



**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.roeck@btb-abvv.be

**PROVINCIE ANTWERPEN**

■ **ANTWERPEN — WAASLAND**  
 Secretaris Walter Baes — walter.baes@btb-abvv.be  
 Afgevaardigde 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 — IEPEL**  
 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 — renaud.vermote@pandora.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: woensdagnamiddag enkel op afspraak

**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.: 071/64.12.99 ou 071/64.13.05 — Fax: 071/32.29.58  
 ubot.charleroi@brutele.be  
 Charleroi: lu-ma-je: 09.00 — 12.00 / 13.00 — 16.00  
 ven: 09.00 — 12.00  
 Mons: tière mardi matin du mois  
 Binche: tière et zième jeudi du mois: 09.00 — 11.30

■ **TOURNAI — NIVELLES — LESSINES**

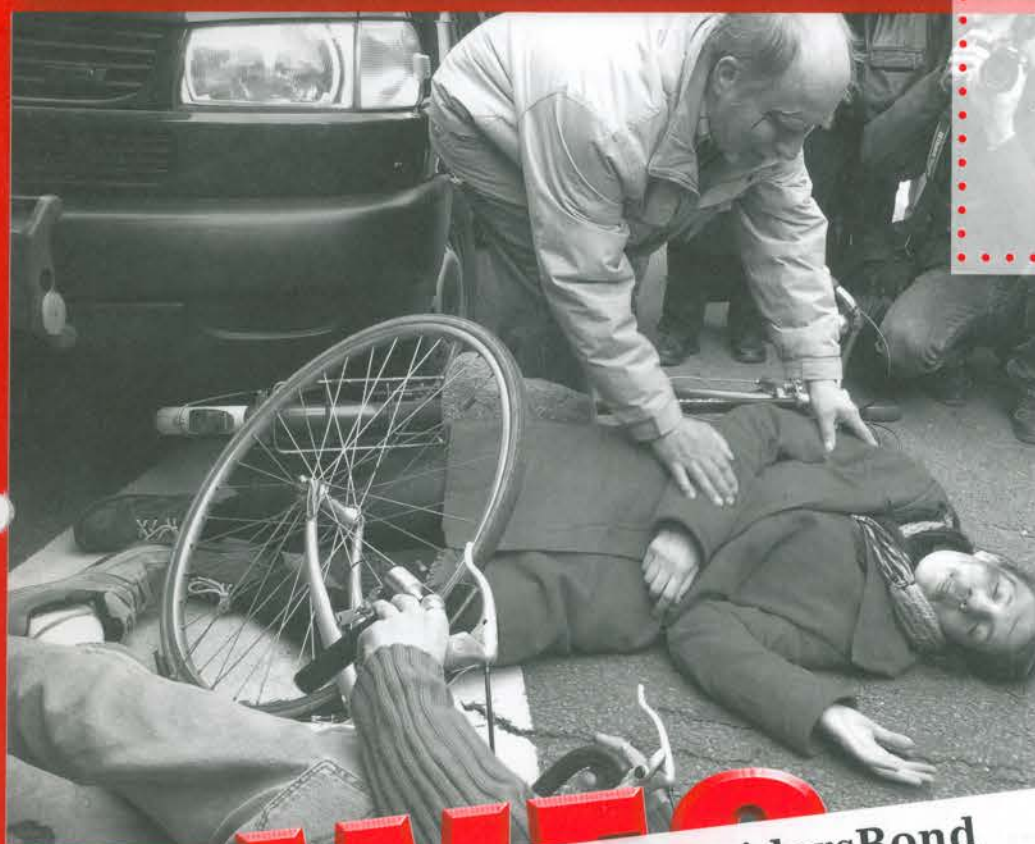
Secrétaire Philippe Dumortier — fgtbtvd.phdumortier@computron.be  
 Propagandiste Jean-Marie Lamarque  
 7500 Tournai — rue des Maux 26  
 Tél.: 069/53.27.92 — 069/88.18.62  
 E-mail: fgtbtvd.phdumortier@computron.be  
 Tournai: lu-merc-ven: 09.00 — 12.00 / 14.00 — 17.00  
 ma-je: 09.00 — 12.00  
 Nivelles: zième vendredi du mois: 09.30 — 11.30  
 Lessines: tière 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

**PROVINCES LIEGE — NAMUR — LUXEMBOURG**

Secrétaire Frida Kaulen — ubot.liège@skynet.be  
 Propagandiste Thierry Lecocq  
 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: tière samedi du mois: 10.00 — 11.30  
 Welkenraedt: zième samedi du mois: 10.00 — 11.30  
 Namen: zième mercredi du mois: 14.00 — 18.00



**ABVV** Belgische TransportarbeidersBond

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

afgitekantoor: Antwerpen X

Driemaandelijks tijdschrift  
 oktober - november - december 2004  
 verantwoordelijke uitgever:  
 Fed. Secret.: Werner De Clercq  
 Paardenmarkt 66  
 2000 Antwerpen 1

**In dit nummer info over**

**3** editoriaal | **8** Afhandeling

**op luchthavens:** DHL Aviation |

**12** Lesprojecten over de dode

**hoek:** Dode hoek blijft proble-  
 matisch voor fietsers | **13** Hoe

**overleef ik mijn job?** | **16**

Meer solidariteit — Meer gelijk-  
 heid — ... een eisenbundel | **18**

**ITF-actiedag**, 11 oktober 2004 |

**20** Wanneer moet je veiligheidskle-  
 dij dragen?





## inhoud

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| Editoriaal                     | 3  |
| Goederenvervoer en behandeling | 4  |
| Verhuizingen                   | 5  |
| Taxi's                         | 5  |
| Autobussen en autocars         | 6  |
| Afhandeling op luchthavens     | 8  |
| Handel in brandstoffen         | 10 |
| Verkeer                        | 12 |
| Allerlei                       | 13 |

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

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| Werner De Clercq   | Redactie  |
| Annemie Craeye     |           |
| Veronique De Roeck |           |
| Willy Degraeve     | Vertaling |
| Rita Lemmens       |           |
| BTB                | Foto's    |

## Editoriaal

Een sociaal drama!  
Een verlies van duizenden  
arbeidsplaatsen tegen 2008  
Na maanden getouwtrek –  
jaren eigenlijk – en  
onzekerheid voor de  
werknemers, riep DHL  
Aviation woensdagavond  
20 oktober 2004 een  
extra-ondernemingsraad  
bijeen. Zij gaan weg!



Op deze speciale ondernemingsraad kondigde DHL Aviation boudweg aan dat zij niet verder met de regering wensten te onderhandelen, dat zij niet bereid waren om de gevraagde inspanningen te leveren tegen 2011. Dat de werknemers na dergelijk nieuws tot de actie overgaan, is alleen maar logisch. DHL Aviation zal zijn intercontinentale hub niet in Zaventem uitbouwen, maar in Leipzig. Zaventem zal vervallen tot een regionale hub en de huidige tewerkstelling zal waarschijnlijk niet worden behouden. Een slag in het gezicht van de duizenden werknemers die nog geloofden in een toekomst voor DHL Aviation op de luchthaven van Zaventem. Als BTB verwerpen wij de cynische houding van de DHL-directie: eerst 10.000 jobs voorspiegelen, in de onderhandelingen met de regering plots nieuwe bijkomende eisen stellen, vervolgens de discussie herleiden naar een behoud van de bestaande tewerkstelling om dan te eindigen bij een catastrofale afbouw. Dit getuigt van weinig respect voor die mensen die jaren aan een stuk hun job op een plichtsgetrouwe manier uitoefenden. De gesprekken die het bedrijf opstart om de afbouw voor te bereiden zullen van onze kant op harde manier gevoerd worden. Als BTB zeggen wij nu al: "Directie, wij zullen u voor uw verantwoordelijkheid plaatsen!" Tevens waarschuwen wij onze collega's in Duitsland, maar ook elders in Europa. Wat DHL hier in België doet kan zij ook elders doen. Wij roepen op tot Europese solidariteit binnen de ETF. Tewerkstellingsmogelijkheden in het ene land kunnen niet ten koste gaan van het inkomen van werknemers in een ander land!

## Het IPA 2005-2006

Om deze tijd van het jaar zijn de interprofessionele onderhandelingen bezig. Om de 2 jaar gaan werkgevers en vakbonden hierover samen

rond de onderhandelingstafel zitten. Een interprofessioneel akkoord (IPA) legt een kader vast over interprofessionele thema's. Deze afspraken gelden voor zowel werknemers in Wallonië, Brussel als in Vlaanderen, voor alle sectoren. Daarom is een dergelijk IPA een fundamenteel belangrijk instrument in de solidariteit en de gelijkheid van alle werknemers, of ze nu in een "sterke" of "zwakke" sector, een groot of een klein bedrijf werken. De onderhandelingen beloven moeilijk te

worden. De werkgevers stelden een zeer conservatieve liberale eisenbundel samen. Zij willen af van de index en de volgens hen langdurige opzeggingstermijnen, én ze willen véél meer flexibiliteit. Dit belooft een warme winter te worden met harde interprofessionele onderhandelingen.

Wij eisen het behoud van het brugpensioen. Indien de regering aan dit behoud een aantal voorwaarden wil verbinden zoals duurtijd tewerkstelling, het beroep, e.d., dan behoren voor ons het beroep van chauffeur, zowel in het personen- als het vrachtvervoer, tot de top 10 van de zware beroepen. De toenadering van de beide statuten zal geen gemakkelijke zaak worden voor de onderhandelaars. Er niet uitgeraken als sociale partners is echter gelijk aan een blanco cheque geven aan de regering. Dit moet te allen tijde worden vermeden. Het onderwerp is daar te belangrijk voor, ook voor onze structuren. Even belangrijk is de syndicale vertegenwoordiging in de KMO's. Onze werknemers hebben te weinig inspraak in te veel kleine bedrijven. De werkgevers spelen daarop in door hun bedrijven te splitsen in kleine entiteiten. Hierdoor blijven veel werknemers verstoken van economische en sociale democratie.

Na de interprofessionele onderhandelingen starten de sectorale onderhandelingsrondes. Ook BTB Wegvervoer & Logistiek gaat aan tafel zitten om afspraken te maken voor de verschillende subsectoren. Ook hier zullen het geen eenvoudige gesprekken worden. Wij verwijzen naar de onderhandelingsrondes 2003 – 2004 voor een sectoraal akkoord in het goederenvervoer die pas afgerond raakten in het late voorjaar 2004. Wij



hopen dat de werkgevers nu wat meer onderhandelingsbereidheid tonen. Wij zullen ook niet nalaten onze verantwoordelijkheden op te nemen. Wij beseffen maar al te goed dat de concurrentie vanuit Oost-Europa niet gering is. Delocalisatie is geen goede zaak voor onze chauffeurs. Gelukkig sijpelen er ook berichten binnen dat er ook daar niet langer voldoende chauffeurs te vinden zijn. Dit geeft ons weer hoop voor de tewerkstelling in het wegvervoer. Een bijkomende pensioenregeling voor de sectoren zou een goede basis zijn om te onderhandelen. Binnen de Handel in Brandstoffen is er een zeer goede regeling afgesloten, wij hopen dat de andere sectoren dit goede voorbeeld zullen volgen. Wij zullen samen met onze gewestelijke afdelingen het protocol voor een sociaal akkoord 2005-2006 bespreken en samenstellen voor alle sectoren. Hier bieden wij aan de gewestelijke afdelingen instrumenten aan om dit te realiseren met vertegenwoordigers uit de betrokken sectoren en afdelingen. In onze volgende uitgave van "Wegwijs" meer hierover.

**Tot slot wens ik dit kalenderjaar met een positieve noot af te sluiten.** Ik wens al onze militanten en leden het beste voor het jaar 2005. Hoewel ik terdege beseft dat dit niet voor iedereen van ons is weggelegd, hoop ik dat het volgende jaar voor u en uw familie een zorgeloos jaar mag zijn. Zij die onze hulp kunnen gebruiken, zullen zoals steeds op ons kunnen blijven rekenen.

De volledige BTB-ploeg wenst iedereen van harte een goede gezondheid en een gelukkig 2005!

Werner De Clercq,  
Federaal Secretaris BTB  
Wegvervoer & Logistiek

# Goederenvervoer & -behandeling

## Bruto - eindejaarspremie 2004

5% van het brutoloon (minstens € 3.718,40) aan 100% door de werkgevers aan de RSZ aangeven in de periode tussen 1/7/2003 en 30/6/2004.

De arbeider was arbeidsongeschikt tijdens de referentieperiode en komt hierdoor niet aan het minimum brutoloon. **Wat gebeurt er dan?**

Er wordt rekening gehouden met een fictief loon voor gelijkgestelde dagen om dit vereiste minimumloon te berekenen.

### Hoe doen we dat?

1. het loon van de referentieperiode wordt gedeeld door het aantal dagen waarop het betrekking heeft; op die manier bereik je een gemiddeld dagloon.
2. dit gemiddelde dagloon wordt vermenigvuldigd met het aantal gelijkgestelde dagen
3. dit resultaat wordt bijgeteld bij het effectief verdiende loon.

De betrokken arbeider heeft recht op de eindejaarspremie ALS de som van bovenstaande berekening hoger of gelijk is aan € 3.718,40.

## Syndicale premie 2004 - € 102,00

Een arbeider heeft recht op de syndicale premie als hij/zij tijdens de referentieperiode van 1/7/2003 tot 30/6/2004:

- hetzij een brutoloon van minimum € 6.000,00 bij één of meer werkgevers uit de sector
- hetzij per kwartaal minimum 42 arbeids- en/of gelijkgestelde dagen in de 5-dagenweek of minimum 50 arbeids- en/of gelijkgestelde dagen in de zesdagenweek
- en 1 jaar lid zijn van ABVV-BTB

# Verhuizingen

## aanpassing vergoedingen

Verblijfsvergoeding - verwijderingsvergoeding - flexibiliteitspremie  
Aanpassing vanaf 1 november 2004

| Verblijfsvergoeding     | EUR   | BFR.    |
|-------------------------|-------|---------|
| Overnachting en ontbijt | 13,25 | 534,50  |
| Middagmaal              | 10,62 | 428,40  |
| Avondmaal               | 9,24  | 372,74  |
| TOTAAL                  | 33,11 | 1335,65 |

| Verwijderingsvergoeding en/of flexibiliteitspremie | EUR  | BFR.   |
|----------------------------------------------------|------|--------|
|                                                    | 2,52 | 101,66 |

Verwijderingsvergoeding gaat over de uren die geen arbeidstijd en geen overuren op de diensttijd zijn.

Flexibiliteitspremie gaat over de arbeidsuren buiten het normale werkrooster die geen overuren zijn.

## Rubriek Verhuizingen - 140.05

Syndicale premie 2004 - € 115,-

# Taxi's

## Indexatie vanaf 1 oktober 2004

De vergoeding voor de werknemers met nachtprestaties:

|            | Gewoon bedrag<br>€ per uur | Bedrag vanaf 50 jaar<br>€ per uur |
|------------|----------------------------|-----------------------------------|
| 01/10/2004 | 0,94                       | 1,13                              |

## Gewaarborgd minimummaandinkomen

|            | 21 jaar en ouder<br>Bedrag in € | 21 jaar - 6 maanden dienst<br>Bedrag in € | 22 jaar - 12 maanden dienst<br>Bedrag in € |
|------------|---------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 01/10/2004 | 1.210,00                        | 1.243,36                                  | 1.258,18                                   |

## Rubriek Taxi's - 140.06

Syndicale premie 2004 - € 102,-



# autobussen & autocars

## Toerisme

Lonen en premies vanaf 1 oktober 2004 — Indexatie van 1,60%

| Dienstdienst | Euro  | ARAB (Euro) |
|--------------|-------|-------------|
| Tot 5 uur    | 40,38 | 1,04        |
| + 12u        | 79,68 | 1,04        |
| 12u — 14u    | 86,67 | 12,48       |
| > 14u        | 7,00  | 12,48       |

| Dienstdienst | Euro   | ARAB (Euro) |
|--------------|--------|-------------|
| 11 uur       | 66,00  | 11,44       |
| 12 uur       | 72,79  | 12,48       |
| 13 uur       | 79,65  | 12,48       |
| 14 uur       | 86,46  | 12,48       |
| 15 uur       | 93,30  | 12,48       |
| 16 uur       | 100,18 | 12,48       |
| 17 uur       | 106,92 | 12,48       |
| 18 uur       | 113,79 | 12,48       |
| 19 uur       | 120,60 | 12,48       |
| 20 uur       | 127,45 | 12,48       |
| 21 uur       | 134,31 | 12,48       |
| 22 uur       | 141,11 | 12,48       |

| Dienstdienst | Euro   | ARAB (Euro) |
|--------------|--------|-------------|
| 10 uur       | 78,65  | 10,40       |
| 11 uur       | 87,42  | 11,44       |
| 12 uur       | 96,11  | 12,48       |
| 13 uur       | 105,04 | 12,48       |
| 14 uur       | 113,79 | 12,48       |
| 15 uur       | 122,65 | 12,48       |

A.T. wordt forfaitair vastgelegd op:  
 • 2/3 van de dienstdienst van 01/10 t/m 31/03  
 • 60% van de dienstdienst van 01/04 t/m 30/09  
 Of men moet kunnen bewijzen dat men meer arbeidstijd heeft gedaan.

|                                                                                |           |               |       |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------|-------|
| Overuren: (6,65 x 150%)                                                        | 1.564,50  | 01/01 - 30/06 | 10,50 |
|                                                                                |           | 01/07 - 31/12 | 10,50 |
| Op Z/F en hun compensatiedagen gepresteerde overuren betaald aan (6,65 x 200%) |           |               | 14,00 |
| Inactiviteitsdag in het buitenland                                             |           |               | 66,80 |
| Prestaties < 5,15 u.voll. in buitenland geleverd                               |           |               | 66,80 |
|                                                                                | ARAB 1,03 |               |       |

|                                       |       |
|---------------------------------------|-------|
| garagewerk tot 6.30 u amplitude       | 66,80 |
| garagewerk van 6.31 tot 8 u amplitude | 79,68 |

|                                                   |       |
|---------------------------------------------------|-------|
| Zondagwerk:                                       |       |
| a) betaling v/d prestaties aan het normale tarief |       |
| b) recuperatie binnen de 6 dagen                  |       |
| c) recuperatie later in het jaar                  | 79,68 |

|                                                   |       |
|---------------------------------------------------|-------|
| Werk op feestdagen:                               |       |
| d) betaling v/d prestaties aan het normale tarief |       |
| e) recuperatie binnen de 6 dagen of later         | 79,68 |

|                                                   |       |
|---------------------------------------------------|-------|
| Verplaatsing > 5,15 u met een ander vervoermiddel | 66,80 |
|---------------------------------------------------|-------|

|                                 |         |
|---------------------------------|---------|
| Uurloon technische werkloosheid | 10,2075 |
|---------------------------------|---------|

|                                                                |         |
|----------------------------------------------------------------|---------|
| Audio-visuele ondersteuning minimum 10 dagprestaties per maand | 10,0000 |
|----------------------------------------------------------------|---------|

## Openbare autobusdiensten

Vanaf 1 november 2004 — indexering 2% zowel voor de schaallonen als voor de reële lonen

### VVM - Vlaamse Vervoermaatschappij

| Anciënniteit | Uurloon Euro | Voor 6u Na 20u + € 1,20 Euro | Zondag Feestdag + 100% Euro |
|--------------|--------------|------------------------------|-----------------------------|
| 0 jaar       | 11,4878      | 12,6878                      | 22,9756                     |
| 6 maanden    | 11,5603      | 12,7603                      | 23,1206                     |
| 1 jaar       | 11,6619      | 12,8619                      | 23,3238                     |
| 2 jaar       | 11,7809      | 12,9809                      | 23,5618                     |
| 3 jaar       | 11,8830      | 13,0830                      | 23,7660                     |
| 4 jaar       | 12,0021      | 13,2021                      | 24,0042                     |
| 5 jaar       | 12,0780      | 13,2780                      | 24,1560                     |
| 6 jaar       | 12,2535      | 13,4535                      | 24,5070                     |
| 8 jaar       | 12,4284      | 13,6284                      | 24,8568                     |
| 10 jaar      | 12,6102      | 13,8102                      | 25,2204                     |
| 12 jaar      | 12,7103      | 13,9103                      | 25,4206                     |
| 14 jaar      | 12,8100      | 14,0100                      | 25,6200                     |
| 16 jaar      | 13,0233      | 14,2233                      | 26,0499                     |
| 18 jaar      | 13,1259      | 14,3259                      | 26,2518                     |
| 20 jaar      | 13,3068      | 14,5068                      | 26,6136                     |
| 22 jaar      | 13,4101      | 14,6101                      | 26,8202                     |
| 24 jaar      | 13,5128      | 14,7128                      | 27,0256                     |
| 25 jaar      | 13,5895      | 14,7895                      | 27,1790                     |
| 26 jaar      | 13,6924      | 14,8924                      | 27,3848                     |
| 28 jaar      | 13,7950      | 14,9950                      | 27,5900                     |
| 29 jaar      | 13,8981      | 15,0981                      | 27,7962                     |

|                                                             |          |
|-------------------------------------------------------------|----------|
| Toeslag voor nachtarbeid                                    | + € 1,20 |
| Toeslag voor zaterdagwerk                                   | + 15%    |
| ARAB-vergoeding per kwartaal                                | € 173,48 |
| Dagvergoeding onderbroken diensten                          | € 1,60   |
| Vaste maandelijkse toelage ingevolge art 6 van CAO 30.04.79 | € 116,57 |

### Société regionale wallonne de transport (SRWT)

| Anciënniteit | Uurloon Euro | Voor 6u Na 20u + € 1,20 Euro | Zondag Feestdag + 100% Euro |
|--------------|--------------|------------------------------|-----------------------------|
| 0 jaar       | 10,7002      | 11,9002                      | 21,4004                     |
| 6 maanden    | 10,7685      | 11,9685                      | 21,5370                     |
| 1 jaar       | 10,8369      | 12,0369                      | 21,6738                     |
| 2 jaar       | 10,9052      | 12,1052                      | 21,8104                     |
| 3 jaar       | 10,9737      | 12,1737                      | 21,9474                     |
| 4 jaar       | 11,3262      | 12,5262                      | 22,6524                     |
| 6 jaar       | 11,4201      | 12,6201                      | 22,8402                     |
| 8 jaar       | 11,5142      | 12,7142                      | 23,0284                     |
| 10 jaar      | 11,9044      | 13,1044                      | 23,8088                     |
| 12 jaar      | 12,0013      | 13,2013                      | 24,0026                     |
| 14 jaar      | 12,0983      | 13,2983                      | 24,1966                     |
| 16 jaar      | 12,1951      | 13,3951                      | 24,3902                     |
| 18 jaar      | 12,2921      | 13,4921                      | 24,5842                     |
| 20 jaar      | 12,7077      | 13,9077                      | 25,4154                     |
| 22 jaar      | 12,8076      | 14,0076                      | 25,6152                     |
| 24 jaar      | 12,9073      | 14,1073                      | 25,8146                     |
| 26 jaar      | 13,0073      | 14,2073                      | 26,0146                     |
| 28 jaar      | 13,1072      | 14,3072                      | 26,2144                     |
| 29 jaar      | 13,2072      | 14,4072                      | 26,4144                     |

|                                                             |          |
|-------------------------------------------------------------|----------|
| Toeslag voor nachtarbeid                                    | + € 1,20 |
| ARAB-vergoeding per kwartaal                                | € 273,18 |
| Extra ARAB-vergoeding per dag                               | € 0,45   |
| Vaste maandelijkse toelage ingevolge art 6 van CAO 30.04.79 | € 82,37  |



# Afhandeling op luchthavens

## DHL Aviation

Vandaag zijn er nog 1.996 werknemers: 922 bedienden en 1.074 arbeiders. De vraag is hoeveel zijn het er na 2008? Nog 900 misschien? De gesprekken tussen de directie van DHL en de Federale regering liepen spaak.

Wie de "Zwarte Piet" aan wie doorspeelde is niet van belang. De essentie is dat het bedrijf zijn intercontinentale hub zal vestigen in het Duitse Leipzig. De reden: o.a. de grote financiële steun die het bedrijf zal ontvangen of al ontvangen heeft van de Europese Unie (impulsgebied I). Ook de druk van het Duitse politieke establishment — meer dan 22% werkloosheid in de deelstaat Saksen — speelt een belangrijke rol in de beslissing van de Duitse Post, de grootste aandeelhouder van DHL.

**De hub in Zaventem zou tot eind 2008 blijven, in zijn huidige vorm én met de nu bestaande personeelsbezetting.**

Dit op voorwaarde dat de verschillende regeringen — Vlaamse, Brusselse en Federale — hun regime over de nachtvluchten niet wijzigen. Wetende dat de Brusselse Regering al een klacht had ingediend bij de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel, tegen de spreiding van de nachtvluchten. De rechter heeft de klacht verworpen. Hierop is de Brusselse Regering onmiddellijk in beroep gegaan.

Dat er dringend een rondetafel moet komen met alle regeringen, vakbonden en het bedrijf staat als een paal boven water. Er moet in België een uniforme en stabiele regelgeving komen voor wat betreft de geluidsnormen voor zowel dag- als nachtvluchten. Als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest haar strenge normen handhaaft, en indien de andere gewesten dit zouden overnemen, dan kunnen wij alle luchthavens in ons land opdoeken.

Wij hebben dan ook de Provinciegouverneur van Vlaams Brabant, de heer Lodewijk De Witte, gevraagd om hier het initiatief op zich te nemen. Wij hopen dan ook spoedig aan tafel te zitten om dit probleem uit te klaren tegen het einde van dit jaar.

**Het is verontrustend** vast te stellen dat de Heer Charles Picqué er blijkbaar aan voorbij gaat dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een enorme werkloosheid heerst (meer dan 20%), vooral onder de laaggeschoolde jongeren. De uitbreiding van DHL zou hier een oplossing kunnen bieden voor tal van problemen in dit gebied. Zijn een aantal geprivilegieerden belangrijker dan de vele duizenden werklozen? Een vraag die mag en moet gesteld worden.

**Intussen is er op vrijdag 29 oktober laatstleden een "Mars voor Werk" geweest.** Op deze betoging waren enkele honderden deelnemers aanwezig. Niet enkel werknemers van DHL Aviation, maar ook van andere DHL-bedrijven en uit andere sectoren. Het was een



woelige betoging met veel lawaai. Terecht want de werknemers zijn heel kwaad, gefrustreerd en ongerust over hun toekomst. Dat deze mensen nu niet kunnen slapen, zal die actiegroepen tegen de nachtvluchten worst wezen. Deze drukkingsgroepen kraaien victorie en willen nog een stap verder gaan. Zij eisen nu een totaal nachtvluchtverbod voor de luchthaven van Zaventem. Hopelijk hebben zij er over nagedacht dat er, voor elke fulltime job die een bedrijf als DHL creëert, 2 fulltime jobs aan toegevoegde waarde bijkomen in andere bedrijven. Als alle bedrijven die zich bezig houden met nachtvluchten verdwijnen, dus ook de goedkope chartervluchten, dan zal er in die regio een economische woestijn ontstaan. Hopelijk verliezen zij dan niet hun eigen job. Dat zou pas waanzin zijn!

**Op woensdag 3 november 2004 zijn wij begonnen met het overleg, de eerste fase van de procedure "wet Renault", namelijk de informatie- en consultatieronde.** Wij hebben aan de directie van DHL werkzekerheidsgaranties gevraagd tot 2008. De directie is bereid om hierover te praten, maar wil ook zekerheid over de geluidsnormen en nachtvluchten boven Brussel. Als deze eerste ronde is afgesloten kunnen wij beginnen met de tweede ronde, het maken van een sociaal plan.

De directie wenst de eerste fase als het kan nog voor eind november 2004 af te ronden, om dan over te gaan naar fase 2: het overleg voor een sociaal plan. Om dat te bereiken willen zij iedere maandag overleg met de vakbonden.

**Waarom die haast?** Werken zij met een verborgen agenda? Willen zij dan vroeger weg? Dit zijn vragen waarop wij zo snel mogelijk een antwoord willen!

**Eén zaak is zeker, wij zullen alles in het werk stellen om voor onze leden een aanvaardbaar compromis uit de brand te slepen.** De directie kan zich verwachten aan lange en harde onderhandelingen.

De regionale en federale regeringen zullen hun verantwoordelijkheid moeten opnemen en zorgen voor evenwaardige jobs voor hen die bij DHL Aviation op straat komen te staan!

**Rubriek Luchthavens — 140.08**

Syndicale premie 2004 — € 110,-





# Handel in brandstoffen

## ADR - veiligheid

### Hoe een ontploffing vermijden?

Enkele maanden geleden vonden twee chauffeurs de dood bij laadongevallen op hun bedrijventerrein.

Na benzine te hebben gelost in een servicestation laadden zij gasolie. Bij het laden van dit product ontstond er een vonk, die in contact met de nog aanwezige benzinedampen de ontploffing van een tankcompartiment veroorzaakte. Hoe kon dit gebeuren? Hoe kan dit vermeden worden?

Vermoedelijk werd het ongeval veroorzaakt door statische elektriciteit. Hoe kan dit nu? In de les fysica leerden we vroeger dat elk materiaal elektrisch is geladen. Sommigen van ons voelen dit telkens ze uit de auto stappen en in aanraking komen met het metaal van de deur. De hoeveelheid van die lading verschilt echter van voorwerp tot voorwerp. En wanneer er contact komt tussen twee materialen met een verschillend elektrisch geleidingsvermogen ontstaat er statische elektriciteit. Dit kan bijvoorbeeld als er een contact komt tussen slecht geleidende materialen of vloeistoffen (bv. diesel / gasolie) met goed geleidende materialen (bv. de wand van een tankwagen, leidingen, ...). Verpompen of verhandelen van petroleumproducten kan de elektrische lading zodanig beïnvloeden dat er vonken kunnen ontstaan. Indien die vonken voldoende energie hebben én ontstaan in een omgeving met benzinedamp kan dit brand of een ontploffing veroorzaken. Ook de snelheid van het verpompen, de aanwezigheid van obstakels in de leidingen, aanwezigheid van roest of water in het product en een lage elektrische geleidbaarheid verhoogt nog de kans op het vormen van statische elektriciteit en vonken.

Bij de beide ongevallen verliep de belading langs boven. Aan de uit-

gang van de vularm vormt het product een fijne verneveling die zich verspreidt in het laadcompartiment. Het contact tussen gasolie (sterk statisch geladen — slechte geleider) en het metaal (zeer goede geleider) veroorzaakt een groot elektrisch spanningverschil. Waarschijnlijk gaf de plots vrijgekomen statische elektriciteit een vonk. Deze vonk reageerde met de nog aanwezige benzinedampen uit het vorige transport. De ontploffing was op dat moment onvermijdelijk.

### Hoe het risico op ontploffing vermijden?

Er wordt best altijd een aarding voorzien waarlangs de statische elektriciteit die voortkomt uit de beweging van de vloeistoffen kan worden afgevoerd. Op de meeste depots van de petroleummaatschappijen is het trouwens onmogelijk te laden als er geen aarding voorzien is. Bij brandstofhandelaars met een eigen opslagplaats is dit helaas niet altijd het geval.

Als de belading langs boven gebeurt, zoals bij deze ongevallen, breng de vularm zo diep mogelijk in het compartiment en beperk de pompsnelheid aan het begin en het einde van het laden. Dit is belangrijk, er kan immers statische elektriciteit ontstaan wanneer de vloeistof al te brutaal de bodem van de tank raakt.

Sinds 1 januari 1996 moeten alle nieuwe vrachtwagens voor het vervoer van benzines uitgerust zijn met bodembelading. Oudere tankwagens moeten aangepast worden tegen 1 januari 2005. Deze ongevallen zijn zeer tragisch voor alle betrokkenen, maar blijven toch uitzonderlijk. Hierbij nog enkele tips om op een veilige manier te laden:

- Rook niet;
- Gebruik geen gsm;
- Laad niet tijdens onweer;
- Open enkel de deksels van het compartiment dat beladen wordt, sluit alle andere;
- Draag antistatische of niet-synthetische kledij en altijd je veiligheidsschoenen.

## Lonen

PC 127.00 Handel in Brandstoffen  
nationaal — Indexering van de  
lonen vanaf 1 oktober 2004

|                                | Uurloon vanaf<br>1 oktober 2004<br>Euro |
|--------------------------------|-----------------------------------------|
| Handlanger                     | 8,7813                                  |
| Chaufeur                       | 9,1879                                  |
| Tankwagen (chauffeur + 0,4958) | 9,6837                                  |
| 3 jaar anciënniteit            |                                         |
| Handlanger                     | 8,9666                                  |
| Chaufeur                       | 9,3732                                  |
| Tankwagen (chauffeur + 0,4958) | 9,8690                                  |
| 10 jaar anciënniteit           |                                         |
| Handlanger                     | 9,0518                                  |
| Chaufeur                       | 9,4583                                  |
| Tankwagen (chauffeur + 0,4958) | 9,9541                                  |
| 15 jaar anciënniteit           |                                         |
| Handlanger                     | 9,1900                                  |
| Chaufeur                       | 9,5964                                  |
| Tankwagen (chauffeur + 0,4958) | 10,0922                                 |

### Rubriek Brandstoffen — 127

Syndicale premie 2004 — € 115,-

PC 127 - Handel in Brandstoffen  
Oost-Vlaanderen  
Lonen vanaf 1 oktober 2004  
Indexering + CAO-aanpassing

|                            | Uurloon<br>Euro | Premie<br>Euro | Totaal<br>Uurloon<br>Euro |
|----------------------------|-----------------|----------------|---------------------------|
| Minimum uurloon            | 10,0100         |                | 10,0100                   |
| Kuispersoneel              | 7,5082          |                | 7,5082                    |
| Kolen in zak               | 10,0100         | 0,1239/10 kg   | 10,1339                   |
|                            |                 | 0,1735/25 kg   | 10,1835                   |
|                            |                 | 0,2478/50 kg   | 10,2578                   |
| Chaufeur benzine / gas     | 10,0100         | 0,4957         | 10,5057                   |
| Arbeiders vullen gasfles   | 10,0100         |                | 10,0100                   |
| Kuisen ketels schoorstenen | 10,0100         | 0,8676         | 10,8776                   |
| Voor 07u00                 |                 | 2,4789         |                           |
| Na 19u00                   |                 | 7,4368         |                           |
| Garage geschoolde          | 10,1468         |                | 10,1468                   |
| Garage meestergast         | 10,2573         |                | 10,2573                   |




 verkeer [dode hoek]

LESPROJECTEN OVER DE DODE HOEK

# Dode hoek

blijft problematisch voor **fietsters**

Maandelijks sterft in België minstens één fietser onder de wielen van een vrachtwagen. Vooral de dode hoek van rechtsafslaande vrachtwagens vormt een levensgroot gevaar. Uit statistieken blijkt dat vooral de minder ervaren en minder assertieve fietsers zoals kinderen en senioren de gevaren van (grote) vrachtwagens niet kennen of onderschatten. Daarom is het belangrijk om jonge fietsers hierover voldoende te informeren en te sensibiliseren. En waar kan dit beter dan op school?...

In 2001 startte het BIVV samen met VAB, KBC en Fietzersbond een campagne over de dode hoek, zowel gericht naar fietsers als naar transportondernemingen en chauffeurs. In scholen worden lessen en praktijkdemonstraties gegeven door de Fietzersbond.

In 2002 realiseerde het BIVV in samenwerking met de Fietzersbond het lespakket 'Opgepast! Dode hoek!'. Daarnaast realiseerde diezelfde Fietzersbond een lesproject waarmee zij reeds tientallen scholen in het basisonderwijs bezochten. Na een uiteenzetting aan de hand van een plattegrond en miniatuurvrachtwagens volgen praktijkoefeningen in openlucht met een echte vrachtwagen. Door zelf eens achter het stuur te zitten en rond de vrachtwagen oefeningen te doen, beseffen de leerlingen hoe groot en gevaarlijk de dode hoek van een vrachtwagen werkelijk is.

Naast de Fietzersbond zijn er natuurlijk ook nog andere spelers op het veld. In 2005 hoopt men van start te gaan met een gemeenschappelijk dodehoekproject.

## Ook de chauffeurs...

De sociale partners in de transportsector, via het Sociaal Fonds Goederenvervoer, nemen reeds jaren hun verantwoordelijkheid in de opleiding van chauffeurs. In de basisopleiding wordt een vaste module voorzien die chauffeurs leert omgaan met de instrumenten die dodehoekongevallen moeten vermijden. De opleidingen worden zowel met echte vrachtwagens op de openbare weg als met rijnsimulatoren gegeven. Binnenkort komen er trouwens enkele nieuwe rijnsimulatoren bij. Dit kan alleen maar de doelmatigheid en de efficiëntie van de opleidingen bevorderen.

Niet alleen in het goedervervoer werkt men met rijnsimulatoren, binnenkort hoopt de sector autobussen en autocars eveneens hierover te beschikken.



# Hoe overleef ik mijn job?

Oktober 2003 — internationale actiedag voor beter uitgeruste rust- en parkeerplaatsen. BTB-ABVV klaagde toen het gebrek aan goede voorzieningen op de stopplaatsen aan. Enerzijds te weinig plaats, te weinig sanitaire voorzieningen, anderzijds niet altijd de mogelijkheid om een goede en gezonde maaltijd op de kop te tikken. In wegresterants kan men meestal niet later dan 21u30 terecht en in de shops kon men vooral snoep en 'vettige rommel' vinden. Als beroepschauffeur is het niet zo gemakkelijk om je job op een verantwoorde manier te overleven.

## Ondertussen is er toch een beetje verandering gekomen.

Toenmalig Vlaams Minister van Mobiliteit Gilbert Bossuyt nam het initiatief om een kwaliteitslabel in te stellen voor de parkeerplaatsen langs de snelwegen. Er werd gestart met een enquête. Ondertussen zijn we een jaar en een paar verkiezingen verder. Huidig Vlaams Minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt zal dit uitstekende initiatief hopelijk verder zetten. En bij Federaal Minister van Mobiliteit Renaat Landuyt drongen wij aan om hierin een coördinerende rol te spelen op zijn niveau. Dit kan alleen maar de kwaliteit van alle rust- en parkeerplaatsen in België verhogen.

## Niet alleen op politiek niveau kwam er schot in de zaak.

Het aanbod in de shops is kwalitatief sterk verbeterd. Je vindt er nu verse broodjes, slaatjes, en zelfs op te warme maaltijden. Men doet echt wel inspanningen om het assortiment evenwichtiger te maken.

Nu is het aan de chauffeur... die moet keuzes maken, en eventueel iets aan de eigen eetgewoontes veranderen.

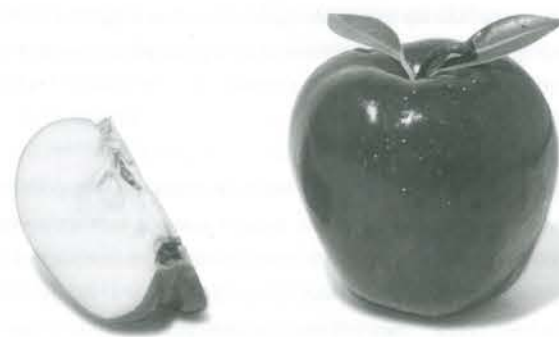
Alle vrouwen- maar ook mannenboekjes staan er vol van. Afslanken — gezond eten — hoe geraak ik kilo's kwijt... - veel koolhydraten eten, geen koolhydraten eten, geen vet eten, vet eten mag, ... Men ziet door het bos de bomen niet meer. Verwarring alom.

Misschien denk je nu, jamaar, gaat onze Wegwijs er nu ook aan beginnen? Laat ons je eerst gerust stellen... de redactie van Wegwijs doet niet mee met die trend, maar... wel willen we onze lezers enkele tips geven over gezond en evenwichtig eten.

## Met ander woorden:

### tips om je job te overleven.

Dat is niet zo eenvoudig als je elke dag op de baan bent, en misschien wel dikwijls, zoniet altijd, een maaltijd buitenshuis moet eten.







Je bent al een eind op weg als je je kan houden aan 10 spelregels:

**1. Eet gevarieerd** | Er is niet één voedingsmiddel dat alle voedingsstoffen in voldoende mate bevat. Als je gevarieerd eet, krijg je alle stoffen binnen die je nodig hebt. Bovendien wordt het risico op eventueel aanwezige ongezonde stoffen gespreid.

**2. Let op vet** | Beperk het gebruik van verzadigd vet. Dit beperkt de kans op hart- en vaatziekten. Vet is wel nodig als bron van onverzadigde vetzuren, vitamine A, D en E en energie. (dit vind je in olijfolie, koolzaadolie, ...)

**3. Eet ruimschoots brood en aardappelen** | Gebruik ruime porties brood, vooral volkoren-, bruin- en roggebrood, aardappelen, volle rijst, volkoren pasta en peulvruchten (bruine en witte bonen, kapucijners)

**4. Eet volop groente en fruit** | Door volop groente en fruit te eten, vermindert de kans op hart- en vaatziekten en sommige vormen van kanker. Als stelregel geldt: elke dag een ruime portie groenten en minstens twee stuks fruit.

**5. Hou het lichaamsgewicht op peil** | Een gezond lichaamsgewicht verkleint de kans op chronische ziekten. Eet verstandig en zorg voor lichaamsbeweging: in elk geval een halfuur per dag.

**6. Wees zuinig met zout** | Ons lichaam kan niet helemaal zonder zout. Maar het gaat dan om minimale hoeveelheden die van nature al in voedingsmiddelen voorkomen. Breng het eten liever op smaak met kruiden en specerijen.

**7. Drink dagelijks minstens anderhalve liter vocht**

Het lichaam heeft volop water nodig. Wees matig met alcohol, neem niet meer dan twee tot drie glazen alcohol per dag en liefst niet elke dag.

**8. Eet niet de hele dag door** | Drie hoofdmaaltijden per dag vormen de basis voor gezonde voeding. Eet niet te vaak iets tussendoor, dat is slecht voor het gebit en vergroot de kans op overgewicht.

**9. Ga hygiënisch en veilig met uw voedsel om** | Maag- en darmstoornissen, zoals misselijkheid en braken, duiden vaak op een voedselvergiftiging. Voornaamste oorzaak is het eten van besmet voedsel.

**10. Lees wat er op de verpakking staat** | Op de verpakking van voedingsmiddelen staat veel informatie, meer dan je denkt. De houdbaarheid, de gebruikte ingrediënten, de voedingswaarde en de bereiding, soms ook de wijze van bewaren.

**Een beetje uitleg bij de spelregels:**

#### Eet gevarieerd

Een gezonde voeding vereist in de eerste plaats dat het eten in voldoende mate alle voedingsstoffen bevat die het lichaam nodig heeft. Naast een ruime hoeveelheid water zijn dat koolhydraten, eiwitten, vetten, voedingsvezels, vitaminen en mineralen. De ene dag mag het

wat meer van het ene zijn en de andere dag wat meer van het andere, zolang het eten gemiddeld over een periode van één of twee weken maar voldoende van alle voedingsstoffen levert.

#### Elke dag eten uit vier groepen

Gevarieerd eten houdt in dat dagelijks een keuze wordt gemaakt uit de groepen basisvoedingsmiddelen in het onderstaande schema. Er is geen één voedingsmiddel dat alle nodige voedingsstoffen bevat. Altijd zijn voedingsmiddelen uit alle vier groepen nodig om alle voedingsstoffen binnen te krijgen.

De voedingswijzer symboliseert de vier groepen voedingsmiddelen:

**Groep 1. Brood en naar keuze: aardappelen, rijst, pasta of peulvruchten:** Leveren vooral: zetmeel, eiwit, voedingsvezels, vitaminen en mineralen.

**Groep 2. Groente en fruit:** Leveren vooral: vitamine C en voedingsvezels.

**Groep 3. Melk of melkproducten en kaas en vlees, vleeswaren, kip, vis, soja, ei:** Leveren vooral: eiwitten, vitaminen en mineralen zoals kalk en ijzer.

**Groep 4. Halvarine, margarine of olie:** Leveren vooral: vetten en vitaminen. Halvarine en margarine bevatten vitamine A, D en E. Olie bevat alleen vitamine E en geen vitamine A en D, vandaar het advies elke dag een kleine hoeveelheid halvarine of margarine te gebruiken. Daarnaast geldt: drink dagelijks ten minste anderhalve liter.

#### Variatie binnen de groepen

Daarnaast kan extra variatie worden aangebracht door ook binnen de groepen te variëren. Op die manier krijgt het lichaam alle voedingsstoffen genoeg binnen, inclusief de stoffen die niet onmisbaar zijn maar wel een gezondheidsbevorderend effect hebben. Dan gaat het bijvoorbeeld om de vele bioactieve stoffen in groenten en fruit. Om zoveel mogelijk verschillende bioactieve stoffen binnen te krijgen, is het vooral belangrijk elke dag ongeveer tweehonderd gram groente en twee keer fruit te eten en daarbij volop te variëren.

#### Risicospreiding

Variëren is ook verstandig om het risico op relatief grote hoeveelheden ongewenste stoffen te verkleinen. Behalve gezonde, kunnen voedingsmiddelen immers ook ongezonde stoffen bevatten, zoals dioxines, pcb's en nitraat. Door niet te veel van één product te eten, vermindert het - op zichzelf kleine - risico om meer van een stof binnen te krijgen dan gezond is.



#### Eet regelmatig, maar niet de hele dag door

Drie maaltijden per dag vormen een goede basis om alle benodigde voedingsstoffen binnen te krijgen. Daarnaast heeft iedereen tussendoor natuurlijk ook wel eens zin in iets lekkers. Op zich is dat geen bezwaar, zolang er niet de hele dag door wordt gegeten: dat is schadelijk voor het gebit. In veel eten en drinken zitten namelijk suikers: niet alleen in snoepjes of het koekje bij de thee, maar ook in appels en zelfs citroenen. Die suikers worden door bacteriën in de mond in een zuur omgezet dat het glazuur van tanden en kiezen aantast. Wordt de hele dag door gegeten, dan krijgt het gebit onvoldoende tijd zich te herstellen. Voor een gezond gebit is het daarom niet alleen belangrijk om goed te poetsen, maar ook om niet vaker dan vier keer per dag iets tussen de maaltijden door te eten.

#### Let op vet

Verzadigd vet vergroot de kans op hart- en vaatziekten. Vandaar de leus 'let op vet'. Veel mensen denken daarbij in eerste instantie aan zichtbaar vet, zoals boter en margarine. Er zijn echter heel veel voedingsmiddelen waar (verzadigd) vet in zit zonder dat dat meteen zichtbaar is: volvette kaas, worst, paté en chips bijvoorbeeld, maar ook koekjes, gebak en snacks. Bij 'let op vet' gaat het er niet om vet uit te bannen, maar minder verzadigd vet te gebruiken waar dat mogelijk is. Er zijn namelijk vrij veel producten die verzadigd vet bevatten, maar wel nodig zijn in een gezonde voeding.

Magere of halfvolle zuivel

Melkproducten zijn onmisbaar vanwege de calcium (kalk) die ze leveren. Magere en halfvolle melk leveren net zoveel kalk als volle melk, maar bevatten veel minder verzadigd vet.

#### Vlees en smeer-, bak- en braadproducten

Vlees en vleeswaren bevatten ijzer, maar ook de magere soorten doen dat. Vis is een goede vervanger van vlees. Dat kan zelfs vette vis zijn, omdat vis 'gezonde', onverzadigde vetten bevat. Smeer-, bak- en braadproducten zorgen voor de noodzakelijke vitamine A. Wie uitsluitend bakt in olie, kan het brood wel besmeren met halvarine of margarine. Olie bevat namelijk geen vitamine A. Kies bij voorkeur voor varianten met weinig verzadigd vet, zoals zachte margarine of halvarine en vloeibaar bak en braad of olie. In het algemeen geldt: hoe zachter het vet bij kamertemperatuur is, hoe minder verzadigd vet het bevat.

Bereidingswijze

Ook de wijze van bereiden bepaalt hoeveel vet er uiteindelijk in het eten zit. Bij het klaarmaken van eten in een antiaanbakpan, de magnetron of de oven, is bijvoorbeeld weinig vet nodig.

Dierlijk versus plantaardig

Dierlijk vet bevat veel verzadigd vet. Maar het is een misverstand te denken dat plantaardige producten geen verzadigd vet bevatten. De aanduiding 'zuiver plantaardig' op de verpakking van margarine en bakproducten kan dan ook voor kennisgeving worden aangenomen. Vooral belangrijk om op te letten, is de hoeveelheid verzadigde vetten. De producten met de minste verzadigde vetten verdienen de voorkeur.

#### Drink voldoende

Het menselijk lichaam bestaat voor ongeveer tweederde uit water. Een volwassene in België heeft gemiddeld zo'n anderhalve liter nodig. Mensen boven de 65 jaar moeten zelfs zorgen voor zo'n 1,7 liter vocht per dag, omdat hun nieren iets minder goed werken.

Keuzetabel dranken

Wat dranken betreft is er keuze genoeg: koffie, thee, melk, limonade, vruchtensap of water uit de kraan bijvoorbeeld. Bij de indeling van onderstaande keuzetabel is uitgegaan van de hoeveelheid energie die de producten bevatten. De voorkeur gaat uit naar dranken die geen energie leveren.

#### Kies bij voorkeur

water uit de kraan, mineraalwater, bronwater, light frisdranken, koffie en thee zonder suiker

#### Kies als middenweg

sinaasappelsap, grapefruitsap, tomatensap, groentesap

#### Kies bij uitzondering

frisdranken, limonade, koffie en thee met suiker, vruchtendrank, vruchtennectar, alcoholvrij bier, bier, wijn, jenever, sherry





# Meer solidariteit – Meer gelijkheid – ... een eisenbundel

## Chronologie

November 2004 – bijna winter, én het wordt kouder. Om deze tijd van het jaar starten de interprofessionele onderhandelingen. Om de 2 jaar gaan werkgevers en vakbonden hierover samen aan de onderhandelingstafel zitten. Een interprofessioneel akkoord (IPA) legt de minimumafspraken vast over enkele interprofessionele thema's. Dat wil zeggen dat deze minimumafspraken zowel gelden voor een werknemer in Wallonië, Brussel als in Vlaanderen, zonder onderscheid in sectoren. Daarom is zo'n IPA een fundamenteel belangrijk instrument in de solidariteit en de gelijkheid van alle werknemers, of ze nu in een "sterke" of "zwakke" sector, een groot of een klein bedrijf werken. De onderhandelingen beloven moeilijk te worden. De werkgevers stellen – onder invloed van Haloween? – een griezelige eisenbundel samen. Zij willen af van de index en de opzeggingstermijnen, én ze willen – hoe kan het ook anders? – meer flexibiliteit. Dit belooft een warme winter te worden met harde interprofessionele onderhandelingen.

## Januari – Februari 2005.

Na de interprofessionele onderhandelingen starten in deze periode waarschijnlijk de sectorale onderhandelingsrondes. Ook BTB Wegvervoer & Logistiek gaat aan tafel zitten om afspraken te maken voor de verschillende subsectoren. Ook hier zullen het geen eenvoudige gesprekken worden. Wij verwijzen naar de onderhandelingsrondes 2003 – 2004 voor een sectoraal akkoord in het goederenvervoer die pas afgerond raakten in het late voorjaar 2004. Wij hopen dat de werkgevers nu wat meer onderhandelingsbereidheid tonen.

## De interprofessionele eisenbundel

De vakbonden treden eensgezind op bij deze onderhandelingen, de solidaire eisenbundel geldt voor ons allemaal. Het akkoord dat bereikt kan worden zal zijn invloed hebben op de eisenbundel van de sector wegvervoer & logistiek. Hierna geven wij een overzicht van de voor ons belangrijke strijdpunten:

## Indexering en verhoging van de koopkracht

Eerst en vooral moeten de werkgevers en de vakbonden overeenkomen over een 'loonnorm'. De bedoeling van deze norm is te vermijden dat onze lonen sneller zouden stijgen dan die van onze belangrijkste handelspartners. Als de sociale partners hierover geen akkoord vinden, dan neemt de regering een beslissing. In elk geval moet het IPA ruimte laten voor:

- de indexering van alle lonen
- een verbetering van de loon- en arbeidsvoorwaarden via sectorale en/of bedrijfsakkoorden
- solidariteit.

## Verhoging van het interprofessionele minimumloon

De verhoging hiervan is een belangrijke solidariteitsmaatregel, in heel wat sectoren werken er nog mensen aan deze lage lonen. De gevraagde verhoging gaat om een bruto-verhoging.

## Waarom is dit voor ons zo belangrijk?

- de loonbarema's (en de eventuele loonsverhogingen) worden op basis van het brutoloon berekend
- de berekening van uitkeringen en pensioenen gebeurt eveneens op basis van brutobedragen
- lage minimumlonen houden de werkloosheidsuitkeringen nog lager
- meer dan 10 jaar geleden kreeg het minimumloon voor het laatst een brutoverhoging

## Behoud van het brugpensioen

Wij willen dat de werkgevers de reeds bestaande brugpensioenregelingen behouden en zelfs verbeteren. Op die manier kan er een recht ontstaan voor werknemers die gedurende een bepaald aantal jaren hebben gewerkt. Dit recht zou moeten afhankelijk zijn van de aard van de uitgevoerde taken.

Diezelfde vraag zullen de vakbonden aan de regering stellen, hoewel we beseffen dat deze discussie niet gemakkelijk zal zijn. Wij vinden dat, als er te weinig arbeidskrachten zijn, men eerst alles in het werk moet stellen om jongeren, vrouwen, migranten en mindervaliden aan een volwaardige baan te helpen. Indien men voor de nachtarbeiders de overstap naar dagwerk gemakkelijker zou maken, met behoud van loon, dan zouden ook zij langer in het arbeidscircuit blijven.

## Meer werk voor werknemers met een handicap.

Ieder jaar worden duizenden werknemers het slachtoffer van een arbeidsongeval of van een ongeval op weg van of naar hun werk. Duizenden worden hierdoor voor het leven gehandicapt.

In die bedrijven waar het mogelijk is vragen wij inspanningen om mits kleine aanpassingen deze mindervaliden in het actieve leven te houden.

Aan de sectoren of bedrijven die op dit vlak minder mogelijkheden bieden stellen wij voor om een solidariteitsbijdrage te storten in een paritair fonds. Dit fonds zou instaan voor de financiering van projecten die de tewerkstelling van gehandicapten bevordert: opleiding, aanpassing van de werkpost, ...

## Verbetering tijdskrediet

Het succes van het tijdskredietstelsel spreekt voor zich. Nochtans vinden wij dat er aan het systeem toch enkele verbeteringen mogen komen.

- Ook in kleine bedrijven moet tijdskrediet een recht worden.
- 50-plussers moeten gemakkelijker toegang krijgen tot het systeem: ze mogen niet meer meegeteld worden voor de 5% drempel én de anciënniteitsvoorwaarde moet soepeler.
- Bij sommige formules moet in vervanging voorzien worden.
- Je moet simpeler kunnen overstappen van het ene stelsel naar het andere (bijvoorbeeld van ouderschapsverlof naar tijdskrediet of verlof voor palliatieve zorgen naar tijdskrediet en vice versa).

## Toenadering statuut arbeiders - bedienden

- Langere opzegperiodes voor arbeiders.
- Voor een bediende bedraagt de opzegperiode minimum 3 maanden, per schijf van 5 jaar anciënniteit. Voor een arbeider is die periode 28 tot 112 dagen. Dat is veel te kort!
- De niet betaalde ziekte dag afschaffen.
- Arbeiders en bedienden, in proefperiode of met een arbeidsovereenkomst voor minder dan 3 maanden, die minder dan twee weken ziek zijn krijgen hun eerste dag arbeidsongeschiktheid niet vergoed.
- Vakantiegeld voor iedereen gelijk.

Er zijn nog teveel discriminaties tussen arbeiders en bedienden in de uitbetaling van het vakantiegeld, zowel wat de berekening ervan betreft als ook in de fiscale aspecten ervan.

## Bestaanszekerheid

- economische werkloosheid
- Wij willen dat ook bij dit IPA opnieuw inspanningen worden gedaan om het inkomen van de arbeiders die economisch werkloos zijn te verbeteren.
- sluitingsfonds voor alle werknemers
- Wij vragen dat alle werknemers, dus ook diegenen uit kleine bedrijven en vzw's, van de tussenkomst van het Fonds kunnen genieten. Wij vragen dat de bedragen van het plafond opgetrokken worden.

## Alternatieven bij herstructurering

Bedrijven die willen herstructureren en daarbij een pak mensen willen ontslaan moeten de werknemersvertegenwoordigers daarvan op voorhand op de hoogte brengen. Op die manier kunnen de vertegenwoordigers eventuele alternatieven uitwerken. Wij vragen meer mogelijkheden voor de werknemers om hun voorstellen te verdedigen (volledige informatie, voldoende tijd, de mogelijkheid om de hulp van deskundigen in te roepen, ...)

## Geen schijnzelfstandigen

In onze sectoren is de schijnzelfstandigheid een serieus probleem. De schijnzelfstandigen moeten verdwijnen want dit zijn eigenlijk werknemers in loondienst die de werkgever omtovert tot zelfstandigen. Op die manier probeert die patroon te ontsnappen aan het arbeidsrecht. Er moeten duidelijke criteria komen: wie is zelfstandige? wie is loontrekkende?



#### Recht op vakbondsverdediging voor alle werknemers

Nog steeds worden de werknemers in de KMO's met minder dan 50 werknemers gediscrimineerd. Wij willen meer economische en sociale democratie. Daarom is het nodig dat:

- alle werknemers onder een pc vallen dat effectief samenkomt en effectief onderhandelt;
- er strikte regels bepaald worden zodat bedrijven niet zomaar willekeurig een PC kunnen kiezen (met de voor de werknemers minst interessante arbeid- en loonsvoorwaarden)

Naast deze voor ons belangrijke eisen zijn er natuurlijk ook nog andere opgenomen. Wil je er meer over weten, ga dan kijken op de ABVV-website: [www.abvv.be](http://www.abvv.be).

In elk geval is het zo dat het resultaat van de interprofessionele onderhandelingen bepalend zal zijn voor de invulling van de sectorale eisenbundels. En laat het ook duidelijk zijn, al is er een kleine marge om te discussiëren over koopkrachtverhoging, toch zullen we al onze krachten moeten bundelen om kwalitatieve eisen op het vlak van de arbeidsvoorwaarden te kunnen doordrukken.



# ITF-actiedag

## 11 oktober 2004

Het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie beslissen binnenkort over een nieuwe Europese wetgeving inzake de rij- en rusttijden. Eens een besluit genomen, zitten we voor lange tijd met deze normen opgezadeld.

Dit is van belang voor de beroepschauffeurs! Maar het gaat eveneens over de veiligheid op de weg, van alle burgers!!! Het huidige voorstel neemt er nogal een loopje mee!

Inderdaad de regeling die nu op tafel ligt, sluit de koeriers- en expresdiensten uit. Deze sector is in volle expansie en het aantal ongelukken met "hun" bestelwagens stijgt. De belangrijkste oorzaak hiervan?? Deze chauffeurs moeten de rij- en rusttijden niet naleven. Dit is een aanslag op de veiligheid van elke weggebruiker maar eveneens een aanslag op fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden voor de betrokken chauffeurs.

Europa voorziet gewoon teveel uitzonderingen. ALLE vrachtwagen- en bestelwagenchauffeurs moeten onder de Europese regelgeving inzake rij- en rusttijden vallen!! Bovendien moet er een efficiënte controle uitgeoefend worden op de toepassing van deze regels. Zonder controle blijft de wetgeving immers dode letter.

BTB-ABVV, samen met ETF en de bij haar aangesloten vakbonden, voerde op maandag 11 oktober 2004 actie aan het Schumanplein in Brussel. Veel van onze militanten waren erbij.





# Wanneer moet je veiligheidskledij dragen?

De basisregel: elke werkgever is verplicht om de geschikte werkkledij voor zijn werknemers te voorzien en te onderhouden.

Daarnaast bestaan er nog de persoonlijke beschermingsmiddelen (afgekort PBM). Een PBM is bedoeld om door de individuele werknemer gedragen of vastgehouden te worden om zichzelf te beschermen tegen de verschillende risico's die zijn veiligheid of gezondheid op het werk kunnen bedreigen.

Concreter nog gaat dit over hoofd-, gelaat-, oog-, gehoor-, hand-, voet-, been-, ademhaling-, lichaamsbescherming en bescherming tegen het vallen.

Het gebruik van PBM is de laatste stap in de keten van het preventiebeheer. Men controleert in de onderneming eerst of het risico niet kan uitgesloten worden. Een tweede stap bestaat uit het zoveel mogelijk verkleinen van het risico. Een volgende stap is het nemen van organisatorische maatregelen of het gebruiken van collectieve beschermingsmaatregelen. Als bij het toepassen van al deze maatregelen toch nog een restrisico vastgesteld wordt dan wordt een risicoanalyse uitgevoerd.

## Concreet betekent dit:

analyse en evaluatie van de restrisico's waarvoor PBM nodig zijn, bepalen van de omstandigheden waaronder een PBM gebruikt moet worden, omschrijving van de kenmerken die een PBM moet bezitten. Heel veel klanten van transporteurs verwachten dat de chauffeurs aangepaste PBM's dragen. Dit kan een helm zijn op een bouwwerf of veiligheidschoenen bij het betreden van de laadkade.

De werkgever is verplicht om zijn werknemers te informeren over het juiste gebruik van de PBM. De werknemer heeft de plicht om de PBM te gebruiken. Zij mogen enkel op het werk gebruikt worden, en mogen niet mee naar huis worden genomen. Enkel de mobiele werknemer kan hierop een uitzondering vormen indien er niet teruggekeerd wordt naar de onderneming na het beëindigen van de dagtaak.

## Voorbeelden van de meest voorkomende persoonlijke beschermingsmiddelen:

### Hoofdbescherming:

- vervoer, op het hoofd of op de schouders, van vleeskwartieren, van afval of andere voor rotting vatbare producten voortkomend van het slachten van dieren, van balen niet ontsmette lommen of van dierlijke stoffen, zelfs droge, die besmettende kiemen kunnen inhouden (zakken met beenderen, horens, manen, ruwe wol, huiden, enz);

- vervoer, op het hoofd of op de schouders, van zakken of pakken met andere om het even welke producten of stoffen;
- tewerkstelling buiten en aan regen of uitzonderlijke temperaturen blootgesteld;
- tewerkstelling in koelkamers;
- blootstelling aan vallende stenen, materiaal, brokstukken of allerlei vallende voorwerpen, zoals in steengroeven, de bouw-, montage- of slopingswerken, scheepswerven, ijzergieterijen, staalfabrieken;
- tewerkstelling waarbij het haar kan worden gegrepen door in beweging zijnde machineonderdelen of mechanische toestellen;
- bij het risico zich te stoten tegen obstakels.

### Handbescherming

- als handen in contact kunnen komen met giftige, bijtende of prikkelende stoffen;
- als handen in contact kunnen komen met besmette dieren of krenten, afval van dieren of voor het gebruik ongeschikte dierlijke stoffen, zoals in de vilbeluiken en de biologische laboratoria;
- de behandeling of het schiften van vuil linnen of vuile kledingstukken, van lommen en van oude niet ontsmette klederen, het gebruik van ongeschikte beenderen of van vuilnis;
- de tewerkstelling in koelkamers;
- behandeling van scherpe, snijdende, stekende, brandende of bijzondere ruwe voorwerpen of kwetsende projecties of projecties van gloeiende stoffen.

### Voetbescherming

- bij het manipuleren, behandelen of gebruiken van water, oplossingen, baden, deeg, oliën, vetten of andere vloeibare, vochtige, olieachtige of vette stoffen waardoor de voeten kunnen nat worden of doorweken;
- bij mogelijke bevuilding van de voeten door voor verrotting vatbare of besmette stoffen of door vuilnis, zoals in de vilbeluiken, diensten

- voor lijkschouwing, biologische laboratoria, diensten voor reiniging der wegen, huisvuilophaaldiensten, diensten voor het ruimen van beer- of gierputten en andere bedrijven of werken die soortgelijke risico's voor bevuilding bieden;
- tewerkstelling in koelkamers;
- behandeling van zware stukken waarvan de val van aard is de voeten te kwetsen, dragen schoenen met toppen versterkt door middel van stalen vormen die voldoende weerstand bieden of dragen doeltreffende voetbeschermers;
- blootstelling aan het risico voor uitglijden.

### Bescherming van het lichaam

- tewerkstelling buiten en aan regen of uitzonderlijke koude blootgesteld;
- tewerkstelling in koelkamers.

### Kleding met signaalfunctie

- werkzaamheden op en langs de openbare weg waarbij het verkeer tijdens de duur van de werkzaamheden niet wordt verboden;
- het ophalen van vuilnis lang de openbare weg;
- depannagediensten en dit zo de omstandigheden en/of het tijdstip van de dag zorgen voor een onvoldoende zichtbaarheid van deze werknemers.

### Besluit???

Om uit te kunnen maken voor welke werkzaamheden je verplicht persoonlijke beschermingsmiddelen moet gebruiken kan je in de eerste plaats terugvallen op je gezonde verstand. Het lijkt logisch dat het hanteren van scherpe voorwerpen een soort handschoenen noodzakelijk maken. Voor concrete maatregelen kan je het best terecht bij je werknemersvertegenwoordiger in het Comité voor Preventie en Bescherming of bij de interne of externe Dienst voor Preventie en Bescherming op het werk.



# Arbeidsongeschiktheid van meer dan 4 weken

Het KB van 4 juli 2004  
— verschenen in het  
Belgische Staatsblad van  
3 augustus 2004 — brengt  
enkele wijzigingen aan  
in het KB van 28/05/03  
betreffende het  
gezondheidstoezicht  
op de werknemers.

De werkgever heeft op dit vlak  
enkele nieuwe verplichtingen.

1. Bij elke arbeidsongeschiktheid van 4 of meer weken van elke werknemer — onderworpen aan het verplichte gezondheidstoezicht — wordt de werkgever uitdrukkelijk verplicht om deze arbeidsongeschiktheid ter kennis te brengen van de preventie-adviseur-arbeidsgeneesheer.

**Wie is nu 'verplicht onderworpen aan een gezondheidstoezicht'?**

Dit gaat over alle werknemers met een veiligheidsfunctie, een functie met verhoogde waakzaamheid, alle werknemers die een activiteit met een bepaald risico of een activiteit verbonden met voedingswaren uitoefenen. Voor onze sectoren betekent dit dat de beroepschauffeurs en de heftruckchauffeurs onder deze bepalingen vallen.

2. De werknemer heeft het recht om voor dat hij/zij het werk opnieuw aanvat een bezoek te brengen aan de preventie-adviseur-arbeidsgeneesheer.

Op die manier kan de werknemer overleggen met de arbeidsgeneesheer over eventueel noodzakelijke aanpassingen van de werkpost. De werkgever is verplicht om zijn werknemers te informeren over dit recht. Belangrijk om weten: een dergelijk bezoek kan enkel nadat de werknemer dit schriftelijk aanvroeg én moet altijd tijdens de werkuren gebeuren.

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.