

# DE WERELD IS VAN ONS



---

Syndicale kijk op  
een veranderende  
maatschappij

**FRANK  
MOREELS**



**DE  
WERELD  
IS  
VAN  
ONS**

# Inhoud

Voorwoord	5
1. Globale uitdagingen	8
2. Digitalisering, automatisering en artificiële intelligentie	12
3. De wereldwijde race to the bottom	24
4. We moeten de aarde redden	40
5. Voor Europa	48
6. Europa in de wereld	58
7. 'TINA' sucks. Er is wel degelijk een alternatief!	66
8. Tegen haat en nijd	74
9. Vrije vakbonden zijn de tegenmacht	82
10. Vrouwen aan boord!	94
11. Jongeren zijn het heden	100
12. Vakbondsrechten onder druk	106
13. Iedereen is van de wereld en de wereld is van iedereen!	112
Dankwoord	124
Bronnen	125



**Ik ben er écht van  
overtuigd dat je  
als vakbond geen  
andere keuze hebt  
dan internationaal  
actief te zijn.**

**FRANK  
MOREELS**

# Voorwoord

## **W** **WAAROM ZO ACTIEF IN HET BUITENLAND?**

In de vele gesprekken die ik als vakbondsverantwoordelijke voer, krijg ik vaak de vraag waarom ik actief ben op het internationale

niveau, in het internationale vakbondsnetwerk.

Waarom vind ik het zo belangrijk om te investeren in de Europese en internationale transportfederaties? Waarom onderhoud ik zo veel contacten met buitenlandse vakbonden?

Waarom ben ik dus veel in het buitenland?

Mensen vragen mij dat omdat ze dagelijks geconfronteerd worden met problemen op de werkvloer hier in België. Hun problemen. Problemen die ze bijvoorbeeld hebben om veilig te kunnen werken, om elke maand financieel rond te komen of om het helse werktempo te volgen, met alle hyperflexibiliteit die ze vandaag de dag moeten slikken. Ze willen daarbij de steun krijgen van hun vakbond. En die krijgen ze ook, alvast van onze vakbond, de Belgische Transportbond (BTB), waarvan ik voorzitter ben.

### **FRANK MOREELS**

° 17.01.1961. België.

Voorzitter Belgische Transportbond (BTB-ABVV).

Voorzitter European Transport Workers' Federation (ETF).

Vice-voorzitter International Transport Workers' Federation (ITF).

Mijn antwoord? Omdat veel problemen waarmee werkende mannen en vrouwen te maken krijgen, alleen maar opgelost kunnen worden door internationaal vakbondsengagement en internationale vakbondsacties. Ik ben er écht van overtuigd dat je als vakbond geen andere keuze hebt dan internationaal actief te zijn.

*De truck- en buschauffeurs weten dat de rij- en rusttijden van truckers alleen kunnen worden aangepast door Europese regels te wijzigen.*

*De zeevarenden moeten weten dat hun statuut, hun werkomstandigheden grotendeels bepaald worden op internationaal niveau. Want de Maritime Labour Convention bepaalt wereldwijd de situatie van de zeevarenden.*

*Dokwerkers zullen ongetwijfeld beseffen dat beslissingen over de haventerminal waar zij werken vaak in Singapore of Denemarken worden genomen. En Antwerpen mag dan wel de tweede haven van Europa zijn, hetzelfde Europa wordt gebruikt of misbruikt om het statuut van de Antwerpse havenarbeiders ter discussie te stellen.*

*De afhandelaars op de luchthaven weten ondertussen met scha en schande dat Swissport International in Zaventem zijn activiteiten heeft stopgezet omdat dat in Zürich zo werd beslist.*

**VAKBONDWERK IS PER DEFINITIE  
INTERNATIONAAL**

Daarom wil ik met dit boek een en ander op een rij zetten. Om werkende mensen – en zeker vakbondsmensen – te overtuigen. Om ze warm te maken voor wat in Europa (de Europese Unie) of in Genève (de International Labour Organisation) of waar ook ter wereld wordt beslist. Opdat ze zouden weten dat beslissingen over hen vaak aan de andere kant van de wereld genomen worden. Om ze uit te leggen dat een samenwerkingsproject met – zeg maar – Keniaanse vakbonden, een goede investering is. Om ze te motiveren om over de grenzen van hun eigen bedrijf te kijken, over de landsgrenzen ook. En als dat nodig is ook actie te ondernemen en te wegen op de besluiten die ergens anders worden genomen. Het gaat tenslotte over ons: onze werkomstandigheden, onze arbeidsvoorwaarden, onze veiligheid, onze lonen.

Hier bij ons kregen en krijgen werkende mensen nooit iets gratis. We moesten altijd knokken voor betere loon- en arbeidsvoorwaarden. We moesten actievoeren voor betaald verlof en vechten voor een veilige werkplek. Vandaag is dat op veel plaatsen in de wereld nog altijd geen realiteit. Ook internationaal zullen we geen verbetering van onze situatie kunnen realiseren door het vriendelijk te vragen.

Als vakbonden het lot van de ‘gewone’ man en vrouw willen verbeteren, als we ongelijkheid willen bestrijden, als we een betere verdeling van de welvaart willen, dan zullen we niet op onze luie kont kunnen zitten. We zullen druk moeten uitoefenen op politiek verantwoordelijken, op multinationale ondernemingen, op internationale instanties ...

Dat is moeilijk, lastig en het vraagt veel tijd en energie. Maar het is noodzakelijk. In die zin is er inderdaad geen alternatief. Tenzij het onze!

Ik zie ook dat er vakbonden zijn die hun internationale engagement downsizen. Ze worden minder actief of betalen minder bijdrage aan hun internationale koepels. Dat kan twee redenen hebben. Ofwel zijn die internationale vakbondsstructuren minder relevant voor de vakbonden, en dan moeten die koepels een ernstig onderzoek doen naar hoe dat komt, en bijsturen waar nodig. Ofwel hebben de nationale of sectorale bonden minder mensen en middelen. Ook dat moet ons doen nadenken. Want als nationale bonden verzwakken, verzwakt ook onze internationale impact.

Net nu de wereld globaler wordt, nu de economie internationaler wordt, nu multinationale ondernemingen steeds meer wegen ook op politieke beslissingen, hebben vakbonden niet de luxe om internationaal af te haken.

Ik besef dat veel voorbeelden die ik geef in dit boek uit mijn Belgische en Europese vakbondspraktijk komen. Dat is nu eenmaal mijn leefwereld. Toch heb ik geprobeerd om over de grenzen van Europa te kijken. En als Europa uitgebreid aan bod komt in dit werk, dan zal iedere vakbondsmilitant, waar ook ter wereld, heel wat herkennen. Want daar gaat het net over: wat in Brussel gebeurt, gebeurt ook in Montreal, Rio de Janeiro, Abidjan, Singapore ...

**‘Het gaat tenslotte over ons:  
onze werkomstandigheden,  
onze arbeidsvoorwaarden,  
onze veiligheid, onze lonen.’**

**‘Net nu de wereld globaler  
wordt hebben vakbonden  
niet de luxe om internationaal  
af te haken.’**

Dit boek is gebaseerd op mijn eigen ervaringen en syndicale praktijk. Ik neem er de volle verantwoordelijkheid voor. Maar ik ben blij dat vrienden, collega's, kameraden,... ook hun visie wilden geven op wat ik schrijf. De gastschrijvers waren zo vriendelijk om hun visie en commentaar te geven op een van de hoofdstukken uit dit boek. Ik ben er blij om, want het verrijkt wat ik zelf heb geschreven.

**YOU CAN'T START A FIRE  
WITHOUT A SPARK**

De Europese verkiezingen komen eraan in juni 2024. En onze globale vakbondsfederatie, de Internationale Transportarbeiders Federatie congresseert in oktober 2024. Twee goeie redenen

om enkele ideeën op een rijtje te zetten, om een en ander te analyseren, en om enkele voorstellen te realiseren, en zo mijn bijdrage te leveren in de debatten die eraan komen. Misschien motiveert het jonge mensen wel om erin te vliegen. Bruce Springsteen zingt: *You can't start a fire without a spark*. Verandering valt niet uit de lucht. Iemand moet eraan beginnen. **Laat ons dus de gensters zijn die het vuur van de verandering laten opflakkeren.**

Frank Moreels  
27 november 2023



DE  
WERELD  
IS  
VAN  
ONS

# 1. Globale uitdagingen





**W**We staan als werkende mensen voor enorme uitdagingen waarmee we in veel gevallen vandaag al mee worden geconfronteerd. Willen we vermijden dat de werkende mens de pineut wordt? Dan moeten we klaarstaan met antwoorden.

### **KLIMAATTRANSITIE**

De grootste uitdaging wereldwijd is de opwarming van de aarde. Die ligt niet in de verre toekomst. Nu al merken we de gevolgen in ons dagelijkse leven. Denk aan de droogtes en misoogsten in Australië of Afrika. De massale bosbranden in Canada, de Verenigde Staten, Spanje en Griekenland. En de schrijnende impact van de overstromingen in Italië, Libië, Duitsland, Tsjechië, de Nederlandse en Belgische Maasstreek en de Alpen. Nu al zijn heel wat mensen wereldwijd op de vlucht voor de klimaatverandering. Met een snel stijgende wereldbevolking zal de migratie niet afnemen.

De klimaatverandering zet nu al heel veel bedrijven, overheden en particulieren aan tot versnelde investeringen in de elektrificatie van hun productiemethoden en transportmodi. En dat heeft een rechtstreekse, onmiddellijke impact voor iedereen die werkt in de transportindustrie.

### **AUTOMATISERING, DIGITALISERING EN DE RACE TO THE BOTTOM**

Die elektrificatie gaat vaak hand in hand met de versnelde automatisering, digitalisering,

de razendsnelle ontwikkeling van artificiële intelligentie ... Dat allemaal samen zorgt momenteel voor een omwenteling van onze economie. Ik kan me voorstellen dat truckers en taxi-chauffeurs zich grote zorgen maken als ze zien hoe zelfrijdende (vracht)wagens worden ontwikkeld, en hier en daar zelfs al operationeel zijn.

Techbedrijven hebben bovendien wereldwijd een *race to the bottom* in beweging gezet. Door fysieke arbeid 'uit te besteden' spelen ze de logistieke dienstverleners uit elkaar die op hun beurt steeds scherper met elkaar concurreren. Het moet alsmat goedkoper, en dat ten koste van de werkende mensen. De 'techplooiatie' zet openbare diensten onder druk. De lonen gaan omlaag, vaak door goedkope arbeidskrachten in te zetten. Al dan niet 'legale' sociale dumping zijn schering en inslag en dat overal ter wereld.

### **POPULISME EN VERRECHTSING**

Vervreemding en onbehagen maken zich van de mensen meester. De angst voor onzekerheid is een belangrijk sociaaleconomisch gevolg. Zeker voor wie in de laagste looncategorieën zit. En een groeiende antipolitiek leidt tot meer populisme en verrechtsing. Het populisme en de verrechtsing vormen daarbij een bedreiging. Want ook onze eigen achterban is niet doof voor de slogans van extreemrechts en populistten. Ze worden verspreid

**'Het moet alsmat goedkoper, en dat ten koste van de werkende mensen.'**

door de *rattenvangers van Hamelen* die de werkende bevolking proberen te verleiden met een vals narratief van haat, verdeeldheid en uitsluiting.

Als we niet willen dat de geschiedenis zich herhaalt, dan zullen vakbonden méér dan een tandje moeten bijsteken in de strijd tegen populisme en extreemrechts!

Het zijn maar enkele maatschappelijke fenomenen waarin we onze tanden zullen moeten zetten.

Hierna krijg je een *overzicht van de belangrijkste uitdagingen waarmee we de komende jaren als vakbonden te maken krijgen*. Sommige van die uitdagingen zullen nog verschillende jaren op onze agenda staan. Andere zullen in 2024 al een

**‘Of we dat nu graag hebben of niet, we zijn allemaal wereldburgers. En voor de duidelijkheid: ik voel me een wereldburger.’**

bepalende afwikkeling krijgen. Ik denk daarbij aan de Europese verkiezingen waarvan de uitkomst cruciaal zal zijn voor de toekomst van Europa en van de werkende mensen in Europa. En elders in de wereld, want Europa is geen eiland. Of we dat nu graag hebben of niet, we zijn allemaal wereldburgers. En voor de duidelijkheid: ik voel me een wereldburger.





**Om gehoord te worden moeten we opstaan. We moeten ons organiseren op lokale en internationale werkplekken en in toeleveringsketens.**

**TONY SHELDON**

**D** De transportsector kampt met lage winstmarges, hoge concurrentie, weinig toetredingsbarrières en een hoge bedrijfsomzet.

Lokale en regionale transportmarkten spelen een integrale rol in wereldwijde toeleveringsketens, of het nu gaat om passagiersvervoer, vrachtvervoer of zelfs de brandstof die nodig is om de industrie en de bredere economie draaiende te houden.

Hoewel dit in theorie transportmedewerkers meer slagkracht geeft bij industriële onderhandelingen, kan het hen ook blootstellen aan de gevolgen van bedrijfsbeslissingen, genomen in bestuursraden aan de andere kant van de wereld dan waar hun lokale en zelfs nationale vakbonden actief zijn.

Om gehoord te worden moeten we opstaan. We moeten ons organiseren op lokale en internationale werkplekken en in toeleveringsketens.

We moeten lokale actie afstemmen op internationale campagnes, om besluitvormers effectief ter verantwoording te roepen wanneer zij proberen de stem van lokale werknemers het zwijgen op te leggen en te negeren.

**TONY SHELDON**

°26.08.1961. Australië.

Senator voor de Australian Labor Party. Voorzitter van de Australian Senate Education and Employment Committee. Voorheen Nationaal Secretaris van de Transport Workers Union of Australia (TWU) en vroegere voorzitter van de Road Transport Section van de International Transport Workers' Federation (ITF)

**2.**

**Digitalisering,  
automatisering  
en artificiële  
intelligentie**



**D** **DE IMPACT OP ONS WERK**  
In de afgelopen jaren heeft de transportsector een aanzienlijke transformatie ondergaan als gevolg van de snelle vooruitgang in digitalisering, automatisering en kunstmatige intelligentie (AI). Het zal de komende jaren nog sneller gaan en de impact zal nog groter zijn dan nu.

#### **Niet minder, wel andere banen**

Tot voor kort dachten we dat automatisering en digitalisering *job eaters* zouden zijn. Maar het zijn niet de machines of de technologische ontwikkelingen op zich die de tewerkstelling bedreigen. Het zijn de businessmodellen erachter. Daar gaat het echt over.

Veel studies doen voorspellingen over het verdwijnen van jobs. Truckchauffeur is daarbij een vaak geciteerd beroep. Maar niet volgens Arjen van Halem, vroeger bedrijfskundige bij STZ advies & onderzoek. In 2018 zei hij op een rondetafelconferentie georganiseerd door de Belgische Transportbond: “Enkele grote bureaus becijferden dat er miljoenen arbeidsplaatsen verloren zouden gaan. Maar als je verder kijkt, zie je dat het helemaal niet zo’n vaart loopt. Want een beroep bestaat uit verschillende taken. Zo moet een chauffeur niet alleen met een vrachtwagen rijden. Hij moet ook de veiligheid garanderen, goederen inladen en uitladen, en papieren controleren. Een machine neemt niet al die taken tegelijkertijd over. Als je filmpjes bekijkt op het internet, dan zie je vaak het beeld van een zelfrijdende vrachtwagen en een chauffeur die relaxed de krant zit te lezen. Maar dat is een

volledig verkeerde voorstelling. Een vrachtwagenchauffeur zal in de toekomst meer raakvlakken hebben met een piloot. Zijn vliegtuig stijgt op en landt geautomatiseerd, maar die piloot is juist heel hoogopgeleid om in te grijpen als het nodig is. Precies zo zal het ook evolueren in het goederenvervoer.” Hij kreeg gelijk. Vijf jaar later is er geen massale doorbraak van zelfrijdende vrachtwagens.

Experts vertellen ons dat er jobs zullen verdwijnen, maar dat er ook jobs bijkomen. Een McKinsey-rapport voorspelde in december 2017 al dat tegen 2030 75 tot 375 miljoen werknemers – zo’n 3 tot 14 procent van de wereldwijde beroepsbevolking – naar andere beroepen zouden moeten overstappen door de disruptieve impact van de digitalisering en automatisering.

Uit dat rapport bleek ook nog dat toen al meer dan 50 procent van de bestaande beroepsactiviteiten technologisch gezien in aanmerking kwam voor digitalisering of automatisering.

Volgens het Wereld Economisch Forum zullen er tegen 2025 ongeveer 85 miljoen jobs verloren gaan en tegelijk 97 miljoen jobs gecreëerd worden. Een nettowinst van 12 miljoen. Het rapport uit 2020 stelt dat de helft van de werknemers zich tegen 2025 moet omscholen om de technologische vooruitgang bij te benen.

**‘Het zijn de businessmodellen erachter. Daar gaat het echt over.’**

### **Vraag naar nieuwe vaardigheden**

Maar hoe zit het dan met de bescherming van de werknemers? Zelfrijdende vrachtwagens en bussen, op afstand bediende straddle carriers, digitale orders, artificiële intelligentie, OCR-herkenning van containers ... Ze zullen onze economische activiteit in elk geval grondig dooreenschudden.

Vanuit vakbondsperspectief brengt die transformatie zeker extra uitdagingen met zich mee. Het is onze job om de rechten en het welzijn van werknemers te beschermen. Een technologische transitie mag niet betekenen dat werknemers aan de kant geschoven worden. Op zich omarmen we veel technologische vernieuwing: veel technologie in wagens, vrachtwagens, schepen en vliegtuigen draagt tenslotte in grote mate bij aan een grotere verkeersveiligheid en een beter arbeidscomfort.

Ik ben zelf vooral bezorgd over de impact die dat zal hebben op de inhoud van de jobs en op het soort jobs dat we gaan doen. Het zal ongetwijfeld zo zijn dat er van de mensen die nu actief zijn in de transportsector hogere kwalificaties zullen worden geëist als ze in de toekomst in de sector willen blijven werken.

### **Rol van de vakbonden**

In een context waar technologische evoluties elkaar alsmaar sneller opvolgen, zullen we dus moeten inzetten op opleiding, loopbaanbegeleiding, gezondheid, privacy en het recht op deconnectie.

Mensen die vandaag de schoolbanken verlaten en iets kunnen, zullen daar twintig jaar later niet meer mee toekomen om verder aan de slag te blijven. We moeten zorgen dat die **opleiding** er komt, dat men die in goede omstandigheden invoert. Herscholings- en bijscholingsprogramma's moeten worden afgedwongen van de werkgevers

zodat werknemers blijven. Zodat werknemers voorzien zijn en blijven van de nodige vaardigheden om zich te kunnen aanpassen aan die veranderende arbeidsmarkt. Het is trouwens niet meer dan legitiem dat die omscholing van werknemers tijdens de werkuren gebeurt én de werkgevers het betalen.

**We moeten ook inzetten op permanente loopbaanbegeleiding**, want dat zal de basis zijn voor het detecteren van de nodige opleidingen. Bij de screening van actuele competenties moeten we ook rekening houden met de noodzakelijke toekomstige competenties. Ook de bedrijfsorganisatie moet bestendig gescreend worden, zodat er een matching tussen de evolutie van de bedrijfsorganisatie en de evolutie van beroepen kan worden ingebouwd in een opleidingsplan.

Eerlijke lonen, gezondheid en veiligheid, redelijke werktijden, privacy en recht op deconnectie: ook daarmee moeten we ons als vakbond bezighouden. Technologische innovatie kan geen dekmantel zijn om daarop in te leveren. Daarbij moet er de nodige aandacht zijn voor het welzijn van de werknemers naast de evidente aandacht voor de werkgelegenheid. Geen technologische vooruitgang wanneer dat sociale achteruitgang betekent.

**Wij – de vakbonden – zullen moeten zorgen voor onze mensen. Want als wij het niet doen, zal niemand het doen.**

**‘Een technologische transitie mag niet betekenen dat werknemers aan de kant geschoven worden.’**

Maar dat zal niet vanzelf gaan. Vakbonden zullen hun aanpak, strategieën en structuren moeten veranderen en aanpassen aan de technologische uitdagingen. Nieuwe organisatie modellen ontwikkelen om nieuwe soorten werknemers te bereiken is een must.

### **DE PLATFORMWERKERS ORGANISEREN**

Overall ter wereld duiken digitale platformen op. Ze noemen zich digitale dienstverleners die bemiddelen tussen mensen die een dienst zoeken en anderen die diensten willen leveren. Uber in de taxisector, Amazon in de logistiek, Deliveroo en Just Eat Takeaway in de levering van maaltijden. Ze zorgen voor een complete omslag van onze industrieën.

#### **Schijnzelfstandigheid**

Dat lijkt leuk, maar het is het eigenlijk niet. Want het gaat om mensen die werken om de kost te verdienen, maar niet worden aangeworven door die platformen. Het businessmodel van die platformbedrijven draait op schijnzelfstandigheid. Mensen laten werken voor het bedrijf, maar zelf geen verantwoordelijkheid nemen: niet als we over een arbeidscontract spreken, niet als het over sociale zekerheid of verzekeringen gaat.

Volgens Wikipedia stelde Uber eind 2022 wereldwijd 32.800 personeelsleden tewerk, maar het bedrijf zelf ontkent in veel gevallen dat het een werkgever is. Ze vinden niet dat hun chauffeurs of koeriers ook daadwerkelijk personeel zijn van het bedrijf. Voor hen zijn het partners, geen personeelsleden. Zonder de rechten en plichten die werknemers hebben. Lees vooral: zonder de rechten die werknemers hebben.

Uber – en met hen veel andere platformbedrijven – surfen op een pervers businessmodel. Een businessmodel waarbij de lasten worden afgewenteld op de

**‘Ik ben zelf vooral bezorgd over de impact die dat zal hebben op de inhoud van de jobs.’**

medewerkers en de lusten hoofdzakelijk naar het bedrijf vloeien.

Als vakbond hebben we een missie op twee fronten. Ten eerste verzetten we ons tegen het businessmodel van de platformeconomie en tegen de misclassificatie van werknemers in deze opkomende industrieën. Ten tweede verenigen en versterken we die platformwerkers – personeelsleden volgens ons – door ze te organiseren. We nemen hun belangen, behoeftes en problemen serieus en vechten voor een betere werk- en leefsituatie.

Want dat is wat vakbonden al sinds hun ontstaan doen: ze nemen het op voor wie nood heeft aan bescherming, hulp en bijstand. En vertalen die behoeften collectief om verbeteringen af te dwingen voor iedereen in dezelfde situatie.

Momenteel zijn er 28 miljoen werknemers actief in de platformindustrie in de EU. In 2025 zullen dat er 43 miljoen zijn. Zo veel werknemers die geen spreekbuis hebben, zullen ongetwijfeld ook zelf wel beseffen dat ze zich moeten organiseren. En dat doen ze ook op verschillende plaatsen in de wereld. En dan moeten vakbonden klaarstaan om ze te ondersteunen.

### **ORDE OP ZAKEN IN DE BOOMENDE LOGISTIEKE SECTOR**

Begin 2020 brak de wereldwijde covidpandemie uit die de wereld meer dan twee jaar in haar greep hield. De covidcrisis en de maatregelen die de verschillende overheden namen, zorgden duidelijk voor een explosieve groei van de logistieke

sector. Miljoenen mensen moesten thuiswerken en waren opgesloten in hun huis door de lockdowns. Ze leefden, werkten en brachten hun vrije tijd thuis door. Veel mensen plaatsten online hun bestellingen. Ze bestelden basisproducten en ook veel artikelen die eerder in het vrijetijdsgeburen zaten. Consumenten werden de winkels uitgeduwd en kropen achter hun computerscherm om te consumeren.

Dat zorgde niet alleen voor een exponentiële groei in de e-commerce. Het zorgde ook voor een even grote groei in de logistieke sector. Consumenten ontwikkelden nieuwe gewoontes en kregen ook een nieuw verwachtingspatroon. Als ze vandaag iets online bestellen, dan verwachten ze dat ten laatste morgen thuis geleverd te krijgen.

Ik zie tot vijftien bestelwagens per ochtend mijn straat in- en uitrijden. Firma's zoals Amazon, PostNL, DPD en GLS doen gouden zaken. En dat online bestellen is na de lockdowns blijven hangen.



### **7,5 miljoen dollar per uur**

E-commerce en gigplatforms zoals Uber of Deliveroo zagen hun zakencijfer tussen 2019 en 2020 met 50 procent toenemen. Ook bedrijven zoals PostNL, GLS, DPD en andere pakjesleveranciers deden gouden zaken. Spijtig genoeg gingen niet alleen de zakencijfers van die bedrijven fors naar omhoog. Ook het aantal klachten van werknemers over slechte werkomstandigheden en uitbuiting door hun werkgever piekte.

Grote multinationals zoals Amazon ontwikkelen een agressieve globale strategie. Ze reorganiseren en herstructureren omwille van het grote geld. In het derde kwartaal van 2021 draaide Amazon een omzet van 110,8 miljard dollar. Dat is 15 procent meer dan in dezelfde periode vorig jaar.

Amazon is het grootste e-commercebedrijf van de wereld, dat ondertussen ook op kousenvoeten België binnensluipt. Jeff Bezos, de stichter van Amazon, ziet zijn vermogen groeien met 7,5 miljoen dollar ... per uur. Daar moet een Belgische trucker meer dan 450.000 uur voor werken (of omgerekend 206 jaar!). Ondertussen steekt Bezos het geld in zijn zakken om ruimtereisjes te organiseren voor de rich and famous, en verdienen de Amazon-werknemers amper een minimumloon.



### **Keten van uitbuiting**

In België kennen we, naast bpost (nog altijd met stip de grootste speler), vooral PostNL, GLS en DPD. Het businessmodel van die firma's voor pakjeslevering aan huis is gebaseerd op schijnzelfstandigheid. Ze werken met zogezegd zelfstandige koeriers in onderaanneming.

Schijnzelfstandigen, want ze werken maar voor één opdrachtgever. Vaak hebben die zelfstandigen zelf opnieuw onderaannemers in dienst. Op die manier wordt een keten van lage verloning, hyperflexibiliteit, stress, overbelasting ... kortom van uitbuiting gecreëerd. Hoe lager in de keten, hoe slechter de werkomstandigheden worden.

In 2019 bracht de Britse regisseur Ken Loach de pakjessector in Groot-Brittannië in beeld in zijn film *Sorry We Missed You*. In zijn meesterlijke stijl legde hij de flagrante mistoestanden in de Britse pakjessector bloot. Op 16 februari 2020 mocht ik daarover debatteren met Sonja Teugels en Karlien Erregat, respectievelijk vertegenwoordigers van de werkgeversfederaties Voka en Unizo. Ze veroordeelden de mistoestanden zoals ze in de film getoond werden, maar beweerden ook dat die zich in België zelden voordoen.

Dat was ofwel heel naïef, ofwel was er kwade wil. Want twee jaar later, in 2022, brak er in mijn land, België, een schandaal uit toen bleek dat pakjesbedrijf PostNL zowat alle regels en wetten aan zijn laars lapte. De CEO van het bedrijf in België Rudy Van Rillaer en zijn operations manager werden zelfs een tijdje aangehouden en in de gevangenis opgesloten.

Die mistoestanden in de logistieke sector waren eerder al beschreven in het zwartboek dat onze vakbond BTB publiceerde in 2021. In dat zwartboek getuigden verschillende werknemers.

*“De werkdruk is gigantisch. 200 stops per dag zijn vaker de regel dan de uitzondering. De regels zijn heel simpel. Of je gehoorzaamt en doet alles wat je gevraagd wordt. Of je kunt vertrekken. Ongeveer elke regel rond vergoedingen en arbeidsvoorwaarden wordt compleet genegeerd. De onderaannemers en PostNL komen ermee weg. Want 99 procent van de chauffeurs zijn allochtoon en ze kennen onvoldoende Nederlands om te weten wat hun rechten zijn. Voor die mensen is het kiezen: gewoon uitvoeren zonder klagen, of geen werk en geen inkomen. Ja, dan is de keuze natuurlijk snel gemaakt.”*

*Husain, hij werkte eerst als pakjesbezorger bij een onderaannemer van PostNL en groeide door tot verantwoordelijke in het depot.*

*“Op een normale dag deed ik tussen de 180 en 200 stops. Maar dat aantal liep steeds vaker op tot 250 en 300 stops per dag. Er is zelfs een dag geweest waarop ik 410 stops gedaan heb. We werden acht uur per dag betaald, maar deden bijna elke dag tussen de tien tot twaalf uur om alle pakjes geleverd te krijgen. Pauze nemen zat er vaak niet in. Als door omstandigheden niet alle pakketten konden afgeleverd worden, volgde er automatisch een klacht van GLS bij de onderaannemer waarvoor we werkten, die op zijn beurt verhaal kwam halen bij ons. Als dat meerdere keren gebeurde mocht je je sleutels afgeven en hoefde je niet meer terug te komen. Wat er ook gebeurde, het was altijd de schuld van de chauffeurs. Met externe omstandigheden werd geen rekening gehouden.”*

*Mohammed, werkte van 2019 tot 2021 voor GLS.*

Uit een informele rondvraag in de zomer van 2023 van de ETF (European Transport Workers' Federation) bij Europese vakbonden bleek alvast dat de problemen waarmee logistieke medewerkers te maken hebben overal in Europa dezelfde zijn. Onderaanneming en uitbesteding zijn de vaste regel in de sector. Vaak wordt er met tijdelijke werknemers gewerkt, met preciaire contracten of met schijnzelfstandigen. Daardoor is dat personeel ook moeilijk te organiseren in een vakbond. Digitalisering en het gebruik van artificiële intelligentie zorgen voor een gebrek aan transparantie. In veel gevallen hebben we in die sector te maken met agressief management, dat intimidatie niet schuwt. Vaak is er een gebrek aan persoonlijke/individuele beschermingsmiddelen.

#### **Antivakbond**

Nog een laatste overweging over die logistieke sector, en de syndicale uitdaging die zich daar stelt. Amazon heeft in 2022 in de Verenigde Staten 14,2 miljoen dollar uitgegeven aan antivakbondconsultants. Wat betekent het als een bedrijf zo veel geld spendeert aan het buitenhouden van de vakbond? Wijst het er niet op dat juist die werknemers er alle belang bij hebben om vakbonden binnen hun onderneming te hebben?

#### **ROBOTS ZULLEN MOETEN BETALEN!**

Het is een beetje sloganesk, maar het is wel noodzakelijk. Onder andere de openbare diensten en sociale zekerheid worden vandaag gefinancierd door arbeid te belasten. Op zich niets mis mee. Maar als werk wordt overgenomen door machines, is het dan niet redelijk om een *faire bijdrage te vragen van de opbrengst die door automatisering en digitalisering wordt gecreëerd?*

Robots kopen trouwens geen goederen, betalen geen belastingen en dragen dus niet bij aan het algemene welzijn. Vandaag is het (Europese)

sociale model gebouwd op het feit dat je de meerwaarde op arbeid een stuk belast en hergebruikt om daar bijvoorbeeld de sociale zekerheid mee te betalen.

Die meerwaarde op arbeid zal altijd maar groter worden dankzij de automatisering. Die zal niet alleen geproduceerd worden door de arbeiders, maar steeds meer door machines of door software en alles wat daarrond zit. Als dat zo is, dan zie ik niet in waarom je geen model kan ontwerpen om machines, robots, computers, softwareprogramma's ... te taxeren.

In plaats van alleen arbeid te belasten kun je evengoed de taxatie doen op (een stuk van) de winst die gegenereerd wordt door de automatisatie. Dat zal op termijn nodig zijn om ons sociale model intact te houden of uit te bouwen waar het (nog) niet bestaat.

#### **WETGEVING, TRANSPARANTIE EN ETHISCHE KADERS**

De collectieve arbeidsovereenkomsten zullen een antwoord moeten bieden op de veranderende en digitale context. Zaken als algoritmisch beheer van applicaties, werken op afstand, privacy van werknemers en hun gegevensbescherming moeten onderwerp van onderhandeling worden. Die domeinen verdienen duidelijke afspraken zodat werknemers voldoende beschermd zijn tegen de mogelijke kwalijke gevolgen van de technologie.

**‘Robots kopen geen goederen,  
betalen geen belastingen en  
dragen dus niet bij aan het  
algemene welzijn.’**

Een van de problemen die bijvoorbeeld platformwerknemers ondervinden is het gebrek aan transparantie over hoe de algoritmes hen aansturen. De prijszetting is helemaal niet duidelijk. Uberchauffeurs verliezen dan weer hun licentie, worden gewoon geschrapt van de applicatie en kunnen raden naar de reden daarvoor.

Met de integratie van artificiële intelligentie en automatisering moeten trouwens ook ethische overwegingen mee in rekening gebracht worden. We moeten het belang benadrukken van transparantie en verantwoording bij de ontwikkeling en inzet van die technologieën. Er moet duidelijkheid zijn voor het gebruik van AI-algoritmen om eerlijkheid te garanderen, discriminatie te voorkomen en de privacy van werknemers te beschermen.

Ook het management van platformbedrijven zal moeten leren praten met de mensen die werk voor hen verrichten. **Sociale dialoog** heet zo iets. En dat kan alleen met betrokkenheid van de vakbonden. Want als we één ding niet kunnen doen, dan is het uitgaan van de goede bedoelingen van die platformbedrijven. Controle is een absolute noodzaak.

Niet zo heel lang geleden zat ik thuis aan de keukentafel te praten over reizen. Of we niet eens naar Griekenland op reis zouden gaan, want weet je nog vorige keer ... Een doordeweekse gesprek op een doordeweekse plaats. Toen ik mijn smartphone pakte, om voor de zoveelste keer – de zoveelste keer te veel – mijn berichten te checken, kreeg ik reclame binnen over ... reizen naar Kreta. Ik verzin dit echt niet! Ik had het zelfs nooit kunnen verzinnen.

Als dat gebeurt, moeten we dan niet dringend pleiten voor ethische kaders die rekening houden met de sociale impact van deze technologieën en

die ervoor zorgen dat ze in overeenstemming zijn met de rechten van werknemers en consumenten, in lijn met onze maatschappelijke waarden?

Daron Acemoglu is een econoom die verbonden is aan het Massachusetts Institute of Technology en doet onderzoek naar de economische gevolgen en gevaren van de invoering van artificiële intelligentie. Hij gelooft in technologische vooruitgang, maar niet tegen om het even welke prijs.

Hij waarschuwt ervoor dat zonder duidelijk regulerend kader die technologie de ongelijkheid zal doen toenemen. Je hoeft zelfs geen technofoob te zijn of te worden om in te zien dat regulering dringend is.

En die regulering mogen we volgens hem niet overlaten aan de sector zelf en ook niet uitstellen om geopolitieke redenen. Hij verwijst naar de strijd tussen economische grootmachten die zich wegstoppen achter het feit dat de concurrentie voordeel haalt uit eenzijdige regulering: “Wij kunnen dat niet doen, anders zal China voordeel krijgen.” Terwijl China zelf de plannen om te reguleren ook op een laag pitje zette om diezelfde reden.

We moeten actief deelnemen aan discussies over de toekomst van werk en dat niet overlaten aan technici of politici. Wij moeten druk uitoefenen op beleidsmakers, werkgevers en andere belanghebbenden om vorm te geven aan een toekomst die eerlijk werk, sociale rechtvaardigheid en gedeelde welvaart bevordert.

### **NIEMAND ACHTERLATEN**

Toegang tot technologie is cruciaal om actief deel te nemen aan het maatschappelijke leven en de economie. Wil je vandaag geïnformeerd zijn, dan heb je toegang nodig tot technologie. De toegang



tot heel wat diensten wordt zelfs bijna onmogelijk voor mensen die nog een analogoos leven leiden. Toch heeft een derde van de wereldbevolking geen toegang tot internet! Veel mensen zijn ook niet thuis in digitale media en missen de technische skills om die te gebruiken.

In België leeft 20 procent van de bevolking in een situatie van armoede of sociale uitsluiting, of riskeert erin terecht te komen. 28 procent van de Belgen beschikt niet over de nodige kennis om het internet veilig te gebruiken. Armoede en het gebrek aan toegang tot internet, sociale media ... gaan dus hand in hand. Kansarmen hebben minder toegang tot de steeds verdergaande digitalisering van (openbare) diensten. Of het nu gaat om gezondheidsdiensten, banken of het digitale gemeenteloket.

Oudere mensen bijvoorbeeld vallen vaak uit de boot. Ze missen computerskills, vaak zelfs een

computer of een smartphone. Ze kunnen dan ook geen elektronische identiteit aanmaken, en missen zo de aansluiting op tal van digitale diensten.

Architect-urbanist Thomas Ermacora maakt zich daarover serieuze zorgen. Zorgen over landen die de mogelijkheden en de middelen niet hebben om artificiële intelligentie te gebruiken, zorgen over de machtsconcentratie van AI-ontwikkeling. 80 procent van het onderzoek, de engineering en de productontwikkeling voor kunstmatige intelligentie is in handen van een twaalfstal bedrijven, zegt hij.

**‘Armoede en het gebrek aan toegang tot internet, sociale media gaan dus hand in hand.’**

## ‘De enige uitweg om de macht van Musk en consorten te temperen, is zijn monopolie ter discussie stellen.’

Hij maakt zich zelfs zorgen over de persoonlijkheid van de mensen die de grote techbedrijven leiden (Amazon, Meta, Google ...). Hij vindt dat hun persoonlijkheid – sommigen zeggen narcisme, anderen spreken over egoïsme – zorgt voor een giftige dynamiek in het technologielandschap. Dat wordt trouwens geïllustreerd als Elon Musk in augustus 2023 een boodschap van de Vlaamse extreemrechtse fascistische partij Vlaams Belang steunt op zijn nieuwe forum X, het vroegere Twitter.

### CONTROLE OP DE MACHT VAN DE TECHGIGANTEN

De Canadese gebruikers van Facebook en Instagram kregen in augustus 2023 opeens te horen dat ze op hun tijdslijn geen nieuwsberichten meer te zien krijgen. Dat komt door de Online News Act die in Canada werd aangenomen. Die wet verplicht bedrijven als Meta (lees: Facebook, Instagram en WhatsApp) om auteursrechten te betalen aan nieuwsmedia.

Meta gaat daar niet mee akkoord en weert dan maar alle nieuwsberichten van zijn platformen. In 2021 was er daarover al discussie in Australië. Daar heeft de regering in 2021 soortgelijke wetgeving laten stemmen. Nadien werd die bijgesteld ... onder druk van verschillende techgiganten. Het illustreert de macht en de houding van die techgiganten: wie wetten stemt die hen niet zinnen, krijgt lik op stuk. Een dikke middelvinger van de techgiganten naar de politieke wereld.

Helemaal gortig wordt het als je weet dat SpaceX, het bedrijf van Elon Musk, kan beslissen over het verloop van een oorlog. Bijvoorbeeld de oorlog in Oekraïne. Met de 4500 satellieten van zijn bedrijf Starlink die hij hoog in de atmosfeer heeft hangen, verwierf Musk een dominante machtspositie op het gebied van internet via de satelliet.

Met één druk op de knop van zijn Starlink-systeem kan Elon Musk de Oekraïense aanvallen op de Krim bemoeilijken. Dat blijkt uit onderzoek van The New York Times. Toch wel zeer angstwekkend dat zoiets ingrijpends mogelijk is. We spreken hier over één steenrijk persoon die het verloop van een oorlog kan beslissen. Wat je ook denkt van de oorlog in Oekraïne, het is een angstwekkende gedachte.

Dat zakenlieden – die alleen op winst uit zijn – een dergelijke impact hebben, moet iedere democraat wakker schudden. Als je daarbij nog weet hoe buitenissig het karakter en de psychologie van Musk is, moeten we dringend vragen dat overheden daar ingrijpen, meer controle instellen, of zelf **initiatieven ontwikkelen die democratische controle op dergelijke systemen mogelijk maken**. De enige uitweg om de macht van Musk en consorten te temperen, is zijn monopolie ter discussie stellen. De EU ontwikkelde daarom het IRIS<sup>2</sup>-satelliet-communicatienetwerk.

Daarnaast pleit ik voor meer controle op en transparantie over het databeheer en de dataverwerking door bedrijven en overheden. Persoonlijke gegevens blijven eigendom van de mensen zelf: dat moet het uitgangspunt zijn. De Europese Unie deed een eerste aanzet met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (GDPR-wetgeving). Maar dat is pas het begin. Er moet ook meer zicht komen op de manieren waarop data worden verwerkt. Denk maar aan de toeslagenaffaire in Nederland waar 25.000 mensen onterecht werden verdacht van fraude door verkeerde aannames van het databeheerprogramma.



**Artificiële intelligentie is een krachtig en machtig middel, nu nog de juiste doelstellingen kiezen.**

**MONICA DE CONINCK**

**A** AI als nieuwe informatie-technologie heeft de potentie om onze levensstandaard uiteindelijk te verhogen, net zoals de postindustriële revolutie dat deed met de introductie van de automatisatie.

Door de verhoogde productiviteit realiseerden we een hoger bruto nationaal product, wat meer welvaart bracht, maar niet altijd meer welzijn voor iedereen.

Artificiële intelligentie als semi-autonome software kan probleemoplossend werken, maar hoe voorkomen we dat het leven van veel mensen door AI slechter wordt? Kort door de bocht: zal artificiële intelligentie ingezet worden ten voordele van een maatschappij met veel sociaal kapitaal en onderling vertrouwen, of dient het alleen om aandeelhouders meer opbrengst te geven?

Door automatisatie verdwenen 50 jaar geleden voornamelijk arbeidsplaatsen gebaseerd op kracht en handenarbeid in de industrie. De lagere middenklasse en handarbeiders moesten op zoek naar ander werk of belandden in de werkloosheid of vervroegde pensionering. Dus de toepassing van betere technologie leidt niet noodzakelijk tot een hogere levensstandaard bij iedereen.

AI, als brede set van technologische instrumenten, geeft managers de kans om kostenbesparend te

**MONICA DE CONINCK**

° 21.03.1956. België.

Gewezen Minister van Werk en gewezen voorzitter OCMW Antwerpen. Voorzitter sociaal zekerheidscomité Zeevarenden. Sociaal rechter.

werken, vooral te besparen op de arbeidskosten van middenkaders. Dus AI lost het probleem van de managers op. Maar maatschappelijk creëert het grote kosten: hogere werkloosheid en grotere ongelijkheid dreigen te ontstaan. De middenklasse dreigt te verdwijnen.

Fundamenteel wordt het sociaal-economische systeem gewijzigd.

De druk om iedereen, we zijn allen consumenten, een basisinkomen te verzekeren vanuit algemene middelen gebaseerd op een belastingsysteem, zal toenemen. Maar de grote firma's en hun aandeelhouders zullen maximaal AI-instrumenten gebruiken om hun eerlijke bijdrage aan het systeem 'basisinkomen' te ontwijken.

De ontwikkeling van AI is momenteel in handen van de tien rijkste firma's die wereldwijd actief zijn, waardoor de facto een steeds kleinere elite de globale economische en daarmee samenhangende sociale dynamieken domineert.

Een steeds kleinere elite kan over de doelstellingen en toepassingen van het instrument AI beslissen, en zal dus de levens van grote groepen van mensen beïnvloeden.

Als AI een grotere efficiëntie nastreeft, en als alleen de aandeelhouders met de winst gaan lopen, dan is er een verkeerd gebruik van technologische vooruitgang.

Uiteraard is niemand tegen nieuwe en betere technologie, maar finaal gaat het over economische rechtvaardigheid en een beter leven creëren voor alle mensen. De technologische ontwikkeling is sterk verbonden met het kapitalistische economische systeem en wordt geassocieerd met 'progressie' en erop vooruitgaan. Overheids-

middelen – via belastingkortingen of subsidies – stimuleren dat proces zelfs, denk in België maar aan de farmaceutische sector. Maar wat is progressie in een globale wereld met enorme ecologische uitdagingen? Wie kan en mag daarover beslissen? Hoe organiseren we over die vragen democratische participatieprocessen?

### **AI, DOEN WAT ALGORITME ZEGT?**

AI is geen neutrale technologie, omdat het gevoed wordt met bepaalde kennis, denksystemen en onderliggende waarden en emoties. Kortom, het is gebaseerd op een bepaald wereldbeeld waarbinnen algoritmes worden gecreëerd. Die algoritmes kunnen dan creatieve opdrachten realiseren en mogelijke beslissingen voorstellen, maar zullen altijd passen binnen dat vastgelegde wereldbeeld.

De raad van bestuur van een onderneming zou bijvoorbeeld aan het AI-systeem de interessante vraag kunnen stellen: "Kiezen we voor efficiëntieverhoging op korte termijn of werkzekerheid/bestaanszekerheid op lange termijn?" Wat zijn de voor- en nadelen van de verschillende scenario's voor de betrokken actoren?

Dus essentiële vragen stellen en beseffen vanuit welke wereldbeschouwing en belangen de antwoorden geïnspireerd worden blijft de uitdaging.

**DE  
WERELD  
IS  
VAN  
ONS**

**3.**

# **De wereldwijde race to the bottom**







## HET MOET ALTIJD MAAR GOEDKOPER

### In de scheepvaart

In 2021 kwamen Troy Pearson  
(43 jaar) en Charley Cragg (25 jaar)

om het leven op hun werk toen ze een ponton voor mijnbouwbedrijf Rio Tinto in Canada versleepten. De zee was te ruw, de wind te ijzig en hun sleepboot te klein voor de omstandigheden. Toch stuurde hun werkgever hen eropuit. De dood van Troy en Charley is een tragedie, maar geen alleenstaand geval.

Aan bemanningsleden op sleepboten wereldwijd wordt gevraagd om langer te werken voor minder loon. Sommigen krijgen geen overuren uitbetaald. Rustperiodes worden niet gerespecteerd. Werkongevallen en bijna-ongevallen komen steeds vaker voor. Nautische kennis van de bemanningsleden wordt in de wind geslagen. Stress. Vermoeidheid. In de sleepvaartsector is de druk op de prijzen immers enorm. Het moet goedkoper en sneller.

Hoe dat komt? De sleepvaartsector staat onder zware druk door oneerlijke concurrentie. Rederijen sluiten allianties, staan sterk, en kunnen onredelijke tarieven opdringen aan de sleepvaartmaatschappijen. Dat leidt tot onveilige en onhoudbare werkomstandigheden. De sleepvaartdiensten zijn steeds minder in staat om de druk van lagere tarieven en concurrentie in de havens te overleven. In Europa bijvoorbeeld is het aantal grote spelers in minder dan tien jaar gedaald

van tien naar amper drie, en twee daarvan zijn eigendom van scheepvaartgiganten. Er is duidelijk een *race to the bottom* aan de gang in de sleepvaartindustrie. En niet alleen daar.

### In de luchtvaart

Laat ons even naar de luchtvaartsector kijken ... Tijdens de covidcrisis heeft de Australische luchtvaartmaatschappij Qantas illegaal 1700 grondafhandelingsbanen uitbesteed. Ze deden alsof dat een noodzakelijke kostenbesparende maatregel was, maar de vakbonden wisten dat het ook was ingegeven door het feit dat uitbestede werknemers geen vakbondsacties tegen het bedrijf kunnen voeren. De kameraden van TWU (de Australische transportvakbond) betwistten dat voor de rechtbank. Tegelijkertijd heeft Qantas sinds 2008 geen cabinepersoneel meer rechtstreeks ingehuurd, maar bleef het in plaats daarvan gebruikmaken van veertien wervingsbureaus. Op 23 september 2023 behaalden onze collega's van TWU een denderende overwinning. Het Australische hooggerechtshof beoordeelde de 1700 ontslagen als illegaal. Actievoeren loont!

Ander voorbeeld: Avia Solutions Group uit Litouwen. Dat bedrijf heeft een aantal merken waaronder SmartLynx of KlasJet in zijn portfolio. De Belgische voetbalbond vond het in 2021 nodig om hun vaste maatschappij (Brussels Airlines, dat wel de Belgische cao's volgt) om te ruilen voor KlasJet. Avia huurt zijn bemanning via een uitzendbureau in de Verenigde Arabische Emiraten, maar zijn vliegtuigen zijn gestationeerd in veel Europese landen. De ETF diende een

klacht in bij de European Labour Agency tegen de bedenkelijke praktijken van de firma.

En wat te denken van P&O die op 17 maart 2022 zonder boe of ba 786 zeevarenden via een videoboodschap ontsloeg en in eenzelfde trek tegelijk de bemanningsleden verving door goedkopere crew uit lageloonlanden?

### **In transport en logistiek**

Het was in 2007 dat Stefano Gebbia, een militant van de Belgische Transportbond, het woord nam op een nationale vergadering met andere vakbonds-délégués. Hij vertelde over Supertransport, de onderneming waar hij chauffeur was. Het bedrijf bevoorraadde de winkelketen Carrefour. Hij beschreef hoe de directie Hongaarse chauffeurs inzette en maakte zich zorgen om de lage lonen, langere werkuren en slechtere omstandigheden van die chauffeurs. Hij waarschuwde ook dat het de tewerkstelling van de Belgische chauffeurs op de helling zette. Dat hij profetische woorden sprak, beseftte hij toen nog niet.

Toeleveringsketens en transportactiviteiten, en dus ook de mensen die er werken, staan vandaag onder zware druk door de *race to the bottom* die wordt georganiseerd door multinationale ondernemingen. Ik noem ze ‘economische werkgevers’: bedrijven die niet rechtstreeks chauffeurs tewerkstellen, maar wel de opdrachtgevers zijn.

Het inzetten van chauffeurs uit Oost-Europese lageloonlanden in West-Europese landen is bekend. Al jaren klagen vakbonden de sociale-dumpingpraktijken aan in het wegtransport. De enige reden van die praktijken is besparen op de lonen. En daarbij worden geen middelen geschuwd: postbusondernemingen opzetten, schijnzelfstandigen inzetten, (Europese) wetten en nationale collectieve arbeidsovereenkomsten met

de voeten treden. Maar we stellen evengoed vast dat ook in de binnenvaart steeds meer bedrijven sociale dumping organiseren, bijvoorbeeld door matrozen uit Oost-Europa in te schakelen. Ook de rivercruise-industrie bedient zich volop van die praktijken. Dubieuze interimkantoren worden vaak ingezet om Filipijnse chauffeurs of rivercruisepersoneel zwaar onder de barema's te werk te stellen. Mensen verblijven soms maanden aan boord zonder naar huis te kunnen. Dat ruikt niet naar dwangarbeid, dat begint ernaar te stinken.

En dat sociale dumping ook in andere sectoren een ware pest is, hoeft geen betoog: denk maar aan de vleesverwerkende industrie en de bouwsector. In tal van activiteiten worden er op grote schaal geïnstitutionaliseerde systemen opgezet waarbij goedkope arbeidskrachten al dan niet op onwettige manier worden ingezet.

### **Due diligence-richtlijn**

Het is van het grootste belang dat die opdrachtgevers op hun verantwoordelijkheden worden gewezen. Ze kunnen het niet maken dat ze werk uitbesteden aan onderaannemers, en verder doen alsof ze geen verantwoordelijkheid hebben voor wat er zich in de transportketen afspeelt. Het gaat over zorgplicht of due diligence: een extreem belangrijk concept. Het Europees Parlement bereikte in juni al een voorlopig akkoord over het voorstel voor een Europese due diligence-richtlijn. Hopelijk komt de richtlijn er tegen het einde van 2023.

**‘Mensen verblijven soms maanden aan boord zonder naar huis te kunnen. Dat ruikt niet naar dwangarbeid, dat begint ernaar te stinken.’**

## ‘Het is cruciaal dat opdrachtgevers op hun verantwoordelijkheden worden gewezen, dat zorgplicht of due diligence, een essentieel concept is.’

Daarnaast stellen we vast dat de Europese integratie als politiek project niet af is. Landen zoals Malta, Cyprus en halve vrijstaten zoals Madeira genieten van allerlei Europese uitzonderingen waarvan malafide crewingagenschappen gretig misbruik maken. Zo geldt de verplichte aansluiting bij de sociale zekerheid niet voor werknemers uit Madeira. Europese zeelieden die onder die vlag varen, bouwen dus geen sociale rechten op. En in Cyprus bestaat wel de verplichte aansluiting op de sociale zekerheid voor de EU-ingezetenen, maar in de praktijk gebeurt dat niet. Hun diensten geven dat ook toe. Artikel vier van het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens verbiedt nochtans uitdrukkelijk elke vorm van dwangarbeid. Een Europese pijler van sociale rechten zou duidelijker moeten definiëren wat daar precies onder valt. Ondanks de vele Europese vergaderingen daarover wordt er naar mijn gevoel te lang getalmd.

### Ook buiten Europa

Wat in Europa sociale dumping genoemd wordt, is trouwens geen Europees verschijnsel. De Amerikanen spreken van misclassification. En dat blijkt een probleem te zijn dat zich in de truckingindustrie in de VS even duidelijk manifesteert als in Europa. Alleen zijn het daar Amerikaanse chauffeurs die uit de markt geduwd worden door de inzet van schijnzelfstandige chauffeurs, meestal uit Latijns-Amerika.

Domingo Avalos, een van die chauffeurs, getuigde in een artikel in de LA Times als volgt: *“De meesten onder ons zijn van Mexico of Centraal-Amerika. Wij zijn het niet gewoon om recht te hebben op beschermingsmiddelen op de werkvloer en de meesten van ons spreken niet goed Engels. De bedrijven maken daarvan handig gebruik en behandelen ons als tweederangswerkers.”*

Chauffeurs werkten gemiddeld elf uur per dag, zes dagen per week, en werden betaald tegen een stukloon per lading, ongeacht hoelang het duurde om de lading af te leveren. Domingo zag zelf niet al te veel graten in zijn statuut als schijnzelfstandige, tot hij op een dag een arbeidsongeval kreeg en medische verzorging nodig had. De ziekenhuisfactuur liep al gauw op tot meer dan 2000 dollar. Zijn werkgever XPO was pas bereid om de medische kosten terug te betalen, nadat hij een advocaat op zijn dossier had gezet.

**Slachtoffers: de arbeiders en de sociale zekerheid**  
Er is duidelijk een *race to the bottom* aan de gang in het wegvervoer. Die sociale dumping creëert hoofdzakelijk verliezers:

De eerste slachtoffers zijn de individuele chauffeurs uit de betrokken lageloonlanden. Ze werken tenslotte onder de prijs, kloppen (te) lange arbeidsdagen, krijgen onvoldoende rust en worden vaak simpelweg uitgebuit!

De tweede categorie slachtoffers zijn de werknemers uit het land waar die buitenlandse werknemers tewerkgesteld worden. Ze riskeren om hun job te verliezen wegens te duur. En hun loon- en arbeidsomstandigheden komen onder spanning te staan. Waarom zouden werkgevers nog de lonen betalen die in de nationale collectieve arbeidsovereenkomsten voorzien zijn als het veel goedkoper kan?

# DE WERELD IS VAN ONS

Tot slot zijn de socialezekerheidsstelsels en de belastingssystemen de pineut. Want op (illegale) arbeid die georganiseerd wordt in het zwarte of het grijze circuit worden geen of onvoldoende bijdragen of belastingen betaald. Met alle gevolgen van dien voor de staatskas. Hetzelfde probleem stelt zich voor de sociale zekerheid die onder druk van sociale dumping ondergefinancierd wordt. En dan heb ik het nog niet over de veiligheid voor andere weggebruikers.

Wie denkt dat het hier om fantasie van de vakbonden gaat, moet even de oogkleppen afzetten. Enkele concrete feiten op een rij:



In februari 2013 raakte bekend dat Dinotrans uit Letland massaal Filipijnse chauffeurs inzette. Ook een Nederlandse transporteur, Martin Wismans, werkte met Filipijnse chauffeurs. Dankzij de Nederlandse vakbond FNV werd toen fors ingegrepen en werden de chauffeurs beschermd als slachtoffers van mensenhandel. Transport Wismans verloor zijn transportvergunning.

In Padborg (Denemarken) ontdekte de Deense vakbond 3F vijf jaar geleden – in 2018 – een kamp waar Filipijnse chauffeurs verbleven in het weekend. Ze reden voor de Deense transporteur Kurt Beier, via zijn Poolse dochterfirma. De loon- en arbeidsomstandigheden van die chauffeurs waren totaal mensonterend. Ze verdienden 2 euro per uur en moesten verblijven in een stal waar een deftige boer zijn dieren nog niet in laat verblijven.

De zaakvoerder van enkele Belgische transportbedrijven is door de Brugse correctionele rechtbank



in mei 2022 bij verstek veroordeeld tot een jaar effectieve gevangenisstraf voor mensenhandel en sociale dumping. Hij liet de buitenlandse chauffeurs in mensonwaardige omstandigheden bivakkeren op een parking in Zeebrugge.

In 2018 was hij door het Gentse hof van beroep al tot acht maanden cel veroordeeld voor soortgelijke feiten. Bij meerdere controles tussen 2015 en 2018 bleek volgens het arbeidsauditoraat dat de eigenaar gebruikmaakte van postbusfirma's in Polen en Bulgarije. Alle activiteiten van de transportbedrijven speelden zich echter in België af. Met behulp van die constructie kon de beklagde de Belgische minimumlonen en sociale bijdragen omzeilen. Uit een Frans proces-verbaal zou ook blijken dat de beklagde geweld gebruikte tegen een werknemer.

In april 2023 legden 70 chauffeurs van de Poolse transportbedrijven LUK MAZ, AGMAZ en IMPERIA LOGISTYKA – allemaal van dezelfde bedrijfsleider – het werk neer. Ze deden dat omdat ze al meer dan een maand geen loon meer kregen. Ze parkeerden hun trucks op een parking in het Duitse Gräfenhausen aan de A5 bij Weiterstadt. Het was historisch dat uitgebuite chauffeurs uit Oost-Europa voor meer dan een week het werk neerlegden omdat ze de jarenlange uitbuiting grondig beu waren. Dat ze te maken hadden met een werkgever die de harde middelen niet schuwde, bleek toen hij probeerde om de stakende chauffeurs met een privémititie te intimideren. In pantservoertuigen en in volle gevechtsuitrusting was het hun taak om de vrachtwagenchauffeurs af te dreigen en, als dat nodig is, geweld te gebruiken om de vrachtwagens mee te nemen. Gelukkig was de politie aanwezig en slaagden zij erin het conflict te beslechten waarbij negentien mensen werden aangehouden, onder wie de eigenaar van het Poolse transportbedrijf.

## **‘Ik pleit voor een duidelijke Europese strafcode voor het niet betalen van correcte lonen, en voor goed omschreven regels rond slaapgelegenheden voor personeel.’**

De chauffeurs reden in opdracht van grote bedrijven zoals IKEA, Volkswagen, DHL, LKW Walter, sennder Technologies en CH Robinson. Wat nog maar eens aantoonde dat multinationale ondernemingen een verpletterende verantwoordelijkheid hebben als het aankomt op uitbuiting in de vervoersketen. Die economische spelers hebben de sleutel in handen om deze uitbuiting en sociale dumping te stoppen. In hun race to the bottom van steeds goedkoper transport zijn uitbuiting en criminele activiteiten de enige manier om aan die veel te lage prijs te voldoen. Dat moet dringend stoppen.

In de zomer van 2023 was er een tweede stakingsactie in Gräfenhausen: meer dan 120 chauffeurs van AGMAZ, LUK MAZ en IMPERIA LOGISTYKA legden zes weken het werk neer. Het zal niet de laatste staking zijn.

### **Europees mobiliteitspakket en Europese Arbeidsautoriteit**

Onder syndicale druk is er een Europees mobiliteitspakket vastgelegd. Dat houdt in dat excessen van sociale dumping in theorie beter bestreden moeten kunnen worden. Jammer genoeg zien we dat die Europese regels nog altijd niet allemaal zijn omgezet in nationale wetgeving en dat er veel te weinig handhaving is.

Het is ook door syndicale actie dat er een Europese Arbeidsautoriteit in het leven is geroepen door voormalig Europees commissaris Marianne Thyssen. En hoewel het lang geen échte sociale inspectiedienst is zoals we dat als vakbondsmensen

het liefst gezien hadden, zou het een instrument kunnen zijn om door meer en betere controles grip te krijgen op de sociale dumping.

Verder pleit ik voor een duidelijke Europese strafcode voor het niet betalen van correcte lonen, en voor goed omschreven regels rond slaapgelegenheden voor personeel.

### **NIET ALLEEN IN DE TRANSPORTSECTOR LOOPT EEN EN ANDER MIS**

Het verhaal van de drie Bengalezen Nasir Uddin, Roman Joy en Afrose Khan werd op 5 oktober 2022 gepubliceerd in het Belgische tijdschrift Knack. Alle drie dertigers die een gezin te onderhouden hadden in Dhaka en Brahmanbaria in Bangladesh.

Het waren gediplomeerde lassers die via Raj Bhar, een soort uitzendbureau, werk zochten en vonden in het buitenland. Ze wilden centen verdienen om hun kinderen een beter leven te bieden. Via lange omzwervingen – waarbij ze niet werden betaald en in smerige omstandigheden leefden – kwamen ze via Boedapest en Porto in België terecht.

Het chemiebedrijf Borealis was in de Antwerpse haven aan het bouwen. Ze schakelden daarvoor het Italiaanse bouwconcern IREM-Ponticelli in. Via een kluwen van onderaannemers werden buitenlandse arbeiders op die bouwplaats ingezet.

Maar de Belgische inspectiediensten werden getipt van wat daar misliep en traden op. Gelukkig maar!

Het verhaal van Nasir, Roman en Afrose was er een van uitbuiting, moderne slavernij en zelfs pure mensenhandel. Dat laatste zeg ik niet, dat zeggen de gerechtelijke instanties in België. 45 Filipijnse, 30 Bengaalse en 70 Turkse arbeiders werden voorlopig door het gerecht erkend als slachtoffers

van mensenhandel. Er waren trouwens ook Oekraïense arbeiders betrokken.

Ze werden allemaal zwaar onderbetaald en kregen al zeker niet de lonen die afgesproken waren, amper de helft daarvan. Ze kregen 6,90 euro per uur, iets meer dan de helft van het wettelijke minimumloon in België, en veel minder dan wat volgens de cao in de bouwsector betaald moet worden. Ze werden in erbarmelijke omstandigheden gehuisvest en moesten extreem lange werkschiften kloppen. Werkdagen van 11,5 uur waren de vaste regel.

Borealis, nochtans de bouwheer en opdrachtgever, ontkende zelf elke betrokkenheid bij of verantwoordelijkheid voor de mistoestanden. Toen het dossier in de pers kwam, verbraken zij het contract met hun onderaannemer IREM-Ponticelli, die zelf ook weer deed alsof zijn neus bloedde. Ze schoven de verantwoordelijkheid voor wat misliep gretig af op hun onderaannemers. Er loopt nu in België een gerechtelijke procedure die waarschijnlijk nog heel lang zal duren voor de definitieve verantwoordelijkheden worden vastgelegd. Maar het illustreert wel dat de opdrachtgevers voor hun verantwoordelijkheid binnen de hele toeleveringsketen moeten worden geplaatst.

### **DE OPDRACHTGEVERS RESPONSABILISEREN**

Een hip T-shirt voor 2 euro. Een nieuwe broek voor amper 10 euro. Hoe zijn die prijzen mogelijk? Omdat ergens in Bangladesh of ergens anders in de wereld honderden werknemers – vaak vrouwen soms zelfs kinderen – in de afschuwelijkste omstandigheden zijn tewerkgesteld in sweatshops. Het drama in Rana Plaza tien jaar geleden ligt ons nog vers in het geheugen.



### Rana Plaza

Op 24 april 2013 stortte in Bangladesh een gebouw met acht verdiepingen in: Rana Plaza. Bij de instorting van de textielfabriek kwamen van de 5000 werknemers 1134 mensen om het leven en raakten ongeveer 2500 mensen gewond. De instorting geldt als de dodelijkste ramp ooit in een textielfabriek en als de dodelijkste bouwkundige ramp in de moderne geschiedenis. De oorzaak van de ramp was vooral te zoeken bij dubieuze zakenpraktijken, onoplettendheid en corruptie door het bestuur met als doel zo veel mogelijk winst te maken.

De Rana Plaza-fabrieken produceerden onder meer voor Benetton, Le Bon Marché, Cato Fashions, The Children's Place, El Corte Inglés, Joe Fresh, Mango, Matalan, Primark en Walmart. Het enige tastbare resultaat voor werknemers sinds de ramp was het 'Accord on Fire and Building Safety' in Bangladesh, een akkoord over de brandveiligheid en de veiligheid van gebouwen. Onder neutraal toezicht van de Internationale Arbeidsorganisatie tekenden zo'n 200 modemerken, Bengaalse vakbonden en Global Unions dat akkoord. Dat akkoord verstreek in 2021 en wordt opgevolgd door het RMG Sustainability Council, een orgaan dat zich uitsluitend met de veiligheid van gebouwen bezighoudt. Het is iets, maar een veel

groter probleem wordt daarmee niet aangepakt: de exploitatie van vooral werknemers.

Ondertussen is Rana Plaza alweer tien jaar voorbij, en velen zijn overgegaan tot de orde van de dag. Onterecht, want de Britse mensenrechtenorganisatie Business & Human Rights Resource Centre volgde tussen februari 2022 en februari 2023 156 misbruiken op in 124 fabrieken in de textielsector in Myanmar. Het jaar ervoor moesten ze maar 56 klachten opvolgen. Het gaat dus fout. Hun vaststellingen: te lage lonen, eenzijdige verlaging van de lonen, diefstal van loon, oneerlijk ontslag en gedwongen overuren. De fabrieken in kwestie werkten voornamelijk voor H&M en voor Inditex (onder andere Zara). Die kledingmerken besloten dan ook om hun samenwerking in Myanmar stop te zetten, nadat andere kledingmerken hetzelfde hadden gedaan. Neen, het is dus niet voorbij, het is niet beter.

### Foxconn

Ook bij Foxconn, een Taiwanees bedrijf dat hoofdleverancier is van Apple en produceert in China, was de situatie schrijnend. Tijdens de covidpandemie zat het bedrijf met 200.000 medewerkers maanden in een gesloten lussysteem. Het bedrijf werd afgesloten van de buitenwereld om interne coviduitbraken te voorkomen. Toen er



toch besmettingen waren, werden de werknemers die positief testten in quarantaine geplaatst zonder voldoende voedsel en zonder medische zorg.

### **Due diligence: naar een eerlijke toeleveringsketen**

Het is tijd om niet alleen te kijken naar wie de uitbuiting zelf organiseert. Ook de opdrachtgevers moeten onder de loep! Alleen als opdrachtgevers een fatsoenlijke prijs betalen voor de geleverde diensten kan de sociale dumping gestopt worden.

Daarom moeten die economische opdrachtgevers dringend betere tarieven betalen. Ook in de transportsector. Zolang zij hun verantwoordelijkheid blijven ontlopen door de tarieven te blijven drukken, zullen alleen criminele transportbedrijven die chauffeurs uitbuiten en alle regels aan hun laars lappen de opdrachten kunnen blijven uitvoeren. Het is hoog tijd dat Europa voor een andere aanpak kiest.

Due diligence of zorgplicht in het Nederlands moet een vaste praktijk worden in het economische gebeuren. Multinationale ondernemingen die werk uitbesteden moeten verantwoordelijkheid opnemen voor het (wan)gedrag van hun onderaannemers. Is het onredelijk om due diligence te vragen van de opdrachtgevers? Is het overdreven om grote multinationals te vragen hun toeleveringsketen op te schonen? Om verantwoordelijkheid te nemen voor wat daar gebeurt, zelfs als ze hun logistieke en transportactiviteiten uitbesteden? Nee, dat is het niet!

Er is nog een andere reden om rechtvaardigheid te brengen in de transportketen: deftige lonen en arbeidsvoorwaarden zijn in het belang van ons allemaal. De Internationale Transportarbeiders Federatie (ITF) spreekt van *fair wages*. Een vrachtwagenchauffeur die alsmear meer uren moet kloppen voor een hongerloon is een gevaar voor de veiligheid op de weg. Voor zichzelf én voor anderen.



## **‘Is het onredelijk om due diligence te vragen van de opdrachtgevers? Nee, dat is het niet!’**

### **Dringende actie nodig tegen moderne slavernij**

Dat er nog heel veel werk te doen is, dat spreekt voor zich! De Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) wijst erop dat het wereldwijde fenomeen van moderne slavernij de afgelopen jaren toenam. Specifieke groepen zijn bijzonder kwetsbaar: vrouwen, kinderen, migranten zonder papieren, vluchtelingen enzovoort. Het gaat over dwangarbeid, schijnhuwelijken, commerciële seksuele uitbuiting en andere horrorverhalen. Nog een cijfer: 12 procent van de mensen die dwangarbeid verrichten, zijn kinderen.



Na de pandemie hebben we te maken met een personeelstekort in bijna alle transportsectoren. Maar in feite gaat het niet om een tekort aan personeel, maar om een tekort aan goede banen. Dat is een bedreiging voor de sector, maar een kans voor werknemers en hun vakbonden. Het geeft ons de kans om te onderhandelen over aantrekkelijke arbeidsvoorwaarden en goede lonen. Vervoer kan nooit gratis zijn. Er hangt een prijskaartje aan. Zeker als ons doel eerlijk vervoer is met veilige tarieven, deftige lonen en goede en veilige arbeidsomstandigheden. Het is tijd om ook de werkgevers in onze sector ervan te overtuigen dat goede arbeidsomstandigheden en fatsoenlijke lonen samengaan met het vinden en behouden van gemotiveerd personeel.





**De kleinere ondernemers worden weggeconcentreerd, tot elke maatschappelijke binding weg is en enkel nog kan gesproken worden met de dure advocatenkantoren van de giganten die overblijven.**

**JOHN CROMBEZ**

**W** **WAAROM IS ER EEN GEGLOBALISEERDE RACE TO THE BOTTOM?**  
Honderd jaar geleden, de jaren 20 van de 20ste eeuw, was er veel ongenoegen

omdat weinigen zeer veel verdienden en de meesten te weinig. Dat ongenoegen vertaalde zich in een desastreuze maatschappij met als climax de beurscrash van 1929. Wereldwijd, in wat zichzelf de ontwikkelde economieën noemde, volgde hongersnood en hongerdood. Pas bij die ramp ontstond wereldwijd ook de wil bij de politieke leiders om het systeem te veranderen. Er werden wetten uitgevaardigd om markt- en machtsconcentratie, en kapitaalaccumulatie bij enkelingen aan banden te leggen. Vooral: er werd herverdeeld. Er kwamen bijdragen op de lonen om te zorgen dat mensen verzekerd waren tegen tegenslag, ziekte en invaliditeit. De loonkosten stegen, maar de marge werd gecreëerd voor de werkenden om iets op te bouwen. De sociale zekerheid is slechts een tachtigtal jaren oud.

In deze tijden word je om de oren geslagen met het gegeven dat de loonkosten slecht zijn voor de economie. Maar als we kijken wat er met de economie gebeurde nadat de loonkosten werden verhoogd, de middelen herverdeeld, de werknemer beschermd en de kapitaalcracht en -macht aan banden werden gelegd, dan zien we dat daarna 30 jaren volgden met de hoogste

**JOHN CROMBEZ**

° 19.09.1973. België.

Doctor in de economie. Onderzoeker en docent in de gezondheidseconomie. Voorheen Staatssecretaris voor Fraudebestrijding en voorzitter van de socialistische partij in Vlaanderen.

economische productiviteit. Die periode toont ook dat in de westerse economieën de productiviteit nooit hoger is geweest dan in de periode dat het vakbondslidmaatschap het hoogst was. Bij zo'n vaststelling zou je denken dat een nieuw model is gevonden waar werknemers, zelfstandigen en ondernemers beter van worden, een model dat daardoor ook zou overleven. Vooral ook omdat ondernemers en arbeiders het samen uittekenden.

Maar dat deed het niet. Daar waar in de 19de eeuw 2 procent van de bevolking mocht stemmen en het kapitaal had, roerde de 2 procent groot-aandeelhouders zich in de periode dat de bevolking er breed op vooruitging. Ze ontwikkelden een nieuw discours en ze vormden nieuwe woordvoerders. Thatchers, Reagans ... Ze werkten aan een ander model dat de wereld zou globaliseren, welvaart brengen, de kosten verlagen en waarbij de werkenden erop zouden vooruitgaan als de wereldeconomie groeide. Het trickledowneffect. Het lukte hen, de kapitaal- en eigendomsaccumulatie werd losgelaten, de overheid trad terug en dereguleerde, zelfs de sociaal-democraten volgden met de derde weg. Het systeem werd met succes doorgevoerd, en zorgde ervoor dat het deel van de economie dat de rijkste 20 procent zich toe-eigent in de Verenigde Staten bijvoorbeeld nooit hoger was dan nu.

Maar wat een paradox. De aandeelhouders draaiden het model met de hoogste economische productiviteit terug, omdat een te groot deel van het economische product naar een te groot deel van de bevolking ging. Ze deden dat zelfs in grote mate tegen ondernemerschap in. Wat naar beneden 'trickelde' waren de lonen, de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. De Europese Unie versnelde dat na haar vorming nog door de Europese arbeidsmarkt ongereguleerd te openen. En ze gingen nog verder. Met CETA wilden de aandeelhouders dat wanneer een overheid reguleerde ten behoeve van de economie, ze sommen konden eisen van de winst die ze door overheidsregulering niet konden halen.

En dat blijft maar doorgaan. Die race to the bottom houdt het populariseren van aandelen in zodat heel wat mensen zich aangesproken zouden voelen als we over de aandeelhouders spreken. De globaliserings- en dereguleringspogingen gaan maar door. Het besparen op het bredere maatschappelijke model gaat door. En in heel wat sectoren zoals transport, bouw en andere, betekent het letterlijk dat niet alleen de werkenden inboeten, maar vervolgens ook de kleinste ondernemingen worden weggeconcurrereerd. Om vervolgens te zien dat degene die daar net boven staan worden weggeconcurrereerd. Tot elke maatschappelijke binding weg is en alleen nog gesproken kan worden met de dure advocatenkantoren van de giganten die overblijven. Het wordt tijd voor een set nieuwe regels van herverdeling ter bescherming van werkenden en ondernemenden, en misschien moeten die laatsten dat opnieuw samen schrijven.



**Vakbonden moeten met elkaar netwerken, over sectoren heen.**

**CHRISTINE BEHLE**

**V**

Vakbonden moeten er zijn voor hun leden en voor de mensen. De vakbondsafgevaardigden op de werkvloer en de vakbondsvertegenwoordigers in de ondernemingsraden leggen hun

oor te luister en buigen zich over de zeer concrete, dagelijkse bekommernissen. Zij garanderen dat de bepalingen van de collectieve arbeids-overeenkomsten en de regelgeving en gezondheids- en veiligheidsvoorschriften worden toegepast en gehandhaafd.

Vakbonden moeten met elkaar netwerken, over sectoren heen en nationaal zoals ver.di in de DGB, maar ook binnen een sector of op Europees en internationaal niveau. Want vaak worden de concrete regels voor arbeidsomstandigheden niet op nationaal niveau, maar op Europees en internationaal niveau beslist. Strategieën, vooral van grote, vaak internationaal actieve bedrijven, zijn al lang niet meer gericht op slechts één land.

Er zijn wereldwijd talloze voorbeelden van semi-legale en zelfs criminele machinaties in de transportsector, maar evengoed in andere sectoren. Hoe lonen onder het collectief overeengekomen of wettelijke niveau worden gedrukt door schijnzelfstandigheid en een gebrek aan duidelijke regels

**CHRISTINE BEHLE**

° 12.07.1968. Duitsland.

Vice-Voorzitter van de Duitse vakbond ver.di. Hoofd van het Departement voor Openbare en Private diensten, Sociale Zekerheid en Transport. Lid van de Executive Board van de International Transport Workers' Federation (ITF). Lid van de Supervisory Board van Lufthansa AG en van Bremer Lagerhaus-Gesellschaft AG.

in arbeidscontracten, vaak in combinatie met te lange, niet aangegeven werktijden en dubieuze vergoedingen voor vermeende onkosten en voertuigschade.

Net als de Belgische Transportbond vecht ver.di voor betere regelgeving en de handhaving van deze regelgeving op alle niveaus, bijvoorbeeld in de transportsector:

- op internationaal niveau in de ITF-campagne tegen *flags of convenience* in de zeevaart;
- op Europees niveau voor een ambitieuze EU-richtlijn inzake toeleveringsketens (die hopelijk de Duitse regelgeving zal verbeteren) en voor een ambitieus mobiliteitspakket met belangrijke regels over rij- en rusttijden, tachografen, detachering, cabotage en beroepsvergunningen op het gebied van vrachtwagen- en busvervoer;
- op nationaal niveau, bijvoorbeeld, over de collectieve arbeidsovereenkomst voor lokaal transport (TV-N), waar we momenteel samen met de klimaatbeweging een nieuwe cao-onderhandelingsronde voorbereiden.

Dit boek legt de vinger op de wonde: veeleisende regelgeving moet politiek worden afgedwongen – op bedrijfs-, ondernemings- en nationaal niveau – maar vooral in de transportsector ook op Europees en internationaal niveau. Dit is vaak sisyfusarbeid, maar het is noodzakelijk. Het is belangrijk om de talrijke oneerlijke bedrijfsstrategieën constant te monitoren en een halt toe te roepen. Frank vermeldt de stakingen van Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs op de parking langs de Duitse snelweg in Gräfenhausen. Die werden resoluut gesteund door actieve deelname van ver.di via het DGB-netwerk Fair Mobility en meer recent de DGB in Hessen en Thüringen, met een eerste overwinning waarbij de achterstallige lonen werden uitbetaald. Daaruit blijkt dat de opdrachtgevers van wereldwijde toeleveringsketens een doorslaggevende rol spelen en aan de belangrijkste tafels aanschuiven qua besluitvorming.

Laat ons de gezamenlijke strijd opvoeren binnen de ETF en de ITF. Samen kunnen we de race to the bottom stoppen en een race voor de beste voorwaarden aangaan.



**Een verhoogde investering in sociale inspectiediensten, een beperking van de keten van onderaanneming én de hoofdelijke aansprakelijkheid van de hoofdopdrachtgever zijn legitieme eisen.**

**GIANNI DE VLAMINCK**

**B**ijna twintig jaar geleden gingen tijdens de eerste golf van detachering tienduizenden reguliere jobs verloren in de Belgische bouwsector. Het noopte de Belgische sociale partners tot maatregelen op het niveau van het sociaal fonds in de sector, maar ook tot maatregelen om de detachering in kaart te brengen en vooral om misbruiken proberen tegen te gaan.

Waar tijdens de eerste detacheringgolven de administratieve verplichtingen door de detacherende werkgevers nog werden gewaarborgd, zagen we al gauw andere fenomenen opduiken op onze werven. Meer en meer (schijn)zelfstandigen, gevallen van sociale dumping en toestanden die ronduit criminele circuits naar boven brachten.

Toen in juni 2021 een basisschool in aanbouw in de wijk Nieuw-Zuid in Antwerpen instortte, werd de hele syndicale beweging in de Belgische bouwsector opnieuw met de neus op de feiten gedrukt. Verschillende dodelijke slachtoffers uit onder meer Portugal en Oekraïne werden geteld, maar ook werknemers die voor het leven gehandicapt waren. Het duurde letterlijk twee dagen om de slachtoffers te identificeren. Er waren dan ook honderden contractanten actief op de werf, velen als meewerkende vennoot. De meesten waren daarvan zelfs niet op de hoogte, maar hadden een contract getekend waarmee ze eigenaar werden van één aandeel van het bedrijf waarvoor ze werkten.

**GIANNI DE VLAMINCK**

° 12.06.1971. België.

Federaal Secretaris Algemene Centrale ABVV Bouwen en Houtsectoren. Lid Executive Committee van European Federation of Building and Wood Workers (EFBWW). Lid World Committee Building and Wood Workers International (BWI).

En zo merkten we dat de detachingsrichtlijn stilaan een maatregel werd die door malafide personen werd gebruikt om mensen te dumpen op bouwerven in België en heel West-Europa met als enige doel snel geldgewin, zonder naar de veiligheid en de gezondheid van de werknemers om te kijken.

Stilaan werden we ook meer en meer geconfronteerd met derdelanders op onze erven. Mensen van buiten de Europese Unie die via een lidstaat werk- en verblijfsdocumenten verkregen om in landen van de EU aan het werk te gaan. Het aantal gedetacheerde werknemers daalde opnieuw terwijl het aantal ‘gedumpte’ bleef stijgen.

Een verhoogde investering in sociale inspectie-diensten, een beperking van de keten van onderaanneming én de hoofdelijke aansprakelijkheid van de hoofdopdrachtgever zijn legitieme eisen van het ABVV Bouw. Zonder een afdoende vooruitgang op die drie domeinen zullen we het misbruik van de werknemers in onze sectoren niet kunnen stoppen.

Het was triestig wakker worden toen de media mij op mijn tweede vakantiedag in de zomer van 2022 vroegen wat ik vond van de Borealis-case. Het kon ons inziens nooit de bedoeling zijn van de EU om werknemers uit pakweg de Filipijnen of Bangladesh aan het werk te krijgen in België voor lonen die minder dan 50 procent van het wettelijke minimumloon bedragen. Een van de slachtoffers getuigde later dat hij voordien ook aan het werk was in Qatar in de bouwsector. Hij stelde dat hij daar beter werd behandeld, beter gehuisvest én beter betaald. Er is geen schrijnender voorbeeld dan dit om een syndicalist in België, een land waar we bij de bouwvakkers een syndicalisatiegraad kennen van bijna 95 procent, weer met de voeten op de grond te krijgen.

De aanpak hiervan zal Europees en internationaal zijn, of niet zijn. Kapitaal, maar dus ook arbeid, stopt niet meer aan de grenzen van een land, unie of continent. De vakbeweging zal daar internationaal op moeten antwoorden. Terugplooiën op eigen land of federatie zal hier geen oplossingen meer bieden.

Onze acties met de Europese Federatie van Bouwen en Houtarbeiders (EFBH) en Building and Wood Workers’ International (BWI) zijn bij veel van onze militanten, laat staan onze leden, onbekend. We moeten meer zeggen wat we doen, en natuurlijk ook doen wat we zeggen. Een voorbeeld als de Sports Campaign van BWI wil ik hierbij nog aanhalen. Kan er in de toekomst nog een internationaal toernooi worden georganiseerd zonder dat voorafgaand de werknemersrechten massaal worden geschonden? BWI en onze federatie Algemene Centrale-ABVV leggen de vinger op de wond, maar na de toewijzing van het WK voetbal aan Qatar als gastland stonden wij jarenlang te roepen ... in de woestijn. De FIFA wou ons niet ontvangen, Qatar zei dat alles oké was, en de media lagen er niet wakker van tot een tweetal jaar voor de start van het toernooi. Idem dito met de erven van de Olympische Spelen in Parijs, straks het WK voetbal in de VS, Mexico en Canada (2026) etc.

Dit boek wijst op de problemen en de uitdagingen, maar stelt ook oplossingen voor én schetst haarscherp de uitdagingen voor het nationale en internationale syndicalisme. Tijdens onze internationale activiteiten stellen wij telkens weer vast dat de rechten van de werknemers meestal, zo niet altijd, het laatste zijn waar investeerders bij stilstaan. Dus als de vakbonden en syndicalisten het lot van de miljoenen werknemers in problemen zich niet meer aantrekken, wie wel nog? De uitdagingen zijn bekend, we moeten er samen voor gaan.

**DE  
WERELD  
IS  
VAN  
ONS**

**4.**

**We moeten de  
aarde redden**





## **D** **DE OPWARMING VAN DE AARDE VALT NIET TE ONTKENNEN**

Het was het Zweedse meisje Greta Thunberg dat in 2018 de kat de bel aanbond. Ze ging – als scholier – in staking, en vatte post aan het Zweedse parlement. Ze deed dat om aandacht te vragen voor de klimaatproblematiek, en eiste dat de politici de besluiten van de klimaattop van Parijs nu eindelijk eens zouden uitvoeren. Haar actie kende wereldwijd navolging, ook in België. Scholieren staakten en betoogden en confronteerden politici met hun onwil of onvermogen om klimaatmaatregelen te nemen. Die jongeren slaagden er in elk geval in om de problematiek hoger op de politieke agenda te zetten.

### **Watersnood en overstromingen**

Twee jaar geleden spoelde er een vloedgolf door de Belgische regio's rond Luik en Verviers. Wat begon als een fikse regenbui werd een waterbom en Wallonië en een deel van Limburg werden geconfronteerd met ernstige overstromingen die enorm veel menselijk leed en materiële schade veroorzaakten. Ook in Duitsland en Oostenrijk waren er overstromingen met een soortgelijke impact. Het wordt ondertussen een terugkerend fenomeen. In 2023 werden Libië, Italië, Spanje, de Balkanlanden, Scandinavië, Australië en Canada geconfronteerd met enorme wateroverlast. Op het moment dat de inkt van dit boek misschien nog niet droog zal zijn, zullen nog veel landen en regio's dit lijstje aangevuld hebben.

De laatste jaren zijn er ook meer bosbranden. Zuid-Europa wordt tegelijkertijd geteisterd door

hittegolven én watersnood. Het moet ons wakker schudden: de gevolgen van de opwarming van de aarde zijn een globaal probleem. In de zomer van 2023 werden temperaturen tot 45 °C gemeten in Spanje en moesten toeristen geëvacueerd worden van Rhodos omdat de autoriteiten de bosbranden niet onder controle kregen.

Ook de rest van de wereld lijdt door de klimaatopwarming. De enorme bosbranden in Australië in 2020 en de zware branden in Californië in 2022 staan op ons netvlies gebrand. Ook in Hawaï was er in augustus 2023 een verschrikkelijke brandramp.

Dat de zeespiegel langzaam maar steeds sneller stijgt en dat het ijs op de poolkappen smelt, wordt slechts door hardleerse klimaatontkenners tegengesproken. Eilanden en kustgemeenschappen voelen nu al de directe effecten van klimaatverandering. Naast de stijgende zeespiegel worden veel eilanden en archipels geteisterd door extreme weersomstandigheden. Zoals Tuvalu in het midden van de Stille Oceaan. Door de zeespiegelstijgingen kan het eiland in de komende 50 jaar onbewoonbaar worden.

### **Kop in het zand of actie?**

We kunnen natuurlijk onder impuls van figuren als Donald Trump onze kop in het zand steken en deze ontegensprekelijke natuurfenomenen ontkennen. Of weigeren om toe te geven dat het door menselijk gedrag is dat we met de opwarming van onze planeet te maken krijgen. Dat zou een enorme dwaasheid zijn. Een beter, of het enige alternatief is om de harde realiteit onder ogen

te zien en er iets proberen aan te doen. Meer en meer mensen zijn stilaan van dat laatste overtuigd. Al die klimaatproblemen stoppen niet bij de grenzen van een land of continent, en moeten dus op internationale schaal worden aangepakt.

Het VN-klimaatpanel gaf in maart 2023 nog een duidelijke waarschuwing. We kunnen nog altijd een ware klimaatramp afwenden, maar dan zal het alle hens aan dek zijn. Het zal een omwenteling vragen. Als we alle zeilen bijzetten tussen nu en 2030 kunnen we nog veel rechte trekken, maar het zal de mobilisatie van alle mogelijke middelen vragen, zonder de minste aarzeling. Dat zeg ik dus niet, maar dat zei de secretaris-generaal van de Verenigde Naties, António Guterres. In juli 2023 zei Guterres dat we niet meer in een periode van opwarming van de aarde zitten, maar dat we in een *era of global boiling* aanbeland zijn. De aarde warmt niet op, maar kookt.

Tal van factoren veroorzaken de problemen: de vervuilende industrie, de industriële landbouw ... En we moeten het toegeven, de transporteconomie is ook een deel van het probleem. Maar het is ook een deel van de oplossing.

### **TRANSPORT IS EEN DEEL VAN HET PROBLEEM**

Van alle betrokken sectoren is de transportsector in België de sector die de meeste broeikasgassen produceert. Het is ook een van de weinige sectoren waarvan de emissies in de afgelopen 30 jaar zijn toegenomen.

**Wegvervoer** – Die toename is grotendeels toe te schrijven aan het wegvervoer, dat in 2019 goed was voor 98,1 procent van de totale emissies van het vervoer over land. De binnenvaart is verantwoordelijk voor maar 1,6 procent van

de emissies, het spoorvervoer voor 0,3 procent. Een modal shift blijft duidelijk een prioriteit.

**Scheepvaart** – Recent besloot de gemeenteraad van Amsterdam om de cruiseschepen te weren. Jaarlijks leggen er een honderdtal van die schepen aan bij de cruiseterminal aan Amsterdam Centraal. Toen ik in 2022 in Australië was, zag ik trouwens hetzelfde soort drijvende hotels aanmeren in Sydney. Er was in Amsterdam een ruime meerderheid voor die beslissing in de gemeenteraad. Een onderzoek had tenslotte uitgewezen dat één zo'n jumbocruiseschip evenveel stikstof uitstoot als 31.000 vrachtwagens die een rondje rijden op de Amsterdamse ring. Venetië nam twee jaar geleden maatregelen tegen cruiseschepen en zag de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 80 procent verminderen.

**Luchtvervoer** – Vliegen is volgens Greenpeace de klimaatschadelijkste vorm van mobiliteit. De officiële uitstootcijfers die over de luchtvaart de ronde doen ('amper 2 procent van de totale uitstoot') zijn volgens hen misleidend. Eerst en vooral zijn de klimaateffecten van vliegen ruimer dan louter de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het gaat ook over de uitstoot van stikstofoxide (NO<sub>x</sub>). Die niet-CO<sub>2</sub>-effecten zijn twee keer erger dan alleen de impact van CO<sub>2</sub> op de opwarming. De commerciële luchtvaart was in 2018 goed voor 5,5 procent van alle door de mens veroorzaakte opwarming van de aarde. Tegelijk is de luchtvaart een van de snelst groeiende oorzaken van CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Uit een rapport dat Greenpeace recent publiceerde, blijkt dat de lowcostmaatschappijen zoals Ryanair en Wizz Air niet alleen grote vervuilers zijn.

**'De aarde warmt niet op,  
maar kookt.'**



Ze zijn ook de kampioenen van het antisociale. De consument is in het voorbije decennium weliswaar gewend geraakt aan spotgoedkope citytrips, maar ook hier heeft de *race to the bottom* een prijs. En niet alleen voor het klimaat. Ook de arbeidsvoorwaarden in de luchtvaartsector zijn de laatste jaren verslechterd, als gevolg van de opkomst van lowcostmaatschappijen zoals Ryanair. En zo komen we opnieuw terecht bij sociale dumping.

We kennen de antivakbondshouding van Ryanair-CEO Michael O’Leary. Hij vertelde in 2012 nog “dat de hel eerst moest bevriezen” voor hij de vakbonden zou erkennen. Ondertussen werd hij onder druk van vakbondsacties gedwongen om in verschillende landen vakbonden te erkennen en er akkoorden mee te maken.

Tegen zijn zin, zoveel is duidelijk. Toch krijgt hij lik op stuk. Tijdens de zomer 2023 gingen de Belgische piloten van Ryanair in staking. Ondanks

de intimidatie vanwege het management, en het gebruik van alle mogelijke antisyndicale praktijken hadden zij de moed om de confrontatie aan te gaan en het werk verschillende dagen neer te leggen.

Hans Elsen van de vakbond ACV Puls legde uit waarom de piloten staakten in het zomerseizoen: “De piloten zijn het niet eens met het opzeggen van een cao die de werk- en rusttijden regelt. Ze eisen ook loonherstel, nadat ze tijdens de coronacrisis 20 procent van hun loon hadden opgegeven.”

Tijdens het ETF-congres in Budapest in 2022 voerde de ETF nog actie tegen de antisyndicale praktijken van Wizz Air.

Lowcostmaatschappijen gebruiken elk gaatje in de wetgeving om zo concurrentieel mogelijk te zijn en de prijzen zo laag mogelijk te houden. Dat heeft uiteraard gevolgen voor de werknemers die er het eerste slachtoffer van zijn.



Diezelfde lowcostmaatschappijen proberen hun werknemers ook te verbieden om zich aan te sluiten bij een vakbond. Dat is natuurlijk onwettelijk, maar de druk is groot.

Bovendien zijn veel werknemers in de luchtvaart, vooral in Oost-Europa, zelfstandigen en hebben ze daardoor een beperkte sociale bescherming. Toch krijgen diezelfde luchtvaartmaatschappijen vaak aanzienlijke directe of indirecte lokale of regionale subsidies. Ook in België wordt Ryanair bijvoorbeeld met fluwelen handschoenen behandeld.

Hoewel de luchtvaart, volgens cijfers van het Europees Parlement uit 2021, ‘maar’ verantwoordelijk is voor ongeveer 4 procent van de totale uitstoot van broeikasgassen in de Europese Unie, groeit de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de sector wel gestaag. Broeikasgasemissies door internationale

luchtvaart en scheepvaart zijn tijdens de voorbije drie decennia snel toegenomen, door een stijging van zowel handel als van het aantal passagiers.

De internationale scheepvaart veroorzaakt 3 procent van de wereldwijde CO<sub>2</sub>-uitstoot en is goed voor 90 procent van al het goederenvervoer.

### ... EN EEN DEEL VAN DE OPLOSSING

Dankzij de Green Deal – een project van Europees commissaris Frans Timmermans – wordt er in Europa serieus werk gemaakt van het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. De deal kwam er in een afgezwakte versie weliswaar, maar er worden initiatieven genomen.

### Van duurzame brandstoffen in de scheepvaart ...

Schepen vanaf 5000 ton zullen onder het Europese emissiehandelssysteem (ETS) vallen. Vanaf 2024 moet voor 40 procent van de CO<sub>2</sub>-uitstoot betaald

## ‘De transportwerknemers mogen niet de prijs betalen van de klimaatcrisis!’

worden, vanaf 2025 voor 70 procent en vanaf 2026 voor 100 procent.

Schepen moeten dus op korte termijn minder en schonere brandstof gebruiken. De uitstoot kan al direct beperkt worden met technische maatregelen, denkt onderzoeksbureau CE Delft. Er zijn schepen die naast de motor met behulp van zeilen ook gebruikmaken van de wind. Verder kan er CO<sub>2</sub> worden bespaard door langzamer te varen en minder vervuilende olie te gebruiken. Uiteindelijk zal de scheepvaart moeten overschakelen op duurzame brandstoffen.

De grootste containerrederij ter wereld, het Deense Maersk, heeft intussen 25 schepen besteld die kunnen varen op methanol. Methanol is ‘groen’ als het gemaakt is van waterstof uit duurzame elektriciteit. De schepen zijn hybride en kunnen dus ook nog altijd op stookolie en diesel varen.

### ... tot betaalbaar openbaar vervoer

Betaalbaar, efficiënt en voldoende openbaar vervoer met duurzame transportmiddelen is een van de oplossingen voor steden die geblokkeerd worden door files van mensen die individuele transportmiddelen moeten gebruiken om naar hun werk te gaan. Bussen kunnen perfect op elektriciteit of op waterstof rijden. En één bus kan meer dan vijftig passagiers vervoeren. Dat kan dus vele honderden wagens van de weg houden. We moeten dus niet alleen vechten voor openbaar vervoer in het belang van de werknemers in deze sectoren die we vertegenwoordigen, maar ook als we meer duurzaamheid willen.

### Klimaatacties: niet ten koste van transportwerknemers!

De uitdaging waar vakbonden in het algemeen, en transportvakbonden in het bijzonder, voor staan is wie de rekening zal betalen van de oplossingen die

uitgewerkt worden om de klimaatuitdagingen het hoofd te bieden. De transportwerknemers mogen niet de prijs betalen van de klimaatcrisis!

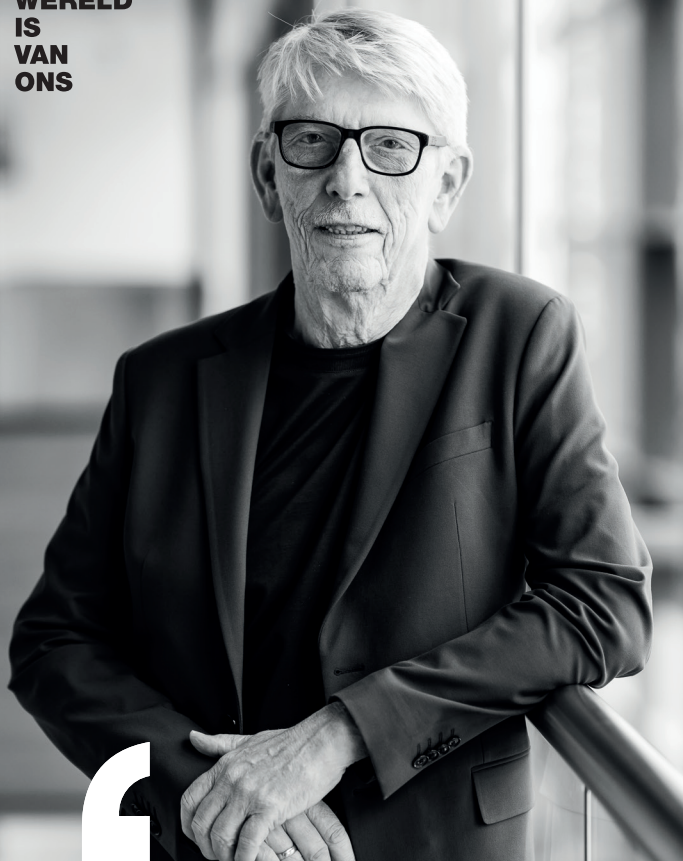
Wie zal de centen ophoesten om te investeren in duurzaamheid? De gewone man en vrouw? Of worden de vervuilers aangesproken en zij die (woeker)winsten maken door hun lucratieve economische activiteiten zonder duurzaamheid in te bouwen? Wordt de rekening doorgespeeld aan de belastingbetaler of aan de aandeelhouder?

Het spreekt voor zich dat er geld nodig zal zijn om de klimaatomslag te realiseren. Dat zal alleen kunnen door belastingen te heffen: niet op arbeid, maar op vermogens en financiële transacties. En wat met werkende mensen die door de afbouw van sterk vervuilende industrieën hun job verliezen?

Als de transportsector een deel van het probleem is, betekent dat ook dat we een deel van de oplossingen kunnen zijn. Bijvoorbeeld door versnelde innovatie.

We moeten de werkgevers interpellieren en motiveren om te investeren in duurzaamheid, in elektrische vrachtwagens en waterstof als brandstof. Het gaat immers over de toekomst van de industrie waarin wij werken. Blijven teren op oude minerale brandstoffen is niet toekomstgericht. Innovatie is nodig wil onze sector overleven.

Dat de klimaatuitdaging niet van de minste is, dat is duidelijk. Dat transport een belangrijke rol speelt als oorzaak is even duidelijk. Nochtans hoeft dat ons niet tot pessimisme te leiden. Want hoe groot en alomvattend de problematiek ook is, er ontstaan evenveel kansen.



**We moeten de transportarbeiders garanderen dat we allemaal klaar zijn voor de komende jaren van transitie, ontwikkeling en verandering.**

**JAN VILLADSEN**

## **G** **GROENE TRANSITIE EN STRIJD OM SOCIAAL EVENWICHT GAAN HAND IN HAND**

Als Deens vakbondsleider en als mens maakt het me trots wanneer Deense bedrijven wereldwijd koplopers zijn in de groene transitie en hoop scheppen om snel de sprong te maken naar een duurzame wereld.

Wanneer Deense windmolens van Vestas in de VS en Australië worden geplaatst, wanneer Orsted en Copenhagen Infrastructure Partners miljarden Deense kronen investeren in windmolenparken en de distributie van groene stroom. En wanneer de Deense gigant Maersk zijn wereldwijde vloot herstructureert met 25 nieuwe schepen die op groene methanol varen, zijn dit allemaal goede en zichtbare tekenen van veranderingen in bedrijfsmodellen wereldwijd.

Maar helaas is niet alles duurzaam als je verder kijkt. Spijtig genoeg kunnen ik en andere Deense vakbondsleiders niet zomaar achteroverleunen, trots toekijken en wachten tot Deense investeringen bijdragen aan de wereldwijde groene transitie.

Maersk, Vestas en Orsted hebben allemaal goede cao's ondertekend voor hun werknemers in Denemarken, en wereldwijde gedragscodes.

### **JAN VILLADSEN**

° 14.03.1957. Denemarken.

Voorzitter van de Deense vakbond 3F Transport.

Lid van het Management Committee en de Executive Board van zowel de European Transport Workers' Federation (ETF) als van de International Transport Workers' Federation (ITF).

Maar dat is niet altijd hetzelfde als goed en duurzaam gedrag op globale schaal. Dat moet veranderen. En het kan alleen veranderen via internationale samenwerking en internationaal vakbondswerk.

Dat is de reden waarom ik, mijn vakbond en de ITF een reeks bijeenkomsten tussen Amerikaanse en Australische vakbonden hebben opgezet om veel onverwachte arbeidsconflicten over cao's en overeenkomsten voor transportmedewerkers op te lossen. En daardoor hebben de ITF en de aangesloten vakbonden nog steeds veel werk te doen. Ze moeten de vloot en havens van Maersk wereldwijd in de gaten houden en opvolgen hoe de zeevarenden en werknemers worden behandeld.

Groene transitie en groene beloften klinken goed als globale spelers ze aankondigen. Maar woorden alleen zijn niet genoeg, want groene doelen en resultaten alleen garanderen geen duurzame bedrijfsmodellen en eerlijk en fatsoenlijk gedrag tegenover de werknemers.

De VN stelde 17 bindende doelen voor duurzame ontwikkeling op. Ook al ligt de focus vaak op die groene transitie: we mogen ook het belang van onderwijs, gezondheid, sociale bescherming en werkgelegenheid in die transitie niet vergeten. Want uiteindelijk zijn alle doelen met elkaar verbonden.

Groene transitie kan niet op zichzelf staan. De wereld heeft een transitie en een geherstructureerde economie nodig om duurzaam te worden.

Het is net zo belangrijk dat alle mensen een goede opleiding en de nodige training krijgen. Het is even belangrijk dat we allemaal fatsoenlijk kunnen leven en een fatsoenlijke baan hebben. Alle mensen moeten naar een goede toekomst kunnen uitkijken.

Daarom hebben we vakbonden en wereldwijd vakbondswerk nodig in de komende transitie. We moeten optreden als actieve en constructieve partners om eerlijkheid en duurzame doelen te garanderen. Voor het klimaat en voor de mensen. Voor werknemers. Zowel voor het milieu als voor het sociale evenwicht. De doelen zijn bindend voor ons allemaal.

Daarom is VN-doel 17, actieve partnerschappen, bijzonder belangrijk. Een groene en duurzame transitie vereist actieve betrokkenheid, gelijkwaardige partnerschappen en evenwichtige compromissen van ons allemaal. En als vakbonden moeten we paraat zijn en achter een duidelijke belofte staan:

De transportarbeiders garanderen dat we allemaal klaar zijn voor de komende jaren van transitie, ontwikkeling en verandering. Het enige wat we vragen is om gehoord te worden en uitgenodigd te worden om mee te werken en samen te werken aan het wereldwijde en nationale klimaatbeleid voor bedrijven en transport.

De klimaatverandering mag niet uit de hand lopen. Onder andere transportarbeiders bieden de garantie dat dit niet zal gebeuren - als we actief betrokken zijn bij de dialoog om een nieuwe en eerlijke deal voor iedereen te bekomen.

DE  
WERELD  
IS  
VAN  
ONS

# 5. Voor Europa







## **EUROPA VANDAAG**

De Europese Unie die we vandaag kennen is het resultaat van een lang proces van geleidelijke eenmaking. Het is hier niet de bedoeling om de geschiedenis van deze eenwording te

beschrijven. Maar we kunnen met reden zeggen dat het officieel startte met zes landen die in 1951 de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS) oprichtten: België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Luxemburg en Nederland. In 1958 werd die gemeenschap bekend als de Europese Economische Gemeenschap (EEG). In 1993 werd de naam gewijzigd naar Europese Unie.

Ondertussen groeide de Europese Unie uit tot een unie van 27 lidstaten, die zich uitstrekt over een oppervlakte van meer dan 4 miljoen vierkante kilometer en 447,7 miljoen inwoners heeft. De impact die Europa gekregen heeft op ons dagelijkse leven, ons werk, onze vrije tijd ... mag absoluut niet onderschat worden.

### **Europese impact op transport**

In discussies met vakbondsleden in de transportsector zeg ik dat ongeveer 85 procent van de regelgeving in de transportsector op Europees niveau bepaald wordt. Het kan zelfs meer zijn.

De rij- en de rusttijdenregeling die bepaalt hoelang een beroepschauffeur aan één stuk mag rijden voor die moet rusten. De tachograaf die controleert of de chauffeur zich daaraan houdt. De cabotage-

regelgeving die bepaalt hoelang een vrachtwagenchauffeur in een Europees land mag rondrijden voor hij verplicht naar huis moet terugkeren. De bemanningsregels in de binnenvaart die straks op Europees niveau worden vastgelegd.

En vergeten we ook niet de negatieve rol die Europa tot twee keer toe speelde toen het met het 'havenpakket' kwam? De voorstellen probeerden het relatief beschermde statuut van dokwerkers in veel Europese landen onderuit te halen.

Het is en wordt allemaal beslist op Europees niveau. Vaak na heel lang discussiëren, vaak als een compromis tussen verschillende belangen. Altijd als uitkomst van een ingewikkelde procedure waar het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie hun vinger in de pap hebben.

En daar kun je van denken wat je wilt. Je kunt daar kritiek op hebben (ikzelf heb er flink wat kritiek op), maar die Europese Unie bestaat en heeft een enorme impact op het leven van de burgers in de lidstaten, dus ben je als vakbondsmilitant verplicht om daarmee bezig te zijn. Tenminste als je de belangen wilt verdedigen van de mensen die je vertegenwoordigt. En dat willen we toch?

Als we ons niet met Europa bezighouden, zal Europa zich in elk geval met ons bezighouden. En waarschijnlijk niet op de manier die wij graag willen.

### **Voor of tegen?**

Durven we als vakbondsmilitanten nog zeggen dat we voorstander zijn van het Europese project? Hoeveel politici, laat staan vakbondsmensen, durven nog te zeggen dat ze achter de Europese Unie staan? Dat ze ervan overtuigd zijn dat samenwerking over de landsgrenzen heen vooruitgang kan brengen voor alle Europese burgers? Durven we nog uit te leggen aan de jonge generatie dat de Europese constructie zorgde voor meer dan 75 jaar vrede in Europa? Herinneren we ons nog de tijd dat we vier verschillende betaalmiddelen nodig hadden als we met een vrachtwagen van België naar Portugal reisden: de Belgische en Franse frank, de Spaanse peseta en de Portugese escudo. En wie ergerde zich niet blauw aan alle papierwerk en de soms lange wachttijden aan de grenzen?

Het tegendeel is vandaag bon ton. Als je aan de doorsnee dokwerker in Antwerpen vraagt wat hij of zij van Europa denkt, dan zal je snel een heel negatief verhaal krijgen over diverse aanvallen op het statuut van de Belgische dokwerker. En over hoe Europese regelgeving wordt gebruikt om een goed statuut onderuit te halen.

Hetzelfde antwoord zal je krijgen van de trucker, die zijn baan bezoedeld ziet worden door de sociale dumping die in Europa welig tiert. Een trucker die eerst Oost-Europese collega's de markt zag overspoelen, gevolgd door werknemers uit landen van buiten de Unie: Oezbeken, Wit-Russen, Oekraïners en zelfs Filipijnen. Allemaal te weinig betaald, allemaal uitgebuit, allemaal ingezet in de race to the bottom die in de transportindustrie wordt georganiseerd.

En we weten heel goed dat de brexit niet alleen aan de rechterzijde gepromoot werd in Groot-Brittannië. We kunnen Nigel Farage bezwaarlijk een

progressief noemen. Maar ook heel wat werkende mensen, inclusief vakbondsmensen, voerden actief campagne voor de uitstap van Groot-Brittannië uit de Europese Unie.

Of ze vandaag nog overtuigd zijn van die keuze is een andere vraag. Feit is dat ook een deel van de linkerzijde in Groot-Brittannië – inclusief de Labour Party – de brexit actief of minstens passief steunde. En laat ons wel wezen: ook Jeremy Corbyn, leider van Labour op het moment van de brexit, was niet echt duidelijk ter zake.

Nochtans was het idee om een Europese constructie op te zetten in beginsel een links en progressief verhaal. De Italiaanse socialist Spinelli schreef een blauwdruk over hoe Europa eruit zou kunnen zien toen hij op het eiland Ventotene gevangen zat. We schrijven jaren dertig van de vorige eeuw, toen de fascist Benito Mussolini aan de macht was in Italië. De legende gaat dat Spinelli zijn blauwdruk voor Europa neerschreef op sigarettenblaadjes, die in de bh van zijn latere vrouw buitengesmokkeld werden uit de gevangenis.

### **Internationalist**

Zelf ben ik een internationalist. Ik voel niets voor nationalisme of het zich opsluiten in de nationale gedachte van een land of een regio.

Het was François Janssens, een vroegere voorzitter van het ABVV, de socialistische vakbondsfederatie in België, die me liet kennismaken met de krachtige boodschap van de Franse socialist Jean Jaurès. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog wilde hij de oorlog voorkomen. Maar hij werd vermoord door Raoul Villain, een Franse nationalist die net wel de oorlog met Duitsland wilde. Die laffe moord – hij werd van achter door het hoofd geschoten – toont aan hoe sterk Jaurès' boodschap

was. Hij was actief in de socialistische, internationale beweging. Jaurès wist dat oorlogen niet de oorlogen van de werkende mensen zijn, maar dat ze worden beslist door machtige groepen die het militair-industriële complex verrijken.

Oorlog en nationalisme gaan trouwens hand in hand. In de regio waar ik geboren ben, Vlaanderen, gaat nationalisme bovendien hand in hand met rechts. Meestal met autoritair rechts.

De N-VA (Nieuw-Vlaamse Alliantie) die al twintig jaar op verschillende niveaus mee bestuurt in datzelfde Vlaanderen verdedigt een sociaal-economisch programma dat rechts-liberaal genoemd mag worden. En het nog extremere Vlaams Belang pretendeert op te komen voor de gewone man en vrouw, maar steunt in de praktijk op een programma dat minimumlonen laag wil houden, loonmatiging verdedigt, dat tegen lgbtq+-rechten ingaat.

Rechts en zeker extreemrechts surft trouwens op de anti-Europese sentimenten die leven bij een groot deel van de bevolking.

Bij populistisch rechts is het bon ton om een narratief in de markt te zetten dat zich afzet tegen de zogenaamde elite, tegen het establishment. Brussel, de hoofdstad van de Europese Unie, is daarbij een favoriet doelwit.

Journaliste en Europakenner Caroline de Gruyter stelt in een interview met de krant De Morgen: “Vóór brexit en vóór de Russische invasie in Oekraïne propageerden velen EU-exit-scenario’s. Tot ze zagen wat voor ravage de brexit aanrichtte en hoe door Oekraïne supermachten op elkaar inbeuken boven onze hoofden. Zo beseften ook zij dat een landje alleen zwak staat.

**‘De impact die Europa gekregen heeft op ons dagelijkse leven, ons werk, onze vrije tijd... mag absoluut niet onderschat worden.’**

Daarom verstevigen alle lidstaten hun Europese overtuigingen en vervoegen landen als Finland (met de radicaal-rechte Finnenpartij in de regering) de NAVO. Extreemrechts is dus afgestapt van het exit-discours. Nu willen ze het Europese podium op en Europa van binnenuit veranderen. Dat is hun nieuwe strategie. Het zal wel niet zo eenvoudig zijn, omdat ze ook nationalistisch blijven en nog veel overhoop liggen met elkaar. Maar over het beperken van sociaal-culturele vrijheden, zoals homorechten en persvrijheid, zie je ze met zijn allen wel al een vuist maken.”

Als we een antwoord willen bieden op het populistische anti-Europese discours van extreemrechts, dan moeten we duidelijke keuzes durven te maken en de moed hebben om tegen dat simplistische en onrealistische discours in te gaan. Dan moeten we Europa durven te verdedigen. Niet het huidige Europa: het Europa van de privatisering en de liberalisering. Maar een sociaal Europa. Zonder sociaal Europa is er geen Europa.

### **EEN ANDER EUROPA**

We moeten niet naïef zijn. Het Europa dat we vandaag kennen beantwoordt helemaal niet aan het project dat Altiero Spinelli en zijn kameraden beoogden.

Laat ons eerlijk zijn: Europa is voornamelijk een economische constructie. Met het vrije verkeer van goederen, mensen en diensten als heilige koe. Europa is vandaag een markt, waar het goed is om zaken te doen, waar het goed is om als privébedrijf (veel) geld te verdienen.

Iedereen weet ook hoe hardvochtig Europa de Grieken heeft aangepakt tijdens en na de financiële crisis van 2008. Het land zat over de rand van het bankroet, en onder impuls van Duitsland werd het keihard aangepakt. De Grieken moesten bezuinigen. Het lijkt alweer vergeten, maar de gezondheidszorg in Griekenland zakte in elkaar, en in de pensioenen werd drastisch geknipt. De verkoop van openbare Griekse infrastructuur was een van de voorwaarden voor de noodleningen die Griekenland kreeg om te voorkomen dat het land failliet ging. De haven van Piraeus werd verkocht, het Chinese Cosco heeft een meerderheidsbelang van 67 procent. Ook Thessaloniki is in private handen. De exploitatie van veertien luchthavens is overgegaan naar de uitbater van de luchthaven van Frankfurt, en het personenvervoer per spoor is in handen van het Italiaanse Trenitalia.

Begrotingsdiscipline is een van de hoekstenen van de Europese constructie. Elk land waar de knipperlichten aangaan, krijgt per direct opmerkingen. De begrotingsregels zijn dwingend, de discipline is ijzersterk. Het dwingt lidstaten vaak te knippen. En dat gebeurt in de openbare diensten en in de sociale zekerheid. Bovendien bestaan die strenge regels niet op sociaal vlak. Als er al afspraken gemaakt worden in de sociale sfeer, dan zijn die niet dwingend. Zoals de Europese pijler van sociale rechten.

Het is daardoor heel moeilijk om uit te leggen aan iemand die werkt bij de goederenafdeling van de Franse spoorwegmaatschappij SNCF dat Europa een positief en hoopvol project is. Diezelfde spoorarbeider ziet dat SNCF is gedwongen om de goederenafdeling te privatiseren, onder druk van Europese regelgeving. Met toch wel zware gevolgen voor het personeel.

We hadden het eerder al over de trucker die wordt geconfronteerd met sociale dumping (“allemaal de schuld van Europa”) of de havenarbeider die moest vechten tegen verschillende havenpakketvoorstellen die een aanval waren op de bescherming van de havenarbeiders. Vaak voelen werkende mensen zich machteloos tegenover de mastodont die Europa heet. Begrijpelijk: de besluitvormingsprocedures op Europees niveau zijn complex, een gewone mens vindt er zijn of haar weg niet meer. Nochtans is het mogelijk om impact te hebben op het besluitvormingsproces in Europa.

### **ACTIEVOEREN IN EUROPA LOONT!**

De vakbondsacties tegen de verschillende havenpakketten in Europa zijn een mooi voorbeeld van hoe dokwerkers zich hebben verzet tegen de rampzalige plannen van de Europese Unie om het goede statuut van dokwerkers in veel Europese landen uit te kleden.

Twee keer kwam Europa met een pakket aan maatregelen die de sector van de havens moest ‘regelen’. Of beter gezegd ontregelen. Het waren de Port Packages 1 en 2: twee pogingen om de lidstaten te dwingen om de beschermde statuten van de dokwerkers in Europa af te bouwen. Een van de pijnpunten was de selfhandling. Wat erop neerkomt dat de scheepsbemanning zelf schepen zou kunnen laden en lossen. Dat die activiteit een moeilijke, en zelfs gevaarlijke job is, dat weet een kind. Daarom worden dokwerkers goed opgeleid en leren ze hoe ze veilig een schip kunnen laden en lossen. Alleen een goed opgeleide dokwerker kan dat werk naar behoren uitvoeren. Ondanks die strikte regels en die wekenlange opleiding wilde de Europese Commissie daarvan af.

Tot twee keer toe werden voorstellen op tafel gelegd om het statuut van de dokwerkers onderuit te halen! Maar tot twee keer toe werden die pogingen gestopt. Niet omdat de dokwerkers vriendelijk vroegen aan de Europese Commissie om die voorstellen terug te trekken. Wel omdat de Europese dokwerkers tot actie overgingen: lobbyen bij politici, steun zoeken bij bevriende Europarlementsleden, de straat opgaan en betogen, tot in Brussel en Straatsburg. Het verzet van de dokwerkers tegen de funeste voorstellen tot deregulering is een voorbeeld voor de arbeidersbeweging, en moet ons motiveren om te geloven in onze eigen kracht. Als we echt iets willen, dan kunnen we dat!

**‘Het democratische gehalte van flink wat lidstaten gaat erop achteruit en dat dreigt over te slaan naar het Europees Parlement.’**

Maar ook het Europese mobiliteitspakket is een mooi voorbeeld van de invloed die we als transportarbeiders kunnen hebben als we dat willen. Het is een pakket met maatregelen dat de Europese Commissie op tafel legde om de sociale dumping aan banden te leggen. De vaststellingen van de Commissie klopten, maar de zogezegde oplossingen waren een regelrechte ramp.



De Europese transportbond ETF slaagde erin om die rampzalige voorstellen bij te sturen tot een aanvaardbaar compromis. We haalden zeker niet onze volledige slag thuis. Maar we wogen op de discussies in het Parlement, de Raad en de Commissie. Hoeveel keer stonden we niet met vlaggen en spandoeken voor het Europees Parlement in Brussel en Straatsburg? Bij hoeveel meetings, contacten en hearings waren we niet aanwezig, met sterke dossiers en met schrijnende getuigenissen van chauffeurs? We werden gehoord. Opnieuw niet door het vriendelijk te vragen, maar door te demonstreren dat we macht hebben. De macht van de straat, kiezers, consumenten, werkende mensen ...

## **DE EUROPESE VERKIEZINGEN VAN 2024**

### **Van randverschijnsel naar dijkbreuk**

In verschillende Europese landen is er een doorbraak van extreemrechtse, populistische en nationalistische politieke partijen. Viktor Orbán in Hongarije, een land dat lid is van de Europese Unie, stookt constant onrust in diezelfde Unie.

In verschillende Europese landen hebben we nu te maken met autoritaire regeringen, zoals in Hongarije. In Italië is een neofascistische partij aan de macht in de persoon van Meloni. In Spanje was er alvast bij de regionale verkiezingen een doorbraak van de extreemrechtse Voxpartij en het conservatieve Partido Popular aarzelde niet om met hen in zee te gaan voor de vorming van de regionale parlementen. Bij de Spaanse vervroegde parlementsverkiezingen in juli 2023 won Partido Popular flink wat zetels en werd zo de grootste partij. Maar gelukkig behaalden ze niet genoeg zetels om samen met het extreemrechtse Vox een meerderheid te vormen. De Spaanse Socialistische Arbeiderspartij boekte zelfs zetelwinst na regeringsverantwoordelijkheid. Een nieuw Italiaans

scenario werd tijdelijk (?) afgeblokt. In Finland maken de Ware Finnen deel uit van de regering.

De lijst wordt stilaan heel lang. Wat begon als een randverschijnsel wordt stilaan een dijkbreuk. Het is goed om even terug te kijken naar het politieke klimaat van voor de Tweede Wereldoorlog. Ook toen waren de Italiaanse fascistten een randverschijnsel. Communisten en socialisten waren alomtegenwoordig in de Povlakte. Toch slaagde Mussolini (trouwens een ex-socialist) erin om op vrij korte tijd de progressieven weg te vegen en de arbeiders met dwang en verleiding voor zijn zaak te winnen. Laat het een les zijn. Het democratische gehalte van flink wat lidstaten gaat erop achteruit en dat dreigt over te slaan naar het Europees Parlement.

### **Linkse krachten mobiliseren**

We zullen alle linkse en progressieve krachten moeten mobiliseren in 2024 om in het Europees Parlement de stem van Jan met de pet aan bod te laten komen, om de verzuchtingen van wie werkt nog een politieke vertaling te geven.

De twee traditionele machtsblokken, de fractie van de Progressieve Alliantie van Socialisten en Democraten en de christendemocraten van EVP, dreigen hun gemeenschappelijke meerderheid te verliezen in het parlement. Dat betekent dat het moeilijker wordt om tot compromissen te komen tussen beide groepen. Bovendien zien we dat de EVP alsmaar meer populistische en ronduit rechts-radicalen partijen opneemt in haar fractie. De rol van de EVP en haar leden is trouwens cruciaal. Zal die Europese fractie akkoorden maken met uiterst rechts om haar dominantiepositie in het Europees Parlement veilig te stellen? Die kans bestaat en dat is ronduit zorgwekkend. De recente geschiedenis leert ons immers dat als

gematigd rechts de standpunten van extreem-rechts overneemt, datzelfde extreemrechts verder radicaliseert. Een ontsporing aan de (extreem) rechterzijde zit er zo zeker in.

De huidige fractieleider van de EVP, Manfred Weber, stuurt zijn fractie vandaag al rechtser. De rol die de EVP speelde in het recente debat over het klimaat is zorgwekkend. Hopelijk laten niet alle christendemocratische partijen zich meeslepen in de rechtse ontsporing en komt er tegengas van gematigde christendemocraten als het zover komt. De republikeinen in de VS ontspoorde door de Tea Party-beweging op die manier.

Caroline de Gruyter, een Nederlandse journaliste die vooral schrijft over Europese politieke ontwikkelingen, geeft in De Morgen het voorbeeld van de CSU in Beieren toen ook het extreemrechtse Alternative für Deutschland (AfD) daar groeide: “De conservatieve christendemocraten zagen hun stemmen minderen en gingen dan verrechtsen in een poging om kiezers terug te winnen. Maar dat lukte ze dus helemaal niet.

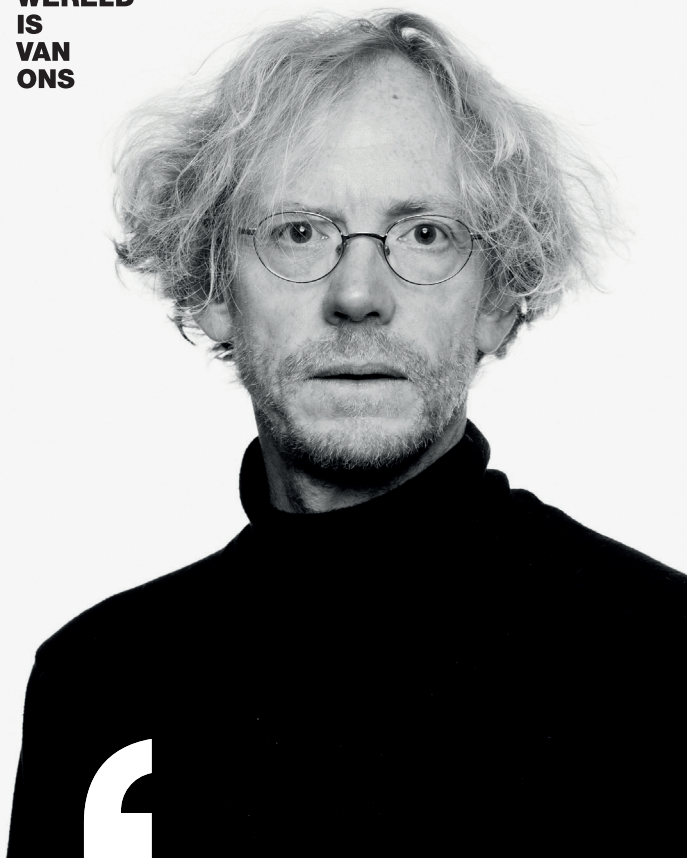


**‘Er zijn goede argumenten nodig, strijdvaardigheid en overtuiging. Gelukkig heeft het vakbonden daar zelden aan ontbroken.’**

Ze verloren steeds meer kiezers. Huidig Beiers cultuurminister Markus Blume maakte daar half 2020 een eind aan door in te gaan tegen het AfD. Hij zei toen iets wat ik nooit zal vergeten. Toen een krant hem vroeg waarom hij het stuur toch weer omgooide, antwoordde hij: “Du kannst ein Stinktief nicht überstinken!” Je moet niet harder willen stinken dan een stinkdier! Dat was gebleken uit de praktijk. Iedere keer als de CSU naar rechts opschreef en hun discours overnam, sprong het AfD toch nog verder naar rechts. Voor je het weet heb je het hele extreemrechtse gedachtegoed mainstream gemaakt.

Hoe rechtser de lidstaten worden, hoe rechtser de Europese Commissie en de Raad van de Europese Unie zullen zijn. De Europese constructie is aan herziening toe. Laat ons ijveren voor een democratisch Europa met een rechtstreeks verkozen parlement dat veel meer macht heeft dan nu. Dat wordt trouwens bevestigd door Theo Francken van de Vlaams-nationalistische partij N-VA op sociale media: “Wat wel zo is, is dat ik sterk hoop op een grote centrumrechtse meerderheid in de Europese Raad en het Europees Parlement na 2024. Enkel zo zal Europa opnieuw weerbaar worden. Enkel zo kunnen we onder andere de illegale massamigratie stoppen. Met links lukt dat nooit. Dat bewijst het verleden (en heden).”

Progressieven over heel Europa: wees gewaarschuwd.



Het gevecht is altijd de moeite waard en nooit op voorhand verloren.

HENDRIK VOS

**O**p een rommelmarkt kocht ik laatst een wereldbol. Op de kaarten die wij vroeger op school te zien kregen, zag Europa er groot uit en lag het in het centrum van de wereld. Een wereldbol is eerlijker. Europa is in vergelijking met andere plekken op aarde klein en versnipperd, een lappendeken van veelal petieterige landjes.

Vandaag stoppen uitdagingen al lang niet meer aan grenzen: klimaatverandering, migratie, pandemieën, terreur, sociale uitbuiting, belastingontwijking ... Om die zaken aan te pakken, is een gezamenlijke benadering nodig. Elk apart zijn de Europese landen te klein en te onbeduidend om ermee om te gaan. De nationalistische roep om zoveel mogelijk bevoegdheden op het niveau van de afzonderlijke naties of hun regio's uit te oefenen, komt neer op capitulatie: het is onmogelijk om in verspreide slagorde nog antwoorden te geven op de belangrijkste problemen van deze tijd. In werkelijkheid geef je dan vrij spel aan krachten die staten tegen elkaar kunnen opzetten. Grote bedrijven zullen niet aarzelen om er gebruik van te maken door te dreigen om naar de plekken te verhuizen waar de regels het soepelst zijn en waar ze ongestoord de grootste winsten kunnen maken, zonder zich veel te hoeven aantrekken van sociale afspraken.

#### HENDRIK VOS

° 30.06.1972. België.

Professor Europese politiek aan de UGent. Columnist voor De Standaard. Auteur van het boek "Dit is Europa - de geschiedenis van een Unie".

Maker van de televisiereeks 'Het IJzeren Gordijn'.

Maker van de podcast 'Het mirakel van Schuman' over de geschiedenis van de eenmaking.



Wellicht waren er in Groot-Brittannië aan de linkerkant van het spectrum kiezers die zich hebben laten wijsmaken dat de brexit tot meer welvaart zou leiden of tot strengere sociale normen. Vandaag zien ze hoe naïef dat was: de welvaart is gedaald en als de koek kleiner wordt, is het vooral in de sociale programma's dat er gesneden wordt. Een betere bescherming van de werknemers is er ook niet gekomen, integendeel. De Britten proberen hun verloren concurrentiekracht op te krikken door goedkoop en met zo weinig mogelijk regels te werken. Geen werknemer wordt er beter van en een uitbreiding van de sociale rechten staat echt niet op de agenda. De architecten van de brexit, Boris Johnson en Nigel Farage op kop rentenieren intussen in grote weelde.

**De beste garantie voor hogere sociale standaarden, is door afspraken te maken op een hoger, dus Europees niveau.** Als elk land zijn eigen regels zou hebben over rij- en rusttijden, om maar iets te zeggen, zou er altijd druk zijn om de afspraken minder strikt te maken, met het argument dat er immers andere landen zijn waar het er lakser aan toe gaat: *de race to the bottom*.

Europa is wel degelijk een markt zonder slagbomen, maar het is geen Far West zonder regels en afspraken. Bedrijven die actief zijn op de gemeenschappelijke markt moeten zich houden aan allerlei wetten die te maken hebben met milieu- of consumentenbescherming en met sociale standaarden. Het is haast onmogelijk om eenzelfde niveau van wetgeving af te dwingen op nationaal vlak, iets wat ook de Britten nu vaststellen.

Het is moeilijk om elders in de wereld een plek te vinden waar het beschermingsniveau hoger ligt dan in de Europese Unie: of het nu gaat over veiligheid van speelgoed, voedselkwaliteit, pesticidengebruik of klimaatnormen, haast altijd zijn de Europese regels strenger dan elders. Dat betekent natuurlijk niet per se dat ze al krachtig genoeg zijn.

**Ook in het sociale domein is Europa doorgaans strikter dan elders, met meer rechten voor werknemers, maar tegelijk gaan de regels minder ver dan wat vakbonden zouden willen.** Op sociaal vlak is Europa trager uitgebouwd dan op andere terreinen. Dat komt vooral omdat allerlei lidstaten dat in de loop van de voorbije decennia hebben verhinderd. Nogal wat landen wilden het recht hebben om de normen zelfstandig te verlagen, om zich zo interessanter 'in de markt' te zetten. Op het vlak van de fiscaliteit is het overigens net zo, en in nog sterkere mate.

Het goede nieuws is dat sociale organisaties, waaronder vakbonden, zich intussen goed bewust zijn van die dynamieken en eensgezind pleiten voor een gezamenlijke aanpak, gericht op hogere standaarden, strengere normen en een betere sociale bescherming.

**Europese politiek is niet voorbestemd om naar rechts te zwenken. Het beleid moet steeds opnieuw gemaakt worden, en voor elke regel moet er een meerderheid gevonden worden, zowel onder de regeringen van de lidstaten als in het Europees Parlement.** Als er voorstellen de ronde doen met nefaste sociale gevolgen, dan is het wel degelijk mogelijk om daar verzet tegen uit te bouwen, tegenkrachten te mobiliseren en de beleidsvorming in een andere richting te duwen. Ook het omgekeerde is waar, en minstens zo belangrijk: vakbonden kunnen zelf ook voorstellen doen en daarmee impact hebben, door mensen te overtuigen, een draagvlak uit te bouwen, parlementsleden te motiveren om er zich achter te scharen, regeringen van lidstaten mee de kar te laten trekken enzovoort. Dat is niet gemakkelijk: de meerderheden in vele lidstaten neigen naar rechts omdat veel mensen ook zo hebben gestemd – zo gaat dat nu eenmaal in een democratie. Maar **het gevecht is altijd de moeite waard en nooit op voorhand verloren.** Er zijn goede argumenten nodig, strijdvaardigheid en overtuiging. Gelukkig heeft het vakbonden daar zelden aan ontbroken.

DE  
WERELD  
IS  
VAN  
ONS

**6.**

# **Europa in de wereld**





## **ONDERLING VERBONDEN, MAAR NIET GELIJK**

We zijn ondertussen met acht miljard op deze planeet. Acht miljard individuen, ieder met een eigen achtergrond, ervaringen en hoop

voor de toekomst: een gezamenlijke toekomst. Samen vormen we een ‘wij’, onderling verbonden. Die ‘wij’ staat voor kolossale uitdagingen op sociaal en klimaatvlak.

Het beeld is mooi, maar de realiteit is niet altijd zo fraai. Niet iedereen komt gelijk aan de start. De verschillen blijven groot. De toegang tot gezondheidszorg, een waardig leven, degelijk werk, goed onderwijs ... wordt voor een groot stuk bepaald door woonplaats, etnische afkomst, sociale klasse, geslacht ... De afstand is groot.

### **MIGRATIE: BEDREIGING, UITDAGING OF KANS?**

Europa, de Amerika's, het Midden-Oosten, Zuidoost-Azië ... Overal ter wereld zijn er grote migratiebewegingen. Soms druppelsgewijs, vaak massaal.

Migratie is trouwens niets nieuws, het is van alle tijden. We weten allemaal hoe de grote hongersnood in Europa aanleiding gaf tot massale migratie naar de VS en Australië. Onder andere de mislukte aardappeloogsten in Ierland zorgden er midden de negentiende eeuw voor dat er tot vandaag een hechte Ierse gemeenschap bestaat over de oceanen. Uit een volkstelling van 2000 bleek dat zo'n 34 miljoen Amerikanen Ierse voorouders hebben.

Zelden verlaten mensen hun land voor het plezier. Migratie is het gevolg van oorlogen, armoede, hongersnood en uitzichtloosheid.

Mijn vrouw werkt als vrijwilliger in een Gentse organisatie waar materiële hulp geboden wordt aan vluchtelingen die in België terechtkwamen: Een hart voor vluchtelingen. De verhalen waarmee ze thuiskomt zijn vaak heel confronterend en zelfs hartverscheurend. De vrouwen met wie ze contact heeft vluchtten zowat allemaal voor verschrikkelijke situaties.

Vaak getuigen die vluchtelingen ook over het gevaar op de vluchtweg. Sommigen proberen de oversteek van Afrika naar Europa met bootjes op de Middellandse Zee. Alleen is die overtocht heel gevaarlijk. Sinds 2014 zijn bijna 30.000 migranten omgekomen of vermist in het Middellandse Zeegebied. Ik heb zelf verschillende keren Afrika bezocht en toen de armoede en uitzichtloosheid van velen met eigen ogen kunnen waarnemen. Ik begrijp waarom veel Afrikanen de tocht naar Europa proberen te maken.

Recent reden we met onze vakbondscollega's in Ivoorkust langs een sloppenwijk. Toen we met de kameraden over de schrijnende armoede praatten die ons vanuit die wijk bijna besprong, was hun commentaar: "Wie daar terechtkomt raakt er nooit meer weg. Dit is een eindstation waar je nooit meer uit komt!"

De reactie van de meeste 'rijke' landen is de grenzen sluiten. Ze maken het de vluchtelingen die

proberen binnen te komen zo moeilijk mogelijk. Overal ter wereld worden langs de grenzen muren gebouwd. Iedereen herinnert zich hoe dat hét campagnethema was bij de verkiezing van Donald Trump: “We zullen een muur bouwen langs de Mexicaanse grens en de Mexicanen zullen ervoor betalen!”, riep hij zijn fans toe. Ook Victor Orbán in Hongarije startte in 2015 al met de bouw van een 175 kilometer lange muur aan de grenzen van zijn land. En iedereen kent de pushbacks van de Australische kustwacht.

Het is een verkrampde reactie van landen met een relatieve welvaart om die te beschermen, te reserveren voor het ‘eigen volk’. De redenering daarachter is duidelijk: een massale migratie kunnen we niet aan, dus schermen we onze welvaart af voor de gelukzoekers die hier proberen te komen.

Natuurlijk kunnen en mogen we niet blind zijn voor de reële problemen die massamigratie met zich meebrengt voor de landen waar die migranten terecht komen. Verschillen in taal, cultuur, levensgewoonten en religie veroorzaken spanningen, misverstanden en soms ook conflicten.

Extreemrechtse politieke partijen en populistische spelen in op de angsten van de autochtone bevolking, wakkeren die aan en vertalen die in ‘haat en jid’.

### **Meer budgetten voor ontwikkeling en coöperatie**

Aan ons om het simplisme te doorbreken en te zorgen voor alternatieve benaderingen. Als vakbond kunnen we samenwerkingsprojecten uitwerken met collega-vakbonden in landen die het moeilijk hebben. Al zal dat alleen een spreekwoordelijke druppel zijn op een veel te hete plaat. Er is meer nodig.

Na de Tweede Wereldoorlog werd een in puin geschoten West-Europa heropgebouwd via een Marshallplan. Over de beweegredenen die aan de oorsprong van het plan lagen, kan men lang discussiëren. Zeker is dat het om een massaal investeringsplan ging om de getroffen landen te helpen opnieuw hun economie op te bouwen en opnieuw welvaart te creëren. Die aanpak is absoluut noodzakelijk.

Als de oorzaken van economische uitbuiting en onderontwikkeling in landen van Afrika bijvoorbeeld niet worden weggewerkt, dan zullen de Afrikanen blijven vluchten voor hongersnood en uitzichtloosheid. Als we niet streven naar pacificatie in de vele oorlogen die de planeet teisteren, dan zullen mensen hun geluk blijven zoeken in landen waar ze denken dat het hen beter af zal gaan.

Het vreemde is dat net dezelfde partijen die de grenzen willen sluiten ook de budgetten voor ontwikkeling en coöperatie willen terugschroeven. Het is een fundamentele keuze die de zogenaamde ontwikkelde landen zullen moeten maken. Als we onze welvaart willen behouden, zullen we die ook moeten delen. Als we ons model van samenleven willen laten overleven, zullen we het moeten ‘exporteren’. Niet met grote woorden, maar met concrete daden. De 0,7 procent van het bruto nationaal product dat in België als doelstelling voor ontwikkeling en coöperatie naar voren wordt geschoven, zal daarbij ruim onvoldoende zijn.

Bovendien gaan we er eerder op achteruit dan vooruit. “In 2021 bedroeg de Belgische officiële ontwikkelingshulp 0,43 procent van het bruto nationaal product. Om de duurzame ontwikkelingsdoelstelling tegen 2030 te realiseren, moet dat cijfer stijgen naar 0,7 procent. Dat doel wordt niet bereikt met een voortzetting van de trend sinds 2000. De officiële ontwikkelingshulp

evolueert dus ongunstig.” Dat staat vermeld op de officiële site van de Belgische regering.

### **Migratie als opportuniteit**

En wat als we migratie zouden inzetten als troef? Want de bevolking in het Westen veroudert in een sneltreinvaart. Zonder migratie zullen onze pensioenen onbetaalbaar worden, zal onze economie tekorten aan arbeidskrachten blijven opbouwen en wordt ons model vanzelf onder druk gezet, als we geen instroom toelaten.

Het zal dus zaak zijn om werk te maken van de onmiskenbare problemen die samengaan. In augustus 2023 lanceerde de werkgeversorganisatie Voka een noodkreet: de Belgische bedrijven hebben een tekort aan arbeidskrachten en ze denken die te kunnen vinden in India en Mexico.

Wordt het dan geen tijd om eens grondig na te denken over migratie, en hoe we nieuwkomers het best kunnen integreren? Zoals gebeurde bij eerdere migratiegolven: “Wir schaffen das!” Inzetten op onderwijs en opleiding is een van de middelen om dat te realiseren. En dat is niet alleen een politieke uitdaging, ook een verantwoordelijkheid voor de werkgevers. Dat heet: investeren in de toekomst!

### **a. China als nieuwe wereldspeler**

China werd in 40 jaar tijd een economische grootmacht. Het is een economische wereldspeler. De Chinese economie is ook een markteconomie geworden. Een staatsgeleide markteconomie. China trad in 2001 toe tot de Wereldhandelsorganisatie, waarna de Chinese export na eerdere groeispurten opnieuw zeer snel groeide.

Hoewel er de laatste tijd doemberichten gelanceerd werden over de staat van de Chinese economie, is en blijft het wel de op een na grootste economie ter wereld. Volgens econoom Houze Song van

## **‘Extreemrechtse politieke partijen spelen in op de angsten van de autochtone bevolking, wakkeren die aan en vertalen die in ‘haat en nijd’.**

het Paulson Institute in Chicago zal de groei in China in 2023 4 procent bedragen, dat is meer dan in de rijke OESO-landen. Maar het klopt wel dat de groei in China de laatste tijd onder de verwachtingen blijft.

Dat China de cijfers over de snel groeiende jeugdwerkloosheid niet langer publiceert is ongetwijfeld een teken aan de wand. Tegelijk blijft het politieke systeem een zeer centraal geleid communisme, waarbij de communistische partij strak de regie houdt. Het Belt and Road Initiative, de uitbouw van nieuwe zijderoutes, is daar een voorbeeld van. Met dat programma investeert China in buitenlandse verbindingen per spoor en over het land naar China: de Zijderouteprojecten.

Ook in Afrika en Azië. Waar je in Afrika ook komt, China is er actief. Zowel in Kenia als in Ivoorkust, waar de Belgische Transportbond projecten heeft, is de aanwezigheid van China duidelijk zichtbaar. In Kenia kreeg de haven van Mombasa een nieuwe containerterminal met Chinese steun en werd de, zeer dure, spoorlijn tussen hetzelfde Mombasa en Nairobi met Chinees geld heraangelegd. De haven van Mombasa is het onderpand wanneer Kenia de lening niet meer kan terugbetalen. Het is een strategie die past binnen het Belt and Road Initiative: haveninfrastructuur in handen krijgen. China is in Afrika duidelijk op zoek naar grondstoffen, ertsen ... en die infrastructuurwerken, of het verwerven van bestaande infrastructuur, spelen daarin een belangrijke rol.

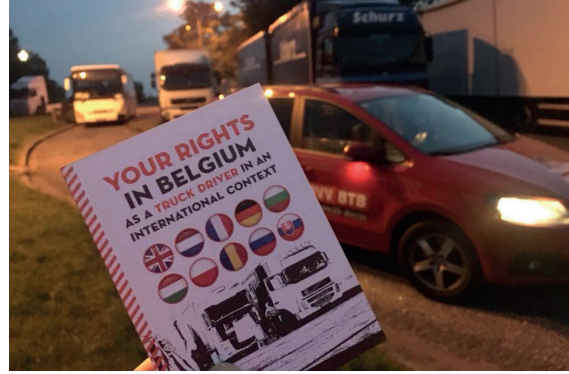
Een ander project van de Chinese overheid is Made in China 2025. Dat project wil van China de nummer één in de wereld maken in ‘hightech verwerkende nijverheid’.

China investeert ook massaal in Europa. Het Chinese Cosco is voor 24,9 procent eigenaar van een van de Hamburgse haventerminals. Cosco zat in 2022 in 357 terminals en 36 havens wereldwijd.

En wat met het Chinese Huawei? De Verenigde Staten doen al jaren onderzoek naar spionage door het technologiebedrijf in opdracht van de Chinese overheid. Amerikaanse bedrijven mogen geen handel meer doen met Huawei. Ook Nederland startte een onderzoek.

Volgens professor Bruno Merlevede van de Universiteit van Gent is ruim de helft van de Chinese investeringen in Europa in de laatste tien jaar gebeurd door bedrijven en investeringsfondsen die banden hebben met de Chinese overheid. Het dient het grotere doel om China uit te bouwen tot een moderne, geavanceerde supermacht wiens positie niet door anderen gecontesteerd wordt. Economie en politiek zijn dus vaak door elkaar gemengd. Dat geeft de Chinese overheid ook onrechtstreekse politieke macht in Europa. Door de economische invloed die het genereert in Europese lidstaten, door de handelsrelaties die wegen op de politieke besluitvorming. Terwijl China zijn economische positie verder uitbouwt op wereldvlak, zijn zij die dachten dat China door die economische integratie zou evolueren naar een democratischer politiek systeem van een kale reis teruggekomen.

Om een open deur in te trappen: het is meer dan pover gesteld met de mensenrechten in China. Niet alleen tegenover minderheidsgroepen als de Oeigoeren wordt keihard opgetreden. Ook vrije



vakbonden maken geen schijn van kans binnen het huidige politieke kader in China.

Het volstaat te kijken naar de militaristisch geleide fabrieken voor iPhones van Foxconn, een Taiwanese elektronicafabrikant. Tussen 2010 en 2013 pleegden tientallen arbeiders zelfmoord op de sites van Foxconn: een reactie op het harde labour en de dagelijkse vernederingen door het management. “Elke dag begon met een onbetaalde vergadering om twintig over zeven, twintig minuten later begon mijn shift en ik draaide overuren tot twintig voor acht ’s avonds”, vertelt de minderjarige Tian Yu daarover in een artikel in het Belgische dagblad De Standaard. “Ik kreeg felle oogpijn door al die uren krassen opsporen op glazen schermen en kon maar af en toe naar de wc. Toen er een probleem was met mijn contract, werd ik niet betaald en wou niemand me helpen. Ik was wanhopig en kon niet meer helder nadenken.” Yu sprong uit haar slaapzaal op de vierde verdieping. Ze overleefde de zelfmoordpoging.

Als we niet willen dat China ook zijn ‘sociale’ politiek en zijn visie op arbeidsverhoudingen mee exporteert, zullen we kritisch moeten zijn. Kritischer ongetwijfeld dan we vandaag zijn. Sociale clausules, sociale dialoog en de erkenning van vrije vakbonden moeten een vast onderdeel worden van handelsovereenkomsten.

#### **b. Verkiezingen in de Verenigde Staten**

Wie had ooit durven voorspellen dat op 6 januari 2021 het Amerikaanse Capitool bestormd zou worden? Wie had gedacht dat het land dat staat voor de democratische gedachte geconfronteerd

zou worden met een poging tot staatsgreep? Geen staatsgreep uitgevoerd door het leger (dat zich bewust afzijdig hield die dag), maar door een massa die opgezweept werd door de zittende president die de verkiezingen verloor, en zich daar niet bij wilde neerleggen.

Elke dag opnieuw, tot op de dag van vandaag, lekken er details uit van hoe Donald Trump mee de coördinatie voerde van de putschisten. In zijn eindrapport liet de Amerikaanse parlementscommissie er geen twijfel over bestaan. In een rapport van 800 pagina's, gebaseerd op 1200 interviews met ooggetuigen is de betrokkenheid van Donald Trump volgens de commissie overduidelijk. Donald Trump is volgens de leden de hoofdschuldige en moet daarom worden vervolgd.

Dat de beklagde ex-president de werkzaamheden van de commissie ontkent, betwist en belachelijk maakt, is tekenend. Dat een groot deel van zijn kiezers dat ook doet is daar een logisch gevolg van. Dat een even groot deel van de Republikeinse partij hem volgt, is ronduit zorgwekkend.

Het goede nieuws in 2020 was dat de Amerikaanse bevolking via de stembus de zittende president naar huis stuurde, en koos voor een ander beleid. Een beleid dat wordt belichaamd door de huidige president van de VS. Dat heeft zowel op binnenlands als buitenlands vlak een enorme betekenis. Volgens onze vakbondscollega's in de VS is de Biden-administratie de vakbondsvriendelijkste sinds lang.

De Verenigde Staten zullen in 2024 net als Europa verkiezingen houden voor een nieuwe president. De inzet is cruciaal. Ofwel komt Trump opnieuw aan de macht, met alle funeste gevolgen van dien, ofwel blijven de Democraten aan zet, en kan een vakbondsvriendelijkere lijn worden voortgezet.



Uiteraard is de Biden-administratie geen 'vakbondsadministratie'. Ook onder de huidige democratische president zien we veel arbeidsconflicten en blijft de Amerikaanse wetgeving niet vakbondsvriendelijk. Denken we maar aan het harde gevecht dat de International Brotherhood of Teamsters met UPS moest leveren over de vernieuwing van hun collectieve arbeidsovereenkomst. Of hoe moeizaam de oprichting van een vakbond bij Amazon verliep. Bovendien zijn er in veel (autonome) staten in de VS heel wat sociaal gevaarlijke operaties bezig. Zo wordt het in veel staten makkelijker gemaakt voor jongeren om te werken. Terwijl die misschien beter op school zouden zitten.

### c. Grootmachten in competitie

Dat er een bikkelharde strijd wordt geleverd tussen de Verenigde Staten en China om zowel economische macht als om politieke dominantie en invloed is zeker.

Bovendien wil Washington wraak voor de toetreding van China tot de Wereldhandelsorganisatie WTO, die de meeste Amerikaanse politici nu als een 'historische vergissing' zien. De VS gunnen China geen voorsprong in de meest winstgevende economische sectoren. Of we dat willen of niet, die strijd heeft gevolgen voor ons allemaal, wereldwijd.



**Samenwerking en solidariteit moeten centraal staan bij de rol die we spelen in de wereld.**

**KATHLEEN VAN BREMPT**

## **V** **VERANDER DE WERELD, BEGIN BIJ JEZELF**

De economische overmacht van China, de politieke instabiliteit in de Sahel, de snelle opkomst van de BRICS-landen, de aanval van Rusland op Oekraïne, de afnemende macht van de Verenigde Staten. De wereldpolitiek verandert in een razendsnel tempo. Klimaatverandering, droogte, groeiende ongelijkheid en regionale conflicten zullen die geopolitieke relaties in de toekomst nog meer onder druk zetten.

Wat wil Europa zijn, speler of speelbal? Op die vraag moet de Europese Unie een duidelijker antwoord formuleren. Europa moet eindelijk een echt buitenlandbeleid voeren, op basis van onze fundamentele waarden: vrede, veiligheid, democratie, samenwerking, rechtsstaat, mensenrechten en duurzame ontwikkeling. Dat vraagt ook om een stevige dosis realisme. Wij zijn een blok van zo'n 450 miljoen mensen, op een totale wereldbevolking van bijna 8 miljard mensen. We moeten niet de pretentie hebben dat we de wereldorde op ons eentje gaan hertekenen. We moeten er wel actief mee richting aan geven. Assertiever dan we vandaag doen.

### **KATHLEEN VAN BREMPT**

° 18.11.1969. België.

Europees Parlements lid voor Vooruit. Coördinator Internationale Handel voor de sociaaldemocratische fractie in het Europees Parlement. Voorheen Staatssecretaris van Arbeidsorganisatie en Welzijn op het Werk en Vlaams Minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen.



Verander de wereld, begin bij jezelf. Om onze rol in de wereld te versterken, moeten we goed weten wat we zelf willen én die plannen ook in de praktijk omzetten. Voor Europa betekent het de leiding nemen in de globale strijd tegen klimaatverandering. Niet alleen met een ambitieuze klimaatagenda, maar ook met een heel sterke sociale agenda. Dat doen we door in te zetten op een duurzame economie met kwalitatieve en goed beschermde jobs. Daarom moeten we investeren in ons onderwijs, onze sociale zekerheid én onze gezondheidszorg. We moeten de strijd tegen sociale dumping en uitbuiting van werknemers aanscherpen en de positie van vakbonden in de hele Europese Unie versterken. We moeten de strijd tegen armoede opvoeren met een Europees minimuminkomen, inzetten op rechtvaardige belastingen en de strijd tegen belastingontduiking opvoeren. En we moeten de fundamenten van onze Unie, onze democratie, onze rechtsstaat en de mensenrechten, beschermen tegen aanvallen vanuit extreemrechts. Practice what you preach.

Vanuit die eigen agenda liggen er kansen voor Europa om verbinding te creëren met de rest van de wereld, in plaats van afhankelijkheid. Wij zullen nooit zo'n brutale machtsspeler worden als China of de Verenigde Staten. Dat moet en mag onze ambitie ook niet zijn. Europa is niet als enige op zoek naar zijn plek op het hertekende wereldtoneel. Europa is niet het enige continent dat beseft dat het assertiever moet worden. Dat kan de gemene deler zijn voor de nieuwe geopolitieke koers die Europa vaart.

Samenwerking en solidariteit staan daarbij centraal. Europa mag geen dwangbuis zijn voor partnerlanden, maar moet een positieve kracht zijn voor vrede, veiligheid en sociale vooruitgang. Wanneer we samenwerken, doen we dat met respect voor de mensenrechten en een duidelijke sociale agenda. Door dwang- en kinderarbeid een halt toe te roepen, actief in te zetten op betere arbeidsvoorwaarden voor werknemers én door onze kennis en technologie te delen. Met respect voor het milieu en het klimaat. Onze absolute ambitie moet zijn om samen de strijd tegen klimaatverandering wereldwijd te versterken en onze partners de kans te geven meteen een duurzame economie op poten te zetten. En bovenal met respect voor elkaar. Een gelijkwaardig partnerschap waar beide partners hun voordeel uit halen en dat mensenrechten, vrede en democratie overal ter wereld promoot.

Dat moet de rol van de Europese Unie in de wereld zijn. Realistisch, assertief en solidair. Zo maken we onszelf minder kwetsbaar en maken we het verschil. In de geopolitiek en in het dagelijkse leven van miljoenen mensen. Binnen en buiten Europa.

**7.**

**'TINA' sucks.**

**Er is wel degelijk  
een alternatief!**





## HET NEOLIBERALISME FAALT

Werknemers over de hele wereld zijn de afgelopen jaren geconfronteerd met alle mogelijke variaties op hetzelfde thema: het neoliberalisme of de georganiseerde aanval op de welvaartsstaat. Het is een wereldwijde aanval, geïnspireerd door extreem kapitalisme en hebzucht. Hebzucht van enkelen, ten koste van velen. De lusten worden geprivatiseerd, de lasten worden gesocialiseerd.

Daardoor staan al onze leden voor dezelfde uitdagingen: deregulering, privatisering, een race naar de bodem op het vlak van lonen en arbeidsomstandigheden, het lowcostmodel dat in al onze sectoren wordt toegepast. Niet alleen de arbeiders zien hun rechten en hun welzijn ontmanteld. Het neoliberalisme is er ook op uit om vakbonden en vakbondsrechten te ontmantelen.



De kapitalistische organisatie van onze economie brengt ons van crisis naar crisis. De financiële crisis in 2008, de grootste sinds de Tweede Wereldoorlog, deed banken en financiële bedrijven failliet gaan. Regeringen moesten de economie redden. De schulden werden overgenomen, zonder dat er collectivisering kwam. Banken werden gered, zonder ze te collectiviseren. De spijzucht en de wilde speculatie leidde tot een enorme crisis en de centen van de belastingbetaler werden gebruikt om een en ander recht te trekken. In ruil voor ... niets.

Daarna kwam de coronapandemie. Wereldwijd werd het systeem op de proef gesteld. Lockdown na lockdown moest worden ingesteld om de pandemie te beteugelen. Met enorme gevolgen voor de economie, en voor onze werknemers.

Werknemers in de transportsector konden niet telewerken. Ze hielden en houden nog altijd de wereld in beweging. Gezondheid en veiligheid werden een prioriteit, en moeten dat blijven, ook voor de vakbonden. Het moet hoog op onze agenda blijven staan.

We vergeten snel, nu we uit het directe stormweer van de pandemie geraakt zijn. Toch mogen we niet vergeten hoe zeevarenden soms maandenlang geblokkeerd zaten op schepen en niet naar huis konden door de coronamaatregelen. Hoe platformwerkers en logistiekarbeiders – sowieso al zeer kwetsbare werknemers – onder enorme druk werden gezet om aan de slag te blijven, en zich vaak blootstelden aan gevaarlijke situaties tijdens de uitoefening van hun job. We mogen

niet vergeten hoe dokwerkers en truckers moesten blijven werken om de bevoorrading in de winkels en supermarkten te garanderen, om apotheken en ziekenhuizen te blijven bevoorraden.

Veel werknemers werden tijdens de crisis ontslagen. De luchtvaartsector en de cruise-industrie vielen stil. Om niet te spreken van de enorme druk op het zorgpersoneel. Ze kregen terecht applaus. Maar kregen al die harde werkers het respect dat ze verdienden? Duidelijk niet. Het zijn de werknemers die de harde prijs van de coronacrisis betaald hebben.

En toen kwam de oorlog in Oekraïne die wereldwijd een op hol geslagen inflatie veroorzaakte, waarbij de prijzen de spuigaten uitliepen en de lonen van de arbeiders niet volgden. Uiteraard waren er ook andere factoren die daarbij een rol speelden. Speculatie bijvoorbeeld, die de graanprijzen de hoogte in jaagde. Of de uitzonderlijke marges die energiebedrijven plots namen.

### **DE WERKNEMERS OPNIEUW IN HET CENTRUM VAN DE POLITIEKE DISCUSSIE**

In veel landen verloren de arbeiderspartijen de band met de vakbeweging. Soms verleid door ‘de derde weg’ en het Blairisme. Ze trekken de oneerlijkheid van het systeem niet langer fundamenteel in twijfel, maar proberen het alleen te ‘verfijnen’. Meer nog, ze geloven en verspreiden zelf ook het narratief dat er geen alternatief is.

Neoliberalisme in combinatie met die fundamentele crises van het systeem tonen aan dat de tegenstelling tussen arbeiders en kapitaal geen geschiedenis is, wat sommigen ons ook willen doen geloven. Laten we dat TINA-fatalisme (There Is No Alternative) bestrijden.



Alsmar opnieuw horen we hetzelfde verhaal: het gaat slecht, dus moeten we met zijn allen inspanningen doen. De lonen moeten matigen, er moet worden bezuinigd, iedereen moet zijn steentje bijdragen om uit het dal te komen ...

De vraag is: gaat het echt zo slecht? Is het echt moeilijk voor iedereen? Of hebben net sommigen veel, té veel? En anderen weinig, veel té weinig? En zijn er te veel die te weinig hebben?

Tientallen miljoenen mensen hebben honger. Volgens de Wereldbank leefden er in 2015 736 miljoen mensen in extreme armoede, of zo'n 10 procent van de wereldbevolking.

Tegelijkertijd hebben die meervoudige crises wel winnaars. De allerrijksten zijn dramatisch rijker geworden en de bedrijfswinsten bereikten recordhoogten, waardoor de ongelijkheid explosief is toegenomen.

In 2021 waren er volgens Forbes 2755 dollar-miljardairs, dat zijn er 660 meer dan het jaar ervoor. De tien rijksten in de wereld hadden eind 2021 samen 1500 miljard dollar vermogen. Daarmee bouw je 6,6 miljoen sociale woningen!

**‘Om een nog grotere  
ongelijkheid tegen te gaan,  
is een hogere belasting voor  
de superrijken noodzakelijk.’**

Begin 2023 publiceerde Oxfam opnieuw zijn studie over de ongelijkheid in de wereld. Dat doet het elk jaar op het moment waarop de economische en politieke elite verzamelen blaast in het Zwitserse bergdorp Davos voor het Wereld Economisch Forum. Daaruit blijkt dat voor het eerst in 25 jaar de armoede is toegenomen! Dat zou wereldwijd alarmbellen moeten doen rinkelen!

De vaststellingen in het Oxfam-rapport zijn eerder schokkend te noemen. Twee derde van alle rijkdom die sinds 2020 werd gecreëerd (42.000 miljard dollar) vloede naar de rijkste 1 procent in de wereld. In België heeft het rijkste procent bijna een kwart van alle rijkdom in handen.

Bovendien realiseerden in 2022 de grootste energie- en voedselproducenten 306 miljard dollar aan overwinsten. Daarvan werd 284 miljard dollar (84 procent) uitgekeerd aan de aandeelhouders. Ondertussen klagen bedrijven met megawinsten steen en been over hoe slecht het gaat. Nochtans zeggen de cijfers iets anders. Het vermogen van de top tien van de ondernemers is gigantisch en tegelijk schokkend.



# DE WERELD IS VAN ONS

Bernard Arnault van LVMH heeft een vermogen van 211 miljard dollar (u leest het goed!), Elon Musk van Tesla bezit 180 miljard dollar, Jeff Bezos van Amazon is dan weer goed voor 114 miljard dollar. En die lijst met miljardairs is best wel lang. Een rondje Google spreekt boekdelen. Ze hebben het absoluut niet moeilijk.

Waar het echt slecht mee gaat is de groeiende ongelijkheid. 1,7 miljard mensen leven in landen waar de inflatie sneller stijgt dan de lonen en 820 miljoen mensen (1 procent van de wereldbevolking) lijden honger. In België loopt 19 procent van de bevolking risico om in armoede te belanden.

In 2022 kondigde de Wereldbank aan dat we er niet in zullen slagen om extreme armoede tegen 2030 uit de wereld te helpen. Ze stelde vast dat de wereldwijde vooruitgang in het terugdringen van extreme armoede tot stilstand was gekomen. En dat terwijl de wereldwijde ongelijkheid nog nooit zo hard toenam. Het is wellicht de grootste tegenslag in het aanpakken van wereldwijde armoede sinds de Tweede Wereldoorlog.

Het IMF (Internationaal Monetair Fonds) voorspelt dat een derde van de wereldeconomie in 2023 in een recessie zal verkeren. Voor het eerst stelde het UNDP (United Nations Development Programme) vast dat de menselijke ontwikkeling

# Tax The Rich

European Citizens' Initiative

We want a **European wealth tax** to finance the **social and climate transition** and help countries hit by climate change.

OUR FUTURE OUR PLANET

SAVE OUR PLANET

TAX THE RICH

TAX THE RICH

in negen van de tien landen afneemt. Uit een analyse van Oxfam blijkt dat in 2022 voor ten minste 1,7 miljard arbeiders wereldwijd de prijzen harder stegen dan het loon. Dat betekent dat ze in reële termen minder voedsel zullen kunnen kopen.

Nog een doordenkertje: Elon Musk, een van de rijkste mannen van de wereld, betaalde van 2014 tot 2018 een ‘reëel belastingtarief’ van iets meer dan 3 procent. Christine Aber, een markthandelaar in Noord-Oeganda die rijst, bloem en soja verkoopt, maakt 80 dollar winst per maand. Ze betaalt een belastingtarief van 40 procent.

### **TAX THE RICH!**

In België wordt 0,15 procent belasting geheven op aandelenportefeuilles die een waarde hebben van meer dan 1 miljoen euro. Dat is dus 1500 euro op 1 miljoen euro. Een poging om dat te verhogen naar 0,3 procent werd door de rechtse partijen afgeschoten. Dat konden die zogezegde arme sukkelaars die 1 miljoen (!) euro aan aandelen hebben zich blijkbaar niet permitteren.

Om een nog grotere economische en financiële ongelijkheid tegen te gaan, is een hogere belasting voor de superrijken noodzakelijk. Oxfam stelt het volgende voor: “Van elke dollar belastingen die in de wereld wordt geïnd, is vandaag slechts 4 cent afkomstig van belastingen op vermogen. Een jaarlijkse vermogensbelasting van 5 procent voor miljonairs en miljardairs, zou 1700 miljard dollar per jaar kunnen opbrengen. Dat is goed om twee miljard mensen uit de armoede te helpen en een universele gezondheidszorg en sociale bescherming te financieren.”

Ook de tarieven van de inkomstenbelastingen voor de allerrijksten moeten naar omhoog. Sinds de jaren 80 werden die systematisch verlaagd! Nochtans was het ooit anders: in de periode na de Tweede Wereldoorlog werden de hoogste inkomens in de VS belast tegen 90 procent.

Er is nood aan een alternatief discours, dat de échte problemen van de werkende mensen op de agenda zet.

Hun koopkracht bijvoorbeeld. Volgens de Deense journalist Peter Rasmussen en fotograaf Søren Zeuth leeft 10 procent van de werkende Europeanen in armoede. Ze hebben werk, maar zijn toch arm. Ze hanteren als definitie van een ‘werkende arme’ dat je minder dan 60 procent van het mediaanloon verdient en minstens halftijds werkt. Dat betekent natuurlijk dat je het moeilijk hebt om je rekeningen en huishuur te betalen. Volgens de Europese Commissie leven er binnen de Europese Unie 22 miljoen werkenden in armoede. 35 miljoen kunnen niet met vakantie en 3 miljoen kunnen geen verwarming betalen. De Bertelsmann Stiftung becijferde dat één op de vijf Duitsers arm zal zijn als ze met pensioen gaan. Niet verwonderlijk als je weet hoeveel mensen in preciaire contracten aan het werk zijn.

De lijst van onderwerpen waarover echt moet worden gepraat is lang: veilige werkomstandigheden, lagere werkdruk, performante openbare diensten die echt werken voor de mensen ... We hebben daarbij niet de luxe om onverschillig te zijn tegenover het rechtse narratief, dat we ondubbelzinnig moeten ontcrachten. Geen ‘ja, maar...’. Het moet een duidelijk en ondubbelzinnig ‘neen’ zijn.



Hoop is een sleutelement om onze toekomst vorm te geven.

LIVIA SPERA

H

Het neoliberalisme en zijn beleid zijn een politieke keuze. Een keuze voor onbelemmerd kapitalisme, kapitalisme dat vrij spel krijgt om plaatsen en mensen uit te buiten.

Kapitalisme, ontketend door politieke actoren.

Vandaag merken we duidelijk de economische, sociale, ecologische en politieke gevolgen van die keuze. Groeiende ongelijkheid, ontmantelde gezondheidszorg en socialezekerheidsstelsels, klimaatverandering, precariteit, de terugkeer van werkende armen, groei van extreemrechtse sentimenten en politieke vervreemding van werknemers en burgers, om er maar een paar te noemen.

De conclusie is de overheersende gedachte dat “... het gemakkelijker is om je het einde van de wereld voor te stellen” dan welk alternatief dan ook. Nu de mensheid wordt geconfronteerd met een van de grootste existentiële crises die de klimaatverandering met zich meebrengt, is de flauwe reactie van internationale politieke actoren alleen maar een herhaling van hun fatalistische mantra - “er is geen alternatief”.

Deze status quo is alleen maar een opportuniteit om rijkdom en macht in steeds minder handen te leggen, terwijl de ongelijkheid toeneemt. Multinationals maken misbruik van complexe

**LIVIA SPERA**

° 14.09.1977. Italië.

Sinds 2022 General Secretary van de European Transport Workers' Federation (ETF). Voorheen Acting General Secretary van ETF en Political Secretary van de Dockers and Fisheries Sections van ETF.



bedrijfsstructuren en onderaannemingsketens om mensen- en arbeidswetten en sociale en milieunormen te omzeilen. Deze situatie wordt nog verergerd door de toegenomen monopolisering (die in sommige gevallen werd versneld door de COVID-19-pandemie). Werk in de transportsector is daardoor verarmd, omdat jarenlang bedrijfsbeleid (door het politiek beleid) de lonen, arbeidsomstandigheden en aantrekkelijkheid van werk in de transportsector heeft ondermijnd. Het aanhoudende tekort aan werknemers in de transportsector is gewoon de zoveelste crisis die voortkomt uit neoliberale politieke keuzes.

Dit is zeker niet de wereld die we aan de volgende generaties willen nalaten.

En ik weet zeker dat er een alternatief is voor deze situatie. Als vakbonden spelen we een cruciale rol als het gaat om een alternatieve toekomst. Ik geloof echt dat hoop een sleutelement is om onze toekomst vorm te geven. Dankzij hoop durven we en zijn we moedig, zelfs als we voor obstakels staan die moeilijk te overwinnen lijken. Mensen en organisaties die hoop hebben, durven te vechten tegen de status quo en aan alternatieven werken. Hoop is precies wat het neoliberalisme heeft proberen te vernietigen, en gebrek aan hoop leidde tot politieke vervreemding en gebrek aan activisme.

Alle kleine en grote overwinningen die vakbonden hebben behaald, zijn te danken aan de collectieve acties van werknemers die zich wilden engageren, omdat ze hoopten dat ze konden winnen. Ze weten dat er niets in steen gebeiteld staat, en de kans om te verliezen groot is.

Telkens als ik deelneem aan vakbondsacties, groot of klein, voel ik dat we niet alleen protesteren maar ook hoop scheppen. En dit is nog meer zo wanneer we collectief kunnen optreden op internationaal niveau, wanneer mensen zich verenigen die anders ver van elkaar af zouden staan. En als het probleem wereldwijd is, moet het antwoord ook wereldwijd zijn.

Nu politieke partijen steeds minder betrokken zijn, is het des te belangrijker voor vakbonden om hun steentje bij te dragen en politiek te participeren, om werknemers goed te informeren en te activeren zodat ze de existentiële bedreigingen van onze samenlevingen begrijpen en aanpakken door middel van eenheid, solidariteit en actie, beginnend op de werkplek tot op het hoogste politieke niveau.

Voor mij zijn er alternatieven en het is aan ons om daar vandaag aan te werken. Het is waarschijnlijk onze belangrijkste taak en we zijn nog niet klaar om op te geven!

DE  
WERELD  
IS  
VAN  
ONS

**8.**

**Tegen haat en nijd**





## **EXTREEMRECHTS GROEIT**

Toen de Europese Transportarbeiders Federatie (ETF) haar laatste congres organiseerde in Boedapest, had Orbán twee weken voordien de fine fleur van populistisch rechts voor een conferentie samengeroepen in diezelfde stad.

Op 19 en 20 mei 2022 werd daar de conferentie CPAC (Conservative Political Action Conference) Hungary georganiseerd. Het is een conferentie waar extreemrechts van Europa en de Verenigde Staten samenkomen om twee dagen lang te discussiëren over hoe ze hun agenda kunnen opleggen in zowel Europa als de Verenigde Staten.

Op de sprekerslijst stonden Mark Meadows, ex-stafchef van Donald Trump, Tucker Carlson toen nog van Fox News, en George Farmer van het extreemrechtse mediaplatform Parler. Maar ook Viktor Orbán zelf en enkele van zijn ministers namen het woord op die conferentie. Naast politici van de Oostenrijkse extreemrechtse politieke partij FPÖ, het Italiaanse Lega, het Spaanse Vox en Tom Van Grieken van het Vlaams Belang uit België.

Op die CPAC-conferentie wordt Hongarije “een van de motoren van het verzet tegen de woke-revolutie” genoemd. “Conservatieven in Europa en de Verenigde Staten moeten samen vechten om de instituties in Washington en Brussel te ‘heroveren’”, zei Viktor Orbán tijdens de conferentie. Volgens hem zijn die instellingen in handen van “progressieve liberalen, neomarxisten verdraasd door de wokedroom” en, een Orbán-klassieker,

“mensen gefinancierd door George Soros”. Kortom: krachten die “de westerse manier van leven vernietigen waar jullie en wij zo van houden”, vertelde Orbán op de CPAC Hungary-conferentie. Een Hongaarse talkshowhost die aanwezig was op de conferentie noemde Joodse mensen “stinkende uitwerpselen” en Roma “beesten”.

De groeiende invloed van extreemrechtse politiek en populisme gaat samen met de globalisering. Sinds vele jaren krijgen populisme en extreemrechtse partijen over de hele wereld meer invloed. Met een vals verhaal over de bescherming van de ‘eigen bevolking’, zijn ze in feite gericht op het afbreken van de rechten van werknemers, het stimuleren van racisme en uitsluiting ... Was extreemrechts marginaal in het tweede deel van de 20ste eeuw, dan zijn extreemrechtse en fascistische partijen nu terug.

Op veel plaatsen neemt extreemrechts deel aan de regering of neemt het zelfs de macht over. Trump was president in de VS en, nadat hij de verkiezingen had verloren, vocht hij de democratische uitslag aan, waarbij zijn aanhangers het Huis van Afgevaardigden aanvielen. Bolsonaro in Brazilië werd verslagen door Lula maar bereidt een comeback voor, Meloni in Italië is premier, Orbán in Hongarije ...

Sommigen willen ons doen geloven dat vluchtelingen en immigranten de oorzaak zijn van de crises waarmee we in het Noorden worden geconfronteerd. Maar we weten dat niemand zijn of haar land zomaar voor het plezier verlaat.

Vluchtelingen vluchten voor oorlogen, hongersnood, armoede ... We moeten niet alleen extreem waakzaam en streng zijn met betrekking tot racisme en uitsluiting. We moeten concreet actie ondernemen om de invloed van extreemrechts te stoppen door ons te richten op werknemers-educatie en door campagne te voeren rond belangrijke symbolen zoals het dragen van de rode driehoek (het symbool van politieke en vakbondskampgevangenen als middel om discussie te openen), of het propageren van 8 mei (dag van de overwinning van de democratie op het nazisme) als officiële feestdag.

Democratie staat overal ter wereld onder druk. Autoritaire regimes, autocraten, dictators ... zijn in alsmaar meer landen aan de macht. Autoritaire leiders in Azië, Afrika, het Midden-Oosten en Europa verwaarlozen de democratie. Het recht om zich te organiseren, het recht om vakbondsacties te voeren, het recht om te demonstreren, het recht om te onderhandelen lopen gevaar. Vrouwenrechten worden in veel landen, zoals Iran en Afghanistan, op flagrante wijze geschonden.

### **EXTREEMRECHTS IS TEGEN DE VAKBOND**

Het is 16 oktober 2021. Ik sta op een bomvol Piazza San Giovanni in Rome, samen met 100.000 betogers. “Mai più fascismo!”, scanderen ze in koor. Maurizio Landini, de secretaris-generaal van CGIL, een van de drie organiserende vakbonden, spreekt de menigte toe. “We zijn niet vergeten wat er gebeurde in Italië, in Europa, voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog. Want een land dat zijn verleden vergeet, heeft een povere toekomst!” In zijn lange en begeisterte toespraak pleit hij voor hoop en perspectief voor de jongeren, voor méér cultuur, voor betere banen en een stevig sociaal vangnet.

## **‘Een land dat zijn verleden vergeet, heeft een povere toekomst!’**

De aanleiding van de betoging was een aanval van Squadron Fascisti op 9 oktober 2021 op het centrale hoofdkwartier van CGIL. Op diezelfde dag werd ook een vaccinatiecentrum in een hospitaal aangevallen en in de dagen nadien werden regionale vakbondskantoren van CGIL met molotovcocktails bestookt, werden andere besmeurd met hakenkruisen ... Ook de website van CGIL werd gehackt in een poging om de computers van de vakbond te saboteren.

Wie de boekenreeks ‘M’ van Antonio Scutari las, krijgt ongetwijfeld een déjà vu. De aanslagen doen denken aan de fascistische knokploegen die in het prefascistische Italië de fysieke jacht op links organiseerden.

Het is een duidelijk voorbeeld van hoe extreemrechts tegen de vakbonden is. Extreemrechtse partijen mogen dan wel hun mond vol hebben over hoe sociaal ze wel zijn (zij het enkel voor het ‘eigen volk’), ze zijn duidelijk als het op vakbonden aankomt: afschaffen! En als dat niet kan, dan moet die vakbonden het leven zuur gemaakt worden. Door het stakingsrecht in te perken, door ze financieel te treffen, door stakingsleiders te vervolgen ...

Ondertussen is Italië naar rechts gekanteld. Giorgia Meloni, boegbeeld van een neofascistische partij is premier van Italië. Diegenen die dachten dat het allemaal niet zo’n vaart zou lopen, en dat die neofascisten zodra ze in een regering zaten, het kalmjes aan zouden doen, die worden door de feiten tegengesproken.

En dat de regering Meloni ook een antisociale politiek doorvoert blijkt uit de afschaffing van het burgerinkomen. Een *reddito di cittadinanza* is

een combinatie tussen werkloosheidsuitkering en het leefloon, ingevoerd door de vorige regering. Giorgia Meloni kondigde eerder al aan dat ze die sociale uitkering zou afschaffen. Het zou de ‘nietsdoeners’ alleen maar motiveren om niets te doen ... Dat met het afschaffen van dat leefloon vele gezinnen opnieuw in de armoede gestort worden, bleek geen punt.

Italiaans academicus Antonio Scurati zei in een kranteninterview: “De geschiedenis ligt niet op voorhand vast, ze is de uitkomst van een gevecht. En dat geldt ook voor de democratie. Onze generatie heeft de democratie geërfd van onze ouders en grootouders. We zijn gelukzakken. We hebben het gevoel dat de democratie vanzelfsprekend is, dat ze altijd zal blijven bestaan. Terwijl dat natuurlijk niet zo is. Ze moet continu verdedigd worden.”

Ook in België vielen fascistische vakbonden fysiek aan. Op 1 mei 2018 is een rechtse stoottroep het gebouw van mijn confederatie binnengedrongen en hebben ze de vakbondsvlag, die aan het gebouw wapperde, gestolen. Nadien postten ze een film op sociale media waarin ze urineerden op die vlag en waarbij ze die tot slot in brand staken. De groep heette Schild & Vrienden, geleid door Dries Van Langenhove. Het begon als een groep van uiterst rechtse studenten en jongeren. Ze organiseerden trainingskampen omdat (ik citeer) “de jeugd in goede fysieke conditie moet zijn”. Maar die kampen waren ook plaatsen waar lezingen, zogenaamd opvoedkundige trainingen ... georganiseerd werden. De leden stonden met elkaar in contact via een WhatsApp-groep waar racistische en onverdraagzame berichten over andersgeaarden uitgewisseld werden.

Na een tv-reportage opende de Belgische justitie een onderzoek naar schending van de antiracisme-

## **‘We moeten zonder complexen de publieke agenda naar onze hand durven te zetten. De punten waar het echt over gaat op de agenda plaatsen.’**

wetgeving. De leiders van de groep hadden het over een aanval op de vrijheid van meningsuiting. De leider van de groep zetelde nadien geruime tijd voor het extreemrechtse Vlaams Belang in het Belgische parlement. De groep is nog altijd niet veroordeeld wegens racisme (wat in België strafbaar is).

Ondertussen is er in België een beweging opgestart die de 8 mei coalitie heet. Die coalitie ijvert voor de erkenning van 8 mei als officiële feestdag. Het is de dag van de capitulatie van nazi-Duitsland in 1945. In flink wat landen wordt die dag al herdacht. Om een duidelijk politiek signaal te geven dat er geen plaats is voor extreemrechts, moeten we ervoor ijveren dat 8 mei overal in Europa een betaalde feestdag wordt. Symbolen zijn meer dan ooit belangrijk.

### **DE VAKBONDEN MOETEN DE PUNTJES OP DE I DURVEN TE ZETTEN**

Het succes van extreemrechtse partijen, ook electoraal, is alleen mogelijk omdat ook een deel van onze eigen achterban zich aangesproken voelt door het extreemrechtse discours. Een fout discours dat ‘gewone mensen’ verleidt.

Extreemrechts bepaalt de agenda met een verhaal dat simpel en eenvoudig is. Alles wat misloopt is de schuld van de vreemdelingen. De immigratiebeweging waarmee we wereldwijd te maken hebben, waarbij mensen oorlog, armoede, verpaupering en uitzichtloosheid ontvluchten, zorgt voor een instroom van nieuwkomers in onze samenleving. En wat nieuw, vreemd, of anders is, boezemt mensen vaak angst in.



Extreemrechts voedt die angsten door moedwillig te overdrijven. Ze spreken van een tsunami aan vluchtelingen, van een overrompeling van illegale migranten, van een vloedgolf. Ze wakkeren op die manier de onrust aan en creëren een sfeer van haat en nijd tegen vreemdelingen.

Laatst las ik daarover het verhaal van Daniel Esteve, een oud-bokser die in Barcelona actief is. Hij stookte onrust in wijken in Barcelona door krakers te bedreigen en betogingen tegen hen te organiseren. Met zijn bedrijf Desokupa organiseert hij uitzettingen van krakers uit gekraakte leegstaande gebouwen.

Recenter mengde hij zich in de lokale verkiezingen. Hij gebruikte de publieke verslagenheid na de

## ‘Het verhaal dat door rechtse populistten in de markt wordt gezet, krijgt veel te weinig tegenspraak.’

moord op een winkelhoudster in Madrid om op te roepen tot wraak tegen ‘dé Algerijnen’, die achter de moord zouden zitten. De partijleider van Vox, Santiago Abascal, had het op Twitter over een dader met een Noord-Afrikaanse achtergrond.

De politie loste de zaak binnen 24 uur op. Het was geen Mohammed die de vrouw doodstak, maar een Spaanse ‘Jesús’, een crimineel met drugsproblemen. Maar 24 uur lang voedden Vox en Desokupa het valse vuur op Twitter en TikTok. Mede door Daniel Esteve draaide de verkiezingscampagne in Barcelona opeens om huisvesting en veiligheid, en niet rond toerisme en mobiliteit die twee belangrijke uitdagingen zijn in de stad. Het is een mooi voorbeeld van hoe extreemrechts met valse verhalen de publieke agenda naar zijn hand zet.

Binnen de vakbonden moeten we duidelijker zijn. We moeten zonder complexen de publieke agenda naar onze hand durven te zetten. De punten waar het echt over gaat op de agenda plaatsen.

Al te makkelijk hebben we het discours van extreemrechts laten betijen. Meer zelfs: we hebben er ons in zekere zin bij neergelegd. Het verhaal dat door rechtse populistten in de markt wordt gezet, krijgt veel te weinig tegenspraak.



**Vandaag moeten wij als vakbonden onze taak volbrengen – zoals we in het verleden een bolwerk waren tegen extreemrechts.**

**MARTIN BURKERT**

**MARTIN BURKERT**

° 14.10.1964. Duitsland.

Voorzitter van de Duitse vakbond EVG (Eisenbahn und Verkehrsgewerkschaft). Lid van het Management Committee en de Executive Board van de European Transport Workers' Federation (ETF). Lid van de Executive Board van de International Transport Workers' Federation (ITF).

## **A**LS EVG MAKEN WIJ EEN DUIDELIJKE VUIST TEGEN RECHTS

In een tijd waarin de toenemende invloed van populisme, nationalisme en rechtsextremisme in Europa de democratie in gevaar brengt, moeten ook wij als vakbonden daarover in onze eigen rangen van gedachten wisselen. Sociale ongelijkheid, steeds meer onzekere arbeidsomstandigheden of de afbouw van het socialezekerheidssysteem maakt mensen onzeker, werkt ontevredenheid en angst voor de toekomst in de hand. Rechtspopulisten en rechtsextremisten zwaaien met gemakkelijkheidsoplossingen voor complexe problemen, denken in categorieën als vriend-vijand – en maken daarmee de weg vrij voor discriminatie, uitsluiting en verloederding.

Vooraf voor vakbondsleden is het hun plicht om collegiaal en solidair te handelen en zich als een belangrijk deel van de samenleving elke dag actief en open uit te spreken tegen antidemocratische gevoelens, rechtsextremisme en rechtspopulisme. Wie een tegenstander is van democratie, diversiteit en rechtvaardige deelname voor allen, is ook een tegenstander van de vakbonden. Rechtspopulistische of rechtsextremistische partijen staan rechtstreeks of onrechtstreeks vijandig tegenover werknemers en/of vakbonden.

Vandaag moeten wij als vakbonden onze taak volbrengen – zoals we in het verleden een bolwerk waren tegen extreemrechts: na de Tweede Wereldoorlog stonden de vakbonden op de eerste rij bij de strijd tegen historisch fascisme en waren we resistent tegen rechtsextremisme.

Mijn vakbond, de EVG, heeft – als eerste vakbond in Duitsland – in 2019 een duidelijk besluit genomen: wie voor rechtspopulistische of rechtsextremistische partijen zoals de AfD opkomt, is niet welkom in onze vakbondsgemeenschap – als EVG maken wij een duidelijke vuist tegen rechts....



Het is aan de syndicale bewegingen om extreemrechts de pas af te snijden, de kop in te drukken.

VINCENT SCHELTENS ORTIGOSA

**S**inds het einde van de Tweede Wereldoorlog kenden extreemrechtse politieke partijen en radicaal-rechtse populistische figuren nooit eerder zoveel electoraal succes als nu. Het blijft niet bij stemmen en parlamentszetels. Centrum- en conservatief rechts lieten de ophaalbrug voor extreemrechts neer. Dat betekent niet alleen dat ze inhoudelijke voorstellen en discoursen overnamen en die op die manier in de samenleving verder normaliseerden. Het betekent ook dat om aan de macht te komen of te blijven rechts er geen graten in ziet om allianties met extreemrechts aan te gaan. Naast de illiberaal genoemde regimes in Hongarije en Polen kwam extreemrechts, hetzij als coalitiepartner hetzij als verlener van cruciale gedoogsteun, de facto aan de politieke macht in EU-lidstaten als Zweden, Finland, Italië ... Ook in Spanje sloegen conservatief rechts en extreemrechts de handen ineen. Al beten ze op nationaal vlak nipt in het zand, ze regeren vandaag samen in zes autonome regio's en in meer dan honderd gemeenten. In de twee landen waarop de Europese as historisch gebouwd is, Frankrijk en Duitsland, scheert extreemrechts hoge toppen in de peilingen.

**VINCENT SCHELTENS ORTIGOSA**

° 03.10.1962. België.

Historicus. Postdoctoraal onderzoeker en Gastprofessor aan de Universiteit Antwerpen. Auteur van verschillende werken over o.a. nationalisme en extreemrechts.



Het succes van extreemrechts op verschillende continenten doet zich voor in een tijdsgewricht waarin de geglobaliseerde wereld een harde en rechtstreekse impact heeft op de wereld van de werkende mensen. Banken crisis, klimaat crisis, pandemie, energie crisis, oorlogen, vluchtelingenstromen ... Het zijn allemaal mondiale uitdagingen die rechtstreekse destabiliserende gevolgen hebben op de werk-, leef- en woonomgeving. Ze creëren twijfel, onzekerheid, soms angsten en frustraties, woede en onbehagen. Extreemrechts surft op die angsten en zwengelt ze verder aan. Los van de onderlinge programmatorische verschillen of van hun historische wortels bieden ze in wezen overall ontredderde mensen hetzelfde simpele, leugenachtige globale alternatief. Een alternatief dat zowel de 'havenots' kan aanspreken die moeten vechten om rond te komen, als de beter gestelden die vanuit een welvaartschauvinisme en een politiek egoïsme 'de miserie van de wereld' anticiperend willen afduwen.

Dat globale extreemrechtse alternatief steunt op twee innig met elkaar verstrengelde gedachten. Ten eerste is er de terugplooi gedachte die wil dat er harde grenzen worden getrokken en dat er een sterke afbakening komt. De illusie dat je je van de grote boze wereld kunt afsluiten. Ten tweede is er de drang naar interne homogenisering. Anders zijn, van elders komen, verschil ... het wordt in verschillende intensiteiten niet geduld. De bevolking moet gehiërarchiseerd worden, van 'eigen volk eerst' tot passanten met minder rechten in ondergeschikte posities tot ongewensten die gestigmatiseerd en gedehumaniseerd worden en eruit moeten. Dat programma heet nativisme en bestaat uit eng nationalisme en racisme.

Het spreekt vanzelf dat vakbonden die opkomen voor de belangen van alle werkende mensen, die de veruitwendiging zijn van internationale solidariteit, die de beste veroveraars en verdedigers zijn van sociale en democratische rechten en vrijheden ... de uitgesproken vijand zijn van extreemrechts. Net als in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw zal ook de eigentijdse, 21ste-eeuwse variant van het fascisme niet aarzelen om, eenmaal machtig genoeg, de vakbonden te vernietigen. Het is aan de syndicale beweging in elk land afzonderlijk, samen wereldwijd, om extreemrechts de pas af te snijden, de kop in te drukken. Door het opnieuw te denormaliseren. Door op werkvloeren en in de publieke ruimte, met eigen kanalen, het sociaal-nativisme van extreemrechts, zijn leugens en demagogie, te ontzenuwen. Door krachtig sociaal beleid dat breekt met de neoliberale logica af te dwingen en te steunen. Door de werkende klassen eigen globale alternatieven aan te reiken, een verwachtingshorizon. Dat is wellicht moeilijker omdat die alternatieven niet op leugens gebaseerd zijn, maar wel vanuit de reële materiële belangen van de werkende mensen opnieuw solidariteit en kameraadschap laten primeren op haat en nijd.

**9.**

# **Vrije vakbonden zijn de tegenmacht**





## **MULTINATIONALS EN BIGDATABEDRIJVEN HEBBEN EEN WERELDWIJDE STRATEGIE**

De tijd dat bedrijfsbeslissingen op nationaal niveau werden genomen, ligt ver achter ons. Grote bedrijven zoals Amazon, Meta, Uber, Lufthansa, Maersk, Keolis, DSV, DFDS, Swissport, Aviapartner, Ryanair, PSA, DP World en Hutchinson zijn actief over heel de wereld en hebben vaak veel politieke invloed.

De politieke invloed van die bedrijven moet trouwens zeker niet onderschat worden. Zie de rol die Facebook en X (vroeger bekend als Twitter) spelen in het politieke debat, waarbij ze beslissen welk soort berichtgeving al dan niet toegelaten wordt op hun platformen.

Zij beslissen of Donald Trump wel of niet kan doorgaan met zijn giftige politieke propaganda op Facebook en X. Zij bepalen de algoritmen – die vaak niet transparant zijn – die bepalen welke politieke content op jouw sociale media aan bod komt. Zij wegen overduidelijk op de politieke agenda.

Zie ook hoe Uber erin geslaagd is de taxi-regelgeving in verschillende landen weg te vegen of op maat te laten herschrijven. Ook in België gebeurde dat: verschillende decreten die de taxi-industrie regelden, werden gewoon aangepast om Uber toe te laten op de taximarkt.

Daarom kan het belang van internationaal syndicalisme niet overschat worden. Als ‘zij’ een wereldwijde strategie hebben, dan moeten ‘wij’ er ook een hebben.

Vakbonden moeten uiteraard georganiseerd zijn op bedrijfs-, sectoraal en nationaal niveau om de rechten van werknemers optimaal te verdedigen. Daar ligt hun machtsbasis.

Maar als we niet in staat zijn om gemeenschappelijke benaderingen en gedeelde strategieën te ontwikkelen. Als we geen ervaringen uitwisselen, geen informatie delen en niet samenwerken op internationaal niveau, zijn we gedoemd om aan de verliezende kant van de geschiedenis te staan.

Beursgoeroe Warren Buffett zei ooit: “Ja, er is een klassenstrijd en wij zijn aan de winnende hand”. Ons antwoord zou moeten zijn: “Neen, we vechten terug!” De medailles worden aan de eindmeet uitgedeeld, en wij gaan voor goud!

### **HET IVV MOET MEER EN BETER!**

De International Trade Union Confederation (ITUC) moet een internationale organisatie worden die klaar is om de wereldwijde uitdagingen aan te gaan waarmee vakbonden worden geconfronteerd. De organisatie en haar leiderschap moeten dynamisch, flexibel, relevant, visionair en verenigend zijn. Bovendien moet dat leiderschap onbesproken zijn. De negatieve gevolgen van de mogelijke corruptie in het Qatar-dossier moeten een les zijn, hoewel de beschuldigingen nog bewezen moeten worden. Sowieso moeten we het

intern functioneren op alle niveaus transparant en vrij van beïnvloeding organiseren.

Vakbonden hebben nooit iets gekregen door er vriendelijk om te vragen. Integendeel, we kregen dingen voor elkaar omdat we ervoor vochten. Daarom moeten we, naast ons lobbywerk, meer nadruk leggen op campagne voeren. En dat met een sterk aangepaste strategie. Onderhandelen wanneer mogelijk, actie ondernemen wanneer nodig.

Een strategische aanpak betekent concrete doelen stellen en een duidelijk stappenplan opstellen om ze te bereiken. We moeten ons daarbij richten op de multinationale ondernemingen en we moeten dat samen doen, over de landsgrenzen heen.

### **TRIPARTITE VERSTERKEN**

De ITUC moet de stem van de arbeiders zijn in internationale instellingen zoals de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO). Maar ze moet ook de stem van de arbeiders vertegenwoordigen in de World Trade Organization (WTO), Groep van Twintig (G20) ... Ook het werk naar de Verenigde Naties toe mag niet verwaarloosd worden. Ik denk aan de werking van de Sociale Commissie en de Mensenrechtencommissie.

De relevantie van het werk dat gedaan wordt voor de aangeslotenen moet de belangrijkste focus zijn van een internationale organisatie. Als deelname aan tripartites niets oplevert, is het tijdverspilling. We moeten akkoorden onderhandelen en compromissen sluiten, en die resultaten terugbrengen naar onze leden. We kunnen het ons niet veroorloven om aan de zijlijn te blijven staan en nee te zeggen.

Nochtans is het absoluut noodzakelijk om te blijven investeren in de IAO.

In 2019 bestond die driepartijenorganisatie 100 jaar. Ze is het enige tripartite overlegorgaan binnen de Verenigde Naties: regeringen, vakbonden en werkgeversorganisaties zijn er vertegenwoordigd.

Ze heeft tot doel 'de sociale rechtvaardigheid en bescherming van werknemers overal ter wereld na te streven'. Met de conventies die ze afspreekt, legt de IAO een internationale code op over rechten op het werk. Ze waakt ook over de handhaving van die internationale arbeidsnormen in de 187 lidstaten.

Die internationale arbeidsnormen worden vaak onderschat. En ja, ze worden ook vaak geschonden. Toch hebben de conventies die afgesloten worden binnen de IAO meer dan hun nut. De IAO is eigenlijk een wereldparlement voor arbeidsvraagstukken. En als we weten wat daar op ons bord ligt, dan moeten we meer investeren in de onderhandelingen die er gevoerd worden. Ik weet het: het gaat te traag, te moeizaam. Maar het bestaat. Als we als vakbond dit forum niet gebruiken, de kansen niet grijpen die de IAO ons biedt, dan zijn we echt wel fout bezig.

De recente en belangrijke conventie 190 van de IAO is trouwens een goed voorbeeld van het nut van tripartite onderhandelingen. Die hebben bloed, zweet en onwaarschijnlijk veel tranen van teleurstelling gekost omdat ze veel te traag vooruit gingen.

Maar uiteindelijk kwam er in 2019 binnen de IAO een conventie die geweld en intimidatie op de werkvloer moet beteugelen.

Die conventie maakt het makkelijker voor vakbonden wereldwijd om wetgeving af te dwingen in hun land. Vakbonden wereldwijd

## **‘Vakbonden hebben nooit iets gekregen door er vriendelijk om te vragen.’**

kunnen hun regeringen nu interpellieren om die conventie te ratificeren.

En ook dat gaat traag. België had vijf jaar nodig om die conventie te ratificeren. In juni 2023 werd België het 30ste land ter wereld dat de conventie onderschreef, en het zesde in de Europese Unie. Ik weet het, dat gaat allemaal veel te traag. Maar de conventie geeft ook in mijn land munitie aan juristen om geweld op de werkvloer aan te pakken.

Ook binnen Europa kan het driepartijenoverleg versterkt worden, door bijvoorbeeld een betere follow-up van wat er gebeurt binnen het Europees Economisch en Sociaal Comité. Daar kunnen werkgevers- en werknemersorganisaties invloed uitoefenen op de Europese politiek. Het is een gestructureerd adviesorgaan van de Europese Unie. De adviezen van dat Comité zijn dan wel niet bindend, maar hebben toch een onmiskenbare invloed op de besluitvorming in Europa.

Dus ja, we moeten tijd, geld en middelen besteden om het tripartite overleg te herzien en het beter en sneller te laten werken. Te veel aanvallen op de sociale dialoog en driedelige onderhandelingen zijn van onze kant onbeantwoord gebleven. Het is hoog tijd om bondgenoten te vinden in de economische en politieke wereld, om collectieve onderhandelingen en overeenkomsten opnieuw te ontwikkelen, zodat we de winsten van het kapitalisme kunnen delen. Miljarden dollars winst vinden hun weg naar de portemonnee van de happy few.

### **ONDERHANDELEN ALS HET KAN, ACTIE ALS HET MOET**

Zonder macht kunnen we niet hopen op positieve resultaten aan de onderhandelingstafel. De partners aan de andere kant van de tafel moeten weten dat de vakbond geen lobbymachine

is. Ze moeten weten dat we de aantallen hebben, dat we de macht hebben.

Alleen praten zal ons niet naar grote overwinningen leiden. Vakbonden hebben nooit resultaten behaald door braaf iets te vragen. Door de geschiedenis hebben we de wereld veranderd door ons te organiseren, te mobiliseren, campagne te voeren. Actie is de motor van sociale vooruitgang.

ITUC, de International Transport Workers' Federation (ITF) en alle globale vakbondsfederaties moeten dan ook luider en meer aanwezig zijn in de frontlinie van de wereldwijde confrontatie met deregulering en liberalisering. We kunnen dat doen door te geloven in de kracht die we vertegenwoordigen, door die kracht te gebruiken om bewustzijn te creëren en beleidsmakers te beïnvloeden en door druk uit te oefenen op regeringen en politici.

### **DE LEDENORGANISATIES ECHT BETREKKEN BIJ ITUC**

De grootste fout die de nationale vakbonden vandaag de dag kunnen maken, is om zich terug te trekken op nationaal niveau. Helaas is dat vaak precies wat ze doen: ze denken dat ze het in hun eigen land kunnen oplossen. Een verschrikkelijke fout in een globale wereld. Oneerlijke concurrentie, belastingparadijzen en delokalisatie zijn een paar voorbeelden van de problemen waarmee we op globale schaal geconfronteerd worden.

Vakbonden moeten hun verantwoordelijkheid nemen voor wat er in ITUC moet gebeuren. Het ITUC-team is David tegenover Goliath als ze niet de sterke steun van de vakbonden achter zich hebben. De aangesloten vakbonden moeten bereid zijn om zich in te zetten, door campagnes op

nationaal niveau door te geven en deel te nemen aan vergaderingen van de IAO.

We hebben campagnes op mondiaal niveau nodig waaraan alle aangesloten vakbonden kunnen meewerken. Ik ben zelf betrokken bij een nationale transportbond, een nationale confederatie en ik ben heel actief in de Europese én internationale transportarbeidersfederatie. Toch moet ik toegeven dat ik op dit moment onvoldoende kennis heb van de campagnes van de ITUC. Dat is in de eerste plaats mijn eigen verantwoordelijkheid. Toch moet ITUC zich ook afvragen waarom mensen niet op de hoogte zijn. De mensen van ITUC moeten nadenken over hoe ze hun kennis makkelijker kunnen verspreiden. Ik weet zeker dat er maar weinig vakbondsleden zijn die op de hoogte zijn van de campagnes van ITUC. Als onze eigen mensen niet weten wat we doen, hoe kunnen we dan verwachten dat de andere belanghebbenden het wel weten? Bovendien ben ik ervan overtuigd dat een globale organisatie als de ITF een belangrijke rol kan spelen in het dynamiseren van ITUC. Het is een sterke internationale federatie. Met een stevige financiële ruggengraat en sterke structuren. De leiding van de ITF moet die sterktes inzetten om ook ITUC te versterken.

De globale federaties moeten trouwens meer samenwerken. Een federatie kan in haar eentje niet bereiken wat samenwerkende federaties kunnen realiseren. Vandaag lijkt het soms of de concurrentie tussen de federaties belangrijker is dan wat we inhoudelijk samen kunnen verwezenlijken. Bovendien moeten de internationale federaties meer betrokken worden bij de werking van ITUC en structureel hun zeg krijgen in de organisatie. Nu hebben enkel de nationale confederaties echte beslissingsmacht. Dat moet gecorrigeerd worden door de stem van de inter-

nationale sectorfederaties mee in rekening te brengen.

Een kapitalistisch bedrijf wordt geleid op basis van autoriteit, een vakbond is een democratie. Hoewel dit verschil ons maakt tot wat we zijn, betekent het ook dat wereldwijd vakbondswerk een ingewikkelde onderneming is. We willen allemaal hetzelfde, maar vakbondstradities, -culturen en -ervaringen zijn wereldwijd heel verschillend.

We moeten met die diversiteit omgaan en geduldig werken aan de ontwikkeling van een gemeenschappelijke strategie. Een democratische organisatie waarin alle vakbonden een stem hebben, moet de prioriteit van onze wereldwijde vakbond blijven. Dit is geen gemakkelijke taak, maar het zal vakbonden wereldwijd sterker maken tegenover hun politieke en economische tegenhangers.

Vooruitgang is onmogelijk zonder verandering. Dus moet het nieuwe leiderschap frisse en innovatieve voorstellen bedenken om nieuw leven in de organisaties te blazen. Het nieuwe leiderschap moet hoop geven aan werknemers, ze overtuigen om zich bij de organisatie aan te sluiten.

### **HET EUROPESE VAKVERBOND MOET OPNIEUW DE STRAAT OP!**

13 december 2001. Ik sta op het podium aan het einde van een vakbondsbetoging, die eindigt aan de Brusselse Heizel. Ik zie massaal veel mensen defileren, zover ik kan zien. De betoging is georganiseerd op initiatief van het Europese Vakverbond. Ik behoor tot de organisatoren van de betoging namens het ABVV. Samen met de collega-organisatoren ben ik euforisch.

Honderdduizend betogers stapten op van het Emile Bockstaelplein naar het Koning Boudewijnstadion. 41 vakbonden uit 20 Europese landen namen deel aan de betoging. En hoewel het gros van de deelnemers gemobiliseerd werd door de Belgische vakbonden is dit toch een staaltje van Europese vakbondsmacht.

Er kwamen 600 autocars met Belgische manifestanten aan en 350 bussen uit andere Europese landen. Veel manifestanten kwamen uit onze buurlanden met daar bovenop omvangrijke Franse delegaties. Ook waren er actievoerders uit Polen, Kroatië, Slowakije, Griekenland, Portugal, Italië en Oostenrijk.

De betoging werd georganiseerd naar aanleiding van het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie. De grote opkomst was een demonstratie van vakbondsmacht. Met die betoging gaven we samen een krachtig signaal: dat Europa meer moet zijn dan een markt, meer dan een economisch project. Het was een duidelijke oproep om werk te maken van een sociaal Europa.



De demonstratie in 2021 werd voorafgegaan door een Europese betoging in Gent op 19 oktober van hetzelfde jaar, onder het thema: For social Europe and solidarity. En daarvoor nog een op 21 september in Luik, onder het thema: *The euro arrives ... and employment!*

Maar liefst drie (!) Europese betogingen in vier maanden tijd om te wegen op het Belgische voorzitterschap.

Ik herinnerde me niet meer precies waar ik met het ABVV overal naartoe trok in die periode om deel te nemen aan EVV-manifestaties. Dus keek ik even op de website van het EVV. En ik moeten zeggen dat de lijst lang is. Porto (2000), Nice (2000), Barcelona (2002), Brussel (2003), Rome (2003), Brussel (2005), Straatsburg (2006), Ljubljana (2006) ... en zo zou ik nog wel even kunnen doorgaan.



Het was een tijd waarin het EVV daadwerkelijk in mobilisatiemodus zat. Zowat bij elke belangrijke Europese top werd er betoogd. De nationale vakbonden namen de leiding, de collega's in andere landen vervoegden ze in verhouding tot hun mobilisatiekracht. Het waren stuk voor stuk demonstraties die de Europese vakbond als een solidaire en hechte gemeenschap profileerde en die een krachtig signaal gaf aan de politieke wereld. Naar mijn gevoel is het tijd om dat opnieuw te doen.

Europees syndicalisme is meer dan een lobbyinstrument naar de Europese cenakels. Natuurlijk moet dat gebeuren, uiteraard moeten we onze voorstellen verdedigen bij de Europese instellingen. Het spreekt voor zich dat we onze syndicale desiderata moeten onderbouwen met goed geargumenteerde dossiers.

Maar dat moet gepaard gaan met een duidelijke demonstratie van vakbondskracht. En het kan dan wel zijn dat lobbyende werkgevers en hun organisaties meer centen kunnen mobiliseren om te lobbyen: *they have the money, but we have the numbers*. Zij mogen dan wel het grote geld hebben, wij zijn met veel. Vakbonden moeten hun plaats opnieuw opeisen, ook op straat.

Maar betogen, of krachtsverhoudingen uitbouwen heeft natuurlijk enkel zin als we ook die krachtsverhoudingen kunnen verzilveren. Door akkoorden af te sluiten, door sociale dialoog af te dwingen en door eervolle compromissen te onderhandelen met werkgevers en internationale instanties.

### **GEEN TOEKOMST ZONDER INTERNATIONALE VISIE**

Het bereiken van onze doelen is alleen mogelijk als nationale vakbonden bereid zijn zich internationaal te organiseren.

Internationaal vakbondswerk moet dan ook meer zijn dan lobbywerk, uitgevoerd door technocraten op internationale secretariaten. Vakbondswerk wordt gedaan door netwerken van nationale organisaties, die bereid zijn middelen en mensen vrij te maken om internationaal te werken.

Als transportvakbonden impact willen houden, kunnen we niet met onze lokale bedrijven omgaan zonder het globale plaatje te zien. Multinationals doen een beroep op onderaannemers die weer andere onderaannemers inschakelen, bijvoorbeeld voor transport of opslag. Zij stellen de chauffeurs misschien niet rechtstreeks te werk, maar zijn wel de opdrachtgevers. Het zijn zij die de harde concurrentie en zelfs een race naar de bodem organiseren.

Vakbonden moeten zich wereldwijd organiseren, hun eigen netwerken creëren en de economische werkgevers interpellieren.

Het ontwikkelen van sterke vakbonden in Oost-Europa is daarbij van cruciaal belang. Het is niet alleen een kwestie van solidariteit namens de West-Europese vakbonden, maar het is een kwestie van hun eigen kracht en overleven.

Een mooi voorbeeld van internationale samenwerking die écht werkt, is het inspecteursnetwerk dat door de ITF werd uitgebouwd in de maritieme sector.

Toen ik bij een vorige gelegenheid in Kenia was, werd de inspecteur van de International Transportworkers' Federation opgeroepen om assistentie te verlenen aan enkele Tanzaniaanse matrozen. Die waren door de politie opgepakt, omdat ze illegaal in Kenia waren. We gingen mee op stap met Betty Makena, een kleine, felle, Afrikaanse



vakbondsactiviste. En werden er geconfronteerd met wat we niet voor mogelijk hielden.

De zes matrozen waren aangemonsterd op een Taiwanees visserschip. Die schepen vissen langs de Afrikaanse kusten en leveren hun lading af op megagrote fabrieksschepen, die de vis meteen verwerken en diepvrozen. De zes Tanzanianen hadden geprotesteerd tegen hun onmenselijke behandeling, werden ontslagen en dus van boord gezet. Ze moesten overstappen op een kleiner schip van die vloot, maar omdat het niet kon aanleggen tegen grote broer, werden de matrozen samen met hun luttele bagage gewoon overboord geworpen (een van de vissers kon niet zwemmen). Uiteindelijk opgepikt door het kleinere schip werden ze in Kenia aan land gezet. Uiteraard zonder verblijfsvergunning.

De ITF nam het op voor die jongens, zij hadden geluk. We gingen aan boord van het schip, interpelleerden de kapitein, kwamen via het ITF-hoofdkwartier tussen bij de rederij, dreigden met mediabelangstelling, kwamen tussen bij de Keniaanse overheid. Uiteindelijk kregen we de matrozen vrij. Ze kregen ook hun achterstallige loon en een ticket om terug te gaan naar Tanzania. In hun contract stond een clause – ik verzin het niet – dat het normaal was dat Afrikaanse matrozen door de rest van de crew gepest en mishandeld werden en dat ze dat moesten beseffen als ze het werk aannamen. Geen van de zes kon lezen of schrijven en ze krabbelden iets wat voor hun naam moest doorgaan onder dat contract. Ondertussen weet ik dat slavenarbeid in de visserij, zeker in het Verre Oosten, absoluut niet uitzonderlijk is.

De ITF heeft 125 inspecteurs die aan boord gaan van schepen om de loon- en arbeidsvoorwaarden van de bemanningsleden te controleren.

## **‘Het bereiken van onze doelen is alleen mogelijk als nationale vakbonden bereid zijn zich internationaal te organiseren.’**

De inspecteurs werken in meer dan 100 havens in 50 landen. In 2021 voerden ze 7265 inspecties uit om duizenden zeevarenden te helpen met loonvorderingen en repatriëringszaken. En dat ondanks de COVID-19-beperkingen toen, waardoor inspecteurs een groot deel van het jaar niet aan boord van schepen konden komen.

Inspecteurs zijn getraind om uitbuiting, overwerk en zelfs tekenen van dwangarbeid en moderne slavernij op te sporen. Op veel schepen hebben inspecteurs het recht om loonrekeningen en arbeidscontracten te onderzoeken en geregistreerde werk- en rusttijden te controleren.

De ITF rapporteerde vorig jaar 85 gevallen van achterlating aan de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO), een historisch hoog aantal. Achterlating komt erop neer dat de scheepseigenaar de bemanning aan haar lot overlaat. In veel van die gevallen wachtte de achtergelaten bemanning al weken of maanden op onbetaald loon – zoals de zeelui aan boord van de door de storm getroffen MV Lidia.

Jason Lam, ITF-inspecteur in Hong Kong, hielp acht Birmese zeevarenden die op de MV Lidia werkten om bijna 30.000 dollar aan onbetaald loon terug te krijgen. En dat nadat ze in oktober 2021 aan de grond liepen door een tyfoon die hen bijna schipbreuk liet lijden. De reder weigerde de twee maanden loon te betalen die hij hen verschuldigd was, liet hen in de steek en sloot elke hulp uit om hen thuis te krijgen. Lam voerde wekenlang campagne namens de zeelieden en dit had effect. Op 2 november 2021 vloog de bemanning naar huis met het volledige loon in de hand.



**Sterke vakbonden zijn meer dan ooit nodig om de macht tussen de bestuursraden en de werkvloer in Europa weer in evenwicht te brengen.**

**ESTHER LYNCH**

**A**

**ALS DE MACHT VAN DE VAKBONDEN AFNEEMT, NEEMT DE ONGELIJKHEID TOE.**

Onze boodschap is luid en duidelijk: als je aan één van ons raakt, raak je aan iedereen. De hele vakbonds-beweging zal zich altijd achter elke arbeider of vakbond scharen die wordt aangevallen omdat die een beroep doet op zijn fundamentele stakingsrecht.

Beslissen om te staken doe je niet zomaar. Het is het laatste redmiddel wanneer alle pogingen tot dialoog mislukken.

Als de macht van de vakbonden afneemt, neemt de ongelijkheid toe. Dat zie je overal ter wereld.

De toenemende aanvallen op de rechten van vakbonden is dan ook een bron van grote bezorgdheid voor iedereen die ongelijkheid wil bestrijden.

De rating van Europa in de Global Rights Index van het Internationaal Vakverbond is de afgelopen tien jaar gekelderd door de inmiddels “regelmatige” schendingen van vakbondsrechten door werkgevers en de overheid.

In Frankrijk heeft CGT-leider Sébastien Menesplier zich bij een politiekantoor moeten melden als wraakactie voor de protesten die de vakbond had

**ESTHER LYNCH**

° 24.02.1963. Ierland.

General Secretary van de European Trade Union Confederation (ETUC). Voorheen Deputy General Secretary en Confederal Secretary bij dezelfde ETUC.

opgezet tegen de pensioenhervormingen van de regering.

Protesten die noodzakelijk waren geworden door de volstrekt ondemocratische manier waarop de regering deze hervormingen doordrukte, zonder enige sociale dialoog met de vakbonden.

In België zagen we hoe de bazen van Delhaize herhaaldelijk de politie inschakelden om hun franchisemodel met winst ten koste van alles af te dwingen in plaats van de lange traditie van sociale dialoog in het land te handhaven.

In het Verenigd Koninkrijk heeft de regering op de roep om loononderhandelingen gereageerd door nog strengere beperkingen op te leggen aan wat al enkele van de meest draconische antistakingswetten in Europa waren.

Dit alles komt op een moment dat Europa wordt geconfronteerd met een noodsituatie op het gebied van sociale rechtvaardigheid.

Werkende mensen lijden onder een historische crisis van levensonderhoudskosten, veroorzaakt door de hebzucht van bedrijven. En het antwoord van politici is om werknemers weer te raken door loonmatiging, ook al bewijzen de gegevens dat de inflatie wordt aangezwengeld door overwinst.

De extra winsten die uit prijspeculaties voortkomen worden uit bedrijven gehaald en aan aandeelhouders uitgereikt in de vorm van recorddividenden in plaats van opnieuw te worden geïnvesteerd.

Sterke vakbonden zijn meer dan ooit nodig om de macht tussen de bestuursraden en de werkvloer in Europa weer in evenwicht te brengen.

Daarom voeren we in heel Europa actie voor een eerlijk akkoord voor werknemers. Organiseren op het werk, mobiliseren op straat en politieke campagne voeren.

En ik ben vastbesloten dat we niet langer met één hand op de rug hoeven te vechten. We hebben al een EU-richtlijn in de wacht gesleept die collectief onderhandelen bevordert en nu gaan we het tij tegen vakbondsonderdrukking volledig keren door een verbod op overheidsgeld te bewerkstelligen voor bedrijven die vakbondsrechten niet respecteren, winsten niet herinvesteren en geen eerlijke lonen betalen.

Het is onaanvaardbaar dat een bedrijf als Ryanair, dat op grote schaal weigert deel te nemen aan collectieve onderhandelingen en stakende werknemers ontslaat of sancties oplegt, de afgelopen tien jaar bijna een miljard euro aan EU-subsidies heeft ontvangen.

Vakbonden die zich vrij kunnen organiseren, vrij kunnen onderhandelen en vrij kunnen staken, bieden het tegenwicht dat Europa nodig heeft.

De volgende stap is om van vakbondsonderdrukking in al zijn vormen een misdaad te maken.



**Werknemers, in sterke vakbonden, verenigd over grenzen en sectoren heen, die met één stem spreken.**

**STEPHEN COTTON**

## **A** ALLEEN MET VEREENDE VAKBONDSKRACHT HEBBEN WE INVLOED OP BESLISSINGEN

Transport en economie zijn globaal. Werknemers in de transportsector en hun vakbonden moeten globaal denken en handelen om hun invloed te vergroten en verandering op de werkplek te realiseren.

Arbeiders worden overal en meer en meer op dezelfde manier uitgebuit: door vrije handel, de klimaatverandering en nieuwe technologieën. De multinationals aan de top van de toeleveringsketens proberen nog altijd om arbeiders wereldwijd tegen elkaar op te zetten. Omdat bedrijven op zoek gaan naar goedkopere manieren om mensen en goederen te vervoeren, hebben regeringen de arbeidsbescherming tot schroot herleid om de concurrentie aan te zwengelen en te verscherpen. Dat heeft de normen in de hele transportsector uitgehold en maakt wereldwijde solidariteit, actie en macht belangrijker dan ooit.

Verandering gaat niet vanzelf. Een fatsoenlijk loon, een kortere arbeidstijd, betaald verlof, veiligheid, gelijk loon voor gelijkwaardig werk en positieve veranderingen op de werkplek waren in het verleden alleen mogelijk omdat werknemers zich organiseerden in vakbonden en dit eisten. In een geglobaliseerde economie worden beslissingen die gevolgen hebben voor werknemers regionaal

### **STEPHEN COTTON**

Groot-Brittannië.

General Secretary van de International Transport Workers' Federation (ITF) sinds 2014.

Voorheen Acting General Secretary en Maritime coordinator bij dezelfde ITF.

en globaal genomen: in een multinationaal hoofdkantoor of door een intergouvernementele regelgevende instantie. Zo willen ze ontsnappen aan de vakbonden en hun maatschappelijke verantwoordelijkheid.

Maritieme werkgevers laten hun schepen onder een buitenlandse vlag varen, van een land waar ze van voordelige voorwaarden kunnen profiteren. Luchtvaartmaatschappijen wijken uit naar andere landen voor hun werknemerscontracten om de arbeidswetgeving te omzeilen. De e-commerce verplaatst zijn winsten naar offshoreparadijzen om belastingen te vermijden. Vrachtwagenbedrijven registreren hun bedrijven in andere landen om geen minimumloon te moeten betalen. Dat zijn wereldwijde problemen die invloed hebben op de werkvloer bij ons. Die problemen kunnen onmogelijk worden opgelost door één vakbond in één land. Alleen met vereende vakbondskracht kunnen we invloed uitoefenen op die beslissingen. Werknemers, in sterke vakbonden, verenigd over grenzen en sectoren heen, die met één stem spreken.

Er is genoeg geld in de wereldeconomie om arbeiders een fatsoenlijk loon te betalen. Neem de scheepvaart. Alleen al in 2022 zou de industrie naar schatting meer dan 200 miljard dollar winst hebben gemaakt. De operationele winstmarges van sommige scheepvaartgiganten bedroegen de afgelopen twee jaar meer dan 50%. Dat betekent dat meer dan 50 cent van elke dollar van klanten in een bedrijf bleef als winst.

Als vakbonden kunnen we de industrie challengen als we internationaal verenigd zijn. We overtuigen de verantwoordelijke werkgevers en overheden om samen met ons te kiezen voor rechtvaardigheid. En we sluiten andere uit. We kunnen een consensus bereiken dat iedereen baat heeft bij minimum-normen: werknemers, werkgevers en de samenleving als geheel. De pandemie heeft velen de ogen geopend voor de rol die transportmedewerkers spelen in de wereldeconomie. We kunnen aantonen dat duurzame bedrijfsmodellen moeten worden ondersteund door sterke regelgeving, en effectieve handhaving van de fundamentele rechten van werknemers, waaronder vrijheid van vereniging en collectieve onderhandelingen.

De kracht om het beleid te beïnvloeden komt niet alleen van werkvloer, maar ook van solidariteit met andere sectoren en bedrijven. Werknemers in de transportsector kunnen verandering teweegbrengen door zich te verenigen met andere werknemers, in de productie, de detailhandel, de bouw, de landbouw, de gezondheidszorg en het onderwijs. Door nationale vakbonden samen te brengen binnen en over de grenzen heen en door samen te werken met wereldwijde vakbonden in deze sectoren en met de ITUC, kunnen we meer invloed uitoefenen op multinationals en regeringen en betere resultaten behalen voor onze leden.

De solidariteit tussen arbeiders in de wereldwijde arbeidersbeweging is uniek. We steunen elkaar bij geschillen, in moeilijke tijden en in tijden van crisis. We delen waarden als vrede, rechtvaardigheid, respect en gelijkheid, en we zijn verenigd in ons doel om de tegenkracht te zijn en te bouwen aan een betere wereld.

DE  
WERELD  
IS  
VAN  
ONS

# 10. Vrouwen aan boord!





## **MEER VROUWEN IN DE TRANSPORTSECTOR**

Paola Tapia was de eerste vrouwelijke minister van Transport in Chili. Het illustreert de mannelijke dominantie. In een

kranteninterview vertelt ze dat in 2013 één procent van de chauffeurs in het openbaar vervoer in Chili vrouw was. Dankzij een speciaal programma kon dat opgekrikt worden tot zeven procent in een jaar tijd. Ze benadrukt de voordelen daarvan. Ten eerste in termen van veiliger rijden: vrouwen hebben minder ongelukken. Ten tweede tonen vrouwelijke bestuurders meer empathie met de gebruiker. Ten derde worden ze geassocieerd met een aangenamere werksfeer. Nog een voordeel: voor moeders met kinderen garandeert die baan financiële onafhankelijkheid.

Ondertussen is ze actief met Mujeres en Movimiento. Een beweging die ervoor ijvert om vrouwen de mogelijkheid te bieden om het openbaar vervoer te gebruiken zonder intimidatie, geweld, pesterijen. “Op dit punt moet ik het aanzienlijke aantal gevallen van intimidatie en geweld in het openbaar vervoer vermelden. We voeren campagne om de aandacht te vestigen op dit probleem, dat nooit mag worden genegeerd. We moeten ook samenwerken met bedrijven en chauffeurs om duidelijke richtlijnen te ontwikkelen voor het luisteren, rapporteren en de follow-up. Het ergste zou zijn als een slachtoffer van intimidatie de feiten durft te melden en dat de dader de bijbehorende straf ontloopt. Onze wetgeving is streng genoeg, maar de mechanismen

om dergelijk gedrag vast te stellen moeten werken. Om actie te kunnen ondernemen, hebben we camera’s aan boord van bussen nodig en een geschikt mechanisme om de chauffeur toe te laten een probleem snel te rapporteren. We hebben ook een programma opgezet om bushaltes veiliger en toegankelijker te maken, met een alarmknop in geval van intimidatie.”

Haar verhaal is een duidelijk voorbeeld van hoe vrouwen in de transportsector vandaag nog steeds in een precaire situatie verkeren. Als passagier van het openbaar vervoer, maar ook als personeelslid.

## **SLOOP DE MACHOMUUR**

Een onderzoek van voor de COVID-19-pandemie onder meer dan 3000 vrouwen in de transportsector wees uit dat veel geweld en intimidatie een van de barrières is die vrouwen weghoudt uit de transportsector. Volgens statistieken zijn slechts 22 procent van de werknemers in de transportsector in Europa vrouwen.

Als we de transportindustrie vrouwvriendelijker willen maken en ervoor willen zorgen dat meer vrouwen in die industrie komen werken, dan zullen we er eerst en vooral voor moeten zorgen dat vrouwen veilig op hun werk en weer thuis geraken. Veel jobs – niet alleen in de transportindustrie trouwens – hebben nachtdiensten of ploegenarbeid.

Uit een ETF-enquête onder meer dan 1000 vrouwelijke transportmedewerkers in Europa (2017) bleek dat 63 procent van hen minstens



een keer slachtoffer werd van een gewelddaad. 26 procent onder hen meldde het probleem niet omdat ze dachten dat intimidatie deel uitmaakt van het werk, inclusief het woon-werkverkeer.

Daarom voert ETF campagne – op voorstel van de Britse vakbond Unite – rond *Bring me home safely*. Voor de lancering van de campagne verzamelde de ETF verhalen van vrouwelijke transportmedewerkers uit heel Europa en onthulde ze hoe het er achter de schermen aan toe gaat. Wat gebeurt er als hun dienst vroeg begint? Hoe komen ze thuis na een lange werkdag? Op basis van die getuigenissen werd een concreet programma met voorstellen uitgewerkt die ervoor zorgen dat vrouwen veilig op het werk en thuis raken.

Een van de centrale eisen is trouwens de ratificatie van de IAO-conventie 190.

Als we de deuren van de transportindustrie willen openwringen voor vrouwen, dan zullen we moeten starten met fatsoenlijke sanitaire voorzieningen ter beschikking te stellen in de sector. Fatsoenlijke sanitaire en wasfaciliteiten zijn eigenlijk een mensenrecht. Ze zijn ook essentieel voor fatsoenlijk werk in de wereldwijde transporteconomie, essentieel voor de gezondheid, de veiligheid en het welzijn van werknemers in de transportsector.



Een toilet moet beschikbaar, schoon, privé, veilig en toegankelijk zijn voor alle werknemers in de transportsector, waar ze ook werken. En dat is lang niet het geval, ook niet in zogenaamde ontwikkelde landen. Ook niet in mijn land.

Het was in 2019 toen een vrouwelijke buschauffeur, Else Martens, lid en militante van BTB, het ontbreken van faciliteiten voor vrouwelijke buschauffeurs op de agenda zette. Bij de laatste stop op haar buslijn waren er geen wc's. Als er geen toiletten zijn, kunnen mannen tegen een boom plassen. Vrouwen niet. Vrouwen hebben andere noden, bijvoorbeeld als ze menstrueren. Bovendien was de werkdruk in het team van Else soms zo groot dat ze amper tijd hadden om naar het toilet te gaan. BTB moest maandenlang campagne voeren om toiletten te krijgen voor alle chauffeurs.

Vrouwelijke transportmedewerkers over heel de wereld worden daarmee geconfronteerd. Veel transportondernemingen bieden niet eens faciliteiten voor vrouwelijke werknemers, waardoor vrouwen het risico lopen op geweld en een slechte gezondheid. En waardoor hun werk in de transportsector wordt belemmerd.



**‘Als we de deuren van de transportindustrie willen openwringen voor vrouwen, dan zullen we moeten starten met fatsoenlijke sanitaire voorzieningen ter beschikking te stellen in de sector.’**

Het gebrek aan toiletten dwingt werknemers om te improviseren, bijvoorbeeld door luiers en flessen te gebruiken, of om het in te houden. Sanitaire faciliteiten zijn een must als we de transportsectoren willen vervrouwelijken.





Trekken we genoeg vrouwen aan als vakbondsvertegenwoordigers? Zij kunnen de behoeften van vrouwen beter meenemen in onderhandelingen.

SARA TRIPODI

## **S** **STRIJD VOOR GENDERGELIJKHEID**

Wereldwijd krijgt naar schatting een op de drie vrouwen te maken met fysiek of seksueel geweld.

Kijken we naar de Europese unie, dan gebeurt meer dan 30% van de seksuele intimidatie tegen vrouwen op het werk. En heel wat vrouwen ervaren discriminatie op de werkvloer: in aanwervingen, in loon en voordelen en in groeikansen. Als vakbond ligt daar voor ons een belangrijke rol, om meisjes en vrouwen enerzijds weerbaarder te maken, anderzijds te beschermen. In een professionele context, en in het dagelijkse leven.

Helaas haalt mijn thuisland Italië geregeld het wereldnieuws als het om geweld tegen vrouwen gaat. Denk aan de golf van seksuele misdrijven in Rome enkele jaren geleden, de uitspraak van een Italiaanse rechter die een conciërge vrijsprak omdat de aanranding van een minderjarige 'maar' 10 seconden duurde. Ook als vakbondsvertegenwoordiger ben ik een aantal keer geconfronteerd met geweld tegen vrouwen. En dan heb ik het nog niet over alle discriminerende opmerkingen die vrouwelijke treinbegeleiders moeten slikken van passagiers, of de grappig bedoelde sexistische opmerkingen van mannelijke collega's.

### **SARA TRIPODI**

° 08.08.1979. Italië.

General Secretary van FILT-CGIL voor de regio Monza en Brianza. Voorzitter van het ETF Women Committee. Internationaal departement van FILT-CGIL Nazionale. Lid van het Executive Committee van de European Transport Workers' Federation (ETF).

Wat kunnen we daaraan doen? Ten eerste zijn er meer wettelijke instrumenten nodig om slachtoffers te beschermen. Al sinds 2019 bestaat er een IAO-Verdrag rond het uitbannen van geweld en intimidatie op de werkvloer. Maar tot midden 2023 hadden nog maar zeven lidstaten dat verdrag geratificeerd. En op dit moment bestaat er geen specifieke Europese wetgeving om geweld tegen vrouwen te bestrijden. Op 8 maart 2022 stelde de Europese Commissie wel een richtlijn voor ter bestrijding van geweld tegen vrouwen en huiselijk geweld. Maar er is nog geen definitieve tekst. Als vakbond moeten we mee aan de kar trekken om die voorstellen ook in de praktijk waar te maken.

Binnen de vrouwencommissie van de ETF ontwikkelden we een aantal toolkits om geweld op de werkplek te voorkomen en ook een werkplekhandleiding om geweld tegen en intimidatie van vrouwen op het werk aan te pakken. Dat materiaal moeten we verspreiden zodat werkgevers en werknemers krachtige instrumenten in handen hebben om te handelen.

Ten tweede moeten we onze eigen transportsector aantrekkelijker maken voor vrouwen. Het volstaat niet om vrouwen aan te werven, we moeten meer moeite doen om vrouwen in de sector te behouden. Het verschil zit in heel veel dingen: een betere werk-privébalans, apart sanitair, aangepaste uniformen ... We moeten niet alleen kijken naar de bedrijven, ook naar onze eigen vakbondsorganisaties. Zijn vrouwen voldoende vertegenwoordigd in managementfuncties? Trekken we genoeg vrouwen aan als vakbondsvertegenwoordigers? Zij kunnen de behoeften van vrouwen beter meenemen in onderhandelingen en een voorbeeld zijn voor andere vrouwen op de werkvloer.

Laat me afsluiten met een citaat van een buitengewoon man, Kofi Annan: “Gendergelijkheid is meer dan een doel op zich. Het is een voorwaarde om de uitdaging aan te kunnen gaan de armoede te verminderen, duurzame ontwikkeling te bevorderen en goed bestuur op te bouwen.”

**DE  
WERELD  
IS  
VAN  
ONS**

# **11. Jongeren zijn het heden**



**J** **JONGEREN ZIJN NIET DE TOEKOMST VAN DE VAKBONDEN, ZIJ ZIJN HET HEDEN**  
“Jongeren vinden de weg niet meer naar de vakbond”, zegt men weleens.

Vroeger was het een evidentie dat je als jonge meid of knaap die ging werken, je ineens aansloot bij de vakbond. Een beetje zoals Bruce Springsteen zingt in *The River*: “*For my nineteenth birthday, I got a union card and a wedding coat.*”

Die natuurlijke reflex gaat misschien wel achteruit. De vraag is of jongeren hun weg niet vinden naar de vakbond of dat de vakbond de aansluiting met jongeren mist.

In mijn vakbond zijn 10.955 leden jonger dan 35 jaar. Dat is 20 procent van ons ledental. Dus geen probleem wat het aansluiten van jonge mensen betreft. Wel om ze actief te krijgen in de vakbond. Misschien ligt dat niet aan de jongeren, maar aan ons?



Nochtans, sinds 2017 is er in de Antwerpse haven een florerende jeugdwerking. Jonge dokwerkers komen regelmatig samen. Het is een introductie in de vakbond, een ontspannen aanloop om te discussiëren over politieke dossiers, problemen op de werkvloer en de uitdagingen van de haven. De groep bestaat uit een dertigtal jonge mannen en vrouwen en het initiatief kreeg navolging in de andere zeehavens.

Die jongeren beperken zich trouwens niet tot puur vakbondswerking. Ze organiseerden inzamelacties voor behoeftige kinderen en staken een handje toe in een zorgcentrum. Ze zijn dus ook op sociaal vlak zeer actief.

Een jongerenwerking uit de grond stampen is niet altijd makkelijk in de vakbond. Jonge dokwerkers die betrokken waren bij de oprichting van de Youth Movement of Antwerp Dockers getuigden in de Belgische krant, Gazet van Antwerpen: “De oudere bestuursleden wantrouwden ‘zo’n bende

## **‘Jonge werknemers werken vaak met tijdelijke contracten of als uitzendkracht. Zij hebben vaak onzekere jobs in bedrijven zonder vakbondsvertegenwoordiging.’**

jonge apen’, maar wij hebben het heel ernstig aangepakt. En nu is die kijk volledig veranderd”, zegt Abdel. “Wij zijn een brug tussen de oudere en jongere generatie. De ouderen zijn blij dat jongeren later het roer willen overnemen”, verwoordt Glenn Mannien (31 jaar) het. Hannelore Hannes is 26 jaar en havenarbeidster in Antwerpen. Zij vertelde hoe jonge dokwerkers juist het verschil kunnen maken. “De jongere dokwerkers zijn toleranter tegenover vrouwen dan de oudere.”



De groep startte in 2017. Ondertussen stroomden vier van die jongeren door en werden vakbondsafgevaardigde in de haven. Het is een mooi bewijs hoe het organiseren van jongeren in de vakbond perfect haalbaar is en hoe het ook op termijn een goede investering is.

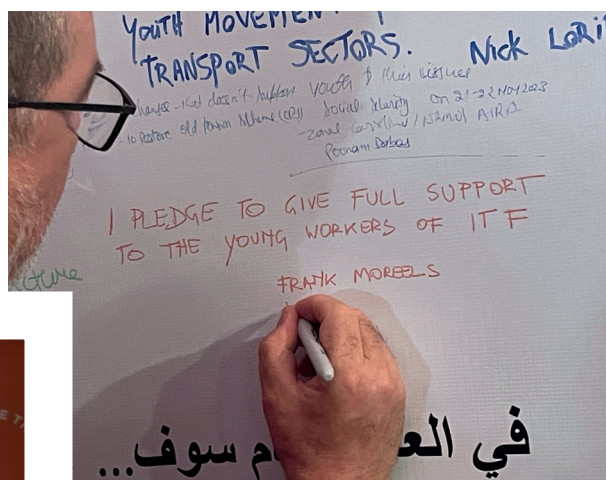
Wat ongetwijfeld ook meespeelt in de weifelende houding van jonge werknemers om vakbondsactief te worden, is de preciaire situatie waarin ze vaak moeten werken. Jonge werknemers werken vaak met tijdelijke contracten of als uitzendkracht. Zij hebben vaak onzekere jobs in bedrijven zonder vakbondsvertegenwoordiging. Zij werken in de platformeconomie en de logistieke sector, waarvan we weten dat het vaak instabiele jobs zijn.

Dat moet ons motiveren om ons met die situatie te bemoeien als vakbond. En te vechten voor volwaardig werk voor jongeren. Ze verdienen het niet om eerst jaren in de wachtzaal te moeten zitten tot ze een volwaardige baan aangeboden krijgen. Jongeren hebben recht op stabiele, volwaardige jobs.



**‘Ik weet hoe moeilijk jonge mensen het hebben op de arbeidsmarkt. Tegelijk weet ik hoe oudere syndicalisten soms geen oog hebben voor de problemen van jongeren.’**

Ik was 40 jaar geleden zelf jongerenverantwoordelijke van de vakbondsconfederatie ABVV in België. Ik heb verschillende jaren de jongerenwerking van de vakbond gecoördineerd. Ik weet dus hoe moeilijk jonge mensen het hebben op de arbeidsmarkt. Tegelijk weet ik hoe oudere syndicalisten soms geen oog hebben voor de problemen van jongeren. Tegen die jongeren zeg ik heel duidelijk: niet opgeven!





We mogen deze generatie veelbelovende activisten niet uit het oog verliezen.

MERYEM HALOUANI

**J**ongeren zijn de toekomst en tegelijk het heden van de vakbonden. Ze zijn cruciaal voor het succes van de vakbondsbeweging wereldwijd. Daarom is hun participatie zo belangrijk.

Vroeger was jongerenparticipatie vanzelfsprekend. Maar we leven in een tijdperk van nieuwe dynamieken en uitdagingen. We moeten ons eerst en vooral afvragen of het gebrek aan belangstelling van jongeren voor vakbonden te wijten is aan hun desinteresse, of dat vakbonden zelf moeten evolueren om tegemoet te komen aan de veranderende behoeften van deze generatie.

Er zijn voorbeelden genoeg die laten zien dat de betrokkenheid van jongeren met succes kan worden gestimuleerd als vakbonden hun aanpak aanpassen aan de specifieke bekommernissen en aspiraties van die leeftijdsgroep. De jonge havenarbeiders die vakbondsafgevaardigde zijn geworden, zijn het overtuigende bewijs dat investeren in jongeren een effectieve manier is om de vakbondsbeweging te vernieuwen en nieuw leven in te blazen.

Het is cruciaal om te erkennen dat jonge werknemers vaak te maken hebben met onzeker werk, instabiliteit en een gebrek aan vakbondsvertegen-

**MERYEM HALOUANI**

° 17.01.1985. Marokko.

Lid van het Bureau Exécutif van de Fédération Nationale des Travailleurs des Rails. Lid van het Nationaal Bureau en de Cel van Buitenlandse Relaties van de Union Marocaine du Travail (UMT).

Lid van de Executive Board van de International Transport Workers' Federation (ITF) en Voorzitter van het ITF Women's Committee in de Arabische wereld.



woordiging. Franks tekst stelt vakbonden voor een cruciale uitdaging: vechten voor stabiele, voltijdse werkgelegenheid voor jongeren. Het is een oproep tot actie die elke vakbond ter harte zou moeten nemen.

Mijn persoonlijke ervaring als jonge vakbondsmilitant, lid van het dagelijks bestuur van de Nationale Federatie van Spoorwegarbeiders UMT in Marokko, voorzitter van het Vrouwencomité van de Arabische wereld, verkozen in februari 2023, vertegenwoordiger van Arabische vrouwen in het dagelijks bestuur van de ITF sinds 2018 en voormalig voorzitter van de jongerencommissie van het ITF van de Arabische wereld in 2015, heeft mij de kans gegeven om verrijkende ervaringen op te doen met jonge werknemers met verschillende achtergronden, zowel Arabisch als niet-Arabisch, die dezelfde visie en doelstellingen delen: rechten van jonge werknemers verdedigen en hen aanmoedigen om meer betrokken te raken bij de vakbondsbeweging. Ik ken de realiteit van de huidige arbeidsmarkt en het is duidelijk dat vakbonden een essentiële rol spelen in het beschermen van de rechten en belangen van jonge werknemers.

De oudere generaties van de vakbondsbeweging moeten bijzondere aandacht besteden aan de specifieke problemen van jongeren. De inclusie van vrouwen in traditioneel mannelijke sectoren en het recht op een gezonde omgeving, inclusief toegang tot toiletten voor mannelijke en vrouwelijke transportmedewerkers, zijn cruciale kwesties die bijzondere aandacht vereisen.

Ik heb samengewerkt met oudere generaties in solidariteitscampagnes om de stem van jonge arbeiders over de hele wereld te laten horen. De campagne ter ondersteuning van Palestijnse arbeiders is bijvoorbeeld een concreet voorbeeld van deze samenwerking.

Ik wil ook hulde brengen aan de inspirerende ervaring van mijn vakbond, de UMT, die jonge werknemers sinds zijn oprichting in 1957 altijd als een essentiële kracht heeft beschouwd. Jongeren binnen het UMT hebben gezorgd voor een onschatbare pool van talent en vaardigheden, en hebben geholpen om de continuïteit van de vakbondsstrijd te verzekeren en tegelijkertijd trouw te blijven aan de fundamentele waarden en principes. Sommige van deze jonge mensen zijn nu invloedrijke leiders die sleutelposities bekleden op verschillende gebieden, zoals de politiek, de diplomatie, het openbaar bestuur, de kunst en het intellectuele leven.

In 2018 had ik de enorme eer om verkozen te worden als de eerste vrouwelijke vertegenwoordiger van de Arabische wereld in het dagelijks bestuur van de ITF, toen ik pas 31 jaar oud was. Deze prestatie heeft me zowel grote trots als een diep gevoel van verantwoordelijkheid gegeven. In oktober 2021 kreeg mijn inzet voor werknemers en werkneemsters een nieuwe invulling toen ik werd verkozen om hun belangen te vertegenwoordigen als parlementslid van de 2e kamer van het Marokkaanse parlement. Mijn leven is gewijd aan het verdedigen van de rechten van werknemers en werkneemsters, zowel nationaal als internationaal, omdat ik geloof in een wereld waarin sociale rechtvaardigheid en gelijkheid binnen ieders bereik liggen.

Tot slot herinnert dit hoofdstuk nadrukkelijk aan het fundamentele belang van het betrekken van jongeren bij vakbonden en is het een krachtige oproep tot actie. Het is absoluut noodzakelijk dat we deze generatie veelbelovende activisten niet door onze vingers laten glippen. Het is een dringende oproep om door te zetten, ons aan te passen en te handelen.

DE  
WERELD  
IS  
VAN  
ONS

# 12. Vakbondsrechten onder druk



**‘Het aandeel landen dat het stakingsrecht schendt, is gestegen van 63 procent in 2014 naar 90 procent in 2023.’**

## **V** **VAKBONDSMILITANTEN WORDEN VERVOLGD**

In veel landen zijn vrije en onafhankelijke vakbonden gewoon verboden. Denk maar aan China, waar de vakbonden gecontroleerd worden door het regime en waar vrije vakbonden geen schijn van een kans hebben.

Autoritaire regimes vervolgen vaak openlijk vakbondsmilitanten. Overal ter wereld wordt het stakingsrecht in vraag gesteld, wordt het recht op actievoeren teruggedroefd, proberen werkgevers repressieve wetgeving los te weken van de overheid om stakingsacties en andere acties te bemoeilijken.

En dat gaat best ver! In februari 2023 werd Esther Lynch, algemeen secretaris van het EVV, uitgewezen uit Tunesië omdat ze een door de UGTT – de plaatselijke vakbond – georganiseerde bijeenkomst had toegesproken om te protesteren tegen het falende beleid van president Kais Saied. Een golf van vakbondsvrijdige acties door de autoriteiten volgde, alsook de detentie van Anis Kaabi, Secretaris-generaal van een van de takken van UGTT.

President Saied beval de uitzetting van Lynch vanwege een toespraak die volgens hem duidde op schaamteloze inmenging in de binnenlandse aangelegenheden van het land. In maart 2023 verbood de regering de toegang van vakbondsleden uit ten minste zes landen die naar Tunesië zouden komen om tijdens een weekendbijeenkomst solidariteit te betuigen met de bij het ITUC aangesloten UGTT.

## **AL TIEN JAAR PUBLICEERT ITUC (DE GLOBALE VAKBONDSKOEPEL) EEN TRIEST RAPPORT!**

Toen ik samen met Europarlementslid Kathleen Van Brempt op bezoek was aan een stakerspiket bij DHL Express in Turkije in maart 2018 sprak ik met een militant van onze zustervakbond Tümtis over zijn zoontje. Hij had zoals veel van zijn kameraden zelf in de gevangenis gezeten wegens vakbondsactiviteiten.

Toen hij vrijkwam en zijn zoontje 's avonds instopte, sprak hij met de kleine jongen over wat hij later wilde worden. Het ventje antwoordde dat hij superheld zou worden om ervoor te zorgen dat zijn papa nooit meer naar de gevangenis zou moeten omdat hij voor andere mensen zorgde. Op zo'n moment weet je hoe zwaar syndicalisten wereldwijd het hebben.

Op 30 juni 2023 publiceerde het Internationaal Vakverbond (IVV) de editie 2023 van zijn index van werknemersrechten over de hele wereld. En dat rapport is ronduit zorgwekkend. 149 landen worden door het IVV jaarlijks geanalyseerd en gewogen op hun respect voor de rechten van werknemers.

Het aandeel landen dat het stakingsrecht schendt, is gestegen van 63 procent in 2014 naar 90 procent in 2023.

In 2023 waren stakingen in 130 van de 149 geanalyseerde landen sterk beperkt of zelfs verboden. In die landen is er sprake van een



overheid die collectieve actie actief onderdrukt. Vaak op brutale wijze. Werknemers die staken werden strafrechtelijk vervolgd of ontslagen.

In 44 landen werden werknemers en hun vakbondsvertegenwoordigers het slachtoffer van geweld. Mee door de inzet van politie- of ordetroepen, die vaak buitensporig geweld gebruiken. Het percentage landen dat werknemers arresteert en vasthoudt, is gestegen van 25 procent in 2014 naar 46 procent in 2023.

In datzelfde jaar werden vakbondsleden vermoord in acht landen: Brazilië, Colombia, Ecuador, El Salvador, Swaziland, Guatemala, Peru en Sierra Leone. Ecuador en Tunesië voegden zich bij de trieste lijst van de tien slechtste landen voor werknemers. Ze voegen zich bij Bangladesh, Wit-Rusland, Egypte, Swaziland, Guatemala, Myanmar, de Filipijnen en Turkije.

Maar ook in democratische staten komen de rechten van vakbonden steeds meer onder druk.

In mijn land, België werd de voorzitter van mijn confederatie – samen met zestien vakbonds-militanten – veroordeeld voor kwaadwillige belemmering van het verkeer. Een aantal vakbondsmilitanten van de socialistische vakbond ABVV had in 2015 tijdens de algemene staking een filterblokkade georganiseerd. Zij én de voorzitter van het ABVV werden vervolgd én veroordeeld voor deze actie tot gevangenisstraffen van vijftien dagen tot een maand met uitstel en geldboetes.

Een tijd voordien werd ook de voorzitter van het ABVV van de regio Antwerpen veroordeeld voor dezelfde reden: omdat hij een stakingspiket in de haven van Antwerpen organiseerde tijdens een stakingsactie.

Het hoeft dan ook niet te verbazen dat België in deze IVV-index in de categorie blijft van landen die te maken hebben met regelmatige schendingen van rechten. België wordt expliciet vermeld voor schendingen van het stakingsrecht.

## ‘Ook in democratische staten komen de rechten van vakbonden steeds meer onder druk.’

Maar niet enkel de vakbondsrechten zijn in gevaar. De persvrijheid, zo typisch voor een echte democratie, wordt in vraag gesteld. De Franse filosoof Voltaire zei ooit: “Ook al ben ik het niet eens met jouw mening, ik zal steeds blijven vechten voor jouw recht om die mening te kunnen uiten.” Daarom hebben onze moderne democratieën voorzien in vrije meningsuiting en persvrijheid.

Als we zien hoe – voornamelijk in rechts-populistische hoek – de pers geïntimideerd wordt, en openlijk beschimpt, dan weten we hoe laat het is. Donald Trump aarzelt niet om tijdens meetings zwaar uit te halen naar de aanwezige persmensen. Kritische journalisten die het aandurven om kritische vragen te stellen, worden door extreem-rechtse populistten weggezet als bringers van fake news.

De sfeer die op die manier gecreëerd wordt, zet de deur open voor een volgende stap. Daar waar

autoritaire, rechtse regimes aan de macht zijn, worden journalisten gewoon vervolgd. Autoritaire regimes die steeds harder optreden tegen vrije media zijn de grootste bedreigingen voor de persvrijheid in de wereld, samen met desinformatie en propaganda.

Vandaag is het in zeven op de tien landen in de wereld slecht gesteld met de persvrijheid. Dat zegt de jaarlijkse Wereld Persvrijheidsindex. Die index meet in hoeverre journalisten vrij zijn om onafhankelijk nieuws te brengen, zonder gevaar voor hun eigen veiligheid. Slechts drie op de tien landen scoren daar voldoende.

In 2022 werden wereldwijd 86 journalisten vermoord wegens het uitoefenen van hun job!





**Er is een directe link  
tussen de staat van  
de democratie en  
vakbondsrechten!**

**LUC TRIANGLE**



Overall in de wereld zien we dat vakbondsrechten onder druk staan.

Waarom? Omdat wij, als vakbonden, de grootste sociale beweging ter wereld zijn en daarmee ook de grootste verdedigers van democratie. Het Internationaal Vakverbond (IVV of ITUC) telt 200 miljoen leden, in 340 organisaties en 167 landen (of bezette gebieden zoals Palestina). Wij staan voor democratie, voor mensen- en werknemersrechten, voor gelijkheid, voor de verdediging van de zwakkeren, voor het recht van vrije meningsuiting, voor de rechten van lgbtq+, voor vrede en voor zoveel meer. Een wereld die mogelijk is als de juiste keuzes worden gemaakt.

Wat we vandaag echter zien, en Frank beschrijft het ook, is dat extremisten, fascisten, nationalisten en populistten de angst en onzekerheid van vele werknemers gebruiken om hen voor de extremistische kar te spannen. De angst en onzekerheid komt van de ongecontroleerde globalisering, en het feit dat ze ervaren dat hun opgebouwde rechten en lonen systematisch ondergraven worden door de race to the bottom op wereldvlak.

#### **LUC TRIANGLE**

° 03.10.1961. België.

General Secretary van de International Trade Union Confederation (ITUC). Voorheen General Secretary van IndustriAll European Trade Union en van de European Trade Union Federation for Textiles, Clothing and Leather (ETUF-TCL).

Startte zijn vakbondscarrière bij de Belgische vakbond ACV-CSC.

De grenzen tussen autocratieën en democratieën vervagen. Wanneer de dialoog tussen overheid en burger mislukt, wanneer landen met autocratie flirten om onpopulaire wetten aan te nemen, wanneer regeringen politie en militairen inzetten om wettig verzet te onderdrukken, staat de democratie op het spel en lijden burgers en werknemers onder de gevolgen. Vakbondsrechten gaan achteruit omdat we als vakbonden met onze visie diametraal tegenover die populisten en extremisten staan. Er is een directe link tussen de staat van de democratie en vakbondsrechten!

Als ITUC/IVV kunnen we dat ook aantonen. We publiceren elk jaar onze Global Rights Index. Een doorgedreven onderzoek naar vakbondsrechten in 149 landen. Sinds de index geïntroduceerd werd in 2013 kunnen we een systematische achteruitgang zien van het recht van werknemers om zich te organiseren in vakbonden, van het recht op collectieve onderhandelingen, van het stakingsrecht, van het recht om vakbonden te registreren, van het recht op vrije meningsuiting of protest enz. Jaarlijks worden vele vakbondsmilitanten in elkaar getimmerd, thuis of tijdens demonstraties.

We moeten dat omkeren. Opkomen voor vakbondsrechten is opkomen voor democratie. Politici die zeggen dat ze democraten zijn (ook in België) zijn géén democraten als ze tegelijkertijd de gerechtelijke acties die we gezien hebben tegen vakbondsmilitanten in België (Luik, Antwerpen ...) goedkeuren.

Ik schrijf deze bladzijde op het moment dat ik net met vakbondsmilitanten uit de textielsector in Bangladesh heb samengezeten die steun vroegen omdat twee van hun collega's vermoord werden door knokploegen. In Honduras werden eind juni 2023 nog vier vakbondsmilitanten vermoord.

Internationale vakbondssolidariteit nodig? De ITUC-index heeft aangetoond dat de situatie in Europa snel verslechtert. In het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Turkije, Polen, Noord-Macedonië, Hongarije ... gaat de situatie achteruit. Niet toevallig landen waar politici een 'eigen invulling' geven aan het concept van democratie.

We hebben de absolute plicht, als vakbonden, om elkaar te ondersteunen. *An attack on us anywhere, is an attack on us everywhere*, zegt men in het Engels. Méér dan ooit moeten we de handen en armen ineenslaan. Werknemers van Amazon in vakbondsvijandelijke zuidelijke staten in de VS tonen ons de weg. Zij vechten voor vakbondserkenning, net zoals werknemers de strijd aangaan bij Starbucks, Tesla en vele andere bedrijven wereldwijd. Hun strijd is onze strijd. Voor vakbondsrechten, voor democratie.

**13.**  
**Iedereen is van**  
**de wereld en**  
**de wereld is**  
**van iedereen!**







## TUSSEN DE ZOUTZAKKEN IN ABIDJAN

Het is woensdag 19 juli 2023 als ik met enkele collega's de haven van Abidjan in Ivoorkust bezoek.

We stoppen bij een ploeg dokwerkers die kort hun werk onderbreken. Zij laden zakken met zout over en maken die lading klaar voor transport. In die ploeg van ongeveer tien mensen is er geen enkele arbeider die veiligheidsschoenen draagt. De meesten werken op teenslippers. Enkelen werken gewoon blootsvoets.

Zakken scheuren of lekken. Het werk gebeurt dus op een laag zout. Een van de mannen voert het woord, hij is blootsvoets. Zijn voeten zien er zwaar gehavend uit van het zout dat ze aanvreet. "Kijk naar mij", zegt hij als we vragen wat hun belangrijkste klachten zijn en hun dringendste behoeftes.

Hij werkt in een gescheurd T-shirt, een vuile gescheurde broek. Hij is de enige in het team die handschoenen draagt. Van het type dat mijn vrouw en ik gebruiken om in de tuin te werken. Absoluut niet geschikt voor het zware en vuile werk dat de mannen uitvoeren.

Dan volgt er een lange lijst van klachten. Ziek zijn betekent niet werken en dus geen inkomen. Ziekteverzekering? Onbestaand. Veiligheidsmateriaal: niet voorzien. Als ze dat willen dan moeten ze daar zelf voor zorgen. Jammer genoeg hebben ze daar geen centen voor, want de lonen liggen extreem laag. Elke dag is onzeker of ze al

dan niet werk zullen hebben. Als er veel schepen gelost en geladen moeten worden, dan kunnen ze werken. Soms is er helemaal geen werk of onvoldoende voor iedereen. Dan is er opnieuw geen inkomen. Bestaanszekerheid? Onbestaand.

Ons team is aangeslagen als we afscheid nemen van die ploeg. Maar het motiveert ons tegelijk om de dokwerkersvakbonden te ondersteunen. Want er is nog een massa werk om deze mensen een waardig bestaan te garanderen.

Als Europese vakbond is het absoluut nodig om oog te hebben voor het globale plaatje. Zoveel is ondertussen duidelijk. En dat globale plaatje ziet er niet zo goed uit. Samenwerken in de internationale vakbondsstructuren, zoeken naar gemeenschappelijke strategieën, nagaan welke multinationale ondernemingen eerst en vooral gevisieerd moeten en kunnen worden. Strategie is belangrijk.

Even belangrijk is het om die strategie concreet te maken door bilaterale samenwerking. Ik ben peter van twee projecten waarvoor mijn vakbond zich concreet engageerde. Een project in Kenia en een in Ivoorkust.

Projecten waarin we investeren als Belgische vakbond, omdat we vinden dat we de daad bij het woord moeten voegen. Uiteraard kan je als Belgische vakbond met iets meer dan vijftigduizend leden geen wonderen verrichten, laat staan alle startende vakbonden in het globale Zuiden financieel ondersteunen.

Anderzijds is het te makkelijk om grote analyses te maken zonder ook actie te ondernemen. In die zin klopt de slogan: solidariteit is niet zomaar een woord, het is een houding, een gedrag.

Daarom hebben we – in samenwerking met de ITF – twee projecten op poten gezet om Afrikaanse vakbonden uit onze sectoren te ondersteunen.

En laat ons eerlijk zijn: onze partners in Afrika hebben geen paternalistische partners uit Europa nodig. Toch kunnen ze onze hulp best wel gebruiken, maar tegelijk kunnen wij ook flink wat leren van hen. Het is een partnerschap onder gelijken.

**SOLIDAIR ONDERWEG –  
BOUND FOR SOLIDARITY**

*“If you want to walk fast, walk alone. If you want to walk far, walk together.”* Het was Musa Haku die me deze Afrikaanse wijsheid bijbracht tijdens een van onze gesprekken in Kenia. Het is voor mij altijd een inspirerende uitspraak geweest. Iets wat wij West-Europeanen ook wel weten, maar soms vergeten.



Ons avontuur in Kenia startte in 2015. Op vraag van de ITF startten we een samenwerkingsproject met de dokwerkersvakbond DWU en met de truckersvakbond KLDTDU.

Het liep niet altijd van een leien dakje, maar we zijn trots op wat we samen met hen verwezenlijkt hebben. Met centen van mijn vakbond en gesponsord door de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking in België, hebben we nuttig werk geleverd.

Onze kameraden in Kenia hebben *study circles* opgezet voor transportarbeiders, organiseerden empowerment voor vrouwelijke vakbondsmilitanten, deden aan ledenwerving en versterkten de sociale dialoog, daar waar mogelijk. Daarmee maakten ze gebruik van de expertise die het PANAF-programma al meer dan 30 jaar ontwikkelt in Afrika. Dat programma is het oudste en grootste samenwerkingsprogramma rond werknemerseducatie in Afrika.



Heel wat prominente vakbondsmilitanten startten hun syndicale carrière in die *study circles*. Ik ben heel trots dat ook de confederatie waar mijn vakbond lid van is, een van de partners is van het PANAF-programma.

Onze Keniaanse collega's konden dankzij een studiebezoek in België ook zien wat de voor- en nadelen zijn van de Belgische aanpak. En oppikken wat ze dachten te kunnen gebruiken in hun eigen vakbondswerking. We zijn trots op dit project en we zijn er rotsvast van overtuigd dat het een nuttig project is. Voor onze partners, maar ook voor onszelf.

Na elk studiebezoek kom ik terug naar België met opgeladen batterijen, met nieuwe ideeën, met inspiratie en vooral met nieuwe motivatie en overtuiging. Samenwerking is immers tweerichtingsverkeer.

Romano is een van de syndicalisten waarmee we in Kenia samenwerken. Hij heeft de allure van een gedrongen stormram. Hij probeert samen met zijn kameraden van de KLDTDU de internationale



## **‘Als Europese vakbond is het absoluut nodig om oog te hebben voor het globale plaatje.’**

truckers te organiseren in een vakbond. Dat is een zeer moeilijke opgave in zijn land. Veel werkgevers willen niet weten van vakbonden en doen er dan ook alles aan om vakbondsvertegenwoordiging buiten te houden.

Het secretariaat van de vakbond in Mombasa ligt aan een transporthub. Ik had de gelegenheid om die plek begin mei 2023 te bezoeken en te praten met een delegatie van de plaatselijke vakbond. We zaten met vijftien samengepakt in een zaaltje van maximaal vier op vijf meter. Ik mocht samen met een vijftal collega's op een stoel zitten, de anderen moesten bij gebrek aan stoelen blijven rechtstaan voor onze meeting. Er was nog een tweede kantoortje in dat piepkleine gebouw, waar een computer stond. De enige luxe in het vergaderzaaltje was een klein tvscherm waar de vakbond educatieve video's projecteert om truckers te wijzen op hun rechten en plichten.



Elke keer ik Romano en zijn kameraden ontmoet ben ik verschrikkelijk onder de indruk. Hier wordt syndicaal pionierswerk beoefend. Een truckersvakbond uitbouwen met zo goed als geen financiële middelen. Je moet het maar doen.

Ons samenwerkingsproject in Kenia werd ondertussen voor een nieuwe termijn verlengd en loopt nog tot 2026.

Het doel van dit project is dat de werknemers zich beter kunnen organiseren en dus lid worden van de vakbond. Om zo hun rechten te laten gelden via sociaal overleg en de werkomstandigheden duurzaam te verbeteren. Dat verloopt dikwijls heel moeizaam, omdat veel bedrijven de vakbond liever zien gaan dan komen, net zoals bij ons in België.

Andere doelstellingen van dit project zijn het betrekken van meer vrouwen in de vakbondswerking op alle niveaus en de werknemers te sensibiliseren over de risico's van HIV. Dat laatste gaat ter plaatse vaak samen met een algemeen verhaal over meer veiligheid op het werk.

Aan de hand van gedetailleerde rapporten worden wij regelmatig op de hoogte gehouden van de vooruitgang die wordt geboekt.

KLDTDU Mombasa, die de vrachtwagenchauffeurs organiseert, telt momenteel 2000 betalende leden. De rekrutering onder de truckers verloopt moeizaam gezien de mobiele aard van het beroep. Om die reden heeft de vakbond zijn kantoor verplaatst naar een druk bereden weg met veel vrachtverkeer om zo gemakkelijk bereikbaar te zijn voor hun leden.

Zij zetten momenteel in op cursussen defensief rijden en op de veiligheid van de chauffeurs in het algemeen. De meeste ongevallen met vracht-

wagenchauffeurs gebeuren vooral 's nachts op onverlichte wegen. Ook over de landsgrenzen werden truckchauffeurs dikwijls het slachtoffer van geweld. De vakbond probeert chauffeurs meer bewust te maken van de gevaren op de weg en werkt ook samen met de vakbonden van buurlanden om de veiligheid van de chauffeurs te verhogen. Daarom werken zij aan de grensovergangen nu ook met lokale KLDTDU-vertegenwoordigers. Het verspreiden van informatie aan de chauffeurs doen zij vooral via de eerder vernoemde *study circles*, waarin rond concrete werksituaties wordt gewerkt om een oplossing te vinden voor problemen.

De havenarbeidersvakbond DWU telt momenteel al 5000 leden en zij zijn dan ook goed op weg om hun autonomie te verstevigen. Bovendien hebben zij 120 militanten in de haven van Mombasa om hun leden te informeren. Zij staan dus reeds verder in hun syndicale werking. Het is dan ook met trots dat ze aankondigden dat zij hun ledenbeheer volledig gedigitaliseerd hebben en dat binnenkort hun website online gaat.

Enkel aan interne communicatie moeten zij nog een beetje sleutelen. Waarmee zij bezig zijn en hoe ze dat doen: die informatie moet nog meer doorstromen naar hun vertegenwoordigers en hun leden.

DWU heeft er pittige tijden opzitten, nu de regering probeert om de haven van Mombasa te privatiseren. Zij gaan vastbesloten de strijd aan, in het achterhoofd houdend dat een mogelijke privatisering zou kunnen leiden tot ledenverlies en dus ook verlies aan inkomen.

Dat weerhoudt hen er niet van om vol enthousiasme hun programma verder te zetten met de intentie nog meer vrouwen en jongeren te betrekken in hun werking.

## ‘Solidariteit is niet zomaar een woord, het is een houding, een gedrag.’

### DE DOKWERKERS- EN TRUCKERS-VAKBONDEN IN ABIDJAN VERSTERKEN

Opnieuw op vraag van de ITF engageerden we ons in een project in Ivoorkust. Zelfde benadering. Onze partners zijn vakbonden die actief zijn in de haven en in de trucking-industrie. Dat we hier met vakbonden te maken in het Franssprekende deel van Afrika maakt van hen evidente partners. Ook in ons land is Frans een van de voertalen. We staan nog aan het begin van deze samenwerking die loopt tot 2027. Maar ook hier hebben we vertrouwen en zijn we overtuigd van het nut van wat we doen.

Het project had eigenlijk al in 2020 van start moeten gaan, maar werd tijdelijk on hold gezet, omdat de situatie na de verkiezingen in oktober van dat jaar in Ivoorkust vrij explosief was. Daarna werd alles op een laag pitje gezet wegens de covidpandemie. Ondertussen werden de nodige wijzigingen aangebracht en ging het vijfjarige project uiteindelijk in 2022 van start.

De focus van het project ligt op vijf vakbonden die actief zijn in de haven van Abidjan. Twee vakbonden van de havenarbeiders en drie van de vrachtwagenchauffeurs.

De strategische doelstelling van dit project loopt in grote lijnen gelijk met het project in Kenia, namelijk de syndicale slagkracht van de havenarbeiders en de vrachtwagenchauffeurs versterken om op die manier *decent work* voor de werknemers uit beide sectoren te versterken en te promoten.

De objectieven van het project zijn duidelijk omschreven. De vakbonden versterken op het vlak van leiderschap, organiseren, onderhandelen en campagne voeren. Ook het verhogen van de deelname van vrouwen en jeugd in vakbondsactiviteiten en in de leidinggevende structuren staat op de agenda. Het versterken en promoten van *decent work* door zowel de werk- als de leefomstandigheden te verbeteren (door middel van sociale dialoog om vakbondsrechten, jobcreatie en sociale bescherming te verbeteren) is natuurlijk de eerste prioriteit. De samenwerking, solidariteit en eenheid tussen de vrachtwagenchauffeurs en havenarbeiders verbeteren kan de sterkte van de beide groepen enkel ten goede komen.

Ook het te bereiken doel op het einde van het project is duidelijk: een goed functionerend *Women's en Youth Committee*. Een afgewerkt traject van *study circles* over verschillende thema's zoals onderhandelen, leiderschapseigenschappen, campagne voeren, ledenwerving, communicatie en *decent work*.



## **DE KRACHT VAN BILATERALE SAMENWERKINGEN**

Onze bilaterale samenwerking met andere vakbonden beperkt zich niet tot Afrika.

Recent ondertekenden we een samenwerkings-overeenkomst met de Koreaanse vakbond KPTU-Trucksol. Wij hebben immers ook een gezamenlijk doel voor ogen: de verdediging en verbetering van de lonen, voorwaarden en rechten van vrachtwagenchauffeurs, de verkeersveiligheid voor het reizende publiek en de duurzaamheid van de wegtransportsector in onze respectieve landen en wereldwijd.

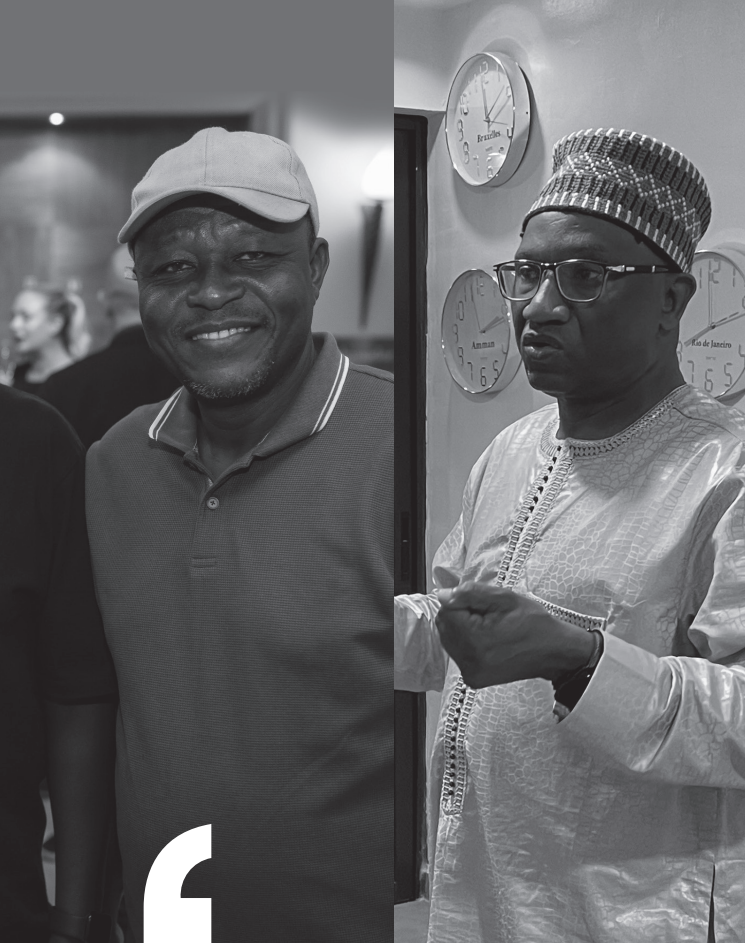
De politieke, economische en sociale context en de arbeidsverhoudingen waarin onze twee vakbonden actief zijn zijn weliswaar zeer verschillend. Toch staan we ook voor vergelijkbare uitdagingen als gevolg van de deregulering van de wegvervoersmarkt, machtsconcentratie bij bedrijven aan de top van de toeleveringsketens van het wegvervoer (economische werkgevers) en uitgebreide onderaanneming, waardoor een situatie van oneerlijke concurrentie voor werknemers in het wegvervoer is ontstaan die gevaarlijk en onhoudbaar is.

In die context worden vrachtwagenchauffeurs in onze beide landen geconfronteerd met concurrentie van chauffeurs met slechtere arbeidsomstandigheden, lagere lonen, meer jobonzekerheid en meer druk om zich in te laten met onveilige praktijken op de weg. Deze druk bedreigt het welzijn van de chauffeurs en hun gezinnen en maakt de wegen gevaarlijk voor iedereen.

Onze beide vakbonden vinden dat de oplossing voor deze problemen ligt in:

- ervoor zorgen dat economische werkgevers een eerlijke en veilige prijs betalen voor transport die alle sociale kosten dekt en dat zij verantwoordelijkheid nemen voor de naleving van eerlijke en veilige arbeidsnormen in hun toeleveringsketens,
- de organisatie en opbouw van solidariteit onder werknemers in de toeleveringsketens van het wegvervoer.

Met andere woorden, veilige tarieven en een grotere verantwoordingsplicht van economische werkgevers zijn het antwoord op de vraag hoe een eerlijke, veilige en duurzame wegvervoersector kan worden gecreëerd. De positieve ervaringen met het Zuid-Koreaanse systeem van veilige tarieven tussen 2020 en 2022 en de ervaringen met soortgelijke systemen in andere delen van de wereld bevestigen dat.



Deze wereld is van iedereen met een open hart en een sterke toewijding aan gerechtigheid.

MOHAMMED DAUDA SAFIYANU & BAYLA SOW

**D**e International Transport Workers' Federation (ITF Global) is een wereldwijde vakbondsfederaties die bekendstaat om het feit dat ze al meer dan 100 jaar strijdt voor zowel werknemers- als mensenrechten, sinds de oprichting in 1896.

Als vakbondsleden omarmen we het idee dat iedereen bij deze wereld hoort! En deze wereld is van iedereen met een open hart en een sterke toewijding aan gerechtigheid. Onze missie gaat verder dan de werkplek; ze strekt zich uit tot de bredere gemeenschap en de maatschappij in het algemeen. We erkennen dat werknemersrechten mensenrechten zijn en dat onze solidariteit grenzen overschrijdt. Door op te komen voor wereldwijde solidariteit, ongelijkheid aan te pakken en te pleiten voor het welzijn van iedereen, streven we naar een wereld waarin iedereen er echt bij hoort en deelt in de overvloed van de wereld.

Mohammed Dauda Safiyanu & Bayla Sow

**MOHAMMED DAUDA SAFIYANU**

° 20.12.1969. Nigeria.

Regional Secretary van de International Transport Workers' Federation Africa (ITF Africa).

**BAYLA SOW**

° 10.07.1962. Senegal.

Deputy Regional Secretary van de International Transport Workers' Federation Africa (ITF Africa).



**Internationale solidariteit is geen kwestie van liefdadigheid. Het is gewoon een kwestie van gezond verstand.**

**CAROLINE GENNEZ**

**H**

Het is 18 april 2023. Ik sta in videoverbinding met de International Labour Organization (ILO) in New York. We spreken onze steun uit voor de Global Accelerator on

Jobs and Social Protection for Just Transitions. Dat initiatief moet verschillende fondsen aantrekken om sociale bescherming uit te bouwen voor 4 miljard personen en wil 400 miljoen waardige groene jobs creëren.

Dat is broodnodig. Circa 720 miljoen werknemers verdienen minder dan 2,15 dollar per dag. 4,1 miljard mensen kunnen op geen enkele vorm van sociale bescherming terugvallen.

Wereldwijd staan we voor de keuze: ofwel trekken we ons terug achter hoge muren en hopen we dat de problemen zichzelf oplossen. Ofwel erkennen we de vele, globale uitdagingen en doen we er iets aan. Er zijn er die beweren dat we machteloos staan ten opzichte van al die uitdagingen. Of dat oplossingen proberen te vinden geldverspilling is.

Gelukkig beseffen nog steeds velen onder ons, zoals de vakbonden, dat de wereld zo niet in elkaar zit. Gebeurtenissen in de rest van de wereld – een nieuw virus op een doordeweekse

**CAROLINE GENNEZ**

° 21.08.1975. België.

Minister van Ontwikkelingssamenwerking en Grootstedenbeleid. Bevoegd voor het beleid rond de Belgische internationale solidariteit en humanitaire steun, en het verbeteren van leven, wonen en werken in de grote steden. Voorheen Senator, Kamerlid en Vlaams Parlements lid voor de Vlaamse socialistische partij.



markt, een sluimerend conflict dat escaleert, een bos dat verdwijnt – hebben een directe impact op ons dagelijkse leven. In plaats van weg te kijken, kiezen we ervoor om met open ogen in de wereld te staan en de problemen samen aan te pakken.

Ik zie het als een van onze prioriteiten om via internationale solidariteit in te zetten op de fundamenten van een sterke welvaartsstaat. Dat doen we in onze partnerlanden concreet via gezondheidszorg, onderwijs en waardig werk.

De Belgische ontwikkelingssamenwerking streeft naar een inclusieve, eerlijke en duurzame economische groei, waarbij voorrang wordt gegeven aan het lokale ondernemerschap, de sociale economie en de Waardig Werk Agenda van de ILO.

Goed onderwijs voor jongens én meisjes is dan weer dé manier om een samenleving vooruit te doen gaan. Kennis maakt jongeren wereldwijd mondiger en gezonder. Ze vinden zo ook betere jobs, wat niet alleen hun families maar hele gemeenschappen ten goede komt.

Waar extremen aan de macht zijn, gaat de welvaartsstaat erop achteruit. Daar komen de rechten van meisjes en vrouwen als eerste onder druk te staan. En waar meisjes en vrouwen worden onderdrukt, verarmt heel de samenleving. Het schrikbewind van de taliban in Afghanistan is daar het pijnlijkste voorbeeld van.

Tegen die extremen moeten we een tegenmacht opbouwen. Volgens de Global Rights Index 2022 van de International Trade Union Confederation (ITUC) is het percentage landen dat de vrijheid van meningsuiting en vergadering beperkt, gestegen tot 41 procent. Het waarmaken van politieke en sociale rechten komt de lokale bevolking overal ten goede. Dat is dan ook een andere prioriteit van de Belgische ontwikkelingssamenwerking. We hebben het Civic Space Fund in het leven geroepen om het maatschappelijke middenveld in onze partnerlanden te versterken. Het gaat dan om sociale organisaties of verdedigers van mensenrechten in regio's waar het maatschappelijke middenveld onder druk staat.

Solidariteit is geen 'of-of-verhaal', waarbij we ofwel in onze eigen samenleving investeren, ofwel in mensen in nood in de rest van de wereld. Internationale solidariteit is evenmin een kwestie van liefdadigheid. Het is gewoon een kwestie van gezond verstand. Door mensen wereldwijd te versterken, versterken we mensen hier bij ons. Wanneer we investeren in internationale solidariteit, investeren we in ónze gedeelde toekomst.



Think globally,  
act locally.

MARLEEN TEMMERMAN

In tijden met een toenemende mondiale trend van ‘eigen volk eerst’, waarin solidariteit een woord is dat amper nog te horen is en zelfs negatieve reacties oplevert, is het belangrijk om stil te staan.

Het hoofdstuk ‘Iedereen is van de wereld en de wereld is van iedereen!’ heeft mij in het bijzonder geraakt, ook omdat ik vanaf de eerste rij kan getuigen hoe belangrijk de internationale samenwerking van vakbonden is voor werknemersorganisaties en arbeiders in Kenia. Kenia, een prachtig Oost-Afrikaans land waar ik voor het eerst voet aan wal zette in 1985, en dat ondertussen zo’n beetje mijn tweede vaderland geworden is. Een land waar het verschil tussen arm en rijk nog altijd immens is, maar de kloof kleiner geworden is onder meer doordat de middenklasse gegroeid is, dankzij heel wat inspanningen van de overheid en internationale samenwerking.

Dankzij betere toegang tot onderwijs en werk, ook voor meisjes en vrouwen, is er heel wat verbeterd, maar er is nog veel werk aan de winkel, zeker in de rurale gebieden en de stedelijke armere wijken. De sociale zekerheid staat in de

#### MARLEEN TEMMERMAN

°24.03.1953. België.

Eerste vrouwelijke Belgische professor Gynaecologie. Hoofd van het departement gynaecologie en verloskunde van de universiteit van de ontwikkelingsorganisatie Aga Khan Development Network.

Leidinggevende aan het Oost-Afrikaanse Aga Khan-netwerk voor vrouwegezondheid en onderzoek.

Voorheen Senaatsvoorzitter van de Commissie voor buitenlandse aangelegenheden en defensie, fractieleider in de Senaat voor sp.a (Vooruit) en hoofd van het Departement voor Reproductieve Gezondheid en Onderzoek van de Wereldgezondheidsorganisatie.

kinderschoenen. Wie zijn werk kwijt is, heeft geen inkomen, want een bestaansminimum zoals bij ons bestaat helaas niet voor de meeste Afrikanen. Een ziekteverzekering of pensioen al evenmin, waardoor heel wat mensen in de problemen raken, zeker de meest kwetsbaren in de samenleving. Tijdens de covidpandemie werd dat heel duidelijk; als gevolg van de lockdowns en het wereldwijde reisverbod stuikte onder meer het toerisme in elkaar, een belangrijke bron van inkomen voor dit prachtige land met zijn immense wildparken en stranden. Veel mensen verloren hun werk waardoor de armoede toenam, met alle gevolgen van dien, vooral weer voor vrouwen en meisjes.

Ongelijkheid blijft een belangrijk probleem wereldwijd, niet alleen tussen arme en rijke landen, maar ook binnen dezelfde regio of binnen hetzelfde land. Bepaalde indicatoren zoals moedersterfte, tienerzwangerschappen, seksueel en gendergerelateerd geweld gaan opnieuw de verkeerde richting uit, waarbij vooral de rechten van vrouwen en meisjes onder druk staan. Tijdens de Internationale Conferentie over Bevolking en Ontwikkeling (ICPD) van de VN in Caïro in 1994, ondertekenden vrijwel alle landen ter wereld het concept ‘reproductive rights’: de reproductieve rechten of het recht van vrouwen en meisjes om zelf te beslissen wanneer en van wie ze zwanger willen worden en hoeveel kinderen ze willen. Volgend jaar kijken we terug op 30 jaar timmeren aan de weg, met een aantal succesverhalen maar nog meer terugval door conservatieve, fanatiek religieuze en vrouwonvriendelijke krachten in de samenleving.

Met de millenniumdoelstellingen (2000-2015) zijn we er voor het eerst in de geschiedenis in geslaagd de wereldwijde moedersterfte met 40% te reduceren, maar **nog altijd sterft er elke twee minuten ergens ter wereld een vrouw aan de gevolgen van zwangerschap en bevalling**, voornamelijk in lage-inkomenslanden, maar ook in kwetsbare lagen van de bevolking in het rijke Westen. Momenteel zien we opnieuw een toename als gevolg van andere prioriteiten en het verwaarlozen of zelfs onderdrukken van de vrouwenrechtenagenda in veel landen.

Geen enkel land ter wereld lost dit alleen op. Alleen door een wereldwijde sociale strijd voor gelijkheid, diversiteit, vrouwenrechten en gezondheid voor iedereen, kan er vooruitgang geboekt worden. Solidariteit wordt des te belangrijker in een globaliserende wereld waar we allemaal, rijk en arm, geconfronteerd worden met de gevolgen van klimaatverandering voornamelijk veroorzaakt door rijke landen, maar met de meeste slachtoffers in arme landen.

Het internationale vakbondswerk is superbelangrijk. Laat ons samen verder aan de weg timmeren, en zorgen voor meer vrouwen in leidinggevende posities, meer gelijkheid en solidariteit, en een betere wereld voor iedereen.

Tot slot, een mooi Afrikaans gezegde: *“It takes two to make a child, and a village to raise a child. Let’s all be part of the global village!”*

# Dankwoord

Eerst en vooral gaat mijn dank naar alle militanten, syndicalisten, vakbondsverantwoordelijken, en vooral de vakbondsleden waarmee ik al 45 jaar een hechte band heb. Wees maar zeker dat wat ik schreef in dit boek het resultaat is van onze samenwerking en onze gesprekken.

Véronique De Roeck, mijn collega en linker- en rechterhand. Dikke merci aan haar. Ze heeft me zoveel geholpen tijdens het schrijven van dit boek. Met advies, tips, taalcorrecties en vooral veel geduld. Met mij.

Mijn vrienden, collega's, kameraden die me geholpen hebben en mijn teksten nagelezen hebben en echt wel verbeterd hebben: Stefan Degroote, Xavier Verboven, Marc Lenders, Tom Peeters, Erwin De Deyn, Livia Spera en Raf Burm. En mijn vrouw Carine Nevejans ook niet te vergeten.

Rosanne Moreels, mijn dochter, en Aurélie Vandecasteele, die de ruwe vertalingen van de basistekst opsmukten.

Kurt Poelmans en Mariëlle Degeeter, die voor de logistiek en zo veel meer zorgden.

# Bronnen

In de totstandkoming van dit boek zijn, naast persoonlijke ervaringen en bijdragen van gastauteurs, diverse andere bronnen geraadpleegd en benut. Hieronder treft u een overzicht aan van de geraadpleegde en gebruikte bronnen.

## 1. Interviews:

- Thomas Ermacora, geïnterviewd door De Morgen op 17 juli 2023
- Caroline De Gruyter, geïnterviewd door De Morgen op 17 juli 2023

## 2. Boeken:

- 'Dit is Europa', 2021, Hendrik Vos
- Boekenreeks 'M', 2018, 2020, 2022, Antonio Scurati
- 'Dagboek 1933', 2022, Dirk Verhofstadt
- 'De geschiedenis herhaalt zich (niet)', 2021, Bruno Verlaeckt en Vincent Scheltiens

## 3. Rapporten:

- Oxfam-rapport 'Studie over de ongelijkheid in de wereld' (2023)
- 'Jobs Lost, Jobs Gained: Workforce Transitions in the Time of Automation', door McKinsey Global Institute (december 2017)
- 'The Future of Jobs Report 2020' door het World Economic Forum (oktober 2020)

## 4. Artikelen:

- Artikel over automatisering (naar aanleiding van de rondetafelconferentie georganiseerd door BTB), be motion editie 03.2018
- Artikel in De Standaard van zaterdag 19 augustus 2023: 'China groeide op de kap van de Chinezen, en dat werkt niet meer.'
- Artikel uit Los Angeles Times: 'Truck Drivers in a Changing Industry' (gepubliceerd op 25 september 2018)

## 5. Overige bronnen:

- Boek 'Working Poor, Road Trip' door Peter Rasmussen en Søren Zeuth (2021)
- Website van ITF (International Transport Workers' Federation)
- Website van ETF (European Transport Workers' Federation)
- Interview in Le Soir met Paolo Tapia van Mujeres in Movimiento van 30 augustus 2023
- Briefing paper 'ITF Young Transport Workers, Fighting for the Future'

Let op: als een bron ontbreekt of onopzettelijk niet is vermeld, verzoeken wij u dit bij ons te melden, zodat we de benodigde aanvullingen kunnen doen.



## Colofon

Auteur: Frank Moreels  
Uitgave: november 2023 - eerste druk  
Vormgeving: The Oval Office  
Opmaak: [www.magelaan.be](http://www.magelaan.be)  
Druk: Zquadra

© 2023 Frank Moreels. Alle rechten voorbehouden. Niets uit dit boek mag worden gereproduceerd, opgeslagen in een gegevensopslagsysteem, of worden overgedragen in enige vorm of op enige wijze, elektronisch, mechanisch, gefotokopieerd, opgenomen of anderszins, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de rechthebbende, met uitzondering van korte citaten in boekrecensies of artikelen.



