.

Het zou bijzonder interessant zijn – en wij werken daaraan – om een soort loket op te zetten als schakel tussen de werkzoekenden en de ondernemingen die zich hier komen vestigen, in samenwerking met de Forem, partner waar we niet omheen kunnen, en de vzw "Basse Meuse et Développement", om zo efficiënt mogelijk te kunnen inspelen op de vraag van de ondernemingen, maar – en vooral – van de werkzoekenden. Wij zouden zelfs kunnen overwegen specifieke opleidingen te voorzien in functie van de aanvragen.

Wegwijs | Hoe werd dit project bij de omwonenden onthaald?

SF/ML | Van bij het begin van het project werden de omwonenden er bestendig bij

betrokken. We hebben informatievergaderingen belegd om alle aspecten van het project toe te lichten. Op geen enkel moment hebben zij het project in vraag gesteld, want ze beseften volop het belang van dit project voor de tewerkstelling in de regio. Zij wilden enkel zekerheid over de leefbaarheid van hun dorp, bijvoorbeeld dat er niet voortdurend vrachtwagens door het dorp zouden daveren.

Alles werd dus in het werk gesteld om positief op hun wensen in te gaan, onder meer door de bouw van een brug ten noorden van het platform en de aanleg van wegen naar het autowegennet, voor een totale kostprijs van 15 miljoen Euro. Daarbij moet men dan ook nog de beplanting en de geluidsdempende muren langs de autoweg rekenen.

Wegwijs | Wanneer starten de werken?

SF/ML | De start van de voorbereidende werken is gepland voor de herfst 2008 en de haven van Luik hoopt de eerste ondernemingen op het platform te kunnen onthalen eind 2011.

Wegwijs | Heel erg bedankt dat u op de vragen van BTB wilt willen antwoorden en ook voor de vele informatie. We geven elkaar afspraak voor een volgende keer. We houden u aan uw belofte ons op de hoogte te houden van de verdere werkzaamheden en vooral van de namen van de ondernemingen die zich in de regio zullen komen vestigen.

HOGЕ DIESELPRIJZEN:

YVES LETERME EN ETIENNE SCHOUPPE TREKKEN DE WERKGEVERSKAART!

WEGWIJS

Voor de vakantie was het kommer en kwel op de Europese wegen. In Spanje en Frankrijk stonden er wegblokkades van truckers of werden er acties "escargot" georganiseerd (bewust traag rijden om zo files te veroorzaken). In België organiseerde UPTR, één van de drie federaties van werkgevers in de transportsector, op 18 juni 2008 een actie te Brussel. Dat allemaal onder druk van de stijgende dieselprijzen voor het beroepsvervoer. Dat de dieselprijzen te hoog liggen: daar twijfelt niemand aan. De vraag is hoe men daarmee omgaat. En op die vraag kwam er een éenzijdig antwoord: Premier Y. Leterme en Staatssecretaris voor mobiliteit E. Schouppe nodigden de werkgevers, en enkel de werkgevers, uit voor overleg.



Let wel: het waren niet de loontrekkende truckers die hier actie voerden. Het waren de (kleine) zelfstandigen, de ondernemers, die kozen voor de dreiging van de wegblokkade. Als vakbondssecretaris ben ik benieuwd naar wat de overheid zou doen mochten de truckersvakbonden naar dit actiemiddel grijpen. Maar dit geheel ter zijde... Hoewel sommige van onze leden sympathie hadden voor de acties heeft ABVV-BTB deze acties niet ondersteund. Niet omdat het de feiten niet onderkent. Wel omdat de werkgevers aan de verkeerde deur aankloppen. En bovendien hun pleidooi ook nog eens koppelden aan een verlaging van de

loonkost in het nadeel van de werknemers. Dat onze leden zich vooral niets laten wijs maken. Wat de werkgevers van de regering vragen zal op lange termijn de chauffeurs NIET ten goede komen.

Kloppen op de verkeerde deur

De brandstoffen zijn een hoofdbestanddeel in de prijszetting in het wegvervoer voor derden. Schommelingen in die brandstofprijzen dienen dan ook in de prijs naar de klant te worden doorgerekend. Extra tus-



senkomsten vragen aan de overheid zou de prijs vervalsen, vervalst de concurrentie en schuift de factuur uiteindelijk door naar de gemeenschap, naar de belastingbetaler: naar u dus!

Bovendien kan de Belgische overheid geen kant uit in dit uitstekend Europese dossier: Europa zal nooit een unilaterale Belgische maatregel goedkeuren.

De werkgevers weten trouwens zelf ook dat wat de brandstofprijzen betreft, en de accijnzen daarop, België een zeer comfortabele middenmootpositie inneemt in Europa. Onze belangrijkste concurrenten, Duitsland, Nederland, ... zitten met hogere prijzen. Vandaag doen de Belgische werkgevers

eigenlijk een concurrentievoordeel op dit onderdeel van de prijs.

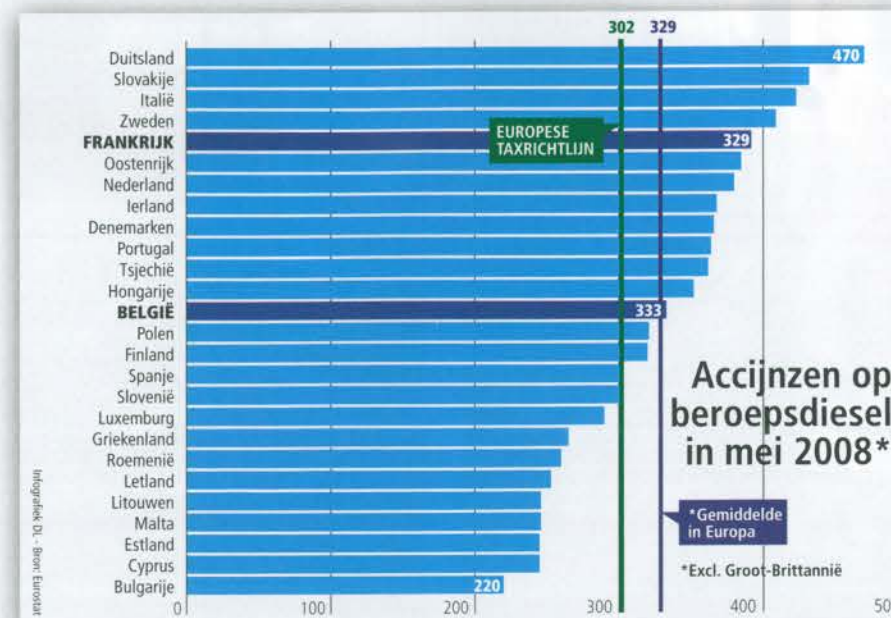
Lonen verlagen?

In dezelfde adem vragen de werkgevers ook een verlaging van de loonkost. In patronale middelen vraagt men al langer dat vergoedingen voor wat geen "echte" arbeidstijd is voor de loontrekkende trucker vrijgesteld zouden worden van sociale zekerheidsbijdrage (bv. de niet "productieve" beschikbaarheidstijd, waarbij de chauffeur ter beschikking is van zijn werkgever zonder echt achter het stuur te zitten, zoals bij laden en

lossen). Opnieuw wordt hierbij een factuur doorgeschoven naar de overheid en naar de RSZ. Maar bovendien vermindert het volume loon waarop RSZ betaald wordt, met alle gevolgen van dien voor het sociaal statuut van de loontrekkende chauffeur (bv. bij pensionering). BTB heeft dan ook van bij het begin van de patronale acties geweigerd om in dit spel mee te spelen en vroeg aan Staatssecretaris Schouppe en aan Premier Leterme om mee uitgenodigd te worden aan de onderhandelingsstafel, om zo ook het werknemersstandpunt toe te lichten. Van de staatssecretaris kregen we zelfs geen antwoord. De premier liet weten dat er niet over het statuut van de werknemer zou onderhandeld worden en situeert het sociaal overleg in het najaar naar aanleiding van het interprofessioneel overleg voor een nieuw Interprofessioneel Akkoord (zie het antwoord van de premier hierbij). We zullen hem aan zijn woord houden en het verdere verloop van deze discussies nauwgezet volgen.

De werkgevers openen de paraplu

BTB begrijpt ook niet waarom de patroonsorganisaties de traditie van het sectoraal overleg hier doorbreken, en unilateraal naar de overheid stappen. Geïnterpelleerd op 25 juni binnen het Paritair Comité 140 zeggen de bazen dat zij er voor niets tussenzitten dat de vakbonden niet mee werden uitgenodigd voor het overleg. Het zou een keuze zijn van de overheid. Dat ze met deze démarche breken met de traditie van het sociaal overleg in de sector is hun verantwoordelijkheid. BTB zal zich echter niet voor voldongen feiten laten plaatsen en haar verantwoordelijkheid opnemen mochten er besluiten op ons af komen die het statuut van de beroepschauffeur schaden.



“VEILIGE PARKINGS”

DE BTB BLACK BOX

Een jaar geleden publiceerde ABVV-BTB haar zwartboek «Veilige Parkings», we schrijven september 2007. Het zwartboek was gebaseerd op een enquête georganiseerd en uitgevoerd met de hulp van onze mensen, militanten en personeel, ... Wij praatte ook met chauffeurs langs de baan en noteerden hun klachten en verzuchtingen. Aan de hand van de resultaten van onze enquête konden wij een signaal geven aan de verschillende beleids mensen: de ministers van mobiliteit en openbare werken, zowel op gewestelijk als op federaal niveau, de Europese Raad van Transportministers, de Europese en Internationale Federaties voor Transportarbeiders (ETF en ITF), de werkgeversfederaties, ...

Eén jaar later maken we opnieuw de balans op

BTB is er trots op dat ons zwartboek het probleem alvast op de politieke agenda geplaatst heeft. De gezondheid en de veiligheid van de chauffeurs staat in het centrum

van de belangstelling. En deze gezondheid en deze veiligheid hangt voor een groot deel samen met de kwaliteit en de kwantiteit van de parkings langs de autosnelwegen. Hier wordt bepaald wat de vrachtwagenchauffeurs eten, of zij voldoende kunnen rusten, of zij de nodige persoonlijke hygiëne kunnen hebben,

Tijd dus om opnieuw de boer op te gaan, en even op het terrein na te kijken wat er daadwerkelijk veranderde. Een nieuwe enquête dus, om na te gaan of de goede voornemens van de overheid ook op het terrein verschil maken. Het antwoord is eigenlijk simpel: er is zo goed als niets veranderd. Jammer genoeg moeten we vandaag opnieuw tot dezelfde vaststelling komen als vorig jaar:

Veilige en comfortabele parkings zijn moeilijk te vinden!

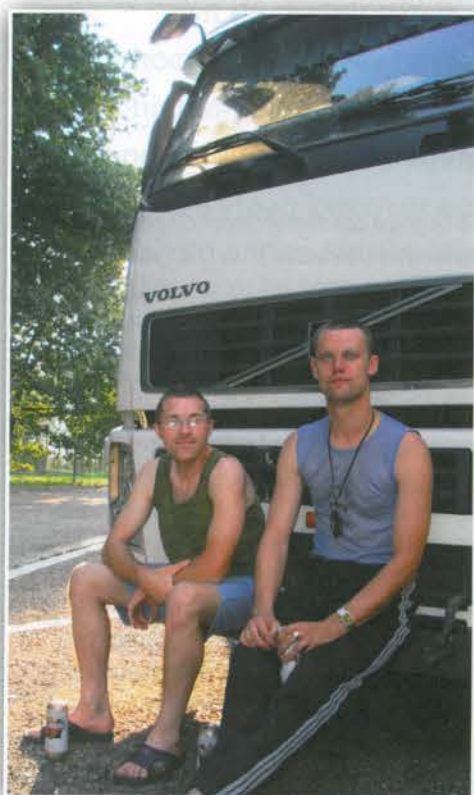
Vijf vaststellingen blijven overeind

- Het leven onderweg is nog steeds **duur** – lees: duurder dan vorig jaar
- Er is niets veranderd aan de (slechte) omstandigheden voor persoonlijke **hygiëne**
- Nog steeds zijn er 's nachts en 's avonds **te weinig parkeerplaatsen**
- Comfortabele parkings zijn meer dan ooit een **Europees probleem**
- **Veiligheid** – vooral dan van de chauffeur – is nog steeds geen prioriteit

Een Black Box van BTB die de volledige inventaris maakt

Op 8 september maakte BTB de conclusies uit de nieuwe enquête die we voerden in juli en augustus wereldkundig. De Black Box bevat verschillende elementen:

- een handig boekje met de resultaten van de enquête, en de vaststellingen die we op het terrein deden;
 - een cd met een filmpje waarin de beelden voor zichzelf spreken;
 - de coördinaten van de blog waarop we nog aanvullende gegevens en verhalen publiceren over de veiligheid en het comfort op de parkings: BTBBlackbox.blogspot.com
- Voor elk wat wils dus.



Wil je een Black Box bestellen?

Mail naar dinneke.fleerackers@btb-abvv.be of bel 03/224.34.37



AANVULLEND PENSIOEN VOOR DE WERKNEMERS UIT DE SECTOREN AUTOBUSSEN EN AUTOCARS

Vanaf 1 januari 2008 geniet je als werknemer of werkneemster van de Paritaire sub-comités 140.01/02/03 van een aanvullend pensioenplan dat voorziet in de opbouw van een bijkomend pensioen. Naast de opbouw van dit bijkomend pensioen voorziet het plan eveneens in een solidariteitsluik. Hierna vind je de krachtlijnen van dit pensioenplan en staan we even stil bij wat voor jou als werknemer belangrijk is.

Het luik aanvullend pensioen

Waarom een aanvullend pensioen, is er dan geen wettelijk pensioen? > Elke werknemer in België heeft recht op een wettelijk pensioen dat door de Staat betaald wordt. Naast dit wettelijk pensioen (= 1^{ste} pijler) bestaat er ook de mogelijkheid om een aanvullend pensioen op te bouwen via de werkgever (= 2^{de} pijler). Het Sociaal Fonds van de Autobussen en Autocars zal instaan voor de inrichting van dit aanvullend pensioen. Alle werknemers uit de sector hebben dus recht op dit aanvullend pensioen bovenop het wettelijk pensioen.

Komt het aanvullend pensioen in de plaats van het wettelijk pensioen? > Neen, als je met pensioen gaat zal je enerzijds maandelijks een wettelijk pensioen ontvangen. Daar bovenop krijg je eenmalig een bedrag als aanvullend pensioen.

Hoeveel bedraagt dit aanvullend pensioen? > Een aanvullend pensioen is net zoals een spaarrekening. Je stort er geld op en ieder jaar ontvang je interest. Als je met pensioen gaat, krijg je het bedrag dat op je spaarrekening staat. Het Sociaal Fonds zal ieder jaar € 100,00 op je pensioenrekening bij de verzekeringsmaatschappij storten. Dat geld wordt door de verzekeraar belegd zodat je ook nog interesten ontvangt. Daar bovenop komt eventueel nog een deelname in de winst van de verzekeraar. Maar de huidige wetgeving voorziet wel dat als je met pensioen gaat, je pensioenrekening minstens 3,25% per jaar had moeten opbrengen. Hoeveel aanvullend pensioen je dus zal krijgen hangt af van twee zaken: de interest (+ eventuele winstdeelname) en het aantal jaren dat je in de sector blijft werken. Hoe langer je blijft werken, hoe meer aanvullend pensioen je zal ontvangen. Indien je deeltijds werkt, wordt de € 100,00 aangepast in functie van het percentage tewerkstelling.

Wat gebeurt er met mijn pensioenrekening als ik overlijdt?

> Als je sterft voordat je met pensioen gaat, hebben je nabestaanden recht op het bedrag dat op je pensioenrekening staat.

Wat gebeurt er met mijn pensioen als ik niet langer in de sector werk? > Het bedrag dat op je pensioenrekening staat is van jou. Ook al blijf je niet langer werken in de sector, het opgebouwde spaargeld blijft op jouw naam staan bij de verzekeraar. De wet laat niet toe dat je dit spaargeld opneemt voor je 60^{ste}.

Hoeveel staat er al op mijn pensioenrekening?

Ieder jaar zal de verzekeraar je een uittreksel sturen met de stand van je pensioenrekening. Dit uittreksel wordt "de pensioenfiche" genoemd, en voor de stand van je rekening moet je kijken naar "de reserves" die je hebt opgebouwd.

Het solidariteitsluik

Dekking overlijden > In geval van overlijden voor de voorziene pensioendatum voorziet dit plan in een bijkomend kapitaal overlijden. Dit bijkomend kapitaal overlijden komt bovenop de tegoden die op je individuele pensioenrekening staan op het moment van overlijden en bedraagt € 1.500,- per voltijds tewerkgestelde.

Dekking premie vrijstelling > Wanneer je ingevolge een ziekte of een ongeval volledig arbeidsongeschikt bent ontvang je (na de periode van het gewaarborgd loon) niet langer een loon van je werkgever. Wanneer je in die situatie bent beschouwt men je ook niet langer als actief werknemer. Dankzij de dekking premievrijstelling zal je aanvullend pensioen toch verder opgebouwd worden, net alsof je actief was gebleven, en dit vanaf het tweede jaar na het ongeval of de ziekte.

Dekking invaliditeit > Om het loonverlies, waarmee je geconfronteerd wordt bij een volledige arbeidsongeschiktheid ten gevolge van ziekte of ongeval, een stukje te compenseren voorziet het luik solidariteit ook in een dekking invaliditeit. Wanneer je ingevolge een ziekte of een ongeval langer dan 180 dagen volledig arbeidsongeschikt bent ontvang je via de dekking invaliditeit een éénmalige uitkering van € 500,-. Indien je deeltijds werkt wordt dit bedrag aangepast in functie van je percentage tewerkstelling. Je hebt pas opnieuw recht op een uitkering indien je gedurende minstens 180 dagen het werk opnieuw vervat hebt. Je hebt in totaal hoogstens drie maal recht op deze uitkering.

Dekking werkloosheid > Indien je wegens economische redenen tijdelijk werkloos bent zal de pensioenopbouw via de dekking werkloosheid verdergezet worden.

Heb je nog meer vragen?

Neem contact op met je plaatselijk BTB-secretariaat. Wij helpen je graag verder.

Lonen bijzonder geregeld vervoer - speciale autobusdiensten - P.C. 140.02

Wegens overschrijding van de spilindex werden de lonen van het rijdend personeel van de speciale autobusdiensten met 2% verhoogd vanaf 01.05.2008. De nieuwe spilindex bedraagt 110,95.

De ARAB-vergoeding werd op 01.07.2008 aangepast aan de index.

Dienstjaren	Uurloon in €	Zondagwerk in € (= Toeslag 100%)	Nachtarbeid per u in € tussen 22.00 en 06.00 u (= Toeslag € 0,50/u)	ARAB-vergoeding € netto per maand	ARAB-vergoeding € netto per dag
0 - 2	10,5929	21,1858	11,0929	80,30	4,41
3 - 5	10,6526	21,3052	11,1526	80,30	4,41
6 - 10	10,7105	21,4210	11,2105	80,30	4,41
11 - 15	10,8288	21,6576	11,3288	80,30	4,41
16 - 20	11,0023	22,0046	11,5023	80,30	4,41
> 21	11,0629	22,1258	11,5629	80,30	4,41

De ARAB-vergoeding netto per maand wordt toegekend vanaf 6 effectieve prestatiedagen per maand.

Tot en met 5 effectieve prestatiedagen wordt de ARAB-vergoeding per dag betaald.

Zowel voltijdse als deeltijdse arbeiders hebben recht op het volledige bedrag van de ARAB-vergoeding.

Onvoorziene prestaties worden vergoed met een toeslag van 25% van het uurloon.

Vanaf 01.01.2008: forfaitaire vergoeding van € 1,- per effectief gepresteerd dag op 3 voorwaarden:

* tewerkstelling volgens gesplitste diensten op die dag;

* het voertuig wordt niet mee naar huis genomen;

* de woonplaats bevindt zich op meer dan 5 km van de plaats van tewerkstelling.

Werkgever stelt werkkledij ter beschikking: vergoeding voor onderhoud: € 17,10/jaar.

Werkgever stelt geen werkkledij ter beschikking: € 7,44/maand.

ARAB-vergoeding in de sector autobussen en autocars

Op 25.06.2008 werden drie CAO's ondertekend die wijzigingen aanbrengen aan de berekening van de ARAB-vergoeding bij de openbare en speciale autobusdiensten.

(Voor de autocars blijft het berekeningssysteem van de ARAB-vergoeding dus ongewijzigd).

Openbare autobusdiensten - pachters die rijden voor De Lijn-VVM

Voor de werknemers die vóór 01.07.2008 in dienst zijn getreden bij een pachter blijft de oude berekeningswijze van de ARAB-vergoeding van kracht: € 173,48 netto per kwartaal op voorwaarde dat er minimum 10 dagen effectieve arbeidsprestaties per kwartaal zijn.

Voor de werknemers die in dienst getreden zijn vanaf 01.07.2008 geldt de nieuwe regeling: het maandbedrag van € 57,83 netto wordt uitbetaald zodra de werknemer minstens 10 dagen effectieve arbeidsprestaties per maand heeft geleverd.

Openbare autobusdiensten - pachters die rijden voor SRWT

Voor de werknemers die vóór 01.07.2008 in dienst zijn getreden bij een pachter blijft de oude berekeningswijze van de ARAB-vergoeding van kracht: € 273,18 netto per kwartaal op voorwaarde dat er minimum 10 dagen effectieve arbeidsprestaties per kwartaal zijn.

Voor de werknemers die in dienst getreden zijn vanaf 01.07.2008 geldt de nieuwe regeling: het maandbedrag van € 91,06 netto wordt uitbetaald zodra de werknemer minstens 10 dagen effectieve arbeidsprestaties per maand heeft geleverd.

Bijzonder geregeld vervoer - speciale autobusdiensten - 140.02

Voor de werknemers die vóór 01.09.2008 in dienst zijn getreden blijft de oude berekeningswijze van de ARAB-vergoeding van kracht: de ARAB-vergoeding netto per maand wordt toegekend vanaf 6 effectieve prestatiedagen per maand. Tot en met 5 effectieve prestatiedagen per maand wordt de ARAB-vergoeding per dag betaald.

Voor de werknemer in dienst getreden vanaf 01.09.2008 geldt de nieuwe regeling: het maandbedrag van de ARAB-vergoeding is pas verschuldigd vanaf 10 effectieve arbeidsdagen per maand. Tot en met 9 effectieve prestatiedagen per maand is de ARAB-vergoeding per dag verschuldigd.

Eindelijk anciënniteit in de sector van het bijzonder geregeld vervoer !

Na jaren onderhandelen zijn wij er eindelijk in geslaagd om ook voor het rijdend personeel van de sector speciale autobusdiensten een anciënniteitsregeling te bekomen.

Niet simpel, want telkens de zomerschoolvakantie eraan kwam werd het arbeidscontract van de werknemer in kwestie verbroken en in september startte hij opnieuw met een nieuw contract, bij dezelfde werkgever, maar opnieuw met anciënniteit "0" op de teller.

De nieuwe CAO van 25.06.2008 regelt dat vanaf 01.09.2008 voor de betaling van het uurloon een anciënniteit van maximum 2 jaar wordt toegekend in functie van de eerste Dimona-aangifte toegekend aan werknemers tewerkgesteld met arbeidsovereenkomsten van bepaalde duur die niet aan elkaar verbonden zijn in de tijd wegens afwezigheid van werk.

Wat wil dit concreet zeggen ?

Je werkt al jaren (langer dan 2 jaar) met een contract van bepaalde duur als chauffeur speciale autobusdiensten. Als je op 1 september 2008 opnieuw een contract van bepaalde duur tekende, start je deze maal je nieuwe arbeidscontract met een anciënniteit van 2 dienstjaren. Dit geeft nu niet direct een verschil in loon (het loon voor 0 tot 2 jaren anciënniteit is gelijk), maar vanaf volgend jaar zit je dan wel in een volgende loonschaal, en krijg je dus een (bescheiden) loonsverhoging.

Lonen taxichauffeurs - P.C. 140.06

Betaling onder de vorm van % op de recette:
36% indien het maximumtarief van toepassing is.
35% indien het maximumtarief niet van toepassing is.

Gewaarborgd minimum maandinkomen vanaf 01.09.2008: € 1.415,68.

(€ 1.415,68 x 3): 494 = € 8,5972/u te vermenigvuldigen met het aantal arbeidsuren in de betrokken betaalperiode.

Overloon vanaf 01.09.2008: € 4,30/u (= toeslag van 50%).

Uurloon in geval van gebrek aan voertuig vanaf 01.09.2008: € 6,53/u.

ARAB-vergoeding vanaf 01.01.2008:

3,53% van de recette, buiten BTW, met een gemiddeld minimum van € 5,-/dag per betaalperiode.
Voor deeltijdse chauffeurs is het gemiddeld dagelijks minimum van € 5,- niet gewaarborgd.

Jaarlijkse anciënniteitsvergoeding vanaf 01.01.2008:

- 0,60% na 5 jaar ononderbroken dienst in de firma.
- 1,15% na 10 jaar ononderbroken dienst in de firma.
- 1,75% na 15 jaar ononderbroken dienst in de firma.
- 2,30% na 20 jaar ononderbroken dienst in de firma.
- De anciënniteitsvergoeding wordt berekend op basis van de jaarlijkse recette, exclusief BTW, van het voorbije jaar.
- De anciënniteitsvergoeding moest door de werkgever worden betaald vóór eind januari 2008.
- Je hebt recht op de anciënniteitsvergoeding als je 200 arbeids- of gelijkgestelde dagen (ook tijdskrediet) hebt gepresteerd in het voorbije jaar en als je op 31.12.2007 nog in dienst was van de firma.

Uniformvergoeding:

Werd door het Sociaal Fonds Taxi's in de loop van de maand maart 2008 uitbetaald aan voltijdse werknemers die min. 200 voltijdse werkdagen hebben in de periode van 01.07.2006 tot 30.06.2007.

Lonen garagepersoneel taxi's - P.C. 140.06

Wegens overschrijding van de spilindex werden zowel de minimumlonen als de reële lonen van het garagepersoneel van de sector taxi's met 2% verhoogd vanaf 01.09.2008. De nieuwe spilindex bedraagt 112,52.

Categorie	Uurloon in € 38 u/week
Hulparbeider	9,3521
Geschoolde arbeider 3de categorie	9,9298
Geschoolde arbeider 2de categorie	10,9176
Geschoolde arbeider 1ste categorie	11,4985
Arbeider buiten categorie	12,2721

LES CURETAXI'S

PARKING

LA SECURITE

UN PROBLEME EUROPEEN

LES INSTALLATIONS SANITAIRES

COUTE CHER

COMMANDEZ LE BLACK BOX UBOT

au numéro 03/224 34 37 ou par mail : dinneke.fleerackers@btb-abvv.be
Visitez notre site web www.ubot-ftgb.be et notre blog : ubotblackbox.blogspot.com

Plus que jamais, l'aménagement de parkings dotés du confort nécessaire est

La vie sur la route

Surtout le soir et la nuit il manque toujours de places de

des chauffeurs professionnels n'est toujours pas une priorité

Il y a toujours trop peu de douches et en de nombreux endroits, les installations sanitaires ne répondent toujours pas à nos conditions minimums : eau chaude; douches séparées pour les femmes; toilettes nettoyées régulièrement et accessibles de jour comme de nuit,

Les prix des restaurants routiers belges ont augmenté, tout comme les prix de vente dans les magasins. Le problème est que ces prix ont augmenté plus rapidement et que les salaires des chauffeurs ne suivent pas.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

FGTB UBOT exige plus de parkings et de meilleurs parkings !

Ensemble, on est plus fort

Pendant la journée, les chauffeurs s'arrêtent juste pour prendre leur temps de repos (donc des temps d'arrêt relativement courts). De jour, l'occupation des parkings ne pose donc aucun problème. Plus le soir approche, plus les parkings se remplissent, jusqu'à être (trop) pleins. Les chauffeurs ne trouvent des places pour stationner leur camion que sur les emplacements réservés aux voitures, ils sont obligés de se garer en double file sur les voies d'accès du parking ou - pire - sur les bretelles d'accès et de sortie des autoroutes.

Nos chauffeurs sont victimes de la criminalité grave (organisée) qui veut la cargaison et les effets personnels du chauffeur.

La plupart des camions stationnés sur les parkings le long des autoroutes belges ne sont pas belges, tandis que beaucoup de chauffeurs belges conduisent dans nos pays voisins.

truckers verdienen veilige comfortabele PARKING



**BESTEL DE BTB
BLACK BOX**

op het nr. 03/224 34 37 of via e-mail:
dlmeka@leerackers@btb-abvv.be
Surf naar: www.btb-abvv.be
Blog: BTBblackbox.blogspot.com

Het leven onderweg is
DUUR

De kwaliteit van de
**SANITAIRE
INSTALLATIES**

Comfortabele parkings
zijn meer dan ooit een
**EUROPEES
PROBLEEM**

VEILIGHEID
van de beroepschauffeur
is geen prioriteit

Vooral 's nachts en 's avonds zijn er
**TE WEINIG
PARKEERPLAATSEN**

1

De prijzen in de Belgische
wegrestaurants zijn, net als de prijzen
in de winkel, gestegen. Alleen zijn
ze sneller gestegen en volgt het
loonzakje van de chauffeur niet.

2

Nog steeds zijn er te weinig douches en
voldoet het sanitair op vele plaatsen niet
aan de minimum voorwaarden: warm
water; aparte douches voor vrouwen;
toiletten die regelmatig worden gereinigd
én dag en nacht toegankelijk zijn ...

3

Het overgrote deel van de
beroepschauffeurs die geparkeerd
staan op de parkings langs de Belgische
autosnelwegen zijn geen Belgen,
terwijl veel Belgische chauffeurs
ook in de buurlanden rijden.

4

Onze chauffeurs blijven het slachtoffer
van georganiseerde dievenbendes
die het zowel op de lading als op
de persoonlijke bezittingen van
de chauffeur gemunt hebben

5

Overdag parkeren de vrachtwagenchauf-
feurs om hun rustpauzes te nemen – re-
latief korte stops dus – en is de bezet-
ting van de parkeerplaatsen redelijk.
Nadert het avonduur, dan slibben de
parkings vol, té vol. De chauffeurs kun-
nen hun vrachtwagen enkel nog kwijt
op de parkeervakken voor personenwa-
gens, dubbel geparkeerd op de wegen
van de parking of – erger nog – op de
op- en afritten van de autosnelwegen.



ABVV BTB eist meer en betere parkings!

Samen sterk

Lonen Handel in Brandstoffen Oost-Vlaanderen - P.C. 127.02

Wegens overschrijding van de spilindex werden de lonen van de sector Handel in Brandstoffen Oost-Vlaanderen met 2% verhoogd vanaf 01.09.2008. De nieuwe spilindex bedraagt 112,77.

Categorie	Uurloon in €
Chauffeur	11,0519
Kuispersoneel	8,2897
Geschoold garagepersoneel	11,2029
Garagepersoneel meester-gast	11,3248

Voor het verladen van kolen in zakken bij de klanten wordt een toeslag per zak uitbetaald:

zak van 10 kg: € 0,1239.

zak van 25 kg: € 0,1735.

zak van 50 kg: € 0,2478.

Vervoer van benzine en gassen in bulk of flessen:
premie van € 0,4957/u bovenop het minimum uurloon.

Kuisen van ketels en schoorstenen: premie van € 0,8676/u.

Flexibiliteitstoelage per arbeidstaak: toeslag voor taken die beginnen voor 07.00 u en/of eindigen na 19.00 u:
toeslag van € 2,4789 per taak die begint voor 07.00 u.
toeslag van € 7,4368 per taak die eindigt na 19.00 u.

Lonen Handel in Brandstoffen Nationaal - P.C. 127

Wegens overschrijding van de spilindex werden de lonen van de sector Handel in Brandstoffen Nationaal met 2% verhoogd vanaf 01.09.2008. De nieuwe spilindex bedraagt 112,77.

Ancienniteit	Uurloon in € 0 - 3 jaar ancienniteit	Uurloon in € > 3 jaar ancienniteit	Uurloon in € > 10 jaar ancienniteit	Uurloon in € > 15 jaar ancienniteit
Handlager	9,7921	10,0524	10,1475	10,3015
Autovoerder	10,2457	10,5059	10,6009	10,7547
Tankwagen- bestuurder	10,7415	11,0017	11,0967	11,2505

De ARAB-vergoeding werd ingevolge jaarlijkse indexatie op 01.07.2008 verhoogd tot € 1,0717/u.

Forfaitaire verblijfsvergoeding per begonnen schijf van 24 u bij dagelijkse of wekelijkse rust buiten de woonplaats of buiten de in de arbeidsovereenkomst voorziene arbeidsplaats: € 31,5054 vanaf 01.04.2008.

Voor de eerste dagelijkse of wekelijkse rust buiten de woonplaats waarbij de arbeids- en beschikbaarheidstijd voorafgaand aan bedoelde rust minder dan 8 u bedraagt of wanneer de uithuizigheid minder dan 24 u bedraagt en het slechts één enkele dagelijkse rust betreft: € 12,6722 vanaf 01.04.2008.

HANDEL IN BRANDSTOFFEN

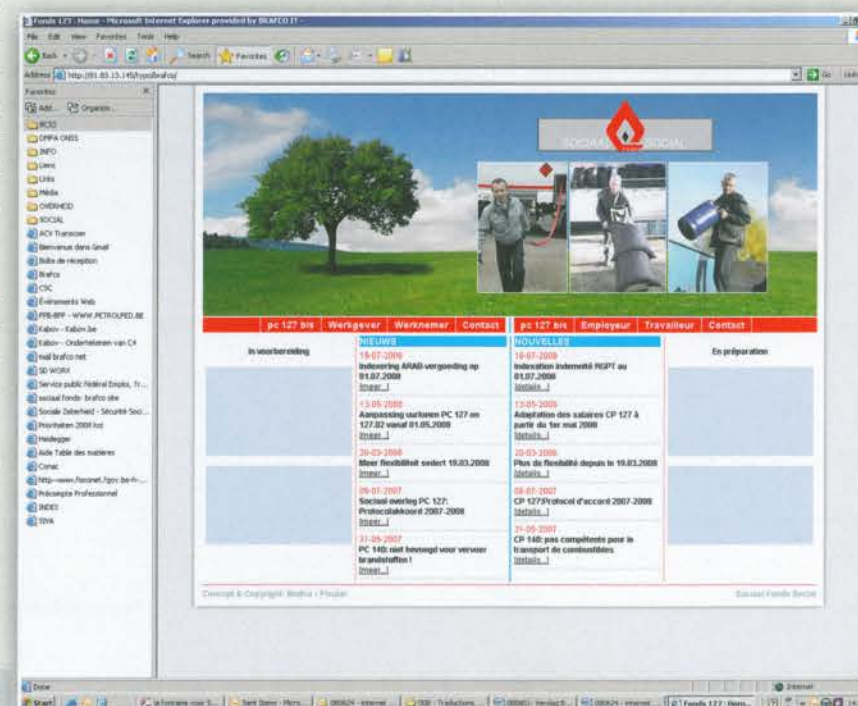
Het Sociaal Fonds is maar een klik weg!

Sinds kort beschikt het Sociaal Fonds voor de Handel in Brandstoffen over een eigen website.

Dankzij de nieuwe website is het Sociaal Fonds maar een muisklik weg. Op het menu: een werkgeversgedeelte en een werknemersluik, up-to-date informatie over de sociale voordelen en over de CAO's, formulieren die u kan downloaden, juridische informatie, en alles wat u ooit heeft willen weten, maar nooit durfde te vragen, over arbeidstijd.

Het Sociaal Fonds streeft ernaar om alle werk-aanbiedingen uit de sector te publiceren door middel van een link met de respectievelijke websites van de VDAB en FOREM.

Neem dus vlug een kijkje op deze nieuwe website: www.fonds127.be.



Lonen personeel afhandeling luchthavens - P.C. 140.08

Conform het protocolakkoord worden de lonen van het personeel afhandeling luchthavens met € 0,06 verhoogd vanaf 01.07.2008.

Categorie	Taakomschrijving	Uurloon in € 38 u/w
A	Werklieden die werken van schoonmaak verrichten: • het schoonmaken van vliegtuigen, lokalen, voertuigen en materiaal; • het klaarzetten, onderhouden en aanvullen van het materiaal hiervoor nodig; • het controleren van de kwaliteit en de netheid van het werk; • de aanverwante werkzaamheden die hieruit kunnen voortvloeien.	10,5415
BO	Werklieden die de activiteiten vermeld in B uitvoeren, gedurende de eerste zes maanden van hun tewerkstelling in deze functie	10,5615
B	• Werklieden die volgende beperkte taken verrichten binnen de koeriersactiviteiten: eenvoudig laad-, los- en sorteerwerk van koerier, evenals data-entry en controle van materiaal, bedienen van rollend materiaal hiervoor nodig en instaan voor transport van en naar het vliegtuig. • Correctheid gegevens van de zendingen controleren. • De aanverwante werkzaamheden die hieruit kunnen voortvloeien. • Werklieden die leiding geven aan werklieden onder A.	10,8075
CO	Werklieden die de activiteiten vermeld in C uitvoeren, gedurende de eerste zes maanden van hun tewerkstelling in deze functie.	11,4980
C	• Werklieden die vracht en zendingen (incl. koerier) behandelen. • Laden, lossen, accepteren, stockeren, controleren, punteren en uitgeven van vracht en zendingen. • Laden, lossen van vliegtuigen, bagagekarren, containers, trucks, paletten, zakken, bouwen van paletten en containers. • Bedienen van rollend en vast materiaal. • Verrichten van de administratie, controletaken van de vracht en zendingen op zelfstandige basis. • Het verdelen, wegen, tellen en controleren van bagage. • Werklieden die passagiers, personeel, vracht, catering en documenten vervoeren van en naar het vliegtuig. • Behandeling (laden, lossen, inventariseren, vervoeren) en controle doen op volledigheid van lading en bijbehorende documenten. • Het rollend en vast materiaal hiervoor nodig bedienen en lege karren en dollies aanbrengen. • Werklieden die 1ste-lijnsonderhoud uitvoeren van gebouwen en machinepark, inclusief de voorbereidende, controlerende en afsluitende (administratieve) activiteiten. • De aanverwante werkzaamheden die hieruit kunnen voortvloeien.	11,7605
D	• Werklieden die als hulpploegbaas de ploegbaas assisteren en/of vervangen. • Die de taken van de ploeg en het materiaal organiseren en controleren en rapporteren aan de ploegbaas. • Werklieden die helpen bij de lopende werkzaamheden van de ploeg en die alle andere werkzaamheden uitvoeren die hieruit kunnen voortvloeien.	12,2485
E	• Werklieden die als ploegbaas leiding geven aan een groep medewerkers. • Die toezicht houden op de ploeg en die hun werkzaamheden controleren. • De deelnemen aan het werkoverleg en meehelpen met de werkzaamheden en aan alle andere werkzaamheden die hieruit kunnen voortvloeien. • Werklieden die 2de- en 3de-lijnsonderhoud verrichten aan het machinepark. • Die het materiaal - preventief - controleren en rapporteren en alle andere werkzaamheden die hieruit kunnen voortvloeien.	12,6515

Lonen personeel verhuizingen - P.C. 140.05

Wegens overschrijding van de spillindex werden de minimum-lonen met ingang van 01.07.2008 met 2% verhoogd. De nieuwe spillindex bedraagt 111,65.

Categorie	Uurloon in €
Drager beginnening	9,8134
Drager + 1 jaar	9,8981
Chauffeur	10,0865
Liftbestuurder	10,0865
Inpakker	10,0865
Kistenmaker	10,0865
Chauffeur rijbewijs C/CE met min. 2 jaar dienst in sector	10,1942
Ploegbaas	10,1942

De verwijderingsvergoeding bedraagt sinds 01.11.2007 € 2,66.

De verblijfsvergoedingen werden eveneens op 01.11.2007

aangepast aan de index:

Overnachting en ontbijt: € 13,98.

Middagmaal: € 11,20.

Avondmaal: € 9,75.

De ARAB-vergoeding werd volgens de inhoud van het protocolakkoord op 01.04.2008 opgetrokken tot € 1,04.

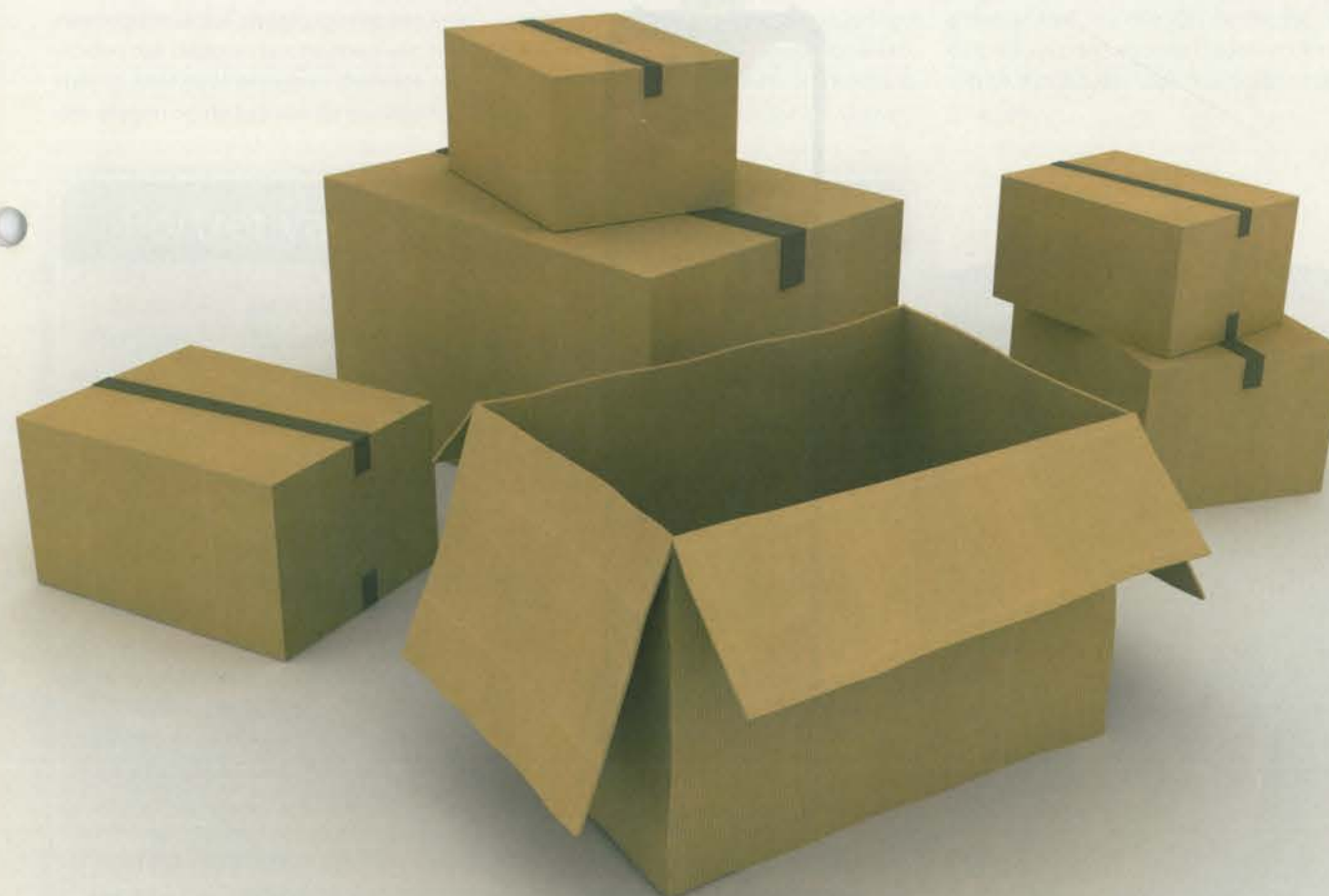
Anciënniteitspremie 2007 - betaalbaar in januari 2008:

5 - 9 jaar dienst: € 32.

10-14 jaar dienst: € 64.

15-19 jaar dienst: € 96.

> 20 jaar dienst: € 128.



DOOR DE OVERSCHRIJDING VAN DE SPILINDEX WERDEN OOK DE SOCIALE UITKERINGEN OP 01.09.2008 VERHOOGD

Vergoeding voor nachtarbeid (CAO nr. 49 van de Nationale Arbeidsraad) :

€ 1,04/u voor werknemers jonger dan 50 jaar;
€ 1,25/u voor werknemers van 50 jaar of ouder.

Bijkomende vergoeding (CAO nr. 46 van de Nationale Arbeidsraad) :

CAO nr. 46 van de NAR bepaalt dat werknemers, die tewerkgesteld zijn in een stelsel van nachtarbeid, hun definitieve terugkeer naar dagarbeid kunnen vragen. Wanneer de werkgever niet kan voldoen aan deze vraag kan hij een einde stellen aan de arbeidsovereenkomst, mits de betaling van een bijkomende vergoeding bij de werkloosheidsuitkering. Het bedrag van de bijkomende vergoeding bedraagt na de indexatie € 126,03.

Sluitingsvergoedingen voor sluitingen vanaf 01.09.2008 :

In geval van sluiting van de onderneming hebben de werknemers, onder bepaalde voorwaarden, recht op een sluitingspremie. Dit is een forfaitaire vergoeding die berekend wordt aan de hand van het aantal dienstjaren in de onderneming. De vergoeding wordt betaald door de werkgever of wanneer deze laatste in gebreke blijft door het Sluitingsfonds.

Voor werknemers tot 45 jaar : € 142,09/dienstjaar, met een maximum van € 2.841,80 € (komt overeen met 20 dienstjaren).

Voor werknemers van 45 jaar en ouder : € 142,09/dienstjaar, met een maximum van € 2.841,80 € (komt overeen met 20 dienstjaren) + een supplement van € 142,09/dienstjaar voor elk leeftijdsjaar boven de 45 jaar (op voorwaarde dat men deze doorbrenkt in dienst van de onderneming). Werknemers van 45 jaar en ouder kunnen dus aanspraak maken op een sluitingsvergoeding van maximum € 5.541,51, namelijk in geval van 20 jaar anciënniteit € 2.841,80 + 19 leeftijdsjaren boven de 45 jaar € 2.699,71 €.



DE KRUIK BARST BIJ FLIGHTCARE EN AVIAPARTNER

Midden augustus brak er een spontane staking los op Zaventem.

Bij Flightcare en Aviapartner, de twee afhandelaars van bagage.

Zeg maar de werknemers die ervoor zorgen dat de bagage in en uit de vliegtuigen wordt geladen. De vakbonden, en meer bepaald ABVV-BTB kreeg bakken kritiek over zich heen omdat ze de staking van het personeel erkende en zelfs actief steunde.

Over de grond van de zaak, de immense werkdruk en het nijpend personeelstekort had bijna niemand het. Pers en politiek focusten op de gestrande reiziger die hinder ondervond op Zaventem.

Alsof ABVV-BTB, of de werknemers van de betrokken firma's voor hun plezier het werk neerlegden. Alsof de bagagisten het leuk vinden dat reizigers last hebben van hun staking. Alsof de afhandelaars chantage zouden plegen op de kap van de passagiers...

Niets is minder waar. Hierna een duidelijk standpunt ter zake van BTB, een standpunt dat ook reeds in De Morgen verscheen als vrije tribune.

Bovendien kan BTB-ABVV aantonen dat zowel bij Aviapartner als bij Flightcare onze delegees al maanden, meer zelfs al een vol jaar lang de vinger op de wonde gelegd hebben. Zowel op de Ondernemingsraad, het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk, als bij gewoon syndicaal over-

leg werd de directie geïnformeerd over wat de problemen waren en wat er op komst was. Er werden ook diverse nota's verstuurd aan de directie, met zeer duidelijk de aankondiging erin dat een staking onafwendbaar zou zijn als er niets gebeurde. Wie vandaag het personeel met de vinger wijst is ofwel slecht geïnformeerd, ofwel van slechte wil.

Wie zijn de afhandelaars?

Misschien is het ook goed te weten wie de afhandelaars zijn. Wie zijn die mensen die dagelijks zorgen voor het laden en lossen van de vliegtuigen, vaak met onderbezette ploegen.

Portret van de bagageafhandelaar.

Werkdruk... dat is het woord dat valt als we spreken met de stakers van Flightcare en Aviapartner. En daar staan passagiers, journalisten, politici, ... en onze lezers niet altijd bij stil. Opdat we zouden weten waarover we spreken

enkele weetjes ivm de bagageafhandeling op een rijtje:

- per werknemer wordt makkelijk 10 ton bagage per dag versleept!
- één ploeg bestaat in de praktijk uit 3 personeelsleden (normaal zouden dat er 5 moeten zijn);
- er is 40 minuten om een vliegtuig te laden;
- in de bagageruimte van het vliegtuig gebeurt alles manueel!
- 150 koffers per vlucht;
- 15 à 20 kg per valies;
- 2 à 3 ton per vlucht;
- dus een kleine ton per lader per vliegtuig;
- 7 à 8 vliegtuigen per ploeg...
- op Afrikaanse vluchten komen we makkelijk aan 20 à 30 kg per koffer (en die worden via containers geladen, door individuele personeelsleden. Dus geen samenwerking mogelijk)



CHANTAGE OP

BTB-ABVV neemt de volle verantwoordelijkheid voor de acties die de arbeiders voerden bij de afhandelaars Flightcare en Aviapartner op Zaventem. Natuurlijk betreuren we de gevolgen van deze acties voor de reizigers, natuurlijk vinden we dit erg voor de toerist die zijn vlucht uitgesteld ziet, of die zijn bagage nagestuurd krijgt. Alleen ligt de verantwoordelijkheid bij de directies van de beide bedrijven, en enkel en alleen bij hen.

BTB-ABVV nam zijn verantwoordelijkheid

Reeds maanden waarschuwt BTB-ABVV voor de problemen die zich aankondigden: te weinig personeel, te grote werkdruk, stress... Reeds maanden hebben onze syndicale afgevaardigden de respectievelijke personeelsverantwoordelijken van de bedrijven gevraagd om maatregelen te nemen met het oog op de drukke vakantiemaanden. Ook onze vakbondssecretarissen hebben ter zake de nodige signalen gegeven aan de directie en vooral gewezen op de ernst van de problematiek.

Niet ernstig genomen!

We kunnen enkel vaststellen en betreuren dat deze signalen niet ernstig genomen werden door de directies. Met halve toezeggingen of grote beloftes - die op het terrein niet of onvolledig werden uitgevoerd - los of laad je geen vliegtuig. Dat doe je met voldoende man/vrouw-kracht en met de juiste technische installaties, die liefst volledig in orde zijn. Op de beide vlakken bleven de directies in manco.

Dit is trouwens een jaarlijks terugkerend fenomeen. Een kind weet dat het in de zomervakantie juli en augustus superdruk is op de luchthaven van Zaventem. Dus zeker de directies van de afhandelingsbedrijven zouden dat moeten weten. Ook onze vakbonds-militanten weten dat en hebben de directies ter zake gewaarschuwd en maatregelen gevraagd om problemen te voorkomen. Begin juli waren er spanningen bij Flightcare, en moesten we dreigen met acties. Vorige week barstte de bom eerst bij Aviapartner, dan bij Flightcare.

Jammer genoeg krijgen we een directie voor ons die grote verhalen vertelt over wat ze allemaal van plan zijn en wat ze wil proberen... Deze verhalen vertalen zich echter niet in concrete maatregelen. En dat brengt ons tot de tweede reden van de uitbarsting: het personeel is de loze woorden en de valse beloftes beu. Het personeel wil ernstig genomen worden. Het zal veel inspanningen vragen om de malaise die de directie creëerde weg te werken.

ZAVENTEM?!

Stress en werkdruk

Met te weinig personeel de vliegtuigen laden en lossen heeft natuurlijk gevolgen. Personeelsleden lopen fysieke letsels op, raken overwerkt, raken overstressed, ... Veel van het ingezet personeel in de vakantieperiode krijgt ook te weinig opleiding, de veiligheidsprocedures worden wel eens over het hoofd gezien met alle gevolgen van dien. Opleiding zorgt ook opnieuw voor vertraging, meerwerk. Het personeel volgt, probeert, loopt, spant zich in. Maar de kruik gaat natuurlijk maar net zo lang te water tot ze barst. Pas nog vertelde een lader ons hoe hij enkele dagen geleden opgesloten raakte in de bagageruimte van een vliegtuig: door overhaasting hadden zijn collega's niet gemerkt dat hij de lading extra aan het zekeren was, het vliegtuig werd gesloten, en was reeds in manoeuvre voor hij zich via de radio kon melden en bevrijden.

Een permanente stakingsaanzegging

De criticasters die de stakers met de vinger wijzen zouden er goed aan doen dit even

mee in overweging te nemen. Steeds opnieuw moeten de vakbonden bij deze firma's druk zetten om voldoende personeel op de werkvloer te hebben. Steeds opnieuw wordt er gebradeerd op de personeelsbezetting. De cijfers liegen er niet om: Flightcare maakte vorig jaar € 8.050.000,- winst. Alleen opbrengst telt en die realiseer je door zo weinig mogelijk personeel in te zetten. We zouden bij manier van spreken een "permanente" stakingsaanzegging moeten doen bij deze bedrijven. Dat we hier over een reëel probleem spreken wordt geïllustreerd door de grote actiebereidheid van het personeel. Er stonden geen stakerspiketten op Zaventem! Iedereen legde spontaan en zonder discussie het werk neer. De ingeschakelde advocaten en deurwaarders moesten onverrichter zake terug naar af.

En waar was de directie?

De staking bij Aviapartner was anderhalve dag aan de gang eer de vakbonden eindelijk een directielid te zien kregen om de problemen te bespreken. Voordien "was er niemand beschikbaar". Hadden we het over verantwoordelijkheid nemen?

Naar een pool voor luchthavenarbeiders

Nochtans bestaan er oplossingen voor dit probleem: voldoende personeel aanwerven en daar voldoende vroeg mee beginnen. Beter plannen, vooruitzien. Het personeel betrekken bij de oplossingen die je aanreikt. En communiceren! Duidelijk en transparant. Op elk van die punten gaat men op de luchthaven in de fout. Elk van die punten zullen de directies moeten bijsturen, willen we problemen in de toekomst vermijden. Ook de instelling van een pool voor luchthavenarbeiders (vergelijkbaar met die van de havenarbeiders) zou flink wat moeilijkheden oplossen. Er zou steeds voldoende geschoold personeel voorhanden zijn om piekmomenten op te vangen, met een correct sociaal statuut. Hopelijk maakt de voorbije crisis openingen in die zin.

Heeft staatssecretaris Etienne Schouppe een dubbele agenda?

De eerste reactie die staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schouppe had op de acties van het personeel van Flightcare en Aviapartner was ervoor te pleiten om de weg vrij te maken voor een derde afhandelaar op de luchthaven van Zaventem. Door een derde afhandelaar in te schakelen zou het moeilijker worden om de passagiers nog langer te gijzelen, zo heet het. Een derde afhandelaar zou de "duopolie" positie van de twee andere afhandelaars doorbreken.

Dit is in alle opzichten en betekenissen van het woord een "valse" redenering. Buitenlandse voorbeelden, met name in Groot-Brittannië, tonen aan dat het inschakelen van nog méér afhandelaars enkel leidt tot nefaste gevolgen voor de werknemers en voor het personeel. Voor de klanten betekent het: slordigere service en langere wachttijden,...

Voor de werknemers: minder opleiding, minder veiligheid, verder uithollen van het sociaal statuut ...

Maar de redenering is des te valser als men weet dat er achter de schermen al lang gewerkt wordt in de richting van een derde afhandelaar. Indien we goed geïnformeerd zijn ligt de "tender" (zeg maar aanbesteding) uitgeschreven en klaar te wachten op een regeringsbeslissing. De staking van het personeel van

Aviapartner en Flightcare wordt hier gewoon misbruikt om een verdere liberalisering van de sector te bepleiten, met alle nefaste gevolgen van dien. Deze evolutie wil ABVV-BTB niet. Indien men op deze piste wenst door te gaan, zal BTB in de bres staan van het verzet hiertegen.

Een pool voor de luchthavenarbeid

Het echte antwoord op de problematiek is de oprichting van een pool van de luchthavenarbeider. Het aanleggen van een "werkreserve" waaruit de werkgevers kunnen putten in piekmomenten. Personeel met een adequate opleiding en een aangepast sociaal statuut, dat steeds inzetbaar is. Dat voorstel zal BTB op de agenda zetten van het komende sociaal overleg.



VIA-SOC START CONTROLES

OP NALEVING VAN CAO'S DOOR PACHTERS VAN DE LIJN

Enkele maanden geleden werd VIA-SOC in het leven geroepen, een nieuw organisme dat bij de firma's die rijden in opdracht van de Vlaamse Vervoermaatschappij de naleving van de sectorale CAO's moet controleren. Juridisch gezien gaat het om een private stichting waarvan de raad van bestuur paritair is samengesteld uit vertegenwoordigers van werkgevers en vakbonden van de Vlaamse openbare autobusdiensten. Qua vormgeving is dus geopteerd voor een vrij origineel concept, waaruit precies moet blijken dat alle betrokkenen zich bereid tonen tot een daadwerkelijk engagement om de naleving van CAO's ernstig te nemen en mogelijke mistoestanden in de sector tegen te gaan.



Heidi Van Haudt en Chantal Blendeman, de twee auditors van VIA-SOC, worden weldra vervoegd door een coördinator.

Bevoegdheden

Zoals ook door de Vlaamse Vervoermaatschappij uitdrukkelijk onderschreven, is het bij uitstek de taak van VIA-SOC controle uit te oefenen op de naleving van de collectieve arbeidsovereenkomsten in de sector van het geregeld vervoer. Het gaat met name over de loon- en arbeidsvoorwaarden zoals die zijn overeengekomen in het paritair comité 140.01 en zoals die ook zijn opgenomen in het bestek dat door de Vlaamse Vervoermaatschappij wordt opgelegd.

VIA-SOC is bevoegd om controles te verrichten tijdens de uitvoering van de contracten voor rekening van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Wel is het zo dat VIA-SOC zowel op eigen initiatief als naar aanleiding van klachten een onderzoek kan starten bij een bepaalde firma. Ook op vraag van De Lijn kan een onderzoek plaatsvinden. Een onderzoek bestaat zowel uit een plaatsbezoek als uit de controle van documenten inzake prestaties, dienstregelingen, verloning, enz. Zowel de betrokken aannemers als De Lijn engageren zich om alle relevante informatie ter beschikking te stellen om een grondige controle überhaupt mogelijk te maken.

Wat eventuele klachten betreft die aanleiding zouden kunnen geven tot een onderzoek, werd overeengekomen dat die in principe moeten worden ingediend via de partijen (vakbonden en werkgevers) die in de stichting vertegenwoordigd zijn.

Na elke controle wordt verslag uitgebracht aan de raad van bestuur van VIA-SOC die op haar beurt de Vlaamse Vervoermaatschappij in kennis stelt van de bevindingen in kwestie. Wanneer uit de uitgevoerde controles blijkt dat zich bepaalde knelpunten voordoen op het gebied van de niet-correcte toepassing van de sociale spelregels, kunnen specifieke adviezen geformuleerd worden. Op haar beurt is De Lijn expliciet bereid om effectief gevolg te geven aan dergelijke conclusies en aanbevelingen en desgevallend dwingende maatregelen te treffen.

Stand van zaken

Het team van VIA-SOC bestaat uit drie personen, twee externe auditors en één coördinator. Bij het ter perse gaan waren twee van de drie functies ingevuld, nl. deze van auditor: Chantal Blendeman en Heidi Van Haudt. Hopelijk is het team zo snel mogelijk voltallig.

Tot nu toe werd in eerste instantie werk gemaakt van een aantal praktische en organisatorische zaken. De financiering – gebaseerd op een bijdrage per chauffeur – werd op punt gesteld. Met De Lijn werden verdere afspraken gemaakt rond de samenwerking en de uitwisseling van informatie. Een goede afstemming en taakverdeling ten aanzien van de eigen controlediensten van De Lijn is immers niet onbelangrijk. De interne

procedures en gedragsregels werden vastgelegd in een reglement van inwendige orde en in een deontologische code, die onder meer een correcte en discrete omgang met vertrouwelijke informatie moet garanderen. Verder werd tijd besteed aan vorming en opleiding en werden een aantal bedrijfsbezoeken afgelegd. Bedoeling is dat vanaf september de eigenlijke audits van start gaan.

Praktisch

VIA-SOC is gehuisvest in Haren bij Brussel (Metrologielaan 6, 1130 Brussel) en telefonisch bereikbaar op het nummer 02-215 18 48 en per e-mail via info@via-soc.be.

De oprichting van een dergelijke controledienst

Al jaren vraagt BTB de oprichting van een dergelijke controledienst. Wij kunnen de opstarting van VIA-SOC dan ook enkel toejuichen en wij wensen de auditors veel succes, geduld, doorzettingsvermogen en vastberadenheid toe, alsook standvastigheid in hun principes.

Samen met de CAO die onze permanente secretarissen toelaat om direct tussen te komen bij de pachters, geeft VIA-SOC ons een bijkomende garantie voor de naleving van de CAO's door ALLE pachters.

Zoals u in dit artikel hebt kunnen lezen moeten klachten bij VIA-SOC worden ingediend door middel van de organisaties vertegenwoordigd in de Raad van Bestuur. Voor de arbeiders tewerkgesteld bij de pachters gaat het hier dus om de vakbonden, en in uw geval om de plaatselijke BTB-secretariaten waarvan u de adressen op de voorlaatste pagina vindt. Maar u kan natuurlijk ook steeds contact opnemen met ons federaal secretariaat op het nummer 03/224 34 34.

LAUREAAT OF CADET VAN DE ARBEID



Na zeven jaar organiseert het Koninklijk Instituut der Eliten van de Arbeid opnieuw een selectieprocedure voor de titels van Laureaat en Cadet van de Arbeid in de sector "Goederenvervoer over de weg – Logistiek voor rekening van derden".

Wie kan deelnemen aan deze procedure?

- Alle personen tewerkgesteld in de sector "Goederenvervoer over de weg – Logistiek voor rekening van derden".
- Indien je de leeftijd van 30 jaar nog niet hebt bereikt, maar sinds ten minste 3 jaar werkzaam bent in de sector, kan je je kandidaat stellen voor de titel van Cadet van de Arbeid.
- Indien je de leeftijd van 30 jaar hebt bereikt en je ten minste 10 jaar praktijkervaring in de sector hebt, kan je je kandidaat stellen voor de titel van Laureaat van de Arbeid (brons, zilver of goud).

Hoe inschrijven?

Neem contact op met ons federaal secretariaat BTB Wegvervoer en Logistiek op het telefoonnummer 03/224 34 37 of mail naar dinneke.fleerackers@btb-abvv.be.

Wij sturen je dan onmiddellijk een inschrijvingsformulier op. De uiterlijke inschrijvingsdatum is 31.12.2008.

Meer informatie vind je ook op de website van het Koninklijk Instituut voor Eliten van de arbeid: www.iret-kiea.be.

THE ROAD TO VICTORY

Na de vakantiestop van de maanden juli en augustus gingen we er vanaf begin september weer flink tegenaan. Hieronder vind je onze nieuwe planning voor de Roadshow. We kijken er alvast naar uit om je binnenkort op één van onze stops te ontmoeten. Tot dan!

TRUCK- EN BUS CHAUFFEURS U KRIJGT BEZOEK VAN **ABVV BTB**!

Als chauffeur klop je **LANGE DAGEN**, op onmogelijke tijdstippen. Een bezoek aan de vakbond zit er niet altijd in. Daarom komt ABVV - BTB naar je toe. In ons mobiel kantoor kan je terecht met **Vragen over RIJ-EN RUSTTIJDEN, OVERUREN, LOON,** ... of gewoon voor een babbel bij een tas koffie.

WAAR JE ONS VINDT DE KOMENDE MAANDEN? TELKENS VAN 11 U. TOT 18 U.

- MAANDAG 18/08/2008:** Rekkem - LAR
- MAANDAG 8/09/2008:** Brucargo - Brussel
- DINSDAG 9/09/2008:** Brucargo - Brussel
- WOENSDAG 10/09/2008:** Kaai 702 - Antwerpen
- DONDERDAG 11/09/2008:** Kaai 1742 - Antwerpen
- MAANDAG 15/09/2008:** Rekkem - LAR
- DONDERDAG 18/09/2008:** Zoning de Grace Hollogne - Liège
- DONDERDAG 25/09/2008:** Poste Frontiere d'Eynatten - Liège
- MAANDAG 6/10/2008:** Brucargo - Brussel
- DINSDAG 7/10/2008:** Brucargo - Brussel
- WOENSDAG 8/10/2008:** Kaai 702 - Antwerpen
- DONDERDAG 9/10/2008:** Kaai 1742 - Antwerpen
- DONDERDAG 16/10/2008:** Zoning de Battice - Liège
- WOENSDAG 22/10/2008:** Rekkem - LAR
- DONDERDAG 23/10/2008:** Zoning de Athus - Liège
- MAANDAG 10/11/2008:** Rekkem - LAR
- MAANDAG 17/11/2008:** Rekkem - LAR
- DINSDAG 18/11/2008:** Zoning de Grace Hollogne - Liège
- WOENSDAG 19/11/2008:** Kaai 702 - Antwerpen
- DONDERDAG 20/11/2008:** Kaai 1742 - Antwerpen
- MAANDAG 24/11/2008:** Brucargo - Brussel
- DINSDAG 25/11/2008:** Brucargo - Brussel
- MAANDAG 8/12/2008:** Brucargo - Brussel
- DINSDAG 9/12/2008:** Brucargo - Brussel
- WOENSDAG 10/12/2008:** Kaai 702 - Antwerpen
- DONDERDAG 11/12/2008:** Kaai 1742 - Antwerpen
- MAANDAG 15/12/2008:** Rekkem - LAR
- VRIJDAG 19/12/2008:** Zoning de Welkenraedt - Liège

VOOR MEER DETAILS M.B.T. DE STOPPLAATS VAN DE ROADSHOW, contacteer het federaal secretariaat BTB Wegvervoer & Logistiek.



MEER INFO OVER ONZE BTB ROADSHOW:
BEL BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK OP
HET NUMMER 03/224 34 34 OF
MAIL MET VERONIQUE.DE.ROECK@BTB-ABVV.BE



NIEUWS UIT DE GEWESTELIJKE AFDELINGEN

Eerste vorming van nieuw verkozenen in de regio Doornik, Mons, Centre, Charleroi en Waals-Brabant

Op 16 juni organiseerden de afdelingen Doornik, Mons, Centre, Charleroi en Waals-Brabant een vormingsdag voor hun vakbondsmilitanten. Op die vorming was ook Frank Moreels, Federaal Secretaris van BTB Wegvervoer & Logistiek, aanwezig. De voorzitter van BTB, Ivan Victor, was verontschuldigd wegens verplichtingen in het buitenland.



Philippe Dumortier, gewestelijk BTB-secretaris, is een bijzonder tevreden man

"Van de 107 militanten die uitgenodigd werden, gaven er 98 present. We hebben uiteraard van die vormingsdag gebruik gemaakt om de nieuw-verkozenen te feliciteren en de schitterende verkiezingsuitslagen nog even in de verf te zetten. Die afspraak met de sociale verkiezingen hebben we niet gemist, want onze militanten behaalden een onbetwistbare en trouwens door niemand betwiste overwinning: we haalden 60% van de te begeven mandaten binnen, tegen 37% voor het ACV en 3% voor ACLVB. Met andere woorden, een uitgesproken meerderheid. Dat alles is natuurlijk de vrucht van het vele werk dat we de afgelopen vier jaar verzet hebben. Toch mogen we nu niet op onze lauweren rusten, want in 2012 moeten we nog beter kunnen doen."

Op de vormingsdag werden een aantal voorstellen voorgelegd aan de federaal secretaris die niet naliet omstandig op de gestelde vragen te antwoorden.



... en in Luik

Op woensdag 25 juni 2008 organiseerde BTB Luik een eerste vormingsdag na de sociale verkiezingen.

Frida Kaulen, gewestelijk BTB-secretaris, geeft enige toelichting

"We brachten een veertigtal militanten, oude en nieuwe, bijeen om toelichting te geven bij wat een ondernemingsraad, een comité voor preventie en bescherming en een vakbondsafvaardiging is."

Met behulp van een aantal projecties hebben we de nodige uitleg gegeven, zodat onze verkozenen niet langer verloren lopen en vooral zouden weten wat ze al dan niet in de respectieve overlegorganen kunnen en mogen vragen.

We spitsen de vorming ook toe op concrete, levensechte voorbeelden, vooral dan wat de vakbondsafvaardiging betreft. Daarvoor deden we een beroep op de ervaring van "oude rotten" in het vak. Dit leek ons een stuk interessanter en vooral minder zwaar dan een vorming waarbij iedereen naar de vormingswerker moet zitten luisteren.

Na deze dag waren de afgevaardigden echt in de zevende hemel, zodat wij alvast de belofte gedaan hebben dat het daar niet bij zou blijven, temeer omdat er een federaal vormingsplan in de maak is."

GIRAUD - IZEGEM

HET VERHAAL VAN EEN STAKING

WEGWIJS

Op donderdag 26 juni 2008 besprak de ABVV-BTB militantenkern van de firma Giraud België NV te Izegem - in voorbereiding van de ondernemingsraad in de namiddag - de jaarlijkse economische en financiële informatie. Het derde jaar op rij moesten we vaststellen dat het moederbedrijf in Parijs een pak schulden van haar dochteronderneming in Izegem ten laste had genomen. Dat het niet goed ging, wist BTB al lang.

Toch sloeg de mededeling van de directie die namiddag na afloop van de ondernemingsraad in als een bom. De firma wenste over te gaan tot een collectief ontslag van

bijna 100 mensen. Ook de directeur, dhr. Rudy Everaert, was er schijnbaar het hart van in. Dit betekende immers quasi het einde van Giraud Izegem.

Hoe dan ook, in verscheidene vergaderingen van de Ondernemingsraad - uitgebreid met de syndicale delegatie - werd de eerste fase van de Wet Renault afgewerkt. Diverse mogelijkheden om het aantal ontslagen te verminderen, werden met de directie bekeken en besproken. De BTB-militanten stelden - samen met de ACV & ACLVB collega's - voor om in ieder geval een brugpensioen vanaf 55 jaar in te voeren, zodat een pak oudere collega's op die manier plaats konden maken voor jongere chauffeurs.

Op de speciale OR van 11 juli 2008 werd fase 1 afgerond en kon vastgelegd worden dat er 71 arbeiders en 3 bedienden zouden ontslagen

worden. Toch al een 25-tal jobs die gered waren. Een eerste succes dus! Op diezelfde ondernemingsraad werd ook al de agenda vastgelegd om in de loop van de daaropvolgende week de besprekingen rond een sociaal plan aan te vatten, verder te zetten en af te ronden. Een goed teken? Men legt immers niet zomaar een ganse week vast om te vergaderen rond een sociaal plan als er niets substantieels op tafel ligt. Zou er goede wil zijn om tot een deftige afvloeiingsregeling te komen? Helaas, niets was minder waar.

Reeds sedert jaren kaartte BTB dit aan op de ondernemingsraad. Pijnpunten: zeer weinig retours vanuit Groot-Brittannië, veel onbeladen en verloren kilometers, dubbele aanwezigheid op dezelfde laad- of losplaats, te lange wachttijden, verliesuren bij overtochten van het Kanaal, enz.... De directie had daar echter geen oren naar, de situatie van het bedrijf verbeterde niet. Integendeel, op een goeie vijf jaar tijd werd het personeelsbestand van iets meer dan 200 werknemers teruggedrongen naar amper 130 actieve personeelsleden.

worden. Toch al een 25-tal jobs die gered waren. Een eerste succes dus! Op diezelfde ondernemingsraad werd ook al de agenda vastgelegd om in de loop van de daaropvolgende week de besprekingen rond een sociaal plan aan te vatten, verder te zetten en af te ronden. Een goed teken? Men legt immers niet zomaar een ganse week vast om te vergaderen rond een sociaal plan als er niets substantieels op tafel ligt. Zou er goede wil zijn om tot een deftige afvloeiingsregeling te komen? Helaas, niets was minder waar.

Een cynische directie

Van zodra op maandag 14 juli de vergadering begon, liet dhr. Everaert, directeur van Giraud België, zijn lachend masker vallen. Hij deelde koudweg mee dat er geen enkele euro voorhanden was om een sociaal plan af te sluiten en dat alleen de wettelijke en contractuele verplichtingen bij een collectief ontslag zouden gerespecteerd worden. Met andere woorden: het geven van een vooropzeg en het eventueel betalen van de vergoeding wegens collectief ontslag. Geen brugpensioen, geen afscheids- of vertrekpremie, geen begeleidingsmaatregelen, niks, nada, nothing!

Ook na ruggespraak met de directie in Parijs bleef men bij dat standpunt

Toen we klaar en duidelijk aan de Belgische directie stelden dat we dit niet zo konden laten, dreigde dhr. Everaert om - indien we zouden actie voeren - de boeken van Giraud definitief neer te leggen zodat een faillissement onafwendbaar zou zijn. Dit was pure chantage!

Na spoedberaad onder de vakbonden gingen de poorten van het bedrijf te Izegem dicht. Via een gsm-ronde werden alle collega's die nog onderweg waren gemobiliseerd. De solidariteit was groot: de ene chauffeur na de andere reed het bedrijf binnen en "parkeerde" de vrachtwagen aan het stakingspiket.

Inschakeling van een deurwaarder en dwangbevel van de rechtbank

Toch een domper op de vreugde: in de loop van woensdagnamiddag kwam een deurwaarder, uiteraard op ons afgestuurd door

de directie, om vast stellen dat de poorten van het bedrijf geblokkeerd werden door het stakerspiket. Wij wisten direct waar we aan toe waren.

Op donderdag 17 juli rond 17 uur in de namiddag kwamen opnieuw 2 deurwaarders langs, ditmaal vergezeld van een aantal politieagenten en in het bezit van een dwangbevel van de rechtbank. Daarbij werden de stakers verplicht de poorten van het bedrijf

open te laten op straffe van een dwangsom van € 1.000, - per persoon en per uur dat de poorten nog zouden geblokkeerd zijn. Een manifeste aanslag op het stakingsrecht. We konden dan ook niet anders dan de blokkades opruimen. Het stakingspiket werd echter niet opgeheven, integendeel, wij zagen er met enig leedvermaak op toe dat er toch niemand aan het werk ging. Alle vrachtwagens bleven binnen: een lelijke streep door de rekening van de directie.

Gezien de rechtbank ons verbood om nog langer de poorten te Izegem te blokkeren, besloten we om op vrijdag 17 juli eens een onverwacht bezoekje te brengen aan het zusterbedrijf Gillemot te Kampenhout. Het bleek een complete verrassing te zijn toen we met drie trekkers en een aantal rode BTB-wagens de twee poorten om 10 uur stipt blokkeerden. Er stonden al gauw een aantal vrachtwagens aan en in Gillemot Kampenhout vast. Toen dhr. Everaert, die ook directeur van Gillemot is, dit vernam, ontstak hij in een gloeiende colere, sprong in zijn Jaguar en vloog hij richting Kampenhout.

Chauffeurs zijn uitstekend in het schatten van rijtijden en rij-afstanden. Vijf minuten voordat dhr. Everaert in Kampenhout toekwam, werd de blokkade daar opgeheven en keerden de actievoerders naar Izegem terug.

"Schande dat een bedrijf als Giraud Oosteuropese chauffeurs inschakelt om een staking te breken!"

René Degryse
BTB-secretaris:

Mijnheer de Directeur mocht onverrichterzake naar West-Vlaanderen terug rijden.

Constructieve voorstellen van vakbondszijde

Toch deden de vakbonden op vrijdagavond, op het einde van de eerste stakingsweek, een voorstel aan de directie. Wij zouden de chauffeurs

vragen om volgende week terug aan het werk te gaan op voorwaarde dat de directie wilde onderhandelen over een deftig sociaal plan. Zonder duidelijk antwoord besloten de vakbonden een vraag te richten aan de voorzitter van het Paritair Comité om te be-middelen in dit geschil.

Onverzoenlijk patronaat

De staking werd dus ondertussen verder gezet. Wel moesten wij tijdens het weekend en op maandag 21 juli met lede ogen aanzien dat de directie beroep deed op Poolse, Litouwse en Russische vrachtwagenbestuurders om de ladingen, die nog op de binnenplaats stonden, weg te halen. Ook lege opleggers werden door die "collega's" uit het Oostblok weggehaald om de voorziene vrachten te gaan laden en bij de klanten van Giraud te gaan lossen.

Ondertussen werd tegen vier actievoerders, waaronder drie beschermde werknemers, door de directie een procedure "ontslag om dringende redenen" ingezet. Vakbonden en werknemers werden in spoedprocedure voor de Arbeidsrechtbank gedaagd omdat ze voertuigen van Giraud gebruik hadden tijdens de acties.





Solidariteit loont

Het was overduidelijk: door het aannemen van dergelijk keiharde houding wilde de directie de staking breken. Dit was echter buiten de solidariteit van de actievoerders, werknemers en vakbonden gerekend. Bijgevolg werd op woensdag 23 juli plan B opgestart. In onderlinge samenwerking tussen de drie vakbonden, militanten en stakende werknemers werd besloten een aantal ludieke acties op te zetten. Giraud Izegem werd te koop aangeboden op eBay, de directeur werd via een sms-campagne aangespoord om een sociaal plan af te sluiten en met een e-mailactie werd de wijde wereld duidelijk gemaakt hoe Giraud zijn werknemers behandelt. Daarnaast werd er ook een PowerPoint presentatie op het internet gezet om de firma en hun computersysteem onder druk te zetten. Vrijdagmorgen 25 juli, reed een volle bus met actievoerders naar Parijs. Wij werden daar driemaal welkom geheten, door een afvaardiging van de Franse vakbonden (met dank aan de collega's van CGT en CFDT), door de bodyguards van de Parijse direc-

tie en door de politie. We werden er - mee dank zij de Franse collega's - onmiddellijk ontvangen door dhr. Tarek Hosny, voorzitter van het directiecomité, en dhr. Vincent Ray, directeur Giraud Regio Noord.

Nuttig contact

Nadat zij nogmaals de redenen die aanleiding gaven tot de herstructurering bij Giraud Izegem hadden uiteengezet, kregen wij eindelijk de kans om tov. de directie van de onderneming onze visie op deze reorganisatie en op een sociaal plan uiteen te zetten. Daar hadden we in België zelfs de kans niet toe gekregen. Toen duidelijk bleek dat de werknemers in Izegem geen onwettige noch buitensporige eisen inzake sociale begeleidingsmaatregelen en bruggensioenen stelden en dat bovendien de netto kostprijs van het sociaal plan niet overdreven was, bleek de Franse directie alvast bereid het voorstel van de vakbonden welwillend te onderzoeken en zo spoedig mogelijk daarop een antwoord te geven. Eindelijk hoop op een oplossing...

Onderhandelingen mét sociaal bemiddelaar

De volgende maandag 28 juli waren de vakbonden en de syndicaal afgevaardigden ontboden op het Federaal Ministerie van Werk te Brussel om in aanwezigheid van een sociaal bemiddelaar de echte onderhandelingen over het sociaal plan aan te vatten. Hoewel de sociaal bemiddelaar voorzichtig alle mogelijkheden aftastte en niet direct een oplossing aanreikte, waren we opnieuw een stap vooruit. Het toneelstukje van dhr. Everaert, die het niet kon nalaten nogmaals uit te halen naar de vakbonden, de militanten en de actievoerende werknemers, werd er op de koop toe bijgenomen.

Op dinsdag 29 juli werd een sociaal plan afgesloten. Bruggensioenregeling vanaf 55 jaar, afscheidspremie, verbrekingsvergoeding, outplacement en jobbeurs waren de belangrijkste elementen uit het akkoord. Daarnaast werden de gerechtelijke procedures tegen de vier ontslagen werknemers door de directie onmiddellijk ingetrokken. 's Avonds werden de aanwezigen aan het stakerspiket hierover ingelicht. Het afgesloten akkoord was - alhoewel dit geen "Volkswagen-akkoord" betrof - toch een eerbaar resultaat, bekomen door de aangehouden solidariteit en actiebereidheid van de werknemers van Giraud Izegem.

Een nieuwe "mode" in de sector?

Wij kunnen alleen maar vaststellen dat in het dossier collectief ontslag Giraud Izegem de plaatselijke directie, vertegenwoordigd door een ingehuurde crisismanager, dhr. Everaert, gepoogd heeft een collectief ontslag door te voeren zonder enige begeleidingsmaatregel voor de ontslagen werknemers en zonder de bestaande sociale overlegstructuur te respecteren.

Was dit een proefproject dat voor het patronaat voor herhaling vatbaar is? Laat ons hopen van niet. Dergelijke schandalige methodes behoren immers niet tot de beschaaft westerse cultuur die wij ons zo graag aanmeten.

In ieder geval werd bij Giraud Izegem overduidelijk aangetoond dat alleen solidariteit onder de werknemers en onder de vakbonden, tot enig positief resultaat kan leiden. Laat dit een goeie les zijn: als de werknemers op de werkvloer niet overeenkomen en de vakbonden onderling ruzie maken, is er slechts één die in zijn vuist lacht: de baas. En dat moeten we te allen prijze vermijden!



SAMEN STERKER DOOR SAMEN-WERKEN!

Zowel de lopende denkoefeningen in het kader van de congresresolutie betreffende de toekomst van het ABVV, de diverse acties in bepaalde ondernemingen als gevolg van o.a. de aantasting van de koopkracht, de te verwachten evoluties in het dossier "statuut arbeiders/bedienden", de groeiende maatschappelijke wijzigingen binnen een instabiel politiek kader, en de aanslagen op de openbare diensten hebben de beroepscentrales ABVV Metaal, BTB, MWB, en ACOD ertoe aangezet een oproep te doen voor een bundeling van krachten, zowel wat betreft de syndicale politiek als wat betreft het intern functioneren van het interprofessioneel ABVV.

Het doel van deze krachtenbundeling is bij te dragen tot een betere verdediging van de belangen van de werknemers uit de betrokken centrales. Onze leden verwachten van ons immers een vakbond die dicht bij hen staat en snel kan inspelen op hun problemen, hun noden, ... Het is onze opdracht om een syndicalisme uit te bouwen dat dicht bij de mensen staat.

Dit vraagt onvermijdelijk om de uitbouw van een politieke convergentie die ons moet toelaten om onze stem, uw/julie stem beter te laten horen binnen het ABVV. We willen daarbij een oude ABVV-slogan benadrukken: iedereen moet zijn zeg hebben in het ABVV! Dit vraagt evenzeer naar het versterken van de banden tussen de betrokken centrales. Dit proces beoogt uiteindelijk een versterking van het interprofessioneel ABVV en moet ons toelaten om de representativiteit en de slagkracht van het ABVV te vergroten.

ACOD
Openbare Diensten



METALLOS MWB
Metaal

WE ZIEN OP KORTE TERMIJN TWEE "FEDERERENDE" PISTES

Politiek-syndicale toenadering.

Onze politiek-syndicale samenwerking zal, door een versterking van de krachtsverhoudingen en een versterking van onze syndicale tegenmacht, ons toelaten om een opbouwende visie naar voor te schuiven in het besluitvormingsproces binnen de ABVV-structuren. Het is met name onze bedoeling de interne democratie te versterken, één van de basiswaarden van onze organisatie.

We verzetten ons tegen een ABVV-structuur samengesteld uit een te gering aantal centrales. Te veel éénmaking creëert onevenwicht, doodt de interne democratie en sluit elke vorm van tendensrecht uit.

We pleiten integendeel voor het behoud van een constructief pluralisme, dat de democratie en de representativiteit van het ABVV enkel kan versterken.

Onze politieke krachtenbundeling is volgens ons de beste weg om de verschillende sectoren die we vertegenwoordigen hun identiteit te laten behouden en tegelijk de rijkdom aan waarden te versterken die ons binnen het ABVV verenigen.

Het is in deze geest dat we samen een platform oprichten, dat op regelmatige basis samenkomt, om het politiek debat eensgezinder te kunnen voeren, en onze ideeën luider te laten horen binnen het ABVV. Tegelijk moet deze samenwerking ons wapenen in de strijd tegen onaanvaardbare verschillen in de loon- en arbeidsvoorwaarden tussen vergelijkbare functies in gelijke bedrijven.



ACOD
K. Stessens
Voorzitter



BTB
I. Victor
Voorzitter



ABVV Metaal
H. Jorissen
Voorzitter



MWB
N. Cué
Voorzitter

Syndicale werking.

Onze krachtenbundeling zal ons eveneens toelaten om synergie uit te bouwen in de werking van de betrokken centrales en om de nodige initiatieven te ontwikkelen voor een optimale verdediging van de belangen van de arbeiders.

De prioritaire thema's waar we deze synergie willen realiseren zijn: interim-arbeid, statuut arbeiders-bedienden, mobiliteit, communicatie, informatica, syndicale vorming, de verdediging van de openbare diensten, dienst ondernemingen (analyse jaarrekeningen, KMO werking, ...).

Wij willen mee de aanzet geven voor een versterkt interprofessioneel ABVV met een performantere dienstverlening op het niveau van de diensten arbeidsrecht, de werkloosheidsdienst, de animatie van de specifieke groepen (jongeren, werklozen, ...) en nodigen alle centrales van het ABVV uit om hun verantwoordelijkheid ter zake op te nemen.

Het principe van de unieke databank van de ABVV leden zal verder de autonomie van de centrales respecteren.

De ondertekenaars bevestigen hiermee hun vaste wil om een vernieuwend elan te geven aan het ABVV van de 21ste eeuw en op die manier de belangen van de leden optimaal te dienen door een versterking van de interne democratie.

Nieuwe BTB-zitdagen te

... Namen

Wanneer

Elke tweede maandag van de maand.
Neem telefonisch contact op met Daniël Maratta
op het nummer 071/64 12 99.
Een afspraak op een andere dag kan natuurlijk ook altijd.

Waar

FGTB – Rue Dewez 40 – 2de verd. – 5000 Namur.

... Eupen

Wanneer

Elke maandag vanaf 03.03.2008 of op afspraak.
Neem telefonisch contact op met David Cultraro
op het nummer 0484/78 80 68.

Waar

Rue d'Aix la Chapelle 48 – 4700 Eupen.

... Roeselare

Wanneer

Maandag, woensdag en vrijdag van 09.00 u tot 12.00 u.
Dinsdag en donderdag van 14.00 u tot 17.30 u.
Donderdagvoormiddag en vrijdagmiddag enkel op afspraak.

Waar

Zuidstraat 22 Bus 22 – 8800 Roeselare

... Veurne

Wanneer

Maandag van 15.00 u tot 17.00 u.

Waar

Statieplein 21 – 8630 Veurne

... Mechelen

Wanneer

Dinsdag van 09.00 u tot 12.00 u.
Donderdag van 09.00 u tot 12.00 u.
en van 13.00 u tot 16.00 u.

Waar

Zakstraat 16 – 2800 Mechelen

SAMENWERKING LUXEMBURGSE OGB•L EN ABVV-BTB

Om tegemoet te komen aan de steeds groeiende markt van grensarbeiders tussen België en Luxemburg en meer bepaald tussen de Belgische provincie Luxemburg en het Groothertogdom Luxemburg, hebben de Belgische en Luxemburgse vakbonden – het ABVV en de OGB•L – beslist om hun samenwerking te versterken. Dit alles om de belangen van de grensarbeiders nog beter te kunnen verdedigen.

Wij stellen via het ABVV bekwaam diensten ter beschikking. Of het nu gaat om je te helpen bij het samenstellen van een dossier tegen je werkgever of om je te helpen bij het doorworstelen van de ingewikkelde structuur van de sociale zekerheid (ziekte, gezondheidszorgen, kinderbijslag, pensioenen, invaliditeit, ...).

Als je in Luxemburg werkt raden wij je met aandrang aan om je aan te sluiten bij OGB•L. Als je later in België werkloos wordt of terug in België gaat werken, kan je opnieuw lid worden van ABVV-BTB en dit zonder verlies van je anciënniteit bij één van de twee vakbonden.

Zowel ABVV als OGB•L staan tot je dienst voor alle situaties waarmee je wordt geconfronteerd of waarmee je zal worden geconfronteerd in de loop van je leven als grensarbeider. Wij zijn er om je te helpen en om je dagelijkse relaties met betrekking tot je werksituatie gemakkelijker te maken.

ABVV BTB

Samen sterk

Permanentie Euro-loket in de kantoren van ABVV Arlon

[rue des Martyrs 80]

Maandag en dinsdag: 8.30 u – 12.00 u en 13.30 u – 16.30 u
Woensdag: 8.30 u – 12.00 u en namiddag op afspraak
Donderdag: 8.30 u – 12.00 u en 13.30 u – 18.00 u
Vrijdag: 8.30 u – 12.00 u

Onafhangege Gewerkschaftsbond Lëtzebuerg
Confédération Syndicale Indépendante du Luxembourg

OGB•L

Permanentie van OGB•L in België:

Arlon – ABVV: 80, rue des Martyrs: elke donderdag van 9.00 u – 12.00 u.
Aywaille – ABVV: 22, rue Louis Libert: elke 1ste en 3de maandag van de maand van 14.30 u – 17.30 u.
Bastogne – ABVV: 8A, rue des Brasseurs: elke zaterdag van 9.00 u – 12.00 u.
Vielsalm – ABVV: 57, avenue de la Salm: elke 1ste en 3de donderdag van de maand van 14.30 u – 17.30 u.



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 – veronique.de.roeck@btb-abvv.be



PROVINCIE ANTWERPEN ■ 2000 Antwerpen – Paardenmarkt 66 | tel.: 03/224.34.35 – fax: 03/224.34.49 | ma-di-wo-do: 08.30 – 12.00 / 13.00 – 17.00 | vrij: 08.30 – 12.00 | btb.antwerpen@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 | btb.turnhout@btb-abvv.be ■ **2800 Mechelen – Zakstraat 16** | tel.: 015/29.90.48 – 014/40.03.70 – fax: 014/42.28.87 | di: 09.00 – 12.00 | do: 09.00 – 12.00 / 13.00 – 16.00 | btb.mechelen@btb-abvv.be | Secretaris Lieve Pattyn lieve.pattyn@btb-abvv.be | Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx carine.dierckx@btb-abvv.be | Propagandist Logistiek Tom Peeters tom.peeters@btb-abvv.be ▶

PROVINCIE LIMBURG ■ 3500 Hasselt – Gouverneur Roppesingel 55 | tel.: 011/22.27.91 – fax: 011/23.37.94 | ma-do-vrij: 08.30 – 12.00 | di: 08.30 – 12.00 / 13.00 – 17.30 | btb.limburg@btb-abvv.be | Secretaris Eddy Graller eddy.graller@btb-abvv.be | Propagandist Logistiek Tom Peeters tom.peeters@btb-abvv.be ▶

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN ■ 9041 Gent-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: 08.30 – 12.30 / 13.30 – 16.30 | vrij: 08.00 – 11.00 | btb.gent@btb-abvv.be ■ **9200 Dendermonde – Dijkstraat 59** | tel.: 052/25.92.59 – fax: 09/218.79.81 | op afspraak btb.dendermonde@btb-abvv.be ■ **9300 Aalst – Houtmarkt 1** | tel.: 053/78.78.78 | do: 08.30 – 12.00 | btb.aalst@btb-abvv.be | Secretaris Bart Kesteloot bart.kesteloot@btb-abvv.be ■ **9100 Sint-Niklaas – Vermorgenstraat 11** | tel.: 03/224.34.35 – fax: 03/224.34.49 | op afspraak btb.antwerpen@btb-abvv.be | Secretaris Lieve Pattyn lieve.pattyn@btb-abvv.be ■ **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 | btb.ronse@btb-abvv.be | Secretaris Didier Verdonck didier.verdonck@accg.be ▶

PROVINCIE VLAAMS BRABANT & BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST | PROVINCE DU BRABANT FLAMAND ET RÉGION DE BRUXELLES – CAPITALE ■ 1080 Molenbeek – Picardstraat 69 Rue Picard | tel.: 02/511.87.68 – fax: 02/511.81.46 | ma-di-wo-do-vrij: 09.00-12.00 | ma: 13.00 – 17.30 | btb.brussel@btb-abvv.be ■ **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 btb.vilvoorde@btb-abvv.be ■ **3000 Leuven – Maria Theresiastraat 119** | tel.: 016/22.22.05 – 02/511.87.68 | fax: 016/511.81.45 | donderdagmiddag op afspraak btb.leuven@btb-abvv.be | Secretaris/Secrétaire Sandra Langenus sandra.langenus@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 | di-do: 14.00 – 17.30 | donderdagvoormiddag en vrijdagmiddag op afspraak btb.roeselare@btb-abvv.be ■ **8500 Kortrijk – Conservatoriumplein 9** | tel.: 056/26.82.49 – 051/26.00.84 fax: 051/24.08.73 | di: 09.00 – 12.00 | btb.roeselare@btb-abvv.be ■ **8630 Veurne – Statieplein 21** | ma: 15.00 u tot 17.00 u | Secretaris René Degryse rene.degryse@btb-abvv.be ▶ Propagandist Logistiek Annita Vandenbussche annita.vandenbussche@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 | btb.zeebrugge@btb-abvv.be ■ **8400 Oostende – J. Pourquaststraat 27** | tel.: 059/55.60.85 – fax: 059/70.51.33 | ma-di-do: 08.30 – 12.00 / 14.00 – 17.30 | wo-vrij: 08.30 – 12.00 | Juli en augustus: ma-di-wo-do-vrij 08.30 – 12.00 | btb.oostende@btb-abvv.be ■ **8000 Brugge – Zilverstraat 43** | tel.: 050/44.10.44 – fax: 050/54.42.53 | woensdagmiddag op afspraak btb.brugge@btb-abvv.be | Secretaris Renaud Vermote renaud.vermote@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 / 13.30 – 16.00 | ven: 09.00 – 12.00 | ubot.charleroi@ubot-fgtb.be ■ **7000 Mons – Rue Chisair 34** | tél.: 071/64.13.05 – fax: 071/32.29.58 | uniquement sur rendez-vous ■ **7130 Binche – Rue Gilles Binchois 16** | tél.: 071/64.13.05 – fax: 071/32.29.58 | uniquement sur rendez-vous ■ **7500 Tournai – Rue des Maux 26** | tél.: 069/53.27.92 – fax: 069/22.00.29 | ma-mer-jeu: 09.00 – 12.00 / 14.00 – 17.00 | lu-ven: 09.00 – 12.00 | ubot.tournai@ubot-fgtb.be ■ **7700 Mouscron – Rue du Val 3** | tél.: 056/85.33.44 – fax: 056/85.33.19 | lu-ven: 08.30 – 12.00 | ma-jeu: 08.30 – 12.00 / 13.00 – 17.00 | mer: 13.00 – 17.00 | ubot.mouscron@ubot-fgtb.be ■ **7860 Lessines, Rue Général Freyberg 11** | 1^{er} lundi du mois ubot.lessines@ubot-fgtb.be ■ **1400 Nivelles, Rue du Géant 4/3** | 3^{ème} vendredi du mois ou sur rendez-vous 056/85.33.44 ou 071/64.12.99 uniquement sur rendez-vous et téléphoner au 069/53.27.92 | Secrétaire Philippe Dumortier philippe.dumortier@ubot-fgtb.be | Propagandiste Jean-Marie Lamarque jean-marie.lamarque@ubot-fgtb.be | Propagandiste Daniël Maratta daniel.maratta@ubot-fgtb.be | Propagandiste Logistique Michel Dillies michel.dillies@ubot-fgtb.be ▶

PROVINCES LIÈGE – NAMUR – LUXEMBOURG ■ 4000 Liège – Place Saint-Paul 9 (7e étage) | tél.: 04/221.96.50 – fax: 04/221.95.82 | lu-ma-je: 08.00 – 12.00 / 13.30 – 16.00 | ven: 08.00 – 11.00 | ubot.liege@ubot-fgtb.be | Secrétaire Frida Kaulen frida.kaulen@ubot-fgtb.be | Propagandiste Logistique David Cultraro david.cultraro@ubot-fgtb.be

