



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK

Federaal secretaris Werner De Clercq

2000 Antwerpen 1 - Paardenmarkt 66
veronique.de.roeck@btb-abvv.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

Bestendig afgevaardigde Carine Dierckx

2000 Antwerpen - Paardenmarkt 66
walter.baes@btb-abvv.be
Tel.: 03/224 34 33/35 - 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
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

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Secretaris Johan Lievens

Propagandisten Jan Luyckx en Sandra Langenus

1080 Molenbeek - Picardstraat 69
btb.tkd.brussel@skynet.be
Tel.: 02/511 87 68 - Fax: 02/511 81 46
Ma-di-wo-do-vrij: 09.00 u - 12.00 u
Ma: 13.00 u - 17.30 u
Vrij: 13.00 u - 16.00 u

PROVINCIE VLAAMS BRABANT

Secretaris Johan Lievens

Propagandisten Sandra Langenus en Jan Luyckx

1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6
btb.vilvoorde@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

3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119
Tel: 016/22 22 05 - 02/511 87 68 - Fax: 016/511 81 46
Do 14.00 u - 16.30 u + na afspraak

PROVINCIE LIMBURG

Secretaris Eddy Graller

3500 Hasselt - Martelarenlaan 5
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 / 13.00 u - 17.30 u

PROVINCIES LUIK-NAMEN-LUXEMBURG

Secretaris Frida Kaulen

4000 Liège - Place Saint-Paul 9
ubot.liege@skynet.be
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

PROVICIE OOST-VLAANDEREN

Secretaris Georges Maes

9041 Oostakker - Oostakkerdorp 24
btb.gent@skynet.be
Tel.: 09/218 79 80 - Fax.: 09/218 79 81
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 - Stationstraat 21
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@btb-abvv.be
Tel.: 03/760 04 14 03/224 34 33/35 - Fax.: 03/224 34 49
Op afspraak

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Secretaris René Degryse

8800 Roeselare - Zuidpand Zuidstraat 22 b 22
btb.roeselare1@skynet.be
Tel.: 051/21 17 00 - Fax.: 051/24 08 73
Ma & vrij: 09.00 u - 12.00 u / 14.00 u - 17.30 u
Woe: 09.00 u - 12.00 u

8900 Ieper - Korte Torhoutstraat 27
Tel.: 057/ 21 83 75 - Fax: 051/ 24 08 73
Ma: 16.30 u - 17.30 u

8500 Kortrijk - Conservatoriumplein 9
Tel.: 056/26 82 48 - Fax.: 051/24 08 73
Di: 09.00 u - 12.00 u

Secretaris Renaud Vermote

8400 Oostende - J.Peurquaetstraat 27
btb2.oostende@belgacom.net
Tel.: 059/55 60 85 - Fax.: 059/70 51 33
ma-di-do : 8.30 u - 12.00 u / 14.00 u - 17.30 u
wo - vrij : 8.30 u - 12.00 u
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 - Zilverstraat 43 (Bureel 226)
Tel.: 050/44 10 44 - Fax.: 050/54 42 53
Wo: 14.00 u - 17.00 u

PROVINCIES HENEGOUWEN-WAALS BRABANT

Secretaris Philippe Dumortier

Propagandist Daniël Maratta

6000 Charleroi - Boulevard Devreux 36-38
ubot_hainaut_bw@hotmail.com
Tel. : 071/64 13 80 Fax : 071/32 29 58
ma-di-do : 09.00 u - 12.00 u / 13.00 u - 16.00 u
vrij : 09.00 - 12.00 u

7000 Mons - rue Chisair 34
Tel. : 071/64 13 80 Fax : 071/32 29 58
elke iste dinsdagmorgen van de maand

7130 Binche - rue Gilles Binchois 16
Tel. : 071/64 13 80 Fax : 071/32 29 58
elke iste & 3de donderdag van de maand : 9.00 u - 11.30 u

7500 Tournai - rue Roger de le Pasture 4
Propagandist Jean-Marie Lamarque
fgbtvd.dumortier@computron.be
Tel. : 069/53 27 90 Fax : 069/22 00 29
ma-woe-vrij : 09.00 u - 12.00 u / 14.00 u - 17.00 u
di-do : 09.00 u - 12.00 u

1400 Nivelles - rue de Namur 24
Tel.: 069/53 27 90 Fax : 069/22 00 29
elke 3de vrijdag van de maand : 09.30 u - 11.30 u

7860 Lessines - rue Général Freyberg 11
Tel.: 069/53 27 90 Fax : 069/22 00 29
elke iste vrijdag van de maand : 09.30 u - 11.30 u

Propagandist Fabrice Delahaye

7700 Mouscron - rue du Val 3
charles.vandecasteele@accg.be
Tel.: 056/85 33 22 - Fax.: 056/85 33 29

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

afgifftekantoor: Antwerpen X

Driemaandelijkse tijdschrift
juli - augustus - september 2003
verantwoordelijke uitgever:
Fed. Secret.: Werner De Clercq
Paardenmarkt 66
2000 Antwerpen 1

In dit nummer info over

3 Editoriaal | **4** Werner De

Clercq: wie is hij – wat doet hij

– wat beweegt hem | **8** Cruise

control: even dodelijk als nuttig?

| **10** Internationale actiedag – 13

oktober 2003: **vermoedheid =**

een moordenaar | **12** Blijf

wakker – Blijf leven,

Een checklist | **19** BTB-

militantenvorming in Floreal

La Roche, een fotoreportage

| **20** Sprokkels uit het

regeerakkoord, Zuurstof voor

het land

ABVV

Belgische TransportarbeidersBond

WEGWIJS



inhoud

Editoriaal	3
Goederenvervoer en -behandeling	13
Autobussen en autocars	14
Afhandeling op luchthavens	16
Verhuizingen	17
Begravenisondernemingen	17
Handel in brandstoffen	18
Allerlei	19

Juiste nummer
is snel geholpen

Wie naar het hoofdkwartier van de BTB belt op het algemene nummer 03/224.34.11, krijgt een keuzemenu te horen. Eerst moet je taal kiezen: "spreekt U Nederlands druk 1". Dan vraagt de computer je vakgroep. Voor het Wegvervoer & Logistiek moet je 4 indrukken. Deze elektronische telefooncentrale loodst personen die voor de eerste maal naar de BTB bellen vlot door onze structuur. Het is echter een tijdrovende procedure voor leden en militanten die onze organisatie goed kennen. Leden van de vakgroep Wegvervoer kunnen de elektronische centrale vermijden door te kiezen voor de rechtstreekse nummers.

03/224.34.35/36
Vakgroep Wegvervoer & Logistiek
afdeling Antwerpen

03/224.34.34
Vakgroep Wegvervoer & Logistiek
federaal secretariaat

Werner De Clercq
Annemie Craeye
Walter Baes
René Degryse
Lieve Pattyn
Véronique De Roeck

Redactie

BTB Foto's

Editoriaal



Tijdens de vormingdagen in La Roche was er veel commotie rond het ontslag van Bert Verhoogen, vakbondsafgevaardigde bij DHL-Aviation. De werkgever heeft de procedure betreffende de bescherming van de vakbondsafgevaardigden, zoals voorzien bij Wet van 19 maart 1991, niet gevolgd.

De militanten waren terecht ongerust aangaande hun wettelijke bescherming. Dit is onaanvaardbaar voor ons als syndicalisten. Doch in de desbetreffende Wet is er geen strafrechtelijke sanctie voorzien, wel een financiële sanctie, bij niet opvolging van de procedure. Een hiaat in deze wetgeving die dringend moet worden herzien.

Intussen is er weer een vakbondsafgevaardigde, ditmaal van het ACLVB, bij bus- en opleggerconstructeur VAN HOOL ontslagen zonder de voorgeschreven procedure te volgen. Grote financieel krachtige bedrijven hebben lak aan deze procedures. Zij betalen met de glimlach de voorziene schadevergoeding uit. De luis in hun pels is zo uitgeschakeld en de opvolgers zullen wel tweemaal nadenken om zich te manifesteren.

Een aantal militanten ijveren ervoor om voor de vakbondsafgevaardigden een immunitetsregel (onschend-

baarheid) wettelijk te realiseren. In die richting denken is niet realistisch, maar ook niet wenselijk. De mogelijkheid dat er militanten misbruik zouden maken van de immunitetsregel is zeker voorspelbaar. Een strafrechtelijke bepaling, die gevangenisstraffen kan opleggen, toevoegen en toepassen aan de huidige wetgeving is meer dan aangewezen. De gevangenisstraffen dienen zodanig zwaar te zijn, dat men niet meer durft een beschermde werknemer te ontslaan, zonder de voorgeschreven procedure te volgen. Dit realiseren zal eenvoudiger zijn dan een immunitetsregel.

Wij hopen dat dit probleem in alle ernst aangepakt wordt, via het interprofessionele ABVV en met de steun van alle centrales. Verder in deze uitgave is er een artikel over de regeringsverklaring. Een belangrijk onderwerp in deze verklaring is het "eenheidsstatuut" of werknemersstatuut. Het wegwerken van de verschillen tussen het arbeiders- en bediendenstatuut. De regering verplicht de sociale partners om tegen het einde van deze legislatuur een einde te maken aan een historische onrechtvaardigheid, die véél te lang geduurd heeft. Indien de sociale partners er niet uitgeraken, zal deze regering de nodige wettelijke maatregelen treffen. Dit, kameraden, kon niet langer uitblijven. Volgens onze statuten organiseren wij alle werknemers in de transportsector; te land, ter zee en in de lucht.

Onze nieuwe Minister van Mobiliteit, de heer Bert Anciaux, wenst de strijd aan te binden met de wegpiraten. In het kader van de veiligheid van de vele weggebruikers kunnen wij niet anders dan dat toejuichen. Alleen willen wij de heer Minister erop wijzen dat dit geen "carte blanche" mag zijn om een heksenjacht te voeren tegen de vrachtwagenchauffeurs. Dat men eerst zorgt dat de echte gekken van de weg worden gehaald. Het zal dan voor iedereen een stuk veiliger worden en misschien lost men het fileprobleem er ook mee op.

Werner De Clercq
Federaal Secretaris BTB

in de kijker [interview]

Kennismaken met een Federaal Secretaris

Werner De Clercq

wie is hij – wat doet hij – wat beweegt hem

Werner De Clercq werd geboren op 4 april 1944, een kind bijna op het eind van de tweede wereldoorlog. Hij trouwde met Maria en bouwde samen met haar een gezin uit. Hij werd de trotse vader van Inge en Koen, en de bijna nog trotsere grootvader van Wannes en Seppe. We gingen bij hem langs voor een gesprek.

WW — Het Federaal Comité BTB benoemde je in december 2002 tot Federaal Secretaris Wegvervoer & Logistiek. Helemaal uit de lucht kwam dit niet gevallen. We weten zelfs dat je zeer lang hebt nagedacht voor je deze functie wilde aanvaarden. Wat gaf de doorslag om volmondig 'ja, ik wil' te zeggen?

Werner De Clercq — Deze job is er één met veel verantwoordelijkheid. Ik wilde de tijd nemen om daar rustig over na te denken én om overleg te plegen met mijn partner vooraleer ik "ja" zegde. Ik besepte maar al te goed dat de weerslag ervan op mijn familiaal leven niet te onderschatten zou zijn. Wat uiteindelijk echt doorwoog bij mijn 'ja' was de mogelijkheid om vanuit die positie misschien nog meer te kunnen doen voor de werknemers uit de sectoren.

WW — Wat wil je bereiken tijdens deze congresperiode?

Werner De Clercq — Deze periode wordt een zeer moeilijke periode met heel veel uitdagingen en knelpunten. Wij moeten een oplossing vinden voor de toepassing van de EU Richtlijn 2002/15, de befaamde 48u-werkweek. Deze EU Richtlijn zal voor de volgende 15 à 20 jaar de arbeidsomstandigheden van de vrachtwagenchauffeurs bepalen.

Tevens is de uitbreiding van de EU naar 25 lidstaten op het concurrentiële en sociale vlak een immense uitdaging.

Verder komt het "eenheidsstatuut" eraan, geen arbeiders en bedienden meer. Dit zal ook onze syndicale werking in bedrijven beïnvloeden.

Bovendien stellen we vast dat de syndicale strijd in de bedrijven keihard wordt gevoerd. Sommige werkgevers stellen zich ongelooflijk arrogant op en schromen zich niet om syndicale rechten en vrijheden met de voeten te treden. Zoals een journalist onlangs op de radio zei: "Zo'n paar maanden voor de sociale verkiezingen is het precies soldenperiode in delegees."

Bovendien wil ik in deze congresperiode de BTB-militant meer en beter voor het voetlicht brengen. Zo zullen we vanaf decem-

ber 2003 in de Wegwijs een nieuwe rubriek voorzien: 'Militant in de kijker'. Op die manier kunnen ook militanten hun verhaal doen, en wordt de Wegwijs weer meer een stukje van hen.

WW — Nu, het Federaal Comité wist wel wat het deed, met jouw verkiezing. Je bent gepokt en gemazeld op vele manieren; je hebt een verleden als chauffeur? Vertel daar eens meer over?

Werner De Clercq — Enige tijd na mijn legerdienst, waar ik mijn rijbewijs voor vrachtwagens heb behaald, ging ik werken als beginnende vrachtwagenchauffeur. Eerst in het binnenland en daarna naar het buitenland. De meest normale gang van zaken in de sector. Dit heb ik dan 17 jaar gedaan.

WW — Wat waren toen de loon- en arbeidsvoorwaarden?

Werner De Clercq — Mijn eerste uurloon bedroeg toen 37,5 BEF/ uur of € 0,9296/uur. Het was hard werken in die periode. Er was geen controle op de gepresteerde uren, veel was nooit genoeg.

WW — Was je vanaf het begin syndicaal actief?

Werner De Clercq — Als je bedoelt syndicaal actief zijn door één of ander mandaat uit te oefenen dan is het antwoord neen. De bedrijven waar ik in mijn beginperiode werkte waren veel te klein om recht te hebben op syndicale mandaten. Ik had wel bepaalde ideeën waarmee de werkgever niet akkoord was, bijvoorbeeld in verband met de veiligheid van de chauffeurs. Of over in het zwart werken. Dit heb ik steeds geweigerd. Deze houding stond mijn patronen niet aan en ging dikwijls ten koste van mijn job.

WW — Welke elementen maakten je zo kwaad, waardoor je het actief zijn in de vakbond belangrijk ging vinden?

Werner De Clercq — De omstandigheden waaronder de meeste chauffeurs moesten rijden om toch hun werk te behouden was soms meer dan schrijnend. 90 à 100 uren per week werken was in die periode geen rariteit. Als je geen 190.000 km per jaar

aflegde werd je door de werkgever versleten voor "toerist", vooral in het zeecontainervervoer. Een beetje elementair respect voor het werk van de chauffeurs was er niet bij.

Op het einde van de jaren '60 was er geen controle, door geen enkele inspectie. De rij- en rusttijdenwetgeving en de tachograaf zijn pas veel later gekomen. Dus wilde ik mij inzetten om de arbeids- en levensomstandigheden van de vrachtwagenchauffeurs, zowel op het sociale op als familiale vlak, te verbeteren.

WW — En waarom BTB-ABVV?

Werner De Clercq — Van huis uit waren wij aangesloten bij het ABVV.

WW — En in jouw bedrijf op dat moment, was BTB-ABVV daar in de meerderheid? — Werner De Clercq — Bij de firma Coulier NV was er zowel OR, KVG (nu CPB) als SA. De BTB was daar de sterkste vakbond. Hier heb ik mij kandidaat gesteld voor de sociale verkiezingen en kon ik mij eindelijk syndicaal ontplooien, zowel op het bedrijf als binnen de vakbond. Ik kon eindelijk mijn stem laten horen.

WW — Met welke problemen werd je toen geconfronteerd?

Werner De Clercq — Met het ontslag van de vakbondsafgevaardigde van de BTB. Ook hier volgde de werkgever de wettelijke procedure niet. De BTB-militanten vroegen mij toen om de ontslagen vakbondsafgevaardigde in zijn functie op te volgen. Dit was gezien de omstandigheden in de firma een moeilijke beslissing.

WW — Was het gemakkelijk om je collega's te motiveren om mee te doen, om de syndicale ploeg te ondersteunen?

Werner De Clercq — Neen, het is niet steeds gemakkelijk om de collega's te overtuigen om een aantal zaken te realiseren in het kader van goede loon- en arbeidsvoorwaarden. Sommigen beschouwden het als een aantasting van hun persoonlijke vrij-

heid van werken. Vooral de beperking van het aantal te presteren uren in het kader van de veiligheid op de weg zorgde soms voor hevige discussies.

Ik probeerde altijd de mensen te overtuigen van de noodzaak van sommige wetgevende maatregelen. Niet dat dit altijd lukte.

WW — Op een bepaald moment zette je de stap naar de vakbondsstructuren.

Werner De Clercq — Voor ik binnen de vakbondsstructuren ging werken was ik voorzitter van de vakgroep wegvervoer in het ABVV gewest Aalst-Dendermonde. Rond 1987 werd ik, via een examen, instructeur zwaar vervoer bij de VDAB. Ik gaf dan opleiding aan ex-mijnwerkers, in het kader van de reconversie van de steenkoolmijnen in Limburg, om het beroep van vrachtwagenchauffeur aan te leren.

In 1988 werd mij gevraagd of ik de taak van gewestelijk secretaris wou opnemen in het gewest Aalst-Dendermonde voor de BTB, Kleding en Boek & Papier. Na lang nadenken heb ik dan de stap gezet in juni 1989.

WW — Hoe verschillend was dat met je vorige baan?

Werner De Clercq — Niet te vergelijken, totaal anders dan werken als militant voor de vakbond of opleiding geven aan ex-mijnwerkers. Men moet werken met alle militanten en leden uit de verschillende bedrijven en sectoren van de gewestelijke afdeling. Tegelijkertijd moet men ook rekening houden met een aantal gevoeligheden ten opzichte van de andere centrales binnen de structuren van een gewest.

WW — Waarom die keuze voor de vakbondsstructuur?

Werner De Clercq — De rode draad in mijn beroepskeuze werd steeds opnieuw bepaald door mijn bekommernis om de situatie van de vrachtwagenchauffeurs. Mijn uitgangspunt, steeds opnieuw, was de gedachte om nog meer te kunnen doen voor betere loon- en arbeidsvoorwaarden voor de werknemers uit de verschillende sectoren.

WW — Heb je er soms spijt van gehad?

Werner De Clercq — Er waren en zijn soms moeilijke momenten, maar nooit had ik spijt dat ik die stap heb gezet. Integendeel, als je slaagt in een aantal concrete realisaties — hoe klein soms ook — geeft dit toch een grote persoonlijke voldoening en besef je dat al die kopzorgen en moeite die het soms vraagt, toch zin heeft.

WW — Zou je dit gekund hebben zonder de steun van je partner en je gezin?

Werner De Clercq — Ik ben er zeker van dat je dit niet kan volhouden als je partner niet achter je staat. Zij dient veel begrip op te brengen voor de vele uren die je niet met haar en/of je kinderen kan doorbrengen. Het weegt op je familiaal leven. Ik prijs mij gelukkig dat ik op dat vlak op haar kon en kan rekenen.

WW — Een laatste woord?

Werner De Clercq — Ik denk dat het duidelijk moet zijn dat syndicaal werk mierenarbeid is: het gaat traag, soms zeer moeizaam, maar op termijn behaal je resultaat. Mijn vergelijking met mierenarbeid gaat nog verder op, het is bovenal ploegwerk, elk radertje is noodzakelijk én belangrijk. Met de steun van de ganse ploeg wens ik nog verschillende verwachtingen te kunnen realiseren voor al onze leden en militanten op het vlak van de loon- en arbeidsvoorwaarden in alle sectoren. Bovendien hoop ik dat wij samen met alle centrales voldoende druk zullen kunnen uitoefenen op het politieke vlak voor een betere bescherming van onze afgevaardigden.

*Met de klok mee:
Werner De Clercq
Federaal Secretaris
Wegvervoer en
Logistiek*

*1ste Federaal Comité
BTB Wegvervoer
en Logistiek*

*Solidariteitsactie
met De Lijn —
Oost-Vlaanderen*

*Solidariteitsactie
in Luik*



actualiteit

Cruise control

even dodelijk als nuttig?

De laatste tijd is er veel te doen rond cruise control.

Iedereen heeft er de mond van vol. Inderdaad gebeuren er op onze autosnelwegen regelmatig zware verkeersongevallen met vrachtwagens, vooral tijdens wegwerkzaamheden.

Met als gevolg veel dodelijke slachtoffers door deze kopstaartaanrijdingen. Soms is er geen remspoor vast te stellen op het wegdek en vermoedt men dat de vrachtwagenchauffeur heeft gereden op cruise control (automatische snelheidshouder). Dit is een technisch hulpmiddel, dat het leven van de vrachtwagenchauffeur een stuk aangenamer kan maken, indien hij dat oordeelkundig en met de nodige verantwoordelijkheidszin gebruikt.

De werkgevers zouden beter investeren in een adequate airconditioning in hun vrachtwagens. Het is immers zo dat een aangename werktemperatuur in de bestuurderscabine veel meer bijdraagt tot het rijcomfort van chauffeurs dan de cruise control. Een chauffeur die niet wordt "geroosterd" achter zijn voorruit is veel alerter en veiliger op de weg. Dit is door een wetenschappelijk onderzoek bewezen.

Een aantal politieke mandatarissen in België wil nu de cruise control verbieden binnen de Europese Unie, dit in het kader van de verkeersveiligheid. Deze mandatarissen zijn er zich van bewust dat het vele jaren zal duren om tot een Europese Richtlijn te komen. Zij wensen dat er snel een wet komt die het gebruik van de cruise control verbiedt op Belgisch grondgebied. Hoe men dat kan controleren op de weg is voor ons een raadsel en praktisch niet haalbaar.

De constructeurs van vrachtwagens echter zijn van mening dat de lange werkdagen en de vermoeidheid, m.a.w. de lamentabele arbeidsomstandigheden, de oorzaak zijn van deze verkeersongevallen en niet de cruise control.

Eigenlijk is er nog maar weinig of geen onderzoek uitgevoerd naar dit soort van verkeersongevallen. De vraag kan hier gesteld worden waarom het I.W.T. (Instituut voor WegTransport) hier nog niet heeft op ingespeeld.

Als BTB (Belgische Transportarbeidersbond — A.B.V.V.) vragen wij een grondig onderzoek. Binnen dit onderzoek moet men minstens kijken naar de opleidingsgraad, de ervaring, de al

control

gepresteerde uren tijdens de dag of week, het tijdstip van de dag van het gebeuren. Men moet kunnen vaststellen uit welke landen zij afkomstig zijn. Tevens dient men te kijken of de huidige wetgeving over hoe de wegwerkzaamheden dienen te worden aangeduid nog voldoet aan het huidige verkeer. Dit zou dan een beter beeld geven en toelaten om de nodige maatregelen te treffen om dit in de toekomst te voorkomen.

Wij eisen dan ook van de verantwoordelijke Minister om de nodige maatregelen te treffen om een gecoördineerde aanpak van alle controlerende instanties te intensifiëren en er voor te zorgen dat taalbarrières er niet langer de oorzaak van zijn dat buitenlandse vervoercombinaties minder aan controles onderworpen worden betreffende o.a. de rij- en rusttijden dan onze eigen beroepschauffeurs.

Het verdient ook de aanbeveling de strijd tegen de schijnzelfstandigen in de sector op te voeren. Het blijkt vaak dat dit de echte cowboys van de weg zijn die alle wetten en reglementeringen aan hun laars lappen ten bate van het financiële gewin.

Als BTB pleiten wij dan ook voor de verdere uitbouw van de professionele vorming en opleiding van toekomstige vrachtwagenchauffeurs in de beroepsopleiding en via het dagonderwijs in de scholen. Het kan niet zijn dat men in het huidige verkeer chauffeurs de baan op stuurt met een vrachtwagen van 15 meter lang en met een gewicht van 44 ton bruto na een minimale cursus van +/-16 uur door een rijsschool. Deze man of vrouw is geslaagd in het behalen van zijn of haar rijbewijs voor vrachtwagens, maar heeft niet voldoende ervaring kunnen opbouwen

om het beroep op een veilige manier, voor hem- of haarzelf en de medeweggebruikers, uit te voeren.

Het is dan ook aangewezen dat na het behalen van het rijbewijs C/CE, er bijkomende opleiding in de bedrijven gegeven wordt. Er dient ook meer aandacht geschonken te worden aan het defensief rijgedrag. Een permanente opleiding voor de meer ervaren vrachtwagenchauffeurs is eveneens noodzakelijk. Wij eisen dan ook een snellere invoering van de Europese Richtlijn terzake.

Volgens het regeerakkoord is men van plan, in het kader van de verkeersveiligheid, om vrachtwagens niet meer te laten inhalen tijdens de spitsuren op viervakbanen. Wij menen dat deze maatregel niet het beoogde effect van veiligheid gaat behalen dat men voor ogen heeft. Wij vragen ons dan ook af hoe men erin zal slagen om de kilometerslange file van vrachtwagens van twee rijvakken terug te dringen naar het rechterrijvak, er rekening mee houdend dat een vrachtwagen gemiddeld tussen de 15 en 18m lang is en er een vrije afstand van 50m moet gehouden worden. Door op een bepaald ogenblik geen inhaalbeweging meer te laten uitvoeren veroorzaakt men een domino-effect. Met als gevolg kilometerslange files. Dit heeft tot gevolg dat de vrachtwagens tot stilstand komen met het risico van nog meer kopstaartaanrijdingen.

Als BTB vragen wij dan ook om deze maatregel slechts toe te passen nadat alle initiatieven om het wegverkeer te ontlasten globaal zijn uitgewerkt. In dit kader steunen wij elk voorstel vanwege de regering om de autogebruiker, zeker in het kader van het woon- werkverkeer, naar het openbaar vervoer te lokken.

actualiteit

actualiteit

10

Internationale actiedag – 13 oktober 2003

vermoeidheid = een moordenaar

Teveel chauffeurs over heel de wereld worden gedood of ernstig gewond elk jaar opnieuw. De overgrote meerderheid van die ongevallen wordt veroorzaakt door de vermoeidheid. De lange jaren van arbeid onder grote stress, in slechte omstandigheden resulteren op lange termijn in ernstige gezondheidsproblemen voor de chauffeurs.

Dit gaat dan over hartziekten, zenuwziekten en andere mogelijke gezondheidsproblemen, die veroorzaakt worden door stress.

Globalisering is schadelijk voor de arbeiders in de sectoren van het wegtransport.

Mondialisering, globalisering trekt het niveau van de loon- en arbeidsvoorwaarden naar beneden. Heel wat internationale bedrijven besteden hun transportactiviteiten uit aan een zo laag mogelijke kostprijs. Bovendien geven zij de voorkeur aan just-in-time levering. Transportfirma's zoeken manieren om hun kostprijs te drukken zodat zij concurrentieel blijven, met als gevolg dat de loon- en arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs onder zware druk komen te staan. Zij worden gedwongen om de rij- en rusttijden aan hun laars te lappen, zodat ze op het goede moment op de juiste plaats zijn. De verlaging van de kostprijs ten koste van de gezondheid is de norm geworden en chauffeurs nemen grote risico's om hun job te kunnen houden.

Ook in het personenvervoer blijft men niet gespaard. Ook zij zijn slachtoffers van de deregulering in de transportsector.

En van overheidswege valt ook niet al teveel te verwachten. Er worden in teveel landen teveel antisyndicale wetten gemaakt. De sociale bescherming wordt afgebouwd in het voordeel van de flexibele werktijden en de jacht op winst, steeds meer winst. Deze aanvallen op de rechten van de werknemers gaan natuurlijk samen met een verzwakking van de wetgeving, of de toepassing ervan, op het vlak van gezondheid en veiligheid – en juist die regelgeving die chauffeurs beschermt tegen onverantwoord lange werkuren.



De transportarbeiders eisen:

- Respect voor alle transportarbeiders
- Betere lonen en arbeidsvoorwaarden
- Minder lange werkuren en meer rusttijden
- Wachtijd - arbeidstijd
- Voldoende rustplaatsen met een degelijke infrastructuur
- Voldoende rustdagen thuis
- De mogelijkheid om een opleiding te volgen die recht geeft op het rijbewijs van het hoogste niveau
- Verbetering van de signalisatie bij wegwerkzaamheden

De ITF (International Transport Workers' Federation) en de internationale aktiedag

Sinds 1997 organiseert de ITF, samen met de plaatselijke vakbondsorganisaties, een jaarlijkse aktiedag. Op die dag brengen zij transportarbeiders over heel de wereld samen om hun eisen kenbaar te maken.

De ITF verenigt meer dan 600 transportvakbonden in 135 landen en vertegenwoordigt meer dan 5 miljoen transportarbeiders uit alle sectoren.

Op deze dag wordt tegelijkertijd in heel wat landen actie gevoerd om specifieke eisen naar voor te schuiven. Prioriteiten zijn niet in alle landen hetzelfde. Dit is logisch omdat ook de arbeidsomstandigheden heel sterk kunnen verschillen.

In Europa worden de rustplaatsen onze blikvanger. Wij willen er meer én vooral beter uitgeruste.

De gewestelijke secretariaten zullen onze leden verder op de hoogte houden.

actualiteit

11

Blijf wakker – Blijf leven

Een checklist

1	Volgt u het u voorgaande voertuig te dichtbij?	
2	Verandert u van rijstrook zonder duidelijke reden of oorzaak?	
3	Ondervindt u moeilijkheden om een constante snelheid te handhaven?	
4	Remt u zonder een duidelijke reden?	
5	Rijdt u op de begrenziingslijnen van de rijstroken?	
6	Blijft u in uw rijvak door middel van bruske stuurbewegingen?	
7	Wijkt u regelmatig uit naar de kant van de weg?	
8	Beweegt u zich voortdurend in uw stoel?	
9	Hebt u het raam geopend om frisse lucht te krijgen?	
10	Wordt u gehinderd door de lichten van uw tegenliggers?	
11	Sluit u uw ogen dikwijls of wordt uw gezichtsveld wazig?	
12	Beginnen uw ogen te branden?	
13	Dwalen uw gedachten af of zijn ze verward?	
14	Rekende u uw juiste aankomsttijd uit tijdens het laatste uur?	
15	Stelde u uw radio meermaals bij gedurende het laatste uur?	
16	Hebt u stimuli nodig om wakker te blijven (koffie, cafeïne, frisdrank)?	
17	Vergat u uw richtingaanwijzer uit te zetten de laatste keer dat u van rijvak veranderde?	
18	Werkt het ander verkeer op uw zenuwen?	
19	Halen andere voertuigen u in zonder dat u zich daar bewust van bent?	
20	Bent u niet in staat om zich het laatste reclamebord dat u voorbijkwam te herinneren?	

Antwoordt u meer dan vier keer JA op bovenstaande vragen,
dan ondervindt u de gevolgen van vermoeidheid.

HET IS TIJD OM EEN RUSTPAUZE TE NEMEN!

Goederenvervoer & -behandeling

**Protocolakkoord voor het
niet-rijdend personeel
in het goederenvervoer en logistiek – 140.04**

Transport Gheys te Mol.

Ploegenpremie

Vanaf 1 januari 2004 hebben de arbeiders die beginnen met werken voor 7 uur of stoppen met werken na 19u, in bedrijven met meer dan één uurrooster, recht op een ploegenpremie van € 0,45 per uur voor elk gepresteerd uur.

Deze premie wordt voor het eerst geïndexeerd op 1 april 2005, en vanaf dan elk jaar.

Deze premie kan niet gecumuleerd worden met de toeslag voor nachtarbeid.

Anciënniteitsvergoeding

Vanaf 1 januari 2004 heeft de arbeider met 15 jaren dienst in de onderneming recht op een bijkomende schijf van € 0,05 per uur.

Syndicale premie

Elke arbeider, ingeschreven in de rsz categorie 083, heeft recht op een syndicale premie mits hij een bruto jaarkinkomen heeft van € 6.000 binnen de referentieperiode.

Brugpensioenen

Vanaf 1 april 2004 wordt het brugpensioen een recht voor arbeiders:

- Vanaf 60 jaar mits 20 jaar anciënniteit in het bedrijf
- Vanaf 61 jaar mits 17 jaar anciënniteit in het bedrijf
- Vanaf 62 jaar mits 14 jaar anciënniteit in het bedrijf
- Vanaf 63 jaar mits 11 jaar anciënniteit in het bedrijf
- Vanaf 64 jaar mits 8 jaar anciënniteit in het bedrijf

Dit kan op voorwaarde dat de reserves voor het brugpensioen in het Sociaal Fonds niet overschreden worden en dat de patronale bijdragen hierdoor niet verhoogd worden.

Permanente vorming

Permanente vorming op zaterdag wordt aan 100% van het reële uurloon betaald. Deze uren komen niet in aanmerking voor de berekening van de arbeidsduur.

Flexibiliteit

Indien bedrijven vragende partij zijn om flexibiliteit op jaarbasis in te voeren zijn de vakbonden bereid om hierover te praten.

Een vakbondsafvaardiging ???

Niet nodig !!

Begin juli 2003 schreven ABVV-BTB en ACV-Transcom een brief aan de directie van de firma Gheys te Mol. Aan meerdere directies eigenlijk, want Gheys heeft 5 "aparte" entiteiten. Aan de leden van de beide vakbonden werd ook gevraagd hun kandidatuur te stellen om syndicaal afgevaardigde te worden. Wij kregen op 11 juli 2003 een antwoord van de firma's Gheys: er zijn genoeg redenen om niet tot de oprichting van een vakbondsafvaardiging over te gaan, en ze vragen ons om niet tot oprichting over te gaan.

Een patronaal standpunt dus, waar wij het niet mee eens zijn, maar dat ons anderzijds niet echt verwondert.

Maar...

Leden maakten ons een brief over die zij van hun werkgever ontvingen. Hierin zet Gheys zijn argumenten uiteen waarom een afvaardiging niet gewenst is: familiebedrijf, bijkomende belasting, willen geen syndicale inmenging enz. En zoals vaak zit het venijn in de staart: aan de werknemers wordt gevraagd een papier te tekenen dat ze niet akkoord zijn dat er een vakbondsafvaardiging wordt aangesteld, en dat ze geen kandidaat zijn. Hun werkgever zal zijn appreciatie hiervoor tonen "door tijdens de hele periode van afwezigheid van vakbondsafvaardiging, jaarlijks aan elke arbeider twee geschenkcques ter waarde van 50 Euro in totaal toe te kennen".

Is dit naief, brutaal, of een teken aan de wand?

Tegen de achtergrond van recente brutale afdankingen van vakbondsmensen krijgt dit alles namelijk een bittere bijmaak. Hoe ver willen sommige patroons gaan om syndicaal overleg binnen hun bedrijf te vermijden???

Lieve Pattyn
Gewestelijk Secretaris Turnhout - Mechelen

autobussen & autocars

Eerst was er niets,...
en toen waren er de protocol-akkoorden ...
ook bij de pachters van De Lijn en de TEC !!!

Sociale programmatie 2003-2004

Sector 140.01: openbare autobusdiensten - pachters van De Lijn

Maaltijdcheques:

Vanaf 1 juli 2003 ontvangt het rijdend personeel van de pachters van de Lijn maaltijdcheques. Totale waarde € 2,16 per cheque waarvan de werkgever € 1,07 betaalt.

Op 1 maart 2004 wordt de werkgeversbijdrage met € 0,56 per cheque verhoogd. Totale waarde vanaf dan € 2,72.

Geschenkencheques:

Kerstmis 2003: € 19,26

Nieuwjaar 2004: € 19,26

Uurlonen:

Op 01.06.2004 stijgen de uurlonen van het rijdend personeel van de VVM-exploitanten met 1%.

Zaterdagwerk:

Op 01.07.2004 stijgt de toeslag voor zaterdagwerk met 5% en wordt zo op 15% gebracht.

Spoorpassen:

Vanaf 01.03.2004 worden de spoorpassen niet meer toegekend.

Verder werd met de werkgeversfederatie overeengekomen om vanaf september 2003 besprekingen te voeren over volgende punten:

- de regeling loonwaarborg;
- de pro rata regeling deeltijdse werknemers;
- de uitwerking van een regeling in verband met boetes (artikel 23 VVM-bestek).

Sector 140.01: openbare autobusdiensten - pachters van de TEC

Uurlonen:

Vanaf 01.01.2003 worden de lonen van chauffeurs van de pachters van de TEC afgestemd op de barema's van de TEC en dit voor de volgende categorieën:

- de chauffeurs met 10 jaar en 11 jaar anciënniteit: + 2,55%;
- de chauffeurs met meer dan 20 jaar anciënniteit: van + 2,57% tot + 2,59%.

ARAB-vergoeding:

+ € 0,45 per gepresteerd dag vanaf 01.07.2003.

De betaling van deze vergoeding gebeurt maandelijks, naast de trimestriële betaling van de basis ARAB-vergoeding.

Geschenkencheques

Twee maal geschenkencheques voor de chauffeurs van de pachters. Eén naar aanleiding van Kerstmis 2003 en één naar aanleiding van Nieuwjaar 2004. De waarde van elke cheque bedraagt maximum € 24,41. De waarde van de geschenkencheque wordt voor elke chauffeur afzonderlijk bepaald pro rata het aantal maanden tewerkstelling in 2003 en pro rata het tewerkstellingsregime (deeltijdse arbeid).

Werknemers die zelf ontslag hebben genomen of werden ontslagen om dringende redenen of al meer dan 2 jaar arbeidsongeschikt zijn komen niet in aanmerking voor de toekenning van de geschenkencheques.

Gewaarborgd loon:

De 76 uren op 2 weken worden gebracht op 152 u op 4 weken.

Nieuwe uurlonen openbare autobusdiensten VVM De Lijn 01.07.2003

Het gemiddelde gezondheidsindexcijfer over de voorbije 4 maanden (111,67) overschreed de spilindex (111,64) in mei 2003. De lonen werden op 01/07/03 met 2% verhoogd. De nieuwe spilindex wordt 113,87.

Hieronder vindt u de nieuwe uurlonen:

Anciënniteit	O.M.C	Zondag-werk (= basisloon + 100 % toeslag)	Nachtwerk + € 1,18/u (20u - 6u)
	€	€	€
0	11,1510	22,3020	12,3310
0,5	11,2214	22,4428	12,4014
1	11,3200	22,6400	12,5000
2	11,4355	22,8710	12,6155
3	11,5347	23,0694	12,7147
4	11,6503	23,3006	12,8303
6	11,8206	23,6412	13,0006
8	11,9904	23,9808	13,1704
10	12,1668	24,3336	13,3468
12	12,2641	24,5282	13,4441
14	12,3608	24,7216	13,5408
16	12,5678	25,1356	13,7478
18	12,6674	25,3348	13,8474
20	12,8431	25,8862	14,0231
22	12,9434	25,8868	14,1234
24	13,0430	26,0860	14,2230
26	13,1429	26,2858	14,3229
28	13,2425	26,4850	14,4225
29	13,3426	26,6852	14,5226

De maandelijkse toelage bedraagt € 114,28 per maand vanaf 01/07/03. De vergoeding voor de eerste onderbreking van de dag, langer dan 1 uur, wordt € 1,57.

Nieuwe uurlonen openbare autobusdiensten TEC/SRW 01.07.2003

Wegens overschrijding van de spilindex worden de lonen van het rijdend personeel van de pachters van de TEC vanaf 01.07.2003 aangepast aan de index.

7/1/2003 uurloon	Zondags- werk + 100%	Nachtwerk + 1,18 € 20u - 6u
€	€	€
10,4904	20,9808	11,6704
10,5574	21,1148	11,7374
10,6244	21,2488	11,8044
10,6914	21,3828	11,8714
10,7585	21,5170	11,9385
11,1041	22,2082	12,2841
11,1962	22,3924	12,3762
11,2884	22,5768	12,4684
11,6710	23,3420	12,8510
11,7660	23,5320	12,9460
11,8611	23,7222	13,0411
11,9560	23,9120	13,1360
12,0511	24,1022	13,2311
12,4585	24,9170	13,6385
12,5565	25,1130	13,7365
12,6542	25,3084	13,8342
12,7523	25,5046	13,9323
12,8502	25,7004	14,0302
12,9482	25,8964	14,1282

Maandelijkse toelage: 80,75 €

Aangepaste lonen Bijzondere Autobusdiensten 140.02

De nieuwe lonen volgens het protocolakkoord 2003-2004 vanaf 01.06.03.

Dienstjaren	Uurloon		Zondag		ARAB per maand		ARAB per dag " 6 da- gen	
	Euro	Bfr	Euro	Bfr	Euro	Bfr	Euro	Bfr
0 - 2	9,1729	370,03	18,3458	740,07	2,775	68,80	3,78	152,48
3 - 5	9,2252	372,14	18,4504	744,29	2,775	68,80	3,78	152,48
6 - 10	9,2758	374,18	18,5516	748,37	2,775	68,80	3,78	152,48
11 - 15	9,3793	378,36	18,7586	756,72	2,775	68,80	3,78	152,48
16 - 20	9,5312	384,49	19,0624	768,98	2,775	68,80	3,78	152,48
" 21	9,5841	386,62	19,1682	773,24	2,775	68,80	3,78	152,48

Afhandeling op luchthavens

Het **protocolakkoord**
bij de afhandeling in de luchthavens – 140.08

Koopkracht

Vanaf 1 januari 2004 een verhoging op de barema's en reële lonen van € 0,05/uur.

Op 1 juli 2004 een tweede verhoging met € 0,10/uur.

Ploegenpremie

De bedrijven met ploegenarbeid moeten een bijzondere toeslag uitbetalen en hierover een CAO op het vlak van de onderneming afsluiten. Bestaande regelingen in ondernemingen blijven van toepassing.

Syndicale premie

Vanaf 2004 een verhoging met € 5,00 naar € 110,00.

Verlenging van bestaande CAO's

- De CAO tijdskrediet wordt verlengd tot 30 juni 2005.
- De CAO brugpensioen wordt verlengd tot 30 juni 2005.

Risico-groepen

0,10% van de loonmassa in de bedrijven wordt besteed aan de risico-groepen.

Communautaire feestdag

Vanaf 1 januari 2005 wordt er een communautaire feestdag toegekend. Werknemers in dienst op die feestdag hebben recht op een betaalde afwezigheidsdag. De datum van opname dienen zij af te spreken met de patroon.

Werkgroepen

- Statuut Syndicale Delegatie - afronding tegen 31 oktober 2003.
- Afwijking op de wetgeving over meeruren bij deeltijdse arbeid – afronding tegen 31 oktober 2003.
- Studie oprichting Sociaal Fonds – afronding tegen 30 april 2004.
- Studie Sectoraal Pensioenfonds – afronding tegen 31 december 2004.

Verhuizingen

Ook een **protocolakkoord** in de sector **Verhuis** – 140.05

Opgepast! Dit protocolakkoord wordt pas een echte geldige CAO als er geen juridische bezwaren zijn op de punten hierna.

Flexibiliteit

Er kunnen nieuwe, meer flexibele arbeidstijdregelingen ingevoerd worden. Arbeiders die onder die systemen tewerkgesteld worden hebben recht op een flexibiliteitspremie.

Welke arbeidstijdregelingen zijn er mogelijk:

- Dagelijkse arbeidstijd van maximum 10 uren
- Wekelijkse arbeidstijd van maximum 50 uren
- Dagelijkse diensttijd van maximum 14 uren per dag
- Wekelijkse diensttijd van maximum 65 uren per week

Flexibiliteitspremie: € 2,44 per uur voor alle diensturen boven de 38u/week die geen aanleiding geven tot overloon en die geen aanwezigheidstijd zijn.

Verhoging van de ARAB-vergoeding

- 1 januari 2004 tot € 0,85 per uur
- 1 december 2004 tot € 1,00 per uur

Anciënniteit

Vanaf 1 januari 2004 verhoging met 10% voor alle categorieën.

Syndicale premie verhoging

Vanaf het dienstjaar 2003 naar € 110,00

Vanaf het dienstjaar 2004 naar € 115,00

Verblijfsvergoeding verhoging

Vanaf 1 januari 2004:

- Overnachting en ontbijt naar €12,81
- Middagmaal naar € 10,26
- Avondmaal naar € 8,93

Verhoging aanvullende vergoeding werkloosheid

Vanaf 1 januari 2004:

- 5-dagenweek naar € 3,00/dag
- 6-dagenweek naar € 2,50/dag

Verhoging eindejaarspremie

- Voor het dienstjaar 2003 naar 150x het uurloon
- Voor het dienstjaar 2004 naar 155x het uurloon

Verlies medische schifting chauffeur

De chauffeur, die zijn rijbewijs C of CE verliest door het oogonderzoek, krijgt de garantie dat hij in het bedrijf tewerkgesteld kan blijven mits loonaanpassing volgens de functieclassificatie.

Koopkrachtverhoging in de sector van de begrafenisondernemingen

Lonen

Vanaf 1 december 2003 worden de minimumregelingslonen en de reële lonen met 2% verhoogd. Eind juni 2004 zullen de sociale partners de evolutie van de koopkracht evalueren.

Vervoerkosten

De bijdrage van de werkgever in de vervoerkosten wordt toegepast vanaf 4 km.

Handel in brandstoffen

**Belangrijk akkoord in de brandstoffenhandel
Eindelijk een sectoraal pensioenfonds!**

Alle arbeid(st)ers in deze sector zullen later, wanneer zij op pensioen gaan, kunnen genieten van een aanvullende vergoeding. Het akkoord is er niet zomaar gekomen. Een lange weg van onderhandelen ging eraan vooraf.

Reeds bij de sectorale CAO-onderhandelingen 2000 – 2001 werd er gepraat over een sectoraal pensioenfonds. Toen kwamen wij met de werkgevers overeen om vanaf 1 januari 2003 over te gaan tot de oprichting van een pensioenfonds voor de sector van de brandstoffenhandel. Kort nadien werden er enkele praktische werkafspraken gemaakt; zoals wie betaalt de

oprichtingskosten, hoe wordt de financiering van dit sectorale pensioenfonds verzekerd. Dit eerste akkoord telde alleen voor het paritaire comité van de brandstoffenhandel, de mensen van Oost-Vlaanderen uitgezonderd.

In november 2002 sloten wij een protocolakkoord af voor de ganse sector, Oost-Vlaanderen inbegrepen.

Vanaf 1 januari 2004 houdt de RSZ zowel de werkgevers- als de werknemersbijdrage in. OPGELET! Werkgevers betalen twee keer zoveel als werknemers, nl. 2%.

Brandstoffenhandel federaal

ARAB-vergoeding:

Vanaf 1 juli 2003 bedraagt deze € 0,90/uur. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd.

Anciënniteitspremie:

Vanaf 1 januari 2004 verhoging met € 0,10 op elke schijf van 3 jaar, 10 jaar en 15 jaar.

Loon:

Vanaf 1 januari 2004 verhoging met 1%.

Syndicale premie:

2003: € 112,00

2004: € 115,00

Indexatie nationale uurlonen

vanaf 01.07.2003

De lonen in deze sector worden vanaf 01.07.2003 met 2% geïndexeerd. De nieuwe minimumlonen bedragen dan ook als volgt:

		> 5 jaar dienst	> 10 jaar dienst	> 15 jaar dienst
Handlanger	8,5239 €	8,6038 €	8,6864 €	8,8206 €
Chauffeur	8,9185 €	8,9984 €	9,0810 €	9,2150 €
Chauffeur tankwagen	9,4143 €	9,4942 €	9,5768 €	9,7108 €

een fotoreportage

BTB-militantenvorming in Floreal La Roche

Verwelkoming door
Werner De Clercq –
Federaal Secretaris
Wegvervoer & Logistiek en
Ivan Victor – Voorzitter.



Met deze mensen aan de slag



Groep aan het werk



Alle deelnemers aan de BTB
militantenvorming juni 2003
Floréal La Roche



Groep aan het werk
Discussiëren is leuk?



We krijgen bezoek van
Lieve Pattyn, voorzitter
van de vakgroep
Wegvervoer & Logistiek

Buitenwerk
deelnemers bereiden
een forumtheater voor



Sprokkels uit het regeerakkoord

Zuurstof voor het land

18 mei verkiezingen, nadien een informateur, nog later een formateur, en ... uiteindelijk een regering. Net op de valreep, net voor de vakantie. De redactie van Wegwijs nam het regeerakkoord voor jullie door. In het regeerakkoord maken de coalitiepartners (VLD, SP.a — Spirit, MR, PS) afspraken met elkaar over hun prioriteiten voor de eerstkomende 4 jaar. Daarin bepalen zij een aantal doelstellingen die zij hopen te bereiken voor het eind van deze regeerperiode. Met andere woorden een regeerakkoord is een intentieverklaring, een soort van belofte op middellange termijn.

We bekeken voor jullie de hoofdstukken Tewerkstelling, Sociale Zekerheid en Milieu, Mobiliteit en Duurzame Ontwikkeling. Thema's waarvan we dachten dat ze relevant waren voor onze sector Wegvervoer & Logistiek.

Tewerkstelling, terecht de prioriteit van deze regering. 200.000 nieuwe jobs en dit te realiseren binnen deze regeerperiode! Dat is de doelstelling. Een moeilijke, maar niet onmogelijke opdracht.

Enerzijds rekent de regering op een zekere economische groei, anderzijds rekent zij op het engagement van de sociale partners om samen de nodige werkcreërende initiatieven te ondernemen. Met welke ideeën speelt men:

- Een werkgelegenheidsconferentie (met de sociale partners, de gemeenschapsoverheden en de federale overheid) in het najaar om afspraken te maken over vorming, opleiding en arbeidscreatie.
- Een verdere daling van de lasten op arbeid voor die patroons die concrete inspanningen zullen leveren op vlak van werk en vorming. De verlaging zal zich toespitsten op 5 doelgroepen, hiervan maken de laaggeschoolden zeker niet de onbelangrijkste groep uit. Nieuwe tewerkstelling zal gestimuleerd worden door de verlaging van de patronale lasten voor die groep uit te breiden tot arbeidsinkomens beneden de € 2.000,00/maand bruto.
- Het collectieve ontslag van oudere werknemers bij herstructurering zou veel moeilijker gemaakt worden. Een herverdeling van de beschikbare arbeid — door bijvoorbeeld uitputting van de mogelijkheden om 4/5de te werken voor 50-ers — zou een voorwaarde kunnen vormen vooraleer de patroon mag overgaan tot collectief ontslag.
- Maatregelen om de praktijken van de schijnzelfstandigen tegen te gaan.
- Een betere combinatie arbeid en gezin en de verbetering van de kwaliteit van de arbeid. Zij denken hier over maatregelen met betrekking tot de zwangerschaps- en bevallingsrust enerzijds, het uitwerken van een systeem van tijdsparen anderzijds. Zij willen de kwaliteit van het sociaal overleg op vlak van welzijn en preventie verhogen.

Sociale Zekerheid, ook hier een ambitieuze doelstelling. De sociale bescherming voor het geheel van de bevolking moet gehandhaafd blijven én er moet extra ruimte gemaakt worden voor nieuwe sociale noden. Enerzijds zal deze regering daarvoor de tussenkomst van de federale overheid in de sociale zekerheid verhogen, anderzijds zal zij de strijd tegen de sociale fraude versterken.

Daarenboven zal de regering een meerjarenplan uitwerken dat als resultaat enerzijds de koppeling aan de welvaart van sommige inkomensdrempels, plafonds, sociale uitkeringen en minima mogelijk moet maken voor elk stelsel in de sociale zekerheid; anderzijds de werkloosheidsvallen moet wegwerken.

En verder, niet onbelangrijk!!!

- Een duidelijk engagement naar de harmonisering van het arbeiders- en bediendenstatuut. De sociale partners krijgen een strikt tijdschema opgelegd.
- Een beter en samenhangend gezondheidsbeleid dat voor iedereen een betere toegankelijkheid tot en een hogere kwaliteit van de gezondheidszorgen waarborgt.
- De uitwerking van structurele maatregelen die armoede voorkomen gekoppeld aan een beleid dat zich richt op de herinschakeling en de zelfredzaamheid.
- De financiering van de pensioenen moet gewaarborgd blijven door maximale inspanningen op het vlak van tewerkstelling. Daardoor wordt dit draagvlak verbreed. Daarnaast wil deze regering in de komende 4 jaar een reserf komende maatregelen nemen om ons pensioenstelsel en onze sociale zekerheid veilig te stellen.

Milieu — mobiliteit — duurzame ontwikkeling, het verdrag van Kyoto, de opwarming van de aarde, het broeikaseffect, ... Het heeft allemaal met milieu, mobiliteit en duurzame ontwikkeling te maken. Het worden belangrijke aandachtspunten, uiteindelijk moet er ook gedacht worden aan het welzijn van de generatie na ons.

De uitstoot van broeikasgassen moet tegen 2010 met 7,5% verminderen ten opzichte van het peil in 1990. Alle onderdelen van onze samenleving dragen hier hun verantwoordelijkheid in. De regering wil dan ook op al die segmenten maatregelen voorzien. In onze mobiliteit maakten we al kennis met een eerste maatregel hieromtrent. Het rijden met de wagen wordt duurder, omdat de prijs van de brandstof niet meer zal dalen.

Wat wil de regering ondernemen ten opzichte van de transportsector:

- Het stimuleren van de ontwikkeling en het gebruik van motoren aangedreven door alternatieve energiebronnen.
- In de nabije toekomst specifiek voor vrachtwagens:
 - Verplichting om tijdens spitsuren uitsluitend de rechterrijstrook te gebruiken op viervakbanen.
 - Eventueel zelfs het verbod om in de toekomst bij aanvang en einde van de schooluren in de schoolomgeving te rijden
 - Het opstarten van overleg met de gewesten over de mogelijkheid om het Eurovignet voor vrachtwagens te vervangen door een variabele bijdrage.
- In de nabije toekomst specifiek voor het luchtverkeer zal men een billijke spreiding van zowel nacht- als dagvluchten nastreven.

Deze regering heeft ambitieuze doelstellingen. Wij vinden het belangrijk dat deze regering prioriteit toekent aan enkele van onze bekommernissen. Uiteraard moeten wij bewaken dat waar wij kunnen ingrijpen via het sociaal overleg, we dit ook zeker doen. Op die manier kunnen wij het best de belangen van onze leden verdedigen.

Opgepast! Vóór 1 oktober 2003 !

Medische schifting - Rijbewijs C - CE

Alle vrachtwagenchauffeurs met een rijbewijs C - CE afgeleverd voor 1 januari 1989, moeten vóór 1 oktober 2003 een onderzoek bij de oogarts laten doen én een geldige medische schifting aanvragen.

Wij kunnen niet genoeg op het belang van deze datum wijzen. Dus beide zaken vóór 1 oktober 2003, ben je te laat, dan wordt je verplicht om opnieuw rijtschool te volgen. Aan dit bewijs van medische schifting is een nieuw rijbewijs gekoppeld met identieke geldigheidsduur; nl. 5 jaar (of 3 jaar vanaf 50 jaar). De wachttijden zijn lang, hou daar dus rekening mee, en doe NU je aanvraag!"

22 **Neem contact op met je gewestelijk secretariaat voor de juiste procedure in je regio.**

Hieronder alvast de adressen van de Regionale Medische Centra van het Ministerie van Volksgezondheid, Administratieve Gezondheidsdienst.

Nederlandstaligen	Franstaligen
Medisch Centrum Antwerpen Dienst autobestuurders Pelikaanstraat 4 - 6 - 8, 2018 Antwerpen TEL.: 03/226.69.62. FAX.: 03/231.49.02.	Centre Médical Charleroi Place Albert 1er Centre Albert 1er 16, 6000 Charleroi TEL.: 071/319.809. FAX.: 071/301.590.
Medisch Centrum Brugge Dienst autobestuurders Zandstraat 144, 8200 Sint Andries TEL.: 050/456.813. of 050/456.830. FAX.: 050/456.828.	Centre Médical de Libramont Rue du Dr. Lomry, 6800 Libramont TEL.: 061/230.050. FAX.: 061/225.351.
Medisch Centrum Kortrijk Dienst autobestuurders Ijzerkaai 27, 8500 Kortrijk TEL.: 056/224.721. FAX.: 056/229.404.	Centre Médical de Liège Boulevard Frère Orban 25 (4e étage), 4000 Liège TEL.: 04/229.76.00. FAX.: 04/252.70.58.
Medisch Centrum Brussel Dienst autobestuurders Wetstraat 56, 1ste verdieping, 1040 Brussel TEL.: 02/287.06.62. FAX.: 02/230.13.45.	Centre Médical de Bruxelles Rue de la loi 56, 1040 Bruxelles TEL.: 02/287.06.36. FAX.: 02/230.12.74.
Medisch Centrum Gent, R.A.C. Ter Plaeten Dienst autobestuurders St. Lievenslaan 23 bus 1, 9000 Gent TEL.: 09/235.22.62. FAX.: 09/223.38.93	Centre Médical de Namur Place des Célestines 25, 5000 Namur TEL.: 081/654.460. FAX.: 081/305.794.
Medisch Centrum Hasselt Dienst autobestuurders Gouverneur Verwilghensingel 75, 3500 Hasselt TEL.: 011/295.657. FAX.: 011/241.365.	Centre Médical de Tournai Boulevard Eisenhower 87, 7500 Tournai TEL.: 069/888.710. FAX.: 069/235.917.
Medisch Centrum Leuven Dienst autobestuurders Halvestraat 10 3000 Leuven TEL.: 016/232.641. FAX.: 016/232.645.	

Controles in Polen

Buitenlandse autocars die Polen binnenkomen worden zeer streng gecontroleerd aan de grens. Er wordt onder meer aandacht besteed aan de aanwezigheid van minstens 2 volle blusapparaten aan boord van voertuigen met meer dan 9 zitplaatsen.

Zwaar vervoer in Dinant - opgepast!!!

Vanaf juli 2003 wordt aan vrachtwagens boven de 26 ton door-tocht in Dinant verboden. Leveringen kunnen nog op voorwaarde dat vooraf afspraken werden gemaakt met de politie over de te volgen route en de uren waarop kan worden geleverd.

Chauffeurs in Bulgarije

Een buitenlander die meer dan 24u in Bulgarije verblijft, is verplicht binnen de 48u na aankomst zijn verblijfplaats mee te delen. Dit moet schriftelijk gebeuren hetzij aan de administratieve controledienst voor de vreemdelingen, hetzij aan het gewestelijke politiedepartement.

Praktisch:

Wat moet meegedeeld worden? Naam, voornaam, geboortedatum, nummer paspoort/identiteitskaart. Verblijf je in een hotel, dan wordt je automatisch geregistreerd. Verblijf je bij een privépersoon dan moet ook deze persoon schriftelijk de bevoegde overheid inlichten over wie er op dat adres verblijft.

Dus, ook al breng je de nacht in de autocar of in je vrachtwagen door, er is geen ander wettelijk alternatief dan je te melden bij overheid.

Geef de onderstaande strook aan een collega die nog niet bij de BTB Wegvervoer & Logistiek is aangesloten

Inschrijfstrook

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.