

# nieuwsbrief voor chauffeurs

Voorwoord



februari 2016



**cnv** Vakmensen

## Zijn chauffeurs overbodig?

Het beweegt in onze sector, en zo hoort dat. Zo is de zelfrijdende vrachtwagen in april in Nederland. Op de Maasvlakte kun je demo-rondjes van de grote merken zien en beleven. Kom ook langs en wees alvast dichtbij een belangrijke verandering van het chauffeursvak in de nabije toekomst. Stel dat dit dagelijkse werkelijkheid is? (lees pag 5).

De toekomst zien wij niet somber in: de sector leidt 2.000 extra chauffeurs op om het tekort aan te vullen! Er is de komende jaren genoeg werk voor chauffeurs. Maar we blijven ook praktisch, want de baan voor het leven bestaat niet meer. Denk dus op tijd na over je toekomst. Wellicht heb je nog een vak erbij nodig? Daar zullen cao-afspraken rekening mee moeten houden. Ik nodig je van harte uit hieraan bij te dragen. Kom je ook naar [www.jeachterban.nl](http://www.jeachterban.nl)? En praat daar mee over de onderwerpen die jij belangrijk vindt. Want in zo'n veranderende wereld verandert de cao altijd mee.

Tot ziens!

**Tjitze van Rijssel**

bestuurder CNV Vakmensen

[t.vanrijssel@cnvvakmensen.nl](mailto:t.vanrijssel@cnvvakmensen.nl)

**MAAK JE BEZWAAR BESPREEKBAAR!**

## Calais: dat doe je niet alleen

**Ben jij een Calaischauffeur en wil je niet langer op Calais rijden? Ga dan altijd het gesprek aan met je werkgever, eventueel samen met CNV Vakmensen. Samen kijken we naar oplossingen, want Calais, dat doe je niet alleen!**

Desnoods zoeken we een andere werkgever transporttak via het Mobiliteitscentrum Transport. Maak gebruik van ons, de vakbond kan veel voor je betekenen. Ook kunnen we ons inzetten voor bemiddeling bij eventuele schade (doorbreking anciënniteiten, andere functie) als blijkt dat de werkgever het recht op een veilige werkplek voor je niet kan waarmaken.

### Economische motieven

De situatie in Calais is nog steeds gevaarlijk. Migrantten proberen koste wat kost aan boord van vrachtwagens Het Kanaal over te steken, waarbij ze chauffeurs bedreigen en materieel vernielen. Ondanks uitlatingen van eurocom-

missaris Bulc dat de situatie zou zijn genormaliseerd, is de Franse kustplaats volgens CNV Vakmensen nog steeds een soort oorlogsgebied. In de praktijk wegen voor vervoerders economische redenen vaak zwaarder en organiseren ze geen alternatieve routes naar Engeland voor hun chauffeurs. Hoewel ook Transport en Logistiek Nederland zijn leden oproept Calais zo veel mogelijk te mijden, geeft TLN aan de afzonderlijke werkgevers niet te kunnen dwingen. Het is dus voor je eigen veiligheid dat je je bezwaren bespreekbaar maakt, een ander doet het niet voor jou. Je hebt recht op een veilige en gezonde werkplek!

Wil je op de hoogte blijven? Ga vanaf 2 maart naar [www.jeachterban.nl](http://www.jeachterban.nl) en praat, vraag en antwoord met je vakgenoten mee. Lees meer op pagina 2.



## Met trots, vanaf 2 maart ook voor chauffeurs: Je achterban.nl

Op het netwerk Je Achterban.nl wissel je direct informatie uit met collega's en medewerkers van de bond over jouw sector en de cao. Vanaf maart kan dat ook voor chauffeurs.

Je Achterban is een plek waar je vragen over werk en inkomen aan elkaar stelt. Je geeft elkaar antwoorden, maar je kunt ook antwoorden ontvangen. Altijd van deskundige mensen. Je kunt er de cao-onderhandelingen volgen, je mening geven en meestemmen over de cao. Op Je Achterban.nl komt dus alle informatie bij elkaar die jou verder helpt in je werk. Of het nou op korte termijn of lange termijn is. Bijzonder? Ja! Want leden en niet-leden hebben toegang.

*Het wijst zich allemaal vanzelf op [www.jeachterban.nl](http://www.jeachterban.nl)*

## Cao geldt voor iedereen, ook koeriers!

Via vergunningenverstrekker NIWO vingen wij op dat een groot aantal koeriersbedrijven zonder vergunning staat ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. En als je geen vergunning hebt, dan heb je vast ook nog nooit de cao gelezen!

Zo schreven we met naam genoemde bedrijven aan waarvan koeriers rijden voor een groot postbedrijf. Bij drie zijn we langs geweest en klopte de melding. Een vierde bedrijf meent niet onder de cao te vallen omdat met een payrollconstructie wordt gewerkt, de discussie loopt.



## Trek aan de bel

Denk dus even na over je arbeidsvoorwaarden en trek aan de bel wanneer iets niet lijkt te kloppen. Leden en niet-leden kunnen contact opnemen: 030 75 11 006, mail [bgv@cnvvakmensen.nl](mailto:bgv@cnvvakmensen.nl). Of maak een afspraak bij jou thuis. Eén keer in de maand is er spreekuur, onder meer in Moerdijk.

*Zie ook [www.facebook.com/beroepsgoederenvervoer](http://www.facebook.com/beroepsgoederenvervoer).*

## James

## de expert voor jouw loopbaan

JAMES is loopbaanexpert en is zo ervaren hierin dat CNV Vakmensen je hem graag aanbeveelt. Of je nou lid bent of niet-lid, jonger of ouder, laag- of hoogopgeleid. JAMES helpt je bij vragen over de onderwerpen duurzame inzetbaarheid, van werk naar werk maar ook dagelijkse onderwerpen als 'Hoe kom ik tot goede werkafspraken met mijn baas?'

*Weten hoe JAMES voor jou werkt? Ga naar [www.jamesvandevakbond.nl](http://www.jamesvandevakbond.nl) of vraag meer informatie via [info@jamesvandevakbond.nl](mailto:info@jamesvandevakbond.nl) of 030 75 11 600.*

ARTHUR VAN DIJK, VOORZITTER TRANSPORT EN LOGISTIEK NEDERLAND

# “Het chauffeursvak is bepaald geen

“Er is niet iets veranderd in de transportsector de afgelopen jaren. Nee, alles is veranderd. Maar hoe ingrijpend ook: chauffeurs blijven de belangrijkste schakels in logistieke processen,” stelt Arthur van Dijk, voorzitter van Transport en Logistiek Nederland. Eén van onze belangrijke gesprekspartners in de onderhandelingen vanaf mei. We vragen hem naar de toekomst van de chauffeur.

“Nederland staat op de tweede plaats in de Logistic Performance Index. Dit bewijst dat we het internationaal gezien niet slecht doen. Maar zo’n tweede plek verplicht de sector ook deze te verdedigen. De tarievenlijn mag niet dalen, dat is natuurlijk niet goed. En daar maak ik me zorgen om, want om Nederland logistiek overeind te houden, vernieuwend en aantrekkelijk te blijven, is tariefstijging wel nodig.”

## Speelveld van de toekomst

Volgens Van Dijk is de concurrentie door goedkope chauffeurs een gegeven, daar hebben we het sinds de EU-uitbreiding met oostbloklanden mee te doen: “Die tarieven zijn zó laag. Wat we wel zelf in de hand hebben, is een gelijk speelveld voor alle transportbedrijven. Er is een euro, we zijn Europa. Dus zijn regels nodig die voor

iedereen te volgen zijn - los van loonverschillen. Dit stelden we onlangs ook voor aan minister Schultz van Haegen in een 13-puntenplan van TLN.

Maar eerst is het denk ik belangrijk dat bonden en sector antwoord krijgen op de vraag: ‘welke positie willen we hebben de komende tien tot vijftien jaar?’ Willen we altijd de eerstgekozene zijn, de beste? Of willen we bijdragen aan de ‘gateway to Europe’ waarin transport via water, lucht, rails én weg samenwerken? Daarna weten we wat we nodig hebben in gesprekken met politiek en bedrijfsleven en kunnen



we over randvoorwaarden, tarieven praten. Ik ben benieuwd wat we kiezen. De rol van de vakbond is dat zij meebepaalt wat de grondslag is voor die nieuwe onderhandelingen.”

## Niet meer op reis

“Tegenwoordig beweegt logistiek



## Sluit je aan en ontvang startkorting

Sluit je aan en profiteer van de voordelen als lid van CNV Vakmensen. Je ontvangt als welkomstcadeau de eerste 6 maanden een korting van 50% op je contributie! Ga naar [www.cnvvakmensen.nl/bgvkrant](http://www.cnvvakmensen.nl/bgvkrant)



# uitstervend beroep”



Nederland zich in een gebied van zo'n drie-tot vierhonderd kilometer rond Utrecht. De tijden van 'zomaar rijden' zijn voorbij, bedrijven kunnen zich dat helemaal niet meer veroorloven. De chauffeur van de toekomst is steeds meer onderdeel van de hele keten van productie tot en met bezorging. Er is zelfs meer werk voor meer chauffeurs. De sector heeft te maken met vergrijzing aan de ene kant en vergroening aan de andere. We hebben veel nieuwe chauffeurs nodig en tegelijkertijd hebben we te zorgen voor de fatsoenlijke oude dag van de oudere chauffeurs. Verlagen overwerk draagt dan ook bij aan de duurzame inzetbaarheid van chauffeurs. "

## In het hart van verandering

"Veranderingen in technologie dwingen ons tot nadenken. Ik kan en wil er niet van weggijken. Soms is het belangrijk om in het hart van een verandering te gaan staan. De digitale vrachtbrief is daar een goed voorbeeld van, we hebben er zelf aan bijgedragen.

Momenteel gaat het een stukje beter met de sector. En dat is wel eens fijn

om te constateren. Er is veel werk, binnen en buiten het land, het chauffeursvak is bepaald geen uitstervend beroep. Dan is het helemaal goed te constateren dat landen zelfs jaloers zijn op ons systeem van cao's terwijl ze zelf nog starten met nadenken over een minimumloon en ervaren wat een gedoe dat eigenlijk is."

## EFFICIËNTERE CAO-NALEVING:

### Een goed imago voor de hele sector

**Naleving van de cao is op dit moment in handen van TLN, FNV en CNV die elk op hun eigen wijze werken. Dat is verspilling van sociaal fondsgeld en CNV Vakmensen wil dat efficiënter: een gezamenlijke cao-naleving door sociale partners is voor het imago van de sector dan het beste.**

In dit idee van CNV Vakmensen wordt goed gedrag van werkgevers beloond. Dit kan door bedrijven jaarlijks te (laten) controleren op cao-naleving. Een eerste controle is gratis en bedrijven die de cao goed naleven krijgen na drie jaar opnieuw gratis controle. Wanneer de cao-naleving niet correct is, krijgt een bedrijf na één jaar hercontrole. Pas dan komt er een rekening voor controlekosten. Het bedrijf is dan verplicht om de cao juist toe te passen.

#### Positieve uitstraling bedrijven

Bedrijven die goed scoren in de controle komen met naam en toenaam op de website. Deze positieve uitstraling kan voor opdrachtgevers een reden zijn zo'n bedrijf te kiezen. En het stimuleert werknemers voor zo'n bedrijf te willen werken! In het kader van de Wet Aanpak Schijnconstructies en de daarin opgenomen ketenaansprakelijkheid kan dit leiden tot een vrijwaring van de opdrachtgever voor aanspraken van werknemers op het cao-loon.

# Truckplatooning in 5 stappen

## 1. April: de zelfrijdende vrachtwagen komt er aan!

Tot 1 juli 2016 is Nederland voorzitter van Europa. Nederland wil voorop lopen als het gaat om de ontwikkeling van de zelfrijdende vrachtwagen. Het streven is dat gekoppelde vrachtwagens in 2020 gebruik maken van de openbare weg.

Aanstaande april komen gekoppelde vrachtwagens in colonne naar Nederland. Op 6 april arriveren zij bij de APM Terminals op de tweede Maasvlakte. Met twee aan elkaar gekoppelde vrachtwagens komen Iveco (uit Madrid), Volvo (uit Göteborg), Scania (uit Stockholm), DAF (uit Eindhoven), Daimler (uit Stuttgart) en MAN (uit München) naar Rotterdam.

Door met de gekoppelde vrachtwagens door een aantal Europese landen te rijden, doen de bedrijven veel praktijkervaring op. De ontwikkelingen gaan erg snel.



## 2. Hoe werkt platooning?

Bekijk het filmpje op [www.cnvvakmensen.nl/platooning](http://www.cnvvakmensen.nl/platooning) en zie hoe twee of meer hypermoderne vrachtwagens via onder meer wifi aan elkaar zijn gekoppeld. Bij truckplatooning zit alleen in de voorste wagen iemand achter het stuur, terwijl de andere chauffeurs kunnen uitrusten.



## 3. Waarom truckplatooning?

Platooning betekent peloton. Omdat ze tegelijk versnellen en remmen, kunnen de vrachtwagens minder dan een seconde afstand van elkaar rijden. Dit scheelt niet alleen veel brandstof, maar ook een hoop ruimte op de weg. Volgens TNO vergroot truckplatooning de verkeersveiligheid.

Op de hoogte blijven? Ga naar [www.jeachterban.nl](http://www.jeachterban.nl) en praat, vraag en antwoord mee met je vakgenoten. Lees meer over Je Achterban op pagina 2.



4.

## Congres in Nederland

Nederland wil het voorzitterschap van de EU dit jaar aangrijpen om de ontwikkelingen met zelfrijdende vrachtauto's te stimuleren. In april is in Amsterdam een groot internationaal congres waar stakeholders kennis, vragen en ervaringen uitwisselen, in aanloop naar Europese regelgeving. CNV Vakmensen volgt de ontwikkelingen met bovengemiddelde interesse. Het gaat immers over de werkomstandigheden van de chauffeur maar ook over zijn arbeidsmarktpositie. Want als in de tweede auto geen chauffeur nodig is, hoe zit het dan met de derde, vierde, vijfde wagen???



*“De tijd in de tweede vrachtwagen mag je geen rusttijd noemen, laat staan onbetaalde tijd.” (Chris te Raa, chauffeur)*

5.

## CNV Vakmensen over de chauffeur

Kan je wel uitrusten als je meerijdt? En hoe zit het met de veiligheid van de chauffeurs in de 2e, 3e en 4e wagen? Kan en mag de chauffeur in de volgwagen ander werk doen? “De businessmodellen tot nu toe gaan allemaal uit van volgchauffeurs die zouden slapen. En dus niet betaald hoeven te worden”, vertelt Tjitze van Rijssel. “En wat zijn jouw overlevingskansen in de volgwagen als er iets aan de hand is? Zo hebben we nog wel wat vragen die we op het congres in april gaan stellen. Voor chauffeurs is het belangrijk dat ze al nadenken of deze toekomst. En wat als je je wilt omscholen? Wij kunnen daarbij helpen.”

*“Ik vrees dat truck platooning op termijn leidt tot verdringing van ons werk.” (Leen Drooger, chauffeur)*

### | AANMELDINGSBON |



Naam	Datum
Voorletters	M/V
Geboortedatum	Handtekening
Adres	De opzegtermijn van het lidmaatschap is drie maanden.
Postcode	De contributie van CNV Vakmensen is afhankelijk van je situatie. In veel cao's geldt een fiscaal voordelige regeling, waardoor de netto contributie een stuk lager uitpakt.
Woonplaats	APG-nummer*
Telefoonnummer	* Het APG-nummer invullen als u in de bouw werkt.
E-mailadres	Bedrijfstak
Werkzaam bij	Werktijd per week
Vestigingsplaats	Dit lid is opgegeven door:
BLA1VVGK2016	Naam
Was u al eens lid van een bond?	Adres
Zo ja, welke?	Postcode/Woonplaats
In de periode van	tot
Lidmaatschapsnummer	Lidmaatschapsnummer

**ACTIE**  
50% korting  
eerste 6 mnd

### Vragen?

Heb je vragen over je cao? Kom je er niet uit met je werkgever? Mail of bel dan naar  
CNV Info:  
info@cnvvakmensen.nl,  
030 7511007.