

BELGISCHE TRANSPORTARBEIDERSBOND

Aangesloten bij I. T. F.

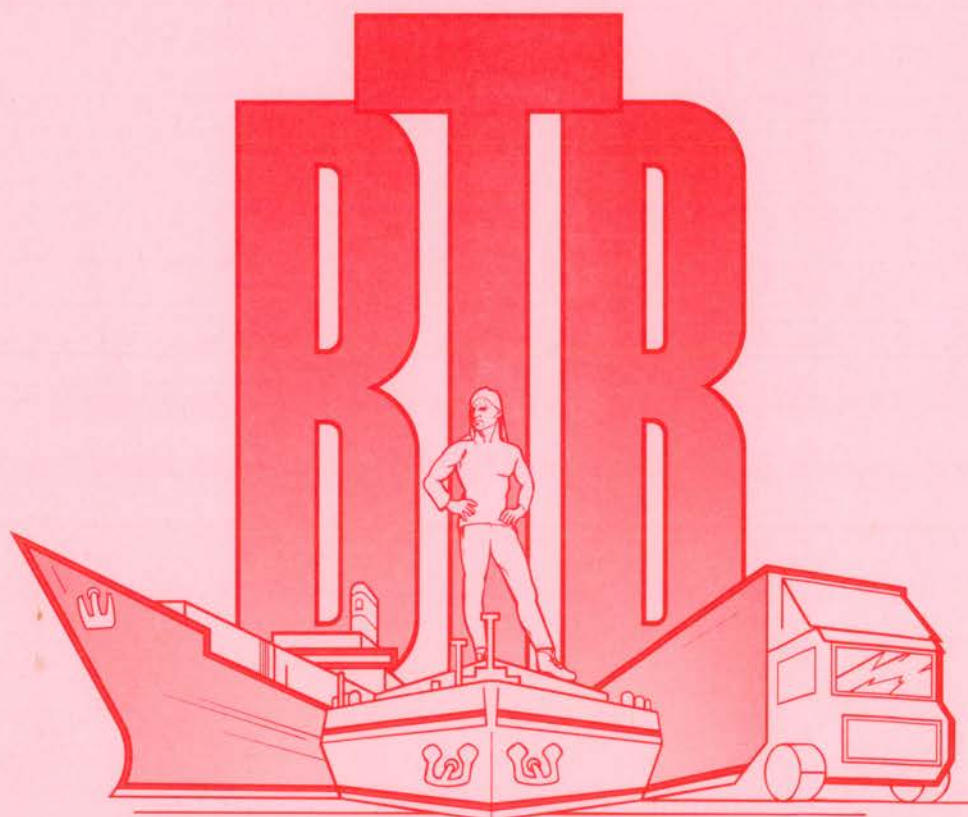
VAKBONDSINFORMATIE VAKGROEP "WEGVERVOER"

Driemaandelijks : April - Mei - Juni 1999

WEGVERVOER

A B V V

B T B



Verantwoordelijke Uitgever : Frank Van Thillo
Paardenmarkt 66 - 2000 Antwerpen 1.
Redactie : Walter Baes

In dit nummer
Info over

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

EDITORIAAL

ACTIES IN HET GOEDERENVERVOER

Uiterekend op de dag dat in Europa bekend wordt gemaakt dat de Belgische vrachtwagenchauffeurs de productiefste zijn van de hele Europese Gemeenschap besluiten de werkgevers de C.A.O.-onderhandelingen te laten afspringen.

Het tegenvoorstel dat zij als antwoord gaven op de eisen van de vakbonden was werkelijk een aalmoes. Zij zijn het immers ondertussen gewoon geraakt : de vrachtwagenchauffeurs laten zich toch altijd doen.

Sinds 1992 is er immers in de sector geen noemenswaardige verhoging van het uurloon meer geweest. Dit heeft er intussen toe geleid dat de transportsector kampt met de laagste basisuurlonen van heel België. Bovendien zijn wij één van de weinige sectoren waar onze vakbekwaamheid fundamenteel ontkend wordt.

De steun die wij van onze leden ondervonden bij het indienen van ons eisenbundel was zo groot dat wij wisten dat wij niet naar onze achterban konden terugkeren met het aalmoes dat ons werd aangeboden. Te meer daar er voor het niet-rijdend personeel, toch de snelst groeiende groep in onze sector, slechts een verhoging van het uurloon met een schamele 2,- BEF werd voorgesteld.

De informatiecampagne die wij op 27 mei 1999 aan de grens van Rekkem hielden en de reactie van onze chauffeurs hierop, hebben ons gesterkt in de overtuiging dat er **nu acties** moeten worden gevoerd.

Kameraden, de houding van de werkgeversfederaties Febetra, SAV en UPTR is een provocatie aan alle chauffeurs !

Het is aan ons om door acties onze geloofwaardigheid en onze standvastigheid te bewijzen.

Wij hebben de werkgevers gesteld dat wij acties voeren op basis van ons oorspronkelijk ingediende eisenbundel :

- *een volwaardig uurloon, ook in vergelijking met andere sectoren;*
- *erkenning van de vakbekwaamheid van onze chauffeurs door de toekenning van een anciënniteitsvergoeding op basis van het aantal gewerkte jaren in de sector;*
- *een verhoging van de syndicale premie.*

Wanneer dit nummer in Uw bus valt hebben er waarschijnlijk reeds verschillende acties plaatsgevonden.

Wij zijn bereid tot een lange en harde strijd. Enkel door aan onze bazen te tonen dat wij allemaal bereid zijn te vechten voor onze rechten is er toekomst voor de loontrekkende vrachtwagenchauffeur.

Wij rekenen op Uw solidariteit !

Frank VAN THILLO.

AUTOBUSSEN EN AUTOCARS – P.C. 140.01/02/03

PROTOCOLAKKOORD 1999-2000

Op woensdagavond 19 mei 1999 werd een protocolakkoord afgesloten waarvan de verdienste voor de sectoren geregeld en niet-geregeld vervoer erin ligt dat de CAO's van De Lijn en de TEC worden gevolgd en dat er naast de verhoging van de uurlonen nog andere vormen van verhoging van de koopkracht in aanmerking werden genomen.

Tevens bevatte het akkoord een aantal kwalitatieve aspecten, zowel voor wat betreft bijkomende vorming voor de werknemers als voor wat betreft de gelijkschakeling van het statuut van alle autobuschauffeurs.

Het protocolakkoord is van toepassing op de werkgevers die ressorteren onder het Nationaal Paritair Comité voor het Vervoer, subsector gemeenschappelijk personenvervoer ten lande en de werklieden die zij tewerkstellen.

GEREGELD VERVOER (OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN)

1. Pachters VVM

Verhoging van de uurlonen van het rijdend personeel van de pachters van de VVM :

1 % op 01/04/1999.

1 % op 01/01/2000.

Verhoging van de inspanningen op het vlak van de permanente vorming met 0,2% voor de periode 1999 – 2000.

2. Pachters SRWT

De uitvoering van hoofdstuk III, punt 3., al. 1, 2, en 3, 1ste streepje van de collectieve arbeidsovereenkomst van 24/04/99 afgesloten in het Paritair Comité voor het Stads- en Streekvervoer van het Waals Gewest.

Verhoging van de inspanningen op het vlak van de permanente vorming met 0,2 % voor de periode 1999 – 2000.

BIJZONDER GEREGLD VERVOER (SPECIALE AUTOBUSDIENSTEN)

1. ARAB – Vergoeding

Verhoging op 01/04/1999 met 246,- BEF/maand.

Verhoging op 01/01/2000 met 247,- BEF/maand.

2. Loonsverhoging

Verhoging van de uurlonen van het rijdend personeel met 1 % op 01/01/2000.

3. Permanente vorming

Verhoging van de inspanningen op het vlak van de permanente vorming met 0,2 % te voor de periode 1999 – 2000.

ONGEREGELD VERVOER

1. ARAB-Vergoeding

Verhoging met 2,- BEF netto/u op 01/04/1999.

Verhoging met 1,- BEF netto/u op 01/01/2000.

2. Loonsverhoging

Verhoging van de dagvergoeding van het rijdend personeel met 1 % op 01/01/2000.

3. Eindejaarspremie

Partijen komen overeen de eindejaarspremie voor het rijdend personeel te indexeren vanaf 1999.

4. Permanente vorming

Partijen komen overeen de inspanningen op het vlak van de permanente vorming met 0,2 % te verhogen voor de periode 1999 – 2000.

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Verderzetting van de strijd tegen de oneerlijke concurrentie en de sociale fraude.

Bevestiging van de tewerkstellingsmaatregelen voorzien in hoofdstuk IV, Afdelingen II en III, en in hoofdstuk VI van de CAO van 15/05/97.

De partijen komen overeen de volgende aangelegenheden in een werkgroep te bespreken :

- Betaling loon, toeslagen, premies en vergoedingen gemengde arbeid.
- Gewaarborgd inkomen (in geval van arbeidsongeschiktheid, economische werkloosheid,...).
- Uniformisering, informatie en administratieve vereenvoudiging "sociale reglementering car & bus".
- Harmonisering toekenningsmodaliteiten eindejaarspremie.
- Reglementering deeltijdse arbeid.
- Uitwerking van een registratiesysteem voor gelegenhedschauffeurs.
- Looncategorie receptief Toerisme.
- Statuut reisleiders.
- Ongeregeld vervoer : bepaling van de prestatiedatum.

AUTOBUSSEN EN AUTOCARS – P.C. 140.01/02/03

LONEN OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN – VVM – 140.01

Zoals overeengekomen in het protocolakkoord d.d. 19.05.1999 werden de uurlonen van het rijdend personeel van de pachters van de VVM met 1% verhoogd met terugwerkende kracht met ingang van 01.04.1999.

Wegens overschrijding van de spilindex dienden de lonen van de Openbare Autobusdiensten – pachters V.V.M. met ingang van 01.06.1999 bovendien nog eens te worden verhoogd met 2%.

Wij ontvingen van de werkgevers nog geen bevestiging van de nieuwe lonen.

De nieuwe lonen ONDER VOORBEHOUD vanaf 01.04.1999 zijn dan ook als volgt :

<u>ANCIENNITEIT</u>	<u>UURLOON</u>	<u>UREN <06.00u</u> <u>EN >22.00u</u> <u>+ 43,35 F</u>	<u>ZON- EN</u> <u>FEESTDAGEN</u>
0 - 6 m	377,30 BEF	420,65 BEF	754,60 BEF
6 m	379,77 BEF	423,12 BEF	759,54 BEF
1 j	383,22 BEF	426,57 BEF	766,44 BEF
2 j	387,28 BEF	430,63 BEF	774,56 BEF
3 j	390,77 BEF	434,12 BEF	781,54 BEF
4 - 5 j	394,83 BEF	438,18 BEF	789,66 BEF
6 - 7 j	400,80 BEF	444,15 BEF	801,60 BEF
8 - 9 j	406,77 BEF	450,12 BEF	813,54 BEF
10 - 11 j	410,16 BEF	453,51 BEF	820,32 BEF
12 - 13 j	413,57 BEF	456,92 BEF	827,14 BEF
14 - 15 j	416,98 BEF	460,33 BEF	833,96 BEF
16 - 17 j	424,24 BEF	467,59 BEF	848,48 BEF
18 - 19 j	427,75 BEF	471,10 BEF	855,50 BEF
20 - 21 j	431,25 BEF	474,60 BEF	862,50 BEF
22 - 23 j	434,76 BEF	478,11 BEF	869,53 BEF
24 - 25 j	438,27 BEF	481,62 BEF	876,54 BEF
26 - 27 j	441,77 BEF	485,12 BEF	883,54 BEF
28 j	445,28 BEF	488,63 BEF	890,56 BEF
29 j	448,79 BEF	492,14 BEF	897,58 BEF

- Maandelijks toelage (minimum 10 effectief gewerkte dagen) = 2.951,- BEF.
- Sanipremie per kwartaal = 3.129,- BEF.
- Forfaitaire vergoeding voor 1^{ste} onderbreking > 1 uur = 54,- BEF.

AUTOBUSSEN EN AUTOCARS – 140.01/02/03

LONEN OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN – VVM – 140.01

Wij ontvingen van de werkgevers nog geen bevestiging van de nieuwe lonen.

De nieuwe lonen ONDER VOORBEHOUD vanaf 01.06.1999 zijn dan ook als volgt :

<u>ANCIENNITEIT</u>	<u>UURLOON</u>	<u>UREN <06.00u</u> <u>EN >22.00u</u> <u>+ 44,22 F</u>	<u>ZON- EN</u> <u>FEESTDAGEN</u>
0 - 6 m	384,84 BEF	429,04 BEF	769,68 BEF
6 m	387,37 BEF	431,57 BEF	774,74 BEF
1 j	390,89 BEF	435,09 BEF	781,78 BEF
2 j	395,03 BEF	439,23 BEF	790,06 BEF
3 j	398,58 BEF	442,78 BEF	797,16 BEF
4 - 5 j	402,73 BEF	446,93 BEF	805,46 BEF
6 - 7 j	408,81 BEF	453,01 BEF	817,62 BEF
8 - 9 j	414,90 BEF	459,10 BEF	829,80 BEF
10 - 11 j	418,36 BEF	462,56 BEF	836,73 BEF
12 - 13 j	421,85 BEF	466,05 BEF	843,70 BEF
14 - 15 j	425,32 BEF	469,52 BEF	850,64 BEF
16 - 17 j	432,73 BEF	476,93 BEF	865,46 BEF
18 - 19 j	436,30 BEF	480,50 BEF	872,60 BEF
20 - 21 j	439,87 BEF	484,07 BEF	879,74 BEF
22 - 23 j	443,46 BEF	487,66 BEF	886,92 BEF
24 - 25 j	447,03 BEF	491,23 BEF	894,06 BEF
26 - 27 j	450,61 BEF	494,81 BEF	901,22 BEF
28 j	454,18 BEF	498,38 BEF	908,36 BEF
29 j	457,77 BEF	501,97 BEF	915,54 BEF

- Maandelijkse toelage (minimum 10 effectief gewerkte dagen) = 3.010,- BEF.
- Sanipremie per kwartaal = 3.129,- BEF.
- Forfaitaire vergoeding voor 1^{ste} onderbreking > 1 uur = 54,- BEF.

VERGOEDINGEN SPECIALE AUTOBUSDIENSTEN – 140.02

Zoals overeengekomen in het protocolakkoord d.d. 19.05.1999 werd de ARAB-vergoeding met ingang van 01.04.1999 gebracht op 987,- BEF netto per maand.

AUTOBUSSEN EN AUTOCARS – P.C. 140.01/02/03

VERGOEDINGEN AUTOCARS – 140.03

Zoals overeengekomen in het protocolakkoord d.d. 19.05.1999 werd de ARAB-vergoeding met ingang van 01.04.1999 met 2,- BEF verhoogd en gebracht op 29,- BEF netto per uur.

LONEN GARAGEPERSONEEL – 140/01.02.03

Voor het garagepersoneel werd een akkoord afgesloten met een loonsverhoging van 7,- BEF/u vanaf 01.05.1999, de normale indexering van de lonen op de firma niet inbegrepen. Omwille van onenigheid binnen de werkgeversverenigingen is dit akkoord evenwel geblokkeerd.

Daarom laten wij U de nieuwe – voorlopige ? – minimumlonen vanaf 01.05.1999.

	<u>38 u/week</u>
Hulpwerkman voor "service"	319,00 BEF
Hulpwerkman voor "service" 10 j. anciënniteit	334,00 BEF
Hulpwerkman voor "service" 20 j. anciënniteit	351,00 BEF
Hulpwerkman	334,00 BEF
Hulpwerkman 10 j. anciënniteit	351,00 BEF
Hulpwerkman 20 j. anciënniteit	367,00 BEF
Geoefende hulpwerkman	367,00 BEF
Geschoolde arbeider 2 ^{de} categorie	407,00 BEF
Geschoolde arbeider 1 ^{ste} categorie	428,00 BEF
Arbeider buiten categorie	458,00 BEF

VERHUIZINGEN – 140.05

LONEN GARAGEPERSONEEL – 140.05

Zoals voor het garagepersoneel van de autobussen en autocars werd voor het garagepersoneel van de sector verhuizingen een akkoord afgesloten met een loonsverhoging van 7,- BEF/u vanaf 01.05.1999, de normale indexering van de lonen op de firma niet inbegrepen. Omwille van onenigheid binnen de werkgeversverenigingen is dit akkoord evenwel geblokkeerd.

Daarom laten wij U de nieuwe – voorlopige ? – minimumlonen vanaf 01.05.1999.

	<u>38 u/week</u>
Hulpwerkman voor "service"	319,00 BEF
Hulpwerkman voor "service" 10 j. anciënniteit	334,00 BEF
Hulpwerkman voor "service" 20 j. anciënniteit	351,00 BEF
Hulpwerkman	334,00 BEF
Hulpwerkman 10 j. anciënniteit	351,00 BEF
Hulpwerkman 20 j. anciënniteit	367,00 BEF
Geoefende hulpwerkman	367,00 BEF
Geschoolde arbeider 2 ^{de} categorie	407,00 BEF
Geschoolde arbeider 1 ^{ste} categorie	428,00 BEF
Arbeider buiten categorie	458,00 BEF

AUTOBUSSEN EN AUTOCARS – P.C. 140.01/02/03

COLLECTIEVE VERZEKERING SOCIAAL FONDS

Per 01.01.1999 werd de collectieve verzekering afgesloten binnen het Sociaal Fonds Autobussen en Autocars verlengd.

De verzekerde personen :

- Voltijds bezoldigde werklieden, waarvoor als dusdanig storting bij de RSZ zijn gedaan en welke tewerkgesteld zijn op openbare autobuslijnen, bijzondere autobusdiensten en autocardiendiensten (toerisme) en die op de aansluitingslijst in het bezit van het Sociaal Fonds Autobussen en Autocars voorkomen.

De verzekerde waarborgen zijn :

- **Vergoeding bij definitieve medische ongeschiktheid voor het besturen van een autobus (320.000,- BEF), en dit voor zover :**
 - de rechthebbende verzekerde niet ouder is dan 55 jaar. Vanaf de 55^{ste} verjaardag ondergaat de verzekerde som een vaste verlaging van 20% per jaar ouderdom, zodat de werknemer op zijn 60^{ste} verjaardag geen rechthebbende meer is op enige vergoeding;
 - de werknemer 10 jaar tewerkgesteld is geweest en voor deze periode het bezit van het getuigschrift van medische schifting kan worden bewezen;
 - de werknemer uit hoofde van een nadien ondergane medische keuring definitief ongeschikt werd verklaard om als bestuurder te kunnen fungeren, met als gevolg intrekking van het bewijs van medische schifting, en als dusdanig niet over de mogelijkheid beschikt opnieuw te worden tewerkgesteld voor een arbeidsbetrekking als busbestuurder in een dergelijke onderneming.
- **Vergoeding bij overlijden tengevolge van een ongeval in het privé-leven (320.000,- BEF) :**
 - uitsluitend het gevolg van een ongeval in het privéleven, d.w.z. overkomen wanneer de wet op de arbeidsongevallenverzekering niet van toepassing is of een zelfstandige beroepsactiviteit wordt uitgeoefend;
 - onder ongeval wordt verstaan : een plotse gebeurtenis die een lichamelijk letsel veroorzaakt of het overlijden tot gevolg heeft en waarvan de oorzaak of één van de oorzaken uitwendig is aan het organisme van de verzekerde;
 - binnen drie jaar na het ongeval dat er de oorzaak van was.

Voor een overzicht van de uitsluitingen verzoeken wij U om contact op te nemen met Uw regionaal BTB-secretariaat.

BELGISCHE TRUCKERS PRODUCTIEFSTE VAN DE EUROPESE UNIE

De Belgische truckers zijn de productiefste van de ganse Europese Unie.

Dit blijkt duidelijk uit een rapport gepubliceerd door EUROSTAT, het Bureau voor Statistiek van de Europese Unie in Luxemburg, dat de dominante en winstgevende rol van het wegvervoer in Europa toelicht.

Frankrijk en Engeland hebben de hoogste personeelskosten.

Om de arbeidsproductiviteit in het wegvervoer te berekenen wordt de toegevoegde waarde gedeeld door het aantal tewerkgestelde personen. Deze berekening zet het Belgisch Wegvervoer op kop met een toegevoegde waarde van 49.000 EURO per werknemer, terwijl over de ganse Europese Unie genomen de toegevoegde waarde in het Wegvervoer gemiddeld 39.000 EURO per werknemer bedraagt.

Belangrijk in deze te weten dat de gemiddelde personeelskosten per werknemer over de ganse Europese Unie in de sector van het Wegvervoer 27.000 EURO bedragen tegenover 31.000 EURO in de volledige transportsector.

Andere wetenswaardigheden :

- *Gezien over de ganse Europese Unie zijn er ongeveer 1,7 miljoen mensen tewerkgesteld in de sector van het Wegvervoer.*
- *Volgens de laatste gekende gegevens stellen Italië (269.000), Duitsland (268.000) en Frankrijk (262.000) het grootste aantal werknemers tewerk in deze sector.*
- *Gemiddeld beschikt een wegvervoerfirma in de Europese Unie over 3,9 werknemers per onderneming – 39% lager dan het gemiddelde in de transportsector.*
- *Over de ganse Europese Unie is 1% van de totaliteit van de arbeidskrachten tewerkgesteld in de transportsector. Dit varieert van 0,7% in Ierland en Duitsland tot 2,5% in Luxemburg.*
- *Bij de laatste telling waren er 440.000 wegvervoerbedrijven actief binnen de Europese Unie. Ongeveer 1/3^{de} waren Spaanse bedrijven, 1/4^{de} waren Italiaanse bedrijven. Anderzijds vertegenwoordigden Engeland, Frankrijk en Duitsland samen slechts een 10%-aandeel, wat dan weer een weergave geeft van het feit dat de transportbedrijven in deze landen groter van omvang zijn.*

TELEMATICA IN HET WEGTRANSPORT

Er zijn nog maar weinig vrachtwagenchauffeurs die het "in Keulen horen donderen" wanneer boordcomputers, GSM's, satellietcommunicatie of tracking- & tracingsystemen ter sprake komen. Ook in de sector van het wegtransport zitten de zogenaamde 'telematicatoepassingen' duidelijk in de lift. Toch blijft het nog vaak een open vraag wat deze toepassingen nu precies inhouden en vooral : welke gevolgen zij hebben voor de vrachtwagenchauffeur en voor de manier waarop het werk binnen zijn (of haar) bedrijf georganiseerd wordt.

STV-Innovatie & Arbeid, een onderzoekscel binnen de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, ging hierover praten met verschillende rechtstreekse betrokkenen : zowel met chauffeurs en bedrijfsleiders, als met telematicaproductenten. Zo werden klare antwoorden verzameld op vier eenvoudige vragen: "waarom wordt telematica ingevoerd ?", "wat houdt 'telematica' precies in ?", "wat zijn de gevolgen?" en "hoe wordt telematica het best ingevoerd ?".

Waarom ?

De concurrentie is zeer hard, de winstmarges zijn erg krap, de wegen slibben dicht. De transportsector staat onder zware druk. Een dynamisch transportbedrijf heeft op dit moment geen keuze meer en zal om aan de toenemende druk te weerstaan, **efficiënter moeten gaan werken en meer kwaliteit en bijkomende diensten leveren**. Telematicatoepassingen zijn hiervoor zeer **interessante hulpmiddelen**, stelt STV vast. Met behulp van telematica wordt er minder 'leeg' gereden, verliest men minder tijd en maakt men minder fouten. **Tegelijk kunnen ook nieuwe diensten aangeboden worden zoals constante opvolging van de lading door middel van 'tracking' en 'tracing'.**

Wat ?

'Telematica binnen de transportsector' betekent satellietcommunicatie, navigatiesystemen, tracking- & tracingsystemen, planningssystemen, elektronische vrachtbeurzen,... Maar het **meest gebruikt worden boordcomputers en GSM's**. Zelfs al liggen de investeringskosten nog vrij hoog, toch komen dergelijke toepassingen ook in de Vlaamse transportsector meer en meer voor. Het lijkt een onstuitbare evolutie die start bij de grotere bedrijven en overslaat naar de kleinere. Zo werd de GSM een aantal jaren geleden nog als een luxe beschouwd die enkel de grote bedrijven zich konden veroorloven. Nu behoort de GSM steeds vaker tot de basisuitrusting én wordt hij zelfs stilaan vervangen door datacommunicatiesystemen.

Met welke gevolgen ?

Telematica lijkt wel de gedroomde redder in nood, maar zo simpel ligt het niet. Het STV-onderzoek leert dat telematicatoepassingen zeker niet enkel positieve gevolgen hebben. **Telematicatoepassingen worden voornamelijk ingevoerd om bedrijfseconomische en strategische motieven.** Maar ze hebben vaak heel wat meer gevolgen: ook op sociaal en organisatorisch vlak bijvoorbeeld. Zowel de bedrijfsorganisatie, als het personeel moeten zich immers aanpassen aan de nieuwe situatie. **De invoering van telematica kan het leven van chauffeurs grondig beïnvloeden.** Zo wordt bijvoorbeeld hun loon vaak berekend op basis van de gegevens uit de boordcomputer, zijn ze steeds bereikbaar voor nieuwe opdrachten, kan de thuisbasis heel precies zien waar de vrachtwagen zich bevindt en moeten ze berichten intypen in de boordcomputer in plaats van te telefoneren.

Hoe ?

Uit de gesprekken met chauffeurs blijkt duidelijk dat hoe de chauffeurs deze technologische snufjes ervaren en hoe ze erop reageren sterk bepaald worden door de wijze waarop telematica in het bedrijf wordt ingevoerd. Naargelang de situatie kunnen voordelen immers nadelen worden en kunnen nadelen, mits bepaalde maatregelen, weggewerkt of zelfs omgebogen worden tot voordelen. Toch wordt hieraan vaak te weinig aandacht besteed. Ook al levert dit op termijn meer tijd- en geldwinst op dan verlies, zoals nog al te vaak wordt aangenomen.

Zo blijkt duidelijk dat het bij de invoering van telematica erg belangrijk is de werknemers goed te informeren en te begeleiden: zowel inzake het gebruik van de nieuwe toepassingen, als bij het hoe en het waarom van de invoering.

Goed geïnformeerd worden is één zaak, maar overleg gaat nog een stap verder. Reeds heel wat bedrijven hebben dat begrepen. **Toch gebeurt het nog te weinig dat overleg wordt opgezet over het waarom, de specifieke toepassing, de gevolgen en de wijze van invoering.** Dit is erg jammer. Uit de praktijk blijkt immers dat overleg en concrete afspraken heel wat onduidelijkheden en wrevel kunnen vermijden. **Tenslotte is een stapsgewijze, maar doelgerichte aanpak met aandacht voor verschillende sociale en organisatorische gevolgen en veranderingen erg belangrijk.**

Chauffeurs aan het woord

Voordelen

- meer veiligheid;
- beter bereikbaar voor familie;
- correcte en gelijke behandeling van chauffeurs (precieze registratie van werktijden door boordcomputer);
- minder administratie (geen rittenbladen meer in te vullen);
- minder tijdverlies (minder papierwerk, geen zoektocht naar telefooncel, ...);
- alles zwart op wit (adressen en opdrachten zijn duidelijk en ook achteraf verifieerbaar).

Nadelen

- meer controle (het 'big brother'-gevoel);
- minder persoonlijk contact;
- minder vrijheid, meer discipline;
- meer werkdruk.

Kritische opmerkingen

- te weinig informatie over de redenen die aan de basis liggen van het invoeren van de telematicatoepassingen;
- te weinig informatie over wat er precies geregistreerd wordt en wat ermee gedaan wordt;
- geen inzage in de gegevens;
- geen overleg of inspraak;
- systemen niet gebruiksvriendelijk;
- in opleidingen weinig contact met nieuwe technologieën.

Succesfactoren bij de invoering van telematica

- Succesfactor 1: Informatie en argumentatie naar werknemers toe
- Succesfactor 2: Overleg
- Succesfactor 3: Een stapsgewijze maar doelgerichte aanpak.

Voor meer inlichtingen kan U steeds terecht op het nationaal secretariaat BTB Wegvervoer of op Uw gewestelijk BTB-secretariaat.

De STV-brochure "*Digitaal de snelweg op. Vrachtwagenchauffeurs en de invoering van telematica.*" kan U als BTB-lid bekomen na een telefoontje op het nummer 03/224 35 45.
(Deze brochure is enkel in het Nederlands uitgegeven.)

BINNEN- EN BUITENLANDS NIEUWS

ITALIE

De vergunning voor het gebruik van een CB in Italië kan aangevraagd worden bij het Italiaanse ministerie van verkeer (Ministerio delle Comunicazioni, Ispettorato Territoriale per il Trentino Aldo Adige – Piazza Domenicani 3 – 39100 Bolzano).

Voor de aanvraag moeten er drie documenten worden opgemaakt : de aanvraag zelf, de lijst van de CB's en de lijst van de chauffeurs.

Bij de aanvraag moet ook een betalingsbewijs worden ingesloten van 5.000 ITL vermenigvuldigd met het aantal CB's waarvoor de aanvraag gebeurt.

De overschrijving moet gebeuren op postrekening 402396 op naam van "Tesorceria provinciale dello Stato di Bolzano" met vermelding "Versamento canoni di concessione radiomateriali e di debole potenza". De betaling geldt tot het einde van het lopende jaar.

De aanvraag en bijlagen moeten in 2 originele exemplaren worden opgemaakt op briefpapier van het bedrijf en opgestuurd naar het ministerie van verkeer. U krijgt 1 exemplaar terug als alles voldaan is. Een kopie hiervan is dan de vergunning en elke chauffeur dient er één aan boord te hebben.

De vergunning is 5 jaar geldig mits jaarlijkse betaling vóór 31 januari van het lopende jaar.

ZWITSERE POLITIE VERSCHERPT CONTROLE OP WEGVERVOER

Om het transitverkeer van vrachtwagens door Zwitserland terug te dringen wil de Zwitserse politie de controles op het wegvervoer verscherpen. Zo zal zeer strikt worden toegekeken op de naleving van de rij- en rusttijden, het gewicht van de vrachtwagen en de maximum snelheid. **De Zwitserse overheid wil de Alpentransit van vrachtwagens tegen 2008 terugbrengen van de huidige 1,2 miljoen voertuigen tot 700.000 tot 1 miljoen eenheden. Ze mikt hiervoor vooral op een overschakeling van weg- naar spoorvervoer. In dat kader worden momenteel twee nieuwe spoortunnels geboord (Lötschberg – 35 km en Gothard – 57 km), die respectievelijk in 2007 en 2012 in gebruik genomen kunnen worden.** De verscherpte controles en de verhoging van de tol voor vrachtwagens van 40 ton, die vanaf 2005 in Zwitserland zullen worden toegelaten, naar 200 EUR (nu 16 EUR voor 28 ton), moeten tot die overschakeling bijdragen.

LUCHTAFHANDELING – P.C. 140.08

PROTOCOLAKKOORD 1999-2000

Op 6 mei 1999 werd in de sector Luchtafhandeling een Protocolakkoord bereikt voor een C.A.O. 1999-2000.

Hierna geven wij U in grote lijnen de inhoud van dit Protocolakkoord weer.

LOONSAANPASSINGEN

Verhoging van de reële uurlonen met 5,- BEF op 01.06.1999 en nogmaals met 5,- BEF op 01.07.2000.

SYNDICALE PREMIE

4.000,- BEF per gesyndiceerde in de onderneming, pro rata het aantal maanden van tewerkstelling in de onderneming vanaf het begin van het betrokken jaar.

RISICOGROEPEN

De bijdrage risicogroepen 0,10% wordt geïnd en zal worden besteed in de subsector.

VORMING

Bijdrage van 0,20% voor vormingsprogramma's op te stellen en te besteden op het vlak van het bedrijf.

INDEX

De indexsystemen zijn deze die in 1998 golden op het vlak van de onderneming.

ONDERNEMINGS-CAO

Op het vlak van de onderneming zal 0,50% besteed worden voor regularisaties uit het verleden en nawerking van de vroegere ondernemings-CAO's.

LOONCLASSIFICATIE

Opname van de functieclassificatie 140.08 in onderhavige CAO.

Deze suppletieve loonclassificatie is een minimum voor de bedrijven in de sector.

SYNDICALE DELEGATIE

Herwerken van het statuut van syndicale delegatie, rekening houdend met de bemerkingen van de ondertekenende partijen.

KLASSE	UURLOON 01.01.1999	FUNCTIEOMSCHRIJVING
A	308,52 BEF	Werklieden die werken van schoonmaak verrichten : - Het schoonmaken van vliegtuigen, lokalen, voertuigen en materiaal. - Het klaarzetten, onderhouden en aanvullen van het materiaal hiervoor nodig. - Het controleren van de kwaliteit en de netheid van het werk. - De aanverwante werkzaamheden die hieruit kunnen voortvloeien.
B0	315,49 BEF	Werklieden die de activiteiten vermeld onder "B" uitvoeren, gedurende de 1 ^{ste} 6 maanden van hun tewerkstelling in deze functie.

KLASSE	UURLOON 01.01.1999	FUNCTIEOMSCHRIJVING
B	323,38 BEF	Werklieden die volgende beperkte taken verrichten binnen de koerieractiviteiten : - Eenvoudig laad/los/sorteerwerk van koerier, data-entry, controle van materiaal. - Bedienen van rollend materiaal hiervoor nodig en instaan voor transport van en naar het vliegtuig. - Correctheid gegevens van de zendingen controleren. - De aanverwante werkzaamheden die hieruit voortvloeien. Werklieden die leiding geven aan werklieden onder "A".
C0	339,54 BEF	Werklieden die de activiteiten, vermeld onder "C" uitvoeren, gedurende de 1^{ste} 6 maanden van hun tewerkstelling in deze functie.
C	349,84 BEF	Werklieden die vracht en zendingen inclusief koerier behandelen : - Laden, lossen, accepteren, stockeren, controleren, punteren en uitgeven van vracht en zendingen. - Laden en lossen van vliegtuigen, bagagekarren, containers, trucks, paletten, zakken. - Bouwen van paletten en containers. - Bedienen van rollend en vast materieel. - Verrichten van de administratie, controle-taken van de vracht en zendingen op zelfstandige basis. - Het verdelen, wegen, tellen en controleren van bagage. - Het voorbereiden en afsluiten van de werkzaamheden. Werklieden die : - Passagiers, personeel, vracht, catering en documenten vervoeren van en naar het vliegtuig. - Behandeling (laden, lossen, inventariseren, vervoeren) en controle doen op volledigheid van lading en bijhorende documenten). - Het rollend en vast materiaal hiervoor nodig bedienen en lege karren en dollies aanbrengen. - De voertuigen, het materiaal en de werkplaats netjes houden. Werklieden die eerstelijns onderhoud uitvoeren van gebouwen en machinepark, inclusief de voorbereidende, controlerende en afsluitende (administratieve) activiteiten. De aanverwante activiteiten die hieruit kunnen voortvloeien.
D	363,90 BEF	Werklieden die als hulpploegbaas : - De ploegbaas assisteren en/of vervangen : het organiseren en controleren van de taken van de ploeg en het materiaal en rapporteren aan de ploegbaas. - Helpen bij de lopende werkzaamheden van de ploeg. - Alle andere werkzaamheden uitvoeren die hieruit kunnen voortvloeien.
E	367,97 BEF	Werklieden die als ploegbaas : - Leiding geven aan een groep medewerkers. - Toezicht houden op de ploeg en hun werkzaamheden controleren. - Deelnemen aan het werkoverleg. - Meehelpen met de werkzaamheden. - Alle andere werkzaamheden die hieruit kunnen voortvloeien. Werklieden die : - Tweede en derdelijns onderhoud verrichten aan het machinepark. - Het materiaal – preventief – controleren en rapporteren. - Alle andere werkzaamheden die hieruit kunnen voortvloeien..

UITGANGSPUNTEN

- Er bestaan 5 functieklassen, met aan elke functiekلاسse een functieloon verbonden.
- Het loon van klasse A is steeds gelijk aan het minimumloon in de sector : 308,52 BEF bruto/uur.
- Alle andere klassen (B0, B, C0, D en E) hebben een loon dat steeds een procentuele verhouding (100%, 102,25%, 104,80%, 110%, 113,39%, 117,95%, 122,18%) heeft ten overstaan van het minimumloon in de sector.
- Het loon van de klasse wordt betaald bij het ten volle uitvoeren van de betrokken functie.
- Tijdens de inlooperperiode (bij mutaties) behoudt de werknemer het loon van de vorige functie.
- Het loon voor werknemers die tewerkgesteld worden met een arbeidsovereenkomst voor studenten dient minimaal 90% van het aanvangsloon van klasse A te zijn.

HANDEL IN BRANDSTOFFEN – P.C. 127

LONEN

Wegens overschrijding van het referte-indexcijfer van de sector Handel in Brandstoffen werden de nationale minimumuurlonen en de effectief betaalde uurlonen van de arbeiders die ressorteren onder het Paritair Comité 127 aangepast volgens de modaliteiten voorzien bij de collectieve arbeidsovereenkomst d;d. 21.12.1976, gesloten in het Paritair Comité voor de Handel in Brandstoffen.

De nieuwe minimumuurlonen zijn vanaf 01.05.1999 de volgende :

Handlanger	309,90 BEF
Autovoerder	324,60 BEF
Tankwagenbestuurder	344,60 BEF

GOEDERENVERVOER – P.C. 140.04

VERGOEDINGEN

Op basis van de evolutie van de gezondheidsindex werd de ARAB-vergoeding met ingang van 01.04.1999 verhoogd van 31,50 BEF naar 32,35 BEF.

TAXI'S – P.C. 140.06

LONEN GARAGEPERSONEEL

Wegens overschrijding van de spilindex werden de lonen van het garagepersoneel van de sector Taxi's vanaf 01.04.1999 aangepast.

De nieuwe minimumuurlonen zijn vanaf 01.04.1999 de volgende :

Hulparbeider	294,02 BEF
Arbeider 3 ^{de} categorie	312,17 BEF
Arbeider 2 ^{de} categorie	343,23 BEF
Arbeider 1 ^{ste} categorie	361,49 BEF
Arbeider buiten categorie	385,82 BEF

SOCIAAL CONFLICT FIRMA VANDEWEEGE

Op woensdag 14 april 1999 werd op bovenvermeld bedrijf De Heer Deboosere op staande voet ontslagen. De Heer Deboosere is lid van de BTB en had zich de laatste tijd actief ingezet om de correcte naleving van de sectorale CAO's af te dwingen.

Onze organisatie had het vermoeden dat zijn syndicale inzet mede aanleiding was voor zijn ontslag.

Blijkbaar was dit ook de overtuiging van zijn collega's die op donderdag 15 april 1999 spontaan het werk neerlegden.

Nog voor er enig overleg geweest is met de partijen had de werkgever een eenzijdig verzoekschrift bij de rechtbank van eerste aanleg ingediend.

De rechtbank legde mits een bevelschrift zware dwangsommen van 250.000,- BEF op aan onze secretaris René DEGRYSE en al diegenen die eventuele acties voor het bedrijf zouden voeren.

Op maandag 19 april 1999 werd aan het station van Kortrijk een grote solidariteitsactie gevoerd, waarbij op steun kon worden gerekend van zowel andere beroepsorganisaties binnen het ABVV als van andere gewestelijke BTB- en ABVV-afdelingen.

Deze acties hebben geleid tot het beleggen van een nationale verzoeningsvergadering.

Zoals altijd bij een verzoening heeft men langs beide zijden van de tafel toegevingen moeten doen.

Voor de BTB kwamen als voornaamste punten uit de bus :

- *Het vonnis voor de Burgerlijke Rechtbank zal niet meer gebruikt worden tegen de BTB of de mensen die voor de BTB actie voeren.*
- *De werkgever legde in het verzoeningsbureau een officiële verklaring af dat er geen represailles zullen genomen worden ten opzichte van de werknemers die actie gevoerd hebben om de reïntegratie te bekomen.*
- *De patroonsfederatie heeft het gebruik van de burgerlijke rechtbank betreurd, en zal er in de toekomst over waken dat alle stappen in het sociaal overleg, zoals conventioneel afgesproken, zullen gevolgd worden.*
- *Een reïntegratie van kd Deboosere was in deze verzoening niet haalbaar. De compensatie die wij hebben kunnen bekomen ligt aanzienlijk hoger dan wat wij voor een arbeidsrechtbank zouden kunnen vorderen. Wij achtten het daarom verstandig om betrokkene niet het risico te laten lopen verder nadeel te ondervinden.*
- *Op sectoraal vlak zal de regio specifieke aandacht krijgen m.b.t. de naleving van C.A.O.'s*
- *De BTB heeft t.a.v. de patroonsfederatie en de andere vakbonden aan geloofwaardigheid gewonnen. Dit zal zeker ten goede komen in de strijd voor de verbetering van de loon- en arbeidsvoorwaarden in de sector van het autobus en autocar vervoer.*



B.T.B.-SECRETARIATEN

Nationaal secretariaat B.T.B. Wegvervoer

- GEERAERTS Alfons - Voorzitter
VAN THILLO Frank - Adviseur
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

- Leuven 3000 - Maria Theresiastraat 119
 SNEYDER Rudy - Secretaris
 Tel. : 016/22 32 96 - 02/511 87 68 Fax. : 02/511 81 46
 Openingsuren : do : 09.30u - 12.00u

- Liège 4000 - Place Saint-Paul 9
 KAULEN Frida - Secretaris
 Tel. : 04/221 96 50 Fax. : 04/221 95 82
 Openingsuren : ma-di-do : 08.30u - 12.00u 13.30u - 16.30u
 vrij : 08.30u - 11.00u

- Mechelen 2800 - Zakstraat 16
 PATTYN Lieve - Secretaris
 Tel. : 015/29 90 48 - 014/40 03 70 Fax. : 014/42 28 87
 Openingsuren : ma : 13.30u - 16.00u
 do : 09.00u - 12.00u 13.00u - 16.00u

- Mons 7000 - rue Lamir 18-20
 GINTER Bernard - Secretaris
 Tel. : 065/32 38 11 - 071/30 78 78 Fax. : 071/32 29 58
 Openingsuren : ma : 09.00u - 12.00u

- Mouscron 7700 - rue du Val 3
 VANDECASTEELE Charles - Secretaris
 Tel. : 056/85 33 22 Fax. : 056/85 33 29
 Openingsuren : ma-di-do-vrij : 08.00u - 12.00u
 di-woe-do : 13.30u - 17.30u

- Namur 5000 - voir Liège
 KAULEN Frida - Secretaris
 Tel. : 04/221 96 50 Fax. : 04/221 95 82

- Nivelles 1400 - rue de Namur 24
 GINTER Bernard - Secretaris
 Tel. : 071/30 78 78 Fax. : 071/32 29 58

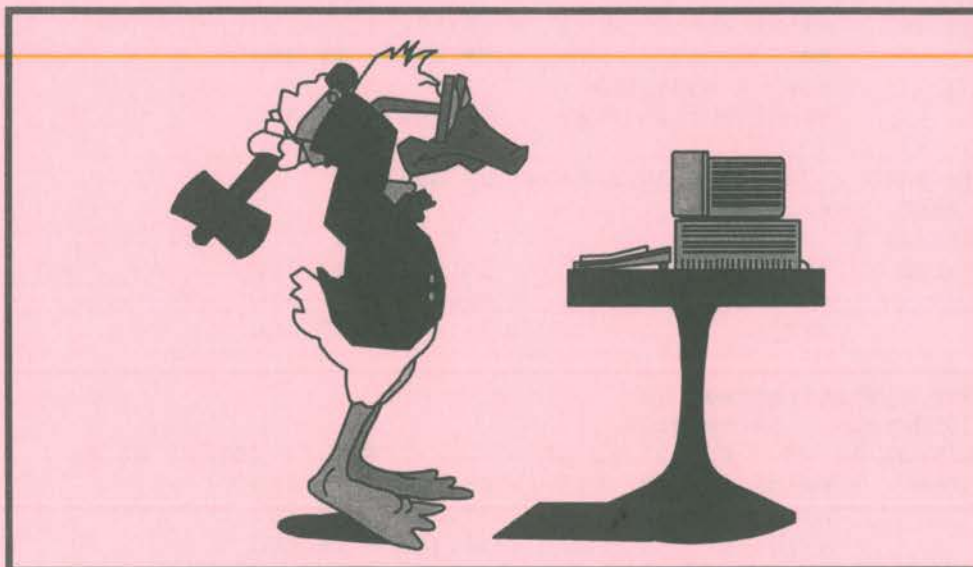
- Oostende 8400 - J.Peurquaetstraat 27
 VICTOR Ivan - Secretaris
 Tel. : 059/55 60 85 Fax. : 059/70 51 33
 Openingsuren : ma-di-woe-do-vrij : 08.30u - 12.00u 14.00u - 18.00u
 za : 09.30u - 11.30u
 juli & augustus :
 ma-di-woe-do-vrij : 08.30u - 13.00u

- Roeselare 8800 - Zuidpand Zuidstraat 22 b22
 DEGRYSE René - Secretaris
 Tel. : 051/21 17 00 Fax. : 051/24 08 73
 Openingsuren : ma : 16.00u - 17.30u
 woe-vrij : 09.00u - 12.00u
 vrij : 14.00u - 17.00u

- Ronse 9600 - Statiestraat 21
 DE CLERCQ Gerard - Secretaris
 Tel. : 055/21 33 79 - 055/21 19 20 Fax. : 055/21 81 06
 Openingsuren : ma-di-woe-do-vrij : 08.30u - 12.00u
 ma-di-do : 13.30u - 17.30u
 vrij : 13.30u - 16.00u

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 : 13.00u - 18.30u
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





FACULTEIT POLITIEKE EN SOCIALE WETENSCHAPPEN
CENTRUM VOOR DUURZAME ONTWIKKELING

Enquête over de snelheidsbegrenzer in vrachtwagens/autocars

Sinds 1 maart 1995 moeten alle vrachtwagens (meer dan 13 ton) en alle autocars (meer dan 10 ton) voor internationaal transport (nationaal vanaf 1 januari 1996) uitgerust worden met een snelheidsbegrenzer. Voor vrachtwagens wordt die ingesteld op 85 km/uur en voor autocars op 100 km/uur.

De universiteit Gent onderzoekt in welke mate de bestaande (maximale) snelheidsbegrenzers in vrachtwagens en autocars worden gebruikt.

Dit aspect is slechts een onderdeel van een onderzoek over de aanvaardbaarheid van snelheidsbegrenzers in andere voertuigen.

Het is immers technisch mogelijk om alle voertuigen uit te rusten met snelheidsbegrenzers die telkens kunnen aangepast worden aan de snelheidszone van de weg, aan weer- en wegomstandigheden (werken, ongevallen, drukte van de weg, ...).

DEZE VRAGENLIJST WIL DE HOUDING VAN DE BEROEPSCHAUFFEURS EN HUN OPDRACHTGEVERS KENNEN OVER DE SNELHEIDSBEGRENZER.

DE DATA WORDEN NAAMLOOS VERZAMELD ZODAT DE GEHEIMHOUDING VERZEKERD IS.

HARTELIJK DANK VOOR UW MEDEWERKING

JOHAN DE MOL

Deze brief met bijbehorende enquête ontvingen wij vanwege de Universiteit van Gent.

Als BTB zijn wij geen rechtstreekse organisatoren van deze enquête, maar wij menen dat deze materie toch belangrijk genoeg is om de nodige aandacht aan te besteden.

Wij vragen onze aangeslotenen dan ook om hun medewerking en verzoeken U om het ingevulde enquêteformulier voor 1 juli 1999 terug te sturen aan het Nationaal Secretariaat BTB Wegvervoer, Paardenmarkt 66 te 2000 Antwerpen 1.

VRAGENLIJST SATISFACTIE SNELHEIDSBEGRENZER

1. Achtergrondgegevens

1.1. Leeftijd

..... jaar

1.2. Geslacht

M ☐
V ☐

1.3. Beroepservaring

1.3.1. aantal jaren beroepschauffeur

..... jaren

1.4. Gebruikt vervoermiddel

- | | |
|------------------------------------|--------------------------|
| 1. autocar (meer dan 10 ton) | ☐ |
| 2. vrachtwagen (meer dan 13 ton) | ☐ |
| 3. autocar (minder dan 10 ton) | ☐ |
| 4. vrachtwagen (minder dan 13 ton) | ☐ |
| 5. bestelwagen | ☐ |
| 6. personenbestelwagen | ☐ |
| 7. taxi | ☐ |

1.5. Aard transport (enkel het belangrijkste aanduiden)

- | | |
|-------------------|--------------------------|
| 1. Internationaal | ☐ |
| 2. Nationaal | ☐ |

1.6. Wat vervoert u meestal

- | | |
|-------------------------------|--------------------------|
| 1. ADR-producten | ☐ |
| 2. Bulkgoederen | ☐ |
| 3. Containervervoer | ☐ |
| 4. Vloeistoffen (niet-ADR) | ☐ |
| 5. Passagiers | ☐ |
| 6. Pakjes- of koeriersdienst, | ☐ |
| 7. Andere | |

2. Geef uw mening over elk van de volgende uitspraken:

	Juist	Niet Juist	Geen mening
1. De snelheidsbegrenzer leidt tot veiliger wegverkeer	☐	☐	☐
2. De snelheidsbegrenzer leidt tot langere reistijd	☐	☐	☐
3. De snelheidsbegrenzer leidt tot minder inhalen	☐	☐	☐
4. De snelheidsbegrenzer leidt tot langere inhaalperiodes	☐	☐	☐
5. De snelheidsbegrenzer leidt tot ontspannend rijden	☐	☐	☐
6. De snelheidsbegrenzer leidt tot minder stress bij het rijden	☐	☐	☐
7. De snelheidsbegrenzer leidt tot minder brandstofkosten	☐	☐	☐
8. De snelheidsbegrenzer leidt tot minder autobandenkosten	☐	☐	☐
9. De snelheidsbegrenzer leidt tot minder verkeersovertredingen	☐	☐	☐
10. De snelheidsbegrenzer leidt tot filevorming	☐	☐	☐
11. De snelheidsbegrenzer leidt tot beter afstand houden	☐	☐	☐
12. De snelheidsbegrenzer leidt tot vlotter verkeer	☐	☐	☐

3. Aantal jaren die u reeds rijdt met een snelheidsbegrenzer

- 1 jaar ☐
 2 jaar ☐
 3 jaar ☐
 meer dan 3 jaar ☐
 nooit ☐ (ga naar vraag 10)

4. Kan u de snelheidsbegrenzer in uw vrachtwagen/autocar onderbreken ?

- Ja (ga naar de volgende vraag) ☐
 Neen (ga naar vraag 9) ☐

5. Hoe kan de snelheidsbegrenzer in uw voertuig onderbroken worden ?

1. Mechanisch (schakelaar) ☐
 2. Elektronisch ☐
 3. Magnetisch ☐
 4. Andere ☐

6. Op wiens vraag werd de onderbreking van de snelheidsbegrenzer ingebouwd ?

1. op vraag van de firma ☐
 2. op vraag van de chauffeur ☐
 3. op vraag van de bevrachter of opdrachtgever ☐
 4. weet het niet ☐

7. De snelheidsonderbreker werd ingebouwd door

1. de vrachtwagenbouwer ☐
 2. de leverancier van de snelheidsbegrenzer ☐
 3. degene die de snelheidsbegrenzer inbouwde ☐
 4. door de eigen firma ☐
 5. door derden ☐
 6. weet het niet ☐

8. Hoe vaak onderbreekt u uw snelheidsbegrenzer in volgende landen (duidt voor alle landen waar u rijdt één vakje aan)

	Nooit	Soms	Vaak	Bijna Altijd
België	☐	☐	☐	☐
Denemarken	☐	☐	☐	☐
Duitsland	☐	☐	☐	☐
Finland	☐	☐	☐	☐
Frankrijk	☐	☐	☐	☐
Griekenland	☐	☐	☐	☐
Groot-Brittannië	☐	☐	☐	☐
Ierland	☐	☐	☐	☐
Italië	☐	☐	☐	☐
Luxemburg	☐	☐	☐	☐
Nederland	☐	☐	☐	☐
Oostenrijk	☐	☐	☐	☐
Portugal	☐	☐	☐	☐
Spanje	☐	☐	☐	☐
Zweden	☐	☐	☐	☐
Buiten de Europese Unie	☐	☐	☐	☐

9. Hoe dikwijls bent u in volgende landen (duidt voor alle landen waar u rijdt één cijfer aan) reeds gecontroleerd op de werking van de snelheidsbegrenzer ?

	Aantal keren
België	
Denemarken	
Duitsland	
Finland	
Frankrijk	
Griekenland	
Groot-Brittannië	
Ierland	
Italië	
Luxemburg	
Nederland	
Oostenrijk	
Portugal	
Spanje	
Zweden	
Buiten de Europese Unie	

10. Momenteel is het technisch mogelijk om een (intelligente) snelheidsbegrenzer in te bouwen die de snelheid aanpast aan de wettelijke snelheidsgrens. Hierdoor zou de snelheid van alle voertuigen (personenauto's, bestelwagens, motorfiets, ...) kunnen aangepast worden aan de snelheidszone, aan wegwerkzaamheden of weersomstandigheden.

Kan een (intelligente) snelheidsbegrenzer voor alle voertuigen volgens u de verkeersveiligheid verhogen ? Bij uw antwoord ja of neen kruist u de reden(en) van uw ja of neen-antwoord aan.

Ja ☐

➤ Omdat (meerdere antwoorden mogelijk)

- | | |
|--|--------------------------|
| 1. het verschil in snelheid tussen vrachtwagens-autocars en andere voertuigen verlaagt | ☐ |
| 2. het snel, op het laatste moment invoegen van voorbijstekende auto's wordt verminderd | ☐ |
| 3. ongevallen als gevolg van plotselinge files kunnen vermeden worden door het aanpassen van de snelheid | ☐ |
| 4. ongevallen ten gevolge van weersomstandigheden kunnen vermeden of beperkt worden. | ☐ |
| 5. een snelheidsbegrenzer voor alle voertuigen leidt tot een verlagen van de huidige snelheid | ☐ |
| 6. Andere: | ☐ |

Neen ☐

➤ Omdat ((meerdere antwoorden mogelijk)

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. de kans op file zal toenemen | ☐ |
| 2. de inhaaltijd verhoogt waardoor het plotseling invoegen zal toenemen | ☐ |
| 3. meer tijd nodig is voor het uitvoeren van inhaalmanoeuvres | ☐ |
| 4. de aandacht van de bestuurder vermindert | ☐ |
| 5. andere | ☐ |

We danken u hartelijk voor uw medewerking.

! LAATSTE BERICHTEN VAN DE ACTIE !

Bij het ter perse gaan van deze editie van BTB Wegwijs werd er een compromis bereikt om op dinsdag 8 juni 1999 opnieuw te onderhandelen met de werkgeversfederaties Febetra, SAV en UPTR.

De vakbonden hebben uit principe toegezegd om deel te nemen aan deze onderhandelingen, ook al zullen deze moeilijk verlopen.

Het zijn immers niet wij die het overleg de eerste maal hebben geblokkeerd !

Toch vragen wij U waakzaam te blijven want vanaf het moment dat er geen vooruitgang in de besprekingen wordt geboekt zullen opnieuw acties worden gepland, waarvoor wij op Uw medewerking rekenen.

Gelieve dan ook regelmatig contact op te nemen met Uw regionaal secretariaat voor een actuele stand van zaken en eventuele data van militantenvergaderingen.