



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK
Paardenmarkt 66-Antwerpen 2000 - Anvers
Federaal Secretaris - Frank Moreels
Tel.: 03 224 34 34 | Fax: 03 224 34 49 - veronique.de.roeck@btb-abvv.be

PROVINCIE ANTWERPEN

2000 Antwerpen - Paardenmarkt 66

tel.: 03/2243430 | 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 400370 | fax: 014 422887
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 299048 - 014 400370 | fax: 014 422887
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

Propagandist Autobussen Herman Coomans |

coomansherman@skynet.be

PROVINCIE LIMBURG

3500 Hasselt - Gouverneur Roppesingel 55

tel.: 011 222791 | fax: 011 233794
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

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

9041 Oostakker - Oostakkerdorp 24

tel.: 09 2187980 | fax: 09 2187981
ma: 08.00-12.30 13.30-17.00 | di-wo-do: 08.30-12.30 13.30-16.30 |
vrij: 08.00-12.30
btb.gent@btb-abvv.be

9200 Dendermonde - Dijkstraat 59

tel.: 052 259259 | fax: 09 2187981
op afspraak
btb.dendermonde@btb-abvv.be

9300 Aalst - Houtmarkt 1

tel.: 053 787878 | fax: 09 2187981
do: 08.30-12.00
btb.aalst@btb-abvv.be

9600 Ronse - Stationstraat 21

tel.: 055 213379 | fax: 055 218106
ma-di-wo-do-vrij: 09.00-12.00 | di: 14.00-17.00 | do: 14.00-18.30
btb.ronse@btb-abvv.be

9900 Eeklo - Oostveldstraat 19

ma: 15.00-17.00

9060 Zelzate - Marktstraat 4

ma: 09.00-12.00

9800 Deinze - Stationstraat 4

do: 15.00-18.30

9500 Geraardsbergen - Oudenberg 6

ma: 09.00-12.00

9400 Ninove - Onderwijslaan 33a

ma: 15.00-17.00

9620 Zottegem - Arthur Scheerisstraat 16

di: 09.00-12.00

9470 Denderleeuw - Sportstraat 1

di: 15.00-17.00

9230 Wetteren - Beernaertsplein 65

di: 09.00-12.00

9240 Zele - Markt 6 A

wo: 09.00-12.00

9220 Hamme - Achterhof 90

vrij: 09.00-12.00

9700 Oudenaarde - Baarstraat 67/3

do: 09.00-12.00

Secretaris Bart Kesteloot | bart.kesteloot@btb-abvv.be

9100 Sint-Niklaas - Vermorgenstraat 11

tel.: 03 224 34 30 | fax: 03 224 34 49

op afspraak

Secretaris Lieve Pattyn | lieve.pattyn@btb-abvv.be

Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx | carine.dierckx@btb-abvv.be

PROVINCIE VLAAMS BRABANT & BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

1060 Brussel - Zwedenstraat 45 rue de Suède

tel.: 02 511 87 68 | fax: 02 511 81 46
ma tot vrij: 08.30-12.00 | ma en do: 13.00-17.00
btb.brussel@btb-abvv.be

1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6

tel.: 02 253 94 44 - 02 511 87 68 | fax: 02 253 44 41
wo en vrij: 09.00-12.00
btb.vilvoorde@btb-abvv.be

3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119

tel.: 016 222 205 - 02 511 87 68 | fax: 016 511 81 45
Op afspraak
btb.leuven@btb-abvv.be

3200 Aarschot - Statiestraat 7

Tel.: 016/56 49 88 - Fax: 016/56 38 75
ma & do: 09.00-12.00 en 13.00-18.15

3290 Diest - Paanhuistraat 3 De Kaai

tel.: en fax: 013/33 68 74
ma, wo & do: 09.30-12.00 en 13.00-18.15

3300 Tienen - Leuvensestraat 17

tel.: 016/81 13 84 - Fax: 016/81 13 85
di & vrij: 09.30-12.00 en 13.00-18.15

1500 Halle - Edingensesteenweg 16

tel.: 02/356 38 16
di, wo & vrij: 08.30-12.00 | di: 13.00-17.00 | do: 13.00-18.00

1770 Liedekerke - Gemeenteplaats 8

tel.: 053/66 19 75
ma, di & vrij: 08.30-12.00 | di: 12.30-18.00 | do: 13.00-17.30

1755 Leerbeek - Edingensesteenweg 202

tel.: 02/454 54 28
ma: 08.30-12.00

1570 Tollembeek - Café Pallieter Plaats 11

tel.: 054/58 08 54
ma: 16.00-18.00

1930 Zaventem - Stationstraat 109

tel.: 02/721 53 49
do: 09.00-12.00

Secretaris Sandra Langenus | sandra.langenus@btb-abvv.be

Propagandist Olivier Van Den Eynde | olivier.van.den.eynde@btb-abvv.be

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

8380 Zeebrugge - Heiststraat 3

tel.: 050 54 47 15 | fax: 050 54 42 53
ma-di-wo-do: 09.00-12.00 | vrij: 09.00-13.30 | ma-di-do: 14.00-17.30
btb.zeebrugge@btb-abvv.be

8800 Roeselare - Zuidpand 22 B 22

tel.: 051 26 00 84 | fax: 051 24 08 73
ma-wo-do-vrij: 09.00-12.00 | di en do: 14.00-18.30
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

8400 Oostende - Nieuwpoortsesteenweg 98

tel.: 059 55 60 85 | fax: 059 70 51 33
ma-di-wo-do-vrij: 08.30-12.00 | ma-di-do 14.00-17.30
btb.oostende@btb-abvv.be

8930 Menen - A. Debunnestraat 49-51

tel.: 056/51 38 72
1^{ste}, 2^{de}, 4^{de} en 5^{de} maandag: 14.00-17.30

Mobiel kantoor: parking Total LAR Rekkem

Elke 3^{de} maandag van de maand: 14.00-17.30

Secretaris Renaud Vermote | renaud.vermote@btb-abvv.be

Propagandist Annita Vandenbussche

anita.vandenbussche@btb-abvv.be

Wil je ook de permanenties van onze Waalse BTB-kantoren kennen?

Bel dan even of stuur een mailtje naar ons federaal secretariaat:

03 224 34 37 - dinneke.fleerackers@btb-abvv.be

WEGWIJS

ABVV BTB

Samen sterk

BELGISCHE TRANSPORTARBEIDERSBOND



BTB... een warme familie !

... vecht voor jouw rechten !

... een strijdbare vakbond !

... wenst jullie allemaal een gelukkig 2012!



bezoek onze website
www.btb-abvv.be

RESPECT!



DEZE CRISIS IS NIET DOOR ONS VEROORZAAKT

Als er één zaak duidelijk is, dan is het dat wel. De crisis die we doormaken is niet door de werkende mensen veroorzaakt. Banken en speculanten hebben er een potje van gemaakt. Méér zelfs. De banken, zie naar Dexia, hebben eerst de grootste mogelijke risico's genomen. Ze hebben gegokt... en verloren. Maar als het fout loopt kloppen ze aan bij 'vaderlijke staat'. De overheid moet uiteindelijk opdraaien voor de megaverliezen die ze lijden. Met het mes op de keel kan de overheid moeilijk anders. Maar wie zal uiteindelijk, via de belastingen, opdraaien voor deze reddingsoperatie? Opnieuw jij en ik! Vreemd toch, het kapitalisme ontspoord en wij zouden daarvoor moeten opdraaien!

Tegelijk schamen diezelfde speculanten zich er zelfs niet voor om de nationale staten kapot te speculeren. Eerst moest Portugal buigen, dan Griekenland en Spanje, ... wie is de volgende? Moody's en andere 'rating' bedrijven geven

goede en slechte punten. Méér en méér nationale regeringen worden zo gedwongen tot een saneringsbeleid. De rechterzijde houdt zich niet in... 'Bonne' Merkel en 'Blingbling' Sarkozy gedragen zich als de baas van Europa en spellen anderen de les: besparen en saneren, knippen in de overheidsuitgaven, ... Zelfs de linkse partijen komen onder druk en in de verleiding.

BTB-ABVV zal zich niet laten vangen door de rattenvangers die doen alsof wij de oorzaak zijn van deze crisis. Het grootkapitaal en de speculanten liggen aan de basis van onze moeilijkheden. Zij die de laatste jaren megawinsten maakten op de beurs kunnen vast wel wat extra bijdragen om ons door deze crisis te helpen. De grote vermogens mogen ook hun deel van de inspanning leveren!

Wie het geld alleen in de zakken van de werkende bevolking zoekt, of bij de uitkeringstrekkers, die zal ons op zijn of haar weg vinden. Hopelijk zullen we daarin gesteund worden door het ACV. Wij roepen onze leden alvast op om paraat te zijn en klaar te staan als BTB-ABVV oproept tot verdere mobilisatie.

DE SOCIALE VERKIEZINGEN KOMEN ERAAN

In mei 2012 worden de sociale verkiezingen georganiseerd. Toch weigert BTB in de val te lopen van het opbod tussen vakbonden. Sommige ACV'ers vinden het vrijwaren van hun machtspositie belangrijker dan de belangen van de chauffeurs en de logistiekers, mee door BTB in discrediet te brengen. BTB heeft vier jaar hard gewerkt en is gerust in het oordeel van de kiezers. We zullen ons door niets of niemand laten afleiden van onze hoofddoelstelling: jullie rechten verdedigen!

EEN TUSSENTIJD'S 'BILAN'

Dit nummer van 'Wegwijs' is een goede gelegenheid om even achterom te kijken. Wie deed wat? Wie deed weinig? En wie deed niets? En als we het zo op een rijtje zetten, dan zijn we als BTB best wel trots op de rit die achter ons ligt. We bepaalden de agenda en verzetten flink wat bakens. Eigen lof stinkt, zegt men wel eens. Maar valse bescheidenheid ook en uiteindelijk heeft de waarheid zijn rechten. Toch is er geen reden tot hoogmoed. Integendeel: er is nog heel veel werk aan de winkel om van de transportsector een sector te maken waar het personeel krijgt wat het verdient: meer respect!

STOP DE DUMPING!

Als de zaken blijven lopen zoals ze nu lopen, dan gaat de transportsector in België kapot. Indien de werkgevers niet stoppen met transport uit te vlaggen en uit te besteden aan Oost-Europa, ... dan kan onze sector het hoofd niet boven water houden.

De sociale dumping begon in het wegvervoer. Cowboys organiseerden postbusfirma's, werkten met malafide interimbureaus, ... Ze werden gauw gevolgd door grote spelers (die deel uitmaken van de bestuursinstanties van de patronale federaties). Maar ook voor de poorten van bepaalde verhuisfirma's zijn de Oost-Europese camionetten al gesignaleerd. Om over de fraude in de (Brusselse) taxisector maar te zwijgen.

Er zal meer nodig zijn dan een gemeenschappelijke verklaring om de 'pest' uit te roeien die hierdoor veroorzaakt wordt. We nodigen de werkgevers uit om schoon schip te maken in eigen huis en om mee te ijveren voor doelgerichte controles. Het vlot uitwisselen van

sociale gegevens tussen de lidstaten, het opstarten van een sociale Europol, de verstrenging van de cabotagewetgeving, het echt toepassen van de detacheringsrichtlijn, het aanscherpen van de vestigingsvoorschriften... allemaal beetjes die ons moeten helpen de sociale dumping te bestrijden.

Frank Moreels
Federaal Secretaris
28 november 2011



Jean-Marie Lamarque

BTB is in rouw! We verliezen een vriend, een militant, een kameraad. Donderdagavond 1 december heeft Jean-Marie Lamarque ons verlaten. Een operatie aan het hart mislukte. Jean-Marie overleefde het niet. Hij laat BTB achter in shock. Woorden schieten te kort om onze gevoelens uit te drukken.

In de gedachten van de BTB-leden, militanten en het personeel zal hij echter blijven leven. We zullen hem altijd herinneren als een geduldige werker voor de goede zaak. Voor de zaak van BTB, van het ABVV, van het socialisme. Jean-Marie was geen tafelspringer. Maar hij stond wel op de bres bij elke vakbondsactie.

Hij stond er ook steeds voor wie hem nodig had. Jean-Marie was een voorbeeld voor velen onder ons, zeker als het aankwam op het delen van menselijke warmte. Rustig en kalm, altijd bereid om te luisteren en om je bij te staan in woord én in daad.

Laat ons Jean-Marie eren met de woorden uit een lied dat hem dierbaar was en dat velen onder ons met hem hebben gezongen:

*"Compagnon de colère, compagnon de combat
Toi que l'on faisait taire, toi qui ne comptais pas
Tu vas pouvoir enfin le porter, le chiffon rouge de la liberté
Car le monde sera ce que tu le feras
Plein d'amour de justice et de joie"*
(Le chiffon rouge - M. Fugain)

Dat was jouw droom, Jean-Marie, dat zal ook onze droom blijven.

BTB kakelt niet alleen, maar zorgt ook voor eieren



De militanten hebben hun zeg... bij BTB

De federale militantenraad (Femira) is samengesteld uit militanten uit alle gewestelijke afdelingen en uit alle sectoren die wij verdedigen en wordt op regelmatige basis (tweemaal per jaar) samengevoerd. Zaterdag 22 november 2008 was dan ook een historische dag.

Toen vond de installatievergadering plaats. Sindsdien is deze Femira tweemaal per jaar samengekomen, op verschillende plaatsen in België. Een greep uit de behandelde thema's: de cabotage, het witboek transport van de Europese Unie, veilige parkings, sectorinformatie, de sectorale onderhandelingen, de sociale verkiezingen, ... Allemaal dossiers die onze militanten nauw aan het hart liggen.

BTB houdt de vinger aan de pols door te luisteren naar de militanten. Alleen zo kunnen we weten wat er leeft onder de militanten. Heb je trouwens interesse om deel te nemen? Raadpleeg dan je gewestelijke secretaris.

Autobussen en autocars

EEN TWEEDE PIJLER PENSIOEN... BOVENOP JE WETTELIJK PENSIOEN

Dank zij onze inspanningen heeft elke werknemer uit de sector sinds 2008 recht op een tweedepijlerpensioen, een aanvullend sectorpensioen. Een leuke aanvulling op het wettelijk pensioen.

Bovendien werd in het pensioenplan ook een solidariteitsluik opgenomen dat bestaat uit vier voordelen: een vergoeding bij overlijden van de werknemer, verderbetaling van het pensioenbedrag in geval van economische werkloosheid en een ongeval buiten de werkomgeving of ziekte, een premie in geval van economische invaliditeit van meer dan 180 dagen.

EEN ANCIËNNITEITSREGELING VOOR DE CHAUFFEURS VAN DE SPECIALE DIENSTEN
Na lang onderhandelen slaagt BTB-ABVV erin om vanaf 01.09.2008 ook voor het rijdend personeel van de sector speciale autobusdiensten een anciënniteitsregeling te bekomen.

Concreet wil dit zeggen dat je, als je al twee jaar werkt met een contract van bepaalde duur als chauffeur speciale diensten, en zelfs als je contract telkens voor de maanden juli en augustus wordt onderbroken, je toch recht hebt op een anciënniteit van minimum twee jaar. En voor elk jaar dat je opnieuw een contract van bepaalde duur krijgt bij diezelfde werkgever komt er natuurlijk een anciënniteitsjaar bij en een (bescieden) loonsverhoging.

EEN HOSPI-VERZEKERING VOOR BUSSEN EN CARS

Sinds 1 april is er een hospitalisatieverzekering voor al het personeel van de sector. Daar is BTB trots op!

De keuze van de verzekeringsmaatschappij AG Insurance werd gemaakt op basis van het feit dat deze maatschappij reeds ervaring heeft in andere sectoren, dat zij met het meest aantrekkelijke voorstel voor de dag kwam en omwille van het feit dat bij hen het 'derdebetalers

lerssysteem' mogelijk is. Dit betekent dat alle kosten rechtstreeks tussen het ziekenhuis en de verzekeringsmaatschappij worden afgehandeld. Het simpele vertoon van je aansluitingskaart volstaat om de administratieve machine in gang te zetten.



Goederenvervoer en logistiek

ERVARING TELT!

BTB is nauw betrokken geweest bij de opstelling van het ervaringsbewijs voor de beroepen van magazijnmedewerker, heftruckchauffeur en reachtruckchauffeur gelanceerd door de Vlaamse overheid. Dit ervaringsbewijs is een officieel document en geldt als bewijs van stielkennis. Zo wordt de waarde van ervaring erkend en wordt krachtig in de verf gezet dat ook ervaring op de arbeidsmarkt (mee)telt. Dit is belangrijk voor de werknemers. Het toont zwart op wit aan dat jij over de nodige competenties beschikt om je job vakkundig te beoefenen. Het versterkt dus je positie op de arbeidsmarkt en kan ook een rol spelen bij het loon dat je verdient. Er zijn toch wel werkgevers in de sector die ervaring naar waarde weten te schatten.



HOSPI VOOR DE TRUCKERS EN LOGISTIEKERS

Onder BTB-druk wordt er op 1 januari 2009 een sectorale hospitalisatieverzekering van kracht. Deze hospitalisatieverzekering dekt niet alleen de hospitalisatiekosten, maar ook bepaalde verzorgingskosten gemaakt voor of na de hospitalisatie en die in verband staan met de ziekte in kwestie. Ook ambulante verzorging van bepaalde (zware) ziekten wordt terugbetaald. De financiering van deze verzekering gebeurt door een werkgeversbijdrage van €100 per jaar. Er wordt dus geen enkele persoonlijke bijdrage gevraagd aan de werknemer!

Je bent automatisch verzekerd bij deze sectorale hospitalisatieverzekering vanaf het ogenblik dat je zes maanden ononderbroken tewerkgesteld bent in de sector (dat kan bij meerdere werkgevers zijn). En indien je dit wenst kan je ook je gezinsleden laten instappen in deze verzekeringspolis (weliswaar op eigen kosten natuurlijk). Dit lijkt ons toch een heel mooie realisatie voor het personeel uit de sector goederenvervoer en logistiek.

WORDEN ZELFSTANDIGE CHAUFFEURS MINDER SNEL MOE DAN LOONTREKKENDEN?

Begin 2009 is BTB de motor van een manifestatie die op 2 maart met 600 chauffeurs georganiseerd wordt door ETF om de toepassing te eisen van de zogenaamde richtlijn arbeidstijd op de zelfstandige chauffeurs. Volgens de richtlijn arbeidstijd mogen loontrekkende chauffeurs gemiddeld 48 u per week werken. Zelfstandige chauffeurs mogen daarentegen tot gemiddeld 86 u gaan.

Voor ETF en BTB kan dit niet langer en moet de richtlijn arbeidstijd ook toegepast worden op de zelfstandigen! Dit is immers een kwestie van verkeersveiligheid, veiligheid van de gezondheid van de chauffeur zelf, maar ook van de andere weggebruikers. Maar ook de eerlijke concurrentie speelt hier. Door de verschillende beperkingen opgelegd voor zelfstandigen en loontrekkenden, groeit tevens het aantal schijnzelfstandige en verhoogt de druk naar meer flexibiliteit voor de werkenden.

Als transporteurs kunnen kiezen tussen twee soorten chauffeurs, waarvan de ene groep veel langer mag werken dan de andere... voor wie zullen ze dan kiezen? Dit zal er ook toe leiden dat loontrekkenden onder druk komen te staan om zich te vestigen als schijnzelfstandigen. In elk geval komt hun statuut dan onder druk te staan. Feit is dat we met deze manifestatie veel aandacht kregen, zowel van de pers, maar ook - veel belangrijker nog - van de Euro-





parlementsleden. De eerste veldslag hebben we alvast gewonnen. De Commissie 'Werk' van het Europees Parlement keurt met grote meerderheid van stemmen het vakbondsstandpunt goed en ook in het Europees Economisch en Sociaal Comité spreekt de werkgroep zich unaniem uit voor de integratie.

Op 28 april 2010 volgt de commissie 'werk' echter het vakbondsstandpunt dat loontrekkenden en zelfstandigen op dezelfde manier moeten worden behandeld en een ruime meerderheid kiest voor de opname van de zelfrijders in de richtlijn 'Arbeidstijd'.

Om het dossier actueel te houden met het oog op de stemming in plenaire zitting in Straatsburg beslist ETF, op aandringen van BTB, om een konvooi te organiseren. Tien trucks, één bus, één volgwagen, twintig chauffeurs, tientallen sympathisanten, zes stopplaatsen, één orgelpunt en honderdvijftig betogers. Het zijn de elementen voor het konvooi, georganiseerd om de syndicale eisen kracht bij te zetten.

Het ETF-konvooi vertrekt in Groot-Brittannië, doorkruist Nederland, Duitsland, Luxemburg en Frankrijk, om in Brussel te eindigen. Met deze écht internationale actie, met actieve deelname van verschillende vakbonden uit de deelnemende landen, schrijft de ETF met haar transportsectie geschiedenis. En opnieuw blijkt dat actie loont, want op 16 juni 2010 keurt het Europees Parlement in plenaire vergadering de integratie van de zelfstandige chauffeurs in de richtlijn 'Arbeidstijd' goed. We kunnen dus spreken van een grote syndicale overwinning, waar BTB aan de basis van lag!

BTB VOERT OORLOG TEGEN ILLEGALE CABOTAGE: ZE KOMEN UIT HET OOSTEN, ZE TREKKEN NAAR HET OOSTEN

Een ander zwaar dossier waar BTB zich volledig heeft opgesmeten is dat van de cabotage en het ermee samenhangende probleem van de sociale dumping.

Het vervoeren van goederen door een transportbedrijf binnen de grenzen van een andere lidstaat. Het gebeurt vaak en in principe is er ook niets mis mee, zolang deze cabotage gebeurt volgens de regels. Vroeger, binnen het oude Europa, stelden er zich minder problemen, omdat de loon- en arbeidsvoorwaarden in de buurlanden min of meer gelijklopend waren en er geen sprake was van sociale dumping. Met de toetreding van Oost-Europese landen tot Europa duiken er echter wel ernstige problemen op. De verschillen in lonen tussen de oud- en de nieuw-Europese landen zijn erg groot.

Nogal wat transportfirma's organiseren al te gretig de sociale dumping. Postbusfirma's, spookbedrijven, ... alles kan worden geregeld voor jou. Op eenvoudig verzoek maakt een 'gespecialiseerd bureau' een offerte om jou te helpen je in Oost-Europa te 'vestigen'. Tot 60%

kunnen werkgevers hiermee besparen op loonkosten.

Op 2 februari 2009 organiseert BTB een rondetafelconferentie over georganiseerde sociale dumping. In ons panel zowel een vertegenwoordiger van de FOD Werk, Arbeid en Sociaal Overleg, als vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit, de Federale Politie, de Europese Transportvakbond ETF, het Euro-Parlement als van een firma die het uitlaggen van de firma's organiseert. Tijd om de kaarten even op tafel te leggen.

De stemming van 29 april 2009 in het Europees Parlement is historisch. Het Europees Parlement keurt een reglementering op de cabotage goed, die voorziet in het toelaten van maximum drie cabotageritten, onmiddellijk aansluitend (binnen de 7 dagen) op een internationaal transport.

In de euforie van de overwinning denken we dat deze Europese regel ertoe zal bijdragen om een einde te stellen aan de wansmakelijke praktijken van brievenbusfilialen in Oost-Europa, maar malafide werkgevers zijn creatiever dan we denken.



Ondertussen blijven wij op de deur kloppen bij Staatssecretaris Schouppe om hem zo ver te krijgen dat hij een Koninklijk Besluit uitvaardigt dat de cabotage in België aan banden legt, zoals dit reeds gebeurde in onze buurlanden Duitsland en Frankrijk.

Op 19 mei 2009 organiseert BTB in Brussel een mega-manifestatie onder de vorm van een karavaan van trucks en bestelwagens naar de kabinetten van Staatssecretaris Schouppe en Minister van Werk Milquet. 350 chauffeurs die 'neen' zeggen tegen de illegale cabotage, tegen het jobverlies van Belgische chauffeurs, tegen de uitbuiting van Oost-Europese chauffeurs, tegen het gebrek aan initiatieven van de Belgische overheid.

Actie loont! De kabinetschef van Minister Milquet belooft ons betere controles en zeker de controle van de dossiers die wij als vakbond verzamelen en aan hen voorleggen. Tegelijkertijd kondigt Staatssecretaris Schouppe een Koninklijk Besluit aan om in België de cabotage te reglementeren. Dit gebeurt uiteindelijk op 19 augustus 2009. Dankzij de BTB-acties is er eindelijk Belgische reglementering en hebben we duidelijkheid over wat kan en wat niet kan. We kunnen dus méér dan tevreden zijn over het resultaat van onze acties.

Omdat er niet genoeg verandert op het terrein, stuurt BTB haar zonen uit. Het studiebezoek aan Bratislava, van 14 tot en met 16 april 2010, bevestigt de gegevens die uit voorafgaand onderzoek verzameld werden. De Oost-Europese chauffeurs worden met een busje aangevoerd, werken hier verschillende maanden en gaan dan met het busje, dat de vervangers aanbrengt, terug naar

huis. Ook het ingezet materiaal is vaak Oost-Europees. De camions verlaten België echter niet, zelfs niet voor een technische keuring in het land van herkomst. De papieren gaan tijdens de weekends heen en weer naar Oost-Europa en komen netjes gekeurd weer terug. Misbruiken, fraude... zijn schering en inslag. Dat blijkt ook uit ons zwartboek 'Ze komen uit het oosten, ze trekken naar het oosten', waarin wij deze praktijken aanklagen. Na publicatie van ons zwartboek krijgen we steun uit onverwachte hoek. Veel werkgevers steunen onze uitspraken, geven ons gelijk.

Recent nog, op 13 oktober 2011 voert BTB samen met haar Nederlandse collega's van FNV Bondgenoten en met de Franse collega's van CGT, opnieuw actie tegen de sociale dumping met Oost-Europese chauffeurs.

Met deze actie willen BTB-ABVV, FNV Bondgenoten en CGT de politieke verantwoordelijken wakker schudden voor het probleem van de sociale dumping in de transportsector en de chauffeurs en hun werkgevers sensibiliseren voor de problematiek.

Er wordt actie gevoerd in Kruibeke, Kalken, Blandain en Hazeldonk. Een honderdtal militanten van de drie vakbonden informeren de chauffeurs. Spandoeken worden aangebracht over de bruggen van de autoweg en pamfletten in 14 talen, waarin de 'sociale dumping' wordt aangeklaagd en waarin de chauffeurs opgeroepen worden om op te komen voor hun rechten, worden uitgedeeld.

Om concreet toch met iets naar buiten te komen stelt BTB in het Paritair Comité voor het Vervoer voor om een

gemeenschappelijke verklaring op te stellen om de illegale cabotage en de ermee gepaard gaande sociale dumping krachtig te veroordelen. Deze verklaring zou naar de politieke wereld toe kunnen worden gebruikt om een actiever beleid te vragen tegen deze praktijken. Alhoewel de Europese werkgeverskoepel IRU wel bereid was om een verklaring te ondertekenen en haar leden aanspoort om op nationaal vlak initiatieven te nemen, weigeren de drie werkgeversfederaties (Febetra, Transport en Logistiek Vlaanderen en UPT) in eerste instantie om mee aan de kar te trekken.

Na lang trekken en sleuren door BTB zijn alle sociale partners uiteindelijk wel akkoord om een gemeenschappelijke tekst te ondertekenen, zij het in afgzwakte vorm.

DELEGES NIET 'PESTEN' DOOR ZE ECONOMISCH WERKLOOS TE ZETTEN

Na lange discussies in het Paritair Comité voor het Vervoer kan BTB de werkgevers uit de sector goederenvervoer en logistiek op 16 december 2008 er eindelijk van overtuigen dat het noodzakelijk is om een gentlemen's agreement af te sluiten rond de economische werkloosheid van syndicaal afgevaardigden. Dit gentlemen's agreement houdt in dat de syndicaal afgevaardigden in een bedrijf niet langer/meer economisch werkloos mogen worden gesteld dan het gemiddeld aantal dagen economische werkloosheid berekend over het ganse bedrijf. Wij menen dat het nodig is om onze syndicaal afgevaardigden op deze manier te 'beschermen' tegen rancuneuze werkgevers.

Verhuizingen

ERVARING TELT OOK IN DE VERHUISECTOR!

Net zoals in de logistieke sector wordt ook in de sector van de verhuizingen het Vlaamse ervaringsbewijs ingevoerd in 2008. Dit ervaringsbewijs bevestigt voor de werknemer zwart op wit dat de houder ervan over de nodige competenties beschikt, waardoor de aanwervingsprocedure aanzienlijk kan worden vereenvoudigd. Tegelijkertijd is het ervaringsbewijs een meerwaarde voor de kwaliteit van de verhuisprestaties.

Een werknemer die een ervaringsbewijs op zak heeft staat een stuk sterker op de arbeidsmarkt. Hij/zij kan haar kwaliteiten immers zwart op wit aantonen. Hij/zij slaagde immers in de praktische proef die hij/zij aflegde. Het ervaringsbewijs krijg je immers niet zomaar. Het wordt enkel toegekend aan diegenen die slagen in de bijbehorende praktische proeven, of zonder proef, aan diegenen die hun sterke 'staat van dienst' ook echt kunnen bewijzen.

AANVULLEND SECTORPENSIOEN VANAF 1 JANUARI 2011

Door het standvastig onderhandelen in het Paritair Comité treedt vanaf 1 januari 2011 ook in de sector verhuizingen het tweedepijlerpensioen in werking. De bijdrage voor deze tweede pensioenpijler wordt volledig gefinancierd met een werkgeversbijdrage van 0,50% van je brutoloon aan 108%.

Werkgevers die al een aanvullend pensioenstelsel hadden voor hun werknemers, konden worden vrijgesteld van de werkgeversbijdrage, op voorwaarde dat zij natuurlijk konden aantonen dat hun bedrijfspensioenplan op zijn minst evenwaardig is met wat op sectorniveau wordt voorzien.



Taxi's

LIÈGE: BURGEMEESTER DEMEYER LUISTERT NAAR DE TAXICHAUFFEUR

Eind 2010 houdt ons BTB-secretariaat in Liège een uitgebreide enquête onder de Luikse taxichauffeurs. De bedoeling van deze enquête is om de pijnpunten vast te leggen. En die zijn er: een gebrek aan taxistandplaatsen, standplaatsen die door andere weggebruikers worden ingenomen als parkeerplaatsen, het gebrek aan begrip van bepaalde politieagenten, de mobiliteit van de taxi's in de stad en nog vele andere punten.

In februari 2010 worden al deze punten op tafel gelegd tijdens een eerste vergadering met de Luikse burgemeester Demeyer. De burgemeester bevestigt dat de taxisector zeer belangrijk is voor de stad voor wat betreft de mobiliteit. Hij vindt het ook uitermate belangrijk

dat er voortdurend inspanningen worden gedaan om het personenvervoer verder te ontwikkelen en om op die manier aan de burger een waaier van mogelijkheden aan te bieden om zich te verplaatsen.

Demeyer onderlijnt dat zowel hij als de politiediensten, die eveneens aanwezig zijn op de vergadering, constructief willen meewerken aan het vinden van oplossingen voor de problemen die zich stellen.

Maar ook in Antwerpen, Gent en Brussel worden de plaatselijke autoriteiten op de rooster gelegd voor het welzijn van de chauffeurs.

Handel in Brandstoffen

PREMIE BIJ INTREKKING VAN JE MEDISCHE SCHIFTING

Reeds eind 2008 kunnen wij in deze sector een CAO afsluiten die inhoudt dat, bij definitieve intrekking van de medische schifting van het rijdend personeel van de sector handel in brandstoffen, aan de chauffeurs een schadevergoeding van maximum €5.000 zal worden uitbetaald. Leuk om achter de hand te hebben in geval dit je zou overkomen.

HOSPI VOOR ALLE WERKNEMERS IN DE SECTOR

Sinds midden 2009 zijn wij erin geslaagd om ook in deze sector een sectorale hospitalisatieverzekering af te sluiten voor alle arbeid(st)ers, voor zover zij sedert minstens zes ononderbroken maanden in dienst zijn geweest van één of meerdere werkgevers uit de sector.

Naast de waarborg 'hospitalisatie', die in geval van een medisch noodzakelijke opname in het ziekenhuis de meeste kosten terugbetaalt, is er ook nog de waarborg 'pre' en 'post' voor kosten gemaakt één maand voor tot drie maanden na de hospitalisatie en de waarborgen 'zware ziekten' en 'buitenland'. Je blijft automatisch aangesloten bij deze hospitalisatieverzekering tot zes maanden na je uittreding uit de sector.

BTB VECHT VOOR EEN BETER STATUUT VOOR DE CHAUFFEURS DIE FUEL VERVOEREN

BTB staat al lang, als enige vakbond, in de bres voor een verbetering van het statuut van de chauffeurs die brandstoffen vervoeren. Met resultaat. Vanaf 1 januari wordt hun loon immers verhoogd. En bij de herziening van de functieclassificatie die we op gang trokken zal er extra aandacht zijn voor deze chauffeurs

Chauffeurs van petroleumproducten Laat je niet vangen door de rattenvangers van Hamelen!

Chauffeurs die petroleumproducten vervoeren oefenen een gevaarlijke job uit. Daar is iedereen het over eens. De veiligheidsmaatregelen die deze chauffeurs bij het laden en lossen in acht moeten nemen zijn dan ook niet min. Over hun statuut kan er wel een woordje gezegd worden. Dat moet en kan beter!

SOMMIGEN GELOVEN ECHT NOG IN SPROOKJES...

Ze beloven luchtspiegelingen. Na het arrest 'Duintransport' beloofden sommige individuen en organisaties de chauffeurs volstrekt foute zaken. De chauffeurs zouden bv. het statuut van het Paritair Comité 117 krijgen. **BTB** waarschuwde toen reeds voor het totaal onrealistisch karakter van deze cowboyverhalen.

Sommige 'lepe' advocaten werden door goedgegelovige chauffeurs geraadpleegd. Die zegden dat het allemaal niet lang zou duren en dat er snel beterschap op komst was. In de twee gevallen kwamen de chauffeurs van een kale reis terug! Goedgegelovig maar bedrogen...

ACV Transcom is totaal afwezig in dit verhaal en de liberale vakbond ACLVB probeert garen te spinnen op de frustraties van de chauffeurs, terwijl ze niet eens betrokken zijn bij het sociaal overleg tussen de verschillende betrokken partijen. Hun enige bedoeling is zieltjes te winnen, zonder zich verder druk te maken over de chauffeurs. Ze doen, net als de 'advocaten', ook niet wat ze beloven: het rap eens allemaal 'regelen'.

BTB-ABVV DEED REALISTISCHE VOORSTELLEN

En we waren dan ook de enigen die echt vooruitgang boekten. **BTB** heeft er steeds op gewezen dat dromen van een overstap naar het PC 117 totaal onrealistisch was. Zowel vanuit de petroleumfederatie als vanuit de betrokken werkgevers was het van bij het begin duidelijk dat men liever zou uitwijken naar het buitenland of buitenlandse bedrijven of chauffeurs zou inschakelen, dan toegeven op dit vlak.

BTB IJVERDE VAN BIJ HET BEGIN VOOR EEN STAPSGEWIJZE AANPAK

En boekte ook succes: het akkoord in de sector van het goederenvervoer voor derden (PC 140), waar de meeste betrokken ondernemingen onder ressorteren, voorziet in de verhoging van het loon van de betrokken chauffeurs: bovenop wat de loonnorm toelaat worden de reële lonen van de chauffeurs die brandstoffen vervoeren vanaf 1 januari 2012 opgetrokken met €0,30 per uur! Bovendien is er een engagement om tegen eind 2012 de lonen af te stemmen op deze van het PC 127, wat opnieuw een substantiële vooruitgang mee zal brengen.

Ook dan zal een extra inspanning gebeuren voor de chauffeurs van petroleumproducten (zoals voor bepaalde andere chauffeurs trouwens!)

Twee substantiële stappen op anderhalf jaar de tijd.

BTB BELOOFT DE HEMEL NIET, MAAR WERKT ELKE DAG AAN REALISTISCHE STAPPEN VOORUIT!

Het wordt tijd dat de grote spelers in de sector, zijnde: Vervaecke, Buxant, Schenk, ... hun verantwoordelijkheid nemen. **BTB** heeft de ambitie om hen te overtuigen van een verdere verbetering van het statuut van hun chauffeurs. We willen best begrijpen dat één transportonderneming het voortouw niet wil en kan nemen, maar samen kan het wel. Het programmacontract van de petroleumsector voorziet trouwens mogelijkheden en ruimte!

Zoals gewoonlijk zal **BTB** eerst tot een onderhandelde oplossing proberen te komen. We onderhandelen als het kan. Indien het moet zullen we jullie, de chauffeurs, mobiliseren om vooruitgang af te dwingen. Actie voeren als het moet dus... We hopen dat we dan ook op de 'grootsprekers' van vandaag zullen kunnen rekenen.

We roepen de chauffeurs in het petroleumvervoer op om BTB te steunen. En klaar te zijn voor mobilisatie. Bij geen vooruitgang aan de onderhandelingsstafel, volgt actie... in de winterperiode. Bij BTB zeggen we wat we doen en doen we wat we zeggen. Geen valse beloftes, maar actief als het moet.

Volg de ordewoorden van je vakbond en luister niet naar de rattenvangers van Hamelen!

BTB vecht voor jouw rechten

Onderhandelen als het kan, actie voeren als het moet!

Tijdens de tweejaarlijkse sectorale onderhandelingen zetten onze onderhandelaars steeds hun beste beentje voor.

Niet altijd een gemakkelijke taak, want meestal wordt, nog voor iedereen aan de onderhandelingstafel zit, al sec meegedeeld dat er niets mogelijk is, zeker geen verhoging van de lonen, maar dat ook op andere posten moet worden bespaard.

De excuses daarvoor verschillen in nuances van sector tot sector, maar meestal komt het steeds op hetzelfde neer: te zware Belgische loonlasten, crisis, oneerlijke concurrentie al dan niet uit het buitenland, ... Noem maar op, we hoorden het allemaal al.

Toch slepen we altijd iets uit de brand voor de arbeiders in de verschillende sectoren, omdat wij weten hoe zuurverdiend jullie centen soms zijn. Jullie verdienen respect, maar ook loon naar werken.

Autobussen en autocars

SAMEN MET ACOD TBM OP HET TERREIN

Ondanks de ongunstige weersvoorspellingen voeren enthousiaste militanten van BTB en ACOD, allen buschauffeurs van De Lijn of van pachters die rijden in opdracht van De Lijn, op 18 april een geslaagde actie. Op die manier maken zij duidelijk dat een samenwerking tussen beide beroepscentrales van het ABVV voor de buschauffeurs enkel voordelig kan zijn.

HISTORISCHE STAKING BIJ DE DECKER-VAN RIET MAAKT EEN EINDE AAN DE ACV-ALLEENHEERSCHAPPIJ

Sinds de laatste sociale verkiezingen waren er reeds spanningen en moeilijkheden met het management bij De Decker-Van Riet. Een opeenstapeling van onopgeloste problemen en een gebrek aan open en eerlijk overleg met de syndicale delegatie leidt ertoe dat de vestigingen in Vilvoorde en Malderen 'plat' gaan op vrijdag 6 februari 2009.

De wijzigingen in de stationementen die door De Lijn worden doorgevoerd mogen geen financiële repercussies hebben voor de chauffeurs, wat bij De Decker-Van Riet wel het geval is. Sommige chauffeurs verliezen tot €300 per kwartaal. Disputen over rijschema's, de kwaliteit van het materiaal (inzet van onveilige bussen), ontslag van een werknemer via sms-bericht en zelfs discussies over de 'koffiekas'. Het is slechts een greep uit de ongenoegens bij het personeel. En zoals gewoonlijk: alles is onbespreekbaar en dus onopgelost.



Een dikke pluim in elk geval voor de actievoerders bij De Decker-Van Riet en dan in het bijzonder voor de BTB-afgevaardigden die de moed hebben om zich te verzetten tegen dit non-beleid en die de actie hebben georganiseerd.

Op 6 februari rijdt er geen enkele bus uit en, ondanks het fotograferen van de actievoerders en het inzetten van gerechtsdeurwaarders, zijn er zo goed als geen werkwilligen.

Op de verzoeningsvergadering van 11 februari 2009 krijgen de vakbonden dan ook een verslag van het verzoeningsbureau dat uitermate positief is voor het personeel.



DE CHAUFFEURS VAN MATTHEESSEN IN ACTIE TEGEN VERMOEIDHEID

Werken, files, gewijzigde verkeerssituaties, ... het zorgt ervoor dat de voorziene rijtijden onvoldoende zijn en dat de 'op papier' voorziene rust aan het einde van de rit niet meer kan worden genomen.

Gevolg is dat chauffeurs soms urenlang aan één stuk moeten blijven doorrijden, zonder enige rust of sanitaire pauze. Ook het inschakelen van de gelede bussen vergt meer concentratie, wat zeer belastend is voor de chauffeurs, wanneer zij meer dan zes uur aan één stuk moeten blijven rijden.

Het probleem werd reeds verschillende malen aangekaart door onze delegaties bij Mattheessen, maar door de directie altijd afgedaan als zijnde 'de schuld van De Lijn'. De werknemers zijn het spelletje 'afschuiven van verantwoordelijkheden' door de directie van Mattheessen dan ook meer dan beu en willen op korte termijn degelijke oplossingen.

Om hun punt kracht bij te zetten houden de vakbonden op woensdag 17 juni 2009 een ludieke, maar geslaagde actie. Aan hun eindhalte krijgen de chauffeurs een hapje en een drankje aangeboden om zo dan toch een 'kleine' rustpauze te nemen. De actie kent resultaat: de toezegging om tegen uiterlijk 1 september 2009 nieuwe dienstregelingen in te voeren.

HET BESPARINGSPLAN BIJ DE LIJN ZORGT VOOR DE NODIGE COMMOTIE

Begin 2010 raakt het besparingsplan bij De Lijn bekend. Samen met onze ACOD-collega's van de openbare diensten heeft BTB zich steeds verzet tegen het vastleggen van een sociaal plan vooraleer er duidelijkheid was van Minister Crevits om de omvang van de besparingen zo klein mogelijk te houden en zo veel mogelijk te spreiden in de tijd. Deze aanpak kende succes!

Niet enkel de 'besparingsobjectieven' worden naar beneden gehaald, ook de spreiding in de tijd is een feit. Na lange discussies en verschillende acties komen de vakbonden (ACOD) bij De Lijn op 26 februari 2010 alvast tot een akkoord over de werkwijze die bij De Lijn zal worden gevolgd.

Er worden garanties gegeven over werkzekerheid, over inkomsten en over het respecteren van de geldende CAO's zowel op sector- als op bedrijfsniveau. Als BTB spiegelen wij ons aan het ACOD-akkoord en doen wij aan de werkgeversfederatie FBAA een voorstel van kaderakkoord met dezelfde luiken als het ACOD-akkoord.

BTB SCHRIJFT GESCHIEDENIS BIJ DE PACHTERS VAN DE LIJN

Ondanks een verzoeningsvergadering op het Paritair Comité voor het Vervoer, na een staking in februari 2009, én ondanks de verschillende vergaderingen met de directie, geraken de problemen bij De Decker-Van Riet niet opgelost. Integendeel, het wordt alleen maar erger!

Op maandag 27 september hebben de chauffeurs, BTB-leden, er genoeg van en leggen zij het werk neer in de stelplaats te Aartselaar. ACV ziet geen problemen, dus BTB-ABVV staakt alleen. De werkgever tracht onze mannen zonder veel succes weer aan het werk te krijgen.

Ook de volgende dag wordt nog gestaakt, tot ze garanties krijgen op verbetering... en die komen er. Een collega die onterecht ontslagen is wegens dringende redenen kan terug aan het werk indien hij dat wil. Er komt duidelijkheid over de loonbrieven. De werkgever bevestigt dat alle CAO's, die van toepassing zijn, zullen worden gerespecteerd en dat er een zeer grondige herziening zal komen van het personeelsbeleid. Deze actie was... een succes over heel de lijn. Het doel, de randanimatie en de catering (verzorgd door de werknemers van De Decker-Van Riet) was een nooit gezien precedent in deze sector.

Goederenvervoer en logistiek

SAMAT BELGIË: ZINKEND SCHIP ZONDER KAPITEIN?

In januari 2008 worden acht chauffeurs van de firma Samat zonder overleg of akkoord éézijdig aan de deur gezet door de nieuwe directie, dit hoewel er op alle voorgaande Ondernemingsraden en uitzonderlijke vergaderingen met de vakbondssecretarissen werd onderhandeld over een menswaardige uitstapregeling.

Uit ongelof en woede leggen alle collega's van de Samat-groep spontaan het werk neer. Na drie dagen staking wordt uiteindelijk, onder impuls van BTB en na een verzoeningsvergadering via de sociaal bemiddelaar van de FOD WASO, een sociaal akkoord gesloten met een degelijke uitstapregeling aan correcte basisvoorwaarden (sluitingspremie, brugpensioenregeling, hospitalisatieverzekering, ...).

De staking wordt opgeheven. Op het moment dat alle afspraken moeten worden geconcretiseerd en ondertekend, informeert de directie ons echter dat er vanuit de hoofddirectie van Samat in Frankrijk bericht is gekomen dat er geen enkel document mag worden ondertekend.

Ongelof, onbegrip en paniek leiden onmiddellijk tot een tweede staking bij Samat in Hamme, maar ook aan de toegangspoorten van de hoofdaandeelhouder ACP in Heusden-Zolder. Alhoewel de onderhandelingen opnieuw tot niets leiden, is de solidariteit onder de collega's toch groot.



Na 7 dagen staking worden de blokkades aan beide bedrijven opgeheven door een vonnis in kortgeding, overgemaakt via deurwaarder met dwangsommen van €1.000 per uur per persoon bij niet-naleving. Met groot machtsvertoon van de politie wordt alles vrijgemaakt en de vrachtwagens worden door de directie naar buiten gereden.

Dit is onbegrijpelijk voor BTB: nogmaals een regelrechte aanval van werkgever verskant op het stakingsrecht. De werkgever weigert ondertussen zelfs om aan de arbeiders het loon van de maand maart en de resterende verbrekingsvergoeding uit te betalen. BTB gaat op haar beurt in kortgeding en behaalt uiteindelijk volgende uitspraak: alle werknemers kunnen met brugpensioen gaan, de lonen moeten worden uitbetaald, de resterende opzegvergoeding moet uitbetaald worden en de bijpassing brugpensioen blijft behouden bij werkhervatting.

GIRAUD IZEGEM: DE KRONIEK VAN EEN AANGEKONDIGDE DOOD!

Op 26 juni 2008 bespreken onze BTB-delegees de jaarlijkse economische en financiële informatie van de firma Giraud België NV. Dat het niet goed gaat met het bedrijf weten we al lang. Het is al het derde jaar op rij dat het Franse moederbedrijf een pak schulden ten laste neemt. Hoe dit komt? Een slecht beleid van de directie uit: veel onbelaanden en verloren kilometers, te lange wachttijden, dubbele aanwezigheid op dezelfde laad- en losplaatsen, ...

Op een goeie vijf jaar tijd is het personeelsbestand al teruggedrongen van iets meer dan 200 werknemers naar amper 130 actieve personeelsleden. Als de directie op de Ondernemingsraad diezelfde dag meedeelt dat er zal worden overgegaan tot het collectief ontslag van bijna 100 mensen weet iedereen dat dit quasi het einde betekent van Giraud Izegem.

Na ellenlange vergaderingen wordt in de speciale Ondernemingsraad van 11 juli 2008 vastgelegd dat er uiteindelijk 71 arbeiders en 3 bedienden zullen worden ontslagen. Een 25-tal jobs kunnen dus nog worden gered. Bij de onderhandelingen over een sociaal plan voor de firma vallen de maskers echter. Er blijkt geen enkele euro voorhanden te zijn om een sociaal plan af te sluiten, alleen de wettelijke en contractuele verplichtingen bij een collectief ontslag zullen worden gerespecteerd (opzegvergoeding en eventueel vergoeding wegens collectief ontslag). Geen brugpensioen, geen afscheids- of vertrekpremie, geen begeleidingsmaatregelen, niks, nada, nothing.

De directie dreigt de boeken neer te leggen indien er acties volgen. De solidariteit onder de werknemers is echter groot: alle collega's die nog onderweg zijn worden telefonisch verwittigd en één na één rijden de chauffeurs het bedrijf binnen en 'parkeren' ze hun camion aan het stakingspiket.

Al gauw worden er deurwaarders langs gestuurd om vast te stellen dat de bedrijfspoorten inderdaad geblokkeerd zijn door het stakerspiket. Het dwangbevel van de rechtbank volgt dat de poorten van het bedrijf moeten worden vrijgemaakt op straffe van een dwangsom van €2.000 per persoon per uur. We kunnen dan ook niet anders dan de blokkades opruimen. Het stakerspiket wordt echter niet opgeheven en niemand gaat aan het werk.

Vermits de directie, ondanks het vakbondsvoorstel om het sociaal overleg terug op te starten, het been stijf houdt, wordt de hulp van een sociaal bemiddelaar ingeroepen. Ondertussen worden Poolse, Litouwse



en Russische vrachtwagenchauffeurs ingeschakeld om de ladingen, die nog op de binnenplaats staan, weg te halen en om voorziene vrachten te laden en lossen bij klanten van Giraud. De directie is duidelijk van plan om met een keiharde houding de staking te breken.

Maar ook syndicalisten zijn inventief. Er worden een aantal ludieke acties opgezet: Giraud Izegem wordt te koop aangeboden op e-Bay, de directeur wordt via een sms-campagne aangezet om een sociaal plan af te sluiten, via een e-mailactie wordt aan de wijde wereld bekend gemaakt hoe Giraud zijn werknemers behandelt. Op 25 juli rijdt een volle bus actievoerders bovendien naar Parijs, waar zij, gesteund door de Franse collega's van CGT en CFDT, een bezoek brengen aan het moederbedrijf.

De Franse directie luistert naar de actievoerders en wanneer zij hoort dat hun eisen noch onwettig noch buitensporig zijn, beloven zij een ernstig onderzoek in te stellen.

Op 28 juli brengt de sociaal bemiddelaar van het ministerie van tewerkstelling opnieuw alle partijen rond de tafel en de volgende dag kan het sociaal plan worden ondertekend. Geen gouden akkoord, maar wel een eerbaar resultaat, bekomen door de aangehouden solidariteit en actiebereidheid van de werknemers van Giraud Izegem.

GIERIGE WERKGEVERS WEIGEREN EEN COMPENSATIE BIJ DE ECONOMISCHE WERKLOOSHEID!

Vermits de crisis zich in 2009 al ernstig laat voelen in de transportsectoren, vragen wij de drie werkgeversfederaties uit de sector wegvervoer en logistiek om aan hun werknemers een compensatie te geven voor economische werkloosheid onder de vorm van een soort bestaanszekerheid. Deze bijpassing is reeds in veel sectoren van toepassing.

Vermits de werkgevers in het Paritair Comité toestemming vroegen om de periode van economische werkloosheid uit te breiden tot 13 weken, verwachten wij ook van hen enige compensatie voor de werknemers die door deze economische werkloosheid inkomstenverlies lijden.

Toch is er van werkgeverszijde uit geen enkele bereidheid om samen een sluitend controlesysteem uit te werken voor de uitbetaling van een bijpassing in geval van economische werkloosheid. Wij weten ook wel dat door de economische crisis het water bij sommige transportbedrijven tot aan de lippen staat. Maar gezien de houding van de werkgeversfederaties, en in dit geval vooral van UPTR, kunnen wij voor een verlenging van de economische werkloosheid enkel toestemming geven mits inbouw van een controlemechanisme en liefst ook nog mits toekenning van een bijpassing aan de werknemers. Als syndicale organisatie weigeren wij om carte-blanche te geven aan de werkgevers-foefelaars uit de sector.

CEVA LOGISTICS: RESPECT VOOR DE ARBEIDERS!

De discussie over de opwaardering van het arbeidersstatuut is al zeer lang aan de gang.

Werkgevers vinden (ten onrechte) dat de opzegtermijnen voor bedienden te lang en te streng zijn, terwijl de vakbonden vinden dat deze correct zijn, maar dat deze van de arbeiders veel en veel te kort zijn.

Op het moment dat Ceva Logistics Geel haar contract met Alcatel verliest, moeten bijna 50 mensen worden ontslagen. Slechts een handvol personeelsleden kan elders aan de slag. Voor de pechvogels wordt een ontslagvergoeding bedongen die gelijkwaardig is aan wat de bedienden krijgen. Een resultaat

waar we als BTB, ondanks het pijnlijke verlies van jobs, toch tevreden over mogen zijn.

Binnen hetzelfde bedrijf dringt er zich ook een herstructurering op van de twee vestigingen in Vilvoorde en Machelen. De directie beslist om beide vestigingen samen te voegen op de site van Vilvoorde. Na lange onderhandelingen, waarbij het aantal ontslagen kan worden teruggeschroefd naar een vijftigtal, wordt voor de ontslagen arbeiders dezelfde ontslagpremie en het brugpensioen bedongen als voor de bedienden. De overgebleven werknemers kunnen worden geïntegreerd met de beste condities, de loon- en arbeidsvoorwaarden worden naar boven toe geharmoniseerd. Beide gevallen tonen aan dat, indien er volwassen en consequent wordt onderhandeld, er resultaten mogelijk zijn om de loon- en arbeidsvoorwaarden voor de arbeiders aanzienlijk te verbeteren.

BTB HOUDT VAN INTERIM... ARBEIDERS!

BTB is helemaal niet tegen interimarbeiders, wel integendeel! Precies omdat we nogal wat kritiek hebben op de manier waarop interimarbeiders worden behandeld, willen we juist meer respect voor deze arbeiders.

Interimarbeid is enkel toegestaan in welbepaalde omstandigheden: de vervanging van een vaste werknemer, bijvoorbeeld bij ziekte, om in te spelen op een tijdelijke vermeerdering van werk of om te zorgen voor de uitvoering van een uitzonderlijk werk. Als je echter eens rond kijkt, vooral in de logistieke sector, dan zie je dat er in tal van bedrijven 'gebruik' wordt gemaakt van interimarbeiders in plaats van mensen met een 'gewone' arbeidsovereenkomst. Zo zijn er interimarbeiders die weken- of zelfs maandenlang werken met dagcontracten! Bepaalde werkgevers slagen er zelfs in om vaste personeelsleden op



economische werkloosheid te zetten en ondertussen interimarbeiders in te zetten. Daarom voorziet de wetgeving dat werkgevers de syndicale delegatie moeten raadplegen vooraleer interims in te schakelen. Aan onze delegees in de bedrijven dus om er voor te zorgen dat interimarbeid binnen de perken blijft én zodra de kans zich voordoet omgezet wordt in een 'gewone' arbeidsovereenkomst.

Om aan bepaalde wantoestanden paal en perk te stellen hebben wij aan de drie werkgeversfederaties van het goederenvervoer en de logistiek gevraagd om een gedragscode op te stellen voor de sector. Op die manier kunnen een aantal zeer concrete en schrijnende gevallen van misbruik van interimarbeiders van tafel worden geveegd. Dat de werkgevers niet staan te springen om dit probleem aan te pakken mag duidelijk zijn uit de houding die zij eerst aannemen.

Zij zijn niet bereid om concrete engagementen aan te gaan om de misbruiken uit de sector te bannen. In eerste instantie zijn ze ook niet bereid om verder te gaan dan wat de huidige nationale regelgeving voorschrijft. Wij stellen ons echter de vraag welk nut het heeft om een code of conduct te ondertekenen die niets concreet regelt, die geen enkele maatregel voorschrijft om flagrante misbruiken tegen te gaan.

Op 17 november 2011 raken we het dan toch eens over een 'code of conduct': Frank Moreels, federaal secretaris, vat het als volgt samen: "Deze code gaat lang niet ver genoeg. De maatregelen die erin staan zijn veel te weinig ver gaand en



zullen de misbruiken in de sector ook niet definitief stoppen. Als BTB ondertekende dan is het omdat er wel enkele elementen zijn, met name rond de dagcontracten, die ons moeten toelaten om één en ander recht te zetten op het terrein. Hoe bescheiden de vooruitgang ook is, we moeten deze kans grijpen. We zullen echter verder blijven ageren in de strijd tot verbetering van het statuut van de interimarbeiders".

FRAUDE MET MAALTIJDCHQUES

Een aantal leden van een logistiek bedrijf in het zuiden van West-Vlaanderen nemen contact op met ons plaatselijk secretariaat. In het bedrijf dat meer dan honderd werknemers telt is geen syndicale vertegenwoordiging. We weten al snel waarom niet!

De werkgever misbruikt het systeem van de maaltijdcheques door op de loonfiche wél voor elke dag maaltijdcheques te noteren, maar in werkelijkheid slechts maaltijdcheques uit te keren aan die werknemers die daadwerkelijk overuren willen presteren. Op ons verzoek komt de Sociale Inspectie tussen en na afloop ontvangen alle werknemers alle maaltijdcheques die ooit op hun loonfiche werden aangegeven, met terugwerkende kracht.

Een schoolvoorbeeld van hoe een goede samenwerking tussen BTB en de inspectiediensten onmiddellijk tot een mooi resultaat kan leiden.



ROTRAFIC: VERZOENINGSBUREAU GEEFT BTB 100% GELIJK

Midden januari 2011 ontvangt de firma Rotrafic een brief van het BTB-secretariaat in Oost-Vlaanderen om D. Derudder aan te duiden als syndicaal afgevaardigde voor onze vakbondsorganisatie. De officiële procedure wordt volledig gevolgd. Wanneer de directie zich realiseert dat de vraag van het personeel ernst is en wie er eventueel kan worden aangesteld, treedt ze keihard op. Onze kandidaat wordt op staande voet ontslagen. De directie vindt hem 'te lastig'.

Bovendien worden de ondertekenaars van de aanvraag tot aanstelling van een syndicale delegatie onder druk gezet om hun handtekening terug te trekken. Pogingen om met de werkgever te onderhandelen draaien op niets uit.

Geconfronteerd met de halsstarrige weigering van de werkgever om een syndicale delegatie te aanvaarden, organiseert BTB op 17 januari een actie aan het bedrijf.

De werkgever blijft weigeren om de CAO toe te passen. Ook de bemiddelaar van de FOD Arbeid bereikt geen oplossing. Het verzoeningsbureau van het Paritair Comité moet tussenkomen. Wij eisen de re-integratie van de werknemer in het bedrijf, maar de werkgever houdt aanvankelijk het been stijf. Integendeel, de directie beweert zelfs dat BTB vervalste documenten heeft ingediend. Het spreekt voor zich dat de sociaal bemiddelaar enkel kan beamen dat wij de officiële procedure hebben gevolgd.



Verhuizingen

WIL FEDERAGON DE SOCIALE VREDE IN DE SECTOR OPBLAZEN?

Terwijl er in de sector van de verhuizingen sinds 1996 een verbod op interimarbeid bestaat, waarmee de sociale partners (lees: vakbonden en werkgeversfederatie) perfect gelukkig zijn, komt er een derde partij roet in het eten gooien.

Het verbod op de interimarbeid in deze sector is een doorn in het oog van de werkgeversfederatie Federagon, bevoegd voor de interimsector. Het is uitermate verontrustend dat een externe partij, die niet eens bevoegd is voor deze sector, de goede verstandhouding tussen werkgevers en vakbonden wil komen verstoren.

De sociale partners in de verhuissector zijn ervan overtuigd dat de werknemers in de verhuis, die ingeschakeld worden voor tijdelijke opdrachten, moeten komen uit een gesloten contingent van goed opgeleide, gespecialiseerde arbeidskrachten. De verhuissector is dan ook geen doorsnee sector waarin een ongeschoolde interimarbeider zomaar het gespecialiseerde werk kan uitvoeren. De job van verhuizer vereist integriteit, discretie en voorzichtigheid, eigenschappen die niet als vanzelfsprekend moeten worden beschouwd.

BTB heeft ondertussen de nodige stappen ondernomen om aan Federagon duidelijk te maken dat zij niet bevoegd zijn om tussen te komen in een sectorale aangelegenheid.

Taxi's

In mei 2011 voert BTB Brussel actie in de taxisector. Het gebeurt echter niet gauw dat taxichauffeurs massaal op straat komen. Aanvankelijk komen de tongen moeilijk los, maar eens het ijs gebroken...

Het probleem is dat de meeste taxichauffeurs wel degelijk weten dat het in hun sector niet evident is om de juiste verloning te krijgen. Aangezien ze soms drinkgeld krijgen en af en toe een ritje maken waarmee ze iets meer verdienen hebben ze eerder de reactie om zich defensief op te stellen. Toch beamen de meeste chauffeurs dat ze liever op een eerlijke manier worden betaald. Veel chauffeurs zwijgen dan weer gegeneerd als we het onderwerp van de schijnzelfstandigen aansnijden.

Wij hebben alleszins al enkele actiepunten genoteerd, waarvoor wij vinden dat er op korte termijn maatregelen moeten worden genomen:

- Een vakbondsvertegenwoordiging in kleinere taxiondernemingen, de werknemersvertegenwoordigers moeten ook de mogelijkheid krijgen om op te treden binnen de KMO's.
- De bestrijding van de sociale en fiscale fraude in de sector moet efficiënter gebeuren:
- De schijnzelfstandigen moeten een arbeidsovereenkomst krijgen en zo op de juiste manier als loontrekkenden worden vergoed.
- De verschillende overheden en instanties moeten met elkaar overleggen.

Alle taxichauffeurs welkom bij BTB

BTB vindt dit een unieke gelegenheid om de mensen uit de sector eindelijk uit hun schulp te lokken en om de problematiek van de Brusselse taxichauffeurs grondig aan te pakken. Op 24 november 2011 wordt in Brussel een algemene vergadering belegd met de taxichauffeurs zelf, Philippe Van Mulder, Secretaris-Generaal van het ABVV Brussel, Frank Moreels en Sandra Langenus, respectievelijk Federaal en Gewestelijk Secretaris van BTB-ABVV.

15 chauffeurs komen hun zorgen voorleggen. Van wat we horen gaan onze oren tuiten! Chauffeurs die moeten betalen om hun taxi te gebruiken (huur-farfait), loonfiches die niet kloppen, niet vergunde maatschappijen die de markt verzieken, buitensporige boetes voor non-overtredingen, ...

BTB is ontzet en gaat de strijd aan met de mistoestanden die ze noteerden. De Brusselse taxisector hoort nog van ons!



Afhandeling luchthavens

Op 13 maart 2008 stelt Minister Lettermoed op de radio en in de kranten voor om de nachtvluchten op Zaventem te verbieden tussen middernacht en 4 u 's ochtends. Een donderslag bij heldere hemel voor zowel de vakbonden als voor de werknemers van DHL, BTB-ABVV reageert prompt en is niet mals met haar kritiek. Er wordt kort op de bal gespeeld en acties worden aangekondigd indien dit doorgang vindt.

WERKDruk IS TE ZWAAR!

Midden augustus 2008 breekt er een spontane staking los op Zaventem bij Flightcare en Aviapartner, de twee afhandelaars van bagage, de firma's die ervoor zorgen dat de bagage in en uit de vliegtuigen wordt geladen. BTB-ABVV krijgt bakken kritiek over zich heen, omdat ze de staking van het personeel erkent en zelfs actief steunt.

Niemand heeft het op dat moment echter over de grond van de zaak: de immense werkdruk en het nijpend personeelstekort. Iedereen heeft alleen oog voor de gestrande reizigers die hun vakantie (gedeeltelijk) in het water zien vallen.

Nochtans hadden onze delegees, zowel bij Flightcare als bij Aviapartner, al een jaar lang de vinger op de wonde gelegd. Zowel op de Ondernemingsraad als in het Comité voor Preventie en Bescherming op het werk als bij het gewoon syndicaal overleg werd de directie geïnformeerd over de problemen en wat er op komst was. Er werden diverse nota's naar de directies gestuurd die niets aan de verbeelding overlieten, met een duidelijke aankondiging dat een staking onafwendbaar zou zijn als er niets gebeurde.

Maar de directies namen geen enkel initiatief. Als BTB-ABVV nemen wij dan ook de volle verantwoordelijkheid voor de acties, zelfs al weten wij dat wij ons bij de doorsnee vakantieganger hier niet erg populair mee maken. Natuurlijk betreuren wij de gevolgen voor de reiziger, maar in dit geval ligt de verantwoordelijkheid volledig bij de directies, enkel en alleen bij hen. Met te weinig personeel de vliegtuigen laden en lossen heeft gevolgen voor de arbeiders.

Personeelsleden lopen fysieke letsels op, raken overwerkt, raken overstressed, ... Veel van het personeel dat wordt ingezet tijdens de drukke vakantieperiodes krijgt ook te weinig opleiding, de veiligheidsprocedures worden wel eens over het hoofd gezien, met alle gevolgen van dien. Het personeel volgt, probeert, loopt, spant zich in, maar de kruik gaat natuurlijk maar zo lang te water tot ze barst. En dat is niet wat er is gebeurd. Nochtans schuiven BTB-ABVV en haar mensen op het terrein oplossingen naar voor: voldoende personeel aanwerven en daar vroeg genoeg mee beginnen. Beter plannen en vooruitzien. Het personeel betrekken bij de oplossingen die je voorziet. En vooral: duidelijk en transparant communiceren!

TE WEINIG PERSONEEL, TE VEEL WERK

Eind augustus 2011 is het weer prijs! Te weinig personeel en te veel werk om te verzetten. Het lijkt wel een constante op de luchthavens. Ieder jaar opnieuw is het een ramp bij de afhandelaars. Vaak zijn er slechts drie personeelsleden om een gans vliegtuig af te handelen. Twee personen moeten soms tot zes ton laden en lossen.

Aan BTB zal het niet gelegen hebben: wij hebben eerder en meermaals al aan de alarmbel getrokken. Maar 'trop is te veel': de arbeiders leggen het werk neer. Onze delegees hebben gewoon geen andere keuze. Zij worden die zondag overspoeld door oproepen, telefoons en berichten. Collega's met meer dan 20 jaar ervaring in hun dienst zitten er volledig door. Zij roepen alle ploegen binnen en houden een personeelsvergadering. Nadien wil niemand nog het werk hervatten. Zij zijn gewoon op, kunnen echt niet meer. Nochtans is er op dat moment sinds vorige zomer al een akkoord met de directie over een minimumbezetting per type toestel. Het probleem is dat het management deze akkoorden niet respecteert. Het vertrouwen is dan ook ver te zoeken en het is niet gemakkelijk om de collega's dan nog te overtuigen om opnieuw aan het werk te gaan.

Het BTB-team is daar wel in geslaagd, ook al weten zij dat een tweede onderhandelingsronde zich opdringt. Wat

de delegees willen is nochtans erg logisch: het correct interpreteren en het respecteren van de reeds gemaakte afspraken en akkoorden. Bijkomende aanwervingen voor alle departementen waarin arbeiders zijn tewerkgesteld. Maar ook een duidelijk signaal van de directie aan het middenkader dat zij de arbeiders moeten behandelen met respect om zo het vertrouwen terug te winnen. Uiteindelijk is er moeizaam een akkoord tot stand gekomen. Onze delegees zijn echter op hun hoede. De dispatching mag zich verwachten aan een permanente controle op het naleven van de gemaakte afspraken. Als de directie hun woord niet houdt, zullen ze opnieuw BTB tegenkomen op haar pad. Als de gezondheid en de veiligheid van het personeel in het gedrang komt zullen wij er staan.

EEN DERDE AFHANDELAAR OP DE LUCHTHAVEN: NEEN BEDANKT!

Op 24 november 2008 laat Staatssecretaris Etienne Schouppe een spreekwoordelijke bom vallen boven de luchthaven van Zaventem door te kennen te geven dat hij vastbesloten is om een derde afhandelaar toe te laten. Om de komst van een eventuele derde afhandelaar te verantwoorden gebruikt men allerlei drogredenen. De extra concurrentie zou de efficiëntie van de service verhogen, wat in het voordeel van de klanten zou spelen (snellere afhandeling). Bovendien zouden de prijzen worden gedrukt, wat een goede zaak zou zijn voor de vliegtuigmaatschappijen. Vanzelfsprekend zou de service ook meer gegarandeerd zijn, want als er bij één afhandelaar niet wordt gewerkt, kan er overgenomen worden door de andere twee afhandelaars.

In de praktijk blijkt echter in andere landen dat dit klinkklare nonsens is. In Groot-Brittannië bijvoorbeeld leidt het feit dat er meer dan vijf afhandelaars actief zijn op de luchthaven tot extra lange wachttijden, desorganisatie en stresserende en onveilige werkomstandigheden voor het personeel. BTB-ABVV is bezorgd dat méér afhandelaars alleen maar méér concurrentie betekent. En dat deze concurrentie zal moeten worden bekocht door het personeel. Dat er drastisch zal worden gesnoeid



in de loon- en arbeidsvoorwaarden van de werknemers en dat er van hen nog meer flexibiliteit zal worden verwacht om concurrentieel te blijven. Bovendien zal er stevig worden bespaard op materiaal, dat minder snel zal worden vervangen en minder goed zal worden onderhouden, wat dan weer nefast is voor de veiligheid van de werknemers.

Als grootste vakbond in de afhandeling op de luchthavens zijn wij al jaren vragende partij voor een pool van luchthavenarbeiders. Dit kan een oplossing bieden voor de verzuchtingen van het personeel en voor de vraag van de werkgevers naar meer flexibiliteit.

AVIAPARTNER WORDT GEDUMPT. MAAR NIET DOOR BTB!

Consternatie alom als op 8 juni 2011 blijkt dat de firma Aviapartner haar licentie op de luchthaven van Zaventem verliest ten voordele van Swissport, de grootste bagageafhandelaar van de wereld. De licenties van de andere afhandelaar op de luchthaven, Flightcare, worden (gelukkig) wel verlengd voor 7 jaar.

Een onbegrijpelijke beslissing van The BAC (TBAC), maar wel een beslissing die meer dan 1.000 jobs in gevaar brengt. Voor BTB is op dat moment het behoud van de tewerkstelling prioritair, zodat de werknemers van Aviapartner ook na 1 november eerstkomend aan de slag kunnen blijven. Nog diezelfde dag gaat het voltallige personeel van Aviapartner in staking als reactie op het verpletterende nieuws dat zij te verwerken kregen.

In de onderhandelingen die volgen blijft de nadruk liggen op het behoud van de jobs van alle werknemers van Aviapartner en op het behoud van hun loon- en arbeidsvoorwaarden.

Maar er moeten ook garanties komen over de veiligheid van het materiaal en de werkprocedures, garanties op voldoende personeelsbezetting per ploeg, per vliegtuig, per opdracht. Zowel Flightcare als Swissport zijn akkoord om een protocol te ondertekenen waarbij zij zich ertoe verbinden om al het personeel met een Aviapartnercontract over te nemen met behoud van hun loon- en arbeidsvoorwaarden. Bovendien kunnen we een identieke afspraak onderhandelen voor de volgende zeven jaar, waarbij de overdracht van het personeel wordt geregeld in geval van een commerciële contractswijziging. Het is dankzij de solidariteit van het ganse personeel en van de collega's van Flightcare dat we dit unieke akkoord op de luchthaven hebben bereikt.

RECHTBANKPROCEDURES TONEN HET GELIJK VAN BTB

BTB had eerder al gewaarschuwd voor problemen met de toekenningsprocedure. Deze is op zijn zachtst gezegd niet transparant, onduidelijk en misschien zelfs onrechtvaardig. Het regent dan ook rechtbankprocedures tegen de toewijzing van een licentie aan Swissport ten nadele van Aviapartner.

Ondertussen zijn de licenties tijdelijk verlengd voor Flightcare en Aviapartner. In afwachting van een uitspraak ten gronde. BTB blijft waakzaam. Zonder dat ze zich voor of tegen een maatschappij uitspreekt zal BTB slechts één doelstelling hebben: het verdedigen van het personeel: alle personeel!

Tegen verdere liberalisering van de handling

Op 14 november laatstleden waren de BTB'ers er dan ook bij om samen met ETF een duidelijk 'neen' te zeggen tegen de verdere liberalisering van de groundhandling op de luchthavens. Niet alleen in Brussel werd er actie gevoerd, in negen andere Europese luchthavens waren onze collega's van bevriende vakbonden actief. Een eerste schot voor de boeg om de Europese Commissie duidelijk te maken dat we niet zullen pikken dat de handlingmarkt verder geliberaliseerd wordt. We weten nu al wie de klas zal zijn: het personeel!



OVERZICHT EINDEJAARSPREMIES 2011

AUTOBUSSEN & AUTOCARS

Rijdend personeel openbare autobusdiensten VVM: €2.542,77 bruto.

Rijdend personeel openbare autobusdiensten SRWT: €2.346,55 bruto.

Rijdend personeel van de speciale autobusdiensten en autocars: €1.879,52 bruto.

Garagepersoneel: $\frac{38 \text{ u x uurloon december 2011 x 52}}{12}$

Voor alle subsectoren wordt door het sociaal fonds autobussen en autocars een voorschot uitbetaald van €110,00 bruto. (Dit bedrag komt overeen met €84,07 netto).

GOEDERENVERVOER & LOGISTIEK

De bruto eindejaarspremie bedraagt 5% van het brutoloon aan 100% dat door de werkgever(s) uit de RSZ-categorie 083 voor de werknemer werd aangegeven aan de RSZ in de periode van 01.07.2010 tot en met 30.06.2011.

Om recht te hebben op een eindejaarspremie moet in de referteperiode voor de arbeider minstens €3.718,40 brutoloon aangegeven zijn.

Het SFTL kent de premie dus niet toe als de zo berekende bruto eindejaarspremie lager is dan €185,92.

VERHUIZINGEN

$\frac{170 \text{ x werkelijk betaald uurloon december 2011 x aantal maanden arbeidsprestaties}}{12}$

AFHANDELING LUCHTHAVENS

164,66 x het werkelijke uurloon van de maand december 2011.

HANDEL IN BRANDSTOFFEN

De bruto eindejaarspremie bedraagt 6,35% van het brutoloon aan 100% dat door de werkgever(s) voor de werknemer werd aangegeven aan de RSZ in de periode van 01.07.2010 tot en met 30.06.2011.

SYNDICALE PREMIES 2011

Een overzichtje van de syndicale premies uitbetaald in de verschillende sectoren.

Werk je in de sector goederenvervoer of logistiek? In de loop van de maand december 2011 ontvang je van het Sociaal Fonds Transport een formulier syndicale premie. Met dit formulier kan je de terugbetaling krijgen van de syndicale premie 2011 ten bedrage van €130.

Werk je in de sector verhuizingen? Vanaf januari 2012 kan je je aanbieden op een BTB-secretariaat om je syndicale premie 2011 (€125) te ontvangen.

Werk je in de sector taxi's? Vanaf januari 2012 kan je je aanbieden op een BTB-secretariaat om je syndicale premie 2011 (€125) te ontvangen.

Werk je in de sector afhandeling luchthavens? Vanaf eind december 2011 ontvang je van het sociaal fonds een formulier syndicale premie. Met dit formulier kan je terugbetaling krijgen van de syndicale premie 2011 ten bedrage van €130.

Werk je in de sector handel in brandstoffen? In de loop van de maand december 2011 ontvang je van het Sociaal Fonds Handel in Brandstoffen een formulier syndicale premie. Met dit formulier kan je de terugbetaling krijgen van de syndicale premie 2011 ten bedrage van €130.

Werk je in de sectoren autobussen en autocars? Dan ontvang je pas in het voorjaar 2012 een legitimatiekaart van het Sociaal Fonds Bussen en Cars. Met deze kaart kan je de terugbetaling krijgen van de syndicale premie. Het bedrag van deze premie was bij het drukken van deze editie van Wegwijs nog niet gekend.

NIEUWS VOOR DE TAXI- EN LOCATIECHAUFFEURS

GESCHENKENCHEQUES

Zowel de taxichauffeurs als de chauffeurs die locatievervoer verzorgen ontvangen van hun werkgever in december 2011 geschenkencheques.

De toekenningsvoorwaarden om recht te hebben op deze cheques:

- Je moet minstens 2 jaar anciënniteit hebben in de sector.
- Je moet minstens één dag effectief hebben gepresteerd in 2011.

Voor een **voltijdse werknemer of een werknemer die in een arbeidsregime van meer dan 50%** is tewerkgesteld werd het totaalbedrag van deze geschenkencheques vastgelegd op €35.

Een werknemer die in een arbeidsregime van 50% of minder van een voltijdse werknemer werkt ontvangt voor €17,50 geschenkencheques.

[Klein detail: de werkgever kan nadien het bedrag van de geschenkencheques terugvorderen van het Sociaal Fonds van de sector].

VERHOOGING ANCIËNNITEITSVERGOEDING

De anciënniteitsvergoeding, die eind januari wordt uitbetaald aan de taxichauffeurs, wordt, zoals overeengekomen in het protocolakkoord 2011-2012, verhoogd.

De verhoogde percentages op de jaarlijkse recette van het voorbije jaar (exclusief BTW) zijn de volgende:

- 0,50% na 3 jaar ononderbroken dienst in dezelfde firma;
- 1,00% na 5 jaar ononderbroken dienst in dezelfde firma;
- 1,50% na 10 jaar ononderbroken dienst in dezelfde firma;
- 2,00% na 15 jaar ononderbroken dienst in dezelfde firma;
- 2,50% na 20 jaar ononderbroken dienst in dezelfde firma.

Om recht te hebben op de anciënniteitsvergoeding moet je

- 200 arbeidsdagen en/of gelijkgestelde dagen kunnen bewijzen voor het voorbije jaar. (De dagen voor onderbreking van tijdskrediet behoren tot de gelijkgestelde dagen).
- nog in dienst zijn op 31.12.2011.

Chauffeurs die voor 31.12.2011 het bedrijf verlaten om met pensioen of met brugpensioen te gaan hebben eveneens recht op de anciënniteitsvergoeding, maar dan pro rata de gewerkte periode.

AANPASSING LONEN CHAUFFEURS LOCATIEVERVOER

Verder herinneren wij jullie eraan dat de **lonen van de chauffeurs locatievervoer vanaf 01.01.2012 met 0,3% zullen worden verhoogd**, dit zoals werd overeengekomen in het protocolakkoord 2011-2012.

De nieuwe lonen zijn nog niet gekend, maar zullen in onze volgende editie van Wegwijs worden gepubliceerd.

AUTOBUSSEN EN AUTOCARS

BIJZONDER GEREGELD VERVOER

In het protocolakkoord van de speciale autobusdiensten werd overeengekomen dat de lonen van de chauffeurs op 01.01.2012 zullen worden verhoogd met 0,3%.

De nieuwe lonen zullen in de volgende editie van Wegwijs worden gepubliceerd.

OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN VVM

Zoals overeengekomen in het protocolakkoord worden de lonen van de chauffeurs, pachters van De Lijn, vanaf 01.01.2012 met 0,3% worden verhoogd.

De nieuwe lonen zullen in de volgende editie van Wegwijs worden gepubliceerd.

LONEN AUTOCARS: PENDELS, INTERNATIONALE LIJNEN EN TOERISME

Volgens de evolutie van het indexcijfer werden de lonen en de ARAB-vergoeding met ingang van 01.10.2011 met 3,20% verhoogd.

DIENTEN 1 CHAUFFEUR

Diensttijd	Loon in € per amplitude	ARAB-vergoeding € netto per uur max. 12 u/dag
Tot 6u00	58,69	1,38
Van 6u01 tot 12 u	96,71	1,38
Per uur boven de 12 u	10,73	1,38 max. 16,56

DIENTEN MEERDERE CHAUFFEURS

Diensttijd	Loon in € per amplitude	ARAB-vergoeding € netto per amplitude
11 uur	78,68	€ 1,38 netto/u
12 uur	86,76	€ 1,38 netto/u
13 uur	94,95	€ 1,38 netto/u
14 uur	103,06	€ 1,38 netto/u
15 uur	111,23	€ 1,38 netto/u
16 uur	119,41	€ 1,38 netto/u
17 uur	127,46	€ 1,38 netto/u
18 uur	135,66	€ 1,38 netto/u
19 uur	143,76	€ 1,38 netto/u
20 uur	151,94	€ 1,38 netto/u
21 uur	160,11	€ 1,38 netto/u

GEMEENSCHAPPELIJKE BESCHIKKINGEN VOOR DE DRIE CATEGORIEËN

Overuren te betalen voor een amplitude 1.564,50 u per semester (van 01.01 tot 30.06 of van 01.07 tot 31.12):	€12,52/u
Overuren gepresteerd op zon- en feestdagen of op hun compensatiedagen:	€16,69/u
Inactiviteitsdag in het buitenland:	€79,62
Prestaties 6u volledig in het buitenland geleverd:	ARAB €1,38/u + €79,62
Garagearbeid tot 6u30' amplitude:	€79,62
Garagearbeid van 6u31' tot 8u amplitude:	€94,99
Zondagwerk:	
a) betaling van de prestaties aan het normale tarief	
b) recuperatie binnen de 6 dagen: geen loon	
c) recuperatie later in het jaar:	€96,71
Werk op feestdagen:	
a) betaling van de prestaties aan het normale tarief	
b) recuperatie binnen de 6 dagen of later:	€96,71
Verplaatsing van 6u met ander vervoermiddel:	€79,62
Verplaatsing van 6u met ander vervoermiddel:	€58,69
Uurloon technische werkloosheid, ziekte, arbeids ongeval, werkloosheid:	€12,7245
Gemengde arbeid: openbare autobusdiensten-autocar: volledige dagvergoeding valt onder "autobusvergoeding"	
Gemengde arbeid: autocars-speciale autobusdiensten: volledige dagvergoeding volgens sector waar-aan grootst aantal u werd besteed	
Werkgever stelt werkkledij ter beschikking: vergoeding voor onderhoud:	€17,10/jaar
Werkgever stelt geen werkkledij ter beschikking:	€7,44/maand
Anciënniteits toeslag: 2,- € per prestatie voor chauffeurs die minimum 10 jaar anciënniteit in hetzelfde bedrijf tellen.	

LONEN PERSONEEL VERHUIZINGEN

Wegens overschrijding van de spilindex werden de minimumlonen met ingang van 01.09.2011 met 2% verhoogd. De nieuwe spilindex bedraagt 118,48.

Categorie	Uurloon in € 38 u/week
Drager beginnening	10,4141
Drager + 1 jaar	10,5040
Chauffeur	10,7039
Liftbestuurder	10,7039
Inpakker	10,7039
Kistenmaker	10,7039
Chauffeur rijbewijs C/CE met min. 2 jaar dienst in sector	10,8182
Ploegbaas	10,8182

De verwijderingsvergoeding bedraagt sinds 01.11.2011: €2,93.

De verblijfsvergoedingen werden eveneens op 01.11.2011 aangepast aan de index:

- Overnachting en ontbijt: €15,40.
- Middagmaal: €12,34.
- Avondmaal: €10,73.
- Totaal: €38,47.

De ARAB-vergoeding werd volgens de inhoud van het protocolakkoord op 01.09.2011 opgetrokken tot €1,10. Anciënniteitspremie 2011 - betaalbaar in januari 2012:

- vanaf 3 jaar dienst: €25.
- 5 - 9 jaar dienst: €38.
- 10-14 jaar dienst: €75.
- 15-19 jaar dienst: €112.
- 20 jaar dienst: €150.

HANDEL IN BRANDSTOFFEN

Zoals werd overeengekomen in het protocolakkoord 2011-2012 zullen zowel de bruto minimum lonen als de bruto reële uurlo- nen in de sector Handel in Brandstoffen op 01.01.2012 worden verhoogd met €0,05.

Ook de ARAB-vergoeding wordt op 01.01.2012 verhoogd met €0,05 netto per uur.

GOEDERENVERVOER EN LOGISTIEK

Zoals overeengekomen in het protocolakkoord wordt de loonnorm van 0,3% voor deze sector ingevuld door een verhoging van de anciënniteits toeslagen met 0,05 €/uur vanaf 01.01.2012.

Bovendien wordt vanaf 01.01.2012 een bijkomende anciënniteits toeslag van €0,05 per uur ingevoerd na 1 jaar anciënniteit in de onderneming.

Voor de chauffeurs die onder het Paritair Comité van het Vervoer ressorteren, maar die voor rekening van derden brandstof- fen vervoeren, zullen in afwachting van een toenadering tussen de loonsvoorwaarden van het Paritair Comité 140 naar het Paritair Comité 127, vanaf 01.01.2012 de reële lonen van de betrokken chauffeurs met €0,30 per uur worden verhoogd, zonder evenwel de barema's van het Paritair Comité 127 te overschrijden.

BTB-leden krijgen waar voor hun geld!

10 GOEDE REDENEN OM BTB LID TE WORDEN... EN TE BLIJVEN!

Bij BTB Wegvervoer & Logistiek doen we méér voor onze leden dan andere vakbonden. Jullie, de leden van BTB, weten dat maar al te goed. Sommige arbeiders die niet aangesloten zijn bij onze beroepscentrale weten echter niet altijd wat zij missen. Daarom... én voor zij die het al vergeten zijn, een overzicht.

1 44 BTB-steunpunten

BTB wegvervoer is aanwezig op **44 secretariaten en steunpunten** verspreid over gans België. Op elk van die secretariaten kan je terecht indien je vragen hebt over je loon- of arbeidsomstandigheden, pensioen of brugpensioen, vakantiegeld of vakantiedagen, tijdskrediet, belastingen, ... Daarnaast kan je natuurlijk ook terecht op alle ABVV-kantoren.

Op onze plaatselijke kantoren kan je vanzelfsprekend ook informatie verkrijgen over meer **sectorgebonden materie**, zoals uurlonen, arbeidsduur, CAO's, vervoerskosten, klein verlet en ga zo maar door.

2 Gratis lezen van tachokaart – gratis loonberekening

Onze gewestelijke secretariaten zijn uitgerust met de nodige hard- en software voor het maken van **loonberekeningen**. Wij lezen de gegevens van je digitale bestuurskaart via de computer en kunnen aan de hand hiervan zowel de eventuele overtredingen op de rij- en rusttijden vaststellen, als je loon berekenen.

3 BTB gaat naar de leden toe

Ons mobiel kantoor is sinds haar geboorte al honderden keren de baan opgegaan. Parkings, bedrijfsterreinen, manifestaties, ... overal waar jij bent, is onze BTB-bus present.

Je kan, net als op de gewestelijke secretariaten, op ons **mobiel kantoor** terecht voor informatie over de sector waarin je bent tewerkgesteld, over algemene wetgeving en zelfs 'on the road' kan je loonberekeningen laten maken en je digitale chauffeurskaart laten uitlezen.

4 1250 BTB delegees op de bedrijven

In de firma's zelf staan meer dan **1.250 BTB-delegees** voor jou klaar om jouw rechten te verdedigen. Deze collega's zetten zich alle dagen belangeloos in voor jou... en al je collega's.



5 Goed opgeleide delegees

BTB maakt er een erezaak van dat haar afgevaardigden op de bedrijven met kennis van zaken handelen. Daarom krijgen ze een goeie opleiding. Ben je **zelf geïnteresseerd om militant te worden** voor BTB Wegvervoer & Logistiek of om je kandidaat te stellen bij de Sociale Verkiezingen, weet dan dat wij je steeds met onze **federale militantenvormingen** kunnen begeleiden. In deze vormingen wordt je voldoende geïnformeerd over allerhande onderwerpen om je volledig 'gewapend' in de strijd te kunnen gooien.

6 Rechtsbijstand voor alle leden

Wie lid is staat nooit alleen indien de werkgever over de schreef gaat en zich niet houdt aan de wet of aan de CAO's. Wie onrechtmatig wordt afgedankt of niet betaald wordt zoals de CAO's voorzien wordt geholpen. Door onze delegees en militanten, maar ook door onze professioneel opgeleide secretarissen, propagandisten en medewerkers. Of door onze diensten arbeidsrecht. Op het bedrijf als het kan, voor de rechtbank als het moet. Wie lid is bij ons (minimum zes maanden) krijgt gratis bijstand.

7 Syndicale premie

Wie een gans jaar vakbondsbijdrage betaalt aan BTB Wegvervoer & Logistiek ontvangt einde van datzelfde jaar of begin van het volgende jaar een gedeeltelijke terugbetaling van zijn of haar lidgeld onder de vorm van een **syndicale premie**. Het bedrag van die premie verschilt van sector tot sector.

8 Orditach, een goedkope manier om je digitale chauffeurskaart te lezen

Via ons federaal secretariaat kan je **met 30% korting 'Orditach Print'** aankopen. Ben je lid van BTB Wegvervoer & Logistiek, dan kost de USB-stick met daarop de nodige software om je digitale chauffeurskaart uit te lezen, slechts €48,28 in plaats van €69,00. Het programma, dat wij trouwens ook op onze eigen secretariaten gebruiken, is heel gebruiksvriendelijk en geeft je onmiddellijk een overzicht van je prestaties, zonder verlies van je rijtijden, maar ook van je eventuele overtredingen op de rij- en rusttijden.



ABVV BTB

de vakbond voor transport en logistiek www.btb-abvv.be

FGTB UBOT

le syndicat du transport et de la logistique www.ubot-fgtb.be



9 Korting bij Autogrill

Je bent lid van BTB Wegvervoer & Logistiek en je werkt als vrachtwagenchauffeur? Dan kan je op ons federaal secretariaat een **Autogrill Trucker Club Card**



Autogrill Trucker Club Card

aanvragen. Met deze kaart krijg je 20% korting in alle selfservice restaurants van Carestel, AC Restaurants, Autogrill en Ciao in België en in Luxemburg. Bovendien krijg je ook nog eens 20% korting in alle uitbatingen van Pizza Hut Express en Délifrance bij de vestigingen van Carestel, AC Restaurants en Autogrill in België en Nederland. En de koffie, die krijg je gratis bij aankoop van een warme maaltijd en een drankje.

Je bent lid van BTB Wegvervoer & Logistiek en je werkt als touringcarchauffeur? Dan kan je op ons federaal secretariaat een **Autogrill Bus Club Card** aanvragen. Vanaf het moment dat minstens 20 van je autocarpassagiers een bestelling plaatsen, krijg jij met deze kaart een gratis maaltijd, plus bijkomende voordelen. Het aanbod van deze voordelen geldt niet alleen bij lunch of diner, maar ook als er wordt gestopt voor een ontbijt of voor koffie en gebak.

10 Speciale service voor zoon of dochter

Heb je kinderen? Vanaf 12 jaar, tot ze gaan werken, kunnen zij gratis lid worden van jouw vakbond, het ABVV. Met de bijhorende service. Nazien of ze recht hebben op een studiebeurs, hun rechten als jobstudent verdedigen, informatie over de combinatie leren en werken, ... ze krijgen het gratis van jouw vakbond.

BTB vecht tegen onrecht

Tegen onrecht... In België maar ook in de rest van de wereld. Waar het vaak nog veel moeilijker is om voor een vakbond te militeren. Soms is het zelfs ronduit verboden! Vakbondswerk houdt niet op aan de landsgrenzen.

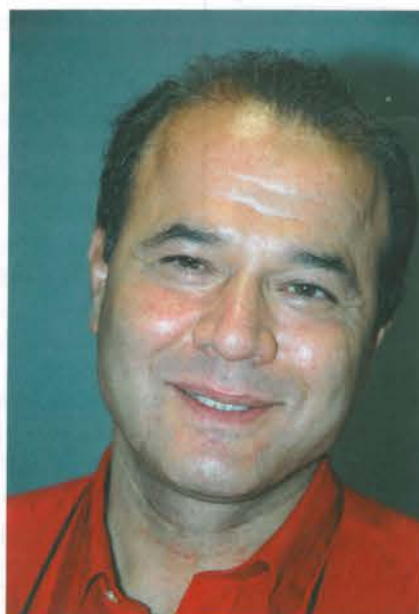
OSANLOO: EEN VAKBOND OPRICHTEN MET GEVAAR VOOR JE LEVEN!

Osanloo Mansour is zijn naam. Het is een Iranese vakbondsmilitant die gearresteerd en veroordeeld werd tot vijf jaar gevangenisstraf in Iran.

Waarom? Om de simpele reden dat hij een onafhankelijke vakbond heeft opgericht voor de buschauffeurs in Teheran. De Iranese regering lapt zonder scrupules alle internationale regels aan haar laars. Syndicale vrijheid, vrijheid van vereniging, fundamentele rechten van de mens, ... ze worden door deze religieuze leiders zonder verpinken richting vuilnisbak verwezen. Tijdens zijn verblijf in de gevangenis wordt Osanloo gefolterd, wordt hem alle medische verzorging geweigerd tot het bijna te laat is, wordt hij gedurende weken in de isoleercel gestoken, ...

BTB schrijft brieven naar de Iranese regering en de Iranese ambassade in België, interpelleert de Belgische Minister van Buitenlandse Zaken, schakelt bevriende Europarlementairen in om hen te mobiliseren en te sensibiliseren, lanceert petitie, maakt Osanloo Mansour erelid van onze vakbond, ...

Met succes: want na 5 jaar gevangenschap wordt Osanloo uiteindelijk op 2 juni 2011 vrijgelaten. Internationale solidariteit helpt!



EN DE ANDEREN?

Spijtig genoeg is Osanloo Mansour geen alleenstaand geval. Ook Gholamreza Gholamhosseini, lid van de Raad van Bestuur van zijn vakbond, wordt op 24 juni 2008 gearresteerd door de politie in Teheran, terwijl er op dat ogenblik een evenement plaats vindt in het kader van de Iranese vrouwendag.

Gholamhosseini wordt gearresteerd en naar het politiebureau van Gisha gebracht. Hoewel hij van geen enkele misdaad wordt beschuldigd, beveelt dezelfde rechter die ook het dossier van Osanloo Mansour behandelde, dat Gholamhosseini eveneens zal worden opgesloten in de gevangenis. De opsluiting is voor onbepaalde tijd, terwijl zijn dossier wordt 'onderzocht'.

FARZAD, ALI, ... (DE LIJST IS VEEL TE LANG)

Hetzelfde lot ondergaat Farzad Kamangar, een leraar-vakbondsmilitant en de journalist Ali Reza Saghafi, die eveneens worden opgepakt en opgesloten in de beruchte Evin-gevangenis.



Deze laatste sympathiseert met de oprichters van de vrije vakbonden en steunde zeer actief de zaak van Osanloo Mansour. In juli 2008 spreekt hij de IAO (Internationale ArbeidsOrganisatie) te Genève toe om de vervolgen van syndicalisten, onder meer in Iran, aan te klagen. Bij zijn terugkeer 'verdwijnt' hij en duikt enige tijd later op... in de gevangenis.

Het lot van Farzad Kamangar is nog triester. In februari 2008 wordt hij na een kort schijnproces veroordeeld, omdat hij lid is van de 'Teachers' Trade Association of Kurdistan'. Officieel klinkt het dat hij een gevaar is voor de nationale veiligheid en een vijand van god. Tijdens zijn gevangenschap wordt hij zowel lichamelijk als psychologisch zwaar mishandeld. Tenslotte wordt Farzad op zondag 9 mei 2010 samen met vier andere gevangenen geëxecuteerd. Farzad is op dat ogenblik slechts 35 jaar. Zowel zijn familie als zijn advocaat worden pas na zijn executie ingelicht over het vonnis dat werd voltrokken.



UPS ALS KAMELEON

Niet alleen in Iran worden mensen onrecht aangedaan. Op 1 september 2010 neemt BTB deel aan een internationale actiedag voor de ontslagen werknemers van UPS Turkije, op touw gezet door de internationale transportvakbond ITF.

Samen met onze Nederlandse collega's van FNV Bondgenoten wordt beslist om het callcenter van UPS Nederland te bestoken met telefonische oproepen om op deze manier de werking ervan en bijgevolg de activiteiten van UPS in Nederland te verstoren. Dat de actie een succes is blijkt uit het feit dat UPS Nederland die dag een omzetsdaling van maar liefst 30% laat noteren.

Vanuit diverse BTB-kantoren bellen medewerkers heel de dag om diverse redenen naar UPS. Om pakketjes syndicale rechten te laten versturen of om een klacht in te dienen dat de pakketjes syndicale rechten nog niet werden afgeleverd in Turkije.

Maar waarom voeren we deze actie? Omdat UPS een kameleon is. In de westerse staten kleuren ze net binnen de lijntjes als het over vakbondrechten gaat. In Turkije is dit blijkbaar niet nodig.

Sinds mei 2010 staan meer dan 200 vakbondsleden van de Turkse vakbond Tümtis voor de poorten van UPS om hun job terug te eisen. De reden van ontslag? Zij zijn lid van een vakbond om te kunnen strijden voor betere loon- en arbeidsvoorwaarden.

De actievoerders trotseren weer en wind, worden bedreigd en zelfs beschoten door de directie en wanneer er bezoek komt om internationale solidariteit te betuigen rukt de oproerpolitie onverwijd uit met waterkanon en machinegeweren in de aanslag.

Op 9 oktober 2010 is een kleine BTB-delegatie in Turkije aanwezig om samen met kameraden uit andere Europese landen een solidariteitsbezoek te brengen aan het stakerspiket. De ontvangst is uitbundig en hartverwarmend en in schril contrast met het tot de tanden bewapende politie-eskadron dat massaal uitrukt. We zijn echt onder de indruk van de strijdvaardigheid van onze Turkse kameraden. Een les in nederigheid voor onszelf.

GEVONDEN: SLOVAKSE CHAUFFEURS, BLUT ACHTERGELATEN OP EEN PARKING!

Op 15 november 2010 roepen een vijftiental Slovaakse chauffeurs de hulp in van ons gewestelijk BTB-secretariaat in Tournai. Zonder geld zijn zij gedumpt op een Belgische parking.

De bedrijvengroep DFI bezit vier bedrijven op vier verschillende locaties: België, Luxemburg, Slowakije en Roemenië. Alle vestigingen hebben dezelfde afgevaardigd bestuurder. Er werken Belgische en Franse chauffeurs, maar het overgrote deel zijn Slovakken, die geen enkel woord Frans praten. De Belgische en de Franse chauffeurs hebben een Belgisch contract en zijn onderworpen aan de Belgische wetgeving. De Slovakken hebben een Slovaaks contract en werken voor een maandelijks loon van - zet je schrap - €497,91.

Een 'eerlijk loon' voor gemiddelde prestaties van 17 u per dag? Hun huis: hun vrachtwagen. Regelmatig worden Belgische en Franse chauffeurs op economische werkloosheid gezet, terwijl de Slovaakse chauffeurs rijden.

In het weekend van 13 en 14 november roept de werkgever alle Slovaakse werknemers bij elkaar op een parking waar zij regelmatig samenkomen. Zij moeten onmiddellijk hun vrachtwagen leegmaken en al hun persoonlijke bezittingen worden in mini-busjes geladen met bestemming Slowakije. Er is nog net genoeg plaats in de mini-busjes om enkele zieke chauffeurs mee op transport te zetten, maar een vijftiental mannen blijft verbijsterd achter op de parking.

Zij hebben geen cent op zak, want sinds augustus 2010 hebben ook zij geen loon meer ontvangen. Hun 'huizen', de camions, zijn ook verdwenen. De werkgever deelt hen ter plaatse mee dat hij zijn activiteiten stopzet en dat de vrachtwagens zijn verkocht. Natuurlijk is er in Slowakije nooit meer geweest dan een postbusfirma en heeft er daar nooit enige activiteit plaatsgehad.

De werknemers worden echter niet 'officieel' ontslagen, de boeken worden niet neergelegd en het bedrijf blijft ingeschreven in het handelsregister.

Met de hulp van onze gewestelijk secretaris en propagandisten en met de medewerking van de Slovaakse ambassade geraken de chauffeurs allemaal terug in hun eigen land.

BTB vecht voor jouw veiligheid en gezondheid



Parkings langs Belgische autosnelwegen: onveilig, oncomfortabel en onvoldoende

AL 5 JAAR GEKAKEL VAN DE BELEIDSVERANTWOORDELIJKE...

In 2007 brengt BTB Wegvervoer & Logistiek voor de eerste maal haar persdossier 'Veilige parkings' uit. De conclusies kunnen in vijf vaststellingen worden samengevat:

- Het leven langs de weg is duur.
- Persoonlijke hygiëne is moeilijk, zeker voor vrouwelijke chauffeurs. De sanitaire installaties voldoen niet.
- 's Nachts en 's avonds zijn er te weinig parkeerplaatsen.
- Het creëren van comfortabele parkings is hoofdzakelijk een Europees probleem.
- Veiligheid op de parkings is geen prioriteit van de overheid.

BTB-ABVV doet niet alleen de vaststellingen, maar formuleert concrete voorstellen tot oplossing:

- Het stimuleren van een coherente Europese aanpak om het parkingprobleem aan te pakken.
- Het creëren van een Europese reglementering voor de parkings, waarin een aantal minimumnormen voor de aanleg van veilige en comfortabele parkings worden opgenomen.
- Het doorvoeren van kleine aanpassingen, zoals bijvoorbeeld de aanleg van groen-zones, aparte parkeerplaatsen voor koelwagens, het bijplaatsen van camera's om de parkings veiliger en comfortabeler te maken.
- Het leven langs de baan goedkoper maken door het uitdokteren van een kortingssysteem in wegrestaurants en truckshops voor professionele chauffeurs.

- Het investeren van boetegeld, geïnd bij vrachtwagenchauffeurs, in de infrastructuur in en om de parkings, met als doel deze veiliger, comfortabeler en meer in aantal te maken.

NIETS VERANDERT, VIJF JAAR LANG!

Ondertussen wordt elk jaar opnieuw, vier jaar op rij, door BTB Wegvervoer & Logistiek een 'Zwartboek Veilige Parkings' opgemaakt. Keer op keer gaan wij 's nachts met onze inspectieteams de baan op, keer op keer doen wij dezelfde vaststellingen. Jaar na jaar moeten wij vaststellen dat... niets veranderd is.

Wij brengen werkbezoeken aan onder meer de beveiligde truckparking in Valenciennes, in het gezelschap van sp.a-Europarlementslid Saïd El Khadraoui, en leren uit deze ervaring. We zien hoe het wél kan en analyseren wat er aan onze Belgische parkings kan worden verbeterd om ze veiliger en comfortabeler te maken.

Ongeacht onze pogingen om gehoor te krijgen bij de bevoegde Ministers, ongeacht onze welgeslaagde pogingen om deze problematiek in de media-aandacht te brengen, ongeacht onze gerichte acties,...

Er worden van overheidswege geen initiatieven genomen, het blijft steeds bij kakelen, maar er worden geen eieren gelegd. De situatie 'on the road' gaat van kwaad naar erger.



Wij worden wél ontvangen op de ministeriële kabinetten en onze expertise wordt erkend als er wordt gesproken over de aanleg van nieuwe parkings. Wij kunnen vanuit een andere optiek, namelijk deze van de beroepschauffeur, vanuit de praktijk, een licht werpen op deze problematiek en suggesties doen die de veiligheid en het welzijn van de chauffeurs ten goede komt.

Op die vergaderingen wordt er echter veel gesproken en ook veel beloofd. Onderweg blijft de situatie rampzalig!

ABVV - BTB zal op dezelfde nagel blijven kloppen tot er rekening wordt gehouden met de noden van jullie, de beroepschauffeurs, onze leden.

BTB BLIJFT ACTIE VOEREN!

Het BTB-toilet dat wij plechtig ingehuldigd hebben op de parkings van Peutie en Marquain. Als jullie het vergeten zouden zijn, Ministers Crevits en Lutgen herinneren het zich vast nog wel. Of het gastoptreden van onze paas kip op de secretariaten van de werkgeversfederaties en de Europese conferentie georganiseerd rond de parkingproblematiek.

PRIVÉ-INITIATIEF NEEMT - JAMMER GENOEG - HET HEFT IN HANDEN

De nieuwe beveiligde parking VP Park in Luik benadert erg sterk het ideaalbeeld dat wij van een parking voor ogen hebben. Het eten en drinken in de shop is prijselijk, de douches en toiletten zijn zuiver, er is een aparte ontspanningsruimte en er zijn wasmachines ter beschikking en de chauffeurs kunnen gratis een wifi-verbinding gebruiken.

Bovendien kan je er als vrachtwagenchauffeur voor amper €9 een gezonde BTB-maaltijd eten, vervaardigd met regionale maar vooral verse producten, inclusief een niet-alcoholisch drankje.



VETTIG IS NIET PRETTIG!

In de context van veilige en comfortabele parkings en onze nachtelijke inspectietochten maken wij ook kennis met het aanbod van de wegrestaurants. Onze conclusie is snel getrokken: té duur en té ongezond wegens té vet en té eenzijdig.

Wanneer twee jonge studentes voeding- en dieetkunde van de Hogeschool te Gent bij ons aankloppen voor meer informatie voor hun eindwerk zijn wij onmiddellijk geïnteresseerd. Vicky en Ellen doen voor hun eindwerk 'Op weg met restaurants?!' een onderzoek naar het aanbod in wegrestaurants in relatie tot voedingsconsumptiegedrag en gezondheid bij vrachtwagenchauffeurs. Of kortweg: is het als beroepschauffeur mogelijk om gezond te leven onderweg?

In het kadertje op pagina 31 lees je de hoofdconclusies van hun eindwerk. Ondertussen kunnen jullie in de gezondheidsrubriek van de laatste edities van Wegwijs telkens enkele recepten vinden, die Vicky en Ellen voor ons opsnorden. Receptjes voor gemakkelijke, maar toch gezonde en snelklare gerechten, die je zelfs zonder problemen onderweg kan klaarmaken.

Lange en Zware Voertuigen, kortweg LZV's: ecocombi's of cashcombi's?

Reeds in 2008 wensten de drie werkgeversfederaties van het goederenvervoer zo snel mogelijk te starten met experimenten met Lange en Zware Voertuigen. Wat zij als 'duurzaam' verpakken draait echter (ook) om het realiseren van meer omzet en meer winst. Als vakbond maken wij ons **ongerust**.

Ongerust omdat onze Belgische wegeninfrastructuur zich niet echt leent tot het op de baan brengen van zulke megatrucks.

Ongerust over de effecten op de verkeersveiligheid.

Maar vooral ook **ongerust** over de gevolgen van het toelaten van dergelijke combinaties voor de chauffeurs die ermee moeten rijden.

Er is geen opleiding voorzien voor deze mensen. Er is ook geen extra verloning voorzien voor deze chauffeurs. Geen speciaal statuut. Hoewel de invoering van experimenten met rasseschreden naderbij lijkt te komen, liggen er zowel op vlak van verkeersveiligheid als op sociaal vlak nog veel vragen open.

BTB-ABVV vindt alvast dat, zonder oplossing of antwoord op onze vele vragen, de invoering van de 'poen-trucks' niet bespreekbaar is.



Beperk het gewicht van de passagiersbagage op de luchthavens

'SPAAR ONZE RUGGEN', VRAAGT HET PERSONEEL IN DE AFHANDELING

Eind december 2008 voert BTB-ABVV op de luchthaven van Zaventem samen met een twintigtal militanten een ludieke actie rond de maximumlast per colli, dus ook per stuk bagage.

Ook in de andere luchthavens (Oostende, Liège, Charleroi, ...) wordt op diezelfde manier actie gevoerd.

De bagagisten, tewerkgesteld op de luchthaven, zorgen ervoor dat de bagage van de passagiers op een correcte manier in en uit het vliegtuig wordt geladen.

Als we kijken naar het aantal kilo bagage dat een bagagist elke dag versleept, naar de beperkte tijd waarin een vliegtuig moet worden geladen en gelost en naar de onderbezetting op de werkvloer is het niet verwonderlijk dat veel werknemers in deze sector

rugklachten hebben en dat permanente rugletsels bij heel wat bagagisten meer regel dan uitzondering zijn.

Met onze acties willen wij de werkgevers overtuigen om de maximumlast per stuk bagage te beperken tot 23 kg (in plaats van de huidige 32 kg). Er worden folders uitgedeeld aan de personeelsleden van de betrokken firma's en aan de passagiers in de vertrekhal en allen krijgen van de helpers van de kerstman een snoepje aangeboden.

Aangezien we geen onmiddellijk resultaat bereikten, herhalen we in 2009 onze actie nog een keer. Opnieuw wordt op de vier Belgische luchthavens op een ludieke manier geprotesteerd tegen té zware koffers en pakken. Maar ook 31 andere Europese luchthavens zijn, onder coördinatie van de overkoepelende Europese vakbondsorganisatie ETF, in actie om te trachten



de passagiers te motiveren om de bagage te spreiden over meer koffers. Of om gewoon minder mee te nemen.

DE AANHOUDER WINT

Daarom herhalen we dezelfde actie nog een keer in Zaventem in februari 2010 en tegelijkertijd op London Heathrow. Om wat meer gewicht in de schaal te leggen nemen we sp.a-voledersvertegenwoordiger Hans Bonte op sleeptouw naar de door ETF gecoördineerde actie in Londen.

De georganiseerde persconferentie met flink wat buitenlandse delegaties, militanten, onze Belgische en ook een Engelse politicus krijgt flink wat persaandacht.

Terug in België zorgt Hans Bonte ervoor dat in het Parlement aan de Minister van Werk een parlementaire vraag wordt gesteld betreffende de gezondheidsrisico's van de bagagehandelaars op de luchthaven van Zaventem, Charleroi en Oostende. Minister Milquet toont zich alvast bereid om hier verder werk van te maken. De Minister ziet een opportuniteit in het feit dat de Europese Commissie in 2009 zelf een initiatief heeft genomen om een bestaande richtlijn te herzien en te versterken naar musculoskeletale aandoeningen, zeg maar spier- en rugletsels. Verder engageert Minister Milquet zich om dit onder het Belgisch voorzitterschap aan te kaarten tijdens het voorziene Europees overleg met betrekking tot de bescherming van de gezondheid van de werknemers.



Slaapapneu: het grote taboe der chauffeurs!

VERMOEIDHEID DOODT!

Uit een studie van de Hogeschool Kempen blijkt dat 10% van de 235 onderzochte beroepschauffeurs wordt geconfronteerd met slaapapneu. Slaapapneu krijg je meestal omdat je er een ongezonde levenswijze op nahoudt. Overgewicht en slechte voedingsgewoonten houden je 's nachts uit je slaap. Je wordt regelmatig wakker of je diepe slaap wordt onderbroken en je geraakt oververmoeid.

Bovendien bestaat er een overtuigend verband tussen ernstige verkeersongevallen en slaapapneu: vrachtwagenchauffeurs met slaapapneu veroorzaken tweemaal meer ongevallen dan andere chauffeurs. De wet op het rijbewijs stelt bovendien dat personen die lijden aan slaapapneu niet meer mogen rijden tot 1 maand na adequate behandeling. Zo loopt een beroepschauffeur die aan slaapapneu lijdt ook nog het risico om zijn medische schifting (tijdelijk) kwijt te raken.

Voor BTB-ABVV redenen genoeg dus om deze problematiek van naderbij te bekijken. Op 9 maart 2009 organiseren wij het seminarie 'Veilig en gezond onderweg'. Op basis van de uiteenzettingen gegeven door verscheidene gastsprekers pleit BTB er voor om de huidige wetgeving aan te passen, zodat meer mensen adequaat kunnen worden behandeld zonder dat zij hiervan professioneel nadeel ondervinden. Wij ijveren er voor dat er voor die chauffeurs die aan slaapapneu lijden een apart statuut komt, waarbij zij hun werk niet verliezen, maar wel gelegenheid krijgen zich te laten begeleiden, zodat zij na verloop van tijd weer aan de slag kunnen. Dit alles met behoud van hun loon of op basis van de ziekteverzekering met een aanvulling op het nettoloon vanuit het Sociaal Fonds van de sector. Van Vlaams Minister Van Brempt kregen we alvast de belofte om geld vrij te maken voor een doorgedreven sensibiliseringscampagne voor zowel chauffeurs, als voor arbeidsgeneesheren en bedrijfsleiding.

Toxische gasen in containers: laat je niet verrassen!

GAS: DE SLUIPMOORDENAAR!

Tijdens een ITF-Congres (International Transport Workers' Federation) bindt FNV bondgenoten de kat de bel aan: gasen in containers zijn sluipmoordenaars, die onderschat worden door de chauffeurs en de logistiekarbeiders.

Bijna niemand beseft dat 15 tot 18% van de containers die in de havens aankomen 'besmet' zijn met giftige gasen. Die toxische gasen worden meestal aan een container toegevoegd om ongedierte te bestrijden. Ongedierte dat zich in de te vervoeren producten kan bevinden, maar ook bijvoorbeeld in de paletten waarop de producten worden gestapeld. Een groot deel van dit probleem kan worden opgelost door zeg maar kunststofpaletten te gebruiken.

Maar er worden ook giftige gasen gevormd bij het uitdampen van producten die worden gebruikt in het productieproces, bijvoorbeeld verf. Dit is een probleem dat veel moeilijker op te lossen valt, maar daarom niet minder schadelijk is voor de gezondheid.

De gevolgen voor het menselijk lichaam van de blootstelling aan deze chemische stoffen kunnen zeer ernstig zijn. Aantasting van het neurologisch

systeem, problemen met de bewegingscoördinatie, epileptische aanvallen, klachten van de luchtwegen, die zelfs tot volledige arbeidsongeschiktheid kunnen leiden. Andere mogelijke klachten die kunnen opduiken zijn allergieën, karakterveranderingen, verlies van smaak, zicht en gevoel, impotentie, miskramen, chronische vermoeidheid, ... Eigenlijk allemaal gevolgen die in de 21ste eeuw niet meer zouden mogen bestaan.

Op 5 februari 2010 organiseert BTB een studiedag over toxische gasen.

Diverse deskundigen komen op die studiedag aan bod. Onder hen Jan De Jong (projectleider van het project Toxic Gascontainers van onze Nederlandse collega's FNV Bondgenoten), Adrie Verschoot (scheikundige van ECEM), Roger Grosjean (Verantwoordelijke laboratorium voor industriële toxicologie van de FOD Werkgelegenheid), Dr. Edelhart Kempeneers (geneesheer bij preventiedienst Arista) en onze eigen Bruno Melckmans (expert Dienst Ondernemingen van het Federaal ABVV).

Allen zijn het er over eens dat de situatie ernstig is, maar niet hopeloos. De problemen die er zijn kunnen worden aangepakt mits het inschakelen van de juiste expertise en het nemen van preventiemaatregelen.



BETER VOORKOMEN DAN GENEZEN

Dat vindt ook BTB-ABVV. Daarom kaarten wij deze problematiek in het Paritair Comité voor het Vervoer onmiddellijk aan bij de werkgevers en vragen wij hen om samen met ons hier iets aan te doen. Wij stellen voor om als eerste land in Europa een sectorale CAO op te stellen, die ervoor zorgt dat de problematiek van de toxische gasen een aandachtspunt wordt in de volledige sector. Wij staan ook achter de verplichting om het op te nemen in het Jaarlijks Actieplan en om een gemeenschappelijke sensibiliseringsactie en preventiecampagne op te stellen. Het moet gezegd, de werkgevers vinden het echter allemaal wat overdreven en staan niet te springen om een CAO te ondertekenen. In juni 2010, na maandenlang onderhandelen, blazen ze het overleg rond de toxische gasen op met als enige argument dat de administratieve last voor de transport- en logistieke bedrijven te zwaar zou zijn.

BTB wordt erkend voor het geleverde werk.

BTB heeft de TGAV Best Initiative Award 2010 gewonnen! De Nederlandse organisatie, die een expertenplatform met betrekking tot toxische gasen in containers vertegenwoordigt, heeft deze award aan BTB toegekend omdat, dankzij de inspanningen van BTB, uiteindelijk werd overgegaan tot de ondertekening van de CAO toxische gasen. De Belgische transportsector is daarmee de eerste sector in Europa die een dergelijke CAO afsluit!



Deze CAO is voor BTB echter erg belangrijk, omdat wij reeds op het terrein geconfronteerd worden met de gevolgen die toxische gasen in containers kunnen veroorzaken. De ondertekening van deze CAO lijkt ons dan ook het begin van een betere bescherming voor zowel werknemers als werkgevers, die samen het slachtoffer zijn van het feit dat veel containers – vaak afkomstig uit Azië – gevaarlijke stoffen bevatten.

Onder druk van BTB kan op 13 september 2010 de CAO toxische gasen dan toch worden ondertekend. Op basis van deze CAO wordt door het Sociaal Fonds Transport en Logistiek ook een informatie- en sensibiliseringscampagne uitgewerkt.

Bovendien maakt de problematiek van toxische gasen in containers in de betrokken bedrijven verplicht deel uit van het Jaarlijks ActiePlan voor Bescherming en Preventie op het Werk, een Plan dat jaarlijks binnen het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk wordt vastgelegd. Gezien onze bezorgdheid en inspanningen op dit vlak zijn wij zeer blij met deze grote stap voorwaarts met betrekking tot de preventie in de transport- en logistieke bedrijven.

Ondertussen is de kick-off van de aangekondigde sensibiliseringscampagne ook daadwerkelijk gegeven. Tijdens een persconferentie op 30 november werd de website www.toxischegassen.be officieel gelanceerd. Tegelijkertijd hebben de werknemers uit de sector goederenvervoer en logistiek deze maand bij hun formulier syndicale premie ook de informatiefolder ontvangen. Het heeft tijd en moeite gekost, maar je ziet: de aanhouder wint!

Vicky en Ellen: twee jonge vrouwen geven acht op gezondheidstips!

TWEE JONGE VROUWEN DIE DIËTIËK STUDEERDEN EN DIE HUN EINDWERK MAAKTEN OVER DE VOEDINGSGEWOONTES VAN DE TRUCKERS VATTEN DE CONCLUSIES SAMEN.

Verkeerde voedingsgewoonten en een gebrek aan lichamelijke activiteit zijn sterke risicofactoren voor het ontwikkelen van overgewicht en obesitas en andere welvaartsziekten zoals hoge bloeddruk, diabetes mellitus type 2, slaapapneu en hart- en vaatziekten.

Onderzoek toont aan dat de gemiddelde trucker een ernstig verhoogd risico heeft op het ontwikkelen van deze leefstijlgerelateerde aandoeningen; dit doordat de beweeg- en voedingsgewoontes van truckers ondermaats zijn.

De dagmenu's geserveerd in de wegrestaurants in Vlaanderen voldoen niet aan de criteria van een volwaardige gezonde warme maaltijd. De maaltijden zijn te energierijk, bevatten een te grote hoeveelheid vlees en vaak een te kleine portie groenten.

Truckers die vaak in wegrestaurants hun maaltijd nuttigen hebben dus een hoger risico op het ontwikkelen van leefstijlgerelateerde aandoeningen.

Chauffeursrestaurants mogen zeker niet verdwijnen in de truckersmaatschappij! De maaltijden moeten aangepast worden.

Zowel truckers als de eigenaars van de wegrestaurants zijn onvoldoende op de hoogte van de principes van gezonde voeding. Bijscholing is dus noodzakelijk!

Truckers willen gezondere alternatieven in de wegrestaurants! De huidige dagmenu's van de chauffeursrestaurants dienen dus niet te worden behouden omwille van de voorkeuren van de truckers!

De meeste truckers vinden de kostprijs van de maaltijden te hoog!



Op 1 juli laatstleden gaf BTB jou een cadeau

De pensioenen in onze sector zijn laag. Té laag. Een oud zeer waar BTB al lang tegen vecht.

Daarom eisen wij sinds lange tijd al een aanvulling op het wettelijk pensioen. De werkgevers uit de sector wegvervoer en logistiek hebben dit steeds pertinent geweigerd. Ze vonden het blijkbaar té duur om de chauffeurs en de logistiekers te geven waar ze recht op hebben, namelijk een correct pensioen. Het was dus een moeilijke bevalling, een bevalling met de ijsers. BTB moest dreigen met een algemene staking in de sector om een doorbraak te forceren. Uiteindelijk realiseerden we een tweede pijler dankzij de vastberadenheid van de werknemers, waarvan we wisten dat ze onze eisen steunden. Dus eigenlijk gaven jullie zichzelf op 1 juli laatstleden een cadeau.

Hierna volgen de grote lijnen van de afspraken die werden gemaakt in verband met het aanvullend pensioen. Meer info kan je steeds bekomen op je gewestelijk BTB-secretariaat.

INVOERING SECTORAAL AANVULLEND PENSIOENSTELSEL

In België bestaan drie vormen van pensioenopbouw, de drie 'pensioenpijlers'. De eerste pijler is het wettelijk pensioen. De tweede pensioenpijler betreft de aanvullende pensioenstelsels, verbonden aan een beroepsactiviteit; voor werknemers kan dat een aanvullend pensioenstelsel zijn op ondernemings- of op sectorniveau. De derde pijler betreft de individuele pensioenopbouw (bv. pensioensparen).

Bij CAO van 15 september 2011 wordt een aanvullend sectoraal pensioenplan ingevoerd voor alle arbeiders van de sector transport en logistiek voor rekening van derden (RSZ-categorie 083 - PsC 140.03 - voorheen 140.04 en 140.09 - en werknemerskengetal 015 of 027 behoudens leercontracten).

Dit sectoraal pensioenstelsel wordt ingericht door het Sociaal Fonds Transport en Logistiek (SFTL) dat instaat voor een gepaste financiering ervan overeenkomstig een financieringsplan dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de FSMA (Financial Services and Markets Authority - voorheen CBFA).

Voor het beheer en de uitvoering van dit sectoraal pensioenstelsel wordt een eigen organisme voor de financiering van pensioenen (OFP) opgericht, het Pensioenfonds Transport en Logistiek - afgekort Pensio TL.

BIJDRAGE VOOR HET SECTORAAL PENSIOENSTELSEL

Dit pensioenplan wordt volledig gefinancierd door een patronale bijdrage van de betrokken werkgevers van de RSZ-categorie 083. Deze pensioenbijdrage bedraagt 50 EUR voor een volledig kwartaal per voltijds tewerkgestelde arbeider. Voor deeltijdse arbeiders of arbeiders die geen volledig kwartaal tewerkgesteld werden, wordt de bijdrage pro rata berekend. De bijdrage wordt berekend voor alle effectief gepresterde dagen, de wettelijke feest- en vakantiedagen en de eerste maand van arbeidsongeschiktheid wegens ziekte en/of arbeidsongeval.

Van deze bijdrage wordt 43 EUR voorbehouden voor de effectieve pensioenopbouw, de overige 7 EUR worden aange-

wend om de sociale zekerheidsbijdragen en kosten van het pensioenstelsel te betalen.

De inning en invordering van de bijdrage wordt verzekerd door de RSZ. De bijdrage is verschuldigd vanaf 1 juli 2011 of vanaf de indiensttreding indien het arbeidscontract aanvangt na deze datum.

AANSLUITING EN PENSIOENOPBOUW

De betrokken arbeiders die al in dienst waren op 1 juli 2011, worden vanaf 1 juli 2011 aangesloten bij het aanvullend sectoraal pensioenplan. Arbeiders die later in dienst komen van een betrokken werkgever of waarvan de werkgever later toetreedt tot het aanvullend sectoraal pensioenplan, worden op die latere datum aangesloten. De arbeiders kunnen echter pas aanspraak maken op opgebouwde aanvullende pensioenrechten indien zij minstens 1 jaar aangesloten geweest zijn bij het sectoraal pensioenstelsel.

De bijdragen worden gestort op een individuele rekening van de arbeiders en worden opgerent tegen een bij wet bepaald rendement (momenteel 3,25%) zolang zij als arbeider bij een betrokken werkgever in de sector tewerkgesteld blijven. Bij hun (brug)pensionering, maar (vandaag) ten vroegste op de leeftijd van 60 jaar, kunnen zij hun opgebouwd aanvullend pensioen opvragen, hetzij in een éénmalig kapitaal, hetzij onder de vorm van een rente.

Bij vroegtijdig overlijden van de arbeider vóór zijn (brug)pensionering wordt een overlijdenskapitaal uitgekeerd aan de begunstigten (partner, kinderen, kleinkinderen, testamentair begunstigten, wettelijke erfgenamen met uitsluiting van de Staat of andere begunstigde(n) schriftelijk meegedeeld door de arbeider). Indien er geen begunstigten zijn, blijven de verworven reserves in Pensio TL. Een overlijdenskapitaal kan uitgekeerd worden hetzij in een éénmalig kapitaal, hetzij onder de vorm van een rente.

UITTREDING

Wanneer een arbeider na minstens 1 jaar aansluiting bij het sectoraal pensioenstelsel, zijn werkgever verlaat en niet opnieuw in dienst komt van een andere werkgever die onder het sectoraal pensioenstelsel valt binnen de twee daaropvolgende kwartalen, treedt hij uit het sectoraal pensioenplan en kan hij zijn verworven reserves, desgevallend aangevuld tot het wettelijk gewaarborgd bedrag:

- hetzij overdragen naar de pensioeninstelling van zijn nieuwe werkgever/sector;
- hetzij overdragen naar de onthaalstructuur van het sectoraal pensioenstelsel bij Integrale;
- hetzij overdragen naar een pensioeninstelling van zijn keuze die de totale winst onder de aangeslotenen in verhouding tot hun reserves verdeelt en de kosten beperkt volgens de regels vastgesteld door de Koning.

Hij kan zijn verworven reserves desgewenst ook in Pensio TL laten. Als hij niets meedeelt, blijven zijn verworven reserves in Pensio TL.

ONTHAALSTRUCTUUR

De sector sloot met Integrale een verzekeringsovereenkomst voor:

- het beheer van inkomende reserves van arbeiders die intreden in de sector en de bij hun vroegere werkgever(s)/sectorstelsel(s) verworven reserves willen overdragen naar Pensio TL;
- het beheer van uitgaande verworven reserves van arbeiders die de sector verlaten en bij hun uittreding of erna de overdracht ervan vragen naar de onthaalstructuur;
- het beheer van renten indien de omvorming wordt gevraagd van het pensioen/overlijdenskapitaal in een rente;
- het beheer van individuele voortzetting van de aanvullende pensioenopbouw door arbeiders die de sector transport en logistiek verlieten.

De overgedragen reserves worden verder door Integrale beheerd overeenkomstig het reglement van de onthaalstructuur.

PENSIOENREGLEMENT

Alle voorwaarden en modaliteiten van de rechten en verplichtingen van de inrichter, de werkgevers, de aangeslotenen, de begunstigten en rechthebbenden van de aangeslotenen alsook de procedures en regels inzake de uitvoering van het sectoraal pensioenstelsel zijn bepaald in het pensioenreglement dat als bijlage 1 is opgenomen bij de CAO van 15 september 2011 betreffende het sectoraal aanvullend pensioenstelsel.

OPTING OUT

Werkgevers die op het niveau van hun onderneming voor al hun arbeiders reeds een eigen pensioenplan organiseren dat minstens evenwaardig is aan het sectoraal aanvullend pensioenstelsel, kunnen dit eigen pensioenstelsel verderzetten en hoeven niet aan te sluiten bij het sectoraal plan. Om van deze vrijstelling te kunnen (blijven) genieten, moeten zij wel jaarlijks de (blijvende) gelijkwaardigheid van hun ondernemingsplan bewijzen aan de hand van een actuarisatetest. Zij moeten ook jaarlijks het bewijs leveren van de betaling van de premies en van het paritair beheer van hun pensioenstelsel of het paritair toezicht erop.



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.

maandag 9 januari 2012	Brucargo
dinsdag 10 januari 2012	Luchthaven Zaventem
woensdag 14 januari 2012	14u00-17u30 LAR REKKEM - Parking Total
maandag 12 februari 2012	Brucargo
dinsdag 14 februari 2012	Luchthaven Zaventem
maandag 20 februari 2012	14u00-17u30 LAR REKKEM - Parking Total
maandag 27 februari 2012	09u00-15u00 411 richting Brussel (Wanlin)
maandag 11 maart 2012	Brucargo
dinsdag 13 maart 2012	Luchthaven Zaventem
maandag 19 maart 2012	14u00-17u30 LAR REKKEM - Parking Total



**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**

Voor eventuele wijzigingen: neem een kijkje op www.btb-abvv.be

WEET JE DAT:

- BTB sinds kort haar website vernieuwde. Neem vlug een kijkje op www.btb-abvv.be.
- De krant De Lloyd BTB Wegvervoer & Logistiek bij name van Frank Moreels op 20 september 2011 verkoos tot één van de honderd meest invloedrijke figuren in de transportsector in de ganse Benelux.

BTB IS VOORBEREID OP EEN STRENGE WINTER

Op de werkgroep Goederenvervoer en Logistiek van het paritair comité van donderdag 16 november laatstleden werd het probleem van de rijverboden voor vrachtwagens bij hevige sneeuwval aangekaart.

Na enige discussie met de werkgeversfederaties werd uiteindelijk toch de volgende (logische) conclusie geformuleerd:

- In geval van rijverbod wegens de weersomstandigheden zal de tijd dat de chauffeur met zijn/haar vrachtwagen aan de kant van de weg geblokkeerd staat, worden vergoed als beschikbaarheidstijd.
- Indien de vrachtwagenchauffeur voor de aanvang van zijn dagtaak bericht krijgt dat hij niet zal kunnen vertrekken wegens de slechte weersomstandigheden, kan de werkgever economische of tijdelijke werkloosheid aanvragen bij de RVA.

Misschien nog belangrijker om te weten is dat de drie werkgeversfederaties er ook in hebben toegestemd om duidelijk te communiceren naar hun leden-werkgevers toe dat het absoluut niet kan om chauffeurs onder druk te zetten om de rijverboden, opgelegd door de overheid, te negeren.

Tenslotte zal er op zeer korte termijn een gemeenschappelijk initiatief van vakbonden en werkgeversfederaties worden genomen naar de overheden toe om aan te dringen op een betere communicatie en coördinatie van de rijverboden.



BTB-WINTERPLAN VOOR DE TRUCKERS

'Volgens Nederlandse en Duitse weerkundigen staat ons een regelrechte horrorwinter te wachten, met sneeuw en koudere temperaturen dan normaal gedurende het hele seizoen. Toch moeten we volgens weervrouw Jill Peeters niet panikeren. 'Aan seizoensvoorspellingen doe ik niet mee.' Warme kledij, winterbanden en sneeuwschoppen: je hebt ze maar beter dicht bij de hand liggen, waarschuwt het Nederlandse Meteo Consult. Het weerbedrijf stelde enkele weken geleden vast dat we een strenge winter tegemoet gaan. Er bevinden zich immers heel wat hogedrukgebieden op het noordelijk halfrond. Dat zou leiden tot veel oostenwind en dus extreme koude. De kans op een koude maand december, januari en februari schat Meteo Consult op maar liefst 75 procent.'

Met die voorspellingen sluit het bedrijf zich aan bij eerdere uitspraken van de Britse weerman James Madden. Die waarschuwt voor temperaturen van -23 graden en enorme sneeuwval in Groot-Brittannië en Ierland.'

Laten we hopen dat het allemaal niet zo'n vaart loopt, maar laat ons anderzijds de voorbereidingen treffen die noodzakelijk zijn.

OPERATIE 'SNEEUWBAL' HELPT TRUCKERS IN NOOD!

BTB laat de truckers niet stikken indien ze 'on the road' vast komen te zitten na een rijverbod wegens zware sneeuw of ijzel: BTB opent een hulplijn voor truckers die vast komen te zitten indien de overheid een rijverbod zou decreteren wegens de weersomstandigheden.

BTB ZAL DE TRUCKERS DIE VAST KOMEN TE ZITTEN MET RAAD EN DAAD BIJSTAAN. DE WINTERLIJN VAN BTB IS 24 UUR OP 24 UUR BEREIKBAAR OP NUMMER +32 3 224 34 34 EN WORDT OPERATIONEEL ALS DE VOLGENDE SITUATIE ZICH VOORDOET:

- ernstige winterproblemen (sneeuw die blijft liggen, gevaarlijke en blijvende ijzel, ...),
- die aanleiding geeft tot een algemeen of regionaal rijverbod vanwege een overheid
- met chauffeurs die stranden op de parkings en daar geruime tijd vast blijven staan

Vastgelopen truckers in nood **op het Belgische wegennet** kunnen ons bellen op dit nummer en assistentie vragen.

BTB zal de opening van de lijn bekendmaken via de pers en de eigen kanalen.

Wat mag je verwachten als je belt:

- Of je nu lid bent bij BTB of niet, goede raad is gratis, inlichtingen geven we graag en gratis.
- We kunnen je thuisfront verwittigen of je werkgever melden dat je in de rats zit en dat je hulp nodig hebt (als dat niet spontaan gebeurde).
- Voor onze leden steken we een extra tandje bij: we proberen ook concreet te helpen met onze BTB-hulpwagens (warme soep of koffie, een noodrantsoen, een isolerend deken, ...) als de nood dermate groot is brengen we je hulp.

Enkele tips indien je in de winter de baan op moet:

- Zorg er steeds voor dat je voertuig technisch perfect in orde is.
- Winterbanden zijn natuurlijk veiliger dan de gewone vrachtwagenbanden.
- Neem genoeg eten en drinken mee (noodrantsoen voor minimum 1 à 2 dagen, vooral calorierijk voedsel en warme dranken, geen alcohol want dat bevordert enkel onderkoeling) mueslikoeken, energiesticks, energiesuiker, ... nemen weinig plaats.
- Warme kleren zijn absoluut noodzakelijk. Vooral het hoofd, de hals, de borst en de lies zijn gevoelig voor warmteverlies. Een extra fleece, handschoenen, een sjaal en een muts zijn dus aangewezen. Doe verschillende laagjes losse kleding aan en zorg er zeker voor dat je kleding niet nat wordt. Natte kleding moet je onmiddellijk uitdoen. Degelijke winterschoenen beschermen je voeten.
- Ook een extra dekentje kan van pas komen.
- Het is altijd aangewezen om lucifers bij je te hebben, al is het om een vuurtje te stoken of om bijvoorbeeld eventueel een gasvuurtje aan te steken om soep op te warmen. Een kleine opplooibare schop kan ook handig van pas komen. Een klein gasvuurtje kost weinig, maar kan een ijskoude nacht draaglijk maken als je dacht aan voldoende water, oploskoffie of thee (voor één keer is extra suiker ok), minuutsoep, bouillon of Oxo.
- Zorg ervoor dat je je GSM-lader bij hebt, zodat je steeds iemand telefonisch kan verwittigen.
- Een zaklamp (met volle batterijen) kan ook handig zijn.
- Verwittig je familie en/of werkgever waar je bent gestrand met je vrachtwagen.
- Volg op de radio het weerbericht en de nieuwsflashen en volg de aanbevelingen van de overheid op.

Tot slot: wees altijd voorzichtig en alert! Blikshade kan worden gerepareerd, maar een mensenleven is onvervangbaar! En help elkaar: WEES SOLIDAIR!

**BTB LAAT DE TRUCKERS IN NOOD NIET STIKKEN, BEL ONS VOOR HULP!
+32 3 224 34 34 - OPERATIE SNEEUWBAL**