



**FEDERAAL SECRETARIAAT BTB
SECRETARIAT FEDERAL UBOT
WEGVERVOER & LOGISTIEK
TRANSPORT ROUTIER & LOGISTIQUE**

Federaal Secretaris — Werner De Clercq — Secrétaire Fédéral
Paardenmarkt 66
Antwerpen — 2000 — Anvers
Tel.: 03/224.34.34 — Fax.: 03/224.34.49.
E-mail: veronique.de.rock@btb-abvv.be

PROVINCIE ANTWERPEN

■ **ANTWERPEN — WAASLAND**

Secretaris Walter Baes — walter.baes@btb-abvv.be
Algevaardigde Carine Dierckx — carine.dierckx@btb-abvv.be
2000 Antwerpen — Paardenmarkt 66
Tel.: 03/224.34.35 — Fax.: 03/224.34.39.
Antwerpen: ma-di-wo-do: 08.30 — 12.00 / 13.00 — 17.00
vrij: 08.30 — 12.00
Sint-Niklaas: op afspraak

■ **TURNHOUT — MECHELEN**

Secretaris Lieve Pattyn — abvvtkd.turnhout@computron.be
2300 Turnhout — Grote Markt 48
Tel.: 014/40.03.70 — Fax.: 014/42.28.87.
Turnhout: ma-di-wo-do-vrij: 08.30 — 12.00
ma: 13.00 — 18.30
do: 13.00 — 17.00
Mechelen: do: 09.00 — 12.00 / 13.00 — 16.00

PROVINCIE LIMBURG

Secretaris Eddy Graller — btb.limburg@skynet.be
3500 Hasselt — Martelarenlaan 5
Tel.: 011/22.27.91 — Fax.: 011/23.37.94.
Ma-do-vrij: 08.30 — 12.00
Di: 08.30 — 12.00 / 13.00 — 17.30

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

■ **GENT — AALST — DENDERMONDE**

Secretaris Georges Maes — btb.gent@skynet.be
9041 Oostakker — Oostakkerdorp 24
Tel.: 09/218.79.80 — Fax.: 09/218.79.81.
Oostakker: ma: 08.00 — 12.30 / 13.30 — 17.00
di-wo-do: 08.00 — 12.30 / 13.30 — 16.30
vrij: 08.00 — 11.00
Aalst: do: 08.30 — 12.00

■ **VLAAMSE ARDENNEN**

Secretaris Didier Verdonck — didier.verdonck@accg.be
9600 Ronse — Statiestraat 21
Tel.: 055/21.33.79 — Fax.: 055/21.81.06.
ma-di-wo-do-vrij: 08.30 — 12.00
ma-di-do: 13.30 — 17.30
vrij: 13.30 — 16.00

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

■ **ROESELARE — KORTRIJK — IEPER**

Secretaris René Degryse — btb.roeselare@skynet.be
8800 Roeselare — Zuidpand 22 bus 22
Tel.: 051/21.17.00 — Fax.: 051/24.08.73.
Roeselare: ma-wo-vrij: 09.00 — 12.00
ma: 14.00 — 16.00
vrijdagnamiddag op afspraak
Kortrijk: di: 09.00 — 12.00
Ieper: ma: 16.30 — 17.30

■ **ZEEBRUGGE — OOSTENDE — BRUGGE**

Secretaris Renaud Vermote — btbzee@pi.be
8380 Zeebrugge — Heiststraat 3
Tel.: 050/54.47.15 — Fax.: 050/54.42.53.
Zeebrugge: ma-di-wo-do-vrij: 08.30 — 12.30
ma-di-do: 13.15 — 17.00
Oostende: ma-di — do: 08.30 — 12.00 / 14.00 — 17.30
wo-vrij: 08.30 — 12.00
juli en augustus: ma-di-wo-do-vrij: 08.30 — 13.00
Brugge: wo: 14.00 — 17.00

**PROVINCIE VLAAMS BRABANT
EN BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
PROVINCE DU BRABANT FLAMANT
ET RÉGION DE BRUXELLES — CAPITALE**

■ **BRUSSEL — VILVOORDE — LEUVEN**

Secretaris / Secrétaire Johan Lievens — btb.tkd.brussel@skynet.be
Propagandisten / Propagandistes: Sandra Langenus — Jan Luyckx
1080 Molenbeek — Picardstraat / Rue Picard 69
Tel.: 02/511.87.68 — Fax.: 02/511.81.46.
Molenbeek: ma-di-wo-do-vrij: 09.00 — 12.00
ma: 13.00 — 17.30
vrij: 13.00 — 16.00
Vilvoorde: ma-wo-vrij: 09.00 — 12.00
En op afspraak
Leuven: do: 14.00 — 16.30
En op afspraak

PROVINCIES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON

■ **CHARLEROI — MONS — BINCHE**

Secrétaire Philippe Dumortier — fgtbtvd.phdumortier@computron.be
Propagandiste Daniël Maratta — ubot_hainaut_bw@hotmail.com
6000 Charleroi — Boulevard Devreux 36-38
Tél.: 071/64.13.80 — Fax.: 071/32.29.58.
Charleroi: lu-ma-je: 09.00 — 12.00 / 13.00 — 16.00
ven: 09.00 — 12.00
Mons: 1^{ère} mardi matin du mois
Binche: 1^{ère} et 3^{ème} jeudi du mois: 09.00 — 11.30

■ **TOURNAI — NIVELLES — LESSINES**

Secrétaire Philippe Dumortier — fgtbtvd.phdumortier@computron.be
Propagandiste Jean-Marie Lamarque
7500 Tournai — Rue Roger de la Pasture 4
Tél.: 069/53.27.90 — Fax.: 069/22.00.29.
Tournai: lu-merc-ven: 09.00 — 12.00 / 14.00 — 17.00
ma-je: 09.00 — 12.00
Nivelles: 3^{ème} vendredi du mois: 09.30 — 11.30
Lessines: 1^{ère} vendredi du mois: 09.30 — 11.30

■ **MOUSCRON**

Propagandiste Fabrice Delahaye — fab.delahaye.ubot@skynet.be
7700 Mouscron — Rue du Val 3
Tél.: 056/83.33.44 — Fax.: 056/48.46.71.
mardi: 09.00 — 12.00
jeudi: 13.30 — 17.00

PROVINCIE LUIK — NAMEN — LUXEMBURG

Secrétaire Frida Kaulen — ubot.liège@skynet.be
Propagandiste Jean-Marie Lansberg — jeanmarie.lansberg@belgacom.net
4000 Liège — Place Saint-Paul 9
Tél.: 04/221.96.50 — Fax.: 04/221.95.82.
Liège: lu-ma-je: 08.00 — 12.00 / 13.30 — 16.00
ven: 08.00 — 11.00
Eupen: 1^{ère} samedi du mois: 10.00 — 11.30
Welkenraedt: 3^{ème} samedi du mois: 10.00 — 11.30
Namen: 2^{ème} mercredi du mois: 14.00 — 18.00

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

afgifftekantoor: Antwerpen X

Driemaandelijks tijdschrift
januari - februari - maart 2004
verantwoordelijke uitgever:
Fed. Secret.: Werner De Clercq
Paardenmarkt 66
2000 Antwerpen 1

In dit nummer info over

3 Editoriaal | **4** in de kijker

afdeling Gent [de stropkes] | **8**

**Actie van donderdag 18 decem-
ber 2003.** Lijnbuschauffeurs Firma

Verhenne — Eurobus | **12** Het wil

maar niet lukken!!! Onderhan-
delingen rijdend personeel | **14**

Afhandeling op luchthavens:

Onze mensen zijn geen pakjes | **18**

De prijs van de **verkeerszonde** |

21 Agressie in het verkeer

ABVV Belgische TransportarbeidersBond

WEGWIJS



inhoud

Editoriaal	3
Autobussen en autocars	8
Goederenvervoer en -behandeling	12
Afhandeling op luchthavens	14
Verhuizingen	17
Allerlei	28

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

colofon

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

BTB Foto's

Start van de
Sociale Verkiezingen 2004

editoriaal



Dinsdagmorgen, 18 februari 2004, waren wij samen met 2.000 militanten aanwezig in Brussel op de start van de Sociale Verkiezingen 2004. Op die bijeenkomst op de Heysel hebben deze militanten zich achter de 10 actiepunten geschaard. Deze actiepunten zijn;

1. wij willen kwaliteitsvolle jobs
2. onthaal en opleiding: de eerste keer vergeet men nooit
3. handenarbeiders verdienen meer waarding
4. gratis vervoer naar je werk...
5. goede kinderopvang maakt gelukkige kinderen en ouders
6. loop niet langer gebukt
7. menselijke uurroosters voor kaderleden
8. aangepast werk om ook nog na 55 jaar vol te houden
9. recht op brugpensioen voor wie een lange loopbaan achter de rug heeft
10. gelijke fiscale rechten voor alle bruggepensioneerden

Later in een speciale verkiezingsuitgave komen wij daar in detail op terug.

Verkiezingen die héél belangrijk zijn voor het ABVV en haar militanten en leden. Wij mogen niet vergeten dat de uitslag hiervan de krachtverhoudingen met de andere vakbonden zal bepalen voor de volgende 4 jaar. Wij zullen dan ook alles in het werk stellen om onze kandidaten bij te staan tijdens het campagnevoeren. Zowel via de gewestelijke secretariaten, als via de centrale, zal er voor propagandamateriaal gezorgd worden. Er zal ondersteuning en begeleiding zijn op alle mogelijke vlakken. Voor diegenen die bereid zijn om interprofessionele vormingen te volgen zal worden gezorgd, dit volgens de gebruiken en geplogenheden van de interprofessionele gewesten.

Ik wens alle kandidaten een goede campagne met als kers op de taart een voortreffelijk resultaat.

Het dossier DHL zit in het politieke circuit. De Federale Regering heeft beslist, bij monde van Minister Johan Vande Lanotte (SP.a), om te onderhandelen met het bedrijf via een (onafhankelijke?) tussenpersoon. Wij hopen dat deze werkwijze de juiste is.

De Vlaamse Regering heeft rond het dossier een hoorzitting georganiseerd waarbij wij als vakbond gehoord worden. Wij hopen dat de commissieleden de ernst van het dossier inzien. Zich enkel door bepaalde drukingsgroepen laten beïnvloeden, in het kader van de toekomstige politieke verkiezingen, zou niet goed zijn voor de economische toestand van de regio.

Men mag toch niet vergeten dat er in het verleden, en nu nog, fouten zijn gemaakt betreffende het Gewestplan van de Provincie Vlaams Brabant. Men laat nu nog toe dat er gebouwd wordt aan de rand van de luchthaven. De kandidaat-bouwers vinden daar goedkope gronden. Zij weten perfect dat er vliegtuigen landen en opstijgen op een luchthaven en dat dit lawaai maakt. Wie langs een autosnelweg of een spoorweg gaat wonen, moet ook niet janken omdat dat voorbijsnellende verkeer en treinen hun nachtrust kan kunnen verstoren.

Een oplossing voor de nachtvluchten is alleen maar mogelijk als er een verbod komt voor gans de Europese Unie. Maar dat is een illusie.

Op 13 juni a.s. vinden, zowel voor het Europese Parlement als voor de Gewestregeringen, verkiezingen plaats. Het is belangrijk voor de werkende klasse dat er gestemd wordt op progressieve partijen om hun syndicale en democratische verworvenheden te vrijwaren. Stemmen voor extremistische partijen is stemmen tegen uw sociale bescherming. Daarom doe ik een oproep aan al onze leden om goed na te denken alvorens men zijn stem uitbrengt. Het is belangrijk dat wij de toekomst van de democratie blijven vrijwaren voor onze kinderen en kleinkinderen.

Werner De Clercq
Federaal Secretaris
Wegvervoer & Logistiek

in de kijker afdeling Gent [de stropkes]

Oost-Vlaanderen

Gent in een notendop

een kleine situering

Een speldenpunt in het dichtst bevolkte en meest geïndustrialiseerde gebied van de Europese Unie. Maar toch, hierbij enkele cijfers om "u" tegen te zeggen. De bevolking in Oost-Vlaanderen steeg op 12 jaar tijd met 40.000 eenheden, en qua bevolkingsdichtheid scoort de provincie boven het gemiddelde van zowel België als het Vlaamse Gewest; nl. 458 inwoners per km². Met deze aantallen behoort Oost-Vlaanderen, maar vooral Gent, tot de gouden driehoek Antwerpen – Brussel – Gent.

Ja, het is een vrij welvarende regio, met enkele kanjers van bedrijven, wie kent ze niet:

- Sidmar - staal, meer dan 6000 werknemers
- Volvo Cars Europe industry – auto's, meer dan 4000 werknemers
- Volvo Europe Truck – vrachtwagens, meer dan 2500 werknemers.

Deze regio doet het vrij goed op de Human Development Index. Dit is de ontwikkelingsindex van de Verenigde Naties die het gemiddeld inkomen per inwoner combineert met de levensverwachting bij geboorte en de scholing. België op zich doet het uitstekend en staat op de 5de plaats in de wereld, het Vlaams gewest staat samen met Noorwegen op de 1ste plaats. Oost-Vlaanderen bevindt zich daar ergens tussenin.

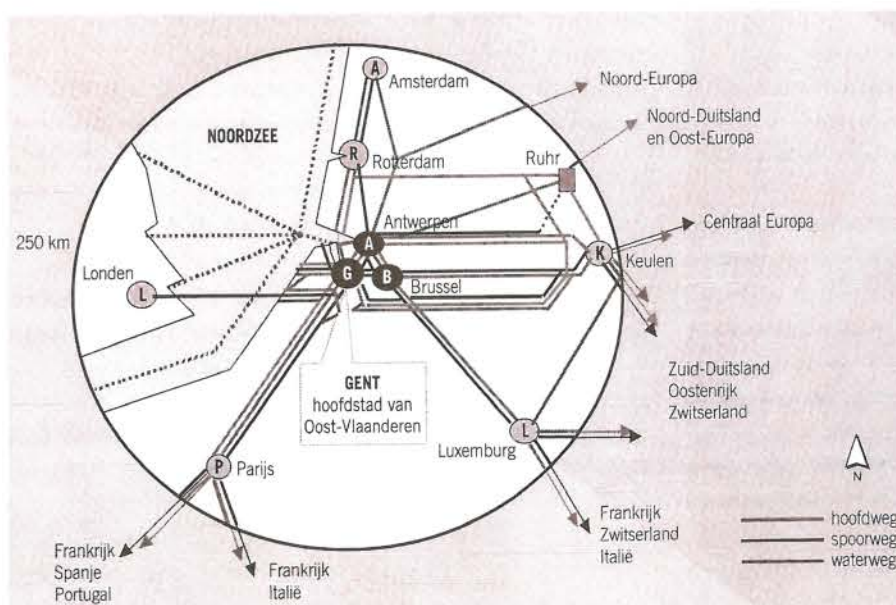
Een regio ook trouwens met een hoge arbeidsproductiviteit per tewerkgestelde. De regio slaagt erin om heel wat buitenlandse investeerders aan te trekken. Ze heeft daartoe ook enkele troeven in handen:

- de grootste studentenstad in België met haar gerenommeerde Rijksuniversiteit;
- haar transportnetwerk;
- haar zeehaven - de 3de grootste in België;
- haar meertalige bevolking;
- haar hoog ontwikkelingsniveau;
- ...

Heel wat om mee uit te pakken. Oost-Vlaanderen heeft één van de dichtste hoofdwegennetten in Vlaanderen, nl. een kleine 70.000 km per km². De dichtheid van het spoorwegennet (120.000 km per km²) en van het waterwegennet (115.000 km per km²) vormt hier een goede aanvulling op. Bovendien heeft Gent aansluiting op zowat alle belangrijkste economische knooppunten in Europa.

Wegwijs ging op bezoek bij de BTB-afdeling Gent.

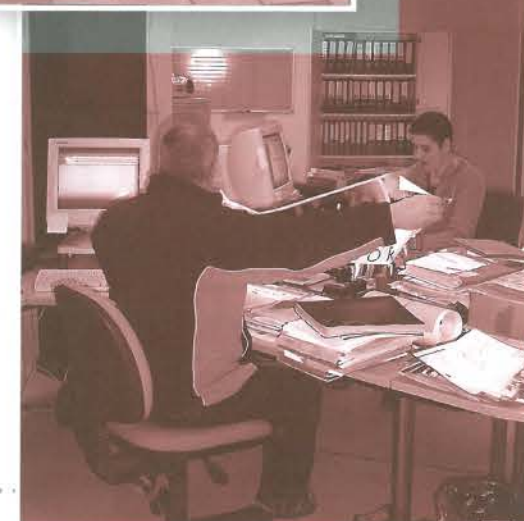
Sinds enige tijd kan je hen vinden in Oost akker, vlakbij de industriezone van Gent, zeer dicht bij enkele logistieke centra. Schrik moeten ze niet hebben bij BTB – Gent in hun nieuw modern kantoor, een voormalig



bankgebouw – met dikke muren, en met straks een kersverse vergaderzaal in de kelderverdieping. Het gebouw wordt gedeeld met de ABVV-werkloosheidsdienst, zodat ABVV-leden uit de industriezones vlakbij hun werk alle basisdienstverlening kunnen vinden.

Een pluspunt, dat zich weerspiegelt in de stijging van het ledenaantal bij BTB – en in onze optimistische visie dus ook bij het ABVV. Een stijging met 2,4% voor BTB in het laatste jaar, dat is niet niks.

Desgevraagd of zij een concrete oorzaak hiervoor kunnen aanwijzen, antwoorden Eddy en Karine, de medewerkers van het BTB-secretariaat, bijna in koor: "Een betere en uitgebreidere dienstverlening. We zijn toegankelijker voor ons doelpubliek, mede door de ligging van het kantoor. Op enkele honderden meters heb je aansluiting op de grote toegangswegen, bvb. de R4. We liggen zeer dicht bij het Skaldenpark,



in de kijker afdeling Gent [de stropkes]

in de kijker

6

met een concentratie aan logistieke bedrijven. Onze leden kunnen ons echt heel gemakkelijk bereiken, zonder zich in het drukke verkeer van de stad Gent te moeten begeven."

Het zwaartepunt van de economische activiteit in Gent is het havengebied, bevestigen ze allebei. De Gentse zeehaven als 3de grootste trekt specifieke logistieke bedrijven aan — het Skaldenpark groepeerde alle logistieke bedrijven van de haven, bvb: Katoennatie, Furness, Frans Maas. Deze firma's zijn goed voor een tewerkstelling van ongeveer 1000 werknemers. De echt grote transportbedrijven in de provincie concentreren zich in de streek Dendermonde — Aalst.

Eddy vertelt hoe ze de syndicale werking in de regio organiseren:

"De tweemaandelijke samenkomst met de militanten wegvervoer is het belangrijkste contactmoment tussen secretariaat en militanten. En eigenlijk ook tussen de militanten onderling, want omwille van hun arbeidsomstandigheden zien zij elkaar ook niet veel. Op die vergaderingen wordt informatie uitgewisseld over bvb. de 48u-week, nieuwe wetgeving, CAO-besprekingen, edm. Het is de plaats waar bedrijfsspecifieke problemen worden aangekaart. De militanten zijn vrij tevreden met deze samenkomsten, het motiveert en stimuleert hen in hun syndicaal werk."

Over de sociale verkiezingen:

"Wij zijn zeer hard aan het werken op de logistieke bedrijven, nu hebben we eindelijk kandidaten in heel wat bedrijven waar we voorheen niet binnen geraakten. Dit betekent in de praktijk dat in deze bedrijven zowel de patroons als de werknemers voor het eerst met sociale verkiezingen geconfronteerd worden. Niet in al die bedrijven zullen we volledige lijsten hebben, maar essentieel is dat onze kandidaten over syndicale kwaliteit beschikken. En vooral: zij zullen er voor gaan, ze zijn supergemotiveerd. Wij moeten er vooral over waken dat zij goed begeleid worden. Zij hebben geen syndicale ervaring of traditie. Dit komt omdat in het verleden in veel van die logistieke bedrijven akkoorden i.v.m. sociale verkiezingen werden afgesloten. In de komende 4 jaar zullen we heel hard werken aan het opbouwen van syndicale ervaring en kennis."

Karine en Eddy: "In die sector kiezen wij voor democratie — de verkiezingen, we vinden dat de barometer van de syndicale slagkracht. De resultaten van de sociale verkiezingen — hoe goed of hoe slecht ook — vormen een basis om op te bouwen en heeft ons gewicht

bij besprekingen. Dan is het ook voor de werkgever duidelijk wie wij vertegenwoordigen. Potentieel is er in de logistiek groei mogelijk voor het ABVV. We hebben er zeer veel goeie kandidaten."

Georges Maes, secretaris BTB komt er even bij. Hij trakteert ons op een regionale specialiteit — vette darmen —, tja, je moet het lusten. "De laatste tijd hebben we tamelijk veel acties en onderhandelingen gehad in de sector wegvervoer. Bij Sita bijvoorbeeld ondersteunden we een actie in verband met de afdanking van een ACV-bediende. Voor ons was dit een principiekwestie. Sita doet aan afvalverwerking, er werken in Oost- en West-Vlaanderen een 400-tal mensen. In alle stilte worden op sluikse en continue wijze mensen ontslagen. De vakbonden worden niet behoorlijk geïnformeerd. De afdanking van die bediende was de druppel die de emmer deed overlopen. De actie werd gevoerd om het informatierecht van de Ondernemingsraad op te eisen. Wij, vakbonden, pikten het niet meer dat dit informatierecht met de voeten werd getreden. De eis is ingewilligd na de actie."

Georges is, net als zijn medewerkers trouwens, een geanimeerde verteller:

"Bij De Dijker — transport hadden we te maken met een herstructurering. Solvay zegde een zeer belangrijk contract voor de firma op. Verschillende arbeidsplaatsen zouden hierbij sneuvelen. Als BTB gingen wij onderhandelen — de betrokken chauffeurs konden ingepast worden in andere



disciplines — voor het garagepersoneel werd werk gevonden in andere grote kwaliteitsgarages. Een goed resultaat dus, want geen enkele arbeidsplaats ging verloren.

Bij V-Tax in Gent konden we een faillissement vermijden. V-Tax hoort bij Gent, bijna net als de stropkes. We kregen te maken met een zware herstructurering met behoud van alle arbeidsplaatsen. Dit ging dan toch over 106 mensen. Dat is niet weinig. In het akkoord werd zowel van de werknemers als van de werkgever een gelijke financiële inspanning verwacht. De werknemers gaan 6% minder verdienen voor een periode van 1 jaar, nu nog tot eind mei 2004. De werkgever verhoogt het kapitaal met € 125.000, een bedrag dat evenredig staat met de inlevering van de werkmensen. Bovendien werden er wijzigingen in de dispatch aangebracht, de opdrachten worden beter gecoördineerd en de mensen krijgen meer opdrachten.

En dit wil ik toch ook nog vertellen: bij Eendracht, dit zijn de bootsmannen. Deze mensen vallen onder het aanvullend paritair comité (PC100) van de arbeiders. Zeer penibele loons- en arbeidsvoorwaarden dus. Daar slaagden we erin de arbeiders die instaan voor het vervoer van personen onder te brengen in het PC 140.06. Dit betekent een verbetering van de loons- en arbeidsvoorwaarden voor 16 werknemers. De anderen zouden onder de binnenvaart moeten vallen, daar werken we aan."

En tot slot: "Bij al onze acties blijft het behoud of verbeteren van tewerkstelling onze topprioriteit. We denken dat we met dit team daarin slagen. Met het ABVV kiezen wij voor u."

in de kijker

7

autobussen & autocars

Actie van donderdag 18 december 2003 Lijnbuschauffeurs Firma Verhenne – Eurobus

Hoe het begon ?

Het is nu ongeveer één jaar geleden dat de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn de lijndiensten aan de exploitanten-pachters opnieuw heeft aanbesteed.

In het kader van de liberalisering van het openbaar vervoer, opgelegd door Europa, besliste de VVM-De Lijn enkele jaren terug om de verpachte lijnen niet meer bij wijze van spreken van vader op zoon toe te kennen, maar integendeel alle verpachte lijnen in openbare aanbesteding te plaatsen.

Op de maandagavond van 30 september 2002 besliste de Raad van Beheer van de VVM over deze aanbestedingen.

In de regio Kortrijk viel de firma Verhenne Eurobus te Marke als enige in West Vlaanderen volledig uit de boot. Op 1 januari 2003 had het bedrijf geen enkele dienst voor De Lijn meer en zouden de 23 chauffeurs op straat komen te staan. De diensten van Verhenne-Eurobus werden vanaf diezelfde datum toegekend aan de firma Demuyck-Vansteelandt te Bellegem, Partners Kortrijk en Connex Vloesberg. Uiteraard viel dit niet in goede aarde bij het personeel van Verhenne - Eurobus en zij gingen op 1 oktober 2002 onmiddellijk en spontaan in staking gedurende drie dagen, niet alleen om het behoud van hun job maar ook voor het voortbestaan van hun bedrijf. Het was immers algemeen geweten dat de firma Verhenne - Eurobus, de "rode" burcht onder de exploitanten van De Lijn in de regio Kortrijk, het enige bedrijf was dat een sociaal overleg tussen werkgever en de werknemers organiseerde en - zeer belangrijk - dat de CAO's inzake de loon- en arbeidsvoorwaar-



den respecteerde en correct toepaste! Dat nu precies dergelijk bedrijf uit de boot viel, deed bij iedere betrokkene vragen rijzen.

Er werd dan ook een blokkade-actie gevoerd aan de stelplaats van De Lijn in Kortrijk en er werd een onderhoud met de Directie van De Lijn in Mechelen geëist en bekomen. Op dit onderhoud op 2 oktober 2002 met een afvaardiging van het personeel verklaarde Mevr. Ingrid Lieten, algemeen directeur van De Lijn, dat geen enkel personeelslid van een exploitant het slachtoffer van de nieuwe aanbestedingen mocht en zou worden. Zij engageerde zich bovendien dat de exploitanten die de diensten waren toegewezen, het bestaand personeel van de firma Verhenne zouden moeten overnemen. Voor het eventueel overblijvend personeel zou door De Lijn ook een oplossing gezocht worden. Op basis van het resultaat van dit onderhoud werd toen de stakingsactie beëindigd en werden er met de overnemers afspraken gemaakt.

Hoe het verder ging ?

Op 1 januari 2003 konden 6 chauffeurs het werk aanvangen bij Demuyck - Vansteelandt en 9 chauffeurs mochten bij Partners Kortrijk aan het werk. Acht

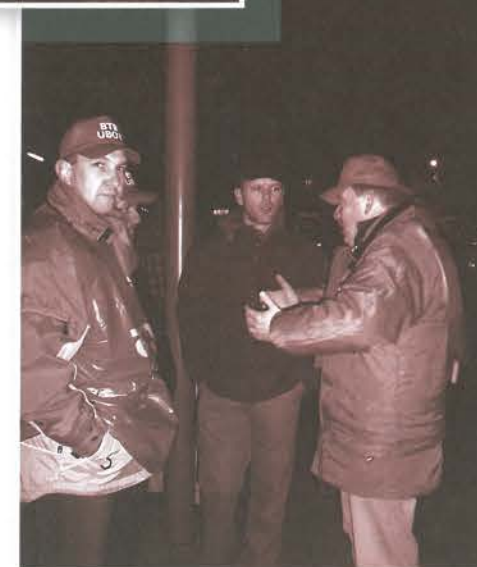
chauffeurs, allen leden van het ABVV, bleven echter op straat staan en werden volledig werkloos. Daaronder bevonden zich ook de twee

ABVV - militanten die sinds jaar en dag zich hadden ingezet om de CAO's inzake loon- en arbeidsvoorwaarden

Voor alle chauffeurs die werkloos werden, werd zowel bij het Sociaal Fonds van de sector als bij De Lijn West Vlaanderen een dossier ingediend om in de pool van werkloze lijnbuschauffeurs opgenomen te worden. In het lastenboek van De Lijn was immers vastgelegd dat deze chauffeurs bij voorrang dienden aangeworven te worden wanneer bij een exploitant een plaats vrij of bij kwam. Er kwam echter geen enkele reactie noch vanwege De Lijn noch vanwege het Sociaal Fonds van de sector alhoewel er intussen bij een aantal exploitanten uit de regio aanwervingen - maar niet uit de pool - gebeurden. Verschillende tussenkomsten van de BTB en de ACOD, sector Tram Bus

Metro, om de hertewerkstelling van de grond te krijgen, bleven overal zonder gehoor. Dit bleef duren tot in de loop van mei 2003 rechtstreeks werd aangedrongen bij dhr. Gilbert BOSSUYT, toen kersvers Vlaams Minister van Mobiliteit. Dankzij zijn tussenkomst werden de werkloze chauffeurs door De Lijn West - Vlaanderen uitgenodigd om deel te nemen aan een verkorte examenprocedure om in aanmerking te komen voor een aanwerving bij de regio zelf. Nu zou deze kwestie eindelijk een oplossing krijgen! Groot was onze verbazing toen bleek dat chauffeurs met twintig jaar ervaring in het besturen van een lijnbus bij een exploitant, niet voldoende gekwalificeerd bleken te zijn om diezelfde functie uit te oefenen bij De Lijn. Van discriminatie gesproken! Slechts één chauffeur kwam voor een aanwerving in aanmerking. De andere chauffeurs bleven op straat staan.

Toch moeten het Sociaal Fonds en de directie van De Lijn onderhouden hebben dat het begon te nippen. Plots werd het ene initiatief



na het andere genomen om de resterende werkloze chauffeurs in het werk te steken. Tot in Eeklo toe "mochten" de mensen zich aanbieden om opnieuw aan het werk te gaan. Enig ernstig aanbod bij een exploitant uit de regio liet nochtans op zich wachten. Zo duurde het nog tot begin oktober 2003 vooraleer de eerste ABVV militant van straat geraakte. Slechts één pachter - dan nog niet uit de regio - heeft zich aan de vastgelegde afspraken gehouden. De anderen vegen er letterlijk hun botten aan!

Hoe ver staat het nu ?

Bij één exploitant uit het Kortrijkse, de firma Demuyck - Vansteelandt uit Bellegem, is eind augustus 2003 een lijnbuschauffeur zelf vrijwillig uit dienst gegaan. Sindsdien werd hij niet vervangen. Volgens de werkgever is er voldoende personeel in dienst om alle diensten van De Lijn te verzekeren. Wel moeten de chauffeurs sindsdien dubbele diensten draaien en is het onmogelijk geworden om de recuperatie voor werk op zaterdag en zondag te nemen. Sinds 24 november 2003 is een andere chauffeur bij diezelfde firma met brugpensioen gegaan. Tot op vandaag werd hij evenmin vervangen hoewel dit bij een brugpensioen wettelijk dient te gebeuren! De werkgever weigert echter pertinent de kandidaat uit de pool aan te nemen. Hoe het daar in die firma nu loopt, kan aan de resterende chauffeurs van bedrijf gevraagd worden.

Een andere exploitant uit de regio, met name Parmentier NV uit St. Eloois Vijve, dient op 5 januari 2004 zijn diensten voor De Lijn uit te breiden. Dit betekent aanwerving van nieuw personeel. Ook hier werden de mensen uit de pool niet aangesproken hoewel één ervan op zeer korte afstand van het bedrijf woont. Er zijn al andere werknemers in opleiding genomen! Dat de zaakvoerder van het bedrijf voorzitter van de patroonsfederatie is, is veelbetekend! Dit zijn slechts enkele voorbeelden. Maar de werkloze chauffeurs waren daar niet zeker niet meer gebaat. Integendeel.

Hoe moet het nu verder ?

Wij eisen van de Directie van De Lijn, niet alleen West Vlaanderen maar ook vanuit de Algemene Directie Mechelen, een definitief engagement om op zeer korte termijn de nog werkloze lijnbuschauffeurs een deftige oplossing aan te bieden. Na één jaar palaberen (filibusteren is nu het modewoord) is er eigenlijk voor geen enkele chauffeur een eer-



volle oplossing uit de bus gekomen. Als vakbond beweren wij al sinds het begin van deze kwestie dat geen enkele exploitant uit de regio één van de ABVV militanten ging aanwerven. Wat wij voor- speld hebben, is werkelijkheid geworden.

Resultaat van de actie:

Eén van de werkloze lijnbuschauffeurs werd op 5 januari 2004 aangeworven door een exploitant, nl. Parmentier uit St. Eloois - Vijve. Dit tengevolge van onze actie. De betreffende werkgever - die

zich voordien poogde te onttrekken aan de afspraken - zag zich tenslotte genoodzaakt één chauffeur uit de Pool aan te werven.

Voor de andere chauffeur, militant van de BTB, werd geen oplossing gevonden bij een exploitant. De andere pachter uit de regio die vacatures openstaan heeft, weigert pertinent deze chauffeur aan te werven. Ondertussen werd deze chauffeur aan een tijdelijke job, zij het niet in de sector, geholpen, in afwachting van betere tijden. Nu is nog een lijnbuschauffeur van de firma Verhenne, na langdurige ziekte, terug beschikbaar op de arbeidsmarkt. Hij heeft zich ingeschreven in de Pool en zichzelf spontaan bij een aantal pachters aangeboden. We zijn nieuwsgierig hoe deze chauffeur terug aan het werk zal raken.

Wij houden U op de hoogte van het vervolg.

René Degryse, secretaris BTB
ABVV West Vlaanderen.



Vrijverkeerkaarten personeelsleden van VVM-pachters

Vanaf 01/03/1992 genieten de gepensioneerde en bruggepensioneerde personeelsleden van de VVM-pachters en hun rechthebbenden een gratis vrijverkeerkaart van de VVM op de netten van De Lijn en nu ook van MIVB en TEC.

Voor diegenen die met pensioen gingen vanaf 01/01/1993 viel de kost van de kaart ten laste van de laatste werkgever.

De VVM heeft nu beslist deze kaarten gratis te leveren aan de pachters. Alle personeelsleden van de VVM-pachters kunnen deze kaarten nu zonder extra-kost voor de werkgever ontvangen.

Nieuwe lonen garagepersoneel 140.01/02/03.

Vanaf 1 februari 2004 worden de lonen van het garagepersoneel van de sector autobussen en autocars geïndexeerd. Vanaf dit jaar gebeurt de jaarlijkse indexatie op 01.02 in plaats van op 01.05.

Categorie	Euro Bruto uurloon 38u/week	BEF Bruto uurloon 38u/week
Hulpwerkman voor service	9,37	377,98
Hulpwerkman voor service - 10 jaar dienst	9,80	395,33
Hulpwerkman voor service - 20 jaar dienst	10,29	415,09
Hulpwerkman	9,80	395,33
Hulpwerkman - 10 jaar dienst	10,29	415,09
Hulpwerkman - 20 jaar dienst	10,78	434,86
Geschoolde hulpwerkman	10,78	434,86
Geschoolde 2de categorie	11,96	482,46
Geschoolde 1ste categorie	12,54	505,86
Buiten categorie	13,43	541,76

Goederenvervoer & -behandeling

Het wil maar niet lukken!!!

Onderhandelingen rijdend personeel 14.04/09.

Op dinsdag 10 februari 2004 zijn de onderhandelaars andermaal zonder resultaat uit elkaar gegaan. De werkgevers zijn vreselijk zenuwachtig voor het nieuwe Europa van 1 mei a.s. Zij vrezen dat landen als Polen, Hongarije, Slowakije, Tsjechië en andere een bedreiging vormen voor onze sector. De discrepantie van de loonkost tussen ons systeem en dat van de nieuwe landen is inderdaad groot. Dit concurrentienadeel proberen weg te werken door hier te knabbelen aan de lonen en de arbeidsomstandigheden is niet de goede oplossing. Zij vergeten dat wij over vakbekwame, taalvaardige (polyglotte) en toegewijde mensen beschikken. De kwaliteit aan chauffeurs, waar de sector hier beschikt, is een niet te onderschatten concurrentievoordeel.

De invoering van de Europese Richtlijn 2002/15 (arbeidstijd voor het mobiele personeel, 48u/wk) voor begin 2005 zorgt eveneens voor bezorgdheid onder de werkgevers. Wat de werkgevers vroeger meestal ten onrechte beschouwden als overbruggingsstijd, is nu duidelijk in de EU-richtlijn gedefinieerd als arbeidstijd. Zij zien hun voordeel, dat zij al vele jaren hadden, van deze minder dure overbruggingsuren bijna volledig teloor gaan. Met in hun ogen zware financiële consequenties naar de toekomst toe. Zij wensen een creatieve interpretatie van de arbeidstijd om deze EU-richtlijn te omzeilen. Als BTB gaan wij daar niet mee akkoord. De werkgever moet beseffen dat, indien ze wensen dat de sector dit zal overleven, het noodzakelijk is om naar de bevoegde ministers te stappen als sector.

Als BTB zijn wij allang vragende partij. Dit is de enige weg om ervoor te zorgen dat onze chauffeurs nog werk zullen hebben in de toekomst. ACV-Transcom wenst pas naar de minister te gaan als er een protocolakkoord is voor het rijdend personeel. Zij willen wel ingaan op het voorstel van de werkgevers om er een beperkende clausule aan toe te voegen, die bepaalt dat, indien het niet lukt op de verschillende kabinetten, er geen protocolakkoord meer is. Wij dienen als sector bij Ministers Anciaux (Mobiliteit) en Vandenbroucke (Werk en Pensioenen) aan te dringen op overleg. Bij Minister Anciaux, om ervoor te zorgen dat er voldoende controle is op het communautaire acquis — nieuwe landen dienen reeds een aantal EU-richtlijnen in hun wetgeving te hebben ingeschreven — om de oneerlijke concurrentie te kunnen inperken. Bij Minister Vandenbroucke, om de EU-richtlijn 2002/15 te implementeren in de Belgische wetgeving. Minister Anciaux heeft tot op heden alleen de werkgevers uitgenodigd om over de problematiek van de sector te praten.

De werkgevers gaan met tegenzin naar hun achterban. Wij blijven druk uitoefenen op de werkgevers om hun verantwoordelijkheid op te nemen in dit dossier. Zich tijdens discussies altijd weg steken achter de onzekere toekomst, betekent dat de werkgevers geen visie hebben. Dit is kortetermijndenken. Wij wensen alle wegen te bewandelen om op lange termijn te denken en te handelen, zodat de sector kan en zal overleven.

Wij verwachten van de werkgevers ten laatste op 10 maart a.s. een antwoord. Indien werkgevers niet bereid zijn om onze voorstellen op een positieve manier te benaderen, moeten zij beseffen dat wij niet kunnen instaan voor uitbarstingen van woede en frustratie van onze leden chauffeurs.

Werner De Clercq,
Federaal Secretaris
Wegvervoer & Logistiek

Het laatste voorstel dat nu op tafel ligt is het volgende:

ACV-Transcom	BTB
Gemiddelde 60u diensttijd/week/maand van 61u t/m 64u = 110% arbeidstijd van 65u t/m 69u = 120% arbeidstijd > 70u = 150% arbeidstijd	Gemiddelde 60u diensttijd/week/maand > 60u = 150% arbeidstijd OF 13u/dag > 13u = 150% arbeidstijd
Beschikbaarheidstijd (overbruggingsstijd) 01/04/2004 = 95% van de arbeidstijd 01/01/2005 = 97% van de arbeidstijd 01/01/2007 = 99% van de arbeidstijd	Beschikbaarheidstijd (overbruggingsstijd) 01/04/2004 = 95% van de arbeidstijd 01/01/2005 = 97% van de arbeidstijd 01/01/2007 = 99% van de arbeidstijd

Diensttijd = Arbeidstijd (AT) + Beschikbaarheidstijd (BT) met een flexibiliteit per maand.

De flexibiliteit op de arbeidstijd blijft op 6 maanden gemiddeld 38u per week.

Gelijkgestelde dagen ter berekening van de diensttijd (5-dagenweek: 12u/dag) (6-dagenweek: 10u/dag)

Acties bij TDS-Genk

TDS-Genk is een toeleveringsbedrijf dat vlakbij de Fordfabrieken te Genk instaat voor de logistieke dienstverlening aan Ford. Op het juiste moment worden in de juiste volgorde de juiste stukken voor de Mondeo en Transit via een transportband aangeleverd.

De stopzetting van de productie van de Transit én de afschaffing van de nachtpost bij Ford, beslist eind vorig jaar, hadden ook een enorme impact op de tewerkstelling bij de toeleveranciers. Daaronder dus ook TDS. Als gevolg daarvan stelde de directie van TDS in de ondernemingsraad voor om 66 van de 204 arbeidsplaatsen te schrappen. Van in den beginne stelden onze afgevaardigden in de Ondernemingsraad dat dit aantal veel te hoog lag. TDS had reeds een herstructurering achter de rug, waarna de werkdruk voor de werknemers verhoogd werd. Een nieuwe afdankingsgolf met als gevolg een extra-verhoging van de werkdruk op de achterblijvers was voor onze afgevaardigden onaanvaardbaar. Na enkele onderhandelingsrondes conform de wet Renault kon er geen akkoord worden afgesloten over het exacte aantal afvloeiingen. Wij gingen in staking. Pas na een woelige periode kon er uiteindelijk een akkoord met de directie worden bereikt: het aantal te schrappen arbeidsplaatsen zou beperkt worden tot 48. Een verschil van 18 jobs ten opzichte van de oorspronkelijk 66 arbeidsplaatsen die zouden verdwijnen! Werk is en blijft voor ons nog steeds de beste sociale begeleiding!

In de tweede fase van de onderhandelingen, het opstellen van een begeleidingsplan, kon het brugpensioen vanaf 52 jaar worden bekomen én een ernstig "afvloeiingspakket", dat om en bij de 70% bevatte van hetgeen er voor de Ford-mensen werd gerealiseerd.

De afgevaardigden van het ABVV-BTB hebben bij dit alles op een werkelijk schitterende wijze de belangen van de arbeiders/arbeiders verdedigd. Zij hielden steeds het maximale behoud van jobs als belangrijkste optie voor ogen.

Eddy Graller,
BTB Secretaris Limburg

Afhandeling op luchthavens

Onze mensen zijn geen pakjes

BTB-ABVV is gematigd tevreden over de bereidwilligheid van de federale regering om de uitbreiding van DHL in eerste instantie mogelijk te maken op Zaventem. Het vele stille lobbywerk door BTB-ABVV achter de schermen heeft duidelijk vruchten afgeworpen. Wij zijn tevreden dat DHL zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid op het gebied van tewerkstelling en jobcreatie opneemt. Wij zijn ook tevreden over de grote investeringen die dit bedrijf al deed om geluidsarme toestellen aan te schaffen.

We zien echter nog altijd geen reden om luid hoera te roepen. Want wij willen duurzame tewerkstelling:

- Tewerkstelling met respect voor de mensen en het milieu
- Tewerkstelling met respect voor de sociale overlegstructuren.

En wij zien een werkgever die tot nader order nog geen overleg pleegde met de mensen op de vloer, ook niet met de sociale gesprekspartners. Dit schept niet veel vertrouwen. Duizenden werklozen, mannen en vrouwen die graag aan het werk zouden gaan, zien een werkgever die een belofte doet. Een belofte van vele duizenden banen.

Wij vinden dat het tijd wordt dat DHL, nu de regering haar enige zekerheid biedt, haar huidige en toekomstige werknemers geruststelt en zekerheid biedt. Dit kan door nu haar werknemers te raadplegen en te informeren. Onze mensen zijn geen pakjes die men willekeurig dumpst.

Men zou nu kunnen aanvangen met die investeringen die al veel langer moesten gebeuren: bijvoorbeeld de vernieuwing van het sorteerstelsel in Zaventem.

De beslissing van de federale regering om alles in het werk te stellen om het bedrijf in Zaventem te houden appreciëren wij. Maar wij vinden dat de regering van iets meer moed en daadkracht zou mogen getuigen. Een vlugge en zindelijke oplossing dringt zich op. Alle betrokkenen hebben recht op duidelijkheid, hebben recht op een regering die durft moeilijke beslissingen te nemen in het algemeen belang.

Straks zijn er verkiezingen. Niet alleen sociale verkiezingen, ook politieke verkiezingen, op regionaal en Europees niveau. BTB-ABVV vindt dat de huidige Vlaamse politici moeten ophouden met dubbelzinnige boodschappen. Wij beseffen dat de problematiek van geluidshinder voor de omwonenden en de kans op een grote tewerkstelling niet eenvoudig is. Er zijn dus ook geen eenvoudige oplossingen mogelijk. Niemand van de betrokkenen zal het redden met simpele slogans. Niet de slachtoffers van



de geluidshinder "Zaventem moet weg", en niet de huidige en toekomstige werknemers "t Is een luxeprobleem." Niet DHL die "carte blanche" durft te "eisen" in deze moeilijke omstandigheden, niet DHL die dreigt met vertrek als men niet in Zaventem kan uitbreiden én dus met een bijkomende werkloosheid van opnieuw enkele duizenden. En dit na Renault-Vilvoorde, na Ford-Genk, na ... BTB-ABVV vindt dit een beetje immoreel. Werkgevers, politiek verantwoordelijken, syndicaal verantwoordelijken hebben elk hun verantwoordelijkheid op te nemen.

Geen wegwerpjobs!

BTB-ABVV waarschuwt werkgevers en politiek verantwoordelijken. Wij zullen nauwlettend toezien op:

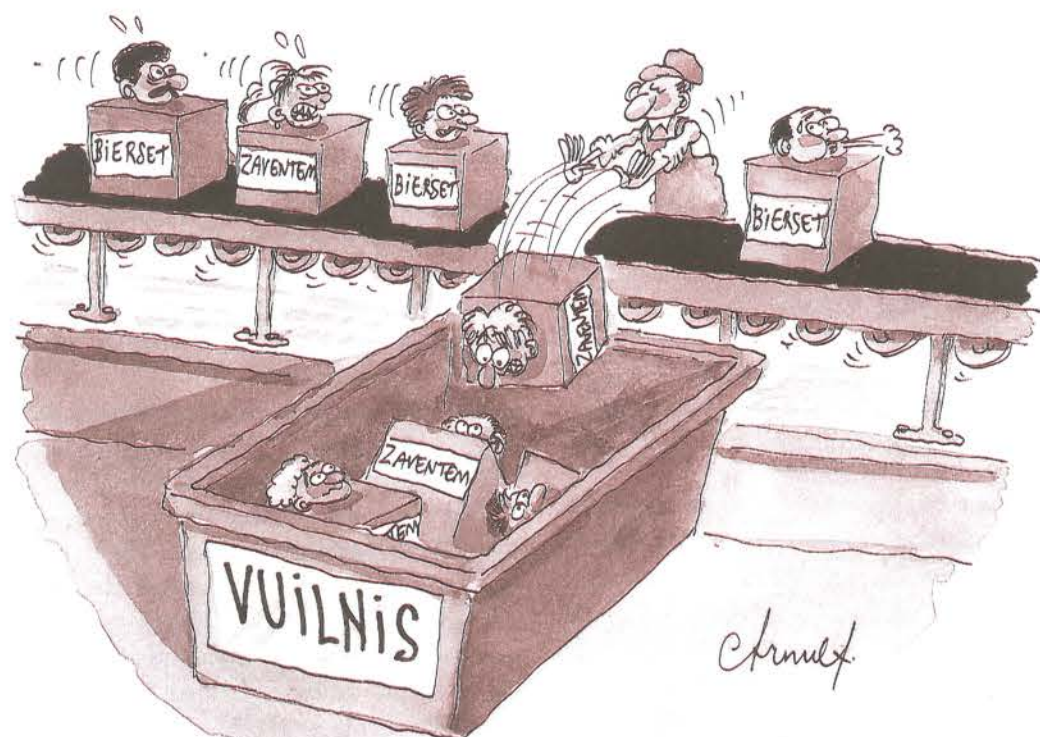
- De kwaliteit van de aangeboden jobs. Wij willen kwaliteitsvolle arbeidsplaatsen. Werknemers moeten in de eerste plaats werkzekerheid krijgen op middellange termijn. Werknemers moeten toekomstperspectieven krijgen, met andere woorden, ook DHL moet investeren in mensen – opleiding van mensen. Werknemers hebben recht op

informatie, hebben recht op inspraak. Daarom moet er dringend werk worden gemaakt van een statuut syndicale afvaardiging. Werknemers hebben recht op een werkgever die de economische democratie respecteert. Een werkgever, dus, die overleg pleegt met de sociale partners. Dan pas kunnen huidige en toekomstige werknemers geloven in een dergelijke werkgever.

- De duurzaamheid van de regeringsbeslissing. Het kan niet zijn dat er in september een beslissing wordt genomen van bedenkelijke kwaliteit. Er moet gestreefd worden naar de minste last voor het milieu. Het algemene belang op korte en lange termijn moet duidelijk gedefinieerd worden. Daarom vinden wij dat de regering van DHL voldoende garanties moet afdwingen op het vlak van tewerkstelling. Wij willen niet dat hetzij binnen enkele maanden of binnen 10 jaar alles moet overgedaan worden. BTB-ABVV vindt ook dat de hete aardappel niet uitsluitend aan DHL mag worden doorgegeven. Wij willen dat **alle bewegingen** op Zaventem met een even strenge "geluids"-bril worden bekeken. Wij willen dat aan **alle vluchten** dezelfde geluidsnormen worden opgelegd.

En wij waarschuwen! Duurzame tewerkstelling is voor ons prioriteit. Wij willen sluitende oplossingen voor de totale problematiek. Niet opnieuw het lapjeswerk, neen, wij willen een coherente oplossing met inspraak van de sociale partners, de politieke partners, bewoners, ... voor de luchthaven in Zaventem in de eerste plaats, voor de regionale luchthavens op termijn. Wij willen dat Zaventem voor werknemers en omwonenden iets wordt om trots op te zijn in plaats van een bron van ergernis.

Wij zijn gematigd tevreden! De aanstelling van één onderhandelaar, die kan praten uit naam van de regering, vinden wij een goede zaak. Wij dringen er echter op aan dat deze onderhandelaar zijn gesprekken niet beperkt tot de werkgevers DHL en de regering. Wij hopen dat deze man de problematiek in een ruime context wenst te bezien. Wij dringen er op aan dat deze onderhandelaar op zijn minst ook praat met die organisaties die de werknemers vertegenwoordigen. Dit is trouwens de enige manier waarop een serieus onderhandelingsresultaat kan bekomen worden. Deze onderhandelaar krijgt het voordeel van de twijfel... we wensen hem veel succes in zijn zware taak.



Verhuizingen

Nieuwe lonen garagepersoneel 140.05.

Vanaf 1 februari 2004 worden de lonen van het garagepersoneel van de sector verhuis geïndexeerd. Vanaf dit jaar gebeurt de jaarlijkse indexatie op 01.02 in plaats van op 01.05.



Categorie	Euro Bruto uurloon 38u/week	BEF Bruto uurloon 38u/week
Hulpwerkman voor service	9,37	377,98
Hulpwerkman voor service – 10 jaar dienst	9,80	395,33
Hulpwerkman voor service – 20 jaar dienst	10,29	415,09
Hulpwerkman	9,80	395,33
Hulpwerkman – 10 jaar dienst	10,29	415,09
Hulpwerkman – 20 jaar dienst	10,78	434,86
Geschoolde hulpwerkman	10,78	434,86
Geschoolde 2de categorie	11,96	482,46
Geschoolde 1ste categorie	12,54	505,86
Buiten categorie	13,43	541,76

De prijs van de verkeerszonde

Op 1 maart 2004 worden de nieuwe verkeersboetes van kracht maar wie zich er nu al naar richt vermijdt een lege portefeuille tegen de zomer. Weet je wat je precies betaalt wanneer je te snel rijdt of onder invloed? In deze uitgave van onze Wegwijs brengen we een overzicht van het nieuwe boetesysteem. Wie een verkeersovertreding begaat (tot en met de 2de graad) kan onmiddellijk betalen via zijn bank- of kredietkaart. De politie zal immers beschikken over ongeveer 2000 draadloze bancontact-toestellen. Wie geflitst wordt krijgt via een overschrijving (bevel tot betaling) de boete. Wie echter de zaak voor de rechter laat komen, riskeert zwaardere straffen.

Gewone overtredingen

- Snelheidsovertreding van minder dan 10 km/u
- Gsm'en achter het stuur zonder handsfree-kit
- Niet gebruiken van richtingaanwijzers
- Veiligheidsgordel of helm niet dragen

Onmiddellijke inning: 50 euro;

Bevel tot betaling: 50 euro;

Boete opgelegd door de rechter: 55 tot 1.375 euro.

Zware overtredingen van EERSTE graad

- Parkeren op voetpaden, fietspaden, op voor gehandicapten voorbehouden plaatsen, bus- en tramhaltes
- Geen veilige afstand bewaren
- Meer dan 10 km/u te snel rijden
- Inhalen op een overweg
- Rijden of parkeren in voetgangerszone zonder over een toelating te beschikken
- Leesbaarheid van de nummerplaat schaden

Onmiddellijke inning: 150 euro;

Bevel tot betaling: 150 euro;

Boete opgelegd door de rechter: 275 euro; tot 1.375 euro.

De rechter mag het rijbewijs intrekken.

Zware overtredingen van TWEDE graad

- Snelheidsovertreding van meer dan 20 km/u
- Meer dan 40 km/u in zone 30
- Meer dan 20 km/u te snel rijden in schoolomgevingen
- Door het rode licht rijden
- Over een volle witte streep rijden
- Geen acht slaan op de voorrangsregels
- Een bestuurder links inhalen, die had aangegeven dat hij links wilde afslaan
- Versnellen of niet uiterst rechts rijden als men wordt ingehaald
- Geen snelheid matigen wanneer de bestuurder van een schoolbus door

Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.

	Buiten de bebouwde kom	In de bebouwde kom
Personenauto's e.d.	> 40 km/u te snel	> 30 km/u te snel
Autobussen/-cars, vrachtwagens > 7,5 ton	> 20 km/u te snel	> 10 km/u te snel
Ongeacht het wegtype, bij zichtbaarheid minder dan 100 m (mist, sneeuwval en bij hevig regenval) OF In zones 30 op plaatsen waar speciaal veel kinderen komen		
Personenauto's e.d.	> 20 km/u te snel	
Autobussen/-cars, vrachtwagens > 7,5 ton	> 10 km/u te snel	

Alcoholcontroles

	Minnelijke schikking	Rijverbod	Intrekking rijbewijs (15 dagen)	Vervolg	Voorziene straffen (4)
vanaf 0.22 tot 0.35 mg/l UAL (5) (vanaf 0.5 ‰ tot 0.8 ‰)	137,50 € (1)	3 uur	Nee	Bij niet-betaling	Boete van 137,50 €; tot 2.750 €
vanaf 0.35 tot 0.50 mg/l UAL (vanaf 0.8 ‰ tot 1.2 ‰)	400 € (2) (3)	Minimum 6 uur	Bij verkeersonveilig gedrag	Bij niet-betaling, verkeersonveilig gedrag of ongeval met gekwetsten	Boete van 1.100,- tot 11.000 € en/of 15 dagen tot 6 maanden gevangenisstraf + 8 dagen tot 5 jaar verval van recht tot sturen (zwaardere straffen bij herhaling binnen de 3 jaar)
vanaf 0.50 tot 0.65 mg/l UAL (vanaf 1.2 ‰ tot 1.5 ‰)	550 € (2) (3)	vanaf 0.70 mg/l UAL: altijd	Idem		
vanaf 0.65 mg/l UAL (vanaf 1.5 ‰)	700 €	vanaf 0.70 mg/l UAL: altijd	Altijd		
Dronkenschap	nee	Altijd	Altijd		
Weigering ademtest, ademanalyse of bloedproef zonder geldige reden weigeren - Positief blazen	700 € (2)	Bij verkeersonveilig gedrag of dronkenschap	Bij niet-betaling, verkeersonveilig gedrag of ongeval met gekwetsten		

(1) er wordt eerst een onmiddellijke inning voorgesteld; (2) niet van toepassing bij verkeersonveilig gedrag of ongeval met gekwetsten; (3) of vorming voor min. 25-jarigen; (4) alternatieve sancties mogelijk; (5) UAL = uitgeademde alveolaire lucht. Is niet hetzelfde als promille.

- zijn richtingaanwijzers aanduidt dat kinderen gaan in- of uitstappen
- Een militaire colonne, een groep scholieren of een wielervedstrijd doorbreken
- Met een niet ingeschreven voertuig rijden.
- De nummerplaat bedekken of er kunstgrepen op uitvoeren

Onmiddellijke inning: 175 euro;

Bevel tot betaling: 175 euro;

Boete opgelegd door de rechter: 275 euro; tot 2.750 euro;. De rechter mag het rijbewijs intrekken.

Zware overtredingen van DERDE graad

- Meer dan 40 km/u te snel rijden
- Sneller dan 50km/u rijden in een zone 30
- Inhalen op een helling als er geen/of moeilijk zicht is op tegenliggers
- Rechts inhalen waar dat verboden is
- Op een snelweg achteruit rijden, rechtsomkeer maken of een dwarsverbinding gebruiken
- Snelheidswedstrijden houden zonder vergunning

Onmiddellijke inning niet mogelijk

Bevel tot betaling: 300 euro;

Boete opgelegd door de rechter: 550 euro; tot 2.750 euro;. De rechter moet het rijbewijs intrekken.

OPGEPAST:

Wij willen de chauffeurs waarschuwen!!!

- De werkgever is niet verplicht om boetes te betalen (snelheidsovertredingen enz.).
- Indien dergelijke boetes door de werkgever terugbetaald worden, dan beschouwt de RSZ dit als loon, en moet er sociale zekerheid op afgehouden worden.

Agressie in het verkeer

Nu reeds een
aankondiging. De aktiedag
van de ITF — International
Transportworkers
Federation — najaar
2004 pakt het fenomeen
agressie aan.

Aggressie in het verkeer kennen we van enkele sensationele artikels uit de krant en vooral van de verhalen van chauffeurs uit de sector openbaar vervoer.

Op treinen, bussen en trams zijn chauffeurs of begeleiders steeds vaker het slachtoffer van agressie. Het aantal gevallen stijgt trouwens nog steeds. In 1999 werd 44% van de arbeidsongevallen van treinpersoneel veroorzaakt door gewelddaden van reizigers. Dit had 907 werkverletdagen tot gevolg. In de eerste helft van 2003 verdubbelde het aantal fysieke agressiegevallen tegen conducteurs (70 gevallen) tegenover dezelfde periode in 2002. Ook de verbale agressie neemt onrustwekkend toe. Bij de Lijn merkt men dezelfde tendens.

Uiteraard leiden dergelijke incidenten tot acties, terecht, van ongeruste chauffeurs.

Naast de chauffeurs van het openbaar vervoer worden, naar wij vermoeden, ook chauffeurs uit andere sectoren geconfronteerd met agressie. Graag willen wij van die mensen hun verhaal horen.

Binnenkort verspreiden wij een enquête via de delegees en militanten in de bedrijven, maar ook via onze gewestelijke BTB-secretariaten. Op die manier willen wij het probleem in kaart brengen, om tegen onze aktie in het najaar een ernstig dossier te hebben opgesteld. Dus nu al een oproep tot medewerking.

Gratis nummer 0800/21.354.

Uitbreiding permanentie btb in de regio verviers vanaf 1 januari 2004

Vanaf juli 2003 besliste BTB en de Metaalcentrale om de krachten te verenigen. Beide centrales tekenden een samenwerkingsakkoord. Belangrijkste doelstelling hierbij is de ABVV-aanwezigheid uit te breiden ten behoeve van haar leden in een economisch groeiende regio.

In functie daarvan werd Jean-Marie Lansberg (04/221.97.96.) aangeworven. Samen met Frida Kaulen, secretaris BTB Luik — Luxemburg — Namen zal hij de syndicale werking in de regio ondersteunen en helpen uitbouwen. Als propagandist zal er ook meer BTB-aanwezigheid zijn op het terrein.

Een eerste stap is de uitbreiding van de permanenties in Eupen en Welkenraedt.

- Eupen — ABVV Werkloosheidsdienst — Rue d'Aachen 48
elke eerste zaterdag van de maand van 10u tot 11u30
- Welkenraedt — Syndicaal huis — Rue de la Gare 14
elke derde zaterdag van de maand van 10u tot 11u30

Permanentie BTB - Namen

BTB Namen organiseert elke tweede woensdag van de maand een syndicale permanentie in de gebouwen van de Algemene Centrale — Rue Bastin 59 — Namen. De leden van BTB zijn er welkom tussen 16u en 18u.

In memoriam Egide Baudet



Het is met oprecht leedwezen dat BTW Wegvervoer & Logistiek kennis neemt van het overlijden van gewezen voorzitter Egide Baudet. Het was één maand na de bevrijding van Antwerpen dat Egide als bediende in dienst kwam van de Belgische Transportarbeiderbond. Hij verliet de BTB na 43 vruchtbare jaren in de functie van voorzitter op 31 oktober 1987. Een van zijn medewerkers van het eerste uren van zijn voorzitterschap omschreef Egide Baudet als een ware « gentleman ». Een man van weinig woorden, van weinig belofes, maar altijd zijn woord gestand. Een prachtige man om mee en voor te werken. BTB Wegvervoer & Logistiek zal hem missen. BTB Wegvervoer & Logistiek wenst zijn medeleven met de weduwe en nabestaanden te betuigen.

Het is met oprecht leedwezen dat BTW Wegvervoer & Logistiek kennis neemt van het overlijden van gewezen voorzitter Egide Baudet. Het was één maand na de bevrijding van Antwerpen dat Egide als bediende in dienst kwam van de Belgische Transportarbeiderbond. Hij verliet de BTB na 43 vruchtbare jaren in de functie van voorzitter op 31 oktober 1987. Een van zijn medewerkers van het eerste uren van zijn voorzitterschap omschreef Egide Baudet als een ware « gentleman ».

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.