

Vanaf 2013 ons traditionele rijbewijs zal worden vervangen door een eengemaakt Europees model in de vorm van een bankkaart? Het nieuwe rijbewijsmodel geldt voorlopig alleen in 17 pilootgemeenten. De andere gemeenten blijven voorlopig de oude Belgische rijbewijzen afleveren. De nieuwe rijbewijzen, waaraan een kostenplaatje van €20 vasthangt, zijn 10 jaar geldig.

Er een nieuwe wetgeving is met betrekking tot uitzonderlijk vervoer? De categorie-indeling van de voertuigen ziet er nu als volgt uit:

Categorie 1:

- Enkelvoudig voertuig met lengte ≤ 19 m
- Sleep met lengte ≤ 27 m
- Breedte ≤ 3,50 m
- Hoogte en massa conform Wegcode en technisch reglement

Categorie 2:

- Enkelvoudig voertuig met lengte > 19 m en ≤ 22 m

- Sleep met lengte > 27 m en ≤ 30 m
- Breedte > 3,50 m en ≤ 4,25 m
- Hoogte > 4 m en ≤ 4,50 m
- Massa groter dan maxima voorzien in technisch reglement en ≤ 90 ton

Categorie 3:

- Enkelvoudig voertuig met lengte > 22 m en ≤ 28 m
- Sleep met lengte > 30 m en ≤ 35 m
- Breedte > 4,25 m en ≤ 5 m
- Hoogte > 4,50 m en ≤ 4,80 m
- Massa > 90 ton en ≤ 120 ton

Categorie 4:

- Enkelvoudig voertuig met lengte > 28 m
- Sleep met lengte > 35 m
- Breedte > 5 m
- Hoogte > 4,80 m
- Massa > 120 ton

Vanaf 10 juli 2011 bepaalde categorieën van voertuigen uitgerust moeten zijn met contourmarkeringen?

- Voertuigen die breder zijn dan 2,10 m en die tot de hieronder staande categorieën behoren moeten achteraan uitgerust zijn met een volledige contourmarkering in het rood, het geel of het wit:

- vrachtwagens en trekkers met een maximale massa > 7.500 kg, maar ≤ 12.000 kg
- vrachtwagens en trekkers met een maximale massa > 12.000 kg (met uitzondering van chassiscabines, incomplete voertuigen en trekkers voor opleggers)
- aanhangwagens en opleggers met een maximale massa > 3.500 kg maar ≤ 10.000 kg
- aanhangwagens en opleggers met een maximale massa > 10.000 kg
- Voertuigen van bovenstaande categorieën die langer zijn dan 6 m (inclusief dissels voor aanhangwagens) moeten aan de zijkant met een gedeeltelijke contourmarkering in het geel of in het wit zijn uitgerust.
- Indien het wegens de structuur, constructie, vorm of het gebruik van een voertuig onmogelijk is de verplichte contourmarkering aan te brengen, dan mag een lijnmarkering worden aangebracht.

WEGWIJS

ABVV BTB
Samen sterk

BELGISCHE TRANSPORTARBEIDERSBOND

Nooit meer!

Belgie-Belgique
P.B.
GENT X
8/854

afgitekantoor:
Gent X - P708415
Driemaandelijkse tijdschrift
juli | augustus | september 2010

verantwoordelijke uitgever:
Fed. Secret: Frank Moreels
Paardenmarkt 66
2000 Antwerpen 1



04.08.2010 | Heppignies | ongeval op de pechstrook - 04.08.2010 | Heppignies

04 / Sociale dumping: nee!

10 / Stop de aankondigingspolitiek van Crevits

12 / Het VP PARK in Luik: een oase van rust

Editoriaal: Frank Moreels | Tom Peeters | Veronique De Weert
Redactie: Frank Moreels | Anneleen Vermeir | Ghislain Van der Linden | Alan Dierckx | Bart Kesteven | Wim Degryse
Fotografie: Frank Moreels | Tom Peeters | Veronique De Weert
Fotografie: Ghislain Van der Linden | Alan Dierckx | met speciale dank aan
Fabrice Verhoye voor de voorlezer (2010) van Albert Lambrichts
Nieuwsgedrukt
Vormgeving en realisatie: www.mugem.be



bezoek onze website
www.btb-abvv.be

Nooit meer!

'Respect en veiligheid nul' is de slogan die ITF* koos voor het komende werkjaar (*International Transport Workers' Federation – internationale vakbondskoepel waarbij BTB is aangesloten). BTB nam actief deel aan het 42^{ste} congres van ITF, zowel in de bijeenkomsten van de secties, als aan de plenaire zittingen. Er werden ook flink wat bilaterale contacten gelegd tijdens deze bijeenkomst. Hoewel de organisatie van het congres soms wat mank liep, kunnen we toch over een geslaagd congres spreken.



VEILIG ONDERWEG

Tijdens de zomervakantie kreeg BTB op een wel pijnlijk treurige wijze het gelijk aan haar kant.

4 augustus 2010. Een chauffeur vindt geen parkeerplaats op de parking en moet noodgedwongen parkeren op de pechstrook. Even later wordt zijn vrachtwagen aangereden door een passerende collega. Trieste balans: één dode.

2 augustus 2010. Ladingdieven gijzelen een Poolse chauffeur. Hij wordt gekneveld opgesloten in zijn vrachtwagencabine. De opgeroepen politie wordt met Kalashnikovs beschoten. De vluchtende dieven stichten nog brand aan de truck en vluchten. De chauffeur kan op het nippertje ontsnappen uit de brandende vrachtwagen.

Vier zwartboeken van BTB op rij hadden gewaarschuwd voor dit soort toestanden. Vier keer op rij werden we door de politieke overheid met een kluitje in het riet gestuurd! Blijkbaar moeten er doden vallen voor onze waarschuwing ernstig genomen wordt.

Na crisisberaad bij Minister Crevits worden 450 extra parkeerplaatsen beloofd op 4 parkings en wordt er meer videocontrole beloofd op de parkings. Een bescheiden stap in de goede richting, maar *"too little, too late..."* We roepen Mevrouw Crevits trouwens voor de zoveelste keer op om te stoppen met haar 'aankondigingspolitiek' en om daadwerkelijk overleg te plegen met de chauffeursvakbonden. Anders dreigen de projecten die ze aankondigt een maat voor niets te worden wegens gebrek aan inbreng van de gebruikers.

Minister Lutgen heeft deze boodschap wel verstaan en pleegt regelmatig overleg, ook met de vakbonden. Op die manier sijpelt de deskundigheid van de chauffeurs zelf door naar de plannemakers. Want als er iemand deskundigheid heeft op het vlak van veilig vrachtvervoer, dan is het wel de chauffeur die dagelijks onderweg is!

TWEE AFFICHES VOOR DE PRIJS VAN ÉÉN

In het middenkatern van deze 'Wegwijs' vinden de lezers een dubbele affiche. Op de recto staat de folder *Gassen in containers* weergegeven in affichevorm. Op de verso staat een affiche in verband met het misbruik van interimarbeid. Uiteraard is het doel om deze affiches ook uit te hangen op het bedrijf, bv. op de (syndicale) uithangborden, op je kastje, in het syndicaal lokaal, ...

De bedoeling is dat je enkele dagen of weken de ene kant van de affiche uithangt en daarna de andere kant. Op die manier manifesteert BTB zich twee keer aan de werknemers. Je kan natuurlijk vragen dat een collega-lid ook zijn of haar exemplaar meebrengt, dan kan je de beide samen affichereren. Ofwel vraag je aan je gewestelijke secretaris een aantal extra exemplaren, want die heeft er in stock. Affichereren maar!

Frank Moreels,
Federaal Secretaris BTB Wegvervoer &
Logistiek



Sociale dumping: nee!

Stop de uitbuiting van de chauffeurs!

ALS MEN DE VOORDEUR SLUIT ...

De slag tegen de cabotage heeft BTB gewonnen! Belgische bedrijven die ongelimiteerd gebruik maken of maken van transportfirma's die vanuit het buitenland opereren om binnenlandse trafiek over te nemen worden vandaag gelimiteerd in hun bewegingsvrijheid. Ook de buitenlandse firma's worden gelimiteerd in hun mogelijkheden.

Zowel op Europees vlak, als in België is deze cabotage aan banden gelegd. Vanaf nu is het duidelijk: caboteren mag enkel aansluitend binnen de 7 dagen na een internationaal transport en er mogen nog slechts drie cabotageritten worden uitgevoerd.

BTB was de enige Belgische vakbond die het gevecht tegen de ongelimiteerde cabotage aangegaan is. Bij onze acties stonden we alleen in de strijd, maar we hebben die gewonnen. Als er een regeling is gekomen, dan is dat enkel dankzij onze druk.

... KOMT MEN VAAK TOCH BINNEN LANGS DE ACHTERDEUR

Een aantal Belgische transporteurs hebben de weg naar Oost-Europa echter gevonden. Sommige transporteurs waren er reeds aanwezig, anderen richtten ook vandaag nog firma's op in Oost-Europa om op die manier materiaal en chauffeurs vanuit Oost-Europa alsnog in België in te zetten en met name voor het organiseren van hun internationaal transport.

Indien dit volwaardige ondernemingen zijn, die voornamelijk de Oost-Europese markten willen bedienen, dan zou dit niet erg zijn.

Veelal gaat het echter om niet meer dan een kantoor(tje), met een al dan niet

volledige of gedeelde permanentie, in sommige gevallen gewoon een postbus of een naamplaatje in een hal.

HYPOCRISIE AAN DE ONDERHANDELINGSTAFEL

De werkgevers die zich tot deze praktijken lenen komen we vaak ook tegen aan de onderhandelingsstafel. Zij leggen ons dan uit dat ze niet anders kunnen, omdat hun concurrenten dit ook doen.

De enige slachtoffers zijn de beroepschauffeurs. Belgische chauffeurs verliezen steeds vaker hun werk als internationaal chauffeur, omdat deze trafieken overgenomen worden door de 'bastaardfirma'. De Oost-Europese chauffeurs verdienen bruto een prikje van wat een Belg verdient en zijn voor weken van huis, kamperend in de truck langs de autostrades of op een andere verzamelplaats. Hoeft het nog gezegd: meestal in erbarmelijke omstandigheden.

UITZONDERLIJK VERVOER!

Soms worden ze aangevoerd met een busje, werken hier verschillende maanden en gaan dan met het busje dat de

vervangers aanbrengt terug naar huis. Ook het ingezet materiaal is vaak Oost-Europees. De camions verlaten België echter niet, zelfs niet voor een technische keuring in het land van herkomst. De papieren gaan tijdens de weekends heen en weer naar Oost-Europa en komen netjes 'gekeurd' terug.

REPORTER TER PLAATSE

Het BTB-studiebezoek aan Bratislava van 14 tot 16 april 2010 bevestigt de gegevens die we uit voorafgaand onderzoek verzameld hadden. Ook op de parkings in Charleroi of aan het Asiadok in Antwerpen werd een deel van ons verhaal genoteerd.

BTB legt vandaag een klein stukje van de puzzel. Daarmee vatten we op verre na het volledig verhaal niet. Want niet enkel Bratislava ligt goed in de markt. Ook de Baltische staten scoren goed bij sommige uitvlaggers.

Als we drie jaar op rij moeten vaststellen dat 85% van de trucks, die parkeren op de parkings langs onze autowegen, uit Oost-Europa komen, dan weten we het wel ...



Het leven zoals het is: het verhaal van Marco.

EEN ROEMEENSE CHAUFFEUR DOET ZIJN VERHAAL ...

Begin januari 2007 ondertekent Marco(*) een arbeidsovereenkomst bij een Roemeens bedrijf waarvan het moederbedrijf in West-Vlaanderen is gelegen en wordt bestuurd door twee broers.

De chauffeur rijdt op zijn beurt echter nog voor een andere West-Vlaamse transporteur die in onderaanneming werkt voor het eerstgenoemde Belgische bedrijf. Betrokkene krijgt in principe een salaris van om en bij de € 1.800 per maand, maar houdt hier op het einde van de maand niet zo veel aan over.

Om allerlei redenen worden er inhoudingen op het loon gedaan: voor het niet onmiddellijk opnemen van de GSM als de verantwoordelijke van de planning belt (€ 100), het niet onmiddellijk opnemen van de telefoon als de werkgever (België) belt (€ 250), lekke band (€ 500) en de boetes voor het niet respecteren van de rij- en rusttijden. Maar als de rij- en rusttijden wel gerespecteerd worden, dan haalt Marco (zoals zijn collega's Roemeense chauffeurs) het aantal klanten per dag niet en gaat er ook weer een deel van zijn loon af.

Als betrokkene deze zaken aanklaagt bij zijn rechtstreekse werkgever (de onderaannemer) en dreigt om naar de vakbond te stappen, dan wordt zijn truck daags nadien 'gestolen' en twee dagen erna 'teruggevonden'. Spijtig genoeg zijn alle zaken (documenten, bewijsstukken, ...) die deze malafide praktijken kunnen bewijzen, uit de truck verdwenen.

Na dit voorval moet Marco het werk nooit meer aanvangen en wordt hij op een gegeven ogenblik afgedankt.

Hij heeft op dat ogenblik nog recht op 3 maanden loon en een contractbreukvergoeding.

Betrokkene wendt zich met zijn dossier tot BTB in België, die de nodige stappen onderneemt zowel bij de twee werkgevers in België, zijnde de onderaannemer en het moederbedrijf, als bij de werkgever in Roemenië.

Bij beide werkgevers in België wordt echter ontkend dat betrokkene bij hen in dienst was of voor hen reed. In Roemenië geraken we geen stap verder.

Tenslotte wordt de sociale inspectie in België gevraagd een onderzoek in te stellen bij zowel het moederbedrijf als de onderaannemer, maar tot onze grote verbazing kan de sociale inspectie geen onregelmatigheden vaststellen. Nochtans staat op de website van het moederbedrijf dat zij uitsluitend met buitenlandse chauffeurs werken en bijgevolg ook iemand op de planning in dienst hebben die de taal van de chauffeurs spreekt. Er is op dit bedrijf slechts één vrachtwagen in België ingeschreven terwijl er, eveneens op de website van het bedrijf, vermeld staat dat de firma over een vloot van 40 trekkers beschikt. Waar zijn de andere vrachtwagens dan ingeschreven en door wie worden ze bestuurd?

Ook bij de onderaannemer is genoeg bewijsmateriaal te vinden, want alle chauffeurs moeten in het weekend op de binnenplaats van het bedrijf van de onderaannemer verblijven. Het domein van deze onderaannemer is afgezet met een betonnen omheining om de pottenkijkers buiten te houden.

De chauffeurs zitten in het weekend geïsoleerd op dit terrein, want met de vrachtwagen mogen ze niet weg en een ander vervoermiddel hebben ze niet. Er zijn geen sanitaire voorzieningen en de chauffeurs moeten in de vrachtwagen slapen. Ook voor wat het eten betreft, moeten zij er voor zorgen dat zij de boodschappen reeds in de week hebben aangekocht, want in de nabijheid van de firma is er helemaal niets.

Na het bezoek van de inspectie, die vermoedelijk nooit tot op de koer geraakt is, en de aanhoudende druk van de vakbond, wordt het de werkgever wat te heet onder de voeten, want ineens moeten de chauffeurs hun weekend op een andere parking van een andere transportfirma doorbrengen.

Maar zelfs als de hitte niet meer te aarden is, dan nog vinden onze Belgische transporteurs een oplossing. Ze leggen de boeken neer en sturen alle Roemeense chauffeurs naar

hun thuisland met de mededeling dat ze binnen een tweetal maanden terug mogen komen, want tegen dan zullen onze Belgische transporteurs wel een nieuwe firma opgericht hebben.

Enkele van deze chauffeurs hebben het voor bekeken gehouden, een aantal anderen zijn ondertussen aan de slag bij alweer een West-Vlaamse transporteur, maar nu niet met een Roemeens contract, maar met een Slovaaks contract, vermits deze transporteur nog geen bedrijf (postbusadres) in Roemenië heeft opgestart.

Marco heeft zijn slag ondertussen thuis gehaald in Roemenië, waar de Roemeense werkgever door de rechtbank werd veroordeeld tot het betalen van het achterstallige loon en de contractbreukvergoeding. Hij verblijft ondertussen definitief in België en heeft nu een contract bij een West-Vlaamse transporteur met toepassing van de Belgische loon- en arbeidsvoorwaarden.

(*) We gaven onze Roemeense chauffeur om begrijpelijke redenen een fictieve schuilnaam: Marco.

Wie de volledige reportage van BTB over de Oost-Europese chauffeurs wil lezen kan onze publicatie verkrijgen bij onze gewestelijke secretariaten (lijst zie verder in dit blad) of via mail aan dimneke.fleerackers@btb-abvv.be. Dan krijg je dit thuis toegestuurd.

Ook downloaden kan via onze website: www.btb-abvv.be

WIL JE DAT ER IETS VERANDERT?

Vind je net als BTB dat dit niet langer kan? Ken je ook dergelijke wantoestanden? Ken je Oost-Europese chauffeurs die uitgebuit worden en ingezet worden tegen onaanvaardbare loon- of arbeidsvoorwaarden? Zullen we samen ook deze misbruiken stoppen, zoals we met de cabotage deden? Meld wat je ziet. Jullie zijn de ogen van de vakbond onderweg. Wat jullie ons melden kunnen we aankaarten waar het moet.

REAGEER NU! MELD ONRECHT:

tom.peeters@btb-abvv.be of per GSM 00 32 494 44 50 56 (spreek indien nodig een boodschap in).



TRUCK- EN BUSCHAUFFEURS

U KRIJGT BEZOEK VAN **ABVV BTB**!

Als chauffeur klop je **LANGE DAGEN**, op onmogelijke tijdstippen. Een bezoek aan de vakbond zit er niet altijd in. Daarom komt ABVV - BTB naar je toe. In ons mobiel kantoor kan je terecht met **VRAGEN OVER RIJ-EN RUSTTIJDEN, OVERUREN, LOON, ...** of gewoon voor een babbel bij een tas koffie.

11u-13u De Reys Heist - Losstraat 146 b - 2220 Heist-op-den-Berg

14u-15u30 Oostmalle Cars - Salphensebaan 27 - 2390 Oostmalle

08u30-10u Esso tankstation Drongen: richting Brussel bel:

0476/86 99 97 of 0474/32 00 46

08u30-10u Kaai 702

12u-16u Sint Katelijne Waver (Rick's Place)

08u30-10u Busparking Luchthaven

08u30-10u K.A.V. - Winkelomseheide 10 - 2440 Geel

11u-13u Hendriks - Neerlandweg 17 - 2400 Geel

14u-15u30 De Duinen - Aarschotsesteenweg 28 - 2200 Herentals

08u30-10u Waaslandia - Mosselbank 9 - 9120 Vrasene

08u30-10u De Decker Van Riet - Antwerpsesteenweg 82 - 2630 Aartselaar

11u-13u De Reys Hombeek - J. De Blockstraat 73 - 2830 Tiselt

14u-15u30 De Polder - Groenendallaan 387 - 2030 Antwerpen

08u30-10u LAR - Rekkem

08u30-10u De Reys Wuuwstwezel - Nijverheidsstraat 2 - 2990 Wuuwstwezel

11u-13u Mattheesen - Zagerijstraat 29 + C40 - 2960 St. Job in 't Goor

14u-15u30 Vaartland - Breendonkstraat 376 - 2830 Willebroek

08u30-10u Alpaerts - Antwerpsesteenweg 64 - 2500 Lier

11u-13u Comfort Cars - Marnisdreef 6 - 2500 Lier

14u-15u30 Kruger - P. Krugerstraat 84-88 - 2500 Lier

08u30-10u Kaai 702

12u-16u Sint Katelijne Waver (Rick's Place)

08u30-10u Busparking Luchthaven

08u30-10u B & C - Tieblokkenlaan 8/2 - 2300 Lier

11u-13u Kroon Reizen - Parklaan 22 - 2300 Turnhout

14u-15u30 Van Rompaye - Mechelsesteenweg 134 - 2650 Edegem

08u30-10u Marcel Cars - Molsebaan 38 - 2480 Dessel



**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**

Voor eventuele wijzigingen: neem een kijkje op www.btb-abvv.be

11u-13u De Reys Heist - Losstraat 146 b - 2220 Heist-op-den-Berg

14u-15u30 Oostmalle Cars - Salphensebaan 27 - 2390 Oostmalle

08u30-10u Esso tankstation Nazareth: richting Gent bel:

0476/86 99 97 of 0474/32 00 46

08u30-10u K.A.V. - Winkelomseheide 10 - 2440 Geel

11u-13u Hendriks - Neerlandweg 17 - 2400 Geel

14u-15u30 De Duinen - Aarschotsesteenweg 28 - 2200 Herentals

08u30-10u Waaslandia - Mosselbank 9 - 9120 Vrasene

08u30-10u De Decker Van Riet - Antwerpsesteenweg 82 - 2630 Aartselaar

11u-13u De Reys Hombeek - J. De Blockstraat 73 - 2830 Tiselt

14u-15u30 De Polder - Groenendallaan 387 - 2030 Antwerpen

08u30-10u LAR - Rekkem

08u30-10u De Reys Wuuwstwezel - Nijverheidsstraat 2 - 2990 Wuuwstwezel

11u-13u Mattheesen - Zagerijstraat 29 + C40 - 2960 St. Job in 't Goor

14u-15u30 Vaartland - Breendonkstraat 376 - 2830 Willebroek

08u30-10u Alpaerts - Antwerpsesteenweg 64 - 2500 Lier

11u-13u Comfort Cars - Marnisdreef 6 - 2500 Lier

14u-15u30 Kruger - P. Krugerstraat 84-88 - 2500 Lier

08u30-10u B & C - Tieblokkenlaan 8/2 - 2300 Lier

11u-13u Kroon Reizen - Parklaan 22 - 2300 Turnhout

14u-15u30 Van Rompaye - Mechelsesteenweg 134 - 2650 Edegem

08u30-10u Shell tankstation Wetteren: richting Gent

bel: 0476/86 99 97 of 0474/32 00 46

08u30-10u Kaai 702

12u-16u Sint Katelijne Waver (Rick's Place)

08u30-10u Marcel Cars - Molsebaan 38 - 2480 Dessel

11u-13u De Reys Heist - Losstraat 146 b - 2220 Heist-op-den-Berg

14u-15u30 Oostmalle Cars - Salphensebaan 27 - 2390 Oostmalle

08u30-10u Busparking Luchthaven

08u30-10u K.A.V. - Winkelomseheide 10 - 2440 Geel

11u-13u Hendriks - Neerlandweg 17 - 2400 Geel

14u-15u30 De Duinen - Aarschotsesteenweg 28 - 2200 Herentals

08u30-10u Waaslandia - Mosselbank 9 - 9120 Vrasene

08u30-10u De Decker Van Riet - Antwerpsesteenweg 82 - 2630 Aartselaar

11u-13u De Reys Hombeek - J. De Blockstraat 73 - 2830 Tiselt

14u-15u30 De Polder - Groenendallaan 387 - 2030 Antwerpen

BABY UGO, ONZE JONGSTE BTB-MILITANT



FGTB UBOT

Mon parrain et moi, on est les plus forts !!

Wij willen jullie alvast deze schattige foto's niet onthouden.

Baby Ugo Lecocq is de flinke zoon van Cindy Seneca, één van onze BTB-militanten bij Orcq Distribution, en haar echtgenoot Eric Lecocq.

Ugo werd geboren op 25 mei 2010 en zoals je op de foto's kan zien wordt het syndicalisme hem met de paplepel ingegoten, temeer daar zijn peter gewestelijk BTB-Secretaris is. Er wacht Ugo vast en zeker een schitterende syndicale toekomst.

GEEN BESPARINGEN MET DE GROVE BORSTEL



Geen besparingen met de grove borstel!

Op vrijdag 18 juni nam BTB mee deel aan de actie 'Geen besparingen met de grove borstel' in Brussel. In gemeenschappelijk vakbondsfront protesteerden het Vlaams ABVV, ACV en ACLVB tegen de besparingen op de aanmoedigingspremies voor tijdscrediet en loopbaanonderbreking. Net vóór de Vlaamse ministerraad kwamen de militanten bijeen op het Martelaarsplein in Brussel om hen te informeren over de op til zijnde besparingen in het beleidsdomein Werk en om aan minister Muyters duidelijk de ongerustheid kenbaar te maken.

Alain Durant: "Mijn naam is niet zo belangrijk!"

Wat voor mij belangrijk is, is de strijd die ik enkele jaren geleden beslist heb te voeren, een gemeenschappelijke strijd met BTB, die van het RESPECT...

Wat men ook beweert over mijn geboortestad, voor mij is ze formidabel. Ik ben geboren in Charleroi op 8 april 1966. Ik ben dus 44 jaar. Mijn ouders zijn om professionele redenen vrij snel naar Luik verhuisd. Ik heb heel mijn kindertijd en jeugd doorgebracht in de streek van Ans. Na mijn studies heb ik gewerkt als programmeur in de informatica-sector (zoals mijn ouders het wisten). Vooraleer ik voor het eerst plaatsnam achter het stuur van een vrachtwagen, ben ik in dienst geweest van Group 4 Sécurité. De vrachtwagen en zijn

kleine wereld vormen één van mijn grootste passies. Deze passie koester ik al vanaf mijn zes jaar en zij is nog altijd even levendig vandaag.

Nadat ik tijdens mijn periode als vrachtwagenchauffeur tientallen wantoestanden had vastgesteld op het niveau van ons beroep, en na rijp beraad van een tiental jaren, heb ik in 2006 met enkele vrienden een vereniging gesticht van baanchauffeurs. Door de gang van zaken is deze vereniging er één geworden van beroepschauffeurs voor wie de weg hun werkplaats is.

Ik heb de gewoonte om altijd vooruit te kijken, maar ik kan nooit mijn makers vergeten. Ik zie ons nog met een geopend conservenblik voor een gesloten restaurant staan. Ook mijn vrienden in heel Europa vergeet ik niet. Ik zal altijd de kan



en de koude geïmproviseerde douche op de hoek van de vrachtwagen herinneren en het hors-d'oeuvre-schaaltje met frieten van bij Fabienne in Eghezée (Namen), mijn herinneringen aan chauffeurs, mijn broer, Emile, Louis, ...

Vandaag moeten wij ons echter realiseren dat we alleen niets kunnen betekenen. Als we met meer zijn, als we ons verenigen in een grote familie, dan wordt alles mogelijk. Daarom heb ik beslist mij ten dienste te stellen NIET van een vakbond, maar eerder van de grote familie die BTB-ABVV is.

Ik zou willen eindigen met te zeggen dat ik van de mensen hou en dat ik mij ten dienste zal stellen van eenieder van jullie om julië dagelijks leven te verbeteren.

alain.durant@ubot-fgtb.be
0473 86 33 73

Beste leden van de Belgische Transportarbeidersbond

'Te land, ter zee en in de lucht'

Olivier Van den Eynde, dat ben ik. Sinds 5 juli 2010 aan het werk in het gewest Vlaams-Brabant/ Brussel. Ik grijp hier dan ook mijn kans om mij even kort voor te stellen.

In 1997 startte ik bij een Amerikaanse multinational. Niet veel later leerden mijn kameraden mij het ABVV kennen en in 2000 stond ik voor de eerste maal op de jongerenlijst van het ABVV. Ik twijfelde nog omdat ik niet wist wat er mij te wachten stond en omdat collega-werknemers me dit ten strengste afraadden: *"Als je deze keuze maakt is uw carrière voorbij"*. Wat mijn collega's beweerden was waar. Mijn doel binnen een grote multinational was niet om carrière te maken, maar om de weg naar 'rechtvaardigheid' te vinden. Iedere werknemer had een verschillend loon en werd dus ook anders behandeld, al naargelang in welke 'schuif' je lag. Deze onrechtvaardigheid was voor mij één van de hoofdredenen om mij kandidaat te stellen. De werknemers wisten dus duidelijk waarvoor ik op een lijst stond.

Na veel vallen en opstaan en bij momenten zelfs onderuitgaan, stonden we in 2004 voor nieuwe verkiezingen. Na mijn tweede verkiezing begon ik aan de Erasmus Hogeschool Brussel (het vroegere HISKWA) syndicaal werk te studeren. Dit was voor mij een voltref. Werkelijk een aanrader voor deleges die net iets meer willen dan alleen maar de kennis van hun bedrijf.

De verkiezingen van 2008 waren voor het ABVV een succes. Na mijn derde verkiezing besepte ik dat de volgende

verkiezingen beginnen wanneer de stemmen zijn geteld. De sociale verkiezingen van 2012 zullen de eerste zijn waarvoor ik samen met jullie propaganda zal voeren voor BTB Brussel/ Vlaams-Brabant. Ik ben 33 jaar jong en bruis van de energie die ik zal kunnen gebruiken om de deleges en leden mee te ondersteunen in de verkiezingsstrijd die er sowieso zal zijn. Samen kunnen we BTB versterken en we weten allemaal dat een sterke vakbond betere arbeidsvoorwaarden kan afdwingen. Samen sterk!

In mijn vrije tijd ben ik nog steeds actief bij de ABVV-jongeren. Als voorzitter van de Vlaamse jongerencommissie probeer ik samen met mijn collega's de pijnpunten te kanaliseren en via adviezen over te maken aan het Vlaams ABVV.

Deleges, leden en jongeren aarzel niet om contact op te nemen met mij: Olivier.van.den.eynde@btb-abvv.be



BTB Zuid-West-Vlaanderen zwaait één van haar militanten uit

Op zondag 20 juni 2010 werd **Guido Beels**, militant uit onze regio Zuid-West-Vlaanderen, door zijn collega's-militanten van het gewest in de bloemetjes gezet.

Na meer dan 35 jaar vrachtwagenbestuurder en meer dan 10 jaar echte BTB-militant te zijn, geniet Guido vanaf 1 mei 2010 van een welverdiend rustpensioen.

Als BTB-militant heeft Guido het niet altijd gemakkelijk gehad, integendeel. Aangezien het bedrijf waarin hij werkte onvoldoende werknemers telde, kon hij nooit als syndicaal afgevaardigde aangesteld worden. Er waren uiteraard ook nooit sociale verkiezingen binnen de firma.

Toch heeft Guido in al die jaren, zo goed en zo kwaad als het kon, zijn plan getrokken en veel gediscussieerd met zijn baas en nog veel meer met zijn bazin. Er was altijd wel iets dat verkeerd liep. Dat dit meestal niet echt werd geapprecieerd door de werkgever, blijkt uit het feit dat deze nogal opgetogen was dat Guido met pensioen ging. Die 'ambetanterik' was eindelijk weg.

Een groter compliment bestaat er echter niet voor een BTB-militant!

Guido, geniet verder nog intens van je rustpensioen. Wij weten dat wij bij gelegenheid nog verder op jou mogen rekenen als echte BTB-militant.

1 Guido wordt hartelijk gefeliciteerd door Annita Vandenbussche, propagandist BTB.

2 Guido omringd door gewestelijk secretaris René Degryse en enkele collega's-militanten.



'Stop de aankondigingspolitiek van Crevits'

We roepen minister Crevits op om te stoppen met haar 'aankondigingspolitiek', waarbij steeds beloftes worden gedaan aan de truckers, beloftes die echter weinig of niet gerealiseerd worden.

PEUTIE

Meer dan twee jaar geleden kondigde de minister na een parlementaire vraag aan dat er dringend maatregelen zouden volgen in Peutie en dat er een minimum aan sanitair zou worden geplaatst. Twee jaar later, op 8 maart 2010, nadat BTB het uitblijven van maatregelen aanklaagde, verklaart de minister dat het allemaal niet zo makkelijk is, want er is veel waarmee je rekening moet mee houden: bouw-aanvragen, vandalisme, ... We stellen ondertussen vast dat Alfaport een vandalismeveilig sanitair blok realiseerde in de Antwerpse haven. Bewijs

dat één en ander blijkbaar wel kan, als de wil er ook is.

WETTEREN

Steeds opnieuw schijnt de minister met een modelproject dat eraan komt in Wetteren. Meer parkings, meer beveiliging, beter sanitair, ... Verder dan affiches voor de bouw-aanvraag zijn we het laatste jaar niet gekomen. Maar door de halsstarrige weigering van de minister om overleg te plegen met BTB dreigt ook dit project een maat voor niets te worden.

BTB ging inmiddels ook de bouw-aanvraag voor de 'modelparking' inkijken. De parkeerplaatsen zijn niet alleen fout georiënteerd om een goede nachtrust te garanderen, ook de gegevens die we krijgen in verband met de prijs die betaald zal moeten worden om de parking te gebruiken doen ons vermoeden dat deze beveiligde en betalende parking leeg zal blijven staan. In de praktijk zullen we dus... minder parkeerplaatsen hebben. Gezien de minister ons niet wil horen heeft BTB contact opgenomen met de concessiehouder Shell, in een poging alsnog bij te sturen in het belang van de vrachtwagenbestuurder.

Wordt vervolgd!

Parkeerplaatsen in het Waalse gewest

Minister Benoît Lutgen had een delegatie van BTB uitgenodigd om deel te nemen aan een uitwisseling van ideeën over de parkings langs de autosnelwegen in Wallonië. De Minister, in zijn eigen dynamische stijl, had ook andere actoren uitgenodigd om, onder andere, de patroonsorganisaties UPTR, Febetra en FBAA te vertegenwoordigen en ook automobilistenverenigingen zoals Touring en andere belangenverenigingen.

Deze bijeenkomst was nog eens dé gelegenheid om de eisen van BTB in de verf te zetten en het te hebben over de nefaste gevolgen die het ontbreken van een echt algemeen beleid inzake de opvang van vrachtwagenbestuurders en hun levens- en rustkwaliteit kunnen hebben op het vlak van de verkeersveiligheid.

BTB stak een beschuldigende vinger uit naar de tegenstrijdigheid tussen de houding van de patronale organisaties (UPTR en FEBETRA), toen die enkele

maanden terug eisten dat er meer beveiligde parkings zouden worden aangelegd, en de weigering van de werkgevers om te betalen wanneer de camions worden geparkeerd op deze parking! Deze toestanden brengen de eisen van de patronale organisaties in diskrediet ten opzichte van de economische realiteit van hun leden!!!

Voor ons is het niet de vrachtwagenchauffeur, maar wel de vervoersfirma's die dienen te betalen wanneer ze de vervoerde goederen op een veilige plaats willen parkeren! Temeer wanneer dit soort parking niet alleen de levenskwaliteit van de chauffeurs bevordert, maar ook de veiligheid van de truckers en de andere weggebruikers in hun verplaatsingen ten goede komt. Een goed uitgeruste chauffeur die van een goede levenskwaliteit geniet, zal beter geschikt zijn om zich terug op de weg te begeven.

Wij hebben nota genomen van de wil van de maatschappij die de ontwikkeling van parkings in het Waals gewest beheert, SOFICO, om bewakingscamera's en een performante verlichting te installeren op de parkings langs de Waalse autosnelwegen.

BTB, op de vergadering vertegenwoordigd door Tom Peeters en Alain Durant, zal niet nalaten om in contact te blijven met SOFICO, om onze ideeën en voorstellen in de realiteit om te zetten.



IN SAMENWERKING MET DE P.V.V.E., STELT BTB JE EEN NIEUWE RUBRIEK VOOR GEWIJD AAN HET WEGVERVOER EN DE VERKEERSVEILIGHEID

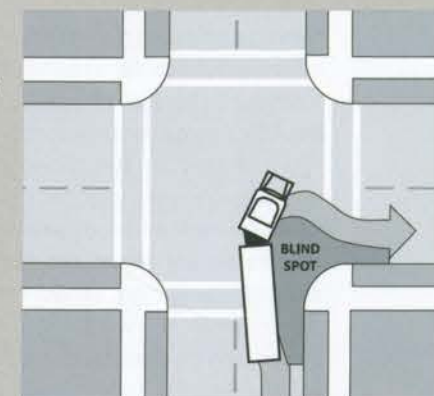
WAAROM IS BTB BEGAAN MET DE VERKEERSVEILIGHEID?

Wij denken echt dat het beeld dat men heeft van een trucker aanzienlijk kan worden verbeterd door op een andere manier onze vrachtwagen te besturen! We menen ook dat, indien het beeld dat men heeft van een bestuurder kan worden verbeterd, er ook meer respect zal komen voor ons beroep, zoals dat ook het geval is in Groot-Brittannië en in Nederland. Wij hebben hier zeker niet de pretentie om je te leren hoe je jouw camion moet besturen, want we zijn er zeker van dat je dat prima kan, wat ons beroep en onze passie nog meer in de verf zet. Het doel dat we beogen met deze nieuwe rubriek, is om de aandacht te vestigen op sommige aspecten van het wegverkeer, aspecten die vandaag nog te veel doden veroorzaken.



DE DODEHOEKEN

Een vrachtwagen heeft vier grote dodehoeken en twee kleinere, die in het verlengde van de achteruitkijkspiegels liggen. Als de vier grotere dodehoeken een complete trein kunnen verbergen (de inrichting van de sporen, van de spoorwegovergangen en het aantal ongevallen in de havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn daar het bewijs van), dan kunnen de twee kleinere dodehoeken een voetganger of fietser aan het gezichtsveld onttrekken. Vanaf begin dit jaar zijn al tal van voetgangers en fietsers op die manier om het leven gekomen of zwaar gewond geraakt, zoals dat trouwens elk jaar het geval is. De gevaarlijkste dodehoek voor de 'zwakke' weggebruikers is deze aan de rechterkant van de vrachtwagen-cabine. Vaak gaan fietsers rechts tot net naast een vrachtwagen rijden wanneer deze stilstaat voor een rood licht. De wegcode laat deze zeer gevaarlijke praktijk toe. Een fietser die dan rechtdoor rijdt en een vrachtwagen die rechts afslaat is zo'n situatie die al te vaak een ongeval veroorzaakt.



BTB vraagt jou om, in de mate van het mogelijke, enkele luttele seconden te wachten vooraleer terug aan te zetten wanneer jouw camion heeft stilgestaan voor een rood licht en je naar rechts moet afdraaien. Op die manier kan een fietser enkele meters rijden en gezien worden, indien hij net daarvoor door de dodehoek van de vrachtwagen aan jouw gezichtsveld was onttrokken. Vergeet niet om regelmatig jouw achteruitkijkspiegels schoon te maken en te vervangen indien ze stuk zijn. Als jouw baas niet bereid is om ze te vervangen, neem dan contact op met jouw delegatie of stuur een mail naar het federaal secretariaat van BTB Wegvervoer & Logistiek, waarbij duidelijk de gegevens worden vermeld van de firma waarvoor je werkt.

Meer info hierover vindt je op www.itsre.be.



Een nieuwe beveiligde parking op de site van Liège Logistics heeft zopas zijn deuren geopend.

De opening van het VP PARK vormde voor BTB een aanleiding om stevige banden te smeden met de beheerders van deze waarachtige 'Oase' van de weg. Al de activiteit draait rond de chauffeur en werd gecreëerd voor de chauffeur.



Het VP PARK in Luik...

Na verschillende informatievergaderingen tussen de vakbond van de transportarbeiders en logistiekers van het ABVV en de verantwoordelijken van VP PARK, hebben Benoît Salmin, de verantwoordelijke voor het project, en Jean-Pierre Robinet, de zaakvoerder van restaurant 'Miam', dat zich op de site heeft gevestigd, beslist om een onberispelijk en kwalitatief onthaal te bieden aan de chauffeurs die plaats willen nemen op het tarmac van de parking.

"Het is niet onze bedoeling om de mensen die ons komen vervoegen, te ruïneren.", dat zei de beheerder van de VP Pneus tijdens de avond van de inauguratie. VP Pneus ligt trouwens aan de basis van deze investering van 7 miljoen euro.

BTB heeft vanzelfsprekend de waarachtigheid van deze woorden nagetrokken en het mag gezegd: het resultaat is er!

Tom Peeters en Alain Durant hebben in juli ll. de proef op de som genomen. Ze hebben geconstateerd dat je er naast drankjes van minder dan €1, ook goed gegarandeerde broodjes kan kopen voor €2,5 (de prijs van 15 jaar geleden) en sinds kort staat er ook een 'Menu UBOT-BTB' op de kaart voor de prijs van €9!!!

VP PARK telt 200 beveiligde, maar betalende parkingplaatsen EN voor de chauffeurs met een werkgever die zich niet bekommert om de levenskwaliteit van zijn rijdend personeel, zijn er 70 niet-betalende plaatsen ter beschikking.

Na elk gebruik worden de douches gecontroleerd, dit om een voorbeeldige netheid te garanderen. Het personeel schenkt ook alle aandacht aan proper sanitair. Bovendien is er een ontspanningsruimte voorzien en kunnen de truckers gebruik maken van wasmachines. Om het geheel wat op te

luisteren, kunnen de chauffeurs gratis een WIFI-verbinding gebruiken.

Een dergelijke parking, die aan de baanchauffeurs een aangename omgeving biedt om te rusten en te ontspannen, speelt zonder enige twijfel een BELANGRIJKE rol op het vlak van de verkeersveiligheid! Een goed uitgeruste en ontspannen chauffeur zal in optimale conditie zijn om zijn of haar volgende rit aan te vatten.

Een gezonde BTB-maaltijd aan €9 voor de vrachtwagenbestuurders!

**EEN STAP VOORUIT VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID ...
BTB-ABVV NEEMT ZELF INITIATIEF WAT VOEDING VAN DE CHAUFFEUR BETREFT!**

Iedere deskundige zal je vertellen dat voeding heel belangrijk is, zowel voor het gewicht van de chauffeur als voor zijn of haar gezondheid. Een volwaardige maaltijd is voor bestuurders die soms weken op de weg zijn zonder naar huis terug te keren van groot belang.

De voorbije jaren eten steeds meer vrachtwagenchauffeurs in hun vrachtwagen. Dit is het gevolg van de excessieve prijzen die in wegrestaurants gevraagd worden. Terwijl de gemiddelde prijs van een maaltijd €15 kost en de prijs blijft stijgen kunnen we niet ontkennen dat dit zich laat voelen in termen van verkeersveiligheid!

Een chauffeur die zich slecht voedt zal sneller uitgeput en vermoeid zijn! Stel je in de plaats van een chauffeur die dit beroep al enkele jaren uitoefent.

Trucks die van de weg afrijden of op files inrijden maken deel uit van de ongevallen die mee hun oorsprong vinden in slechte voedingsgewoonten. Het gebrek aan waakzaamheid of alertheid tijdens het rijden, mee als gevolg van overgewicht en slechte voedingsgewoonten, is een zeer reëel verschijnsel in deze sector.

Het menu van de chauffeurs bestaat voornamelijk uit conserven en veel te weinig uit verse producten. Om evenwichtig te eten moet men 400 gr. groenten en fruit per dag eten!

Vergeet niet dat een chauffeur in sommige gevallen tot 15 u per dag werkt zonder optimale rustmogelijkheden en comfort!

De levenskwaliteit van de chauffeurs zou een prioriteit moeten zijn als we het hebben over vervoer en verkeersveiligheid. Terwijl België het Europees voorzitterschap waarneemt met onder meer 'verkeersveiligheid' als één van de thema's, geeft BTB-ABVV samen met het Luikse bedrijf 'Idéal Cooking' het goede voorbeeld aan gans Europa door de chauffeurs een menu aan te bieden - het 'BTB-ABVV menu' - voor de democratische prijs van €9,00.

Vandaag hebben de chauffeurs die in Luik passeren, een alternatief voor de traditionele frietmaaltijd: een kwalitatieve maaltijd vervaardigd met regionale, maar vooral verse producten. We merken nog op dat een niet-alcoholische drank in deze prijs inbegrepen is.

WAAR?

De Beveiligde parking VP PARK Luik Bierseet is een modelvoorbeeld voor de rustpauzes van de chauffeurs. De infrastructuur bevat meer dan het noodzakelijke: douches, toiletten, winkel, wasmachines, tankstation, ... BTB-ABVV wil meer van deze 'oases' langs de weg en zal nog verder gaan door praktische oplossingen voor te stellen om de verkeersveiligheid in verband met het wegvervoer te verhogen.



Openbare autobusdiensten – pachters van SRWT-TEC

Op 14.07.2010 werd een protocolakkoord ondertekend waarmee aan het rijdend personeel van de pachters van SRWT-TEC zowel eco-cheques als een éénmalige bruto premie wordt toegekend.

De eco-cheques voor een totaalbedrag van €250 (bedrag voor een voltijdse werknemer) werden reeds in de loop van de maand juli 2010 uitbetaald.

Ook de éénmalige bruto premie van €125 (ook hier het bedrag voor een voltijdse werknemer) werd reeds in juli 2010 uitbetaald aan de betrokken werknemers.

In beide gevallen wordt het uit te betalen bedrag berekend pro rata het tewerkstellingspercentage van de arbeider in 2009. De werknemers die in de loop van het jaar 2009 met (brug)pensioen zijn gegaan, in dienst zijn getreden, ziek zijn geweest, slachtoffer zijn geweest van een arbeidsongeval, ontslagen werden wegens andere redenen dan zwaarwichtige redenen, hebben recht op een pro rata berekend bedrag. Hierbij telt een effectieve arbeidsprestatie van minimum 10 dagen voor een volledige maand. Ook de vakantiedagen tellen mee als gelijkgestelde dagen.

De werknemers die in de loop van het jaar 2009 zelf ontslag namen en niet meer in dienst zijn op 31.12.2009 of de werknemers die werden ontslagen wegens zwaarwichtige redenen hebben geen recht op deze premies.

De werknemers die pas in 2010 in dienst traden hebben eveneens geen recht op de premies.

BTB ondertekende begin juli 2010 mee dit protocolakkoord, omdat wij wilden dat ook het rijdend personeel van de pachters van de TEC hun premies zouden krijgen. Deze ondertekening was echter voorwaardelijk. Volgens ons werd het volledige bedrag waar de werknemers recht op hebben en dat door de TEC werd toegekend aan de werkgevers, immers niet uitbetaald. Daarom werd begin september een nieuwe onderhandelingsronde geopend om alsnog de volledige compensatie te krijgen.

Hospitalisatieverzekering autobussen en autocars

We komen nog even terug op de hospitalisatieverzekering die vanaf 01.04.2010 werd ingevoerd in de sector.

Ondertussen zou elke arbeider uit de sector, die in de loop van het 3de en 4de kwartaal 2009 minimum 50 prestatie- of gelijkgestelde dagen telde en die de sector niet verliet voor 01.12.2009, zijn Medi-Assistance kaart moeten ontvangen hebben. Wat is het voordeel van deze kaart? Stel dat je moet worden gehospitaliseerd. Via het telefoonnummer dat op de Medi-Assistance kaart vermeld staat, vraag je een voucher aan. Op die manier zorg je er voor dat alle medische kosten die verband houden met de hospitalisatie rechtstreeks aan de verzekeringsmaatschappij worden aangerekend. Je hoeft dus zelf geen centen meer voor te schieten. Moet je onvoorzien of dringend worden gehospitaliseerd, dan moet je de kaart voorleggen aan de receptie van het ziekenhuis.

In geval van ambulante zorgen voor een aandoening tijdens de 2 maanden voor of 6 maanden na een hospitalisatie (voor deze aandoening) of van ambulante zorgen voor één van de 31 zware ziekten gedekt door de polis moet de arbeider wel zelf eerst de rekening betalen. Het deel van de kosten dat niet wordt terugbetaald door de mutualiteit kan dan via de hospitalisatieverzekering worden teruggevraagd.

Let op: de afgesloten polis dekt alleen de kosten voor een hospitalisatieverzekering voor een 2- of meerpersoonkamer. Er is geen tussenkomst voorzien door de verzekeringsmaatschappij indien wordt gekozen voor een 1-persoonkamer (ook niet bij een bevalling!).



ABVV BTB
Samen sterk

GIFTIGE GASSEN IN CONTAINERS



1. WAAROVER GAAT HET?

Normaal, en ook wettelijk, moeten containers die behandeld werden ('begast') met giftige producten, aangegeven worden in de begeleidende documenten en degelijk 'gelabeld' worden. Een waarschuwingsteken (in een gepaste taal – volgens de verzender! – en conform met het Europees akkoord over het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg – ADR §5.5.2.1) moet aangebracht zijn op een plaats die duidelijk zichtbaar is voor de mensen die de container moeten openmaken.

Op deze manier zijn de werknemers – dokwerkers, douaniers, chauffeurs – verwittigd en kunnen preventie-maatregelen toegepast worden vóór de container geopend wordt, om de goederen te controleren, te lossen of over te laden:

- ontgassing door een gespecialiseerd bedrijf, op een daartoe bestemde plaats
- recuperatie van de giftige gassen of op zijn minst identificatie van het gas en meting van het gehalte
- openen en verluchten van de container en daarna een nieuwe meting uitvoeren
- en tot slot toegang verlenen als alle gevaar geweken is.

Het probleem is dat veel landen, vooral uit Zuidoost-Azië, de informatievoorschriften niet altijd respecteren.

Jaarlijks worden miljoenen containers uit de hele wereld in onze havens aangevoerd zonder enig waarschuwings-label.

Van de containers die van buiten Europa komen, bevat één op vijf giftige gassen. Enerzijds gassen die speciaal gebruikt worden om ongedierte, insecten of schimmels te bestrijden, anderzijds giftige dampen die ontsnappen uit de vervoerde producten zelf of uit de verpakking ervan. 95% van die containers bevatten geen of onvoldoende aanwijzingen over de aanwezigheid van giftige gassen of dampen!

2. WELKE GEVAREN?

De gebruikte producten zijn gevaarlijke kankerverwekkende en/of neurotoxische stoffen. De besmetting kan onomkeerbaar en cumulatief zijn (herhaalde blootstelling, zelfs aan kleine dosissen, overschrijdt op een bepaald

ogenblik een tolerantiedrempel en kan tot vergiftiging leiden). De klachten of symptomen uit zich dikwijls pas na (herhaalde) blootstelling. Een container openen zonder voorzorgsmaatregelen kan gevaarlijk en zelfs dodelijk zijn!

Weinig mensen weten welke gevaren het inademen van deze giftige gassen inhoudt:

- in de minst ernstige gevallen: huiduitslag, een loopneus, irritatie van de luchtwegen, duizeligheid en hoofdpijn
- in de ergste gevallen, afhankelijk van de graad of de frequentie van blootstelling: onomkeerbare letsels van het centrale en perifere zenuwstelsel (geheugenverlies, verlamming van armen en benen), kanker, en in extreme gevallen zelfs de dood.

3. WELKE ZIJN DE SYMPTOMEN?

Heb je hoofdpijn, ben je soms duizelig of buiten adem? Dit kan een signaal zijn, maar vaak wijdt men die verschijnselen aan meer algemene oorzaken. Symptomen die wijzen op een aantasting van het centrale of perifere zenuwstelsel, verwacht men vaak met een verkoudheid, vermoeidheid, gebruik van tabak, hoge bloeddruk, dronkenschap enz. Soms zie je vrachtwagenchauffeurs over de weg zigzaggen alsof ze dronken achter het stuur zitten, of uit hun cabine stappen alsof ze 'flanellen' benen hebben.

Als je dit soort symptomen vertoont, zet je vrachtwagen dan aan de kant en consulteer onmiddellijk je dokter. Je kan je arts trouwens vragen contact op te nemen met de arbeidsgeneesheer. En vertel hen dat het misschien te maken heeft met vervoerde of behandelde producten!

4. WIE MOET OPLETTEN?

Alle werknemers die containers moeten openen en vervoeren moeten opletten. Het grootste gevaar lopen havenarbeiders en chauffeurs die containers vervoeren en lossen, maar ook werknemers die containers en de inhoud ervan in ontvangst moeten nemen.

5. HOE KAN JE EEN VERDACHTE CONTAINER HERKENNEN?

Wees op je hoede als je bij een container poeder of korrels, dode insecten, ratten of een vreemde geur aantreft! Maar denk eraan: sommige heel toxische producten zijn reukloos, zoals methylbromide.

Ook verzegelde containerdeuren en dichtgekleefde verluchtingsgaten wijzen op verdachte containers.

6. WAT DOEN ALS JE EEN VERDACHTE CONTAINER AANTREFT?

De grootste voorzichtigheid is geboden als je een container opent waarvan je niet weet wat erin zit. Zijn er geen labels aangebracht, dan moet je vooral niet zomaar een container openen en betreden. Signaleer het en probeer te weten wat er in de container zit.

Meubels (afkomstig van Vietnam of China) worden vaak behandeld of vervaardigd met producten die zelf giftige dampen afgeven: vernis, lijm, benzeen en tolueen, enz. Het kan ook gaan om schoenen, bedrukt karton, houten paletten... die zelfs na ontgassing doordrenkt blijven en met vertraging giftige dampen blijven afgeven.

Ook matrassen blijven lange tijd deze gassen vasthouden (en kunnen dus gedurende maanden de gebruikers vergiftigen!).

Als je zelf een container moet openen, ga dan opzij staan om de deuren te openen en laat voldoende lang (uren) verluchten vooraleer de container te betreden. Eenvoudige maatregelen die erg efficiënt zijn. Werk vooral niet alleen en waarschuw je collega's.

7. WAT KUNNEN DE WERKNEMERSVERTEGENWOORDIGERS DOEN?

Ook de vakbondsvertegenwoordigers moeten hun rol spelen, vooral in het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW), door na te gaan of de arbeidsgeneesheer op de hoogte is van de producten die het bedrijf vervoert. De arbeidsgeneesheer moet de risico's en de vergiftigingssymptomen ervan kennen. De risicoanalyse moet betrekking hebben op de gevaarlijke producten. Het CPBW moet over de aanwezigheid ervan ingelicht worden en de te nemen preventiemaatregelen bespreken. Zo er geen CPBW is moet de vakbondsafvaardiging die taak op zich nemen en anders kunnen ook de werknemers zelf voorstellen doen aan de werkgever, die er rekening mee moet houden.

8. WAT MOET DE ARBEIDSGENEESHEER DOEN?

Ook de arbeidsgeneesheer heeft een opdracht bij het analyseren van de risico's bij het opmaken van een globaal preventieplan in de onderneming. Maar zelden of nooit wordt het verband gelegd tussen de symptomen en de vergiftiging. Het oorzakelijk verband tussen een symptoom en een product is immers niet altijd zo duidelijk. Bepaalde producten hebben een vertraagde uitwerking en sommige producten worden via de huid opgenomen. Het is dus van groot belang dat de arbeidsgeneesheer een degelijke kennis van de 'behandelde' producten heeft (cf. punt 6).

9. WAT MOET DE PREVENTIEADVISEUR DOEN?

De preventieadviseur heeft een adviserende opdracht. Hij moet optreden als tussenpersoon tussen de werknemers en de arbeidsgeneesheer of toxicoloog/arbeidshygiënist, om de werkgever met raad en daad bij te staan bij het nemen van de nodige maatregelen. In ondernemingen die containers in ontvangst nemen, kan hij met een sonde de inhoud van de containers meten, vooraleer die geopend mogen worden.

10. WAT MOETEN DE INSPECTIES, BELAST MET DE CONTROLE OP HET WELZIJN OP HET WERK, DOEN?

De arbeidsinspectie (die nu controle op het welzijn op het werk genoemd wordt) moet op eigen initiatief optreden – bijvoorbeeld in de havens – om erop toe te zien dat de regelgeving (labels, verluchting containers) geëerbiedigd wordt. Het probleem is dat het aantal beschikbare inspecteurs afneemt, vooral in vergelijking met het stijgend aantal containers. Bij eventuele problemen moet je daarom niet aarzelen de inspectie in te schakelen, die dan moet optreden.

ABVV BTB
Samen sterk



www.abvv.be/interim
www.btb-abvv.be

MISBRUIK VAN INTERIM SCHAADT DE WERKNEMERS



ARAB-VERGOEDING BIJZONDER GEREGLD VERVOER - SPECIALE AUTOBUSDIENSTEN - P.C. 140.02

Wegens overschrijding van de spilindex werden de lonen van het rijdend personeel van de speciale autobusdiensten met 2% verhoogd vanaf 01.10.2008.

De nieuwe spilindex bedraagt 113,17.

De ARAB-vergoeding werd op 01.07.2010 geïndexeerd.

Dienstjaren	Uurloon in €	Zondagwerk in € (= Toeslag 100%)	Nachtarbeid per u in € tussen 22 en 06 u (= Toeslag € 0,50/u)	ARAB-vergoeding € netto per maand min. 25/38 arbeidstijd	ARAB-vergoeding € netto per dag	ARAB-vergoeding € netto per maand max. 25/38 arbeidstijd	ARAB-vergoeding € netto per dag
0 - 2 jaar	10,8048	21,6096	11,3048	102,69	5,64	95,57	5,25
3 - 5 jaar	10,8657	21,7314	11,3657	102,69	5,64	95,57	5,25
6 - 10 jaar	10,9247	21,8494	11,4247	102,69	5,64	95,57	5,25
11 - 15 jaar	11,0454	22,0908	11,5454	102,69	5,64	95,57	5,25
16 - 20 jaar	11,2223	22,4446	11,7223	102,69	5,64	95,57	5,25
> 21 jaar	11,2842	22,5684	11,7842	102,69	5,64	95,57	5,25

De ARAB-vergoeding:

- Voor de werknemers in dienst vóór 01.09.2008: de ARAB-vergoeding netto per maand wordt toegekend vanaf 6 effectieve prestatiedagen per maand. Tot en met 5 effectieve prestatiedagen wordt de ARAB-vergoeding per dag betaald.
- Voor de werknemers in dienst na 01.09.2008: het maandbedrag van de ARAB-vergoeding is pas verschuldigd vanaf 10 effectieve werkdagen per maand. Tot en met 9 effectieve werkdagen per maand is de ARAB-vergoeding per dag verschuldigd.
- Onvoorziene prestaties worden vergoed met een toeslag van 25% van het uurloon.

Vanaf 01.01.2008: forfaitaire vergoeding van € 1 per effectief gepresteerde dag op 3 voorwaarden:

- tewerkstelling volgens gesplitste diensten op die dag;
- het voertuig wordt niet mee naar huis genomen;
- de woonplaats bevindt zich op meer dan 5 km van de plaats van tewerkstelling.

Werkgever stelt werkkledij ter beschikking: vergoeding voor onderhoud: € 17,10/jaar.

Werkgever stelt geen werkkledij ter beschikking: € 7,44/maand.



LONEN HANDEL IN BRANDSTOFFEN NATIONAAL - P.C. 127

Wegens overschrijding van de spilindex werden de lonen van de sector Handel in Brandstoffen Nationaal met 2% verhoogd vanaf 01.09.2010.

De nieuwe spilindex bedraagt 115,03.

Anciënniteit	Uurloon in € 0- 3 jaar anciënniteit	Uurloon in € > 3 jaar anciënniteit	Uurloon in € > 10 jaar anciënniteit	Uurloon in € > 15 jaar anciënniteit
Handlanger	10,0379	10,3048	10,4022	10,5601
Autovoerder	10,5028	10,7696	10,8670	11,0247
Tankwagenbestuurder	10,9986	11,2654	11,3628	11,5205

De ARAB-vergoeding werd ingevolge jaarlijkse indexatie op 01.07.2010 aangepast tot € 1,0922/u.

Forfaitaire verblijfsvergoeding per begonnen schijf van 24 u bij dagelijkse of wekelijkse rust buiten de woonplaats of buiten de in de arbeidsovereenkomst voorziene arbeidsplaats: € 32,3094 vanaf 01.04.2010.

Voor de eerste dagelijkse of wekelijkse rust buiten de woonplaats waarbij de arbeids- en beschikbaarheidstijd voorafgaand aan bedoelde rust minder dan 8 u bedraagt of wanneer de uithuizigheid minder dan 24 u bedraagt en het slechts één enkele dagelijkse rust betreft: € 12,9955 vanaf 01.04.2010.

LONEN HANDEL IN BRANDSTOFFEN OOST-VLAANDEREN - P.C. 127.02

Wegens overschrijding van de spilindex werden de lonen van de sector Handel in Brandstoffen Oost-Vlaanderen met 2% verhoogd vanaf 01.09.2010.

De nieuwe spilindex bedraagt 115,03.

Categorie	Uurloon in €
Chauffeur	11,2729
Kuispersoneel	8,4555
Geschoold garagepersoneel	11,4270
Garagepersoneel meester-gast	11,5513

Voor het verladen van kolen in zakken bij de klanten wordt een toeslag per zak uitbetaald:

- zak van 10 kg: € 0,1239.
- zak van 25 kg: € 0,1735.
- zak van 50 kg: € 0,2478.

Vervoer van benzine en gassen in bulk of flessen: premie van € 0,4957/u bovenop het minimum uurloon.

Kuisen van ketels en schoorstenen: premie van € 0,8676/u.

Flexibiliteitstoeslag per arbeidstaak: toeslag voor taken die beginnen voor 07.00 u en/of eindigen na 19.00 u:

- toeslag van € 2,4789 per taak die begint voor 07.00 u.
- toeslag van € 7,4368 per taak die eindigt na 19.00 u.

Het Sociaal Fonds Verhuizingen is ... verhuisd.

Vanaf nu kan je hen bereiken op het volgende adres:

Stroobantsstraat 48A

1140 Evere.

Het telefoon- en faxnummer zijn eveneens gewijzigd:

tel.: 02 240 45 70

fax: 02 240 45 79

Ook Ambassador (opleidingen verhuissector) en BKV (Belgische Kamer der Verhuizers) zijn mee verhuisd naar hetzelfde adres.

Tegelijkertijd geven wij je hierbij nog een keer de website van het Sociaal Fonds Verhuizingen mee:

www.sociaalfonds-verhuizingen.be.

Op deze website vind je de voor de sector geldende specifieke loon- en arbeidsvoorwaarden, de sociale voordelen voor werknemers en werkgevers, relevante toelichtingen en detail van alle van kracht zijnde CAO's en Koninklijke Besluiten in de sector. Verder kan je op de website ook terecht voor het downloaden van de nodige aanvraagformulieren voor de verschillende financiële tussenkomsten door het Sociaal Fonds.

Vanzelfsprekend kan je deze formulieren ook bekomen op onze gewestelijke BTB-secretariaten.

LONEN TAXICHAUFFEURS - P.C. 140.06

Betaling onder de vorm van % op de recette:

- 36% indien het maximumtarief van toepassing is.
- 35% indien het maximumtarief niet van toepassing is.

Gewaarborgd minimum maandinkomen vanaf 01.09.2010:

€ 1.469,48.

(€ 1.469,48 x 3): 494 = **€ 8,9240/u** te vermenigvuldigen met het aantal uren in de betrokken betaalperiode.

Overloon vanaf 01.09.2010: € 4,46/u (= toeslag van 50%).

Uurloon in geval van gebrek aan voertuig vanaf 01.09.2010:

€ 6,78/u.

LONEN GARAGEPERSONEEL TAXI'S - P.C. 140.06

Wegens overschrijding van de spilindex werden zowel de minimumlonen als de reële lonen van het garagepersoneel van de sector taxi's met 2% verhoogd vanaf 01.08.2010.

De nieuwe spilindex bedraagt 114,77.

Categorie	Uurloon in € 38 u/week
Hulparbeider	9,5391
Geschoolde arbeider 3 ^{de} categorie	10,1284
Geschoolde arbeider 2 ^{de} categorie	11,1360
Geschoolde arbeider 1 ^{ste} categorie	11,7285
Arbeider buiten categorie	12,5175

Toxische Gassen in containers: Europa slaat de bal volledig mis!

Dat vele overheidsinstanties nauwelijks kennis van zaken hebben wat betreft de problematiek van de gevaarlijke gassen in containers bewijst het antwoord dat sp.a Europarlementariër Said El Khadraoui mocht ontvangen op een schriftelijke vraag die hij aan de Europese commissie stelde.

Zijn vraag bestond uit drie delen:

- 1 Is de Commissie op de hoogte van de veelvuldige aanwezigheid van gevaarlijke gassen in containers?
- 2 Beschikt de Commissie over cijfers die aantonen hoeveel containers een potentieel gevaar kunnen vormen?
- 3 Is de Commissie van plan hier iets aan te doen? En zo ja, op welke wijze?

De Commissie antwoordde dat zij op de hoogte is van spijtige incidenten, maar kan hierover geen cijfers of statistieken voorleggen. Bovendien is de Commissie niet expliciet van plan om iets aan de problematiek van de toxische gassen te doen. Ze verwijst in haar antwoord naar de afspraken die er bestaan in de Internationale Maritieme Organisatie over het verpakken, labelen, behandelen van gevaarlijke goederen en stoffen die over zee worden vervoerd. Inzake fumigatie (het begassen van de containers zelf) verwijst de Commissie naar het verbod op het gebruik van bepaalde producten, die door de richtlijn inzake gewasbeschermingsmiddelen en biocidenrichtlijn zijn geregeld.

Volgens BTB slaat de Commissie met dit antwoord de bal volledig mis, want het grootste probleem inzake toxische gassen is niet alleen de producten die buiten Europa gebruikt worden (die hier wel verboden zijn, maar ginder nog steeds mogen gebruikt worden), maar ook het uitdampen van bepaalde goederen. Het feit dat de Commissie

geen feiten en cijfers kan voorleggen, geen enkele specifieke regelgeving heeft omtrent toxische gassen in containers, noch afspraken heeft gemaakt met de industriële sector (die de touwtjes in handen heeft wat betreft het productieproces in landen buiten de EU) bewijst nogmaals dat een grootschalig Europees onderzoek en een sensibiliseringscampagne dringend nodig zijn!

EUROPA RUIKT NOG GEEN CONTAINERGAS!

Volgens onderzoek van het tijdschrift De Lloyd is de Europese Commissie op korte termijn niet van plan om initiatieven te nemen om de werknemers te beschermen tegen schadelijke gassen in containers. Volgens de beleidsmakers is deze problematiek perfect afgedekt door de bestaande regels die de lidstaten afzonderlijk hebben en regels die gelden op internationaal niveau! Een vaststelling die jammer genoeg ook werd bevestigd door het antwoord dat Said El Khadraoui kreeg op zijn parlementaire vraag over de problematiek van toxische gassen in containers.

DE SITUATIE IN BELGIË: NA WACHTEN OP DE WERKGEVERS, EINDELIJK TOCH EEN AKKOORD!

Na maandenlange onderhandelingen rond het afsluiten van een CAO met betrekking tot de problematiek van de toxische gassen in containers kwamen de werkgevers vlak voor de ondertekening ervan terug op hun gegeven woord. De ontwerp-CAO voorzag in een sensibiliserings- en informatiecampagne naar werkgevers en werknemers toe. Daarnaast was er een preventieplan voorzien. In elk betrokken bedrijf zou deze problematiek op de agenda van het Comité voor Preventie of Bescherming op het Werk moeten komen. In

kleine ondernemingen zonder werknemersafvaardiging zou het eventuele preventieplan ter kennisgeving overgemaakt worden aan de representatieve vakbonden. Dit laatste kon voor UPTR niet en zij sleepten de andere werkgeversorganisaties Febetra en Transport en Logistiek Vlaanderen, die oorspronkelijk wel achter de CAO stonden, in hun verzet mee. De verantwoordelijkheid van de werkgevers was verpletterend, want dit was spelen met de gezondheid van de werknemers uit de transport- en logistieke sector, en dit om louter formalistische redenen. Alle onderzoek in binnen- en buitenland wijst erop dat dit een reëel probleem is, dat dringend aangepakt moest worden. BTB was op de hoogte van een aantal incidenten in bedrijven uit de sector in de laatste weken (zie hieronder). Na het afspringen van de onderhandelingen werd er in de loop van de vakantie gezocht naar een compromisvoorstel waarin alle werkgeversorganisaties en vakbonden zich konden vinden. Dit resulteerde uiteindelijk in de ondertekening van een CAO toxische gassen (zie artikel hiernaast). Hiermee heeft BTB dan uiteindelijk toch nog haar slag thuisgehaald en hopen we van harte dat dit voorbeeld in gans de Europese Unie navolging zal vinden!

INCIDENTEN OP EEN RIJTJE:

DSV-Logistics Gent: Werknemers vallen bewusteloos na het openen van een container met speelgoed! Pas enkele weken na de feiten komt het de vakbondsafvaardiging ter ore dat er zich een incident heeft voorgedaan. Er wordt onmiddellijk navraag gedaan bij de directie die het incident minimaliseert! Een totaal onaanvaardbare houding van de werkgever die het voorval in de doofpot wilde steken!

DHL-Exel Bornem: Werknemers worden onwel na het openen van een container met jeansbroeken. De container wordt apart gezet om te ontluchten en er volgt een intern onderzoek. De contaminatie zou het gevolg zijn van een bepaald ontsmettingsproduct gebruikt door een onderaannemer, maar er is tot op heden zeer weinig duidelijkheid wat de juiste oorzaak was!

Beide incidenten bewijzen dat de vraag van BTB om deze problematiek DRINGEND op de jaarlijkse agenda van het CPBW te plaatsen geen holle eis was. In tegendeel, zonder deze voorwaarden zal elk incident geminimaliseerd blijven worden en zullen de werkgevers de problematiek niet ernstig willen nemen!



Platform and European Conference Tuesday, 23 November, L'Arsenal, Brussels

An alarming 10 - 15% of all import containers release a huge dose of hazardous gases or vapours when they are opened. Workers who open containers daily, risk being permanently harmed, even years after.

**Together we need to solve this problem.
That is why we launched TGAV in September!**

TGAV is committed to collect and share knowledge. It offers an interactive platform where science and hands-on expertise join forces.

In november, TGAV will present the first international handbook on this urgent matter for the logistic branche.

And you are invited to visit TGAV's International Conference on November 23 in Brussels, Belgium.

Get informed. Join TGAV.

www.tgav.info bureau@tgav.info



CAO Toxische gassen eindelijk ondertekend!

Eind juni 2010 werd, na maandenlang onderhandelen, het overleg rond de toxische gassen opgeblazen door de werkgevers uit de transportsector met als enige argument dat de administratieve last voor de transport- en logistieke bedrijven te zwaar zou zijn.

Deze CAO was voor BTB-ABVV uitermate belangrijk, omdat wij reeds op het terrein werden geconfronteerd met de gevolgen die toxische gassen in containers konden veroorzaken. De ondertekening van deze CAO leek ons dan ook het begin van een betere bescherming voor zowel werknemers als werkgevers, die samen het slachtoffer zijn van het feit dat veel containers – vaak afkomstig uit Azië – gevaarlijke stoffen bevatten.

Tijdens de vakantiemaanden werden nog de nodige contacten gelegd om toch tot een oplossing te komen.

Uiteindelijk kon op maandag 13 september 2010, na lang aandringen door BTB-ABVV de CAO Toxische gassen worden ondertekend.

Op basis van deze CAO zal binnenkort een informatie- en sensibiliseringscampagne worden uitgewerkt door het Sociaal Fonds Transport & Logistiek. Bovendien zal de problematiek van de toxische gassen in containers in de betrokken bedrijven verplicht deel uitmaken van het Jaarlijks ActiePlan voor Bescherming en Preventie op het Werk, een Plan dat jaarlijks binnen het Comité voor Preventie op het Werk wordt vastgelegd.

Wij zijn dan ook zeer blij met deze grote stap voorwaarts met betrekking tot de preventie in de transport- en logistieke bedrijven.

Ten slotte hebben wij de toezegging van de werkgeversfederaties dat, indien uit incidenten zou blijken dat de CAO niet strikt genoeg is, er opnieuw zal worden gesproken over een striktere reglementering en eventueel ook over sancties. Wij hopen echter van harte dat dit niet nodig zal zijn.

Vrachtwagenchauffeur van het jaar

Op 23 juni werden de nieuwe vrachtwagenchauffeurs van het jaar voorgesteld aan de pers. Voor het Vlaamstalige landsgedeelte gaat het om de 37-jarige **Bert Robyns** uit Meise, terwijl voor het Franstalige landsgedeelte de 34-jarige **Gilles Bossy** uit Houtain-Saint-Siméon werd verkozen uit meer dan 100 kandidaten.

De redactie van Wegwijs ontmoette de beide vrachtwagenchauffeurs van het jaar en legde hen 'op de rooster'.

WW: Bert, wanneer heb jij beslist om vrachtwagenchauffeur te worden?

Bert: Eigenlijk wordt de chauffeurs-microbe bij ons van generatie op generatie doorgegeven. Al van toen ik 10 jaar was reed ik met mijn vader mee met de vrachtwagen.

WW: Wat zette je ertoe aan om deel te nemen aan de wedstrijd 'Vrachtwagenchauffeur van het jaar'?

Bert: Ik ben trots op mijn beroep. Daarom wil ik proberen om het imago van de vrachtwagenchauffeur te verbeteren en de clichés te doorbreken.

WW: En hoe reageert 'de buitenwereld' op je verkiezing?

Bert: Eigenlijk is er niets veranderd voor mij. Mijn collega's zijn wel superenthousiast en dat maakt mij extra fier. Het is leuk om in een collegiale sfeer te werken. Maar ook mijn werkgever reageerde heel tof en enthousiast. Voor hem is het ook leuk om de 'vrachtwagenchauffeur van het jaar' in dienst te hebben. Een bijkomende troef voor het bedrijf.

WW: Je bent nog maar 37 jaar, maar toch stellen we je deze vraag. Is 'de weg' nu anders dan in je beginjaren?

Bert: Het verkeer is de laatste jaren altijd maar drukker geworden natuurlijk. Zelfs in de vakantiemaanden staan er nu files, iets wat vroeger ondenkbaar was. Dit zorgt automatisch voor meer stress bij de chauffeurs. Dat is inderdaad een minder fijn aspect van ons beroep.

Ik kan wel een aantal oplossingen voor het fileprobleem bedenken, maar ik vrees of deze echt werkbaar zijn. Ik denk zo bij voorbeeld aan grote logistieke buffers buiten de steden, meer flexibiliteit qua laad- en losuren, nog meer promotie van het carpoolen en een betere communicatie tussen de verschillende soorten van transport. Verder is er natuurlijk ook veel meer verkeersagressie. Mijn visie daarop is kalmte bewaren en niet te veel reageren, kortweg: de slimste mens zijn op de weg. En goed voor ogen houden dat niemand perfect is. Meer geduld en wederzijds begrip zijn noodzakelijk. Elkaar een teken geven of even met de lichten knipperen kan wonderen verrichten.

WW: Als je iets zou kunnen veranderen aan je beroep, wat zou dat dan zijn?

Bert: Ik denk al spontaan aan enkele punten. Ik zou het rijverbod op dubbele rijstroken herbekijken. De politieke wereld was hier recent nog mee bezig,

dus laat ons hopen dat er gauw terug een regering is om dit dossier opnieuw ter harte te nemen. Verder is mijn leuze: voorzichtigheid troef. Meer spiegels dus. En meer algemene waardering voor ons beroep, zoals in Nederland.

WW: Welke boodschap zou jij willen meegeven aan jongeren die graag in het beroep zouden willen stappen?

Bert: Het beroep van vrachtwagenchauffeur is een beroep om fier op te zijn. Vraag gerust aan een vrachtwagenchauffeur uit je familie- of vriendenkring om een keer mee te mogen rijden. Misschien krijg je de truckerskriebel wel te pakken.

Het Sociaal Fonds Transport en Logistiek heeft speciaal voor de jeugd een programma opgesteld met de grote waaier aan tewerkstellingsmogelijkheden in de sector. Je kan deze informatie terugvinden op de website: www.vrachtwagenchauffeur.be.



WW: De transportsector is toch een wereld van individualisten?

Gilles: De ganse wereld is veel individualistischer geworden. Er is ook veel meer jaloezie onder de mensen. Toch moet ik zeggen dat ik, sinds mijn verkiezing tot vrachtwagenchauffeur van het jaar, nog nooit slachtoffer ben geworden van een gewijzigde houding van mijn collega's ten opzichte van mij. Ik wil mijn manier van denken en hoe ik mij opstel in mijn beroep gerust delen met mijn collega's. Misschien ben ik op dat vlak wel 'van de oude stempel', zoals de chauffeurs van vroeger.

WW: Is er op de weg veel veranderd sinds jij voor een loopbaan als vrachtwagenchauffeur koos?

Gilles: Er is inderdaad een evolutie in de mentaliteit van alle categorieën van weggebruikers en deze evolutie is niet altijd even positief. Ik heb er dan ook een gewoonte van gemaakt om een defensieve rijhouding aan te nemen, met respect voor de omgeving en de andere weggebruikers. Dit bezorgt mij heel wat minder stress. Het heeft geen zin om geweld met geweld te beantwoorden! De permanente vorming zal de transportsector helpen om de langverwachte erkenning te bekomen van de vrachtwagenchauffeurs, die nog te veel worden beschouwd als de lastpakken van de weg.

WW: Nog een gouden raad voor de jeugd, Gilles?

Gilles: Aarzel niet om te kiezen voor een beroep in de sector van transport en logistiek. Je kiest voor een rijk en gevarieerd beroepsleven.

Nog voor het interview met Gilles goed en wel op gang is wil hij benadrukken dat hij zijn kersverse eretitel wil delen met alle Belgische vrachtwagenchauffeurs die op een verkeersveilige manier hun beroep uitoefenen.

Gilles is al sinds de leeftijd van 6 jaar gepassioneerd door de stalen wegmonsters. Hij werd steeds aangetrokken door deze speciale wereld dat de sector van het wegvervoer toch wel is. Terwijl het grootste deel van de vrachtwagenchauffeurs echt wel gepassioneerd zijn door hun beroep, ontwikkelt deze vrachtwagenchauffeur van het jaar sinds enkele maanden een andere passie, namelijk deze van de rol die het wegvervoer speelt in de huidige maatschappij.

WW: Gilles, waarom heb jij deelgenomen aan deze wedstrijd?

Gilles: Omdat ik nieuwsgierig ben! En omdat mijn vroegere leraar, Vincent Closjean van het Don Bosco Instituut in Luik, waar ik mijn studies heb gedaan, het mij heeft gevraagd. Na lang nadenken ben ik de uitdaging aangegaan omdat ik deze ervaring niet wou missen. De overwinning, dat was niet zo belangrijk. Ik deed mee omdat ik aan iedereen wou kenbaar maken wat ik vind van de wereld van het wegvervoer.

AUTOGRILL TRUCKER CLUB CARD BELUX IS NU OOK GELDIG IN NEDERLAND EN WORDT AUTOGRILL TRUCKER CLUB CARD BENELUX



"Mijn Autogrill Trucker Club Card is geldig in België en Luxemburg, maar niet in Nederland. Ik zou daar ook graag korting krijgen!" Heel wat beroepschauffeurs maakten die bedenking. Autogrill ging positief op hun vraag in. Resultaat: de huidige Autogrill Trucker Card Belux is niet alleen bruikbaar in België en Luxemburg, maar nu ook in Nederland.

Vrachtwagenchauffeurs moeten zich consequent aan rust- en rijtijden houden. Rusten betekent ook tijd maken voor een koffietje of een maaltijd. Met je Autogrill Trucker Club Card heb je in België en Luxemburg recht op heel wat voordelen:

- -20% korting in alle selfservice restaurants van Carestel, AC Restaurants, Autogrill en Ciao in België en Luxemburg,
- -20% korting in alle uitbatingen van Pizza Hut Express en Délifrance bij de vestigingen van Carestel, AC Restaurants en Autogrill in België en Luxemburg,
- + gratis koffie bij aankoop van een warme maaltijd en een drank.

Nu ook in Nederland

Met dezelfde Autogrill Trucker Club Card kan je voortaan terecht bij alle AC Restaurants in Nederland, want die behoren ook tot de groep Autogrill. Dit zijn de voordelen:

- - 20 % korting in alle AC selfservice restaurants,
- -20 % korting in alle Flavours tafelbedieningrestaurants + Albert's Corner,
- + gratis koffie bij aankoop van een warme maaltijd.

Vraag je Autogrill Trucker Club Card Benelux

Natuurlijk is het nodig dat vrachtwagenchauffeurs zich registreren om van de voordelen te genieten. Dan is dit het goede moment, want Autogrill voert een kaart voor de hele Benelux in. Dus, ben je vrachtwagenchauffeur en heb je nog geen Autogrill Trucker Club Card? Vraag dan aan de kassa van een restaurant van Autogrill Benelux zo'n kaart. Ze is gratis en je krijg ze direct mee. Daarna ga je naar de website www.truckerclub.be en www.truckerclub.nl en volg je de instructies om te registreren.

Of nog gemakkelijker, neem gewoon contact op met het federaal secretariaat BTB Wegvervoer & Logistiek met Dinneke op het nummer 03/224 34 37 of mail naar dinneke.fleerackers@btb-abvv.be.

Waar zijn er restaurants van Autogrill?

Autogrill heeft al zijn vestigingen in de Benelux op één kaart samengebracht in www.autogrill.be en www.autogrill.nl. Dat is handig om als vrachtwagenchauffeur je tussenstops te plannen. Je kan de website zelfs gebruiken om je eigen route uit te stippelen.



Autogrill Belux
Central office
Axxes Business Park
Guldensporenpark 23 Blok C
9820 Merelbeke - België
T +32 9 210 87 84
F +32 9 210 87 70
info.belux@autogrill.net



www.truckerclub.be
www.truckerclub.nl

BTB houdt van interim... arbeiders!

Het is een veel gehoorde misvatting als zou het ABVV of BTB tegen de interimarbeiders zijn. Wel integendeel! Precies omdat we nogal wat kritiek hebben op de wijze waarop interimarbeiders behandeld worden, willen we juist meer respect voor deze arbeiders.

Veel mensen vergeten immers dat interimarbeiders – het woord zegt het al – het ware zelf – slechts ingeschakeld kunnen worden in zeer welbepaalde omstandigheden als: de vervanging van een vaste werknemer (bv. bij ziekte), om in te spelen op een tijdelijke vermeerdering van het werk of om te zorgen voor de uitvoering van een uitzonderlijk werk.

Maar we weten natuurlijk beter. Als je bij voorbeeld in de logistieke sector eens rondkijkt, dan zie je dat er in tal van bedrijven 'gebruik' wordt gemaakt van interimarbeiders in plaats van mensen met een 'gewone' arbeidsovereenkomst. Meestal begint het met een aanvraag om interims in te schakelen voor bv. een tijdelijke vermeerdering van het werk. Naderhand blijkt dat de

vermeerdering helemaal niet tijdelijk is, maar permanent. De interims zijn echter ook permanent.

Zo zijn er interimarbeiders die werken – of zelfs maandenlang werken met dagcontracten! Van een onzekere werksituatie gesproken. Bepaalde werkgevers slagen er zelfs in om vaste personeelsleden op economische werkloosheid te zetten en ondertussen interimarbeiders in te zetten.

Daarom voorziet de wetgeving dat werkgevers de syndicale delegatie moeten raadplegen vooraleer interims in te schakelen. Indien er op het bedrijf geen syndicale delegatie aanwezig is, moet de aanvraag naar een Commissie 'Goede Diensten'. Aan onze syndicale afgevaardigden dus om ervoor te zor-

gen dat interimarbeid binnen de perken blijft én zodra de kans zich voordoet omgezet wordt in gewone arbeidsovereenkomsten.

Waak er als vakbondsmilitant ook over dat de interimarbeider/ster dezelfde loon- en arbeidsvoorwaarden krijgt als het vast personeel met dezelfde functie. Het spreekt voor zich dat dit ook geldt voor veiligheidsvoorschriften en materiaal. Wat gevaarlijk is voor een vast personeelslid is even gevaarlijk voor een uitzendkracht.

Om meer respect te vragen voor de werknemers die interimarbeid uitvoeren organiseert het ABVV op 6 oktober 2010 een nationale actiedag. In verschillende stations zal ons tijdschrift 'Interim Zone' uitgedeeld worden. De volledige lijst met acties vind je op de website van het ABVV: www.abvv.be

Wie meer wil weten over de rechten en plichten van interimarbeiders kan bij BTB de speciale krant voor ABVV-leden die interimarbeid verrichten bestellen: Interim Zone. Een simpele e-mail naar Dinneke, fleerackers@btb-abvv.be volstaat. Je kan ook terecht op de ABVV-website voor interimarbeiders: <http://www.abvv.be/interim>.

WIST JE DAT?

- Voor uitzendkrachten die een functie met verhoogde waakzaamheid, een veiligheidsfunctie, een activiteit met welbepaald risico of een activiteit verbonden aan voedingswaren uitvoeren, een gezondheidstoezicht verplicht is en een werkpostfiche opgesteld moet worden door de gebruiker.
- Uitzendkrachten over dezelfde werkkledij en persoonlijke beschermingsmiddelen moeten beschikken als de andere werknemers en de verantwoordelijkheid voor het leveren en het behoud in gebruiksklare staat ervan bij de gebruiker ligt (= het bedrijf waarin de interim is ingeschakeld).
- De gebruiker het onthaal en de aanpassing van de nieuwe ter beschikking gestelde uitzendkrachten regelt.
- De gebruiker de uitzendkracht onder meer moet informeren over de onderneming, de werkpost, de eerste hulp, brandbestrijding en evacuatie en de organisatie van de veiligheid.
- Het uitzendbureau de uitzendkracht moet informeren over de bezoldiging, het arbeidsreglement en de sociale, geneeskundige, personeels- en opleidingsdiensten in de onderneming.

In mei 2009 is de firma THIRY, gevestigd op de markt van Droixhe, veranderd van paritair comité. Zij is overgegaan van de voeding (PC 118-220) naar de sector van het transport en de logistiek waarvoor BTB bevoegd is.

We hebben syndicaal afgevaardigde Laurent REIJNAERS ontmoet om te achterhalen op welke manier de overgang had plaatsgevonden en of we bang moesten zijn van dergelijke verandering van PC.

Firma Thiry

BTB: Kan je ons vertellen hoe de werknemers van Thiry de overgang naar het PC Vervoer hebben ervaren?

Laurent: Zoals alle werknemers, hadden ook wij schrik van deze wijziging van paritair comité, omdat wij dachten dat onze loon- en arbeidsvoorwaarden zouden wijzigen. Bovendien functioneerde de toenmalige syndicale delegatie niet. BTB heeft een nieuwe bedrijfs-CAO afgesloten en ik heb mijn kandidatuur gesteld omdat ik mijn collega's wilde helpen er meer inzicht in te krijgen.

BTB: Zijn er betekenisvolle wijzigingen doorgevoerd?

Laurent: Wat betreft de arbeidsvoorwaarden NEEN, die zijn gebleven zoals ze waren, maar op het niveau van de loonvoorwaarden JA.

BTB: Kan je ons daarover meer vertellen?

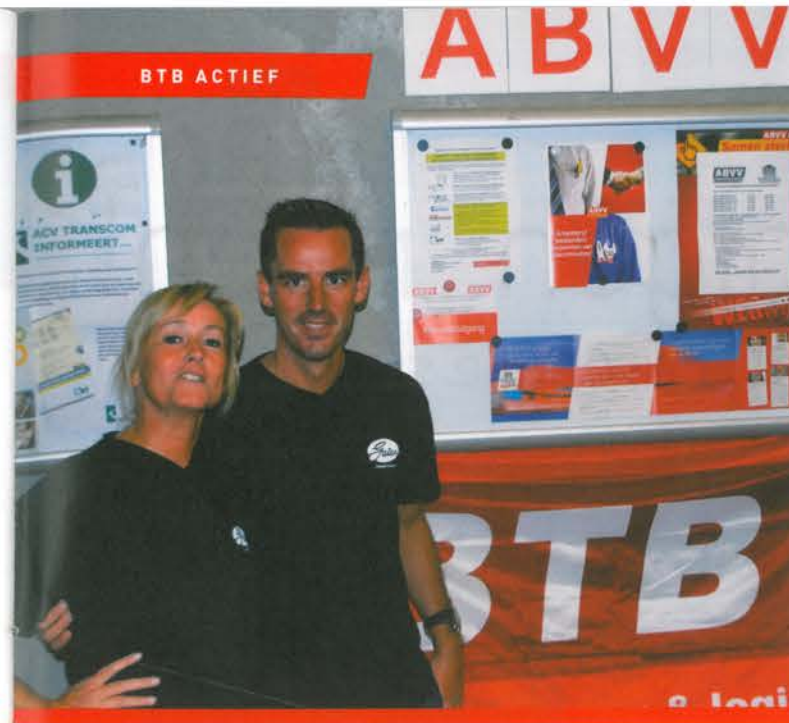
Laurent: In het paritair comité van de voeding was de anciënniteitspremie opgenomen in het uurloon. Wij dachten dus dat we geen recht hadden op deze premie toegekend in het vervoer. Na verschillende vergaderingen tussen de directie, de syndicale secretaris en mezelf, zijn we tot een akkoord geko-

men waardoor wij recht hebben op deze premie. Dit betekent toch wel een aanzienlijke verhoging voor de werknemers. Bovendien heeft de secretaris onderhandeld wat betreft de kosten voor de aanschaf van werkkledij en voor de reinigingsvergoedingen.

BTB: Kunnen we stellen dat deze verandering van PC geslaagd is?

Laurent: Absoluut, want niet enkel wordt naar de syndicale delegatie geluisterd en wordt zij gehoord door de

directie, wij hebben tevens goede akkoorden getekend. Sindsdien volg ik regelmatig de vorming die BTB organiseert. Deze versterkt mij in mijn werk en laat me toe om juist te antwoorden op de vragen van onze leden.



De multinational The Gates Corporation, behorend tot de beursgenoteerde Tomkins-groep, heeft zijn hoofdzetel in Denver (VS) en is één van de marktleiders in de productie van hoogtechnologische rubberen aandrijfriemen en slangen voor industriële, hydraulische, landbouw- en automobieltoepassingen. In Europa telt de groep meer dan 3000 werknemers.

Gates Distribution Center Gent Geduld eindelijk beloond!!!

De vestigingen in België bevinden zich in Gent en in Erembodegem, waar spijtig genoeg vorig jaar ongeveer 300 mensen moesten afvloeien omdat de productieafdeling verdween. Gates Distribution Center Gent, vallend onder het Paritair Comité voor de logistiek 140.09, is het Europese distributiecentrum van deze groep en telt 105 werknemers. Sinds de sociale verkiezingen van 2008 heeft BTB-ABVV er de grootste delegatie en bouwt zij stelselmatig haar syndicale werking verder uit. De overlegorganen draaien nu eindelijk op volle toeren en recent werd een anciënniteits-CAO afgesloten. Die kwam er evenwel niet zonder hindernissen, net zoals bij de moeizame onderhandelingen van een paar jaar terug voor de invoering van de maaltijdcheques. Het wordt hoog tijd dat de plaatselijke directie al zijn werknemers, alsook het werk van de verkozen vakbondsafgevaardigden, begint te appreciëren.



BTB-ABVV delegees Peggy De Keuleire en Steven Bultiauw getuigen: "Onze eerste vraag om de anciënniteit in het bedrijf te belonen dateert al van juli 2008, omdat wij merkten dat werknemers met een pak dienstjaren zonder reden de firma verlieten. Het oorspronkelijke voorstel was om per 5 jaar dienst een extra verlofdag te voorzien en ook om het loon aan te passen. De directie zag ook de problemen en had wel oor naar ons voorstel, maar wilde toen liever de sectoronderhandelingen afwachten. Maanden verstreken en op elke syndicale vergadering werd de vraag opnieuw gesteld, tot eindelijk een eerste voorstel van de firma op tafel werd gelegd. Dit voorstel was ruim onder de verwachtingen, waardoor de spanning op de werkvloer steeg. Ondertussen zwaaide de directie met cijfers om aan te tonen dat er ook iets moest gedaan worden aan het absentisme. Hieruit vloeide een tweede voorstel voort waarin de toekenning van een dag anciënniteitsverlof na 10 jaar dienst gekoppeld werd aan aanwezigheidspercentages. Dit voorstel getuigde van een totaal gebrek aan respect en viel bij de werknemers uiteraard niet in goede aarde. Alle collega's legden spontaan het werk neer.

De solidariteit in alle ploegen was (en is) immers groot. In diezelfde week volgden nog meerdere prikakties. BTB diende een eerste stakingsaanzegging in met als gevolg dat onmiddellijk met de hoofddirectie uit Amerika aan tafel werd gezeten. Deze onderhandelingen verliepen redelijk positief en eindelijk mochten wij als syndicale delegatie, na meerdere stemronden en goedgekeurd met grote meerderheid door het personeel, een principesakkoord ondertekenen. De extra verlofdagen per 5 jaar dienst, weliswaar met minimale aanwezigheidsvereisten, waren een feit. De moeilijkheden, die de directie evenwel maakte bij het schrijven van de desbetreffende CAO, sleepten nog enkele maanden aan. Tussentijdse afspraken van onze vakbondssecretaris en zelfs een tweede stakingsaanzegging waren nodig om het gezond verstand van de plaatselijke directie toch naar boven te doen komen. De ondertekening van de anciënniteits-CAO gebeurde uiteindelijk op 11 juni 2010. Het geduld van de trouwe werknemers van Gates Distribution Center werd eindelijk beloond..."

Een dikke pluim voor de BTB-delegatie!

Blind bezuinigen: neen!

29 september: Europese syndicale manifestatie in Brussel

Aan ABVV-voorzitter Rudy De Leeuw vroegen we naar de reden van de Euromanifestatie, een initiatief van het Europees vakverbond en al zijn aangesloten vakbonden, waaronder uiteraard het ABVV.



RDL: 'Bezuinigen' is het nieuwe modewoord in Europa. De financiële crisis, veroorzaakt door het onverantwoord risicogedrag van de zakenbanken en de speculanten, sloeg een gat in de begroting en verlamde de economie. De factuur voor het redden van de banken werd aan de belastingbetalers doorgeschoven via de openbare schuld. De daarop volgende economische crisis joeg de werkloosheid spectaculair de hoogte in. De inkomsten uit belastingen en sociale bijdragen vielen fors terug. En opnieuw betalen de werknemers de rekening. De banken maken intussen opnieuw winst, maar men wil de sanering van de overheidsfinanciën opnieuw door ons laten betalen, door de werknemers uit de privé en de openbare diensten, de uitkeringstrekkers, de werklozen, de zieken en de gepensioneerden. Onze pensioenrechten worden op de helling gezet. De koppeling van de sociale uitkeringen aan de welvaart wordt in vraag gesteld. De werkgelegenheid in de openbare diensten wordt bedreigd. Dat is allemaal onaanvaardbaar, wij hebben al genoeg betaald.

Is er een alternatief?

RDL: Nooit was onze maatschappij zo rijk, nooit waren de ongelijkheden zo groot. Sinds 30 jaar daalt het aandeel van de werknemers in de geproduceerde rijkdom constant, terwijl ze de enige echte producenten van rijkdom zijn. Het aandeel van het kapitaal daarentegen, van de inkomens uit eigendom, steeg voortdurend. Dat geld, dat in handen is van een kleine minderheid rijken, werd niet in de economie geïnvesteerd

maar gebruikt om te speculeren en jobs te vernietigen. Wij eisen dan ook een eerlijke 'return' en een rechtvaardigere verdeling van de rijkdom. Het moet gedaan zijn het geld te zoeken bij diegenen die er geen meer hebben, bij de werknemers en de uitkeringstrekkers. Het binnenlands verbruik mag niet bedreigd worden door de lonen aan te tasten en de winsten van de speculanten moeten opnieuw in de economie geïnvesteerd worden. Wij eisen een taks op de financiële transacties om een Europees herstelplan te financieren voor duurzame, kwaliteitsvolle banen door innovatie, ontwikkeling van groene filières en zachte energie. Door de fiscale concurrentie tussen de lidstaten verliest de overheid tal van middelen. In plaats van te bezuinigen zou men beter de belastingen op Europees vlak harmoniseren. Om de overheid in staat te stellen zijn financiën te saneren en zijn opdrachten als openbare dienstverlener uit te voeren, om de sociale zekerheid en de pensioenen te kunnen betalen, moeten diegenen die de breedste schouders hebben de zwaarste lasten torsen.

Hoe kan ervoor gezorgd worden dat iedereen zijn deel betaalt, m.a.w. dat de belastingdruk rechtvaardiger verdeeld wordt?

RDL: Ten eerste door een efficiënte strijd tegen belastingontduiking en -ontwijking. Van de 45 miljard euro die ontsnapt aan de belastingen, kan gemakkelijk 30 tot 50% gerecupereerd worden en dit zonder de belastingen te verhogen.

Ten tweede door alle belastingcadeaus aan particulieren en ondernemingen eens tegen het licht te houden. Het zijn immers diegenen die er het minste nood aan hebben, die er het meest van profiteren. En tenslotte (maar minstens even belangrijk) door de belastingdruk te herschikken, in het voordeel van de inkomens uit arbeid. Inkomens uit eigendom en kapitaal worden veel te weinig belast. Die inkomens opsporen en ze doen bijdragen aan de collectieve behoeften is mogelijk als het bankgeheim opgeheven wordt.

Dat zijn onze vakbonds bekommernissen in België. Maar werknemers in heel Europa worden met gelijkaardige problemen geconfronteerd en de situatie in landen als Portugal, Griekenland en Spanje is nog veel schrijnender dan bij ons. Daarom gaven wij op 29 september allemaal samen, met het EVV, in Brussel een zeer duidelijk en luid signaal: blind bezuinigen kan voor ons niet. Wij willen dat voorrang gegeven wordt aan werkgelegenheid en duurzame groei. We willen dat voorrang gegeven wordt aan een rechtvaardige fiscaliteit. Wij hebben al genoeg betaald.



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK
SECRETARIAT 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
 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 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: 08.00-12.30
 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 | fax: 09 218 79 81
 do: 08.30-12.00
 btb.aalst@btb-abvv.be

9600 Ronse - Stationstraat 21
 tel.: 055 21 33 79 | fax: 055 21 81 06
 ma-di-wo-do-vrij: 08.30-12.00 | ma: 13.00-18.00 | vrij: 13.00-15.30
 ronse@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
 Secretaris Lieve Pattyn | lieve.pattyn@btb-abvv.be
 Bestendig Afgevaardigde Carine Dierckx | carine.dierckx@btb-abvv.be

PROVINCIE VLAAMS BRABANT & BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST | PROVINCE DU BRABANT FLAMAND ET RÉGION DE BRUXELLES - CAPITALE

1060 Brussel - Zwedenstraat 45 rue de Suède
 tel.: 02 511 87 68 | fax: 02 511 81 46
 ma tot vrij | lu au ven: 08.30-12.00 | ma en do | lu et jeu: 13.00-17.00
 btb.brussel@btb-abvv.be

1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6
 tel.: 02 253 94 44 - 02 511 87 68 | fax: 02 253 44 41
 wo en vrij: 09.00-12.00
 btb.vilvoorde@btb-abvv.be

3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119
 tel.: 016 22 22 05 - 02 511 87 68 | fax: 016 511 81 45
 Op afspraak
 btb.leuven@btb-abvv.be
 Secretaris 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 en do: 14.00-17.30 | do voormiddag en vrij
 namiddag 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

8630 Veurne - Statieplein 21
 ma: 15.00-17.00
 btb.roeselare@btb-abvv.be

Secretaris René Degryse | rene.degryse@btb-abvv.be
 Propagandist Logistiek Annita Vandenbussche
 anita.vandenbussche@btb-abvv.be

8380 Zeebrugge - Heiststraat 3
 tel.: 050 54 47 15 | fax: 050 54 42 53
 ma-di-wo-do-vrij: 08.30-12.00 | ma-di-do: 12.45-17.00
 btb.zeebrugge@btb-abvv.be

8400 Oostende - J. Peurquaetstraat 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
 Secretaris Renaud Vermote | renaud.vermote@btb-abvv.be

PROVINCIES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON

6000 Charleroi - BOULEVARD DEVREUX 36-38
 tél.: 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
 tél.: 071 64 13 05 | fax: 071 32 29 58 uniquement sur rendez-vous

7130 Binche - Rue Gilles Binchois 16
 tél.: 071 64 13 05 | fax: 071 32 29 58 uniquement sur rendez-vous

7500 Tournai - Rue des Maux 26
 tél.: 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
 tél.: 056 85 33 44 | fax: 056 85 33 19
 lu-ve: 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
 Sur rendez-vous
 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
 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)
 tél.: 04 221 96 50 | fax: 04 221 95 82
 lu-ma-jeu: 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 Alain Durant | alain.durant@ubot-fgtb.be