

# “Transporteurs, verlaat de loopgraven!”



Het ging nooit eerder zo goed met de transportsector als vandaag. “Onze sector boomt als nooit tevoren, en dit ondanks de Brexit en de coronacrisis.” Dat zijn niet onze woorden, maar die van werkgeversfederatie UPTR. Ze worden beaamd door de grote baas van Febetra, Philippe Degraef. “Voor het eerst sinds lang laten de Belgische vervoerders uitgesproken pluscijfers [+7% in 2021 ten opzichte van 2020] optekenen in de LKWMaut-statistieken.” Ook accountingkantoor BDO onderlijnt dat de financiële situatie van de sector “kerne gezond” kan worden genoemd.

**W**ordt het dan geen tijd voor de werkgevers om de ideologische loopgraven te verlaten? Tijd om het verzet tegen de uitvoering van het Mobility Package te laten varen? Samen met de vakbonden het beroep van vrachtwagenchauffeur opnieuw aantrekkelijker te maken?

Het Mobility Package of Mobiliteitspakket is een verregaande hervorming van de Europese wegvervoersector. Het mobiliteitspakket moet zorgen voor betere arbeidsomstandigheden voor vrachtwagenchauffeurs, invoering van speciale detachingsregels in de internationale vervoersector, nieuwe regels voor toegang tot de markt voor goederenvervoer, enzovoort.

## WAAROM STELLEN WERKGEVERSORGANISATIES HET MOBILITY PACKAGE IN VRAAG?

Sinds 2 februari moeten vrachtwagenchauffeurs die de grens overschrijden dit ‘fysiek’ melden op hun tachograaf. Dat is één van de maatregelen in het zogenaamde Mobility Package. Het moet toelaten om cabotagetransporten beter te controleren en dus om sociale dumping te bestrijden.

De Belgische werkgeversfederaties Febetra, TLV en UPTR waren er als de kippen bij om moord en brand te schreeuwen. Er zouden ellenlange files ontstaan aan de grenzen tussen de lidstaten.

In de praktijk waren er wat moeilijkheden aan de Frans-Belgische grens wegens controles van de Franse gendarmerie. In één richting dan nog maar. Toch wordt daar in werkgeverskringen gebruik van gemaakt om de controles op cabotage in een slecht daglicht te stellen en te pleiten voor uitstel van de maatregel tot de nieuwe – volledig gps-geïntegreerde – tachografen veralgemeend worden.

## LOBBYWERK

Niets nieuws onder de zon. De inkt van het Mobility Package was nog niet droog of de Belgische werkgevers lobbyden zo sterk de regionale ministers van Mobiliteit opdat die een klacht tegen het onderdeel cabotage van het Mobility Package indienden bij het Europees hof. Ze sloten zich daarmee aan bij een klacht van Malta. Deze lidstaat is bekend voor de constructies die sociale dumping faciliteren. Het was trouwens merkwaardig dat de mobiliteitsministers het niet nodig vonden de werknemersorganisaties raadplegen en tegelijk de werkgevers op hun wenken bedienen.

Ook de terugkeerplicht van vrachtwagens naar de thuisbasis wordt in patronale kringen aangevochten. Vanaf 22 februari moeten vrachtwagens op regelmatige basis terugkeren naar de thuisbasis. In de praktijk zullen Oost-Europese vrachtwagens die in West-Europa opereren regelmatig terug naar huis moeten. Dat zal voor de betrokken chauffeurs een plus zijn. Ze zullen regelmatig hun familie zien en een normaal sociaal leven kunnen leiden. Het zal sociale dumping verminderen en de loonkostverschillen tussen West- en Oost-Europa wat verkleinen.

Ook hier horen we langs werkgeverszijde kritiek. TNL, de Nederlandse werkgeversfederatie, pleitte eind vorig jaar voor uitstel. Verschillende Oost-Europese lidstaten vechten de maatregelen aan bij het Europees hof. Ook Eurocommissaris voor Vervoer Adina-Ioana Vălean probeerde, tevergeefs, de maatregel van tafel te vegen.

## DE VAKBONDEN VERDEDIGEN WÉL HET MOBILITY PACKAGE

Zijn de vakbonden dan de enige loyale verdedigers van een compromis dat ons moet helpen de transportsector te saneren en de sociale dumping de wereld uit te helpen? De Europese Transportarbeiders Federatie (ETF) noch BTB-ABVV was onverdeeld gelukkig met het Mobility Package. Wij wilden meer en beter.



”

Te weinig parkings, oncomfortabel,  
te weinig en vuil sanitair, onveiligheid ...  
Allemaal ingrediënten voor een  
onaantrekkelijke sector

BTB-voorzitter Frank Moreels

Maar wij beseffen dat dit compromis een stap vooruit betekent.

Dat zouden de werkgevers beter ook doen. Ze zouden beter stoppen met de organisatoren van sociale dumping uit de wind te zetten en samenwerken met vakbonden en politiek om oneerlijke concurrentie de wereld uit te werken.

Door een achterhoedegevecht te leveren tegen (onderdelen) van het Mobiliteitspakket verlenen ze de chauffeurs, én hun werkgevers, immers een slechte dienst.

### CHAUFFEURSTEKORT AANPAKKEN

Overal ter wereld kampt de sector met chauffeurstekorten. In België spreekt men van een tekort van 8.500 bestuurders. In Nederland gaat het om 10.000 chauffeurs, in Duitsland 80.000 en in Frankrijk 40.000. In Groot-Brittannië kwam de bevoorrading zelfs tijdelijk in het gedrang, omdat het probleem door de Brexit nog acuter werd. Er zouden 100.000 vacatures voor truckers zijn.

Opmerkelijk is dat één miljoen Britten over een rijbewijs beschikken maar de weg naar de sector blijkbaar niet vinden. In België hebben 100.000 personen een C-rijbewijs inclusief medische keuring, maar geen bewijs van beroepsbekwaamheid. Met een vijfdaagse opleiding 'code 95' kunnen ze zo starten als vrachtwagenchauffeur. Waarom doen ze dat niet? Waarom is het zo moeilijk personeel te vinden?

Het antwoord ligt voor de hand. De lonen zijn gewoon te laag. Chauffeurs moeten het stellen met een uurloon dat gemiddeld onder dat van de schoonmaaksector ligt. Een chauffeur moet al gauw 50 uur per week werken om een deftig loon bij elkaar te rijden. Om over de werkomstandigheden te zwijgen. Te weinig parkings, oncomfortabel, te weinig en vuil sanitair, onveiligheid ... Voeg daar de hyperflexibiliteit in de sector, de hoge werkdruk en files aan toe, en je hebt alle ingrediënten voor een 'onaantrekkelijke' sector.

### FINANCIËLE RUIMTE

Nochtans is het nog nooit zo goed gegaan voor de Belgische transportondernemingen. Dat geven alle werkgeversfederaties toe. Er is dus zeker financiële ruimte in de sector. De lonen moeten omhoog, maar door de loonwet van '96, nog verstrengd door de regering-Michel-De Wever, is dat in de feiten onmogelijk.

Zelfs UPTR-voorzitter Bruno Velghe moet toegeven dat de werkgevers allerlei extra legale voordelen moeten bieden om chauffeurs te vinden en houden. Dat gaat dan van bedrijfswagen(tje)s, tot het uitgeven van warrants. Helaas voor de chauffeur wordt daar - in tegenstelling tot het brutoloon - geen sociale zekerheid op betaald. En dat weten kandidaat-chauffeurs heus ook wel ...

### OPWAARDERING

We hebben nood aan een opwaardering van het beroep van vrachtwagenchauffeur. Betere lonen, minder werkuren, minder flexibiliteit en werkdruk. Betere parkings met goede rust-faciliteiten voor de chauffeurs. In plaats van halsstarrig vast te houden aan die verstrengde loonwet zouden politici beter inzetten op het faciliteren van voldoende, veilige en comfortabele parkings. En ruimte creëren voor écht en vrij loonoverleg in de transportsector.

En de werkgeversfederaties? Die zouden de handen in elkaar kunnen slaan en samenwerken met de vakbonden in de strijd tegen sociale dumping, het implementeren van het Mobiliteitspakket, het stoppen van de 'race to the bottom', het beperken van flexibiliteit en het creëren van goede loon- en arbeidsvoorwaarden. **Dat zal het beroep van vrachtwagenchauffeur opnieuw aantrekkelijk maken.** Dat zal de sector ten goede komen!

# Metaaldelegees over de vakbond van vandaag en van de toekomst

“Wij zijn voor onze collega’s ‘de vakbond’. De centrale, die is voor hen heel ver en onbereikbaar. De vakbond, dat is de persoon die voor hen staat.”

**D**e sterkte van de vakbond is de sterkte van de delegees. Laat het nu net de sterke schouders van onze delegees zijn die almaar meer – de pandemie heeft er allerminst goed aan gedaan – op de proef worden gesteld. Niet omdat het onze delegees zou mankeren aan engagement, kennis of knowhow. Integendeel, de beste delegees zijn nog steeds die van ons.

De afgevaardigde van vandaag ziet evenwel zijn werkkterrein systematisch uitgebreid worden. Verwacht wordt dat hij of zij meerdere petten hanteert. Die van belangenverdediger van de metaalarbeiders mag dan wel de meest voor de hand liggende pet zijn, net zo zeer kruipt de delegee in de huid van vertrouwenspersoon, kenner in arbeidsrecht, slechtnieuwsbrenger, communicator, psycholoog ... Daarbij komt dat het gaat om een permanente bevraging, die dikwijls ongevraagd binnendringt in de privé-tijd van onze delegees. Want leden rekenen op hun afgevaardigden – dag in, dag uit en elk uur van de dag.

Er bestaat geen twijfel over: onze delegees staan onder immense druk. Als ABVV-Metaal zijn we vanzelfsprekend met hen begaan. We gingen in gesprek met **Mo Sabhaoui** (Fabricom), **Christine Ruys** (ACB) en **Joeri Van Linden** (Umicore) over het delegeeschap van de toekomst.

## “Nieuwe vormen van communicatie hebben de normen verlegd”

Christine: “Aan het begin van de pandemie hebben wij als ABVV-fractie een WhatsApp-groepje opgericht voor de collega’s op ACB. Dat was nodig, aangezien fysieke communicatie op de bedrijfsvloer toen natuurlijk niet evident was. Maar nu merk ik dat ik eigenlijk 24 uur op 24 en zeven dagen op zeven bereikbaar ben voor vragen. Dat is de nieuwe trend, dat je altijd bereikbaar bent. Nieuwe vormen van communicatie hebben de normen verlegd.”

Joeri: “De bevraging gaat, en al zeker sinds corona, veel verder dan ik had verwacht. Bij ons is de HR-afdeling niet altijd aanwezig op het bedrijf door corona. Alle operatoren die aan de HR-collega’s hun vragen willen stellen, komen nu dan ook bij ons terecht. Er was al een mentaliteitsswitch gaande, maar de veranderde regels en wetten door corona en het thuiswerk van de personeelsdienst hebben de druk op ons als delegees aanzienlijk verhoogd.”

Mo: “Bij Fabricom was communicatie altijd al complex en uitdagend, omdat we over het hele land aan de slag zijn op werven, in onderaanneming bij klanten of in onze interne ateliers. De complexiteit van ons vakbondswerk dateert deels van voor corona, maar corona heeft veel blootgelegd. Maar een delegee vandaag de dag wordt aanzien als vertrouwenspersoon, als advocaat, psycholoog ... noem maar op.”

“Weet je, wij zijn voor onze collega’s ‘de vakbond’. De centrale, die is voor hen heel ver en onbereikbaar. De vakbond, dat is de persoon die voor hen staat. Gelukkig is een luisterend oor voor de mensen vandaag al heel veel waard. Dat is het engagement dat je aangaat, het is de mensen helpen en bereikbaar zijn.”

## “Er moet binnen het ABVV meer aandacht zijn voor de psychische belasting die delegees ervaren”

Mo: “Mijn motto is ‘check en dubbelcheck’. De mensen hebben geen nood aan snelle, verkeerde informatie. Gelukkig kunnen we terugvallen op de centrale, de secretarissen en de techniekers binnen ABVV-Metaal.”

Joeri: “Ik steun op mijn hoofddelegee Daniel De Vooght. Behalve van de metaalvorming, heb ik voornamelijk van hem al heel veel geleerd. Zowel technische kennis, als de kneepjes van het vak op de werkvloer.”

Christine: “Herkenbaar (lacht). Ik vind het tegenwoordig netelig om te snel te willen antwoorden met die veranderende wetgeving. Daarom durf ik niet altijd direct een antwoord te geven zonder te checken. Ik probeer toch wel de juiste informatie te verkrijgen, of dat nu is bij de RVA of bij de syndicaal medewerker.”

Mo: “Als ik een visje mag uitgooien, zou ik als vakbond van de toekomst inzetten op psychosociale steun voor delegees. Dat zou voor mij ‘meer vakbond’ zijn. Er moet binnen het ABVV meer aandacht zijn voor de psychische belasting die delegees ervaren. We mogen niet onderschatten wat het doet met een mens om maandenlang piket te staan of zwaar te onderhandelen over de toekomst van de eigen collega’s. De delegees zijn de eersten die op de barricaden staan en de laatsten die het licht uitdoen. Maar

## WIE IS WIE?

**Mo Sabhaoui (50)** Fabricom - Mandaat in de EOR, de OR, het CPBW en de SD - Syndicaal actief sinds 1992

**Christine Ruys (55)** ACB Dendermonde - Mandaat OR, CPBW en SD - Syndicaal actief sinds 2000

**Joeri Van Linden (25)** Umicore Hoboken - Lid OR met jongerenmandaat - Syndicaal actief sinds 2020



ze zijn ook gemaakt van vlees en bloed. Zulke situaties zijn een aanslag op hun gezondheid en welzijn. Daarom zou ik het initiatief voor die ondersteuning niet bij hen zelf leggen, maar laten uitgaan van de organisatie.”

**“Het gaat over een soort van verbinding: je aanwezigheid en beschikbaarheid op de werkvloer”**

Christine: “Ideologie blijft belangrijk. Wij staan ergens voor als ABVV. Ze stemmen voor ons, omdat ze ergens ook onze ideeën steunen. Dat denk ik toch en dat hoop ik ook. We dragen die ideologie uit op de werkvloer: dat we solidair moeten zijn en iedereen moeten meenemen in het verhaal. We willen een stem zijn voor hen. Ons rood hart, dat is er ook echt. Het blijft een van onze pijlers.”

Mo: “Natuurlijk zijn er mensen die nog steeds heel sterk hechten aan ideologie, maar volgens mij stemmen de meeste mensen niet voor ons uit ideologische overwegingen. Mensen stemmen op mensen. Een delegatie van het ABVV draagt de rode waarden natuurlijk uit, maar het gaat vooral om de kracht waarmee een delegatie op het terrein de belangen verdedigt van de werknemers.”

Joeri: “Ik denk ook dat de mensen naar de vakbond gaan die er is voor hen. Het gaat over een soort van verbinding: je aanwezigheid en beschikbaarheid op de werkvloer.”

**“Daar moeten we naartoe: meer centrales verbinden en knowhow delen”**

Christine: “Ik vind het een stap in de goede richting dat we als metaalcentrale samenwerken met BTB. Het idee erachter is knap en sterk. Daar moeten we naartoe: meer centrales verbinden en knowhow delen.”

Mo: “De samenwerking met BTB staat ook in mijn ogen voor de richting waarin we moeten evolueren. Laten we maximaal eensgezind naar buiten treden. Laten we investeren in een efficiëntere en betere interne werking. We moeten elkaar ondersteunen en blijf geven van onze geroemde solidariteit binnen ons eigen ABVV, als we het failliet van onze organisatie willen vermijden.”

➔ Heel het interview lezen?

Ga naar [www.abvvmetaal.be/magmetal](http://www.abvvmetaal.be/magmetal)



## ABVV-Metaal en BTB lanceren campagne voor een menselijk pensioen

We gaan allemaal met pensioen. Vroeg of (té) laat. Met grondige tegenzin of iets waar we reikhalzend naar uitkijken. Maar het is iets wat ons allemaal overkomt.

Drie dingen zijn voor ABVV-Metaal en BTB zeer duidelijk:

### 1. WE WILLEN OP EEN FATSOENLIJKE MANIER MET PENSIOEN KUNNEN GAAN.

Dat betekent dat we een job willen die tot het einde werkbaar is. Werknemers moeten op oudere leeftijd de kans krijgen op aangepast werk en in het bijzonder op een overstap naar lichter en minder belastend werk, zonder inkomensverlies. Er is nood aan betere verlofstelsels. Landingsbanen en tijdskrediet moeten eenvoudiger en breder toegankelijk worden. Er moeten aangepaste verlofregelingen komen voor oudere werknemers, zoals die ook bestaan in de social-profit. SWT moet verbeterd worden zodat het regime weer voldoende bescherming biedt aan oudere werknemers die ontslagen worden. En er moet een valorisatie komen voor zwaar werk en lange loopbanen.

### 2. WE WILLEN OP TIJD MET PENSIOEN KUNNEN GAAN.

In tegenstelling tot wat men beweert, leeft ‘de mens’ niet langer. De levensverwachting is wel gestegen. Dat komt omdat er dankzij onze gezondheidszorg, onze sociale zekerheid, onze strijd, meer van ons langer leven (en hopelijk gezonder, maar dat is al minder evident). Daarom moet de pensioenleeftijd terug op 65.

Nog in tegenstelling tot wat men beweert, is dat ook perfect betaalbaar. Het is een kwestie van politieke keuzes. Een belangrijke eerste stap is alvast om, zoals minister Lalleux voorstelt, na een loopbaan van 42 jaar vervroegd met pensioen te kunnen gaan.

### 3. EEN WAARDIG INKOMEN ALS JE MET PENSIOEN BENT.

Daarom willen we een gewaarborgd minimumpensioen van 1.500 euro netto voor iedereen met een loopbaan van minstens 42 jaar.

Over de uitvoering en berekening kunnen we discussiëren. Maar dat is waar ABVV-Metaal en BTB voor gaan. Want voor ons is één ding duidelijk: het is nooit te vroeg om voor een waardig en menselijk pensioen te vechten. Want vechten voor een waardig pensioen is opkomen voor waardig werk, voor respect voor de werknemers.

➔ Volg onze campagne op de voet via onze Facebookpagina's: [ABVV-Metaal & BTB](#). ◀