



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER

Frank Van Thillo • federaal secretaris

Paardenmarkt 66 - 2000 Antwerpen 1

vanthillo.btb@skynet.be

Tel.: 03/224 34 34 - Fax.: 03/224 34 49

Ma - di - wo - do: 08.30 u - 12.00 u / 13.00 u - 17.00 u

Vrij: 08.30 u - 12.00 u

PROVINCIE ANTWERPEN

Secretaris Walter Baes

2000 Antwerpen - Paardenmarkt 66

Walter Baes: w.baes@planetinternet.be

Tel.: 03/224 34 33/35/36 - Fax.: 03/224 34 49

Ma-di-wo-do: 08.30 u - 12.00 u / 13.00 u - 17.00 u

Vrij: 08.30 u - 12.00 u

Secretaris Lieve Pattyn

2300 Turnhout - Grote Markt 48

Lieve Pattyn: ABVTKD.Turnhout@computron.be

Tel.: 014/40 03 70 - Fax.: 014/42 28 87

Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 12.00 u

Ma: 13.00 u - 18.30 u

Do: 13.00 u - 17.00 u

2800 Mechelen - Zakstraat 16

Tel.: 015/29 90 48 - 014/40 03 70 Fax.: 014/42 28 87

Do: 09.00 u - 12.00 u / 13.00 u - 16.00 u

PROVINCIE VLAAMS BRABANT

Secretaris Rudy Sneyder

1000 Brussel - Watteestraat 2

Tel.: 02/511 87 68 - Fax.: 02/511 81 46

Ma - di - wo - do - vrij: 09.00 u - 12.00 u

ma-di-woe: 13.00 u - 16.00 u

3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119

Tel.: 016/22 22 05 - 02/511 87 68 Fax.: 02/511 81 46

Do 14.00 u - 16.30 u + na afspraak

1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6 - cdierckx@pi.be

Tel.: 02/253 94 44 - 02/511 87 68 Fax.: 02/253 44 41

Ma-wo-vrij: 09.00 u - 12.00 u + na afspraak

PROVINCIE LIMBURG

Secretaris Eddy Graller

3500 Hasselt - Martelarenlaan 5

Eddy Graller: btb.limburg@skynet.be

Tel.: 011/22 27 91 - Fax.: 011/23 37 94

Ma-do-vrij: 08.30 u - 12.00 u

Di: 08.30 u - 12.00 u / 12.30 u - 16.00 u

PROVINCIES LUIK-NAMEN-LUXEMBURG

Secretaris Frida Kaulen

4000 Liège - Place Saint-Paul 9

Tel.: 04/221 96 50 - Fax.: 04/221 95 82

Ma-di-do: 08.00 u - 12.00 u / 13.30 u - 16.00 u

Vrij: 08.00 u - 11.00 u

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

Secretaris Werner De Clercq

9000 Gent - Vrijdagmarkt 9

Werner De Clercq: wernerdeclercq.btb@yucom.be

Tel.: 09/265 52 81 - Fax.: 09/265 52 83

Ma: 08.00 u - 12.30 u / 13.30 u - 17.00 u

Di-wo-do: 08.00 u - 12.30 u / 13.30 u - 16.30 u

Vrij: 08.00 u - 12.30 u

9300 Aalst - Houtmarkt 1

Tel.: 053/78 78 78 09/265 52 81 - Fax.: 09/265 52 83

Do: 08.30 u - 12 u

9200 Dendermonde - Dijkstraat 59

Tel.: 052/25 92 59 09/265 52 81 - Fax.: 09/265 52 83

Secretaris Gerard De Clercq

9600 Ronse - Statiestraat 21

Gerard De Clercq: gerard.declercq@accg.be

Tel.: 055/21 33 79 055/21 19 20 - Fax.: 055/21 81 06

Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 12.00 u

Ma-di-do: 13.30 u - 17.30 u

Vrij: 13.30 u - 16.00 u

Secretaris Walter Baes

9100 Sint-Niklaas - Vermorgenstraat 11

Walter Baes: w.baes@planetinternet.be

Tel.: 03/760 04 14 03/224 34 33/35/36 - Fax.: 03/760 04 13

Di: 08.30 u - 12.00 u / 13.00 u - 17.00 u

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Secretaris René Degryse

8800 Roeselare - Zuidpand Zuidstraat 22 b 22

René Degryse: degrijse.rene@itiner.be

Tel.: 051/21 17 00 - Fax.: 051/24 08 73

Ma: 16.00 u - 17.30 u

Wo-vrij: 09.00 u - 12.00 u

Vrij: 14.00 u - 17.00 u

8500 Kortrijk - Conservatoriumplein 9

Tel.: 056/26 82 48 - Fax.: 051/24 08 73

Di: 10.00 u - 12.00 u

Secretaris Ivan Victor

8400 Oostende - J.Peurquaetstraat 27

Ivan Victor: btb2.oostende@belgacom.net

Tel.: 059/55 60 85 - Fax.: 059/70 51 33

Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 12.00 u / 14.00 u - 18.00 u

Za: op afspraak

Juli en augustus:

Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 13.00 u

8380 Zeebrugge - Heiststraat 3 - btbzee@pi.be

Tel.: 050/54 47 15 - Fax.: 050/54 42 53

Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 12.30 u

Ma-di-do: 13.15 u - 17.00 u

8000 Brugge - Zilverlaan 43 (Bureel 206)

Tel.: 050/44 10 44 - Fax.: 050/54 42 53

Wo: 14.00 u - 17.00 u

PROVINCIES HENEGOUWEN-WAALS BRABANT

Secretaris Bernard Ginter

6000 Charleroi - rue de Montigny 42

Tel.: 071/30 78 78 - Fax.: 071/32 29 58

Di-vrij: 09.00 u - 12.00 u

7000 Mons - rue Lamir 18-20

Tel.: 065/39 40 24 - 071/30 78 78 - Fax.: 071/32 29 58

Ma: 09.00 u - 12.00 u

7500 Tournai - Place Verte

Tel.: 069/22 61 51 071/30 78 78 - Fax.: 071/32 29 58

Do: 09.00 u - 12.00 u

Secretaris Charles Vandecasteele

7700 Mouscron - rue du Val 3

Tel.: 056/85 33 22 - Fax.: 056/85 33 29

Ma-di-do-vrij: 08.00 u - 12.00 u

Di-wo-do: 13.30 u - 17.00 u

België-Belgique
P.B.
Antwerpen X
8/854

afgiftekantoor: Antwerpen X

Driemaandelijkse tijdschrift
okt - nov - dec 2000

verantwoordelijke uitgever:
Frank Van Thillo
Paardenmarkt 66
2000 Antwerpen 1

In dit nummer info over

3→ Stress een Vakbondszaak

15→ BTB Militanten: West-Vlaanderen op studiedag

16→ wagenwijd | 18→

Werkgroep **oneerlijke concurrentie** | **20→ Ongevallen met vrachtwagens** | **22→ Verkeersveiligheid in België** | **25→**

Vermoeidheid is dodelijk De acties op 1, 2 en 4 oktober. |

28→ De sociale onderhandelingen 2001-2002 komen eraan.

ABVV Belgische TransportarbeidersBond



inhoud

Editoriaal	3
Autobussen en autocars	4
Verhuizingen	8
Handel in brandstoffen	8
Goederenvervoer en -behandeling	10
Taxi's	12
Afhandeling op luchthavens	13
Allerlei	14

colofon

Frank Van Thillo **Redactie**
 Luc Van Overberghe
 René Degryse
 Véronique De Roeck
 Belgisch Instituut voor
 Verkeersveiligheid

Sabrina Vandierendonck **Foto's**
 René Degryse
 Werner De Clercq
 Guy Van Den Haute
 Mac Urata

Arnout Fierens **Cartoon's**

editoriaal

Stress een Vakbondszaak

Op 18 november bogen we samen met een 100-tal militanten over de problematiek van de stress in de sector. Een uitgebreid verslag van deze studiedag vindt U verder in dit nummer. Belangrijk is dat we met deze manier van werken de echte problemen in onze sector blootleggen en grondstof aanleveren voor het uitwerken van echte oplossingen.

Sommige (soms als straatvechter verklede) werkgevers willen de rol van de vakbond beperkt zien tot pure loonsonderhandelingen. Deze tijden zijn echter definitief voorbij.

Als je van de transport en logistieke sector in België een leefbare en duurzame sector wil maken moeten de werknemers betrokken worden bij alle beslissingen die in deze sector genomen worden. Zeker als het welzijn van onze leden in het gedrang komt moet de Belgische Transportarbeidersbond hierbij een voortrekkersrol spelen.

De enquête waarmee de militanten binnenkort naar de bedrijven trekken moet niet enkel informatie verstrekken over wat nu de specifieke oorzaken en gevolgen zijn van stress in onze sector. De enquête is ook een instrument om via onze militanten met onze leden in contact te komen. Zij moeten immers kunnen voelen dat de BTB een groep van mensen is die constant met hun problemen bezig zijn en er oplossingen voor zoeken of afdwingen.

De BTB wenst al haar leden een voorspoedig 2001 !

Een speciale dankbetuiging voor de inzet van onze militanten in het jaar 2000.

Een vakbond kan enkel efficiënt op het terrein zijn door middel van zijn militanten. Militanten zijn BTB-leden die een stuk van hun vrije tijd opofferen voor het bijwonen van studiedagen of bestuursvergaderingen en daar de vragen en problemen van hun collega's naar voor brengen. Zij vormen het kloppend hart van de vakbond, ik ben hen hiervoor zeer dankbaar en de BTB zal hen blijvend ondersteunen met vorming en informatie.

Frank Van Thillo
 Federaal Secretaris



Autobussen & autocars

Syndicale premies 2000

De bedragen van de syndicale premies 2000 werden als volgt vastgesteld:

- 4.140,- BEF voor een voltijdse werknemer.
- 2.070,- BEF voor een deeltijdse werknemer.

De rechthebbende werknemers - zij die tussen 01.04.2000 en 30.06.2000 in dienst waren van een Openbare of een Speciale Autobusdienst of een Autocaronderneming - zullen vanaf april 2001 door het Sociaal Fonds een legitimatiekaart thuisgestuurd krijgen.

Deze syndicale premie zal vanaf 1 april tot en met 30 november 2001 op je plaatselijk BTB-secretariaat worden uitbetaald indien je minstens 1 jaar lid bent van de vakbond. Indien je niet persoonlijk kan langsgaan op de vakbond, stuur dan je legitimatiekaart, voorzien van je bankrekeningnummer en je handtekening op naar het plaatselijk BTB-secretariaat. De syndicale premie zal dan op je rekening worden overgeschreven.

Eindejaarspremies 2000

Tot en met verleden jaar was er nog een verschil tussen het bedrag van de eindejaarspremie voorzien in de sectoren van de speciale autobusdiensten en van de autocarondernemingen. Omdat heel wat chauffeurs van die twee subsectoren meer dan regelmatig gemengde diensten rijden, hebben wij eindelijk bemaakt dat deze twee deelsectoren gelijk geschakeld worden. De eindejaarspremie van de bijzondere diensten, die toch ongeveer 2.500 BF lager lag dan deze van de autocars, wordt dus opgetrokken naar het niveau van de autocars.

De bedragen van de eindejaarspremie 2000 worden dus:

- speciale autobusdiensten: 59.632 BEF
- autocarondernemingen: 59.632 BEF
- openbare autobusdiensten:
- VVM De Lijn: 77.150 BEF
- SRWT TEC: 69.894 BEF

Ook de werknemers tewerkgesteld als garagepersoneel in een van de drie deelsectoren van het personenvervoer hebben uiteraard recht op de eindejaarspremie. Daar is echter geen vast bedrag opgeplakt, maar is de premie afhankelijk van het uurloon van december 2000 en wordt berekend volgens de formule $\text{uurloon } 12/2000 \times 38 \times 52 : 12$.

Het Sociaal Fonds Autobussen en Autocars zal opnieuw een voorschot van 3.000 BEF bruto storten op de rekening van de rechthebbenden. Dit voorschot wordt uiteraard in mindering gebracht van het bedrag dat de werkgever nog dient te betalen.

Mocht je problemen ondervinden met de betaling van je eindejaarspremie, aarzel dan zeker niet en neem contact op met het plaatselijk BTB - secretariaat. De adressen hiervan vind je op de laatste pagina van de Wegwijjs.

Werkgroep Sociale Zaken

In de schoot van het Paritair Comité werd als gevolg van de sectorale CAO 1999 - 2000 een werkgroep Sociale Zaken opgericht. Zowel de patroonsfederatie als beide vakbonden (BTB-ABVV en CVD-CCOD-ACV) maken deel uit van de vergadering.

Deze werkgroep bespreekt alle problemen die zich stellen op het gebied van de concrete toepassing van de loon- en arbeidsvoorwaarden voorzien in de sectoren van het personenvervoer met bus of car. Waar bijvoorbeeld onduidelijkheid heerst over de toepassing van een bepaalde CAO, wordt gepoogd om in samenspraak een duidelijke en eenvormige regeling ter zake uit te werken. Tevens wordt geprobeerd een aantal verschillen tussen de drie onderscheiden deelsectoren van het personenvervoer weg te werken.

Eén van de punten waarover reeds een akkoord werd bereikt, is bijvoorbeeld het gelijkschakelen van het bedrag van de eindejaarspremie van het bijzonder geregeld (school- en fabrieksvervoer) en het ongeregeld (toerisme) vervoer. Meer daarover vindt U elders in Wegwijjs.

Andere zaken die behandeld worden zijn onder andere :

- de omschrijving en het statuut van de gelegheidschauffeur;
- het gelijkschakelen van de toekenningvoorwaarden van de eindejaarspremie;
- het uitwerken van een gedetailleerde loonfiche;
- het vereenvoudigen van de berekening van het loon en de vergoeding voor gemengde diensten.

Dat dit allemaal nog heel wat tijd en werk in beslag zal nemen, zal voor iedereen duidelijk zijn. Toch legt de patroonsfederatie blijken van goeie wil aan de dag. Zij beseft immers ook dat een correcte toepassing van de CAO's inzake loon- en arbeidsvoorwaarden, de oneerlijke concurrentie die door de malafide bedrijven wordt gevoerd op de kap van de werknemers, mede een halt kan toe roepen.

Wij houden U op de hoogte !

De sectorale CAO voor 2001-2002.

Eind december loopt het huidig sectoraal akkoord ten einde. De besprekingen voor het volgende akkoord dat moet lopen over de jaren 2001 - 2002, zullen binnenkort starten. Na een eerste raadpleging van de militanten uit het personenvervoer, wordt in samenspraak met het ACV een ontwerp van eisenbundel opgesteld. De voornaamste punten die daar in voorkomen zijn :

- een belangrijke loonsverhoging;
- een aanvullend pensioen in de sector;

■ de verlenging van het brugpensioen;

■ een volwaardig statuut voor de syndicaal afgevaardigden;

■ een degelijke regeling voor de vervoerskosten;

■ een voortdurende opleiding van de werknemers uit de sector.

Dit zijn vanzelfsprekend niet alle punten waarover wij als vakbond willen onderhandelen met de patroonsfederatie. In de loop van de beraadslagingen zullen wij in ieder geval naar de leden toe stappen om hun advies te vragen over diverse punten. Meer nieuws in de volgende Wegwijjs!

Lonen & vergoedingen

LONEN AUTOCARS — 140.03 :

De lonen van de autocarsector werden geïndexeerd op 01.10.2000. Hierna laten wij U de nieuwe lonen en premies in voege op 01-10-00 t/m 30-09-01
Index aanpassing met 1,0219 %

Toerisme

Diensttijd	Loon	ARAB
tot 5.15 u	1.363 BEF	31 BEF
5.16...14 u	2.726 BEF	31 BEF
> 14 u	227 BEF	0 BEF

Pendel: 1 chauffeur

Diensttijd	Loon	ARAB
10 uur	2.678 BEF	310 BEF
11 uur	2.976 BEF	341 BEF
12 uur	3.272 BEF	372 BEF
13 uur	3.576 BEF	372 BEF
14 uur	3.874 BEF	372 BEF
15 uur	4.175 BEF	372 BEF

Pendel: 2 chauffeurs

Diensttijd	Loon	ARAB
11 uur	2.247 BEF	341 BEF
12 uur	2.478 BEF	372 BEF
13 uur	2.711 BEF	372 BEF
14 uur	2.944 BEF	372 BEF
15 uur	3.177 BEF	372 BEF
16 uur	3.410 BEF	372 BEF
17 uur	3.640 BEF	372 BEF
18 uur	3.874 BEF	372 BEF
19 uur	4.106 BEF	372 BEF
20 uur	4.339 BEF	372 BEF
21 uur	4.572 BEF	372 BEF
22 uur	4.804 BEF	372 BEF

Gemeenschappelijke beschikkingen voor de 3 categorieën:

Overuren: >1605,5 uren amplitude per semester (01/01-30/06 01/07-31/12)	340,50 BEF
Op Zon-/Feestdagen en hun compensatiedagen gepresteerde overuren worden vergoed aan	454 BEF
Inactiviteitsdag in het buitenland	2.286 BEF
Prestaties < 5,15 u.voll. in buitenland geleverd	2.286 BEF
Garagewerk: tot 6.30 u amplitude	2.286 BEF
van 6.31 tot 8 u amplitude	2.726 BEF

Zondagwerk:

- a) betaling v/d prestaties aan het normale tarief
- b) recuperatie binnen de 6 dagen geen loon
- c) recuperatie later in het jaar 2.726 BEF

Werk op feestdagen:

- a) betaling v/d prestaties aan het normale tarief
- b) recuperatie binnen de 6 dagen of later 2.726 BEF

Verplaatsing >5,15 u. met een ander vervoermiddel	2.286 BEF
Uurloon technische werkloosheid	348,61 BEF

LONEN SPECIALE AUTOBUSDIENSTEN — 140.02:

Wegens de overschrijding van de spilindex werden de lonen van het rijdend personeel van de speciale autobusdiensten verhoogd met ingang van 01.10.2000.
Hieronder vindt U de nieuwe lonen.

Anciënniteit	Uurloon	Uurloon zon- en feestdagen	Uurloon tss 22.00 u en 06.00 u (= +20,- BEF)
0-2 jaar	341,21 BEF	682,42 BEF	361,21 BEF
3-5 jaar	343,23 BEF	686,46 BEF	363,23 BEF
6-10 jaar	345,18 BEF	690,36 BEF	365,18 BEF
11-15 jaar	349,17 BEF	698,34 BEF	369,17 BEF
16-20 jaar	355,03 BEF	710,06 BEF	375,03 BEF
>21 jaar	357,07 BEF	714,14 BEF	377,07 BEF

LONEN OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN SRWT — 140.01:

De lonen van het rijdend personeel van de openbare autobusdiensten SRWT werden met 2% geïndexeerd vanaf 01.09.2000.
Hieronder vindt U de nieuwe lonen.

anciënniteit	uurloon	uren <06.00u en >22.00u +45,10 BEF	zon- en feestdagen
0-6 m	372,36 BEF	417,46 BEF	744,72 BEF
6 m	374,91 BEF	420,01 BEF	749,82 BEF
1 j	377,45 BEF	422,55 BEF	754,90 BEF
2 j	379,99 BEF	425,09 BEF	759,98 BEF
3 j	382,53 BEF	427,63 BEF	765,06 BEF
4-5 j	395,68 BEF	440,78 BEF	791,36 BEF
6-7 j	399,20 BEF	444,30 BEF	798,39 BEF
8-9 j	402,69 BEF	447,79 BEF	805,37 BEF
10-11 j	406,20 BEF	451,30 BEF	812,41 BEF
12-13 j	420,86 BEF	465,96 BEF	841,72 BEF
14-15 j	424,46 BEF	469,56 BEF	848,93 BEF
16-17 j	428,07 BEF	473,17 BEF	856,15 BEF
18-19 j	431,69 BEF	476,79 BEF	863,39 BEF
20-21 j	435,31 BEF	480,41 BEF	870,61 BEF
22-23 j	438,94 BEF	484,04 BEF	877,87 BEF
24-25 j	442,54 BEF	487,64 BEF	885,07 BEF
26-27 j	446,16 BEF	491,26 BEF	892,32 BEF
28 j	449,76 BEF	494,86 BEF	899,52 BEF
29 j	453,37 BEF	498,47 BEF	906,74 BEF

■ Maandelijkse toelage (minimum 10 effectief gewerkte dagen) = 3.070,- BEF.

■ Sanipremie per kwartaal = 11.020,- BEF.

Conflict TEC Wallonië

Onze collega Jean Van Mechelen van de ACOD (Centrale der Openbare Diensten van het ABVV) informeerde ons dat op 31.10.2000 de Waalse collega's, na 35 dagen staking, het werk hebben hervat.

Zij hebben zich akkoord verklaard met volgend voorstel :

- Loonsverhoging van 4,57 BEF op 01.01.2001 (finalisering CAO 1999-2000, zijnde de premie van 10.000,- BEF omgezet in uurloon).
 - Loonsverhoging van: 13,63 BEF op 01.01.2001
3,22 BEF op 01.07.2001
4,98 BEF op 01.01.2002
- Totaal: 21,83 BEF bruto
voor de CAO 2001-2002

LONEN OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN VVM — 140.01:

Wegens overschrijding van de spilindex werden de lonen van het rijdend personeel van de openbare autobusdiensten VVM vanaf 01.09.2000 met 2% verhoogd.
Hieronder laten wij U de nieuwe lonen.

anciënniteit	uurloon	uren <06.00u en >22.00u +45,10 BEF	zon- en feestdagen
0-6 m	396,46 BEF	441,56 BEF	792,92 BEF
6 m	399,06 BEF	444,16 BEF	798,12 BEF
1 j	402,69 BEF	447,79 BEF	805,38 BEF
2 j	406,96 BEF	452,06 BEF	813,92 BEF
3 j	410,62 BEF	455,72 BEF	821,24 BEF
4-5 j	414,88 BEF	459,98 BEF	829,76 BEF
6-7 j	421,16 BEF	466,26 BEF	842,32 BEF
8-9 j	427,43 BEF	472,53 BEF	854,86 BEF
10-11 j	431,00 BEF	476,10 BEF	862,00 BEF
12-13 j	434,59 BEF	479,69 BEF	869,18 BEF
14-15 j	438,16 BEF	483,26 BEF	876,32 BEF
16-17 j	445,79 BEF	490,89 BEF	891,58 BEF
18-19 j	449,47 BEF	494,57 BEF	898,94 BEF
20-21 j	453,16 BEF	498,26 BEF	906,32 BEF
22-23 j	456,85 BEF	501,95 BEF	913,70 BEF
24-25 j	460,53 BEF	505,63 BEF	921,06 BEF
26-27 j	464,22 BEF	509,32 BEF	928,44 BEF
28 j	467,90 BEF	513,00 BEF	935,80 BEF
29 j	471,59 BEF	516,69 BEF	943,18 BEF

■ Maandelijkse toelage (minimum 10 effectief gewerkte dagen) = 3.010,- BEF.

■ Sanipremie per kwartaal = 3.129,- BEF.

■ Forfaitaire vergoeding voor 1ste onderbreking > 1 uur = 54,- BEF.

Aan de gepensioneerden wordt op 01.01.2002 een premie van 5.000,- BEF toegekend.

Wat de CAO 2001-2002 betreft, betekent dit het volgende voor een chauffeur bij de TEC met 14 jaar dienst :

loonsverhoging van 3,15% op 01.01.2001.
loonsverhoging van 0,73% op 01.07.2001
loonsverhoging van 1,11% op 01.01.2002

Totaal: 4,99% gespreid over 2 jaar.

Een uitstekend resultaat.

Verhuizingen

Syndicale premie

De werknemers die op 30.09.2000 in dienst waren van een verhuisonderneming kunnen zich vanaf begin januari tot en met 31.03.2001 aanbieden op het plaatselijk BTB-secretariaat voor het ontvangen van de syndicale premie 2000 ten bedrage van 4.000,- BEF.

Indien je in het bezit bent van een verhuizerskaart, en minimum 1 jaar lid bent van de vakbond zal je tegen ondertekening van een kwijting de syndicale premie worden uitbetaald.

Eindejaarspremie

De eindejaarspremie 2000 in de sector Verhuizingen bedraagt 145 maal het uurloon van kracht in de maand december 2000.

Verhoging vergoedingen:

Ingevolge de indexering op basis van de C.A.O. worden de volgende vergoedingen vanaf 01.11.2000 aangepast:

Verblijfsvergoedingen: maximum 1.207,- BEF netto.
487,- BEF overnachting en ontbijt.
389,- BEF middagmaal.
331,- BEF avondmaal
331,- BEF indien de diensttijd per dag wordt overschreden.

Verwijderingsvergoeding: 95,- BEF/uur.



Handel in brandstoffen

Syndicale premie

De werknemers die tewerkgesteld zijn in een onderneming voor handel in brandstoffen (zowel nationaal als Oost-Vlaanderen) en voorkomen op de RSZ-aangifte van het tweede kwartaal 2000 van een onderneming hebben recht op een syndicale premie 2000 ten bedrage van 4.200,- BEF.

Zij ontvangen van het Sociaal Fonds Handel in brandstoffen automatisch een legitimatiekaart.

Deze kaart zal vanaf begin januari 2001 tot 31 mei 2001 op je plaatselijk BTB-secretariaat worden uitbetaald indien je minimum 1 jaar lid bent van de vakbond. Indien je niet persoonlijk kan langs gaan stuur je de legitimatiekaart, voorzien van je handtekening naar je BTB-secretariaat. De syndicale premie zal dan op je rekening worden gestort.

Eindejaarspremie

Het bedrag van de eindejaarspremie 2000 is vastgesteld op 185,- BEF maal het aantal gepresteerde arbeidsdagen of gelijkgestelde dagen op voorwaarde dat je in de periode 01.07.1999 tot en met 30.06.2000:

- minimum 50 effectieve arbeidsdagen of gelijkgestelde dagen in de 5-dagen-week gewerkt hebt of
- minimum 60 effectieve arbeidsdagen of gelijkgestelde dagen in de 6-dagen-week gewerkt hebt.

Een arbeider die tijdens de referentieperiode voldoende dagen heeft gewerkt maar wordt ontslagen om economische redenen of met pensioen gaat, behoudt het recht op een eindejaarspremie. Hetzelfde geldt bij ontslag om dringende redenen of het vrijwillig verlaten van het bedrijf buiten de referentieperiode (na 30.06.2000).

De werknemer die per week gemiddeld 20 u of minder presteert, wordt beschouwd als iemand die deeltijds werkt en zal bijgevolg 50% van het berekende nettobedrag aan eindejaarspremie ontvangen.

VDAB

VLAAMSE DIENST
VOOR
ARBEIDSBEMIDDELING
EN BEROEPSOPLEIDING

Kandidatuurstelling gebeurt schriftelijk tot 31/01/2001 bij:

VDAB Commerciële Dienst
Examensecretariaat
Keizerslaan 11
1000 BRUSSEL

De VDAB staat in voor de opleiding van werklozen en werknemers. Voor haar opleidingscentra zoekt de VDAB een instructeur in volgende specialiteit:

**CHAUFFEUR
HANDEL IN BRANDSTOFFEN**
(Werfreserve)

De arbeidsvoorwaarden voor deze functies zijn de volgende:

- Werktijd 38 u. per week
- Arbeidsovereenkomst voor bediende (proeftijd 6 maanden)
- Bruto-maandwedge: 95.298 fr

Goederenvervoer & -behandeling

Syndicale premie

De syndicale premie 2000 voor de werknemers in de sector Goederenvervoer ten lande voor rekening van derden of in de sector Goederenbehandeling bedraagt 4.000,- BEF.

Toekenningsvoorwaarden :

- hetzij in ieder kwartaal van de referentieperiode 1/7/'99 - 30/6/'00 voorkomen op de RSZ-aangifte van één of meerdere werkgevers van de sector goederenvervoer ten lande en/of goederenbehandeling voor rekening van derden, die behoort tot de RSZ-categorie 083, voor minstens :
 - * 42 arbeids- en/of gelijkgestelde dagen in het regime van het 5-dagenstelsel;
 - * 50 arbeids- en/of gelijkgestelde dagen in het regime van het 6-dagenstelsel;
- hetzij in de referentieperiode aan de RSZ aangegeven zijn met een brutoloon van minstens 400.000,- BEF door één of meer-

dere werkgevers van de sector goederenvervoer ten lande en/of goederenbehandeling voor rekening van derden, die behoort tot de RSZ-categorie 083.

De werknemers in kwestie zullen vanaf eind november 2000 door het Sociaal Fonds Goederenvervoer een aanvraagformulier syndicale premie thuisgestuurd krijgen. Dit formulier zal vanaf 01.12.2000 tot en met 31 maart 2001 op je plaatselijk BTB-secretariaat worden uitbetaald indien je minimum 1 jaar lid bent van de vakbond. Indien je niet persoonlijk kan langs gaan stuur je het aanvraagformulier, voorzien van je rekeningnummer en je handtekening, naar je BTB-secretariaat. De syndicale premie zal dan op je rekening worden gestort. Wij vragen je in dit geval wel om naast de vermelding lidnummer de naam van je werkgever te vermelden, zodat wij ons een beeld kunnen vormen van het personeelsbestand van de verschillende werkgevers.

Eindejaarspremie

Naarmate het einde van het jaar nadert komen wij ook in het vooruitzicht van de eindejaarspremie. Deze premie wordt ook dit jaar uitbetaald door het Sociaal Fonds voor het Goederenvervoer voor rekening van derden.

Toch dienen allen die recht hebben op de eindejaarspremie aan een aantal voorwaarden te voldoen.

De werknemers welke tussen 01.07.1999 en 30.06.2000 als arbeider zijn ingeschreven in het personeelsregister van een onderneming voor goederenvervoer te land voor rekening van derden en/of een onderneming van goederenbehandeling voor rekening van derden, die behoort tot de RSZ-categorie 083 hebben recht op een eindejaarspremie.

Het bedrag van de eindejaarspremie 2000 is afhankelijk van de prestaties die door de werkgevers van deze sector werden aangegeven aan de RSZ in de periode van 01/07/1999 tot en met 30/06/2000.

De bruto eindejaarspremie is gelijk aan 5% van het brutoloon aan 100% dat door de werkgever werd aangegeven in de referentieperiode. Indien de berekende bruto eindejaarspremie 7.500,- BEF niet bereikt wordt hij niet toegekend.

In geval van geschillen vb. over het bedrag van de premie, wend je je zo vlug mogelijk (en uiterlijk vóór 31.03.2001) tot je plaatselijk BTB-secretariaat.

Lonen & vergoedingen

Wegens overschrijding van de spilindex worden de lonen van zowel het rijdend als het niet-rijdend personeel vanaf 01.10.2000 verhoogd.

Hierna laten wij U een overzicht van de nieuwe lonen en vergoedingen.

RIJDEND PERSONEEL GOEDERENVERVOER

(lonen sinds 01.10.2000)

	Arbeidstijd	Overbruggingstijd	Overbruggingstijd Zon- en feestdagen
Hulparbeider/begeleider	306,25 BEF	269,65 BEF	404,45 BEF
Chauffeur in opleiding	306,25 BEF	269,65 BEF	404,45 BEF
Chauff. <7 ton	318,25 BEF	269,65 BEF	404,45 BEF
Chauff. 7-15 ton	325,50 BEF	282,95 BEF	424,40 BEF
Chauff. > 15 ton	337,05 BEF	282,95 BEF	424,40 BEF
Chauff. geleed voertuig	337,05 BEF	282,95 BEF	424,40 BEF
Chauff. ADR-koelwagen	337,05 BEF	282,95 BEF	424,40 BEF

RIJDEND PERSONEEL BESTELDIENSTEN

(lonen sinds 01.10.2000)

	Arbeidstijd	Overbruggingstijd	Overbruggingstijd Zon- en feestdagen
<6 maanden anciën.	318,25 BEF	269,95 BEF	404,45 BEF
>6 maanden anciën.	325,50 BEF	282,95 BEF	424,40 BEF

RIJDEND PERSONEEL KOERIER EN TAXIBESTELWAGENS

(lonen sinds 01.10.2000)

	Arbeidstijd	Overbruggingstijd	Overbruggingstijd Zon- en feestdagen
Minimum uurloon	337,05 BEF	282,95 BEF	424,40 BEF

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN RIJDEND PERSONEEL

Verblijfsvergoedingen: (bedragen sinds 01.04.2000)

- Uithuizig > 24 u-8 u arbeidstijd en overbruggingstijd samen: 968,50 BEF netto.
- Uithuizig < 24 u-8 u arbeidstijd en overbruggingstijd samen: 389,50 BEF netto.
- Vast verblijf in het buiten- of binnenland: 256,00 BEF netto.

ARAB-vergoeding: (bedragen sinds 01.04.2000)

- Per aanwezigheidsuur (arbeidstijd en/of overbruggingstijd): 36,75 BEF netto.
- Gemiddeld maximum van 12 u/dag: 441,00 BEF netto.

NIET-RIJDEND PERSONEEL MAGAZIJN EN KAAI EN GOEDERENBEHANDELING

Handlanger (enkel laden en lossen)	326,35 BEF
Schoonmaakpersoneel	326,35 BEF
Goederenontvanger	
< 6 maanden anciënniteit in de sector	326,35 BEF
> 6 maanden anciënniteit in de sector	341,50 BEF
Polyvalente arbeider	
< 6 maanden anciënniteit in de sector	341,50 BEF
> 6 maanden anciënniteit in de sector	347,45 BEF
Vorkliftvoerder	
< 6 maanden anciënniteit in de sector	341,50 BEF
> 6 maanden anciënniteit in de sector	347,45 BEF
Ploegbaas	
van 6 tot en met 20 werknemers	368,35 BEF
vanaf 21 werknemers	383,60 BEF

NIET-RIJDEND PERSONEEL KOERIERDIENSTEN

341,50 BEF

NIET-RIJDEND PERSONEEL MAILHOUSING

Stamping, stickering, sorting, export, bagging,	
< 6 maanden anciënniteit in de sector hebben	326,35 BEF
Machineoperators die met frankeer-, stempel- en stickermachines werken	326,35 BEF
Stamping, stickering, sorting, export, bagging	
> 6 maanden anciënniteit in de sector hebben	341,50 BEF
Machineoperators met uitzondering van frankeer-, stempel- en stickermachine-	341,50 BEF
Check-in, polyvalente arbeiders (- bagging - check-in)	
< 6 maanden anciënniteit in de sector	347,45 BEF
Ploegbaas van 6 tot en met 20 werknemers	368,35 BEF
Ploegbaas vanaf 21 werknemers	383,60 BEF

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN NIET-RIJDEND PERSONEEL

Wachttijdvergoedingen:

vergoed aan het basisuurloon van de looncategorie. Eetmaalvergoeding : arbeidstijd + wachttijd > 8 u per dag : 50,- BEF.

ANCIËNNITEITSVERGOEDING RIJDEND EN NIET-RIJDEND PERSONEEL

- + 2,- BEF bruto na 3 jaar anciënniteit op het bedrijf.
- + 4,- BEF bruto na 5 jaar anciënniteit op het bedrijf.
- + 6,- BEF bruto na 8 jaar anciënniteit op het bedrijf

Taxi's

Syndicale premie en getrouwheidspremie:

De werknemers die op 30.09.2000 in dienst waren van een taxi-bedrijf kunnen zich vanaf begin januari tot en met 31.03.2001 aanbieden op het plaatselijk BTB-secretariaat voor het ontvangen van de syndicale premie 2000 ten bedrage van 3.200,- BEF. Indien je minimum 1 jaar lid bent van de vakbond zal je tegen ondertekening van een kwijting de syndicale premie worden uitbetaald.

Om de getrouwheidspremie 2000 van 500,- BEF te ontvangen dien je de loonfiche van de maand september 2000 voor te leggen.

Koninklijk Besluit

Op voorstel van de Minister van Sociale Zaken en Pensioenen keurde de Ministerraad van 25 oktober jongstleden een ontwerp van Koninklijk Besluit goed met betrekking tot de taxibestuurders.

Het ontwerp van Koninklijk Besluit bepaalt dat taxibestuurders die een beroep doen op een telefooncentrale of die met een voertuig rijden waarvan de afbetalingsovereenkomst niet gefinancierd wordt of waarvan de financiering niet gewaarborgd wordt door de ondernemer, niet langer ambtshalve onderworpen zijn aan het algemeen stelsel van de sociale zekerheid voor werknemers. Deze taxibestuurders moeten echter houder zijn van een exploitatievergunning van een taxidienst.

Het ontwerp wil ook de taxibestuurders die mandataris zijn van de vennootschap die handel drijft met het voertuig en die over de exploitatievergunning beschikt, niet langer automatisch onderwerpen aan het stelsel voor werknemers.

Door dit Koninklijk Besluit wordt het statuut van zelfstandig taxibestuurder beter afgelijnd.

Collectieve taxi

Vlaams minister Stevaert heeft een ontwerpdecreet klaar over mobiliteit. In dit decreet wordt een nieuw sociaal recht gedefinieerd: Basismobiliteit. Iedere Vlaming krijgt hierdoor het recht op een minimumaanbod aan vervoer. Hiertoe zal het openbaar vervoer in Vlaanderen, met name De Lijn, uitgebreid worden. Bovendien wil minister Stevaert de belbussen en taxidiensten beter afstemmen op het aanbod van De Lijn. In dure bewoordingen noemt dit "de verbetering van het voor- en natransport". In het ontwerpdecreet zit nog een nieuwigheid: "de collectieve taxi". Dat zijn taxi's waar de zitplaatsen afzonderlijk ter beschikking van de klant wordt gesteld. In praktijk betekent dit dat een collectieve taxi drie verschillende klanten oppikt voor een rit naar bijvoorbeeld het station. Bij klassieke taxi wordt het voertuig op zich aan de klant ter beschikking gesteld. De minister wil met dit "taxipoolen" de behoefte aan voor- en natransport opvangen. Afwachten nu tot dit ontwerpdecreet door het Vlaams parlement wordt goedgekeurd.

afhandeling op luchthavens

Syndicale premie

De syndicale premie 2000 in de sector afhandeling luchthavens bedraagt 4.000,- BEF pro rata het aantal maanden tewerkstelling in de onderneming, te tellen vanaf het begin van het betrokken jaar.

Eindejaarspremie

Het bedrag van de eindejaarspremie 2000 bedraagt in deze sector 164,66 u x het werkelijk uitbetaald uurloon.

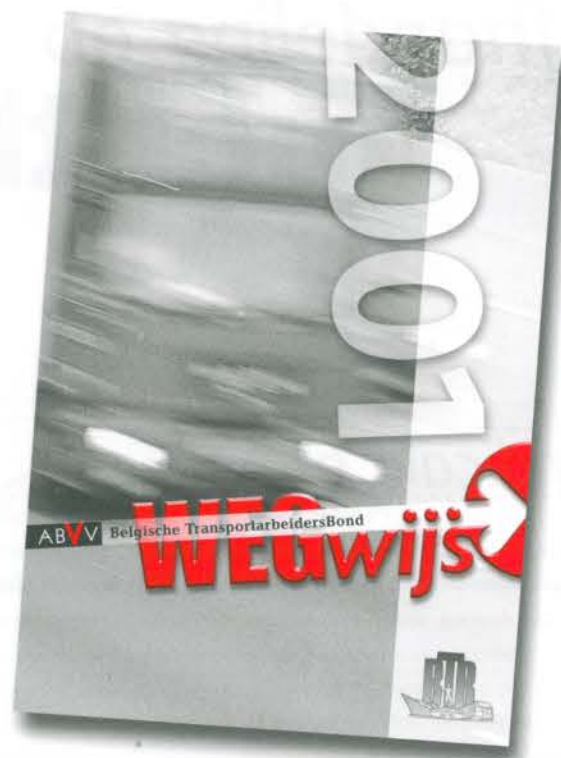
De deeltijdse werknemers ontvangen de premie pro rata hun prestaties.

De eindejaarspremie dient te worden uitbetaald voor 25.12.2000.



Agenda 2001

JANUARI 2001 :
VRAAG UW NIEUWE BTB-AGENDA
OP UW PLAATSELIJK BTB-SECRETARIAAT !



Het is feest als Bob rijdt

Zoals bij elke jaarwisseling is Bob ook nu weer van de partij. Bob, de sympathieke man/vrouw die niet drinkt als hij/zij nog moet rijden en ervoor zorgt dat de anderen na het feest veilig weer thuis komen, is ondertussen aan zijn negende campagne toe.

Affiches langs de weg, een leuke tv-spot en een radiospot moeten feestvierders ervan overtuigen om vooraf een Bob te kiezen. Op de affiche is Bob alvast aan het oefenen voor de alcoholcontroles, die ook nu weer verscherpt zullen worden. Maar echte profs rijden natuurlijk het hele jaar door alcoholvrij.



BTB Militanten

West-Vlaanderen op studiedag.

Op zaterdag 28 oktober 2000 verzamelden zich een veertigtal militanten van de BTB - West-Vlaanderen in de Floreal Club te Blankenberge voor een eerste professionele studiedag.

Ook de chauffeurs van vrachtwagens, autobussen en autocars, kennen het fenomeen "Stress". Dit thema werd door de West-Vlaamse militanten onder de loep genomen ter voorbereiding van de federale studiedag op 18 november. Het thema stress in de transportsector zal volgend jaar uitgediept worden door onder andere een enquête onder de leden.

Na de koffie, zette René Degryse, gewestelijk BTB secretaris, de toekomstige militantenwerking van de BTB in het algemeen en van de provincie West-Vlaanderen in het bijzonder, uiteen. Het opstarten van een militanten-informatienetwerk werd als prioritair aanzien. De verschillende militanten van de BTB krijgen dan ook de gelegenheid om zich op het vlak van het gewest West-Vlaanderen op regelmatige tijdstippen bijeen te zetten, zodat de toestand in de sector en in de respectievelijke bedrijven kan worden besproken. In de toekomst dient er ook gewerkt te worden aan het samenbrengen van de militanten uit de bedrijven die zich meer en meer nationaal structureren. Ook het Europees niveau mag niet uit het oog verloren worden.

Na het welkomstwoord van gewestelijk BTB-Secretaris Ivan Victor, gaf Frank Van Thillo, federaal secretaris BTB, het relaas van de voorbije patronale acties in het wegvervoer en de daaropvolgende besprekingen met de regering. De acties van de Europese vakbonden uit de Transportsector, die kaderen in de vermindering van de arbeidstijd, werden uiteraard ook nader belicht.

Het komend interprofessioneel akkoord en de eisenbundels in de sectoren van het goederen- en personenvervoer werden eveneens besproken. Een duidelijke verhoging van de koopkracht, de gelijkschakeling tussen het loon van de rijtijd en de overbruggingstijd, het syndicaal statuut, de toenadering tussen het statuut van arbeiders en bedienden, de voortdurende opleiding, zijn de voornaamste punten die aan bod kwamen tijdens de bespreking.

Daarna gaf Jan Hollevoet, medewerker van het ABVV Vormingsinstituut, nog enige uitleg inzake de interprofessionele vorming voor militanten in onze provincie.

Tot slot van deze studiedag deed Ivan Victor nog een oproep voor deelname aan het buitengewoon congres van de BTB op 9 februari 2001 en dankte alle deelnemers voor de medewerking.



Wagenwijd 2000

Een studiedag over stress, stands en informatie, optredens van een koppel clowns en van de Mannen van de Pacht, een heleboel activiteiten voor de kinderen, de viering van de jubilarissen en een stomend slotconcert van Touch of Joy. Zaterdag 18 november was een prachtige dag. Een heleboel leden en militanten van de Belgische Transportarbeidersbond trokken naar Antwerpen voor Wagenwijd. Het gevarieerde evenement van de vakgroep wegvervoer en logistiek.

Under pressure

Een honderdtal militanten waren er al vroeg bij. Na de traditionele koffie begon om 9u in de lokalen van de Antwerpse Universiteit de syndicale studiedag over stress in de transportsector. Arbeidsstress ontstaat wanneer de werkdruk te hoog wordt. Wanneer de werknemer geen tijd meer vindt om stoom af te blazen. Wanneer hij (of zij) het gevoel heeft dat hij nooit rond komt met zijn taken. In onze doldraaiende economie waar alles "just in time" moet zijn en er op alle kosten bespaard wordt is de hoge werkdruk een normaal verschijnsel. Het gevolg is dat steeds meer arbeiders lijden onder de fysische en psychische gevolgen van stress.

De studiedag begon soepel met een praatcafé. Televisiejournalist Lode Desmet nam interviews af van 6 personen die met stress op de werkvloer en in de transportsector te maken hebben. Jan Keersmaekers, dokter bij de arbeidsgeneeskundige dienst Arista, schetste in korte bewoordingen de oorzaken en de gevolgen van stress. François Philips -die als adviseur werkt op de Dienst Ondernemingen van het ABVV- legde de link naar stress op de werkvloer. Hij onderstreepte dat heel vaak de arbeidsorganisatie de oorzaak is van stress. Ivo Van Aken putte ruimschoots uit zijn persoonlijke ervaringen. Hij heeft dagelijks te maken met een aantal gevolgen van stress op de weg. Voor het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid begeleidt hij verkeersagressieve-

lingen die een alternatieve straf kregen opgelegd. Dikwijls zijn het handelsvertegenwoordigers die al eens een brandblusser door het raam van een andere bestuurder gooien. Af en toe zit er ook een vrachtwagenchauffeur bij hem in de groep. Met het vierde interview kwam de moderator op het syndicale terrein. Ferdinand Snoekx, internationaal chauffeur bij Tracto en militant van de BTB, gaf een overzicht van de factoren die stress bij beroepschauffeurs veroorzaken. De wachttijden en het slechte onthaal in de bedrijven, niet meer thuis geraken tegen het weekend, onveilige en comfortloze parkeerplaatsen... De lijst was lang. Volgens Ferdly volstaat de huidige wetgeving maar moet ze toegepast en gecontroleerd worden. Tegelijkertijd pleitte hij ook voor een meer menselijke toepassing van de regels. Het is krankzinnig om een chauffeur op 60 km van huis aan de kant te zetten omdat de rijtijd op is.

De BTB wil het probleem van stijgende werkdruk en stress in de



transportsector aanpakken. De Algemene Centrale van het ABVV organiseerde in het voorjaar een stressenquête in de bedrijven. Lieven Vanhoutte van de AC beantwoordde vragen over het verloop van die campagne en vertelde over de enthousiaste en soms emotionele reacties van de arbeiders.

Als laatste interviewde Lode Desmet Frank Van Thillo, federaal

secretaris van de BTB. Volgens Frank bleek al twee jaar geleden, uit de resultaten van een enquête in Wegwijs, dat voor beroepschauffeurs de hoge werkdruk het belangrijkste probleem is. Hij stelde voor aan de militanten om ook een stressenquête op poten te zetten. Een idee dat enthousiast werd verwelkomd.

Na het praatcafé stelden de militanten in vier werkgroepen een vragenlijst op. Het uitgangspunt

was de enquête die door de militanten van de Algemene Centrale was opgesteld. De vragenlijst werd aangepast aan het specifieke karakter van de sector wegvervoer en logistiek. In het voorjaar van 2001 zullen de militanten van de BTB met de enquête naar hun collega's trekken. Eenmaal de resultaten bekend zijn zal de centrale een discussie organiseren over het syndicale antwoord op de stijgende werkdruk en de stress in de transportsector. Een syndicale strategie die zowel in de bedrijven als op sectoraal niveau kan toegepast worden.

Frank Van Thillo rondde de studiedag af met een kort overzicht van de meestal heel gelijklopende conclusies van de werkgroepen. Hij beloofde de militanten dat ze voor deze moeilijke maar interessante en nuttige taak volop op de steun van de centrale kunnen rekenen.

Ondertussen op de Paardenmarkt.

Terwijl de militanten discussieerden over arbeidsstress gingen de deuren van het BTB-gebouw op de Paardenmarkt wagenwijd open voor alle leden en sympathisanten. De bezoekers konden zich aan diverse stands informeren over alle aspecten van het beroepsleven in de transportsector. Het was het uitgelezen moment om kennis te maken met de Sociaal Fondsen van de taxi's, het wegvervoer en de bussen & cars. Bij de stands van de VDAB en het SIHA kon men terecht voor informatie over de opleiding tot vrachtwagenchauffeur. Opmerkelijk was het succes van de verkeerspolitie. Zo leerden de bezoekers die mannen ook eens op een andere manier kennen.

Wie zeker niet te klagen hadden waren de kinderen. Voor hen waren er een heleboel activiteiten. De jongsten leefden zich uit

aan de knutselstand met verf, ballonnen en papier. Bij het Fonds voor Ontwikkelingssamenwerking konden ze terecht voor een educatief spel rond kinderarbeid in de Derde Wereld. De ietwat ouderen haalden hun hart op aan computerspelletjes op een groot scherm. Tot tweemaal toe waren er grappige optredens van een koppel clowns en ballonkunstenaars.

25 jaar lidmaatschap.

De Antwerpse Mannen van de Pacht sloten hun reeks van volkse liederen af met de alom gekende "ode aan de BTB-chauffeur". Toen was het de beurt aan de trouwe leden. In zijn toespraak loofde Frank Van Thillo hun inzet voor en verknochtheid aan de BTB. Kort schetste hij de uitdagingen waar de vakgroep wegvervoer vandaag voor staat. Als de BTB zelfverzekerd naar de komende onderhandelingen kan trekken is dat te danken aan de leden en militanten die de bond groot hebben gemaakt. Als blijk van dank kregen de jubilarissen met vijftig jaar lidmaatschap een polshorloge cadeau.

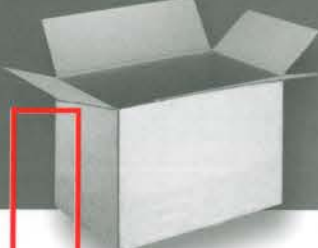
Touch of Joy, de schone en het beest.

"Steek jullie vuist omhoog, zak door de knieën en zeg Yéeah". Na even aandringen kreeg Sergio de hele zaal mee. "Come on and get up"... "Yéeah!". Tot slot van een succesvolle Wagenwijd zette Touch of Joy de zaal op stelten. "Als de mensen alles doen wat je vraagt, dan ben je echt beroemd" grapte de zanger. "Yéeah".

Touch of Joy maakte er een bruisende show van. Podiumbeest Sergio kent iedereen natuurlijk van de televisie. Maar ook Sandy, de vrouwelijke helft van het duo, heeft een stem om U tegen te zeggen. "Je moet als man van 40 eens elke dag op het podium staan met zo'n jong ding" hijgde Sergio. Even later gaf ze er hem tijdens een kopstand een klap tussen de billen voor. Sandy is een katje dat je beter niet zonder handschoenen aanpakt.

Met een medley van Vlaamse schlagers bracht de groep voor een ogenblik de sfeer van het Swingpaleis in de feestzaal. Voor het podium ging het jonge grut uit de bol. De kinderen brulden mee in de microfoon die hen werd voorgehouden. Het hele optreden door rammelde de zanger met hun voeten. Maar tijdens een korte pauze namen ze weerwraak. Alsof het vooraf afgesproken was scandeerde het groepje plotseling "Al wie dat niet springt...al wie dat niet springt". Twee seconden lang stond Sergio met de mond vol tanden. En dat gebeurt ook niet alle dagen...

Een uur lang bracht Touch of Joy vol overgave een selectie van hun funky hits. "Together Forever", "Give me Freedom" en natuurlijk "It's on you", hun laatste nummer waarmee ze vandaag nog in de top 40 staan. Het publiek van BTB-leden genoot met volle teugen. Het optreden van de schone en het beest was een waardige afsluiter voor de Opendeurdag van de BTB. En, ssst vertel het niet verder, Sergio is niet de schone.



Werkgroep

oneerlijke concurrentie

In het kader van het Dieselakkoord kwamen de sociale partners overeen om in een werkgroep samen met de regering binnen de 3 maanden een inventaris van maatregelen uit te werken die de concurrentie binnen de sector eerlijker zou doen verlopen.

Essentiële problemen waren :

- Illegaal tewerkstellen van Oost-Europese werknemers en zwartwerk.
- Niet naleving van wetten en CAO's.
- Aanbieden van diensten met verlies..

Als BTB hebben wij in de werkgroep reeds een aantal specifieke voorstellen gedaan. Wij hopen van harte dat uit de werkgroep voorstellen zullen komen die maatregelen opleveren waardoor eerlijke bedrijven weer een kans krijgen in onze sector.

1. Ontwikkelen van een sociaal-economisch bilan voor de sector

Zoals vast te stellen tijdens de discussie op de ronde-tafel bestaat er een wezenlijk gebrek aan sectorvisie en -gedrag. Tot op vandaag ontbreekt het aan bouwstenen om die visie te onderbouwen. De BTB stelt voor om de economische analyse gemaakt door het Instituut voor Wegtransport (IWT) verder te ontwikkelen naar een sociaal-economische balans.

- Evolutie van het aantal ondernemingen
Met een specifieke aandacht voor het aantal faillissementen, het aantal werkelijk nieuw opgerichte bedrijven en het aantal overnames.
- Evolutie van de onderaanneming
Met differentiatie naar grootte van de onderneming.
- Evolutie van de tewerkstelling
Met zoveel mogelijk differentiatie naar het statuut toe (arbeider, bediende, deel/voltijds, zelfstandige,...) en differentiatie naar grootte van de onderneming.
Demografisch profiel van de tewerkstelling in de sector.
Impact van het vergunningenbeleid op de tewerkstelling.
- Evolutie van de arbeidsmarkt
- Enquête over de effectief gepestreerde arbeidsduur
Tot op heden is er geen klare kijk op de totale gemiddelde diensttijd van het rijdend personeel, een vergelijking met het vervoer voor eigen rekening lijkt hier logisch. Analyse van de arbeidsduur en het arbeidsritme (elke dag thuis, afwezig 3, 4 of 5 nachten) en geanalyseerd volgens de grootte van het bedrijf.

- Evolutie van de arbeidsongevallen
Naar de aard van het aantal ongevallen, in confrontatie met de statistieken van het BIVV.
- Evolutie van de verschillende lonen en loonkostcomponenten
Grootte onderneming, soort vervoer, leeftijd van de werknemers enz.
- Evolutie van het opleidingsniveau van de werknemers; investeringen in permanente opleiding (volgens grootte van de onderneming).

De BTB is ervan overtuigd dat een jaarlijks bilan een kader biedt om de deloyale concurrentie aan te pakken. Bovendien zal een internationale vergelijking ons land de mogelijkheid bieden om concurrentie op een structurele en daardoor efficiëntere wijze aan te pakken.

2. Efficiënte strijd tegen het zwartwerk en illegale tewerkstelling

De sociale partners moeten duidelijk stellen ten aanzien van hun leden dat zwartwerk en illegale tewerkstelling niet toerekenbaar zijn binnen de sector. De BTB stelt voor : de oprichting van een onafhankelijke organisatie die de naleving van de sectorale CAO's controleert. Dit sluit aan bij het vorige punt. De "stichting voor informatie en ordening van de bedrijfstak besloten busvervoer" (STO) in Nederland kan hiervoor model staan.

3. Een arbeidskaart voor alle chauffeurs

De overheid kan bij de invoering van Dimona de mogelijkheid voorzien om voor de "mobiele" beroepen een arbeidskaart te voorzien die controleerbaar is door de actoren binnen de sector, bv. syndicale afgevaardigden.
Deze discussie kan trouwens worden gekoppeld aan de invoering van de digitale tachograaf.
Voor elke chauffeur zal immers een "chauffeurskaart" moeten worden voorzien.
Een werkgroep sociale partners zal moeten beslissen :
■ Wie krijgt zo'n kaart ?

- Wat is de relatie met een arbeidskaart/tewerkstelling in de sector ?
 - Welke diensten verstrekken de kaart ?
 - Welke vorming en opleiding moet worden verstrekt, zowel aan de controlerende diensten als aan de werknemers ?
- De BTB vraagt dan ook een door de Minister gepatroneerde multidisciplinaire werkgroep die ons land voorbereidt op snelle en efficiënte invoering van de digitale tachograaf.

4. Vakbekwaamheid van de chauffeur

De erkenning van de vakbekwaamheid van de chauffeur zal leiden tot een instroom van kwalitatief beter gevormde arbeidskrachten. Dit zal ongetwijfeld positieve gevolgen hebben op de naleving van de sociale wetgeving en het respect voor rij- en rusttijden. Voorstel : Zoals in de buurlanden zou een minimale voorafgaandelijke vorming voor de toegang tot het beroep van vrachtwagenchauffeur moeten voorzien worden. Bovendien moet werk worden gemaakt van een systeem van permanente vorming voor de werknemers in de sector.

5. Controle

Een versterking van de controle op de voorwaarden met betrekking tot de toegang tot het beroep zoals voorzien in de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg. Een vervoersvergunning zou moeten kunnen worden ingetrokken indien een bedrijf ernstige overtredingen pleegt tegen de CAO of de sociale wetgeving.
Bij de meest voorkomende inbreuken is gebleken dat de opdrachtgever, de verlader of de tussenpersoon de inbreuk vaak toelateerden of zelfs indirect oplegden. Dit brengt de eerlijke concurrentie en het sociaal statuut in het gevaar. Deze personen zouden ook verantwoordelijk moeten kunnen worden gesteld voor deze overtredingen.

6. Sociale fraude vervolgen

De BTB dringt er bij de Minister van Justitie op aan om de parketten, de procureurs en de arbeidsauditoriaten op één lijn te krijgen en dat zij de opgemaakte PV's over fraude in de sector daadwerkelijk behandelen.

Ongevallen met vrachtwagens

De ongevallenstatistieken van 1999 zijn bekend. Daarin staan ook heel wat gegevens over ongevallen met vrachtwagens. Het zijn cijfers die vaak boekdelen spreken. We geven een overzicht.

In 1999 waren er 152.862 zware vrachtwagens (3,5 ton) en trekkers ingeschreven. Daarmee maakten zij 2,7% uit van het totale voertuigenpark. Bij 3.149 ongevallen met gewonden was minstens één vrachtwagen betrokken, hetzij 6,1% van alle ongevallen met gewonden. Daarbij vielen 13,8 % van alle doden en 8 % van alle zwaargewonden.

Ongevallen met vrachtwagens zijn dus meestal ernstiger dan gemiddeld. Per 1000 ongevallen waarbij minstens één vrachtwagen betrokken is, vallen er 61 doden, tegenover slechts 27 doden over alle ongevallen.

Verkeersveiligheid vrachtwagens (3,5 ton) - volledig wegen-net - 1999 (gegevens: NIS, bewerking: BIVV)

	Zware vrachtwagens en trekkers	Alle weg-gebruikers
Aantal voertuigen	152.862	2,7%
Aantal ongevallen met gewonden	3149	6,1%
Aantal doden ⁽¹⁾	193	13,8%
Aantal zwaargewonden	832	8,0%
Ernst van de ongevallen (aantal doden per 1000 ongevallen)	61	27

⁽¹⁾ overleden binnen 30 dagen na het ongeval, aan de gevolgen van het ongeval

Op **autosnelwegen** zijn zware vrachtwagens betrokken in 19,8% van alle ongevallen. Daarbij viel 18,8% van alle doden en 20,8% van alle zwaargewonden op autosnelwegen. Tussen de ernst van ongevallen met zware vrachtwagens en met andere voertuigen op autosnelwegen is er geen noemenswaardig verschil.

Verkeersveiligheid vrachtwagens (3,5 ton) - autosnelwegen - 1999 (gegevens: NIS, bewerking: BIVV)

	Zware vrachtwagens en trekkers	Alle weg-gebruikers
Aantal ongevallen met gewonden	882	19,8%
Aantal doden ⁽¹⁾	39	18,8%
Aantal zwaargewonden	246	20,8%
Ernst van de ongevallen (aantal doden per 1000 ongevallen)	44	47

⁽¹⁾ overleden binnen 30 dagen na het ongeval, aan de gevolgen van het ongeval

Kijken we naar de factoren die aan de ongevallen ten grondslag liggen, dan zien we dat abnormaal veel ongevallen met vrachtwagens te wijten zijn aan onvoldoende volgfstand, het in extremis uitvoeren van een uitwijkingsmanoeuvre en verkeerd inhalen. Zoals bij alle ongevallen scoort de vermelding "controleverlies over het stuur" ook zeer hoog in de ongevallen waarbij minstens een zware vrachtauto betrokken is.

Verdeling van de ongevalsfactoren: aantal vermeldingen per 1000 ongevallen - 1999 (gegevens: NIS, bewerking: BIVV)

	Ongevallen met vrachtwagens	Alle ongevallen
Rood licht rijden	15	21
Geen voorrang verlenen	267	323
Doorlopende witte lijn overschrijden	15	13
Verkeerd inhalen	46	28
In extremis uitwijkingsmanoeuvre uitvoeren	82	65
Niet reglementaire plaats op de rijbaan	78	81
Controleverlies over het stuur	265	260
Volgfstand onvoldoende	177	107
Val	16	37

Besluit

Ongevallen met (zware) vrachtwagens zijn over het algemeen ernstiger dan gemiddeld. Dit is te wijten aan de specifieke kenmerken van deze categorie voertuigen (grotere massa, langere stopafstanden,...). Opvallend is het grote aantal ongevallen dat te maken heeft met het niet-respecteren van de veiligheidsafstand, uitwijkingsmanoeuvres en fouten bij het inhalen.

Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid



Verkeersveiligheid in België

Hoewel er steeds meer voertuigen op de Belgische wegen rijden blijft het aantal verkeersslachtoffers de laatste jaren min of meer stabiel. Bovendien daalt het aantal ernstig gewonden en dodelijke slachtoffers elk jaar. Hoerageroep hoort er echter niet bij. In de Europese Unie doet België het niet goed op vlak van verkeersveiligheid. Alleen Portugal, Griekenland, Spanje en Frankrijk doen het slechter. Dit alles en nog veel meer staat te lezen in het jaarverslag van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV).

De beroepschauffeurs.

In zijn jaarverslag maakt het BIVV een onderscheid tussen de verschillende weggebruikers. Dat zijn de voetgangers en fietsers, de brom- en motorfietsen, de personenwagens, de minibussen, de vrachtwagens en de autobussen. Door die opsplitsing biedt het rapport ook een schat aan informatie over de veiligheid van chauffeurs en passagiers van bussen en vrachtwagens. In 1999 was 5% van alle verkeersslachtoffers in België een inzittende van een vrachtwagen, minibus, autobus of autocar (zie figuur 1). Die waren, afgezien van de buspassagiers, hoofdzakelijk beroepschauffeurs.

In vergelijking met 1998 was '99 voor deze groep een stap terug. Het aantal doden en ernstig gewonden steeg met 10,3% voor de bussen en met 3,5% voor de vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. Hiermee kwam er vorig jaar een eind aan een dalende trend (zie figuur 2). Desalniettemin waren er in 1999, vergeleken met 10 jaar geleden, bij cars, auto- en minibussen 43,9% minder verkeersdoden en ernstig gewonden. Bij zware vrachtwagens of trekkers was er een daling van 20,9%. Hopelijk blijkt volgend jaar dat de neergaande trend zich in 2000 heeft hersteld.

De grote uitzondering zijn de bestelwagens en lichte vrachtwagens van maximaal 3,5 ton. Het aantal dodelijke en ernstig gewonde verkeersslachtoffers onder de bestuurders van dit soort voertuigen steeg in 1999 met 8,3%. Op tien jaar tijd ging het aantal met 21,7% omhoog. Op 20 jaar steeg het met 27%. Terwijl in dezelfde periode het totaal aantal verkeersdoden en ernstig gewonden, ondanks de toegenomen drukte op de wegen, met 47% daalde.

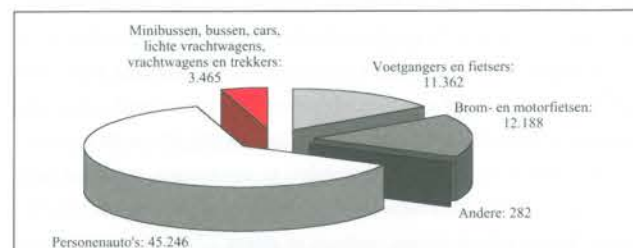
1987 was een zwart jaar. Toen vielen in België bijna 94.000 slachtoffers bij verkeersongevallen. Dit aantal is sindsdien fors teruggelopen. De minste slachtoffers waren er in 1996. Net iets meer dan 68.000. De afgelopen jaren is er terug een licht stijgende lijn. In 1999 waren er in totaal 72.543 personen slachtoffer van een verkeersongeval. Gelukkig blijft ondanks het toenemende verkeer het aantal doden en ernstig gewonden afnemen. Vorig jaar vielen er 1.397 verkeersdoden. Dat zijn er nog steeds veel te veel maar wel al 27% minder dan dertien jaar geleden. In dezelfde periode daalde het aantal ernstig gewonden met 40% tot 10.421. Daartegenover staat de onrustwekkende stijging van het aantal slachtoffers op de snelwegen. De afgelopen 15 jaar verdubbelde het aantal mensen dat gedood of gekwetst raakt bij een ongeval op onze autostrades.

De voertuigen

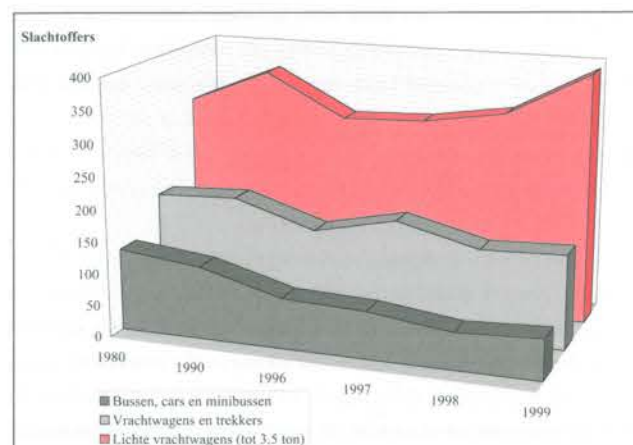
Het jaarverslag van het BIVV geeft ook een overzicht van de autokeuring.

Geldigheid van de afgegeven keuringsdocumenten - 1999	autobus & -car	aanhangwagens & opleggers
Verboden tot het verkeer	1,8%	2,6%
Beperkt tot 15 dagen	14,5%	29,3%
Beperkt tot 3 maanden	1,9%	4,2%
Normaal met tekortkomingen	40,0%	32,9%
Normaal zonder tekortkomingen	38,8%	31,0%

3 belangrijkste gebreken die herkeuring vereisten - 1999	autobus & -car	aanhangwagens & opleggers
Remmen	13,7%	22,8%
Lichten en signalisatie	8,1%	19,7%
Stuurinrichting en ophanging	7,1%	13,3%



figuur 1: Slachtoffers volgens de aard van de weggebruiker (bron: BIVV)



figuur 2: Evolutie van het aantal doden en ernstige gewonden (bron: BIVV)

Dringend maatregelen nodig voor lichte vrachtwagens en bestelwagens!

Op het hoofdkwartier van de Belgische Transportarbeidersbond wordt het verslag van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid elk jaar grondig doorgenomen. Wegwijs wou wel eens weten wat Frank Van Thillo, federaal secretaris voor de sector wegvervoer en logistiek, denkt over de veiligheid op de Belgische wegen.



Wegwijs: Het BIVV heeft het toch vooral over ongevallen met personenwagens of met fietsers. Of over de weekendongevallen bij jongeren. Welk nut heeft zo'n jaarverslag nu voor de transportbond van het ABVV? Frank Van Thillo: Het zijn de ongevallencijfers van personenwagens en jongeren die de kranten halen. Het is logisch dat

de media vooral aandacht besteden aan de grootste groepen in de ongevallenstatistiek. Maar in het verslag van het BIVV staan ook de ongevallencijfers bij bussen en vrachtwagens. Het zijn beroepschauffeurs die daar mee rijden, hè. Daar zitten weliswaar zelfstandigen tussen, of werknemers van bedrijven die hun eigen transport verzorgen. Maar voor een groot deel zijn dat onze leden. Trouwens, de BTB is niet alleen geïnteresseerd in de veiligheid van bussen en vrachtwagens. De verkeersveiligheid in het algemeen, belangt ons aan. Voor beroepschauffeurs is verkeersveiligheid arbeidsveiligheid. En voor de andere weggebruikers is die arbeidsveiligheid van beroepschauffeurs hun verkeersveiligheid. Dat beseft men soms te weinig.

WW: Met die algemene verkeersveiligheid gaat het toch de goede richting uit als we de statistieken mogen geloven. Er zijn minder verkeersdoden en ook het aantal ernstig gewonden daalt. FVT: Er is een positieve evolutie merkbaar maar ik zou daar niet te enthousiast over doen. Met bijna 15 verkeersdoden per 100.000 inwoners zit België nog steeds in de Europese top 5. Het zal nog veel inspanning vragen om tot het Europese gemiddelde van 11 te zakken. We mogen ook niet over het hoofd zien dat sinds 1996 het aantal lichtgekwetste verkeersslachtoffers opnieuw toeneemt. En waar ik me vooral zorgen over maak zijn onze moordende autosnelwegen. Het aantal zware slachtoffers op de snelwegen is in twintig jaar meer dan verdubbeld. Dit is een negatieve evolutie waar niemand vat op krijgt.

WW: Hoe komt dat? FVT: Verkeersveiligheid hangt af van veel factoren. Het voertuig, de bestuurder, de inrichting en het onderhoud van de wegen, de signalisatie, het weer, verkeersregels, verkeerssituatie... En ik vergeet er nog wel een paar. Door in te grijpen in die factoren kan de verkeersveiligheid toenemen. Een goed voorbeeld is de auto-industrie. Dankzij ABS, airbag, nieuwe materialen enzovoort is een wagen vandaag veel veiliger dan twintig jaar geleden. Ook de overheid neemt initiatieven. Niemand zal ontkennen dat het uitzicht van onze straten en de wegen de laatste tien jaar opvallend veranderd is. Op veel kruispunten kwamen er rotondes, er werden verkeersdrempels ingevoerd, fietspaden aangelegd enzovoort. En dan zeg ik nog niets over de opgevoerde controle tijdens het weekend of in de periode rond nieuwjaar of door middel van onbemande camera's. Onze wegen zijn op twintig jaar veel veranderd en dat is te merken aan het dalend aantal verkeersdoden. Er is één uitzondering: de snelweg. In feite verschillen snelwegen in het jaar 2000 in essentie weinig of niet van die van 1980 of vroeger. Maar ondertussen worden die snelwegen wel gebruikt door veel meer

en snellere voertuigen. Naast de structurele inspanningen om het verkeer veiliger te maken in de steden en op de secundaire wegen moeten overheid en verkeersdeskundigen nu ook maar eens werk maken van de veiligheid op de autosnelwegen en expreswegen. Bijvoorbeeld door het invoeren van variabele snelheid en van aanpassingen van de infrastructuur.

WW: Wat opvalt in het verslag is de spectaculaire groei van dodelijke en ernstig gewonde verkeersslachtoffers bij de bestuurders van bestelwagens en lichte vrachtwagens. FVT: Dat is een ernstige evolutie waar nu eindelijk eens moet ingegrepen worden. Hun aantal stijgt niet alleen in absolute cijfers. Het aandeel van bestuurders van lichte vrachtwagens in het totale cijfer van ernstig gewonde verkeersslachtoffers is op 20 jaar tijd meer dan verdubbeld. De toename van het aantal van deze voertuigen is dus geen excuus. Laten we wel wezen. Los van een lichte stijging vorig jaar gaat het aantal dodelijke en ernstig gewonde verkeersslachtoffers bij de inzittenden van bussen en zware vrachtwagens constant naar beneden. Dit is ten dele het gevolg van een aantal technische ingrepen zoals de snelheidsbegrenzer. Maar minstens even belangrijk is de opleiding en de bijscholing van de chauffeurs en niet te vergeten hun verantwoordelijkheidsgevoel. Voor het besturen van een lichte vrachtwagen of bestelwagen volstaat echter een gewoon rijbewijs. Er is geen speciale opleiding. De regeling op rij- en rusttijden is op deze voertuigen niet van toepassing. Bestelwagens zijn niet uitgerust met een tachograaf of een snelheidsbegrenzer. Ik ben dus niet verbaasd over de explosieve stijging van het aantal slachtoffers in deze groep. Het is hoogste tijd dat er regels komen voor de besteldiensten en de koerierbedrijven die met dit type van voertuigen werken. Ongetwijfeld wordt de veiligheid van deze bestuurders een belangrijk syndicaal aandachtspunt in de komende jaren. Want om alle misverstanden te vermijden: het gaat hier niet over de brave huisvaders die voor één dag een kleine vrachtwagen huren om de eigen verhuis te doen.

Vermoeidheid is dodelijk

De acties op 1, 2 en 4 oktober.

Blokkade Luxemburgse grensovergangen.

Onder de slogan "Vermoeidheid is dodelijk" voerden Europese transportbonden in de nacht van 1 op 2 oktober actie voor betere arbeidsomstandigheden. Vijftig BTB-militanten blokkeerden mee de Belgisch-Luxemburgse grens in Sterpenich. In een onderhoud beloofde de voorzitter van de Europese Ministerraad voor Transport een spoedige regeling voor de arbeidsduur van Europese vrachtwagenchauffeurs in loondienst en maatregelen tegen de deloyale concurrentie uit Oost-Europa. De arbeidsduur van zelfstandige chauffeurs zal stap voor stap aangepakt worden door de aanpassing van de Europese directieve 3820. Deze stap vooruit danken we aan de volgehouden inzet van onze militanten.

Operatie "Zondag Corridor" startte op zondagavond 1 oktober. Meer dan 600 militanten van transportbonden uit Frankrijk, Nederland, Luxemburg, Duitsland en België sloten de verschillende grensovergangen met Luxemburg af voor al het vrachtwervoer. Personenwagens en bussen konden, weliswaar stapvoets, door op één rijstrook. De bestuurders en passagiers kregen een pamflet waarin de eisen van de vrachtwagenchauffeurs uitvoering beschreven stonden. Goede en veilige arbeidsomstandigheden voor vrachtwagenchauffeurs komen ook de veiligheid van de gewone weggebruiker ten goede.

Doelwit van de actie waren de transportministers van de Europese Unie die op maandag 2 oktober hun topbijeenkomst hadden. De Europese Transportarbeidersfederatie (ETF) wil dat de Europese ministers eindelijk eens werk maken van de arbeidstijd van rijdend personeel. De ontwerpdirectieve die de gemiddelde arbeidsduur voor alle chauffeurs moet beperken tot gemiddeld 48 uur per week, zit al sinds 1998 in het slop. De ETF wil dat deze directieve snel wordt goedgekeurd en toegepast zonder uitzonderingen voor zelfstandige chauffeurs.

De twee Belgische transportbonden namen de grensovergang in Sterpenich voor hun rekening. Met een oplegger en een bus blokkeerden de militanten van BTB en CVD de snelweg richting Luxemburg. Ze kregen onverwacht steun van een dertigtal Nederlandse vakbondsleden van de FNV. Ook tien activisten van de Franse Transportbond FO versterkten de blokkade bij Sterpenich. Even verder, op hun eigen grondgebied, blokkeerden de Luxemburgse vakbonden het weinige verkeer in de richting van België.

Diep in de nacht, toen het verkeer op de E25 wat rustiger was geworden, zwermde verschillende vliegende piketten uit om ook de kleinere grensovergangen te blokkeren. Het drielandenpunt van Frankrijk, België en Luxemburg heeft echter meer gaten dan een Gruyèrekaas en het was bijna ochtend toen de Luxemburgse grens echt potdicht zat. Deze toestand duurde al bij al niet langer dan een uur. Tegen zeven uur keerden de groepjes militanten terug naar de blokkade van Sterpenich om het hoofd te bieden aan de ochtendspits.

Hoewel personenwagens op één rijvak werden doorgelaten veroorzaakte de actie, op het hoogtepunt van de ochtendspits, een file van verscheidene tientallen kilometers. De autobestuurders, meestal grensarbeiders, toonden over het algemeen begrip voor de acties en de eisen van de vakbondsmilitanten. Slechts enkele heethoofden weigerden het pamflet aan te nemen en stoven met gierende banden weg eens ze de blokkade waren gepasseerd.

Nadat het bericht was gekomen dat een delegatie van ETF en de actievoerende transportbonden werd ontvangen door de voorzitter van de Europese Raad van Transportministers, werden de blokkades om half tien maandagochtend opgeheven. Dankzij de mateloze inzet van 600 vakbondsmilitanten uit vijf verschillende landen was de actie een groot succes. De militanten van de BTB hebben in belangrijke mate bijgedragen tot dit succes. We moesten trouwens niet onderdoen voor transportbonden uit landen die veel groter zijn dan België.



Europese Commissie legt sociaal pakket op tafel voor de sector van het wegvervoer.

Mede als gevolg van onze vakbondsacties op 2 en 4 oktober komt de Europese Commissie nu met een pakket maatregelen om de interne markt van de transportsector te verstevigen. Deze maatregelen moeten ook beletten dat de chauffeurs het slachtoffer worden van die interne markt.

EU-richtlijn over een maximale arbeidstijd in de sector van het wegvervoer. Eindelijk zal de eis van de vakbonden voor een maximale arbeidstijd van 48 uur in de sector van het wegvervoer ingewilligd worden. Het voorstel van de commissie omvat wel een uitstel van 3 jaar voor de zelfstandige vrachtwagenchauffeurs. Na deze periode zouden ook de zelfstandige vrachtwagenchauffeurs gebonden zijn aan een maximale arbeidstijd. Op dat ogenblik zal een vrachtwagenchauffeur maar maximaal 60 uur per week mogen werken op voorwaarde dat de gemiddelde wekelijkse arbeidsduur over een periode van 4 maanden niet meer dan 48 uur bedraagt.

Arbeidskaart voor extra-communautaire chauffeurs. Meer en meer worden binnen de Europese Unie op illegale wijze chauffeurs van buiten de EU tewerkgesteld. Meestal uit Oost-Europese landen en in het zwart. Om dit te voorkomen wil de Europese Commissie dat de lidstaten een systeem invoeren van arbeidscertificaat. Hieruit moet blijken dat een chauffeur die in een lidstaat werkt bij een Europees bedrijf, ook een wettelijk arbeidscontract heeft en in orde is met de sociale zekerheid en de CAO's van de betrokken lidstaat.

Rijverbod in de weekends. De commissie stelt voor om tijdens de weekends een rijverbod in te voeren. Van 16 september tot 14 juni zou dit rijverbod gelden van zaterdag 22.00 uur tot zondag 22.00 uur.

In de periode van 15 juni tot 15 september zou het gelden van 07.00 uur 's zaterdags tot 22.00 uur 's zondag. De bestaande rijverboden mogen blijven bestaan, maar nieuwe rijverboden moeten binnen dit door de commissie voorgestelde kader vallen.

Bovenstaande voorstellen zijn zeker nog niet definitief. Ook al komen ze niet volledig overeen met de eisen die we als BTB naar voor geschoven hebben, zij gaan zeker in de goede richting. De BTB zal nu samen met de andere Europese vakbonden binnen de ETF een standpunt voorbereiden. Naar aanleiding van de volgende Europese Raad van Transport in december zal dit standpunt door de ETF bij de Europese transportministers worden verdedigd.

Ludieke acties in België.

Op woensdag 4 oktober, amper twee dagen na de Europese blokkades van Luxemburg, voerde de BTB, afdeling wegvervoer en logistiek, al opnieuw actie. Ditmaal in het kader van de mondiale actiedag van de Internationale Transportarbeidersfederatie (ITF). Voor deze actiedag vertaalden de twee Belgische transportbonden de centrale slogan "Vermoeidheid is dodelijk" in concrete eisen voor de Belgische werkgevers en de overheid.

Het vakbondsfront had ditmaal voor een ludieke actie gekozen. Een karavaan met verscheidene personenwagens, mobilhome, bus en een oplegger geladen met een verongelukte truck trok heel België door. 's Ochtends werd halt gehouden bij de Vlaamse werkgeversfederatie SAV. Onder politie-escorte trok de karavaan richting Brussel voor een gesprek met de Minister van Tewerkstelling en Arbeid. In de namiddag ging het richting Eupen voor een onderhoud met de voorzitter van FEBETRA, de Belgi-



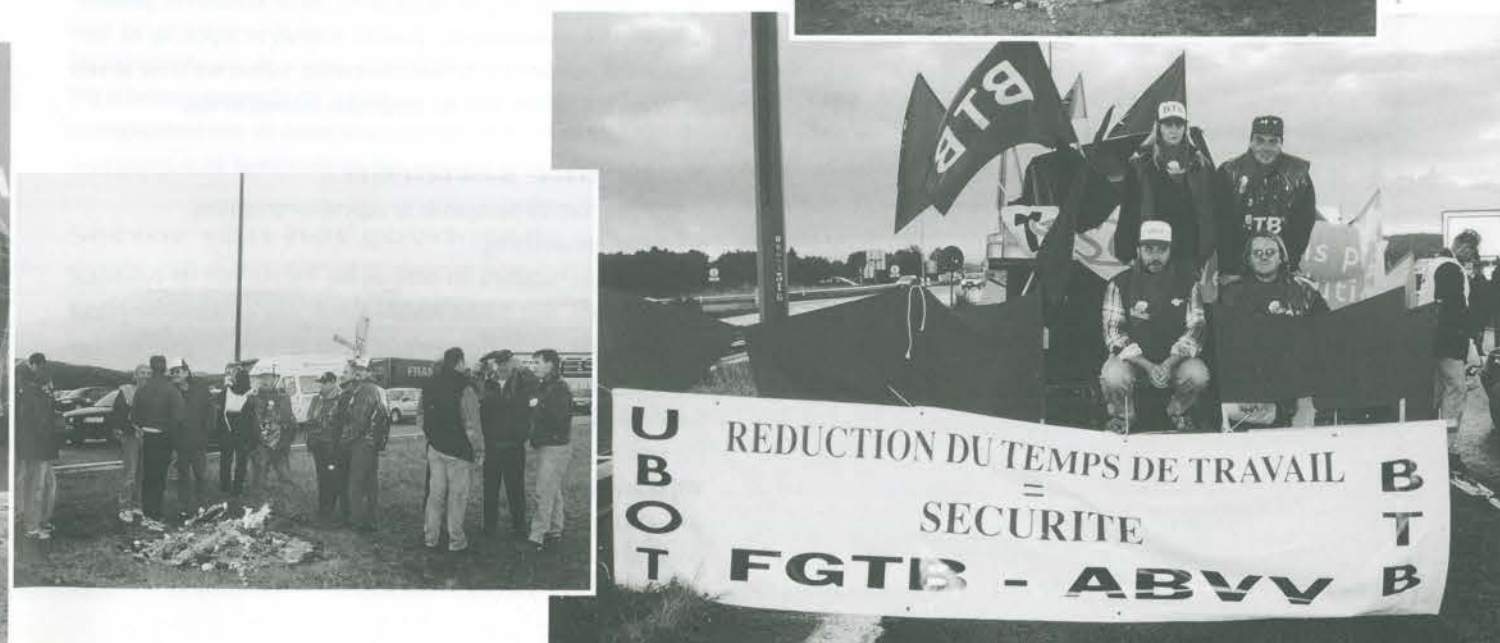
sche patroonsfederatie. Bij elke halte werden een aantal in verband gewikkelde en met mercurochroom besproeiende militanten in draagberies en rolstoelen uitgeladen.

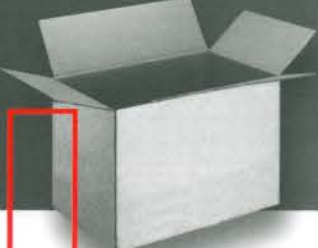
De ludieke acties misten hun effect niet. FEBETRA en SAV beloofden om problemen, zoals het hoog aantal dodelijke arbeidsongevallen, paritair te bespreken. Minister Onkelinx reageerde positief op onze vraag naar meer veiligheid in de sector. Hoewel het aantal arbeidsinspecteurs recent werd verhoogd, waren de Minister en haar kabinet niet ongevoelig voor onze vraag naar meer en betere controles. Indien de sociale partners tot een akkoord komen over een organisatie die de naleving van de CAO's moet controleren kunnen ze rekenen op de volledige medewerking van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid.

Actiedag van ITF was mondiaal succes.

De actie van de Internationale Transportarbeidersfederatie werd niet alleen in België opgevolgd. Overal ter wereld voerden een paar tienduizend beroepschauffeurs actie voor betere arbeidsomstandigheden. In minstens vijftig landen stond de slogan "Vermoeidheid is dodelijk" centraal.

De acties varieerden van betogingen, meetings, stakingen, piketten voor transportministeries, sensibiliseringsacties en zo verder. Teveel om op te noemen. Een actie willen we de lezers van Wegwijs niet onthouden. In de Indische stad Amritsar was er een meeting gevolgd door een betoging van 200 riksja-trekkers. Een riksja is een tweewielig karretje met een luifel dat gebruikt wordt voor personentransport in sommige Aziatische steden. Wie meer wil weten over de mondiale en de Europese actiedag kan terecht op de website van de ITF: www.itf.org.uk





De sociale onderhandelingen 2001- 2002 komen eraan.

Verschillende uitdagingen komen in 2001 op ons af en vragen inzet en waakzaamheid om ze in het voordeel van de chauffeur te laten uitdraaien. Op het ogenblik dat deze Wegwijs gedrukt werd waren de onderhandelingen over het interprofessioneel akkoord nog volop bezig.

Voor de transport- en logistieke sector staan er enkele belangrijke punten op het spel :

- De vermindering van de arbeidstijd tot 38 uur.
- De betaling van de twee laatste dagen van de vierde week vakantie.
- De afschaffing van de carenzdag.
- Een kader voor het brugpensioen.

Het is wachten op het interprofessioneel akkoord om dit om te zetten in concrete sectorale afspraken over loonontwikkeling, permanente vorming en tewerkstelling. Dit vormt de prioritaire opgave in 2001.

Uiteraard zijn we nu reeds besprekingen begonnen in onze besturen en met de bevriende vakbonden om te komen tot gemeenschappelijke eisenbundels. Zonder vooruit te lopen op de verschillende stappen in de besluitvorming willen we U nu al een concreet idee geven van de mogelijke inhoud ervan.

Voor alle sectoren :

Verlenging van de bestaande brugpensioenregeling.

Syndicale afvaardiging :

Wij eisen een modern en volwaardig statuut van de syndicaal afgevaardigde, met duidelijke afspraken over de aanstelling (met een verlaging van de huidige drempels), rechten en plichten van de syndicaal afgevaardigde.

Sectorale aanvullende pensioensregeling.

Permanente vorming :

Wij blijven aandringen op opleidingsmogelijkheden voor het personeel volgens de afspraken gemaakt in het vorig interprofessioneel akkoord 1999-2000.

Eisenbundel CAO 2001-2002 sector autobussen en autocars

Belangrijke loonsverhoging :

Wat betreft loonsverhogingen spreekt het vanzelf dat we er ook bij deze onderhandelingen over zullen waken dat in de sector van de openbare autobusdiensten de lonen de evolutie van de VVM en de SRWT blijven volgen. Voor de Speciale autobusdiensten en Autocars ligt nog geen concreet cijfer op tafel.

Brugpensioen.

Vergoedingen.

Verhoging van de vergoedingen (zoals zaterdag- en onderbrekingsvergoeding)

Oplossing voor die chauffeurs die met hun privé voertuig moeten komen werken door een aangepaste kilometervergoeding voor het woon-werkverkeer.

Terugbetaling van de kosten rijbewijs en medische schifting.

Wij schuiven nogmaals de fundamentele herziening van het loningsstelsel van de autocarbestuurder naar voor. Eén van de denkpijlers is de herinvoering van een gewaarborgd loon.

Sector van het goederenvervoer over de weg voor rekening van derden

Gelijkschakeling van het uurloon voor arbeidstijd en overbruggingstijd.

Eindejaarspremie moet een volwaardige 13^{de} maand worden.

Verhoging van de syndicale premie tot 4.500,- BEF.

Verblijfsvergoeding moet worden opgetrokken naar het niveau van onze buurlanden.

Ploegenpremie voor nachtarbeid tussen 22 en 6 uur (zoals

omschreven in CAO nr. 46 van de Nationale Arbeidsraad).

Erkenning van de vakbekwaamheid van de chauffeur door invoering van een sectorale anciënniteit.

Een fonds ter uitvoering van een actieplan voor chauffeurs die het slachtoffer worden van het verlies van de medische schifting, waarvan de reglementering strenger wordt in 2003.

Vergoeding uitbetaald bij langdurige ziekte.

Sector goederenbehandeling en logistiek

Op basis van de bestaande lonen zal worden nagegaan of een sectoraal barema kan worden opgesteld. Loonsverhoging die van toepassing is op het barema en op het reëel betaald loon.

Ploegenpremiestelsel.

Uitwerken van een functieclassificatie.

Sector Verhuizingen

Optrekken van de ARAB-vergoeding zoals in de sector van het goederenvervoer over de weg.

Bestaande anciënniteit in de sector moet worden omgezet in een jaarlijks uit te betalen vergoeding.

Invoering van een categorie voor het rijdend personeel.

Verhoging syndicale premie tot 4.500,- BEF.

Sectorale afspraken voor economische werkloosheid.

De Belgische Transport
arbeidersbond, afdeling
wegvervoer & logistiek
wenst al zijn leden,
hun familie en
hun vrienden het
allerbeste voor

2001

Inschrijfstrook

GEEF DE ONDERSTAANDE INSCHRIJFSTROOK AAN EEN COLLEGA
DIE NOG NIET BIJ DE BTB WEGVERVOER IS AANGESLOTEN.

Naam :

Voornaam :

Straat en huisnummer :

Gemeente en postnummer :

Rijksregisternummer :

Telefoonnummer :

Tewerkgesteld bij de firma :

Adres firma :

Functie :

Strook terug te sturen aan het plaatselijk BTB-secretariaat.

