

AFGIFTEKANTOOR : ANTWERPEN X

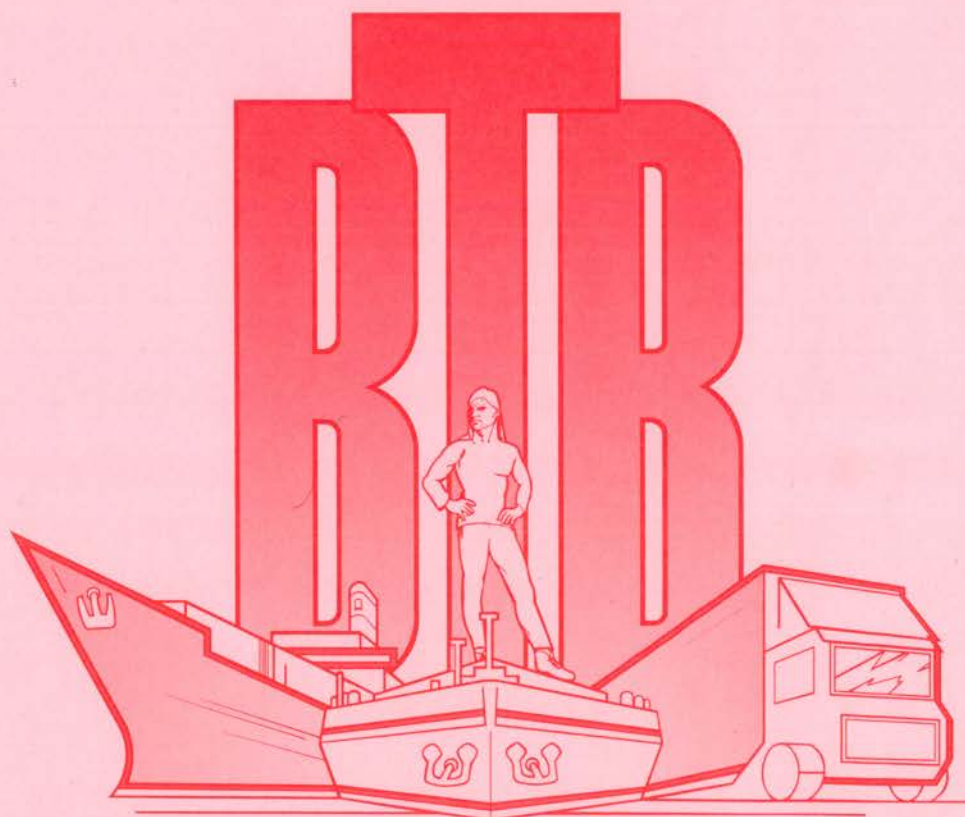
BELGIE-BELGIQUE
P.B.
ANTWERPEN X
8/854

BELGISCHE TRANSPORTARBEIDERSBOND

Aangesloten bij I. T. F.

VAKBONDSINFORMATIE VAKGROEP "WEGVERVOER"

Driemaandelijks : Oktober - November - December 1998



Verantwoordelijke Uitgever : Jeannine Hermans
Paardenmarkt 66 - 2000 Antwerpen 1.
Redaktie : Walter Baes

Openbare en Speciale Autobusdiensten en Toerisme
Goederenvervoer - Koerier- en Besteldiensten -
Taxi's
Verhuizingen
Handel in Brandstoffen
Diversen

In dit nummer
Info over

WEGVERVOER

EDITORIAAL

1999 HET JAAR VAN DE UITDAGINGEN

Eerst en vooral wil ik aan al onze leden een voorspoedig 1999 toewensen.

Toch wordt het geen eenvoudig jaar. Verschillende uitdagingen komen op ons af en vragen inzet en waakzaamheid om ze in het voordeel van de chauffeur te laten uitdraaien. Vooreerst zijn er de sectorale onderhandelingen. In deze Wegwijs kunt U lezen over het recent afgesloten interprofessionele akkoord. Dit akkoord omzetten in concrete sectorale afspraken over loonontwikkeling, permanente vorming en tewerkstelling vormt de prioritaire opgave in 1999.

In 1998 werd de sector van het goederenvervoer het aandachtspunt nummer één m.b.t. de verkeersveiligheid. Verscheidene initiatieven van de BTB hebben ertoe geleid dat ook met de visie van de vrachtwagenchauffeur werd rekening gehouden. Over het succesvol verloop van onze opendeurdagen en het colloquium over verkeersveiligheid, leest U meer verder in dit nummer. Op de conclusie kunnen we nu echter al vooruitlopen.

In 1999 zal dringend moeten werk gemaakt worden van het realiseren van een sociaal aanvaardbare arbeidstijd, betere en rechtvaardige controle op rij- en rusttijden, het verminderen van de "Driver-stress", het verbeteren van het comfort en veiligheid van de vrachtwagens.

1999 is tevens het jaar van de verkiezingen voor zowel federaal als regionaal parlement. Ook dit is belangrijk. Vooral als men de programma's van de verschillende politieke partijen overloopt is het duidelijk dat de sociale zekerheid nog niet gevrijwaard is, en dat een aantal partijen duidelijk vergeten dat de grootste inspanningen door de werknemers geleverd werden.

Aan ons de taak om niet enkel onze verworven rechten te behouden, maar ook een stuk van de opgelopen achterstand in te halen.

Dit alles zijn uitdagingen die de BTB afdeling wegvervoer, mede met uw steun, wil aangaan.

OPENDEURDAGEN BTB WEGVERVOER GROOT SUCCES !!!

Reeds voor de 11^{de} maal organiseerde de BTB afdeling Wegvervoer haar opendeurdagen. Dit jaar zijn wij deze opendeurdagen gestart met een colloquium dat we de titel meegaven "Veiligheid door gedeelde verantwoordelijkheid".



Het colloquium werd door Mevr. **Jeannine Hermans**, Nationaal Secretaris, als volgt ingeleid :

"In het afgelopen jaar is het ganse land meerdere malen opgeschrikt door zware verkeersongevallen waarin vrachtwagens betrokken waren. **Ook al kan men aantonen dat de vrachtwagens zeker niet oververtegenwoordigd zijn in de ongevalstatistieken, feit blijft dat een ongeval met een vrachtwagen meer dan proportioneel aanleiding geeft tot dodelijke ongevallen met alle menselijke ellende tot gevolg.**

De aanhoudende reeks van ongevallen heeft er tevens voor gezorgd dat **het imago van het wegtransport veel schade werd berokkend** en dat maar al te vaak met een beschuldigende vinger naar de vrachtwagenchauffeur werd gewezen.

De BTB afdeling Wegvervoer wil met dit colloquium niet enkel een evaluatie maken van het urgentieplan dat door de regering werd doorgevoerd en hier door Staatssecretaris Jan Peeters zal worden toegelicht. Een urgentieplan dat tot stand kwam na een uitgebreide

consultatiefase met alle betrokken actoren uit de sector. Gezien de zeer verspreide bevoegdheidsverdeling en de complexiteit was dit geen sinecure. En ondanks het feit dat zeker niet alle van onze wensen werden vervuld appreciëren wij deze aanpak, en wil ik **staatssecretaris Peeters hiervoor namens de BTB bedanken.**

Tevens moet dit colloquium een forum bieden aan andere actoren in de sector van het beroepsgoederenvervoer om na een constructief debat te komen tot een geïntegreerd beleid t.a.v. de sector. Met de meeste mensen achter de tafel zijn wij in tal van andere situaties opponenten. Bij hen wil ik aandringen op directheid en openheid.

Vandaag vind ik een helder beeld van en begrip voor elkaars standpunten belangrijker dan een consensus.

Als vertegenwoordigers van de beroepschauffeurs willen wij vooral hun visie in het debat naar voor brengen. Vaak wordt vergeten dat vorig jaar 14 vrachtwagenchauffeurs met een dodelijk verkeersongeval om het leven kwamen. **De werkomstandigheden worden steeds zwaarder.** Niet enkel door de **afnemende mobiliteit** maar tevens **door het toenemende individualisme** en daarmee gepaard gaande **agressiviteit in het verkeer.** Dit alles leidt tot **toenemende stress.**

Dit jaar werden zij daarbovenop door de media, die mijns inziens veel te snel veralgemenen, met het imago van cowboy bedacht.

Daarom dit colloquium waarop alle genodigden overtuigd moeten zijn dat we elkaar nodig hebben om uit deze impasse te komen. Daarom ook veiligheid wanneer eenieder zijn deel van de verantwoordelijkheid opneemt."

Moderator Bob DE RICHTER liet vervolgens de sprekers aan het woord.

Staatssecretaris Jan PEETERS van **Verkeersveiligheid** herinnerde eraan dat de nieuwe wet op het wegvervoer, en het luik inzake de **mede-aansprakelijkheid van de opdrachtgever** in het bijzonder, sterk zal bijdragen tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Bovendien zal een **gradatie bij de boetes** worden ingebouwd, zodat de zwaarste overtredingen het strengst bestraft zullen worden.



De **controles** zullen opgevoerd worden zowel bij de bedrijven als onderweg en de **opleiding** zal worden verbeterd door het Koninklijk Besluit van 1 oktober over het rijbewijs, dat via rijbewijzen C1 en D1 een verbod instelt voor chauffeurs van 18 tot 21 jaar om met de zwaarste voertuigen te rijden.

Mevrouw Liliane DE WILDE van de **werkgeversfederatie SAV** is voorstander van de invoering van vier **"veiligheidscharters"** waarbij de vervoerders, de opdrachtgevers, de chauffeurs en de overheid verbintenissen op veiligheidsvlak zouden aangaan.

“Deze charters moeten aangepast zijn aan elke groep en een campagne in de media moet de aandacht vestigen op deze gedragscodes. Dat zal het imago van de sector ten goede komen.”

Mevrouw DE WILDE stelde tevens dat haar organisatie reeds veel inspanningen deed ter bevordering van de veiligheid :

- in SAV NEWS verschijnen regelmatig artikels rond veiligheid;
- brochures;
- infosessies;
- consultatie plaatselijke overheid bij mobiliteitsplannen;
- opleiding.



De Heer Philippe DE GRAEF van de patronale organisatie FEBETRA stelde dat over het ganse Belgische wegnnet bij slechts 5,9% van alle letselongevallen vrachtwagens betrokken zijn, terwijl zij gemiddeld 12% van het verkeer uitmaken. In tegenstelling met wat soms beweerd wordt, zijn vrachtwagens dus zeker niet oververtegenwoordigd in de ongevallen-statistieken.

Tevens onderschreef hij het belang van **opvoeding, sensibilisering, opleiding en permanente vorming.**

Verder betreurde de Heer DE GRAEF dat de beroepsorganisaties nog steeds niet op de hoogte gebracht zijn van de evaluatie van de proeven met de naleving van de veiligheidsafstand en het inhaalverbod, respectievelijk in Namen en in Vlaanderen.

Bovendien zijn er te weinig controleurs in België opdat de controles echt doeltreffend zouden zijn en een ontradend effect zouden hebben.

De Heer Ludo BECK, Sociaal Inspecteur bij de Administratie van de Arbeidsbetrekkingen en -reglementering deelde mee dat de controles uitgevoerd door de Arbeidsinspectie hoofdzakelijk betrekking hebben op de EEG-Verordening 3820/85. Er zal verder nazicht gebeuren op de maatschappelijke zetel van de onderneming, teneinde de correcte naleving van de collectieve arbeidsovereenkomsten afgesloten in het Paritair Comité na te gaan.

In het bijzonder zal er aandacht gegeven worden aan de arbeidsreglementeringen inzake :

- loonsvoorwaarden;
- arbeidsduur;
- collectieve arbeidsovereenkomsten;
- sociale fraude vreemde werknemers;
- deeltijdse arbeid;

- inschrijving in de sociale documenten.

In een later stadium is het de bedoeling om met de betrokken **diensten een samenwerkingsprotocol aan te gaan, een vademecum van de soorten fraude op te stellen en een eenvormige methodologie van controle uit te werken.**

Reeds half november 1998 kon worden gesteld dat een bestendiging van de controles, de verkeersveiligheid ten goede zal komen. Het zijn niet de beroepsvervoerders, dewelke nu reeds beschikken over een terdege beroepsernst en vakmanschap, die zullen worden getroffen bij deze acties, integendeel !

Het is zeker in het belang van de ganse sector dat de negatieve pers wordt omgebogen.



De Rijkswachtstrategie inzake zwaar vervoer werd toegelicht door **Rijkswachtkapitein Guy MOLS**. Gebaseerd op niet zozeer de omvang maar wel de ernst inzake lichamelijk letsel van de verkeersongevallen met vrachtwagens, en eveneens rekening houdend met de subjectieve onveiligheidsgevoelens bij de andere weggebruikers tegenover deze weggeuzen, heeft de rijkswacht eind 1995 ervoor gekozen **om het zwaar vervoer toe te voegen aan de lijst van de federale permanente verkeersprioriteiten, naast de andere drie belangrijke keuzes met name overdreven of onaangepaste snelheid, alcoholgebruik en het niet dragen van de veiligheidsgordel.**

Deze stellingsname houdt in dat de rijkswacht, als algemene federale politiedienst, fundamenteel wenst bij te dragen tot het waarborgen van zowel de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid door het fenomeen "zwaar vervoer" op een gecoördineerde en integrale manier aan te pakken.

Zo tonen de vaststellingen gedaan tijdens controleacties tussen 1 november 1997 en 30 april 1998 dat :

- 490 gerichte controles zwaar vervoer, al dan niet met luchtsteun, werden verricht met een tijdsbesteding van 9.422 manuren;
- 11.217 vrachtwagens werden gecontroleerd;
- minstens 38 controles werden uitgevoerd in samenwerking met alle mogelijke partners;

- 56 processen verbaal (PV) werden opgesteld of onmiddellijke inningen (OI) uitgevoerd voor snelheid;
- 953 PV of OI voor overlading;
- 249 PV of OI voor inhalen;
- 1.175 PV of OI voor rij- en rusttijden;
- 569 PV of OI voor technische controle;
- 211 PV of OI voor niet-respect tussenafstand;
- 9 PV of OI voor alcohol;
- 1.444 PV of OI voor andere inbreuken werden vastgesteld.

De Heer Dirk VAN VRECKEM, diensthoofd bij het Directoraat-Generaal VII, benadrukte dat het voorstel van de Europese Commissie inzake de 48 u de punten overneemt waarover de onderhandelars een akkoord hadden bereikt en dat de lacunes – de punten waarvan de meningen uiteenliepen – gevuld werden met bepaalde specifieke afwijkingen en maximale werktijden voor zelfstandige chauffeurs om concurrentievervalsing uit te schakelen.

Dit laatste punt heeft echter reserves uitgelokt bij de werkgevers en de chauffeurs.

De Verordening 3820/85 is misschien geen ideale wetgeving, maar heeft zijn kracht toch al bewezen. Het probleem zit hem zonder twijfel in de manier waarop de verordening wordt toegepast in de verschillende lidstaten. Maar ook met de controle loopt het mis, vermits deze controle volledig afhangt van de willekeur van die lidstaten.

Volgens de Heer VAN VRECKEM zal de elektronische tachograaf een belangrijke vooruitgang zijn die efficiëntere controles en bijgevolg ook sancties mogelijk zal maken.

Maar ook op dat punt wordt met de nodige scepsis gereageerd, vooral inzake de fraudebestendigheid van het systeem.



Volgens **Frank VAN THILLO, BTB-Adviseur**, zijn de grootste problemen in orde van belangrijkheid:

- **Werkdruk.**
- **Rijgedrag personenwagens (zelfs genoemd als het voornaamste probleem voor de vrachtwagenchauffeurs die nationaal transport doen).**
- **De naleving van rij- en rusttijden.**



Het probleem van de werkdruk moet in zijn breedste vorm bekeken worden. Uit de opmerkingen van onze leden kan blijken dat dit zowel aan de hoeveelheid werk ligt als in de quasi onmogelijkheid om een bepaalde taak binnen een bepaalde tijdsspanne uit te voeren en waarbij de chauffeur gevangen zit tussen het naleven van het reglement en het uitvoeren van zijn opdracht. De dichtslibbende mobiliteit en de agressieve rijstijl van de gewone automobilisten hebben nog een toename van de stress tot gevolg.

De hiervoor gestelde problemen wil de BTB als volgt aanpakken :

- **Het realiseren van een sociaal aanvaardbare arbeidstijd.**
- **Controle op rij- en rusttijden.**
- **Het verminderen van de "Driver-stress".**
- **Werk maken van permanente opleiding.**

➤ **Het realiseren van een sociaal aanvaardbare arbeidstijd :**

Wij zijn verheugd dat na het falen van het overleg tussen werkgevers en werknemers op Europees niveau, de Europese Commissie onmiddellijk werk gemaakt heeft om voor de transportsector, die nu als enige geen regeling heeft over de maximale arbeidstijd, een voorstel van richtlijn aan het Europees Parlement voor te leggen en dat zij **daarbij rekening houdt met de door het overleg bereikte** standpunten. Dit wil zeggen 48 uur gemiddeld per week met een maximum van 60 uur. Wij willen echter met nadruk vragen dat in de richtlijn alle tijd ter beschikking van de werkgever als arbeidstijd zal beschouwd worden.

Tevens dringen we er bij de Commissie op aan dat dezelfde regels van toepassing worden voor de zelfstandige chauffeurs en dat hierop controle mogelijk wordt. De BTB wil samen met haar Europese zusterorganisaties dat in de reglementering 3820/85 niet enkel gesproken wordt over rijtijd, maar ook over arbeidstijd.

België moet niet wachten op Europa.

In België gaapt er nog een kloof tussen de inhoud van een mogelijke toekomstige Europese richtlijn en de huidige praktijk. Daarom roept de BTB de werkgevers op om nu reeds een stappenplan op te stellen zodanig dat er op een voor alle partijen aanvaardbare periode een maximale arbeidstijd van 48 uur kan worden bereikt. Het spreekt vanzelf dat het absolute loonniveau onder geen beding meer naar omlaag kan. Het lage uurloon in de sector is immers één van de redenen waarom ook een aantal chauffeurs zich laat verleiden tot het overtreden van de wetgeving op de rij- en rusttijden. Tevens stelt zich de vraag of het niet verstandig zou zijn om sectorieel een anciënniteitsvergoeding te voorzien om aldus te voorkomen dat verworven vakbekwaamheid uit de sector wegvloeit.

➤ **Controle op rij- en rusttijden**

Tevens moet ook werk gemaakt worden van de controle op de rij- en rusttijden. In België moet minimum het voorziene kader van controleurs aangeworven worden. Zo waren er in 1995 slechts 4 inspecteurs voor de ondernemingen, terwijl het kader er 9 voorzag. Ook van de 56 controleurs voorzien in het kader waren er maar 30 effectief ingevuld.

Bovendien moeten de controles gericht zijn op de zwaarste overtredingen en geïntegreerd verlopen met de inspectie van de naleving van de sociale wetten.

Indien mogelijk moet er een relatie bestaan overeenkomstig de ernst van de begane overtredingen. Wij zijn daarom tevens voorstander van een gradueel boetesysteem.

Wij vragen vooral begrip voor die chauffeurs die op weg naar huis en op enkele honderden kilometers van hun woonplaats verplicht hun wekelijkse rustperiode nemen.

Wij verwachten van Commissaris Kinnock dat hij zo snel mogelijk de nieuwe digitale tachograaf oplegt. Dit echter op voorwaarde dat er garanties zijn dat de nieuwe systemen fraude-ongevoelig zijn. Dit houdt onder meer in dat er voldoende gegevens op de smartcard kunnen zodanig dat ook de sociale wetgeving van de betrokken lidstaat kan gecontroleerd worden.

De werknemer moet steeds toegang hebben tot zijn eigen gegevens, bovendien moet hij op alle momenten kunnen beschikken over een 'print' dat als ontegensprekelijk bewijs moet kunnen worden gebruikt voor de berekening van het loon en andere sociale voordelen.

De BTB dringt er ook op aan dat de gegevens uit de eenheid in de vrachtwagen slechts één keer kunnen weggeschreven worden en dan liefst in een 'neutrale' of gecontroleerde databank, alvorens zij al dan niet elektronisch kunnen worden geïntegreerd in de administratie van het bedrijf.

➤ **Het verminderen van de "Driver-stress"**

Het rijgedrag van de chauffeurs van personenwagens wordt door onze chauffeurs ervaren als één van de grootste problemen bij het uitoefenen van hun taak. Tevens wordt het vaak zeer agressieve rijgedrag nooit gesanctioneerd. Het is dus vrij eenvoudig te begrijpen waarom zij ruim tegen de maatregelen van Staatsecretaris Jan Peeters zijn. Zo vindt 57% van de chauffeurs de verplichte 50 meter afstand tussen 2 vrachtwagens op autosnelwegen geen goede regeling en maar liefst 66 % is het oneens met het bij wijze van experiment ingevoerde inhaalverbod.

Zonder begeleidende campagne naar de chauffeurs van personenwagens komt dit neer op een stigmatisering van het beroep.

➤ **Reduceren van de wachttijden**

Dat de lengte van de wachttijden bij het laden en lossen als het vierde grote probleem naar voor kwam, stemt tot nadenken. Uit de schriftelijke commentaren bleek tevens dat de behandeling van de chauffeur bij die bedrijven waar geladen en gelost moet worden in sommige gevallen totaal onaanvaardbaar is geworden. Als vakbond willen wij niet langer toezien dat onze leden als tweederangs werknemers behandeld worden.

Daarom hebben wij nu reeds in de schoot van de sectorcommissie goederenvervoer een debat over de flexibilisering van de levertijden op gang trachten te trekken. Tevens zullen wij langs syndicale weg onze collega's voor dit probleem sensibiliseren en vragen dat er ook op de bedrijven wordt toegezien op een menswaardige opvang voor onze chauffeurs.

➤ **Verhogen van het comfort**

De Driver-stress kan tevens verminderd worden door een verbetering van comfort :

- Voornamelijk ruimere cabine.
- De luchtverversing of airconditioning.
- Kwaliteit van de bestuurderszetel.
- Retarder.

De BTB wil bij de constructeurs aandringen dat zij deze elementen opnemen in hun standaardmodellen. De keuze op de optielijst doet de balans bij de werkgevers maar al te vaak overhellen naar de kant van de economische argumenten.

➤ **Werk maken van permanente opleiding**

Ook moet er in de sector van het beroepsgoederenvervoer meer werk gemaakt worden van permanente opleiding. Dit in tegenstelling tot opleiding die voorafgaat aan de instroom in het beroep, waar de sector in gemeenschappelijk front al aardig wat werk heeft verzet.

De meest gevraagde opleidingsmodules door onze chauffeurs zijn :

- Defensief rijden (voornamelijk nationaal transport)
- Laad- en lostechnieken
- Sociale component, houding solidariteit.

Het beste systeem om rij-ervaring op te doen is enkele maanden met een ervaren chauffeur op pad gaan. Het systeem van individuele beroepsopleiding biedt zeer interessante financiële voorwaarden om voor jonge werklozen zulke opleiding in het beroep te voorzien. Wij dringen reeds geruime tijd aan dat werk gemaakt wordt van de programmering.

Vakbonden als werknemersorganisaties moeten hun leden responsabiliseren en zo trachten onder meer het respect voor de rij- en rusttijden, het dragen van de gordel, en de participatie van de vrouwen op te drijven.



Na het officiële gedeelte op zaterdag werd zondag een luchtigere toon gezet. De jubilarissen met 25 jaar lidmaatschap BTB-ABVV waren talrijk aanwezig en kregen zoals beloofd hun jubileumhorloge aangeboden. Dat dit alles gepaard ging met de nodige ambiance blijkt uit onderstaande foto's !



BELGISCHE CHAUFFEUR NOG STEEDS IN MAROKKAANSE CEL



Eens aangekomen in Casablanca reden zij de parking op van de Place Mohammed, waarna Pierre en Co naar hun hotel werden gestuurd voor de overnachting. Vanaf dit moment zou de eigenaar van het reisagentschap, dewelke de laatste 250 km reeds het stuur had overgenomen, verder voor de bus zorgen.

's Anderendaags ging de rit dan verder richting Tanger tot aan de ingang van de haven.

De eigenaar nam hier na een koffiepauze afscheid, met de woorden dat hij naar Orly zou vertrekken met het vliegtuig, waar ze hem later opnieuw dienden op te pikken. Dwars door Spanje rijden kon hij naar eigen zeggen niet, omdat hij daar celstraf en vervolging zou tegood hebben. De goedgelovige chauffeurs zochten hier niks meer achter en reden gewoon de ferry-haven verder binnen. Daar viel het al snel op dat er iets niet pluis was, want ieder van hen werd onmiddellijk apart geroepen en er werden drugshonden losgelaten.

Deze hele toestand bleek getipt ...

Een douanebeambte liep naar de bagageruimte van de bus, waarin een valse wand met verborgen luik bleek te zijn.

De chauffeurs kenden hiervan niet eens het bestaan.

Zij stonden dan ook aan de grond genageld, toen bleek dat hier 350 kg hasj in verborgen zat. Het gevolg hiervan waren de directe aanhouding en zware ondervragingen.

Na heel wat over en weer gepraat, geloofden men dat zij de waarheid spraken en dat zij van dit hele zaakje niets bleken af te weten.

Reeds 25 maanden zit Pierre Stukken (54) in een cel in Tanger. Zijn schoonbroer Jules doet volgend verhaal:

"Op 2 november 1996 vertrokken Pierre en zijn collega, zich van geen kwaad bewust, met een touringcar van Merksem-Tours naar Marokko met 16 Pakistani aan boord. De route verliep vanuit Arnhem via Antwerpen en de eindbestemming was Casablanca.

Hij deed deze pendeldienst een paar maal zonder dat er ooit maar één vuiltje aan de lucht was. Behalve deze ene fatale keer ...

Niettemin werden zij toch mede verantwoordelijk gesteld.

Kort daarna volgde ook de arrestatie van de eigenaar; welke op zijn beurt eveneens bevestigde dat zij onschuldig waren. Desondanks kregen ze op de rechtbank van eerste aanleg elk 5 jaar gevangenisstraf, dit in tegenstelling met de eigenaar die slechts 7 jaar kreeg.

Het blijkt uiteindelijk dat hij in deze zaak de enige schuldige is, en zich door het aanbod van een flinke som geld liet verleiden.

Ondertussen zitten zij nu al 25 maanden in Marokko, in een cel met zestien mensen, op een schamele oppervlakte van 5 bij 3 meter. Dit zijn onmenselijke praktijken, om nog niet te spreken over de toestand van het sanitair enz.

Pierre zelf, kreeg ter plaatse een hartinfarct en moest dagen wachten op een arts.

Ondertussen heeft hij nu ook TBC gekregen en volgens de diagnose van de gevangenis-dokter heeft hij nog één tot twee jaar te leven."

Pierre vrij !

Bij het ter perse gaan van deze Wegwijs hoorden wij op het nieuws dat de Marokkaanse koning aan Pierre gratie zou hebben verleend.

In ons volgende nummer hopen wij U dit goede nieuws te kunnen bevestigen !

SYNDICALE PREMIE 1998

VERHUIZINGEN, MEUBELBEWARING EN AANVERW. ACTIVITEITEN

Rechthebbenden : Op 30.09.1998 in dienst van een verhuisonderneming en minimum 1 jaar lid van de vakbond.

Bedrag : 3.500,- BEF.

Betalingsperiode : 04.01.1999 - 31.03.1999.

Betaling : Na controle van het lidboekje in regel tot en met 12.1998 en na ondertekening van een gele kwijting.

TAXI'S

Rechthebbenden : Op 30.09.1998 in dienst van een taxibedrijf en minimum 1 jaar lid van de vakbond.

Bedrag : 3.200,- BEF.

Betalingsperiode : 04.01.1999 - 31.03.1999.

Betaling : Na controle van het lidboekje in regel tot en met 12.1997 en na ondertekening van een roze kwijting. Om de getrouwheidspremie van 500,- BEF te ontvangen loonfiche van de maand september 1998 voorleggen.

HANDEL IN BRANDSTOFFEN

Rechthebbenden : Op 01.10.1998 in dienst van een onderneming Handel in Brandstoffen en min. 1 jaar lid van de vakbond.

Bedrag : 3.300,- BEF.

Betalingsperiode : Vanaf eind 01.1999 tot 31.03.1999.

Betaling : Na controle van het lidboekje in regel tot en met 12.1998 en tegen afgifte van een ondertekende legitimatiekaart welke rechtstreeks aan de recht-hebbende wordt opgestuurd.

OPENBARE EN SPECIALE AUTOBUSDIENSTEN EN AUTOCARS

Rechthebbenden : Tussen 01.04.1998 en 30.06.1998 in dienst van een Openbare of Speciale autobusdienst of een Autocar-onderneming en min. 1 jaar lid van de vakbond.

Bedrag : 4.020,- BEF voor voltijds tewerkgestelden.
2.010,- BEF voor deeltijds tewerkgestelden.

Betalingsperiode : 04.05.1999 - 31.07.1999.

Betaling : Na controle van het lidboekje in regel tot en met 12.1998 en tegen afgifte van een ondertekende legitimatiekaart welke door het Sociaal Fonds rechtstreeks aan de rechthebbende wordt opgestuurd.

GOEDERENVERVOER EN AANVERW. ACTIV. VOOR REK. VAN DERDEN

Rechthebbenden : Gedurende min. 1 jaar tewerkgesteld zijn in de sector Goederenvervoer ten lande voor rekening van derden en minimum 1 jaar lid van de vakbond.

Bedrag : 3.300,- BEF.

Betalingsperiode : 04.01.1999 - 31.03.1999.

Betaling : Na controle van het lidboekje in regel tot en met 12.1998 en tegen afgifte van een door hem ondertekende brief, welke samen met de cheque van de eindejaarspremie 1998, rechtstreeks door het Sociaal Fonds aan betrokkene wordt gestuurd.

INTERPROFESSIONEEL AKKOORD 1999-2000

Begin december werd door de vakbonden en werkgevers op nationaal niveau een Interprofessioneel Akkoord 1999-2000 afgesloten.

Wij geven U in het kort de hoofdpunten van dit akkoord :

1. LOONONTWIKKELING

De afspraak in het IPA betekent een breuk met de loonwet:

- in plaats van een door de regering opgelegde loonnorm die een maximum oplegde voor loonstijgingen op interprofessioneel, sectoraal en ondernemingsniveau vormt het volledig verslag van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven het referentiekader waarmee rekening moet worden gehouden bij de loonafspraken.
"De loonkostenstijging per voltijds equivalent voor de periode 1999-2000 zou in de referentielidstaten uitkomen op 6,1 %. Per gewerkt uur bedraagt de loonkostenstijging in de voorbije periode 5,8% in België en 5,8% in de referentielidstaten (Eurostat-bron), de loonkostenstijging in de referentielidstaten in de periode 1999-2000 komt uit op vermoedelijk 5,9%."
- op interprofessioneel vlak wordt het cijfer van 5,9% loonstijging per uur als referentiecijfer naar voor geschoven. Dit cijfer moet volgens het IPA echter als een richtsnoer en een gemiddelde voor de globale economie beschouwd worden en niet meer als een algemeen maximum voor alle onderhandelingsniveau's.

2. PERMANENTE VORMING

Het IPA roept de sectoren op om vormings- en tewerkstellingsakkoorden te sluiten.

Het **algemeen** doel is om op 6 jaar België op het vlak van vorming op het niveau van de drie buurlanden te brengen. D.w.z. van 1,2% naar 1,9% van de loonkost. Voor de komende twee jaar moet de globale inspanning tot 1,4% verhoogd worden.

- rekening te houden met de inspanningen die de sectoren en ondernemingen nu reeds inzake vorming doen; (voor de transportsector zou deze inspanning slechts tussen de 0,6 en 0,7 % liggen.
- de regionaal-communautaire initiatieven op het vlak van vorming te valoriseren;
- dat de vorming zo maximaal mogelijk zou slaan op ALLE werknemerscategorien:
 - ook voor werkzoekenden;
 - en met bijzondere aandacht voor de vrouwen.
- dat de sectoren (en/of de ondernemingen) hun 0,10% CAO's voor vorming en tewerkstelling van risicogroepen voor twee jaar verlengen.

Deze verhoging met 0,2% van de loonkost is een globaal engagement dat niet per sector op eenvormige wijze moet worden gerealiseerd en dit noch inzake bedrag, noch inzake modaliteiten. Wel moet het gaan om een inspanning boven de bestaande 0,10% en zal het een belangrijk element zijn bij de globale evaluatie (zie verder).

3. TEWERKSTELLING

Ook in dit domein worden de sectoren opgeroepen om akkoorden af te sluiten:

- via formules die het best aangepast zijn aan hun kenmerken en deze van hun ondernemingen;
- die derhalve duidelijk kunnen slaan op **arbeidsherverdeling, met inbegrip van collectieve werktijdverkorting**;
- met de duidelijke vraag iets te doen **aan het afbouwen van (systematische)** overuren zodat men terugkeert naar de echte toepassing van de arbeidsduurreglementering die een grens van 39 uur per week zal inhouden en de effecten van de bereikte collectieve arbeidsduurvermindering dus niet ontweken worden;
- die streven naar **meer werkzekerheid** door - waar dit nog niet bestaat - een specifieke regeling uit te werken inzake de opzeggingstermijnen voor arbeiders met bijzondere aandacht voor oudere werknemers met een zekere anciënniteit in de onderneming.

Het algemeen doel is om inzake tewerkstellingsontwikkeling in België voor de komende twee jaar minstens even goed te doen als in de drie buurlanden. Volgens het technisch verslag van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven zou de werkgelegenheid, uitgedrukt in tewerkgestelde personen in 1999-2000 in België met 2% toenemen vergeleken met 2,4 % in de drie buurlanden. Daarom doen de sociale gesprekspartners een oproep om de tewerkstellingsgroei in België met 0,4% extra te laten toenemen.

4. OPVOLGING EN EVALUATIE

Het ontwerp-IPA voorziet dat de ontwikkeling van lonen, werkgelegenheid en vorming jaarlijks geëvalueerd wordt door de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad, welke hiertoe een aangepast statistisch apparaat zullen uitwerken.

- Indien deze evaluatie niet beantwoordt aan de verwachtingen, zal eerst globaal worden nagegaan :
 - of die ongunstige ontwikkeling kan worden verklaard (bv. minder gunstige conjunctuur, economische schokken....);
 - en of die ongunstige evolutie op één van de drie domeinen (lonen, werkgelegenheid, vorming) gecompenseerd wordt door gunstige ontwikkelingen op de andere domeinen.
- Indien er geen bevredigende uitleg kan worden gegeven of indien er geen onderlinge compensatie is dan moeten de resultaten van de sectorale evaluatie bekeken worden

Indien sectoraal geen bevredigende verklaring kan worden gevonden voor de ongunstige resultaten, kan de beloofde lastenverlaging met één jaar worden uitgesteld. In ieder geval blijven de correcties voorzien in de huidige competitiviteitswet van kracht. Deze wet laat eveneens sectorale correctiemechanismen toe.

GOEDERENVERVOER GOEDERENBEHANDELING

INTERPROFESSIONEEL AKKOORD 1997-1998

In het kader van het Interprofessioneel Akkoord 1997-1998 dienen vanaf 1 januari 1999 alle sectoren een maximale gemiddelde arbeidsduur van 39 u te hebben, en dit met behoud van loon.

Hierna laten wij U de omgerekende lonen vanaf 01.01.1999.

	<u>Bruto uur- loon 39 u 01.01.1999</u>	<u>Bruto overbruggings- vergoeding 39 u 01.01.1999</u>
<u>Lonen rijdend personeel</u>		
Handarbeider-begeleider	292,40 BEF	257,45 BEF
Chauffeur in opleiding	292,40 BEF	257,45 BEF
Chauffeur vrachtwagen – 7 ton	303,95 BEF	257,45 BEF
Chauffeur vrachtwagen 7-15 ton	310,90 BEF	270,30 BEF
Chauffeur vrachtwagen + 15 ton	322,00 BEF	270,30 BEF
Chauffeur geleed voertuig	322,00 BEF	270,30 BEF
Chauffeur ADR- of koelvoertuig	322,00 BEF	270,30 BEF
<u>Lonen rijdend personeel besteldiensten</u>		
Beginuurloon	303,95 BEF	i.f.v. tonnage
Na 6 maanden diensten	310,90 BEF	i.f.v. tonnage
6 maanden effectieve dienst bij aanwerving	310,90 BEF	i.f.v. tonnage
<u>Lonen koerierdiensten/taxibestelwagendiensten</u>		
Rijdend personeel	322,00 BEF	270,30 BEF
Niet-rijdend personeel : laden/lossen/sorteren	324,30 BEF	
<u>Lonen niet-rijdend personeel</u>		
Handlanger (laden/lossen)	309,75 BEF	
Schoonmaakpersoneel	309,75 BEF	
Goederenontvanger < 6 m. anciënniteit sector	309,75 BEF	
Goederenontvanger > 6 m. anciënniteit sector	324,30 BEF	
Vorkliftchauffeur < 6 m. anciënniteit sector	324,30 BEF	
Polyvalente arbeider < 6 m. anciënniteit sector	324,30 BEF	
Vorkliftchauffeur > 6 m. anciënniteit sector	330,05 BEF	
Polyvalente arbeider > 6 m. anciënniteit sector	330,05 BEF	
Ploegbaas van 6 tot 20 werknemers	350,15 BEF	
Ploegbaas vanaf 21 werknemers	364,80 BEF	

GOEDERENVERVOER GOEDERENBEHANDELING

LONEN GARAGEPERSONEEL

De lonen van het garagepersoneel in de sector van het goederenvervoer ten lande en van de goederenbehandeling werden met ingang van 01.07.1997 volledig gelijkgesteld met de lonen van de werknemers ressorterend onder het Paritair Comité voor de garage-ondernemingen, dit door toepassing van de C.A.O. d.d. 27.06.1997.

Hierna laten wij U de lonen van toepassing vanaf 01.07.1997 :

	<u>Bruto</u> <u>uurloon</u> <u>01.07.97</u>	<u>Bruto</u> <u>uurloon</u> <u>01.10.97</u>	<u>Bruto</u> <u>uurloon</u> <u>01.05.98</u>	<u>Bruto</u> <u>uurloon</u> <u>01.10.98</u>
Hulpwerkman "service"	289,00 BEF	292,00 BEF	298,00 BEF	301,00 BEF
Hulpwerkman "service" 10 j.anc.	303,00 BEF	306,00 BEF	312,00 BEF	315,00 BEF
Hulpwerkman "service" 20 j.anc.	318,00 BEF	321,00 BEF	328,00 BEF	331,00 BEF
Hulparbeider	303,00 BEF	306,00 BEF	312,00 BEF	315,00 BEF
Hulparbeider 10 j. anciën.	318,00 BEF	321,00 BEF	328,00 BEF	331,00 BEF
Hulparbeider 20 j. anciën.	333,00 BEF	337,00 BEF	343,00 BEF	347,00 BEF
Geoefende hulpwerkman	333,00 BEF	337,00 BEF	343,00 BEF	347,00 BEF
Geschoolde arbeider 2 ^{de} klasse	370,00 BEF	373,00 BEF	381,00 BEF	384,00 BEF
Geschoolde arbeider 1 ^{ste} klasse	388,00 BEF	392,00 BEF	399,00 BEF	403,00 BEF
Arbeider buiten categorie	415,00 BEF	419,00 BEF	427,00 BEF	432,00 BEF

***Wij wensen onze aangeslotenen
en hun familie
een gezond en gelukkig 1999 !***



EINDEJAARSPREMIES AUTOBUSSEN EN AUTOCARS

Vorig jaar werd door het Sociaal Fonds Autobussen en Autocars beslist om de procedure voor de uitbetaling van het bruto voorschot op de eindejaarspremie aan te passen.

Dit voorschot zou nu rechtstreeks op de bankrekening van de betrokkene worden gestort.

Recentelijk bleek echter dat een groot aantal bedrijven de rekeningnummers van hun werknemers nog niet hebben doorgegeven aan het Sociaal Fonds.

Wij vragen onze leden dan ook om na te gaan of zij inderdaad het voorschot van 3.000,- BEF bruto op hun bankrekening hebben ontvangen.

Wij drukken er eveneens op dat dit **slechts een voorschot** is. Hieronder vindt U een summier overzicht van de volledig te betalen premies. **Deze bedragen, min de 3.000,- BEF bruto voorschot, moeten rechtstreeks door de werkgever worden betaald.**

Indien dit niet gebeurd is, gelieve dan contact op te nemen met Uw regionale BTB-afdeling. Indien er bedrijven zijn die binnen de maand nog in gebreke blijven zullen wij hiervan de lijst in de volgende editie van BTB Wegwijs publiceren.

OVERZICHT BEDRAGEN EINDEJAARSPREMIES

Rijdend personeel geregeld vervoer – pachters VVM

$$\frac{412,85 \text{ BEF/u} (= \text{uurloon } 14 \text{ jaar anciënniteit } 01.01.98) \times 38 \times 52}{12} = 67.983,- \text{ BEF bruto.}$$

Rijdend personeel geregeld vervoer – pachters SRWT

$$\frac{399,44 \text{ BEF/u} (= \text{uurloon } 14 \text{ jaar anciënniteit } 01.10.97) \times 38 \times 52}{12} = 65.774,- \text{ BEF bruto.}$$

Rijdend personeel bijzonder geregeld vervoer – speciale diensten

$$331,63 \text{ BEF/U} (\text{gemiddeld uurloon } 01.10.197) \times 165 \text{ u} = 54.719,- \text{ BEF bruto.}$$

Rijdend personeel - autocars

58.000,- BEF bruto.

BINNEN- EN BUITENLANDS NIEUWS

RUST AUTOCARCHAUFFEURS

Een aantal autocarchauffeurs denkt nog steeds ten onrechte dat de reglementaire dagelijkse rusttijd systematisch tot 8 opeenvolgende uren kan worden beperkt. Dit is enkel zo indien er 2 chauffeurs aan boord van een voertuig zijn en de rust buiten de autocar of in het stilstaande voertuig en in een slaapcabine wordt genomen.

Wanneer er slechts 1 chauffeur aan boord van het voertuig is, dient het reglement strikt toegepast, met name een rusttijd van minimum 11 opeenvolgende uren per periode van 24 uur. Maximum 3 keer per week kan de rust verminderd worden tot minimum 9 opeenvolgende uren op voorwaarde dat een overeenkomstige rusttijd per compensatie wordt toegekend vóór het einde van de volgende week.

De dagen waarop de rust niet verminderd wordt kan zij gedurende 2 of 3 aparte periodes genomen worden tijdens de periode van 24 u, waarbij één van deze periodes minimum 8 opeenvolgende uren moet bedragen. In dit geval bedraagt de minimumrusttijd 12 uur.

De algemene regel inzake wekelijkse rusttijd bepaalt een rusttijd van 45 opeenvolgende uren na een maximum van 6 opeenvolgende rijdagen.

Er zijn echter speciale regelingen :

- Vermindering tot 36 opeenvolgende uren die genomen worden in de standplaats van het voertuig of van de chauffeur, waarbij de verkortingen binnen de 3 weken die volgen aaneengesloten dienen gerecupereerd en gekoppeld aan een andere rusttijd van minimum 8 uren.
- Vermindering tot 24 opeenvolgende uren die genomen worden buiten de standplaats van het voertuig of van de chauffeur, waarbij de verkortingen binnen de 3 weken die volgen aaneengesloten dienen gerecupereerd en gekoppeld aan een andere rusttijd van minimum 8 uur.

Uitzondering ! *Bij internationaal ongeregeld reizigersvervoer bestaat de mogelijkheid om tijdens 12 opeenvolgende dagen te rijden met een maximumlimiet van 90 rijuren per 2 weken, waarbij de wekelijkse rust die met die 2 weken overeenkomt aaneengesloten na de afloop van die 12 dagen dient genomen !*

ITALIE : BOETES !

In Italië gelden sinds kort volgende boetebedragen (minimum-maximumbedragen) voor verkeersovertredingen :

OVERTREDING	BOETE IN LIRE
Snelheidsovertredingen tot 10 km/u	117.500 – 470.000
Snelheidsovertredingen tussen 10 en 40 km/u	235.000 – 940.000
Snelheidsovertredingen meer dan 40 km/u	587.000 – 2.350.000 + intrekking rijbewijs (1-3 maanden, gaande tot 3 jaar bij herhaaldelijke overtredingen van meer dan 40 km/u.)
Rij- en rusttijden	117.500 – 470.000

BINNEN- EN BUITENLANDS NIEUWS

FRANKRIJK : BOETES

Volgende overtredingen op de rij- en rusttijden en op de tachograafreglementering kunnen sinds enige tijd aanleiding geven tot een consignatie van 5.000,- FF in plaats van 2.500,- FF.

- Overschrijding van de dagelijkse rijtijd met meer dan 20 %.
- Overschrijding van de ononderbroken rijtijd met meer dan 20 %.
- Een dagelijkse rust van minder dan 6 uur.
- Een wekelijkse rust van minder dan 20 uur.
- Gebruik door eenzelfde bestuurder van één enkele tachograafschijf gedurende een periode van meer dan 24 uur.
- Het niet voorleggen van de tachograafschijf die zich in het controleapparaat moet bevinden.
- Het gebruik zonder wettige reden van meerdere tachograafschijven door eenzelfde bestuurder op eenzelfde arbeidsdag.

Hieronder vindt U een fotokopij van de "quittance de consignation" van een "pechvogel" welke in Frankrijk wegens overschrijding van de dagelijkse rijtijd en van de ononderbroken rijtijd en wegens het niet-respecteren van de dagelijkse rusttijd een waarborg van 15.900,- FF diende te betalen.

Feuillet n° 2	RÉPUBLIQUE FRANÇAISE QUITTANCE (1)	N° A 1002195
A. CONSTATATION D'UNE INFRACTION Le <u>19/09/98</u> à <u>09</u> heures <u>50</u> Nous soussigné (ou numéro d'identification) <u>Gendarme LIQUET, AD</u> et _____ nous trouvant à <u>A 10, Cme AIEFRES, Sens Bordeaux - Paris</u> constatons que M. _____ demeurant à _____ titulaire (de la pièce d'identité (2), du permis de conduire (2)) n° _____ délivré(e) le _____ par _____ conduisant le véhicule immatriculé (2) _____ Marqu(e) _____ appartenant à _____ a commis l'infraction ci-après : <u>Dépassement Conduite journalière, Dépassement Conduite Continue, Non respect Repos journalier.</u>		C. MODE DE RÈGLEMENT La somme de <u>15.900</u> F (4) a été réglée : ☐ en numéraire. ☐ par chèque (5) à son nom. ☐ par chèque (5) au nom de M. _____ Le numéro de la quittance doit être reporté au dos du chèque
B. ENCAISSEMENT Le contrevenant a payé une AMENDE FORFAITAIRE de _____ FF (3) pour l'infraction qu'il reconnaît avoir commise. Signatures de l'agent verbalisateur et du contrevenant : _____		L'auteur de l'infraction, sur décision du Procureur de la République près le tribunal de grande instance de <u>Juigne M. de la Cour de Cassation</u> a versé une CONSIGNATION de _____ FF (3) (P.V. n° <u>1792/98</u>) Signature de l'agent verbalisateur : <u>[Signature]</u>

VERHUIZINGEN

VERBLIJFS- EN VERWIJDERINGSVERGOEDING

Aangezien de bedragen van de verblijfs- en verwijderingsvergoeding zoals voorzien bij C.A.O. jaarlijks dienen te worden aangepast op 1 november, laten wij U hierna de nieuwe bedragen van toepassing vanaf 01.11.1998.

Verwijderingsvergoeding

Het bedrag van de verwijderingsvergoeding wordt verhoogd van 91,- BEF op 01.11.1997 naar 92,- BEF vanaf 01.11.1998.

Verblijfsvergoeding

	<u>01.11.1997</u>	<u>01.11.1998</u>
Overnachting en ontbijt	467,- BEF	471,- BEF
Middagmaal	372,- BEF	376,- BEF
Avondmaal	317,- BEF	320,- BEF

WETTELIJKE FEESTDAGEN EN VERVANGINGSDAGEN IN 1999

Alle werknemers hebben recht op 10 wettelijke betaalde feestdagen per jaar.

In 1999 vallen deze als volgt :

<i>Vrijdag</i>	<i>01.01 : Nieuwjaar</i>	<i>Woensdag</i>	<i>21.07 : Nationale Feestdag</i>
<i>Maandag</i>	<i>05.04 : Paasmaandag</i>	<i>Zondag</i>	<i>15.08 : O.L.V.-Hemelvaart</i>
<i>Zaterdag</i>	<i>01.05 : Feest van de Arbeid</i>	<i>Maandag</i>	<i>01.11 : Allerheiligen</i>
<i>Donderdag</i>	<i>13.05 : O.L.H.-Hemelvaart</i>	<i>Donderdag</i>	<i>11.11 : Wapenstilstand</i>
<i>Maandag</i>	<i>24.05 : Pinkstermaandag</i>	<i>Zaterdag</i>	<i>25.12 : Kerstmis</i>

De keuze van de vervangingsdagen voor feestdagen die samenvallen met inactiviteitsdagen (in 1999 : 1.5, 15.8 en 25.12) wordt als volgt verricht :

- bij C.A.O. gesloten in het P.C. vóór 01.01.99 en algemeen verbindend verklaard bij K.B.;
- in de Ondernemingsraad;
- door akkoord tussen de werkgever en de syndicale delegatie;
- door akkoord tussen de werkgever en de meerderheid van het personeel;
- door individueel akkoord tussen de werkgever en de werknemer.

De keuze van de vervangingsdagen moest vóór 15.12.1998 in de onderneming worden uitgehangen via een gedateerd bericht (aan het arbeidsreglement toe te voegen en mee te delen aan de Sociale Inspectie). **Is er geen keuze gemaakt volgens één van de hierbovenvermelde wijzen, dan is de vervangingsdag automatisch de eerste normale werkdag volgend op een dergelijke feestdag. (In 1999: 3.5, 16.8 en 27.12.)**

B.T.B.-SECRETARIATEN

Nationaal secretariaat B.T.B. Wegvervoer

- HERMANS Jeannine - Nationaal Secretaris
 Paardenmarkt 66 - 2000 Antwerpen
 Tel. : 03/224 35 45 Fax. : 03/234 01 49
 Openingsuren : ma-di-woe-do : 08.30u - 12.00u 13.00u - 17.00u
 vrij : 08.30u - 12.00u

Regionale secretariaten B.T.B. Wegvervoer

- Aalst 9300 - Houtmarkt 1
 DE CLERCQ Werner - Secretaris
 Tel. : 053/78 78 78 - 09/265 52 81 Fax. : 09/265 52 83
 Openingsuren : na afspraak op het nummer 09/265 52 81

- Antwerpen 2000 - Paardenmarkt 66
 BAES Walter - Secretaris
 Tel. : 03/224 35 40/42/43/44 Fax. : 03/234 01 49
 Openingsuren : ma-di-woe-do : 08.30u - 12.00u 13.00u - 17.00u
 vrij : 08.30u - 12.00u

- Beveren 9120 - Bosdamlaan 2
 BAES Walter - Secretaris
 Tel. : 03/755 82 95
 Openingsuren : di : 15.30u - 17.30u

- Brussel 1000 - Watteeustraet 2
 SNEYDER Rudy - Secretaris
 Tel. : 02/511 87 68 Fax. : 02/511 81 46
 Openingsuren : ma-di-woe-do-vrij : 09.00u - 12.00u
 ma-di-do : 13.00u - 16.00u

- Charleroi 6000 - rue de Montigny 42
 GINTER Bernard - Secretaris
 Tel. : 071/30 78 78 Fax. : 071/32 29 58
 Openingsuren : di-vrij : 09.00u - 12.00u

- Dendermonde 9200 - Dijkstraat 59
 DE CLERCQ Werner - Secretaris
 Tel. : 052/25 92 59 - 09/265 52 81 Fax. : 09/265 52 83
 Openingsuren : na afspraak op het nummer 09/265 52 81

- Gent 9000 - Vrijdagmarkt 9
 DE CLERCQ Werner - Secretaris
 Tel. : 09/265 52 81 Fax. : 09/265 52 83
 Openingsuren : ma : 08.00u - 12.30u 13.30u - 17.00u
 di-woe-do : 08.00u - 12.30u 13.30u - 16.30u
 vrij : 08.00u - 12.30u

- Hasselt 3500 - Martelarenlaan 5
 GRALLER Eddy - Secretaris
 Tel. : 011/22 27 91 Fax. : 011/23 37 94
 Openingsuren : ma-do-vrij : 08.30u - 12.00u
 di : 08.30u - 12.00u 12.30u - 16.00u

- La Louvière 7100 - rue du Temple 7
 GINTER Bernard - Secretaris
 Tel. : 071/30 78 78 Fax. : 071/32 29 58

B.T.B.-SECRETARIATEN

- 23

B.T.B.-SECRETARIATEN

- Sint-Niklaas 9100 - Vermorgenstraat 11
BAES Walter - Secretaris
Tel. : 03/760 04 14 Fax. : 03/760 04 13
Openingsuren : di : 08.30u - 12.00u 13.00u - 15.00u
Verder steeds te bereiken op het secretariaat Antwerpen.
- Tournai 7500 - Place Verte 15
GINTER Bernard - Secretaris
Tel. : 069/22 61 51 - 071/30 78 78 Fax. : 071/32 29 58
Openingsuren : do : 09.00u - 12.00u
- Turnhout 2300 - Grote Markt 48
PATTYN Lieve - Secretaris
Tel. : 014/40 03 70 Fax. : 014/42 28 87
Openingsuren : ma-di-woe-do-vrij : 08.30u - 12.00u
ma-di-do : 13.00u - 17.00u
- Verviers 4800 - zie Liège
KAULEN Frida - Secretaris
Tel. : 04/221 96 50 Fax. : 04/221 95 82
- Vilvoorde 1800 - Mechelsestraat 6
SNEYDER Rudy - Secretaris
Tel. : 02/251 27 27 - 02/511 87 68 Fax. : 02/511 81 46
Openingsuren : ma-woe-vrij : 09.00u - 12.00u
+ na afspraak
- Zeebrugge 8380 - Kustlaan 176
VICTOR Ivan - Secretaris
Tel. : 050/54 47 15 Fax. : 050/54 42 53
Openingsuren : ma-di-woe-do-vrij : 08.30u - 12.30u
ma-di-do : 13.15u - 17.00u

