

6 Toxische
gassen in
containers

10 Overladen
valiezen
zorgen voor
rugklachten bij
het bagage-
personeel

26 Ze kwamen
uit het
Oosten ... naar
het Asiadok

WEET JE DAT

IRU EN BUSWORLD EEN LANGETERMIJNCAMPAGNE HEBBEN GELANCEERD ONDER DE NAAM "SMART MOVE". Het doel van deze campagne is het optimaal benutten van autobussen en -cars als antwoord op de mobiliteitsproblemen van vandaag. De campagne hoopt af te kunnen rekenen met het verkeerd beeld dat het grote publiek, de politici en de massamedia hebben van de sector. Ook de FBAA, de Belgische werkgeversfederatie van de bussen en cars, werkt mee aan deze campagne.

DE BIJKOMENDE CONSIGNATIE VAN 110,- € VOOR BUITENLANDSE VERKEERS-OVERTREDERS IN BELGIË WERD AFGESCHAFT VANAF 23.10.2009. Buitenlandse overtreeders die worden beboet en hun boete niet kunnen of willen betalen, moeten een consignatie (een waarborg) betalen. Vroeger kwam bij deze consignatie nog een extra bedrag van 110,- €. Dit bijkomend bedrag mag niet langer worden geïnd, omdat het een inbreuk betekent op het Europees verdrag wegens schending van het gelijkheidsbeginsel. Het principe van de consignatie blijft wel bestaan.

FRANSE VERKEERSOVERTREDINGEN VANAF 2010 IN BELGIË WORDEN BEBOET. Op basis van een overeenkomst, afgesloten tussen België en Frankrijk, zullen de administraties van de beide landen bij elkaar informatie kunnen opvragen over onder meer de nummerplaten van de ingeschreven voertuigen. Zo kunnen voertuigen die bv. geflitst worden voor een snelheidsovertreding gemakkelijker worden geïdentificeerd. Op die manier zal de overtreder enkele weken later een boete in de bus krijgen van de Franse administratie.

OP 09.09.2009 IN NEDERLAND EEN GROOTSCHALIGE PRAKTIJKPROEF WERD AFGESLOTEN NAAR DE WERKING VAN ANTI-ONGEVALSYSTE MEN VOOR VRACHTWAGENS.

Deze proef liep over 1 jaar metingen en was één van de 60 Nederlandse projecten van file-aanpak op korte termijn. In grote lijnen zijn de conclusies van dit project:

- Anti-ongevalsystemen in de vrachtwagen leiden tot beter rijgedrag en verkleinen hiermee het risico op ongevallen. Minder kantelrisico, minder kop-staart-botsingen doordat de chauffeurs meer tussenafstand laten, minder onbedoelde overschrijding van de wegbelijning, gelijkmatiger rijgedrag.
- Vanzelfsprekend leiden minder ongevallen tot een betere verkeersdoorstroming. Ook het veranderd (verbeterd) rijgedrag van de chauffeurs heeft een – zij het beperkte – invloed op een betere doorstroming.

Als gevolg van de praktijkproef is het aantal ongevallensystemen op de Nederlandse markt ondertussen verdubbeld. Bedrijven die deelnamen aan de proef, bleven ook na de proef gebruik te blijven maken van de systemen.

ABVV BTB

Samen sterk



bezoek onze website:
www.btb-abvv.be

Belgische TransportarbeidersBond

WEGWIJS



BESTE WENSEN VOOR EEN BETER 2010!

- 2 Beste wensen voor een beter 2010!
- 5 Een geslaagde jubilarisenviering
- 6 Toxische gassen in containers
- 10 Overladen valiezen zorgen voor rugklachten bij het bagagepersoneel
- 12 Geen derde afhandelaar op Zaventem!
- 13 Makro-kaart op naam
- 14 De Femira, de militanten aan het woord
- 15 Economische werkloosheid in de transportsector?
- 16 Lonen
- 18 Digitale tachograaf: een gouden raad!
- 19 Nieuws
- 20 Kennis is macht!
- 22 Minister Crevits en ACV-Transcom: Wie wiegt wie in slaap?
- 24 Volgens Europa mogen zelfstandige chauffeurs langer werken dan loontrekkenden!
- 26 Ze kwamen uit het Oosten ... naar het Asiadok
- 28 Afrit 26bis: de eerste beveiligde truckparking in België
- 30 BTB Brussel/Vlaams-Brabant verhuist!
- 30 The road to victory
- 31 Adressen gewestelijke afdelingen
- 32 Weet je dat

Redactie:
Frank Moreels
Tom Peeters
Véronique De Roeck
René Degryse

Foto's:
Frank Moreels
Tom Peeters
Véronique De Roeck
René Degryse

Twintig jaar geleden viel de Berlijnse muur. De laatste weken konden we geen krant openslaan, geen reportage op TV bekijken of die verjaardag werd in de kijker gezet. Het communisme zakte toen inderdaad als een pudding in elkaar. Al die herdenkingen lijken wel te willen doen vergeten dat het kapitalisme dit jaar zelf ook in elkaar klapte. Het ongebreidelde, wilde beurskapitalisme toonde aan hoe kwetsbaar het was en vooral hoe erg de gevolgen van een crisis van dat kapitalisme wegen op de gewone man.

De immobiëncrisis in de Verenigde Staten trok de banksector mee in zijn val en zorgde voor een wereldwijde crisis waarvoor de werknemers en uitkeringstrekkers nog jaren de rekening gepresenteerd zullen krijgen... Voor het ABVV en voor BTB is het echter duidelijk. De werknemers zijn niet de oorzaak van deze crisis! De banken, die met belastingsgeld gered werden van het faillissement, moeten vandaag hun verantwoordelijkheid nemen en hun bijdrage leveren. Het bankgeheim moet eindelijk maar eens afgeschaft en de fiscale fraude aangepakt worden. Bovendien moet de overheid, de staat, een grotere rol spelen in het bijsturen van de vrije markt. Die heeft immers zijn ware gelaat getoond dit jaar.

We willen onze lezers dan ook een beter jaar wensen. We wensen dat de crisis naar zijn einde loopt en dat 2010 een beter jaar wordt dan het vorige.

Investeren in transport en logistiek!

Voor onze sectoren is een actieve rol van de overheid overigens van zeer groot belang.



Het uitvoeren van openbare werken moet niet enkel onze verkeersinfrastructuur op punt houden, het creëert ook jobs. Indien we onze regio's willen positioneren als logistieke draaischijf bij uitstek, dan moeten we daar ook de nodige investeringen voor doen en bv. de "missing links" in het wegennet wegwerken, de E313 verbreden, de ring rond Brussel "rond" maken en verbreden waar moet, ...

Het openbaar vervoer in het vizier?

In de sector van het openbaar vervoer, meer bepaald bij de bussen van TEC en De Lijn, zal het personeel, ook van de pachters, ongetwijfeld geconfronteerd worden met de besparingsdrang van de Vlaamse en de Waalse regering. De vrees bestaat dat er ook op het personeel zal moeten worden ingeleverd. Tot nu toe heeft BTB alles in het werk gesteld om te wegen op de beslissingen die in voorbereiding zijn en samen met onze collega's van ACOD alternatieven naar voor te schuiven om het geld in eerste instantie te zoeken op projecten die het personeel niet viseren en de service aan de klanten niet doen achteruit gaan.

Ministers en Staatsecretarissen die beleid maken ... zonder de chauffeurs

In ons vorig nummer hadden we het over de erbarmelijke staat van de parkings langs de snelwegen. "Onvoldoende, Oncomfor-

tabel en Onveilig" waren de drie trefwoorden die we moesten gebruiken. Je zou denken dat er naast maatregelen op lange termijn ook stante pede "noodmaatregelen" genomen worden om aan het ergste te verhelpen. Noch de Waalse regering, noch de Vlaamse ministers reageerden.

Oh ja, Minister Crevits stelde dat de nieuwe concessies rekening houden met onze opmerkingen en dat er alvast op één parking met name deze in Wetteren beterschap op komst is ... binnen een jaar of twee. ACVTranscom is daar blijkbaar zo sterk van onder de indruk dat ze prompt het wierookvat boven halen voor de minister.

BTB houdt zich echter bij de feiten die op het terrein vast te stellen zijn: ondanks toezeggingen méér dan een jaar geleden is de minister niet in staat om een sanitaire installatie te plaatsen in Peutie of om de uitbater van haar toekomstige modelparking in Wetteren te dwingen de douches behoorlijk te laten werken. En ook in Wallonië doet het beleid alsof haar neus bloedt. Blijkbaar zullen er "hardere" acties van de truckers moeten volgen om de excellenties tot actie te bewegen.

In dit nummer alvast een mooi voorbeeld van hoe het wel kan. We bezochten voor u de truckstop 26bis te Lummen. De initiatiefnemers hebben duidelijk wel de zwartboeken van BTB gelezen én er rekening mee gehouden. En de lezer houdt er nog een waardebou aan over ook.

Hoe het niet moet konden we vaststellen bij een bezoek aan het Asiadok in Antwerpen. Een verhaal van Oost-Europese chauffeurs die werk overnemen van Belgische truckers en tegelijk zelf in de meest schrijnende omstandigheden moeten leven en werken.

Nog meer flexibiliteit voor de chauffeurs

Bovendien heeft Minister Crevits een nieuwe "dada". Ze wil trucks uit de spits houden door



ze vroeger of later te laten leveren, in elk geval buiten de spitsuren. Over de gevolgen voor de chauffeur is weerom niet nagedacht: méér flexibiliteit, de chauffeurs nog vroeger en later de baan op, nog minder een familiaal leven, ... Bovendien treft dit ook het personeel in de grootwarenhuizen en andere bedrijven waar geleverd moet worden.

Maar niet enkel in Vlaanderen holt men het statuut van de chauffeur uit. Op 7 oktober moesten we opnieuw actie voeren voor de gebouwen van het Europees Parlement en de Europese Raad. Opnieuw wil Europa de zelfstandige chauffeurs uit de richtlijn arbeidstijd houden. Opnieuw wil Europa zelfstandige chauffeurs meer laten werken dan loontrekkenden.

Het gevolg zal zijn: meer valse zelfstandigen, een uithollen van het statuut van de loontrekkende, meer verkeersonveiligheid, ... BTB leverde de grootste delegatie in deze ETF-actie en zal blijven mobiliseren ter zake.

Geen derde afhandelaar op Zaventem!

En ook Staatssecretaris Etienne Schouppe wil blijkbaar beleid maken tegen de werknemers van de nationale luchthaven. Hoewel er volgens de Europese regels momenteel slechts twee afhandelaars hoeven inge-

schakeld te worden op Zaventem, wil hij per se voorop lopen op mogelijke nieuwe Europese regels en wil hij de komst van een derde afhandelaar forceren. Omdat dit niets dan rampspoed met zich meebrengt voor het personeel en voor de passagiers zal BTB zich met hand en tand verzetten tegen deze derde afhandelaar.

Op dezelfde luchthaven heeft BTB actie gevoerd tegen de "overladen bagage". En daar bleef het niet bij. We waren ook actief in Oostende, Bierset en Charleroi. Deze actie, die er kwam onder impuls van ETF (de Europese TransportFederatie) en die ook in andere Europese landen werd gevoerd, was in België alvast een succes door de mobilisatie van BTB.

Toxische gassen in containers

Een studie van onze zusterorganisatie FNV Bondgenoten uit Nederland over het gebruik van gassen in containers heeft ons met de neus op de feiten gedrukt. Flink wat containers worden "behandeld" met insecticiden, bewaarproducten, ... Zonder aan paniekzaaijerij te willen doen kaart BTB deze problematiek in dit nummer aan. Onze leden moeten weten welke risico's zij lopen als ze containers vervoeren, maar vooral ook als ze die open maken.

Kennis is macht!

De federale militantenvorming draait op volle toeren. Meer dan 300 BTB-ers volgen deze vorming op 5 verschillende plaatsen. Een vormingsprogramma dat vier dagen duurt en waar onze militanten onder het motto "kennis is macht" volop informatie krijgen over de sector-CAO's, interimarbeid, de CAO over alcohol- en drugspreventie, propaganda voeren, over... al wat een BTB-militant moet weten. Wie nog wil aansluiten vindt misschien nog een plaatsje, contacteer je gewestelijke secretaris.

BTB leeft!

Dat BTB leeft konden we vaststellen op de jubilarissenviering van 12 september, maar ook tijdens de gewestelijke bestuursvergaderingen, de interzetelvergaderingen en de Femira van 19 september.

En ook onze afdeling Brussel/Vlaams-Brabant krijgt een nieuwe impuls. Een nieuw strategisch plan voor de regio, met een meer gedecentraliseerde dienstverlening en de verhuis van de lokalen in Brussel naar de Zwedenstraat, dicht bij het Zuidstation. In dezelfde lokalen als het ABVV met werkloosheidsdienst bij de hand. Kortom, tal van nieuwe initiatieven voor deze regio die de afdeling een nieuwe "boost" zullen geven.

BTB spiedt ... naar wat je voordeel biedt

Nadat de BTB-leden goedkoop konden inschrijven op de Oritach-lezer en de Carestel- kortingskaart konden aanvragen bieden we u in dit nummer opnieuw twee lidvoordelen aan: een waardebon van €2,5 voor korting op een maaltijd in Truckstop 26bis in Lummen en de mogelijkheid om een persoonlijke Makro-kaart aan te vragen via BTB. Deze kleine extraatjes bovenop de efficiënte ledenservice die u krijgt en de belangbehartiging die we voor u organiseren, zorgen ervoor dat BTB groeit.

Het personeel uit de transport- en logistieke sector weet dat BTB in de spits van de syndicale actie staat en dat we dé referentievakbond zijn voor transport en logistiek. Geen toeval dus dat we dit jaar opnieuw groeien qua ledental en wel met cijfers om "u" tegen te zeggen.

Frank Moreels,
Federaal Secretaris.

EEN GESLAAGDE JUBILARISSENVIERING

Ivan Victor, onze voorzitter kijkt tevreden terug op de BTB-jubilarissenviering. We telden op 12 september in de Elisabethzaal in Antwerpen bijna duizend deelnemers, waaronder Rudy De Leeuw, onze federale ABVV-Voorzitter. En BTB weet trouw lidmaatschap te waarderen.

Ivan Victor, Voorzitter van BTB, verwoordde het zo in zijn toespraak: *"In uw omgeving hoef ik niet uit te leggen dat een vakbeweging geen verzekeringsmaatschappij is, waar men een premie betaalt al naargelang van het aantal risico's dat men wil gedekt zien of op het moment dat zich een individueel probleem aandient. Leden zoals jullie zijn in de eerste plaats bij de vakbond gekomen vanuit de overtuiging dat zich verenigen binnen een goede structuur onontbeerlijk is om de collectieve belangen van de werknemers op een efficiënte wijze te verdedigen. Onze kracht gaat heel zeker uit van onze argumentatie, maar heel dikwijls nog veel meer van het aantal leden dat wij vertegenwoordigen en het vermogen deze leden op korte tijd te mobiliseren. Hoe groter onze organisatie hoe meer men naar ons luistert. Precies daarom moeten wij niet alleen onze mensen ervan overtuigen bij ons aan te sluiten, maar ook bij ons aangesloten te blijven."*

Kwaliteitsvolle dienstverlening en permanente strijdbaarheid zijn daarvoor de vereiste troeven."

De BTB-Voorzitter stond ook stil bij de actuele economische situatie. Bij een vorige viering kon hij nog vaststellen dat de economie aantrok, de winstmarges voor sommigen hoge toppen scheerden. Tegelijk moesten we waarschuwen voor de traders, de CEO's en managers op alle niveaus die zich mateloos laafden aan de geneugtes van het kapitalisme. Sedertdien ondergaan we allen samen de gevolgen van het failliet van het casinokapitalisme. Hij riep dan ook op tot solidariteit met allen die hun job verloren hebben of dreigen te verliezen door de crisis, meer bepaald ook met de werknemers van Opel en de toeleveranciers.

Onze Voorzitter mocht echter ook met tevredenheid vaststellen dat BTB het tijdens de voorbije onderhandelingsronde voor de sectorakkoorden meer dan behoorlijk deed. Ondanks de crisis zijn de akkoorden bij de beste die afgesloten werden.

Ivan Victor uitte echter zijn bezorgdheid over de politieke situatie en waarschuwde de regering niet opnieuw de klassieke besparingsstruikendoos boven te halen en de zwaarste inspanningen niet op de zwakste schouders te leggen. Hij feliciteerde ook de aanwezige ABVV-Voorzitter: *"Het ABVV laat zich in dit debat niet onbetuigd en het doet dan ook veel plezier te kunnen vaststellen dat de stellingen van het ABVV de laatste weken het maatschappelijk debat domineren dankzij het kordaat optreden van onze voorzitter Rudy De Leeuw. Dat de waarheid kwetst zullen de frauderende zelfstandigen wel gevoeld hebben, maar dat mag niet beletten, Voorzitter, dat u op uw elan nog best een tijdje mag doorgaan. We hebben ervoor gezorgd dat de banken, verantwoordelijk voor de crisis, zullen betalen en we gaan door tot ook de fraudeurs, verantwoordelijk voor het begrotingsdeficit, hun rechtmatig deel aan onze samenleving zullen betalen."*

ABVV zijn! Daardoor kunnen we zonder probleem verder op eigen benen. Dit betekent echter niet dat we niet zouden meewerken aan het ABVV van de toekomst. Een ABVV dat tegelijk strijdbaar en dienstvaardig moet zijn. Een ABVV dat overal ten lande garanties moet bieden voor evenwaardige interprofessionele service aan en vormingsmogelijkheden van de leden en militanten van alle afdelingen in alle beroepscentrales. Een ABVV waarbinnen centrales op zoek moeten naar synergieën, naar krachtenbundelingen om de professionele belangen van de leden nog beter te kunnen verdedigen. Een ABVV dat streeft naar gelijkwaardige statuten voor arbeiders en bedienden, evenwel rekening houdend met de specificiteiten van een aantal van onze vakgroepen, om de wet Major niet te noemen, waaraan wij zeer gehecht zijn. *"Binnen dergelijk toekomstperspectief zal u, beste Voorzitter en goede vriend Rudy, op het ABVV-congres van volgend jaar, ten volle op onze steun kunnen rekenen,"* benadrukte Ivan Victor.

Hij onderlijnde ook dat het dank zij onze leden is, vnl. de trouwe leden, de jubilarissen, dat we weerwerk kunnen bieden aan zij die pretenderen dat de vakbond op de informatiesnelweg, met steeds mondiger en autonomer burgers, heeft afgedaan. Onze leden zijn ons onafgebroken trouw gebleven. Trouw aan een organisatie waarop ze, en dat gebeurt in de beste families, ongetwijfeld wel eens boos zullen geweest zijn, maar bij wie het solidariteitsgevoel, het besef aan de noodzaak voor een sterke ledenbeweging, heeft geprimeerd.

Ivan Victor besloot zijn tussenkomst met een dankwoord aan de leden en de militanten: *"Onderhandelingsmacht krijg je niet vanzelf, je moet ze afdwingen en dat kan je alleen door structuren op te bouwen, die zowel nationaal als internationaal weerwerk kunnen leveren aan de politieke, de economische en vooral de patronale macht. Wij van BTB hebben bewezen dat wij op al deze terreinen ons mannetje kunnen staan. De strijd voor het behoud van onze statuten, voor onze actuele loon- en arbeidsvoorwaarden, heeft niet alleen de leiding maar vooral de leden zelf heel dikwijls bloed, zweet en tranen gekost. Een ogenblik als vandaag is dan ook het meest uitgelezen moment om jullie, jubilarissen, welgemeend in naam van de ganse BTB-familie, mezelf en de collega's van het Uitvoerend Bestuur Marc Loridan en Frank Moreels, zeer hartelijk te danken. Te veel actieve werknemers en vooral jongeren denken misschien dat de sociale zekerheid en de welvaart vanzelfsprekende dingen zijn die men zonder inspanning cadeau krijgt van de overheid en de industrie. Onze maatschappij zoals ze vandaag bestaat is slechts tot stand gekomen dankzij diepe solidariteit. Solidariteit in goede en slechte dagen. De leiding en kaders in de vakbond zijn een kwestie van komen en gaan. De constante evenwel is het ontzaglijke aantal trouwe militante leden. En jullie, geachte jubilarissen, zijn daar de echte steunpilaren van."*

TOXISCHE GASSEN

WEGWIJS

Tijdens een ITF-congres enkele maanden terug maakte Federaal Secretaris Frank Moreels kennis met Jan De Jong, Projectleider van het project "Toxic gascontainers" van onze Nederlandse collega's, FNV Bondgenoten. Tijdens zijn presentatie werd een film getoond over dit project. "Shockerend! Ongelooflijk, dat dit kan ...!" Dat waren maar enkele van de reacties uit de zaal. Genoeg redenen voor BTB om Jan uit te nodigen op ons jaarlijks studieweekend om zijn project over giftige gassen in containers toe te lichten.

INTERVIEW JAN DE JONG

WW | Jan, de beelden die wij in de film over jouw project zagen waren hard, soms zelfs ronduit shockerend! Hoe komt het dat op internationaal niveau niet meer aandacht wordt besteed aan het probleem van de "Toxic gascontainers"?

Jan De Jong | Het is een problematiek die gewoon nog niet genoeg gekend is bij de mensen. Bijna niemand weet dat 15 à 18% van de containers die in Nederland aankomen "besmet" zijn. Besmet dat wil zeggen dat er toxische, giftige gassen in de container zitten.

WW | Waarom worden die giftige gassen toegevoegd aan de container?

Jan De Jong | Er zijn verschillende redenen waarom dit gebeurt. Meestal worden er gassen toegevoegd aan de container om ongedierte te bestrijden. Niet alleen ongedierte dat voorkomt in de producten die moeten worden vervoerd, maar ook ongedierte dat bij voorbeeld in het hout van de paletten zit waarop de goederen worden gestapeld en verpakt. Dit probleem kan gemakkelijk worden aangepakt door het gebruik van kunststofpaletten. 99% van de goederenstroom zou hierdoor vrij van die giftige stoffen kunnen zijn. Die 1% die overblijft, waarbij toch absoluut biocides moeten worden gebruikt, zou het probleem veel beter beheersbaar maken.

WW | Waarom hebben wij het gevoel dat het niet bij die paletten blijft?

Jan De Jong | Inderdaad, daar blijft het niet bij. Er zijn ook nog de giftige stoffen die vrijkomen door het uitdampen van producten die gebruikt werden in het productieproces. Dit is een probleem dat minder gemakkelijk op te lossen is. Om de omvang van het probleem te duiden werden op een bepaald ogenblik alle containers die aankwamen op een firma in Eindhoven gecontroleerd. Deze containers waren geladen met elektronisch materiaal. Van al deze containers bevatten 25,6% een te hoge concentratie van schadelijke stoffen. 1,7% van deze containers had zelfs een concentratie van giftige stoffen die direct gezondheidsschadelijk was.

Bij een ander bedrijf in Nederland werd een container aan de kant gezet, omdat een meting uitwees dat er té veel schadelijke gassen aanwezig waren. Zelfs na een half jaar "rust", bleken de kindermatrassen die in de container zaten nog waanzinnig hoge concentraties schadelijke stoffen te bevatten, in dit geval 1,2 dichloorethaan. Bij een ander grote logistieke onderneming bleken dagelijks tientallen zwaar verontreinigde containers binnen te komen met elektronisch speelgoed. Een serieus incident bracht dit aan het licht.

WW | Had dit dan gevolgen voor het personeel dat de container had behandeld?

Jan De Jong | De 17 medewerkers die werden onderzocht leden aan klachten door blootstelling aan een hoge concentratie van schadelijke stoffen. Na onderzoek bleek dat er sprake was geweest van stevige piekblootstelling gedurende meer dan een half jaar. Gedurende dat half jaar hadden de mensen daar chronisch last van hoofdpijn, huidproblemen vermoeidheids- en concentratieklachten een dood gevoel in de vingers, ademhalingsklachten, enz. Verbaazingwekkend genoeg had niemand van de collega's een link gelegd met het betreden van de containers. Of misschien toch niet zo verwonderlijk. Al bij al heeft het ook 95 jaar geduurd voor de link werd gelegd tussen een bepaald ziektebeeld en OPS, beter gekend als de schildersziekte.

WW | Wil dit nu zeggen dat iedereen die containers behandelt vroeg of laat ziek wordt?

Jan De Jong | Dat is natuurlijk ook overdeven. Toch kan de blootstelling aan chemische stoffen een sluipend ziekteproces veroorzaken, waarbij het zeer moeilijk is om een diagnose te stellen, net omdat de klachten zo gewoon zijn. Iedereen heeft wel eens last van hoofdpijn of misselijkheid. Niemand legt direct de link met het lossen van een container op het werk. Er wordt dan al vlugger gedacht aan stress, de ziekte van deze tijd.

WW | Wat kunnen de gevolgen zijn van blootstelling aan chemische stoffen?

Jan De Jong | Zoals je in de film kon zien zijn er een aantal mensen die spijtig genoeg zelfs volledig arbeidsongeschikt zijn geworden door blootstelling aan toxische gassen. In de reportage ging het om een magazijnmedewerker van een glasimporteur. Zijn neurologisch systeem werd volledig aangetast met allerlei klachten tot gevolg: geheugenstoornissen, problemen met de bewegingscoördinatie, epileptische aanvallen, klachten van de luchtwegen, ... Andere mogelijke klachten die kunnen opduiken: allergieën, karakterveranderingen, verlies van smaak, zicht en gevoel, impotentie, miskramen, chronische vermoeidheid, ...

WW | Eigenlijk zou deze problematiek in de 21^{ste} eeuw toch niet meer mogen bestaan?

Jan De Jong | In de Westerse wereld zijn de producten die mogen gebruikt worden inderdaad vrij

streng gecontroleerd. Een deel van het probleem is dat de producten die hier ondertussen verboden zijn, in de derdewereldlanden nog wel worden gebruikt. Ik denk hierbij bij voorbeeld aan sterke concentraties van oplosmiddelen in bij voorbeeld lijmen.

WW | Hoe kunnen we dit probleem dan oplossen?

Jan De Jong | Eigenlijk zijn er verschillende aanpakken mogelijk om het probleem op te lossen. We moeten beginnen met de bronaanpak: de producenten in het buitenland moeten worden verboden om te werken met de producten die hier ook (al lang) verboden zijn. Dit verbetert tegelijkertijd ook de arbeidsvoorwaarden in het land van productie. Het zijn echter niet altijd stoffen die worden toegevoegd. Soms gaat het ook om gassen die worden gevormd door onzorgvuldigheden in



het productieproces en die pas vrijkomen bij het "uitdampen" van de producten.

Individuele bescherming is heel moeilijk. Voor een aantal stoffen spreken we dan al direct over een volledig beschermend pak. Een masker met perslucht volstaat niet. Veel producten worden gewoon door de huid geabsorbeerd. Het soortelijk gewicht van veel van deze producten is zwaarder dan lucht. Deze stoffen zakken naar de bodem van de container en tasten zo de onderste ledematen aan.

Verder zou er ook werk moeten worden gemaakt van het opstellen van "platforms" om de risico's in kaart te brengen. Een soort van signalisatiesysteem ook om "gevaarlijke containers" te signaleren.

Het ontlichten van de containers is tijdrovend en arbeidsintensief en daarnaast ingrijpend in het zeer krap geplande logistieke systeem. Dat wil zeggen dat er veel meer ontgassingsruimtes moeten worden aangelegd, veel meer personeel moet worden voorzien om controles uit te voeren, ... Kortom: het veilig maken van goederenstromen kost tijd én geld, maar het gaat hier wel om de gezondheid van mensen. Volgens mij wegen tijd en geld hier niet tegen op.

WW | Maar eigenlijk is dit een probleem dat we ook over de grenzen heen moeten aanpakken?

Jan De Jong | Dat spreekt voor zich. Daarom ook hebben wij dit probleem aangekaart in de Europese Commissie en OSHA in Balboa, om ook op Europees niveau het probleem op de kaart te zetten.

WW | Jan, bedankt voor dit interview. BTB zal er zeker voor zorgen dat het probleem van de toxic containers ook in België wordt aangekaart.

Gas in containers: good to do!

Of je nu in de logistiek of in de transportsector werkt: wees waakzaam en alert. Open niet lichtzinning een "verdachte" container. Het gaat om jouw gezondheid!

- Volg steeds de veiligheidsvoorschriften die je opgelegd worden of die aanbevolen worden.
- Let op labels en eventuele bijgevoegde documenten. Lees die, indien mogelijk, na. Probeer te weten te komen of er risico's vermeld staan op deze documenten of er risicoproducten genoemd worden (zie elders in dit artikel).
- Wees attent op vreemde, scherpe, storende geuren.
- Handel onmiddellijk bij de minste klachten.
- Word je zelf of één van je werkmakkers wat onwel, heb je braken, neigingen of krijg je hoofdpijn bij het lossen van een container: waarschuw de preventieadviseur, of een verantwoordelijke. Zorg ervoor dat je dit werk zonder gevolg kunt stopzetten.
- Laat het steeds schriftelijk vastleggen op papier als je problemen had. Mochten er complicaties volgen, dan heb je dat toch al in de hand!
- Laat containers indien mogelijk (zo lang mogelijk) "luchten" na het openmaken. Probeer daarover ook afspraken te maken met veiligheidsadviseur, werkgever, ...
- Maak gebruik van het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW) indien er één is op de firma. Indien niet, schakel je vakbondsafgevaardigde of secretaris in.
- Ondervraag je werkgever als lid van het CPBW of als syndicaal delegatie.
- Vanwaar komen de containers bij ons in de firma?
- Zijn de risico's op toxische gassen onderzocht? Zo ja: hoe? door wie? rapport?
- Kunnen er (eventueel steekproefsgewijze) metingen gebeuren?
- Is er een procedure voor openen en "ontluchten" vooraleer personeel in de container gaat? Indien niet, probeer afspraken te maken ter zake.
- Vraag indien nodig individuele beschermingsmiddelen (bv. gasmasker voor het legen van bepaalde containers, speciale handschoenen, ...)
- Er bestaan gespecialiseerde firma's die gasmetingen kunnen uitvoeren. Maak de werkgever hierop attent.
- Schakel indien nodig BTB in die de technische of medische inspectie kan inzetten.

Wetenschappelijke onderbouw kan je vinden op:

www.uke.uni-hamburg.de/Institute/Arbeitsmedizin

Gas in containers: Good to Know!

Wist je dat...

- ... bijna alle containers met bepaalde gassen worden "behandeld" of (al dan niet) toxische gassen bevatten: met name 97 % zo blijkt uit onderzoek van het Instituut voor Arbeidsgeneeskunde in Hamburg, gevoerd door Pr.Dr. Xaver Bauer en Dr. Lygia T. Budnik.
- ... ethyleen dichloride (of 1,2 - Dichloorethaan) wordt gevonden in één derde van de containers in Hamburg en in bijna 50 % van de containers die langs Rotterdam binnenkomen. Eén vijfde ervan in grotere hoeveelheden dan wettelijk toegelaten.
- ... methyleen Bromide (of Bromomethaan) voorkomt in 22 tot 28% (naargelang de haven) van de containers. Eén tiende van de containers bevat méér dan wettelijk toegelaten.
- ... toluene en Benzeen ook frequent worden aangetroffen.
- ... benzeen (té) vaak wordt aangetroffen in containers met (sport)schoenen uit China. Benzeen is kankerverwekkend en het gebruik ervan wordt sterk gelimiteerd.
- ... ook Fosfine "in" is. Het is vaak in kleine zakjes verwerkt tussen teakhouten meubelen. Dit product is in Azië bij wijze van spreken op elke straathoek te koop, maar is nochtans heel schadelijk. Bovendien scheuren de zakjes vaak en verliezen ze hun "lading", waardoor de fosfine in de containers achterblijft als zwerfvuil.
- ... om tropisch ongedierte uit Europa te weren sinds maart 2005 de Europese richtlijn van de FAO (Wereldvoedselorganisatie) geldt, die voorziet dat in hout verpakte goederen de EU slechts binnen mogen als ze vrij zijn van insecten. Dus veel verladers in Azië en Zuid-Amerika gebruiken insecticiden in containers, maar "vergeten" deze vaak te voorzien van de nodige labels.
- ... alle soorten "besmette" goederen in containers werden teruggevonden: voedingswaren, elektronisch materiaal, matrassen en kledij waaronder vnl. schoenen.
- ... de meeste van de probleemcontainers uit Azië komen.
- ... actief begassen van een container betekent dat er gassen bij de goederen gevoegd worden om bv. insecten te bestrijden. Er is echter ook het verschijnsel van passieve begassing: de goederen zelf bevatten producten, die "uitgezweet" worden tijdens het vervoer. Beiden zijn natuurlijk schadelijk.
- ... de gezondheidsrisico's van de gassen voor de mens legio zijn: aantasting van neus en keel, longen, ziektes als astma, dispnea, longoedeem, ... en zelfs de aantasting van het centrale en perifere zenuwstelsel kunnen voorkomen.



GASSEN IN CONTAINERS

Op vrijdag 5 februari 2010 organiseert BTB-ABVV in Brussel een studiedag rond gassen in containers.

In een panelgesprek zullen talrijke deskundigen, waaronder J. De Jong (Projectleider van het project Toxic gascontainers van FNV Bondgenoten), A. Verschoor (Chemicus aan ECEM), Roger Grosjean (Laboratorium FOD WASO), Bruno Melckmans (ABVV Dienst Ondernemingen), ... hun visie geven over dit thema. Ben je geïnteresseerd om deze studiedag bij te wonen, geef ons dan een seintje op het telefoonnummer 03/224 34 37 of mail naar dinneke.fleerackers@btb-abvv.be.

Wens je onze gratis infomap met extra documentatie, tips & tricks, de FNV-film, ... te ontvangen, contacteer dan Dinneke via de hierboven vermelde contactgegevens.



OVERLADEN VALIEZEN ZORGEN VOOR RUG VALIEZEN KLACHTEN BIJ HET BAGAGEPERSONEEL

Op 27 november 2009 voerde ABVV-BTB actie tegen overladen valiezen op vier Belgische luchthavens: Oostende, Liège (Bierset), Charleroi en Zaventem. BTB-ABVV gaf daarmee gevolg aan de oproep van de Europese Transport Federatie (ETF) om actie te voeren tegen de overladen koffers en pakken op de luchthavens.



Het was vroeg dag voor onze propaganda-ploeg die onder leiding van Tom Peeters op de luchthaven van Bierset de passagiers van de eerste vlucht voorzag van pamfletten en stickers: "De reiziger heeft de neiging om de valiezen die ze mee nemen op reis vol te stoppen. Er kan altijd nog wel wat bij in de koffer. En als je wat duwt kan er flink wat bij! Het gevolg is overvolle koffers die te veel wegen, met een zware belasting voor voornamelijk de rug van het bagagepersoneel."

Het is dan ook niet verwonderlijk dat er veel bagagepersoneel klaagt over rugpijn en dat er flink wat rugletsels zijn bij de bagagisten.

Sandra Langenus, die met de militanten van Flightcare en Aviapartner op Zaventem paraat was, is tevreden over de positieve reacties van de passagiers. Ze zet even de naakte feiten op een rijtje. "Eén bagagist versleept minstens 10 TON per dag. Eén ploeg bestaat uit 3 personen, waar er eigenlijk 5 nodig zijn. Die ploeg beschikt slechts over 40 minuten om een vliegtuig te behandelen. In de laadruimte van een vliegtuig is het werk manueel. Reken maar op minstens 150 valiezen per vlucht. Zwaar werk, zeer belastend voor de rug van het personeel." Een zelfde



geluid van onze ploeg in Charleroi, waar coördinator Daniel Maratta met een delegatie ontvangen werd door de directie, die haar politiek ter zake wenste toe te lichten.

Frank Moreels, federaal secretaris voor BTB-ABVV stelt de eisen duidelijk: "Van de werkgevers eisen we dat ze het aantal kilo per valies beperken tot 23 kg maximum. Indien

passagiers meer willen meenemen moeten ze niet gestraft worden door ze extra te laten betalen. We moeten de passagiers motiveren om de bagage te spreiden over meer koffers of om gewoon minder mee te nemen."

Enrique Carmone, Voorzitter van de sectie Ground Handling van ETF, stelt de actie in Europees perspectief: "35 vliegvelden in Europa zijn vandaag in actie. Dat is een hoopvol signaal voor de bagagisten. Hoe meer deelname aan de actie, hoe meer kans dat we op Europees niveau een maximumgewicht kunnen afdwingen."

Daarom voerde ABVV-BTB actie. We vroegen de medewerking van de reiziger en begrip van het publiek:

- wees zuinig met wat je in de koffers stopt,
- overlaad de koffers niet,
- neem niet te veel mee op reis,
- weeg af of je speciaal "zware" stukken niet beter thuis laat,
- verdeel indien nodig uw bagage over meerdere koffers...



Een nieuwe actie

Een nieuwe actie, specifiek gericht op de Londense luchthaven Heathrow, is gepland op 12.02.2010. Meer nieuws volgt.

Enrique Carmone, Voorzitter van de sectie ground handling van de ETF spreekt de BTB-militanten toe



LOT: Europese actie loont!

- Begin oktober 2009 werd uiteindelijk een akkoord bereikt tussen de Poolse maatschappij PLL LOT SA en de Poolse vakbonden over de wedertewerkingstelling van twee ontslagen vakbondsmensen.
- Deze wedertewerkingstelling kwam er dank zij de inspanning van de LOT-vakbonden, ETF en ITF, die verschillende acties voerden. De laatste protestactie in Warschau werd zelfs ondersteund door gecombineerde acties op de verschillende luchthavens in Europa.

GEEN DERDE AFHANDELAAR OP ZAVENTEM!

De afhandeling op Zaventem Airport International omvat onder andere het organiseren van de ticketing, de check-in van de bagage en de passagiers, de behandeling van de bagage, zodat die op de juiste vliegtuigen terecht komt, het laden en lossen van cargo, ... Vandaag zijn er twee firma's actief op de luchthaven van Zaventem: Flightcare en Aviapartner.

Volgens hem zal dat de efficiëntie verhogen. Buitenlandse voorbeelden tonen echter aan dat dit niet zo is. Hij vertelt er ook niet bij dat hij op die manier ook de slagkracht van het personeel wenst te verminderen. Bij een staking van het personeel van Aviapartner vorig jaar was hij er als de kippen bij om een derde afhandelaar naar voor te schuiven: op die manier zou een staking bij één afhandelaar de luchthaven niet langer lam leggen.

Geen sociaal bloedbad!

ABVV-BTB vertegenwoordigt de arbeiders uit de sector van de afhandeling en is rond uit tegenstander van een derde afhandelaar. Een derde speler betekent ongetwijfeld méér concurrentie. In de afhandeling kan men slechts op een beperkt aantal posten de kosten drukken: personeel en materieel. En daar knelt voor ons het schoentje.

De inschakeling van een derde afhandelaar betekent immers een regelrechte aanslag op het statuut van het personeel. Men zal hakken in de loonkost en nog meer

flexibiliteit proberen te forceren. Men zal de ongebreidelde concurrentie organiseren op het loon en op het statuut van het personeel.

En zal dat de efficiëntie verhogen? Neen, in het buitenland stellen we vast dat de inschakeling van meer afhandelaars absoluut geen betere klantenservice met zich meebrengt. Integendeel! In Groot-Brittannië zijn er meer afhandelaars ingeschakeld en is de efficiëntiegraad kleiner!

En de veiligheid?

Ook het materiaal zal minder snel vervangen worden en minder goed en snel onderhouden, met alle veiligheidsrisico's die daarmee samen gaan. Het is een tendens die we vandaag reeds moeten vaststellen op de luchthaven. We zijn ervan overtuigd dat het met een derde afhandelaar nog erger zal worden.

Terwijl er volop geïnvesteerd zou moeten worden in beter en meer ergonomisch materiaal, wordt er vandaag al bespaard op dat materiaal. Met flink wat klachten bij het personeel over rug- en spierpijnen. Wat moet dat worden indien men een andere afhandelaar inschakelt?

Bovendien vrezen we als vakbond minder aandacht voor veiligheidsprocedures en vorming ter zake. Werken op de luchthaven is nochtans een lastig en gevaarlijk beroep. Het niet naleven van de veiligheidsprocedures kan zowel voor de werknemer zelf, maar ook voor het publiek, de klanten, de reizigers, ernstige problemen met zich meebrengen.

Een principiële kwestie

BTB-ABVV wil vandaag duidelijk stellen dat dit voor ons een principeel dossier is. Het gaat om een regelrechte aanslag op het statuut van het personeel, met alle risico's van dien ook op het vlak van veiligheid en vorming. Wij wensen geen derde afhandelaar en zullen niet nalaten om actie te voeren indien Staatssecretaris Schouppe de forcing voert. Wie de derde afhandelaar wil doordrukken zal BTB op zijn weg ontmoeten.

Twee is te weinig!?

De Europese regelgeving voorziet momenteel dat er concurrentie mogelijk moet zijn in de sector van de afhandeling en koppelt dat aan de volumes die op de luchthavens verzet worden. Hoe meer volume, hoe meer afhandelaars bij wijze van spreken.

Volgens de huidige Europese regels volstaan er twee afhandelaars op Zaventem.

Eind 2010 loopt de huidige tender voor de afhandeling op de luchthaven van Zaventem echter af. Ongetwijfeld zullen de maatschappijen die vandaag actief zijn op

Zaventem inschrijven voor de nieuwe. Even ongetwijfeld zullen er andere gegadigden zijn. Sommigen spreken erover om de cargo en de passagiers af te splitsen tot 2 verschillende dossiers. De concurrentie zal in elk geval beenhard zijn, de prijzen zullen superscherp gesteld worden.

Eerder reeds heeft Staatssecretaris voor mobiliteit, Etienne Schouppe, aangekondigd dat hij twee afhandelaars te weinig vindt en dat er wat hem betreft een derde afhandelaar kan en moet komen. Een Koninklijk Besluit van zijn hand zou voor april 2010 van kracht moeten worden, want op dat moment wordt de nieuwe tender uitgeschreven.



BTB SPIEDT ... NAAR WAT JE VOORDEEL BIEDT!

MET DE **EINDEJAARSFEESTEN** VOOR DE DEUR KOMT OOK DE PERIODE VAN GROTE AANKOPEN ER WEER AAN. VAAK MOET JE BEROEP DOEN OP DE MAKRO-KAART VAN FAMILIE OF VRIENDEN. BTB BIEDT AAN HAAR LEDEN NU EEN **MAKRO-KAART OP NAAM AAN!** JE KAN JE PERSOONLIJKE MAKRO-KAART BEKOMEN VIA EEN AANVRAAGFORMULIER DAT JE VOLLEDIG INGEVULD TERUGBEZORGT AAN ONZE DIENSTEN.

VRAAG JE AANVRAAGFORMULIER AAN BIJ:

BTB - T.A.V. DINNEKE - PAARDENMARKT 66
TE 2000 ANTWERPEN (TEL. 03/224 34 37)
OF VIA DINNEKE.FLEERACKERS@BTB-ABVV.BE
STUUR ONS HET INGEVULDE FORMULIER TERUG EN EVEN LATER ONTVANG JE VAN MAKRO EEN BRIEF WAARMEE JE JE KAART KAN AFHALEN IN DE VESTIGING DIE JE HEBT AANGEDUID OP HET AANVRAAGFORMULIER.

Reactie Autogrill Truckerskaart

Het is altijd leuk een fijne reactie te krijgen op één van onze initiatieven. Zoals dit mailtje dat wij op ons federaal secretariaat ontvingen.

"Hoi Dinneke,
Ik heb mijn kaart reeds ontvangen.
Bedankt voor de snelle afhandeling,
dat is nog eens service, hoor. Fijn om te weten dat er nog mensen bestaan die zich inzetten voor ons truckers.
Nogmaals bedankt en een fijn weekend gewenst.

Groetjes, Jan"

DE FEMIRA

DE MILITANTEN AAN HET WOORD

Met zeventig waren ze afgezakt naar Leuven op 19 september. Daarmee zetten ze de FEMIRA, de Federale MilitantenRaad, hoger op de agenda dan de stralende zomerzon.

Ze kwamen samen voor een evaluatie van het voorbije werkjaar, maar vooral voor een planning voor het komende syndicaal werkingsjaar. Sandra Langenus, secretaris van het gastgewest Vlaams-Brabant, opende de werkzaamheden. Frank Moreels, Federaal Secretaris Wegvervoer en Logistiek, gaf een toelichting en sneed volgende onderwerpen aan: de sectorakkoorden, de federale militantenvorming, onze acties tegen de illegale cabotage en vóór veilige en comfortabele parkings, ... Maar ook onze militanten lieten zich niet onbetuigd. Stefano

Gebbia had het over de overwinning van BTB in het cabotagedossier. Roger Collin had het over de toekomst van de pensioenen en de verbetering van het wettelijk pensioen. David Simler vroeg meer ondersteuning voor zijn gewestelijke afdeling. Roland De Doncker kaartte het dossier slaapapneu aan en Boniface Kokolu had het over de syndicale uitdagingen. Na een warme oproep tot deelname aan de acties van ABVV en BTB de komende maanden werd er druk nagepraat bij een frisse pint.



ECONOMISCHE WERKLOOSHEID IN DE TRANSPORTSECTOR?

UPTR GIJZELT DE ANDERE WERKGEVERSFEDERATIES SAV EN FEBETRA

We konden het reeds vaststellen aan de hand van tendentieuze persverklaringen van UPTR. Het werd bevestigd op de laatste zitting van het Paritair Comité op 26 november laatstleden: UPTR maakt een akkoord over uitbreiding van de periode economische werkloosheid in de sector onmogelijk. Het hoeft geen verbazing dat ze bovendien ook de zwarte piet willen doorschuiven naar de vakbonden.

Waarover gaat het?

Werkgevers kunnen economische werkloosheid toepassen gedurende 4 weken per jaar. Indien ze deze periode willen uitbreiden moeten ze daarvoor een akkoord hebben binnen het paritair comité van de sector. De afspraak wordt dan geformaliseerd via Koninklijk Besluit.

Omdat we in 2009 getroffen werden door een zware economisch crisis zijn de vakbonden in het Paritair Comité akkoord gegaan, om de periode uit te breiden tot 13 weken. Op die manier probeerden we ontslagen te vermijden en werkgevers een middel te bieden om de crisissituatie door te komen zonder het personeel te viseren.

Misbruiken op het terrein

Jammer genoeg waren er opnieuw malafide werkgevers die er als de kippen bij waren om het systeem te misbruiken. Frank Moreels zet die misbruiken op een rijtje. "Ze doen dat op verschillende manieren, bv. door het inschakelen van interim-arbeiders ten koste van vaste chauffeurs die ze op economische werkloosheid zetten. Of door "onderaannemers" uit Oost-Europa in te schakelen (in sommige gevallen zelfs postbusfirma's die ze zelf opgericht hebben) op trajecten waar normaal vast personeel op rijdt, dat ... inderdaad, op economische werkloosheid staat. Of ze zetten een zieke chauffeur in economische werkloosheid om te vermijden gewaarborgd loon te moeten betalen."

Bijpassing bij economische werkloosheid

In heel veel sectoren krijgen arbeiders die op

economische werkloosheid staan een kleine bijpassing. In onze sector hadden we dit naar aanleiding van de sectoronderhandelingen ook gevraagd. We kregen echter een formele "njet" van de werkgevers.

Dertien weken zonder de minste compensatie?

De vakbonden waren dan ook meer dan verbaasd dat de werkgevers zomaar een verlenging vroegen van de 13-wekenmaatregel, zonder de minste geste naar het personeel toe. Ondanks de formele bewijzen van misbruiken die we als vakbond kunnen geven was er geen bereidheid om samen een sluitend controlesysteem uit te werken op het niveau van het paritair comité. Ook naar het getroffen personeel toe wilden de werkgevers – zelfs geen symbolische – vergoeding geven.

UPTR saboteert het overleg

Eigenlijk moeten we man en paard noemen. Het is wel degelijk de radicale federatie UPTR die de andere werkgeversfederaties in de tang nam. Bij SAV en Febetra was er wel bereidheid tot constructieve dialoog en zin voor compromis. Door de fanatieke houding van UPTR lieten de andere federaties zich in de tang nemen en volgden ze de "njet"-stelling van UPTR. Blijkbaar wil men bij deze federatie het sociaal overleg in de sector op de helling zetten.

BTB blijft bereid om oplossingen te zoeken

Vanzelfsprekend is BTB-ABVV bereid om het probleem van de economische werk-

loosheid verder te bespreken. Eén van de prioriteiten voor onze organisatie is immers het behoud van jobs en het vermijden van ontslagen.

Wij weten ook dat de economische crisis bij sommige transportbedrijven het water tot aan de lippen doet stijgen. Daarom zijn wij voorstander van de verlenging van de periode economische werkloosheid, op voorwaarde dat er ook een controlemechanisme wordt ingebouwd. Daarom stuit de hypocriete houding van UPTR ons zo tegen de borst. Zij weten ook dat deze misbruiken bestaan. Toch weigeren ze eender welke controle. BTB-ABVV heeft constructieve voorstellen naar voor geschoven, maar deze werden door UPTR, als enige van de drie werkgeversfederaties trouwens, gewoon van tafel geveegd.

Beschermen ze liever de "foefelaars" ten koste van de ernstige transportfirma's die tijdelijk in moeilijkheden zitten?

Een bijpassing zoals in veel andere sectoren!

Onze chauffeurs zijn nog lang niet vergeten dat de werkgeversfederaties tijdens de laatste sectoronderhandelingen ronduit weigerden om een bijpassing toe te kennen in geval van economische werkloosheid. Door het werkloosheidssysteem moet de werkgever de chauffeur al geen loon betalen, maar zelfs een kleine bijpassing, betaald door de firma of door de collectiviteit van het sociaal fonds, was niet bespreekbaar.

Voor BTB is het duidelijk: "Ja, wij zijn voorstander van constructief overleg tussen de sociale partners. Ja, wij zijn vóór de verlenging van de economische werkloosheid. Maar enkel mits inbouw van een controlemechanisme. Want als syndicale organisatie weigeren wij carte-blanche te geven aan de foefelaars uit de sector, die door UPTR de hand boven het hoofd worden gehouden."

Syndicale premies 2009

Een overzichtje van de syndicale premies uitbetaald in de verschillende sectoren

Werk je in de sector goederenvervoer of logistiek ?

In de loop van de maand december 2009 ontvang je van het Sociaal Fonds Transport & Logistiek een formulier syndicale premie. Met dit formulier kan je de terugbetaling krijgen van de syndicale premie 2009 ten bedrage van € 120,- Euro.

Werk je in de sector verhuizingen ?

Vanaf januari 2010 kan je je aanbieden op een BTB-secretariaat om je syndicale premie 2009 (€ 120,- Euro) te ontvangen.

Werk je in de sector taxi's ?

Vanaf januari 2010 kan je je aanbieden op een BTB-secretariaat om je syndicale premie 2009 (€ 120,- Euro) te ontvangen.

Werk je in de sector afhandeling luchthavens ?

Vanaf eind december 2009 ontvang je van je werkgever een formulier syndicale premie. Met dit formulier kan je terugbetaling krijgen van de syndicale premie 2009 ten bedrage van € 120,- Euro.

Werk je in de sector handel in brandstoffen ?

In de loop van de maand december 2009 ontvang je van het Sociaal Fonds Handel in Brandstoffen een formulier syndicale premie. Met dit formulier kan je de terugbetaling krijgen van de syndicale premie 2009 ten bedrage van € 120,- Euro.

Werk je in de sectoren autobussen en autocars ?

Dan ontvang je pas in het voorjaar 2010 een legitimatiekaart van het Sociaal Fonds Bussen en Cars. Met deze kaart kan je de terugbetaling krijgen van de syndicale premie 2009.

Overzicht eindejaarspremies 2009

Autobussen & Autocars – P.C. 140.01/02/03

- Rijdend personeel openbare autobusdiensten VVM: € 2.448,85
- Rijdend personeel openbare autobusdiensten SRWT: € 2.255,44
- Rijdend personeel van de speciale autobusdiensten en autocars: € 1.782,04.
- Garagepersoneel: (38 u x uurloon december 2009 x 52)

12

- Voor alle subsectoren wordt door het sociaal fonds autobussen en autocars een voorschot uitbetaald van € 139,77 bruto.

Goederenvervoer & Logistiek – P.C. 140.04/09

- De bruto eindejaarspremie bedraagt 5% van het brutoloon aan 100% dat door de werkgever(s) uit de RSZ-categorie 083 voor de werknemer werd aangegeven aan de RSZ in de periode van 01.07.2008 tot en met 30.06.2009.
- Om recht te hebben op een eindejaarspremie moet in de referentieperiode voor de arbeider **minstens € 3.718,40 brutoloon** aangegeven zijn.
- Het SFTL kent de premie dus **niet** toe als de zo berekende bruto eindejaarspremie **lager is dan € 185,92.**

Verhuizingen – P.C. 140.05

165 x werk. betaald uurloon 12.09 x aant mndn arbeidsprestaties

12

Afhandeling luchthavens – P.C. 140.08

- **164,66** x het werkelijke uurloon van de maand december 2009.

Handel in brandstoffen – P.C. 127

- De bruto eindejaarspremie bedraagt **6,35% van het brutoloon** aan 100% dat door de werkgever(s) voor de werknemer werd aangegeven aan de RSZ in de periode van 01.07.2008 tot en met 30.06.2009.

Eindelijk een protocolakkoord voor het gemeenschappelijk luik bussen en cars !

Op 13 oktober werd een algemeen protocol van akkoord bereikt voor het gemeenschappelijk luik voor de sector autobussen en autocars. Het gaat hier om de drie subsectoren 01, 02, 03.

Een eerbaar protocolakkoord voor de sector

Iedereen weet dat het economisch niet goed gaat. Ook in onze sectoren liggen de kaarten moeilijk. Nochtans kunnen we stellen dat het onderste uit de kan werd gehaald en dat een aantal aanvallen van de werkgevers werden afgeslagen. Een overzicht.

Pensioenplan en hospitalisatieverzekering

Voor 2009 zullen de werkgevers 100 € extra storten in het pensioenfonds, bovenop de normale bijdrage. (Voor deeltijdse arbeiders is dit bedrag gepronotiseerd volgens hun arbeidsregime.)

Vanaf 2010 wordt een hospitalisatieverzekering voor de sector ingevoerd, à rato van 100 € per jaar per persoon. De concrete modaliteiten moeten nog vastgelegd worden in een aparte CAO, maar de financiering is vastgelegd en is vergelijkbaar met de hospitalisatieverzekering die momenteel in het goederenvervoer bestaat.

Permanente vorming

Belangrijk twistpunt tijdens de onderhandelingen was de betaling van de permanente vorming. Chauffeurs moeten (conform de Europese Richtlijn) 35 u vorming volgen op 5 jaar tijd om hun bewijs van beroepsbekwaamheid te behouden.

Uiteindelijk zijn we erin geslaagd om de vormingstijd voor 100 % te laten betalen door de werkgevers, ongeacht of de vorming tijdens of buiten de werkuren gevolgd wordt. De tijd van de verplichte permanente bijscholing die buiten de werkuren valt telt niet mee voor de berekening van de arbeidsduur.

De werkgever van zijn kant zal 50 % daarvan kunnen recupereren via het sociaal fonds.

Ook de organisatiekosten van de vorming zal deels gefinancierd worden door het sociaal fonds/FCBO. De vormingsinspanningen zullen trouwens met 10 % verhoogd worden in 2009 en 2010.

Lastenverlagingen voor de werkgevers

De werkgevers zullen vanuit het sociaal fonds een tussenkomst krijgen voor bepaalde kosten, zoals het behalen van rijbewijs D, de betaling van de eindejaarspremie, ...

■ Extra bijdragen voor het sociaal fonds

De werkgeversbijdragen aan het sociaal fonds wordt verhoogd vanaf 1 januari 2010 met 0,20 %.

■ Geen annualisering van de berekening van de arbeidstijd

De dwingende vraag van de werkgevers om voor de drie subsectoren over te stappen naar een jaarlijkse berekening van de arbeidstijd werd afgeslagen. Het wordt wel mogelijk om over te gaan naar een semestriële berekening.

Dit vereist echter een CAO op bedrijfsvlak, waarbij bepaalde voorwaarden moeten vervuld worden:

- invoering van een prestatieblad naar voorbeeld van de autocarsector in het Waals geregeld vervoer;
- voorafgaandelijke communicatie van het uurrooster, minstens één maand vooraf;
- waarborg van een weekloon overeenstemmend met de wekelijkse arbeidstijd van toepassing in de subsector (om al te grote loonschommelingen te vermijden).

En de TEC sluit het rijtje !

Op de kop af vijf maanden na De Lijn, werd op 17 november 2009 eindelijk ook voor de pachters van TEC-SRWT een protocolakkoord afgesloten.

De inhoud van dit protocolakkoord ziet er als volgt uit:

- Vanaf 01.11.2009: vergoeding van 1,72 € per effectief gepresterde volledig of gedeeltelijke dag.
- Twee geschenkencheques:
 - 1 van 35,- € ter gelegenheid van Kerstmis 2009.
 - 1 van 25,- € op 01.01.2010.
- De loonbarema's worden aangepast door toevoeging van twee bijkomende anciënniteitscategorieën: 30 en 31 jaar.
- Verhoging van looncategorie voor chauffeurs met 19 jaar anciënniteit.
- De voorwaarden voor de vrijverkeerskaarten zullen opnieuw worden onderhandeld met de SRWT.
- Werkgroepen zullen worden opgericht m.b.t. volgende onderwerpen:
 - Gratis vervoerbewijzen van de NMBS voor trekkers van sociale uitkeringen.
 - Problematiek begeleidingsmaatregelen einde loopbaan van werknemers.
 - Modaliteiten voor de berekening van de "prime d'intéressement aux recettes" als niet-recurrente premie.
 - Toekenningmodaliteiten van een compensatie in geval van weigering van de uitbreiding van de verkeersfaciliteiten.



DIGITALE TACHOGRAAF: EEN GOUDEN RAAD!

Sinds onze gewestelijke secretariaten en onze BTB-bus werden uitgerust met een digitale kaartlezer komen steeds meer BTB-chauffeurs langs om hun digitale chauffeurskaart te laten uitlezen.

	Rijden
	Rust
	Arbeid
	Beschikbaarheid

Wat ons opvalt is dat veel chauffeurs – veelal op “aanraden” van hun werkgever – slechts 2 codes gebruiken: rijden en rusten. Wij willen jullie toch even wijzen op de gevolgen hiervan. Gevolgen die meestal voor jullie, de chauffeurs negatief zijn. Onze gouden raad: gebruik de juiste codes voor de juiste “acties”.

- **Rijden:** Spreekt voor zich.
- **Rust:** Effectieve rust dus. Je verricht geen arbeid, moet ook niet bij je voertuig blijven of stand-by zijn.
- **Arbeid:** Je moet zelf je vrachtwagen laden of lossen. Je verricht dus effectieve arbeid, maar bent niet aan het rijden.
- **Beschikbaarheidstijd:** Je bent niet aan het rijden, verricht ook geen effectieve arbeid (niet zelf laden en/of lossen), maar je kan ook niet vrij over je tijd beschikken. Vb. Je moet in de buurt van je vrachtwagen blijven, terwijl hij geladen en/of gelost wordt. Je moet stand-by blijven, je doet de administratie met betrekking tot je lading, ...

In geval van betwisting van je loon, kunnen wij je salaris narekenen op basis van de gegevens vastgelegd door de digitale tachograaf. Zet je dus je digitale tachograaf bij elke periode van “niet rijden” op “rust”, zoals sommige werkgevers “aanraden”, terwijl je eigenlijk zelf je vrachtwagen laadt of lost, dan zal je voor die uren dus ook geen loon kunnen opeisen.

Een verwittigd man of vrouw is er twee waard!

Europese verordening 561/2006 Rij- en rusttijden – vanaf 11 april 2007	
Ononderbroken rijtijd	Maximum 4 uur 30 Minimum 45 minuten aaneengesloten
Onderbreking van de rijtijd	4 uur 30 45 minuten OF Opsplitsing van de onderbreking: Minimum 15 minuten; gevolgd door een onderbreking van minimum 30 minuten (verplicht in die volgorde)
Dagelijkse rijtijd	Maximum 9 uur tussen 2 dagelijkse rusttijden of een dagelijkse rusttijd en een wekelijkse rusttijd 2x per week verlenging tot 10 uur mogelijk
Normale dagelijkse rusttijd	= minstens 11 uur achtereenvolgend per periode van 24 uur. OF = Opsplitsing in 2 periodes is mogelijk: minimum 3 ononderbroken uren, gevolgd door 9 ononderbroken uren (verplicht in die volgorde)
Verkorte dagelijkse rusttijd	Minimum 9 uur achtereenvolgend Maximaal 3x tussen 2 wekelijkse rusttijden (geen compensatie meer)
Wekelijkse rijtijd	Niet meer dan 56 uur
Tweewekelijkse rijtijd	De totaal opgetelde rijtijd van twee opeenvolgende weken mag nooit meer zijn dan 90 uur.
Normale wekelijkse rusttijd	Minstens 45 uur (niet in de wagen!) mag niet later beginnen dan voor het einde van zes perioden van 24u vanaf het einde van de laatste wekelijkse rusttijd
Verkorte wekelijkse rusttijd	Minimum 24 uur – mits compensatie en bloc voor het einde van de derde week
Rusttijd in periode van twee opeenvolgende weken	2 normale wekelijkse rusttijden (minimum 45 uur) OF 1 normale wekelijkse rusttijd en 1 verkorte wekelijkse rusttijd van minstens 24 uur (mits compensatie).

Ter informatie vind je hiernaast nog eens een samenvattend overzichtje van de Europese Verordening 561/2006 over de rij- en rusttijden. Deze verordening is van kracht sinds 11.04.2007.

Oprichting Europese Ondernemingsraad Samat

Vrijdag de 13de is voor vele mensen misschien een dag vol onheil en ongeluk, maar voor de deleges van Samat in België was het een historische vrijdag. Nadat een eerste poging vijf jaar geleden al eens was mislukt, omdat de collega's uit Frankrijk hun handtekening niet wilden zetten, werd er op 13 november jongstleden een historische doorbraak gerealiseerd.

De aanvraag tot de oprichting van een Europese ondernemingsraad kwam er onder druk van onze BTB-deleges die de Franse collega's van Samat uiteindelijk konden overtuigen.

Na een ietwat chaotische en rumoerige vergadering werd de aanvraag in Parijs ondertekend door de Belgische en Franse werknemersafvaardiging. Een Europese ondernemingsraad kan worden opgericht als een onderneming minstens 1.000 werknemers telt in de verschillende lidstaten en er in ten minste 2 lidstaten, waar elk 150 werknemers tewerkgesteld zijn, de vraag gesteld wordt naar oprichting.

Het initiatief tot de oprichting kan dus door de werknemers worden genomen indien er minstens 2 vestigingen uit 2 verschillende landen bij betrokken zijn die ieder minstens 150 werknemers in dienst hebben.

Nu de eerste en meest belangrijke stap is gezet en de procedure is opgestart kan de zogenaamde bijzondere onderhandelingsgroep van start gaan. Deze groep zal met de directie onderhandelen over de oprichting van een Europese Ondernemingsraad. Ze heeft 3 jaar de tijd om daarover een akkoord te sluiten. Wordt ongetwijfeld nog vervolgd...

Alvast een dikke proficiat aan onze deleges Reginald Sintubin, Etienne Janssens en Eddy Regnard.



Interzetel Ceva Logistics

Op 17 september kwamen de militanten van de verschillende vestigingen van Ceva Logistics België samen op de BTB-kantoren in Antwerpen. De bedoeling was de militanten van de verschillende sites kennis met elkaar te laten maken, zodat zij ook hun werk – en syndicale ervaringen konden delen.

Er werd met grote aandacht geluisterd naar de problemen in elk van de bedrijven en nadien werden de loon- en arbeidsvoorwaarden van de verschillende vestigingen in kaart gebracht. Hierdoor werd het voor de militanten duidelijk dat er toch nog aardig wat verschillen, in positieve of negatieve zin, bestaan tussen de verschillende vestigingen.

Door deze uitwisseling van informatie kregen de militanten voldoende munitie in handen om mee te nemen naar de volgende syndicale vergaderingen binnen hun bedrijf. Munitie om een aantal zaken op te eisen die in een andere vestiging reeds verworven zijn of een verbetering van de bestaande situatie. Want het is en blijft onlogisch dat personeel dat hetzelfde werk uitoefent in de ene vestiging anders behandeld wordt dan in de andere.

Opnieuw een bewijs dat uitwisseling van informatie uiterst belangrijk is in het syndicale werk. Want kennis is en blijft macht!

Federaal Secretaris Frank Moreels op bezoek in Zuid-West-Vlaanderen

Op zondag 25 oktober 2009 vond de tweemaandelijke vergadering van de BTB-militanten van de regio Zuid-West-Vlaanderen plaats in Roeselare. Gewestelijk secretaris René Degryse en propagandist Annita Vandenbussche heetten samen met de talrijk opgekomen militanten federaal secretaris Frank Moreels van harte welkom.

Na enkele punten van de normale dagorde te hebben afgewerkt, lichtte Frank de recent afgesloten protocolakkoorden in de sectoren Bussen & Cars en Goederenvervoer en Logistiek toe. Hij schetste ook het verloop van de niet altijd gemakkelijke onderhandelingen, zodat de militanten een duidelijk inzicht kregen in dit sociaal overleg op het vlak van de sector.

Daarna gaf Frank ook tekst en uitleg over een aantal recente BTB-ABVV-acties rond de cabotageproblematiek, de parkings en de arbeidstijd voor zelfstandige chauffeurs. Daarover ontspon zich een zeer geanimeerd debat tussen de militanten en de federaal secretaris.

Nadien werd samen nog een glas geheven op de BTB en het ABVV.

De militanten vonden het alvast een leuke en positieve vergadering. Zij hadden absoluut niet het gevoel dat een zondagmorgen verloren was gegaan, wel integendeel. Kortom: een meer dan geslaagde bestuursvergadering. Bij deze wordt Frank dan ook uitgenodigd om in 2010 zeker een bestuursvergadering van de afdeling Zuid-West-Vlaanderen in zijn agenda in te schrijven.



KENNIS IS MACHT!

Met het nieuwe schooljaar ging voor onze vakgroep begin oktober ook het nieuwe vormingsjaar van start. Een nieuw vormingsjaar, een nieuwe formule.

Federale militantenvormingen opnieuw van start!

Zowel in Vlaanderen als in Wallonië worden er nu op vaste data én op vaste plaatsen vormingen georganiseerd die openstaan voor alle militanten uit de gewestelijke afdelingen. In Vlaanderen wordt er samengewerkt met ABVV Textiel, Kleding en Diamant, Algemene Centrale en Vorming & Actie. In Wallonië vinden wij opnieuw een actieve partner in Cepag.

Zo volgen momenteel over gans België een 300-tal militanten onze federale militantenvorming

De thema's voor onze vormingen sluiten zo nauw mogelijk aan bij de beroepssfeer van onze militanten (vb. sectorakkoorden), maar ook algemene onderwerpen komen aan bod (vb. CAO 100 over preventief alcohol- en drugsbeleid in de bedrijven).

Verder mochten wij ook gastsprekers van het Sociaal Fonds Transport & Logistiek ontvangen, die onze militanten meer uitleg gaven over het "hot item" dat vakbekwaamheid toch wel is. De logistieke arbeiders kregen niet alleen een theoretische presentatie over het veilig tillen van lasten, maar deden ook daadwerkelijk oefeningen die hen in de praktijk van pas komen. AROP Safety Manager Dirk Geukens informeerde onze luchthavenmilitanten over de recente veranderingen met betrekking tot de veiligheidsvoorschriften en het rijbewijs op het luchthaventerrein. Ook de militanten van de taxi's en de bussen en cars kregen een aangepast programma met gastsprekers van respectievelijk het sociaal fonds van de taxi's en De Lijn.

Nog even een woordje van dank aan Pascale

Wirken, specialiste interimarbeid van de Algemene Centrale, en Michel Sprengers en Filip Mispion van ABVV TKD, die toelichting gaven bij het sociaal overleg in België en de CAO 90 van de Nationale Arbeidsraad (niet-recurrente voordelen).

Wij kunnen het niet genoeg herhalen: een goede vorming is belangrijk voor onze délégués. Het maakt hen beter geïnformeerd, alerter, weerbaarder, ... want zoals onze militanten ondertussen al weten: Kennis is macht!

DE BTB MILITANTEN WETEN HET

Wij kunnen het niet genoeg herhalen: een goede vorming is belangrijk voor onze délégués. Het maakt hen beter geïnformeerd, alerter, weerbaarder..., want zoals onze militanten ondertussen al weten: Kennis is macht!



MINISTER CREVITS EN ACV-TRANSCOM WIE WIEGT WIE IN SLAAP?

WEGWIJS

Volgens Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, geruggensteund door ACV-Transcom, is er in de nieuwe concessies voor de parkings langs de snelwegen, voldoende rekening gehouden met de moderne eisen op het vlak van comfort en veiligheid. Zo zouden de parkings beter ingericht zijn, met meer parkingplaatsen voor vrachtwagens en voorzien van degelijk sanitair. De Minister, noch ACV-Transcom lijken hier gehinderd door kennis van zaken over de situatie op het terrein.



Met de publicatie van het derde "zwartboek parkings" moest BTB – ABVV helaas opnieuw vaststellen dat de situatie er op de parkings langs onze Vlaamse snelwegen in record-tempo op achteruit gaat.

Onvoldoende, onveilig en oncomfortabel

Dat zijn de 3 kernwoorden die samenvatten waar het schoentje knelt. De parking in Wetteren (E40) is volgens de Minister en het ACV de eerste parking die aan de strengere concessievoorwaarden voldoet. We citeren uit het blad van ACV Transcom: "Minister Crevits beloofde om bij de

toekenning van de nieuwe concessie voor de parking van Wetteren te zorgen voor meer parkingplaatsen, een betere inrichting van de parking, degelijke sanitaire voorzieningen en gezonde voeding. Vandaag is de concessie in Wetteren een feit en is inderdaad met Crevits haar vereisten rekening gehouden. De Minister wil dezelfde operatie voorvoeren voor andere parkings zodra dit kan (concessies zijn steeds voor een bepaalde duur afgesloten). Wij zijn vandaag alvast positief over de open communicatie die met de Minister mogelijk is."

BTB ging echter ter plaatse kijken. In Wetteren zijn er slechts 40 plaatsen voor trucks voorzien, terwijl er maar liefst 136

auto's kunnen parkeren. En dan spreken we nog niet over het beperkt sanitair, dat zowel kwalitatief als kwantitatief ruim onvoldoende is. Toen het BTB-inspectieteam er op 10 september 2009 langs ging, bleek dat de enige beschikbare douche reeds weken "buiten dienst" was. Filmbeelden diezelfde avond uitgezonden door TV – Oost bevestigden onze vaststellingen van ons Zwartboek.

Over sanitair gesproken: was het diezelfde Minister Crevits niet die een mobiele sanitaire installatie op de parking in Peutie zou voorzien? Een jaar na haar belofte dient de chauffeur op deze parking nog steeds zijn behoefte in de vrije natuur te doen.

Als dit het nieuwe beleid is waar ACV Transcom zo tevreden over is, dan laten ze zich door de Minister wel heel makkelijk in slaap wiegen.

BTB-ABVV nodigt ACV Transcom uit om het wierrookvat ter eer en meerdere glorie van de minister op te bergen, en samen actie te voeren voor meer, betere, comfortabele en veilige parkings.

TOT NADER ORDER WORDEN VRACHTWAGENS BESTUURD DOOR CHAUFFEURS...

Laatst nog lazen we in de pers: "Minister Crevits wil trucks tijdens de spits van de weg halen". De minister wil trucks die weinig lawaai maken de mogelijkheid bieden om 's morgens vroeg of 's avonds laat nog te laden en te lossen. Op die manier halen we de trucks uit de spits en verhogen we de verkeersveiligheid, aldus de minister.

Opnieuw een idee van de minister, dat zonder het minste overleg met de chauffeursvakbonden wordt gelanceerd. Opnieuw wordt er geen rekening gehouden met het feit dat er mensen achter het stuur van de trucks zitten. Federaal Secretaris Frank Moreels is duidelijk

"Vandaag kloppen onze chauffeurs reeds flink wat uren om een min of meer behoorlijk loon samen te rijden. Langere laad- en losfaciliteiten, nog vroeger en nog later dan vandaag, zullen aanleiding zijn tot nog langer gespreide werkdagen voor de chauffeur. Die vragen zich in een eerste reactie dan ook terecht af wanneer ze hun familie nog zullen zien."

En de veiligheid?

Na het ongeval met een Belgische autocar in Duitsland een paar jaar geleden reageerde men geschokt. Openlijk werd de vraag gesteld of nachtritten eigenlijk wel toelaatbaar zijn. Slaapexperts pleiten openlijk voor de afschaffing van die nachtritten. Mensen zouden nu eenmaal niet gemaakt zijn om 's nachts te rijden, zouden minder goed zien, zouden sneller moe worden, ... De concentratie bij nachtritten zou al na 2 uur afnemen. En vandaag pleit Minister Crevits voor het stimuleren van (nacht)ritten voor vrachtwagens, voor en na de spits. Begrijp wie kan!

Nog meer flexibiliteit?

Systemen die de flexibiliteit nog verhogen kunnen we missen als kiespijn. Vandaag reeds hebben chauffeurs het moeilijk om zich te

houden aan de regelgeving over de rij- en de rusttijden. De voorstellen Crevits zullen dat nog moeilijker maken.

Of is het de bedoeling meer "split-shifts" te organiseren? Waarbij de chauffeur noodgedwongen zou rusten overdag, om dan in de vroege ochtenduren en de late avonduren actief te zijn. Ook aan de flexibele inzet van chauffeurs zijn er grenzen!

Het naleven van de verplichting op de regelmatige rusttijden is nochtans absolute noodzaak. Vermoeide chauffeurs vormen een gevaar op de weg. Voor de andere weggebruikers én voor de chauffeur zelf.

"Dit plan heb ik gemaakt op vraag van de sector", zegt de minister. Ze bedoelt: "op vraag van bepaalde werkgevers uit de sector". De chauffeurs zijn zeker geen vragende partij.

Frank Moreels stelt zich de vraag wat de werknemers in de andere sectoren trouwens vinden van dit soort eenzijdig voorstel: "Als dit er komt zal de flexibiliteit niet alleen vergroten voor de beroepschauffeur, maar ook voor de werknemers in de distributiesector. Zal men het personeel van de warenhuizen nog vroeger laten opkomen en nog later laten werken? Zullen de werknemers in die winkels en ondernemingen waar aangeleverd wordt ook flexibeler moeten werken?"

Alternatieven bestaan

BTB-ABVV kan zich wel terugvinden in het organiseren van stedelijke hubs, waar men in logistieke centra op de rand van de stad goederen overslaat van de zwaardere trucks op kleinere, minder belastende (bestel)wagens en trucks. Op die wijze houdt men bepaalde (zware) trucks niet enkel uit de spits in en rond de steden, maar houdt men ze uit de binnenstad op zich. Met de truck kan men binnen de "normale uren" de hubs bevoorraden, en de dispatching gebeurt met minder belastende vervoersmiddelen ...

*Een familiaal leven?
Jammer, maar helaas ...*

VOLGENS EUROPA MOGEN ZELFSTANDIGE LANGER WERKEN

Hoewel we in het voorjaar dank zij massale mobilisatie van de vakbonden een positieve stemming afdwongen, die voorzag dat de zelfstandige chauffeurs zouden opgenomen worden in de richtlijn arbeidstijd, wordt dat in Europa vandaag weer in vraag gesteld. Meer zelfs, de commissie "werk" stemde met één stem verschil voor het uitsluiten van de zelfstandigen uit de richtlijn.

In of uit?

De richtlijn arbeidstijd voorziet dat loontrekkende chauffeurs maximum 65 uur mogen werken per week. De motivatie waarop de richtlijn steunt is voornamelijk de verkeersveiligheid. Wie te lang en te veel werkt is te moe om veilig te rijden. De zelfstandigen werden om één of andere duistere reden uitgesloten uit die richtlijn, echter met de toezegging dat die "uitsluiting" geëvalueerd zou worden. Begin dit jaar werd er in het Europees Parlement in die zin gestemd, en zouden de zelfstandige chauffeurs logischerwijs mee opgenomen moeten worden in de richtlijn.

Twee maten en twee gewichten...

Dat de zelfstandigen mee worden opgenomen is niet meer dan logisch. Ze worden toch niet minder snel moe dan loontrekkenden? Bovendien vormt "uitsluiting" een groot risico voor het ontstaan van schijnzelfstandigen, die dan valse concurrentie betekenen voor de loontrekkende chauffeur (ze mogen immers langer werken...)

Moet Europa per se anti-sociaal zijn?

De stemming dit voorjaar in het Europees Parlement, waarbij zelfstandige chauffeurs en loontrekkenden op dezelfde wijze werden behandeld wat de arbeidstijd betreft, was een bewijs dat Europa best wel een sociaal beleid kon voeren, in het belang van de werkmans of -vrouw. Ondertussen waren er echter verkiezingen, en de rechts-liberale fractie organiseerde zich om dit sociaal besluit onderuit te halen... jammer genoeg met succes.

ETF in actie...

De Europese Transport Federatie organiseerde zich echter ook, en voerde op 07/10/2009 actie te Brussel. BTB was present op deze actie en leverde met stip de meeste militanten. Omdat we deze politiek van twee maten en twee gewichten beu zijn. Cristina Tilling, ETF verantwoordelijke voor de transportsector, was tevreden over de gevoerde actie: "Het is dank zij de inzet van de militanten en hun bereidheid om te manifesteren dat we de parlementsleden zullen overtuigen van onze standpunten. Bedankt aan al diegenen die gevolg gaven aan de oproep van ETF, en blijf gemobiliseerd voor de volgende afspraak". Waarvan akte!

CHAUFFEURS DAN LOONTREKKENDEN!



Het is dank zij de inzet van de militanten en hun bereidheid om te manifesteren dat we de parlementsleden zullen overtuigen van onze standpunten.

ZE KWAMEN UIT HET OOSTEN... NAAR HET ASIADOK

WEGWIJS

Vakbondswerk zal Europees zijn... of zal niet zijn. Het lijkt een boutade, maar het is realiteit. BTB beseft meer dan ooit dat er een Europese aanpak nodig is om de problemen van de chauffeurs aan te pakken. BTB nodigde politiek ETF-Secretaris Cristina Tilling en twee van haar collega's uit om op 14 november het Asiadok in Antwerpen te bezoeken. Voor BTB is aanwezigheid op het terrein, ook als het over internationale syndicale werking gaat, belangrijker dan "blabla" rond vergadertafels. Vandaag stellen we vast dat alvast het secretariaat van ETF wenst mee te werken aan concrete acties.

Het Asiadok is sinds een jaar of vier de verzamelpaats van Oost-Europese chauffeurs die hier elke week het weekend doorbrengen in de meest schrijnende omstandigheden. De meeste chauffeurs die we aanspraken bekeken ons zeer argwanend en waren dan ook niet erg happig om ons te woord te staan. Gelukkig was er een Poolse chauffeur die al meer dan 10 jaar in België woont én werkt op bezoek bij zijn Poolse collega's. Van hem kregen we de meeste info.

De meeste chauffeurs komen uit Polen en Litouwen en parkeren hun vrachtwagen aan het Asiadok om verschillende redenen. Er is zeer veel plaats om (gratis) te parkeren, Aldi en Lidl zijn vlakbij om goedkoop boodschappen te doen en hier hebben ze het gezelschap van landgenoten om het weekend door te brengen. De meeste chauffeurs zijn 2 tot 3 maanden van huis weg en keren daarna naar huis terug voor 2 weken. Anderen keren terug na 6 tot 8 weken. Het "transport" van de chauffeurs wordt collectief georganiseerd. Er komt een autobus naar het Asiadok om een groep naar het land van herkomst mee terug te nemen, terwijl een nieuwe "lading" chauffeurs wordt afgezet om met de achtergebleven vrachtwagens verder te rijden. De meeste chauffeurs rijden voor een firma in het land van herkomst, die meestal internationale opdrachten krijgt van een al dan niet Belgische opdrachtgever.



Euro per maand, waarbij ze nooit 's avonds bij hun familie thuis kunnen zijn en vaak weken, zo niet maanden, van huis zijn.

Als deze chauffeurs in het weekend willen douchen, gaan ze naar de sauna in de stad, zodat ze zich daar kunnen wassen. Een degelijk toilet staat er niet in het Asiadok.

Als ze echt niet anders kunnen moeten ze zich behelpen in een werfcontainer waarin een laag smurrie van 2 cm op de grond drijft en de muren en wc's besmeurd zijn met uitwerpselen.

Als dit het Europa is waar we naartoe willen, met dergelijke schrijnende situaties en sociale uitbuiting van Oost-Europese chauffeurs, vaak door toedoen van Belgische opdrachtgevers, dan zegt BTB samen met ETF luidop NEEN!

Misschien wordt het eens tijd om enkele Europarlementariërs in het Asiadok uit te nodigen of ze een maand mee te sturen met deze chauffeurs om te zien welk Europa ze hebben gecreëerd. Misschien zal Europa dan bereid zijn om aan deze sociale wantoestanden paal en perk te stellen. Hoog tijd dat Europa wakker schiet en de loonverschillen tussen de nieuwe en oude lidstaten kleiner maakt. Zo kunnen onze chauffeurs opnieuw internationale opdrachten doen en krijgen de collega's uit Oost-Europa eindelijk een fatsoenlijk loon!



Een degelijk toilet staat er niet in het Asiadok. Als ze echt niet anders kunnen moeten ze zich behelpen in een werfcontainer



Afrit 26bis

DE EERSTE BEVEILIGDE TRUCKPARKING IN BELGIE

BON € 2,5
 Geldig in Secure Truckstop 26bis te gebruiken in het restaurant niet in de shop!
 Geldig t.e.m. 31 maart 2010

proef op de som

Wij namen de proef op de som en bestelden een grote spaghetti bolognaise met een glas wijn en een koninginnenhapje met puree en een spuitwater. Niet alleen was het eten heel lekker, bovendien waren de porties zeer ruim en absoluut voldoende voor de gemiddelde chauffeur. En als je weet dat we slechts € 20,10 betaalden voor twee personen kunnen we de prijzen echt wel democratisch noemen! Mochten we in de buurt wonen, we zouden inderdaad regelmatig eens binnenspringen voor een lekkere en goedkope maaltijd.

overtuigd. Bedankt voor het gesprek en veel succes!

Voor meer info: www.securetruckstop.eu

Met de publicatie van ons derde zwartboek "veilige parkings" moesten we helaas vaststellen dat de situatie op het terrein nauwelijks verbeterd is, integendeel. Maar dat het ook anders kan en dat er af en toe ook een witte raaf tussen zit bewijst het verhaal van "Secure Truckstop 26bis", kortweg Afrit 26bis, de eerste beveiligde parking in België. Een privé-initiatief dat door mensen met een hart voor truckers op een industrieterrein in Lummen/Heusden werd ontwikkeld. Wegwijs ging op 9 november op onderzoek uit en duwde de initiatiefnemers een microfoon onder de neus.

WW | Waarom moet een trucker de E313 verlaten om bij jullie te komen parkeren, betalend dan ook nog?

Afrit 26 bis | Bij ons staat de chauffeur centraal. De basisfilosofie is dat de chauffeur het gevoel heeft dat hij thuis komt. Hij kan hier zijn vrachtwagen veilig parkeren zonder angst dat zijn lading gestolen wordt en al zijn persoonlijke spullen gepikt worden. Onze parking is zo uitgerust dat niemand anoniem de parking op of af kan rijden. Iedereen met een vrachtwagen dient bij aankomst een ticket te nemen om de

slagboom te openen. Men kan pas vertrekken als het ticket gevalideerd is waarmee men opnieuw de slagboom kan openen. Door de validatie kennen we van iedere chauffeur de identiteit en welke vrachtwagen van hem/haar is. Auto's kunnen en mogen de parking niet op. Op termijn willen we een draaiboom zetten met opnieuw het ticket als sleutel, zodat niemand nog wandelend het terrein op kan.

PARKING DURATION TARIFF
 First hour for free

1 HR	FREE	13 HR	19,50 €
2 HR	3,00 €	14 HR	21,00 €
3 HR	4,50 €	15 HR	22,50 €
4 HR	6,00 €	16 HR	24,00 €
5 HR	7,50 €	17 HR	25,50 €
6 HR	9,00 €	18 HR	27,00 €
7 HR	10,50 €	19 HR	28,50 €
8 HR	12,00 €	20 HR	30,00 €
9 HR	13,50 €	21 HR	31,50 €
10 HR	15,00 €	22 HR	33,00 €
11 HR	16,50 €	23 HR	34,50 €
12 HR	18,00 €	24 HR	36,00 €

TARIFF LONGER DURATION

24 HR	16,50 €	72 HR	45,00 €
48 HR	18,00 €		

90% parking tariff reduction with restaurant bill
 Vrijgave parkeerticket aan kassa restaurant
 freischaltung Parkschein an der Kasse Restaurant
 Valable parking ticket at bar
 Valider votre ticket au bar

WW | Maar is parkeren dan niet ontzettend duur?

Afrit 26 bis | Elke chauffeur die hier parkeert kan de kost van de parking voor 90% in mindering brengen op de rekening van zijn maaltijd als hij bij ons ook eet. Een voorbeeld: Een chauffeur komt aan om zes uur 's avonds, neemt zijn dagelijkse rust en vertrekt opnieuw om 4u 's morgens. Hij heeft dus 10 uur geparkeerd en dat kost hem 15 euro. Van die 15 euro mag hij 13,5 Euro in mindering brengen op zijn maaltijd in het restaurant. Stel dat hij een steak met frietjes eet dan moet hij hier normaal €15,50 betalen. Maar aangezien hij €13,50 van de parking mag inbrengen betaalt hij enkel nog €2,00 voor zijn steak.

WW | Welke andere faciliteiten bieden jullie nog aan?

Afrit 26 bis | Naast ons restaurant en de parking hebben we ook nog een supermarkt met een divers aanbod waaronder ook een groot assortiment aan speciale truckers-benodigdheden. We baseren onze prijzen op die van winkels in de buurt en hanteren bijgevolg geen snelwegshop-prijzen. Hier betaal je slechts € 0,80 voor een cola en geen € 1,20 en meer zoals op vele andere plaatsen. In de supermarkt verkopen we bovendien vers gemaakte broodjes. Geen voorverpakte sandwiches maar klaargemaakt terwijl je wacht! Daarnaast bieden wij de chauffeur een privé-douche aan, in de brede zin van het woord. In een ruime cabine met zitbank, voldoende kapstokken en een handdoekenrek kan hij genieten van een lekkere warme douche. Geen enge ruimte of benepen gevoel. Bovendien is er een wastafel met spiegel en stopcontacten aanwezig.

WW | Is de douche gratis?

Afrit 26bis | Helaas niet. Aangezien de douche na elk gebruik intens gereinigd wordt door één van onze personeelsleden kunnen we niet anders dan er geld voor vragen. We beseffen dat € 3,5 veel geld is, maar als je het vergelijkt met de douches langs de snelwegen die soms ook al € 2,5 kosten dan is de prijs correct. Bovendien krijgt de chauffeur die langer dan een uur parkeert en eet in ons restaurant 50% korting op de prijs van een douche. Hij kan dus douchen voor 1,75 euro. Niet alleen is elke douche luxueus en kraaknet, men dient zich ook te identificeren om een douche te kunnen nemen. Zo kunnen we vandalisme en ongeoorloofde praktijken tot een minimum herleiden. Maar je moet het eerst doen om het te geloven. Iedere chauffeur die zich hier waste vond het zijn geld meer dan waard. Bovendien geven we een klantenkaart waarbij de 13de douche gratis is.

WW | Wat nog?

Afrit 26bis | De chauffeur kan zijn kleren wassen en nadien in de droogkast stoppen. En we zijn volop bezig om binnenkort ook nog een fitnessruimte te voorzien. In het restaurant is er gratis internet en kan men bijpraten met andere chauffeurs of mensen uit de buurt, terwijl er gebiljart of gedart wordt.

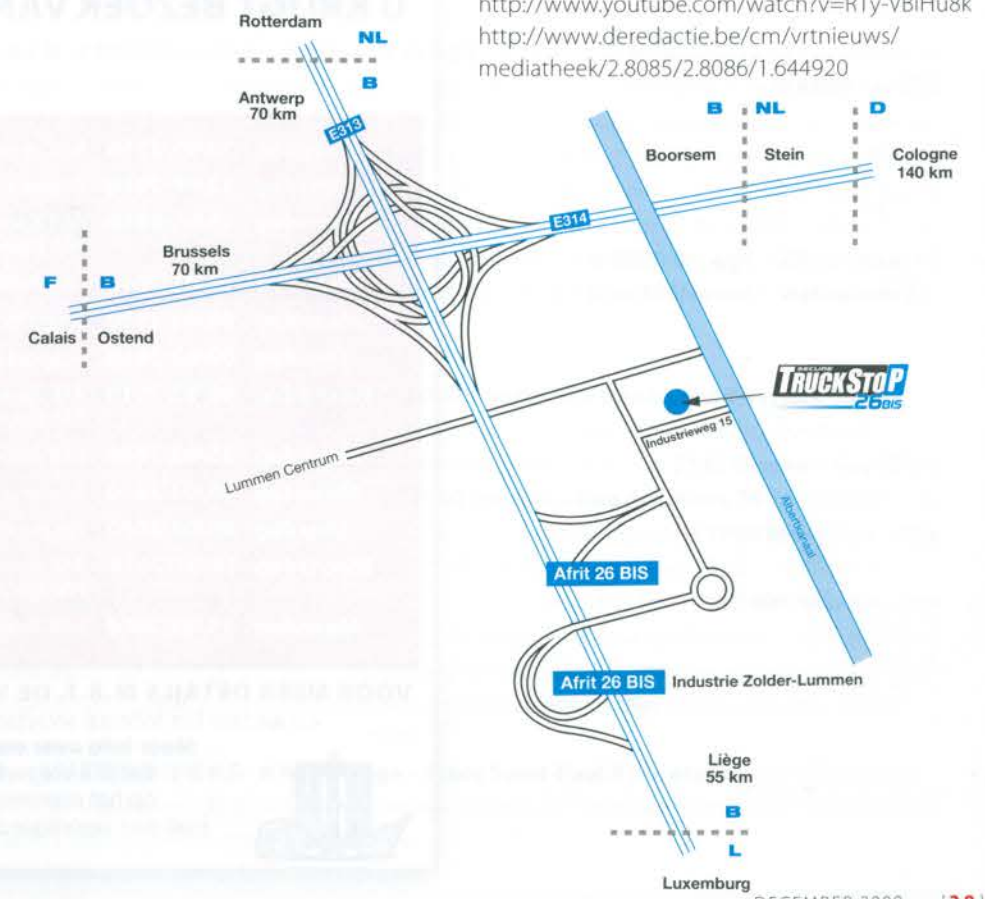
WW | Met mensen uit de buurt?

Afrit 26 bis | Absoluut! Zoals we eerder al aanhaalden is het de bedoeling dat de chauffeur hier een beetje "thuis komt". We richten ons in de eerste plaats op zijn comfort, maar we willen ook de mensen uit de buurt in ons restaurant krijgen. En ik moet zeggen, door de kwaliteit die we bieden en de democratische prijzen die we hanteren lukt dit zeer goed. Het gebeurt meer dan eens dat een chauffeur uit Nederland aan de praat geraakt met een gepensioneerd koppel dat hier 's zondags zijn middagmaal komt eten.

WW | Het lijkt erop dat jullie alle ingrediënten hebben om hier een succesverhaal te schrijven. Wat ontbreekt er nog?

Afrit 26bis | Naambekendheid en de mogelijkheid om op de autosnelweg onze parking aan te duiden en te bewegwijzeren. Aangezien wij een concurrent zijn voor de snelwegparkings en restaurants mogen en kunnen wij onszelf niet kenbaar maken op de snelwegen via borden en wegwijzers. De grootste uitdaging is en blijft dan ook om de chauffeurs tot hier te krijgen, ondanks het feit dat onze parking maar op 1 minuut van de E313 ligt. Gelukkig is er maar 1 afrit in België met de nummer 26bis, vandaar ook onze naam. Nu alleen nog hopen dat Afrit 26bis op termijn een "household-name" wordt voor de truckers.

WW | Wij zijn alvast



<http://www.youtube.com/watch?v=R1y-VBIHu8k>
<http://www.deredactie.be/cm/vrtnieuws/mediatheek/2.8085/2.8086/1.644920>



Vanaf 1 februari 2010 zal ons BTB-secretariaat Brussel/Vlaams-Brabant gevestigd zijn in de Zwedenstraat 45, 1000 Brussel en niet langer in de Picardstraat in Molenbeek.

Er zijn verschillende redenen voor deze verhuis.

Gewestelijk Secretaris Sandra Langenus zet ze even op een rijtje.

"Aangezien ons ledenaantal de laatste jaren enorm aangegroeid is, was het nodig om uit te kijken naar een nieuwe locatie. Tegelijkertijd dan liefst kantoren die centraler gelegen zijn in Brussel en die beter bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Vanuit dit uitgangspunt bracht onze zoektocht ons al gauw bij de vernieuwde kantoren van het ABVV Brussel in de Zwedenstraat. Het feit dat deze kantoorruimte gelegen is in hetzelfde gebouw als het ABVV biedt bovendien nog andere voordelen. Zowel de Werkloosheidsdienst als de Dienst Brugpensioen zijn in hetzelfde gebouw gevestigd, wat de service naar onze leden toe nog verbetert. Bovendien is de Zwedenstraat net naast het Zuidstation gelegen, wat de bereikbaarheid zowel per trein als per bus aanzienlijk vergemakkelijkt. Wie toch per auto komt, blijft binnen de kleine ring rond Brussel. Qua oppervlakte zijn de kantoren gelijkaardig met deze in de Picardstraat, met deze uitzonde-

ring dat de ruimte veel functioneler is ingericht. Dat wil zeggen dat we voor een persoonlijker aanpak van onze leden kunnen zorgen en dat we onze leden bij de behandeling van hun dossier meer privacy kunnen bieden. De kantoorruimte is lichter en moderner ingericht. Dat maakt het voor onze collega's natuurlijk ook aangenamer om te werken. Bovendien is er in de voor BTB voorziene ruimte ook een kleine vergaderzaal voor ongeveer 12 personen. Dat maakt het voor mij dan weer gemakkelijker om een keer samen te zitten met de délégués van een firma, zonder onmiddellijk buitenhuis een vergaderzaaltje te moeten zoeken. Als alles volgens plan verloopt, organiseren wij op 1 februari 2010 de inhuldiging van onze nieuwe kantoren. Aan alle leden van BTB Brussel en Vlaams-Brabant zou ik zo zeggen: spring gauw eens binnen op onze nieuwe locatie."

THE ROAD TO VICTORY

TRUCK- EN BUS CHAUFFEURS

U KRIJGT BEZOEK VAN **ABVV BTB!**
Samen sterk

Maandag	10/01/2010	Brucargo – Brussel
Dinsdag	12/01/2010	Busparking luchthaven – Zaventem
Woensdag	13/01/2010	AM: Kaai 702 – Antwerpen PM: buurt veiling – Sint-Katelijne-Waver
Maandag	18/01/2010	LAR Rekkem
Maandag	08/02/2010	Brucargo – Brussel
Dinsdag	09/02/2010	Busparking luchthaven – Zaventem
Woensdag	10/02/2010	AM: Kaai 702 – Antwerpen PM: buurt veiling – Sint-Katelijne-Waver
Maandag	15/02/2010	LAR Rekkem
Maandag	08/03/2010	Brucargo – Brussel
Dinsdag	09/03/2010	Busparking luchthaven – Zaventem
Woensdag	10/03/2010	AM: Kaai 702 – Antwerpen PM: buurt veiling – Sint-Katelijne-Waver
Maandag	15/03/2010	LAR Rekkem

VOOR MEER DETAILS M.B.T. DE STOPPLAATS VAN DE ROADSHOW
contacteer het federaal secretariaat BTB Wegvervoer & Logistiek.

Meer info over onze BTB Roadshow:

Bel BTB Wegvervoer & Logistiek
op het nummer 03/224 34 34 of
mail met veronique.de.roeck@btb-abvv.be



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK
SECRÉTARIAT FEDERAL UBOT TRANSPORT & LOGISTIQUE

Paardenmarkt 66 – Antwerpen 2000 – Anvers

Federaal Secretaris – Frank Moreels – Secrétaire Fédéral

Tel.: 03/224.34.34 – Fax: 03/224.34.49 – veronique.de.roeck@btb-abvv.be



PROVINCIE ANTWERPEN ■ 2000 Antwerpen – Paardenmarkt 66 | tel.: 03/224.34.35 – fax: 03/224.34.49 | ma-di-wo-do: 08.30 – 12.00 / 13.00 – 17.00 | vrij: 08.30 – 12.00 | btb.antwerpen@btb-abvv.be ■ **2300 Turnhout – Grote Markt 48** | tel.: 014/40.03.70 – fax: 014/42.28.87 | ma-di-wo-do-vrij: 08.30 – 12.00 | ma & do: 13.00 – 17.00 | btb.turnhout@btb-abvv.be ■ **2800 Mechelen – Zakstraat 16** | tel.: 015/29.90.48 – 014/40.03.70 – fax: 014/42.28.87 | di: 09.00 – 12.00 | do: 09.00 – 12.00 / 13.00 – 16.00 | btb.mechelen@btb-abvv.be | Secretaris Lieve Pattyn lieve.pattyn@btb-abvv.be | Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx carine.dierckx@btb-abvv.be | Propagandist Logistiek Tom Peeters tom.peeters@btb-abvv.be ▶

PROVINCIE LIMBURG ■ 3500 Hasselt – Gouverneur Roppesingel 55 | 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 | btb.limburg@btb-abvv.be | Secretaris Eddy Graller eddy.graller@btb-abvv.be | Propagandist Logistiek Tom Peeters tom.peeters@btb-abvv.be ▶

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN ■ 9041 Gent-Oostakker – Oostakkerdorp 24 | tel.: 09/218.79.80 – fax: 09/218.79.81 | ma: 08.00 – 12.30 / 13.30 – 17.00 | di-wo-do: 08.30 – 12.30 / 13.30 – 16.30 | vrij: 08.00 – 11.00 | btb.gent@btb-abvv.be ■ **9200 Dendermonde – Dijkstraat 59** | tel.: 052/25.92.59 – fax: 09/218.79.81 | op afspraak btb.dendermonde@btb-abvv.be ■ **9300 Aalst – Houtmarkt 1** | tel.: 053/78.78.78 | do: 08.30 – 12.00 | btb.aalst@btb-abvv.be | Secretaris Bart Kesteloot bart.kesteloot@btb-abvv.be ■ **9100 Sint-Niklaas – Vermorgenstraat 11** | tel.: 03/224.34.35 – fax: 03/224.34.49 | op afspraak btb.antwerpen@btb-abvv.be | Secretaris Lieve Pattyn lieve.pattyn@btb-abvv.be ■ **9600 Ronse – Statiesstraat 21** | tel.: 055/33.90.13 – fax: 055/21.81.06 | ma-di-wo-do-vrij: 08.30 – 12.00 | di: 13.00 – 17.00 | do: 13.30 – 18.30 | btb.ronse@btb-abvv.be ▶

PROVINCIE VLAAMS BRABANT & BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST | PROVINCE DU BRABANT FLAMAND ET RÉGION DE BRUXELLES – CAPITALE ■ 1080 Molenbeek – Picardstraat 69 Rue Picard | tel.: 02/511.87.68 – fax: 02/511.81.46 | ma-di-wo-do-vrij: 09.00-12.00 | ma: 13.00 – 17.30 | btb.brussel@btb-abvv.be ■ **1800 Vilvoorde – Mechelsestraat 6** | tel.: 02/253.94.44 – 02/511.87.68 | fax: 02/253.44.41 | wo – vrij: 09.00 – 12.00 | En op afspraak btb.vilvoorde@btb-abvv.be ■ **3000 Leuven – Maria Theresiastraat 119** | tel.: 016/22.22.05 – 02/511.87.68 | fax: 016/511.81.45 | donderdagnamiddag op afspraak btb.leuven@btb-abvv.be | Secretaris/Secrétaire Sandra Langenus sandra.langenus@btb-abvv.be ▶

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN ■ 8800 Roeselare – Zuidpand 22 B 22 | tel.: 051/26.00.84 | fax: 051/24.08.73 | ma-wo-vrij: 09.00 – 12.00 | di-do: 14.00 – 17.30 | donderdagvoormiddag en vrijdagmiddag op afspraak btb.roeselare@btb-abvv.be ■ **8500 Kortrijk – Conservatoriumplein 9** | tel.: 056/26.82.49 – 051/26.00.84 | fax: 051/24.08.73 | di: 09.00 – 12.00 | btb.roeselare@btb-abvv.be | Secretaris René Degryse rene.degryse@btb-abvv.be ▶ Propagandist Logistiek Annita Vandenbussche annita.vandenbussche@btb-abvv.be ■ **8380 Zeebrugge – Heiststraat 3** | tel.: 050/54.47.15 – fax: 050/54.42.53 | ma-di-wo-do-vrij: 08.30 – 12.30 | ma-di-do: 13.15 – 17.00 | btb.zeebrugge@btb-abvv.be ■ **8400 Oostende – J. Pourquaetstraat 27** | tel.: 059/55.60.85 – fax: 059/70.51.33 | 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 – 12.00 | btb.oostende@btb-abvv.be ■ **8000 Brugge – Zilverstraat 43** | tel.: 050/44.10.44 – fax: 050/54.42.53 | woensdagnamiddag op afspraak btb.brugge@btb-abvv.be ■ **8630 Veurne – Statieplein 21** | ma: 15.00 u tot 17.00 u | Secretaris Renaud Vermote renaud.vermote@btb-abvv.be ▶

PROVINCIES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON ■ 6000 Charleroi – Boulevard Devreux 36-38 | tel.: 071/64.13.05 ou 071/64.12.99 – fax: 071/32.29.58 | lu-ma-jeu: 09.00 – 12.00 / 13.30 – 16.00 | ven: 09.00 – 12.00 | ubot.charleroi@ubot-fgtb.be ■ **7000 Mons – Rue Chisaire 34** | tel.: 071/64.13.05 – fax: 071/32.29.58 | uniquement sur rendez-vous ■ **7130 Binche – Rue Gilles Binchois 16** | tel.: 071/64.13.05 – fax: 071/32.29.58 | uniquement sur rendez-vous ■ **7500 Tournai – Rue des Maux 26** | tel.: 069/53.27.92 – fax: 069/22.00.29 | ma-mer-jeu: 09.00 – 12.00 / 14.00 – 17.00 | lu-ven: 09.00 – 12.00 | ubot.tournai@ubot-fgtb.be ■ **7700 Mouscron – Rue du Val 3** | tel.: 056/85.33.44 – fax: 056/85.33.19 | lu-ven: 08.30 – 12.00 | ma-jeu: 08.30 – 12.00 / 13.00 – 17.00 | mer: 13.00 – 17.00 | ubot.mouscron@ubot-fgtb.be ■ **7860 Lessines, Rue Général Freyberg 11** | 1^{er} lundi du mois ubot.lessines@ubot-fgtb.be ■ **1400 Nivelles, Rue du Géant 4/3** | 3^{ème} vendredi du mois ou sur rendez-vous 056/85.33.44 ou 071/64.12.99 | uniquement sur rendez-vous et téléphoner au 069/53.27.92 | Secrétaire Philippe Dumortier philippe.dumortier@ubot-fgtb.be | Propagandiste Jean-Marie Lamarque jean-marie.lamarque@ubot-fgtb.be | Propagandiste Daniël Maratta daniel.maratta@ubot-fgtb.be | Propagandiste Logistique Michel Dillies michel.dillies@ubot-fgtb.be ▶

PROVINCES LIÈGE – NAMUR – LUXEMBOURG ■ 4000 Liège – Place Saint-Paul 9 (7^e étage) | tel.: 04/221.96.50 – fax: 04/221.95.82 | lu-ma-je: 08.00 – 12.00 / 13.30 – 16.00 | ven: 08.00 – 11.00 | ubot.liege@ubot-fgtb.be | Secrétaire Frida Kaulen frida.kaulen@ubot-fgtb.be | Propagandiste Logistique David Cultraro david.cultraro@ubot-fgtb.be