



# HET KAN ALTIJD GOEDKOPER

*De gevolgen van  
sociale dumping  
in Europa*

**KATHLEEN VAN BREMPT  
& FRANK MOREELS**

# HET KAN ALTIJD GOEDKOPER

*De gevolgen van  
sociale dumping  
in Europa*

**REDACTIE:** Jan de Zutter

**COÖRDINATIE:** Bram Dhooghe

**FOTOGRAFIE:** Greetje Van

Buggenhout & BTB

**DRUK:** Antilope

**MET DANK AAN** John Reynaert,  
Wim De Jonghe, Gloria Ghéquièrre,  
Ine Goris, Tessa Geudens en  
Nathalie Vanvelthoven



Wie ‘sociale dumping’ zegt, denkt spontaan aan de transportsector. Je kan immers niet naast de Oost-Europese nummerplaten kijken op onze snelwegen. Het uitbuiten van werknemers uit lageloonlanden die er een belabberde arbeidswetgeving en een zwakke sociale bescherming op nahouden, komt echter in veel sectoren voor. Het treft de scheepvaart, de bouwsector, de schoonmaaksector, de landbouw en de slachthuizen. Zelfs de IT-sector heeft te maken met goedkope Indische programmeurs die in België werken aan dumpinglonen. Wat ook te denken van Bpost

die contracten uitbesteedt, waarbij het werk uiteindelijk wordt uitgevoerd door - al dan niet in het zwart werkende - onderaannemers van onderaannemers? Of Proximus dat haar callcenters wil outsourcen naar Marokko, waar de lonen lager liggen en de arbeidsvoorwaarden lakser zijn. Of Ryanair dat zijn personeel inschrijft in Ierland 'omdat dat goedkoper is'.

Als we het over sociale dumping hebben, zouden we een verhaal kunnen vertellen over nationale wetgeving, Europese regelgeving en richtlijnen, over cijfers en procenten. Maar de impact van sociale dumping krijgt pas een gezicht als we de verhalen vertellen van de mensen die er het slachtoffer van zijn. De gezichten van Roemeense truckers die drie maanden lang in de cabine van hun vrachtwagen leven, de eenzaamheid trotseren en hun kinderen niet zien opgroeien, of de Indische bouwvakkers die overleven in kampen nabij een bouwwerf in Luik en één keer per jaar even naar huis mogen terugkeren, spreken boekdelen.

Duizenden werknemers in Europa worden in de luwte uitgebuit door goed georganiseerde netwerken die op het randje van en veel vaker ver over de rand van de legaliteit opereren. Sociale dumping berooft werknemers van hun individuele en collectieve rechten, ontnemt hen hun menselijke waardigheid, brengt werknemers in gevaarlijke omstandigheden terecht en creëert een sociale onderklasse van mensen die nauwelijks de eindjes aan elkaar kunnen knopen. Met uitbuiting van mensen valt immers véél geld te verdienen. Voor de malafide bedrijfsleiders geldt slechts één slogan: het kan altijd goedkoper. Dat daarbij slachtoffers vallen - letterlijk - en af en toe een dode te betreuren valt, nemen ze er graag bij.

**MET UITBUITING VAN  
MENSEN VALT VÉÉL GELO TE  
VERDIENEN**

Wij zijn beiden de afgelopen jaren actief geweest in de strijd tegen sociale dumping, op de werkvloer als vakbondsleider en op het Europese niveau als Europees parlements lid. Het heeft erg lang geduurd alvorens er eindelijk beweging kwam in de aanpak van sociale dumping. We zijn er nog lang niet, maar de afgelopen jaren werden er belangrijke stappen gezet. Het grootste probleem vandaag is niet eens meer de Europese regelgeving - hoewel die voor verbetering vatbaar is - maar de controle op en de handhaving van de bestaande wetten in de lidstaten. Fraudeurs weten dat het risico om tegen de lamp te lopen klein is, véél te klein om het probleem met wortel en tak te kunnen uitroeien.

Met dit boekje hopen we de problematiek bij een breed publiek aan te kaarten. We hebben immers allemaal belang bij een goede sociale bescherming en een degelijke publieke dienstverlening. Bovendien is het belangrijk om met dit verhaal de wij-zij tegenstellingen die snel ter sprake komen als het over buitenlandse arbeidskrachten gaat, te ontcrachten. Iedereen is immers slachtoffer, zowel de Belgische werknemers die hun job verliezen omdat ze niet kunnen concurreren met de lage lonen uit Oost-Europa of elders, als de Oost-Europese werknemers die als moderne slaven behandeld worden. Zelfs mensen die niet rechtstreeks betrokken zijn bij het misbruik kunnen er het slachtoffer van worden: oververmoeide truckchauffeurs of ongekwalificeerde bouwvakkers zijn voor iedereen een gevaar.

In de volgende bladzijden laten we de lezer kennismaken met Ovidio, Yuri en David, die geld wil sparen om met zijn vriendin te kunnen trouwen, met Alexandru en Florentin, met de roodharige Venezia, die lever bakt in een barak, met Nina, die ontslagen werd omdat ze opkwam voor uitgebuite

truckers, met Emilian, Marius, Nicola, Pjotr en Andrzej... We bezoeken de kantoor-tjes van de postbusbedrijven die Belgische transportfirma's in Slo-vakije hebben opgericht. We vragen ons af wat het iconische Billy-boekenrek van IKEA zou kosten, mochten de chauffeurs niet uitgebuit worden.

In een laatste hoofdstukje eindigen we met een blik op de weg vooruit, op wat er moet gebeuren om een eind te maken aan sociale dumping en om werknemers in héél Europa weer zekerheid te geven dat hun rechten beschermd worden, ze kunnen rekenen op een eerlijk loon, een stevig sociaal vangnet en goede publieke diensten, kortom een waardig leven kunnen leiden.

**KATHLEEN VAN BREMPT**

Europees parlementslid

**FRANK MOREELS**

Voorzitter BTB-ABVV

Voorzitter European Transport Workers' Federation (ETF)





**DE NAMEN VAN  
BETROKKENEN ZIJN  
GEWIJZIGD OM HEN TE  
BESCHERMEN TEGEN  
MOGELIJKE REPRESAILLES  
VAN WERKGEVERS.**

# ZATERDAG NAMIDDAG, DIEP IN DE ANTWERPSE HAVEN



Het is zaterdagnamiddag. Een miezerige januariwind jaagt over parking Goordijk, diep in de Antwerpse haven. Gewone stervelingen komen hier niet. Het is het terrein van internationale truckers die hier onder een grijze hemel hun vrachtwagens parkeren voor de weekendrust. Vijftigduizend vierkante meter asfalt biedt ruimte aan 208 vrachtwagens. Ze rijden af en aan. De parking staat grotendeels vol met veertigtonners die naast elkaar in het gelid staan. Velen van hen met ronkende motoren. Het is immers koud en de chauffeurs moeten zich kunnen warmen in de cabine.

Op de parking, die uitgebaat wordt door het Antwerps Havenbedrijf, zie je niet enkel trucks, maar ook tientallen personenwagens met Oost-Europese nummerplaten. Ovidio wijst naar zijn wagen. “Tweëntwintig uur rijden van bij mij thuis in Roemenië naar hier,” zegt hij. “Ik stop even in Oostenrijk om een uurtje of vijf te slapen. Ik blijf hier twee maanden. Dan is het weer tweeëntwintig uur terug naar mijn vrouw en twee kinderen. Ik ben dan één maand thuis.”

Ovidio doet al 17 jaar internationaal vrachttransport. “Daarvoor was ik ook chauffeur, in Irak en Afganistan. Ja, ik heb al wat meegemaakt. Vrachtwagenchauffeur is géén job, het is een levenswijze. Zo moet ge het zien, anders kunt ge het niet aan. Nee, natuurlijk vindt mijn vrouw dat niet OK. Maar wat wilt ge? Er is geen werk in Roemenië. En als er al werk is, dan verdient ge als chauffeur 300 tot 400 euro per maand. Hier kan dat oplopen tot 2000 euro. Ik klaag niet. Maar ik ben als ex-militair ook wel wat gewoon.” Ovidio lacht zijn tanden bloot.

Mannen als Ovidio doorkruisen Europa en hebben elke veertien dagen 45 uur rust. Ovidio overnacht dan in een kamer in het Ibis-hotel nabij het Centraal station. Het Ibis budget-hotel staat er op de website. De kamers zijn er wat goedkoper. De werkgever betaalt. Tijdens het andere weekend hebben de chauffeurs 24 uur rust. Dan slapen ze - net als alle andere dagen - in de cabine van hun vrachtwagen op een parking. Wassen doen ze zich in een tobbe aan de truck of in de voorzieningen die in snelwegstations aanwezig zijn.

**"TWEËNTWINTIG UUR  
RIJDEN VAN BIJ MIJ  
THUIS IN ROEMENIË NAAR  
HIER. IK BLIJF HIER TWEE  
MAANDEN. DAN IS HET WEER  
TWEËNTWINTIG UUR TERUG  
NAAR MIJN VROUW EN  
KINDEREN."**

Daar kunnen ze soms ook hun kleren wassen. Hygiëne is een uitdaging, géén evidentie.

Wat verder staat David achter zijn vrachtwagen een potje te koken. David is een rijzige jongeman, gekleed in een geel fluo-jack, waaronder hij een warme rode fleece-hoodie draagt. Hij is, zoals de meeste chauffeurs, wat wantrouwig voor de belangstelling die we in hem hebben. Als het ijs gebroken is, gunt hij ons een blik in zijn leven. David komt uit Griekenland, waar hij is opgegroeid en waar zijn familie nog steeds woont. “Maar ik heb de Roemeense nationaliteit.” Hij is 22 en heeft een diploma IT-ingenieur op zak. “Ik kan daar in Griekenland niets mee aanvangen. Er is geen werk. Mijn grote droom was om voor piloot te studeren. Maar dat kost te veel geld. Daarom ben ik nu hier. Ik haal boomstammen op in het bos, in Duitsland en Frankrijk, en breng die naar hier. Of vliegtuigonderdelen, dat heb ik ook al eens gedaan.”

In de pan op het vuurtje naast de indrukwekkende dieseltank van zijn truck sist een kotelet. “Vier maanden geleden ben ik beginnen werken als trucker. Ik heb in Griekenland een vriendin die nog studeert. We willen trouwen. Ondertussen kan ik wat sparen door deze job te doen.” Echt tevreden is hij niet. “Ik rijd met een wrak rond. Voortdurend valt dat ding in panne. Binnenkort wissel ik van transportbedrijf, zodat ik ten minste met een deftige vrachtwagen kan rijden.”

Het gebeurt wel vaker dat chauffeurs een aftandse truck toegewezen krijgen, een of andere rammelbak die niet enkel voor de chauffeur, maar voor alle weggebruikers een gevaar betekent.



# ALTIJD SLAPEN IN DE VRACHT- WAGEN



David slaapt nooit op hotel. Hij rijdt drie maanden rond, vijftien uur per dag, en mag dan één maand naar huis. “Tijdens die drie maanden slaap ik altijd in de vrachtwagen.” Sommige chauffeurs ontvangen nog loon tijdens de maand dat ze thuis zijn. David niet. Maar hij verdient nu 2000 euro en dat verzacht de ellende.

Nochtans is de 2000 euro die hij opstrijkt bedrieglijk, want het is géén echt loon. David verdient slechts 400 euro, “Het Roemeense salaris,” zegt hij. Dat bedrag telt mee

voor de sociale zekerheid en het pensioen van de chauffeurs. De 1600 euro die David daar bijtelt als 'loon' bestaat eigenlijk uit de dagvergoedingen die transporteurs moeten betalen en waarvan chauffeurs maaltijden

en dergelijke kunnen betalen. Dat is géén loon. Dit systeem geldt voor zowat alle buitenlandse chauffeurs. Hun lonen zijn extreem laag en sociale bijdragen daarop worden in het buitenland betaald, waar ze eveneens veel lager zijn dan in België. Daar is het de transportfirma's ook om te doen: het kan altijd goedkoper! Mochten de Oost-Europeanen correct betaald worden, zou hun loon minstens vier keer hoger liggen dan wat ze nu ontvangen.

De slachtoffers zijn niet enkel de buitenlandse chauffeurs die ver van huis, dikwijls in mensonwaardige omstandigheden moeten leven. Ook Belgische chauffeurs worden getroffen, want zij kunnen niet 'concurreren' met de lage lonen van hun collega's uit Oost-Europa. Op die manier gingen in de Belgische transportsector de voorbije tien jaar duizenden jobs verloren. Dat is ook de essentie van waar het bij sociale dumping over gaat: jobs op de ene plek worden vernietigd en vervangen door dumpinglonen en arbeidsomstandigheden die negentiende-eeuws zijn. Bij de gewone werknemers zijn er alleen verliezers, bij de transportfirma's - maar ook bij bouwondernemingen of slachthuizen - enkel winnaars. Behalve bij ondernemers met een geweten. Die zijn er ook.

Ruim een jaar geleden klopte Jos aan bij de transportarbeidersbond BTB. Jos is zaakvoerder van een Belgische transportfirma met 47 trucks. Geen klein bedrijf dus. Hij

**MOCHTEN DE OOST-EUROPEANEN CORRECT BETAALD WORDEN, ZOU HUN LOON MINSTENS VIER KEER HOGER LIGGEN DAN WAT ZE NU ONTVANGEN.**

probeert het spel fair te spelen, werkt enkel met Belgische chauffeurs of met buitenlanders die betaald worden zoals het volgens de Belgische CAO's hoort te gebeuren. Jos overweegt om zijn bedrijf van de hand te doen. Hij kan niet langer concurreren met bedrijven die wel uitwijken naar Oost-Europa. "Bovendien," zegt hij, "vind je geen klanten meer die de correcte prijs willen betalen." IKEA, Nestlé, Volvo... alle grote multinationals laten hun transporten uitvoeren door onderaannemers van onderaannemers. Ook de grote spelers op de markt zoals DSV, DHL... Die schrijven een aanbesteding uit en wie het goedkoopst is, krijgt de opdracht toegewezen. Zonder dat daar verder vragen bij gesteld worden. Dat zijn, zonder uitzondering, altijd de koningen van de sociale dumping.

Op parking Goordijk trekt David de kraag van zijn fluo-jack wat dichter om zijn hals. Buiten koken in januari is geen pretje. Maar ook de zomer kent zijn nadelen. Dan wordt de cabine waarin de mannen moeten slapen een oven. Dat David nooit op hotel slaapt of elders, buiten de cabine van zijn vrachtwagen, waar geschikte accommodatie aanwezig is zoals douchegelegenheid, is evenmin koosjer.

Meer nog, het is gewoon verboden. Eind 2017 oordeelde het Europese Hof van Justitie dat de lange rustperiode van 45 uur niet in de cabine mag opgenomen worden. De beslissing van het hoogste Europese rechtscollege volgde op een klacht van, jawel, een Belgische transportfirma.

Vaditrans uit Temse ver-

**IKEA, NESTLÉ, VOLVO... ALLE GROTE MULTINATIONALS LATEN HUN TRANSPORTEN UITVOEREN DOOR ONDERAANNEMERS VAN ONDERAANNEMERS. WIE HET GOEDKOOPT IS, KRIJGT DE OPDRACHT. DAT ZIJN ALTIJD DE KONINGEN VAN DE SOCIALE DUMPING.**





De chauffeurs vullen tijdens het weekend flessen water voor de volgende week.

zette zich tegen een boete van 1.800 euro - in 2014 ingevoerd door toenmalig staatssecretaris in de strijd tegen sociale dumping John Crombez - omdat het chauffeurs hun lange weekendrust liet doorbrengen in de cabine van hun vrachtwagen. Dat is uiteraard goedkoper dan pakweg 50 euro te betalen voor een bescheiden hotelkamer. Het kan immers altijd goedkoper. Een cabine kost niets. Het Europees Hof van Justitie was glashelder. De Europese regelgeving heeft precies de bedoeling om de arbeidsomstandigheden van internationale chauffeurs te verbeteren, zegt het Hof. Het arrest vermeldt letterlijk: “Een vrachtwagencabine lijkt niet de geschikte rustplek voor rustperiodes die langer duren dan de dagelijkse of beperkte wekelijkse rusttijd.”

**DE CHAUFFEURS HUN  
LANGE RUSTTIJD LATEN  
DOORBRENGEN IN DE CABINE  
IS GOEDKOPER DAN PAKWEG  
50 EURO TE BETALEN  
VOOR EEN BESCHEIDEN  
HOTELKAMER.**



# OUTDOOR COOKING



Op de parking komen er niet enkel trucks toe, maar ook bestelbusjes. Een donkergrijs personenbusje houdt halt naast een wegreus. Dit is de wissel van de wacht. Nieuwe chauffeurs komen toe en vervangen de bestuurders die een paar weken naar huis mogen. Transporten met dergelijke busjes zijn heel gewoon. De lange rit die chauffeurs maken vanuit Oost-Europa wordt, onder druk van de transporteurs, meestal niet als arbeidstijd meegerekend. Daarom proberen ze die route zo snel mogelijk af te leggen, zonder al te veel rust. Het gevolg is dat de chauffeurs oververmoeid

achter het stuur van hun vrachtwagen kruipen. In nagenoeg alle West-Europese landen is het aantal ongevallen met vrachtwagens omwille van oververmoeide truckers de afgelopen jaren toegenomen.

In de laadruimte van het grijze busje zijn grote reistassen opgestapeld, de rest van de koffer zit volgepropt met voedingsmiddelen die de mannen van thuis hebben meegebracht. Achter het stuur zit Yuri. “Wij wisselen elkaar af tijdens de rit vanuit Litouwen. Achttien uur geleden zijn we vertrokken en in één ruk naar hier gereden, 1.800 kilometer.” Yuri is een kloeke jongeman van 24 met een guitig gezicht en al 5 jaar internationaal vrachtwagenchauffeur. Hij heeft ook een vriendin, thuis in Wit-Rusland. “Ze vindt het vreselijk wat ik doe,” knikt hij. “Maar het moet, om toch iets te verdienen en om te sparen voor mijn project. Dat is een geheim,” lacht hij. “Nee eerlijk, ik weet nog niet wat ik wil doen. Maar zeker niet dit.”

Wat verder hebben drie chauffeurs de lege oplegger van een vrachtwagen omgetoverd tot een geïmproviseerd keukentje. Outdoor cooking kan voor gewone mensen prettig zijn, ’s zomers bij de barbecue in de tuin, hier op de parking is het dagelijkse realiteit bij regen, wind en bittere koude. Als ze zelf koken, hoeven de chauffeurs hun dagvergoeding immers niet letterlijk op te souperen in de snelwegrestaurants. Een eenvoudige dagschotel kost daar tussen 11 en 14 euro. Een half liter cola erbij, kost tweeënhalve keer méér dan in de supermarkt. Drie op de vier vrachtwagenchauffeurs vindt dat de prijzen voor eten en drinken in snelwegrestaurants te hoog liggen. Als ze tijdens de gewone werk-

**IN NAGENOEG ALLE WEST-EUROPESE LANDEN IS HET AANTAL ONGEVALLLEN MET VRACHTWAGENS OMWILLE VAN OVERVERMOEIDE TRUCKERS DE AFGELOPEN JAREN TOEGENOMEN.**

dagen overnachten op een snelwegparking koken ze daarom ook vaak, net zoals hier op parking Goordijk, hun eigen potje op een gammel campingvuurtje. Ze lopen het gebouw, waarin zich het restaurant bevindt, wel binnen want daar zijn toiletten en douchegelegenheden. Een toiletbezoek kost er al gauw minstens een halve euro en douchen loopt op van een halve euro tot twee euro. Bovendien is er meestal slechts één douche voor mannen en één voor vrouwen, wat lange wachtrijen met zich kan meebrengen. Het alternatief, een wasbeurt aan de wasbak, gunt de chauffeurs dan weer geen enkele privacy, want er zijn geen gesloten cabines met lavabo's. Je ziet daarom dikwijls chauffeurs aan hun vrachtwagen in de weer met een plastic teil en een bidon water om zich wat op te frissen. Zo gaat dat, dag aan dag, twee tot drie maanden aan één stuk door.

De chauffeurs slikken dit, want thuis is het vaak niet veel beter. Velen van hen komen uit afgelegen gebieden in en buiten Europa waar niet eens stromend water aanwezig is en waar het gezin aangewezen is op putwater en een pomp. Daarom klagen ze niet. Of toch niet luid genoeg zodat het hun werkgevers zou verontrusten. Klagen kan hen hun job kosten. Daarom zijn deze mannen in het geïmproviseerde keukentje in de oplegger niet happig om te praten. “Geen tijd, we moeten koken,” zegt een van hen nors. Hij roert in een pot die op een knalrode gasbrander pruttelt. Wat verder liggen de kippenbillen te wachten en vooraan staan er schalen met gesneden champignons en wortelen. Zijn kameraad neemt een grote slok uit een plastic bokaal waarin groene bollen drijven. “Gepekeld tomaten,” zegt hij, terwijl hij de pekel uit zijn stoppelbaard wrijft. “Proeven?”

De norske man ontdooit als hij ziet dat we de tomaten heerlijk vinden. “Ze komen uit mijn tuin, thuis,” zegt zijn

collega trots. Hij geeft meteen het recept mee: nog groene tomaten, water, azijn en zout.

Een slok pekelwater en een groene tomaat. Het is alvast goedkoper dan een hapje en een drankje in de Lunch Garden langs de snelweg.



Outdoor cooking is een dagelijkse realiteit op de parking. Zelfs bij regen, wind en bittere koude.





# VEILIG OP DE PARKING?

25



Er arriveren nog bestelwagens op de parking. Ditmaal niet met chauffeurs, maar met mecaniciens die herstellingen doen aan de trucks. Ze staan in groepjes voor de vrachtwagens en grijpen, handen zwart van de olie, in het motorblok. Er wordt gelachen en blikjes pils gaan rond. Nu het middag is, is de sfeer gemoedelijk op de parking. 's Avonds kan dat anders zijn. Dan wordt er soms stevig gedronken en dat leidt af en toe tot conflicten. In de herfst van vorig jaar werd een 31-jarige Roemeense trucker hier vermoord tijdens een steekpartij. Maar volgens een van

de chauffeurs mag dat niet overdreven worden. “Over het algemeen is de sfeer goed.”

Er zijn ook andere gevaren waarmee truckers geconfronteerd worden. Ladingdiefstallen bijvoorbeeld. In 2014 werden er in België meer dan 450 gerapporteerd. De helft ervan gebeurt op onbeveiligde parkings langs de snelwegen. Antwerpen, maar ook Rotterdam of Calais lokken, omdat het havensteden zijn, criminele bendes die uit zijn op tabak, elektronica of farmaceutische producten. De bendes werken in opdracht en opereren ’s nachts als de chauffeur in zijn cabine slaapt. Hoewel ze confrontaties met de chauffeurs mijden, blijft het risico bestaan.

De laatste jaren is daar nog de problematiek van mensensmokkelaars bij gekomen. Georganiseerde bendes trachten migranten in de trailers van vrachtwagens te verstoppen om hen naar Groot-Brittannië te smokkelen. Niet enkel de confrontatie met mensensmokkelaars is gevaarlijk, zoals blijkt uit enkele schietincidenten vorig jaar op de snelwegparkings, ook de reactie van de Belgische overheid verhoogde de onveiligheid van de truckers.

Door snelwegparkings te sluiten, moesten vrachtwagens uitwijken naar plekken die een nog hoger risico inhouden, zoals industrie-terreinen of KMO- en woonzones. Het probleem werd daardoor niet opgelost, maar enkel verschoven én verergerd. De enige goede oplossing is investeren in voldoende gratis én beveiligde vrachtwagenparkings, één van de strijdpunten van de vakbond.

**NIET ENKEL DE  
CONFRONTATIE MET  
MENSENSMOKKELAARS  
IS GEVAARLIJK, OOK DE  
REACTIE VAN DE BELGISCHE  
OVERHEID VERHOOGDE  
DE ONVEILIGHEID. DOOR  
SNELWEGPARKINGS  
TE SLUITEN, MOESTEN  
VRACHTWAGENS UITWIJKEN  
NAAR PLEKKEN DIE EEN NOG  
HOGER RISICO INHOUDEN**

Parking Goordijk in Antwerpen is evenmin beveiligd. Daar komt binnenkort gelukkig verandering in. Na meer dan tien jaar vechten door de vakbond lijkt het tij stilaan te keren. Verderop komen twee mannen op ons toegelopen. Alexandru en Florentin zijn Roemenen die met een Belgisch contract werken. Ze zijn aangesloten bij de BTB, de socialistische transportbond. Alexandru doet al zeven jaar internationaal vrachtvervoer. Hij is 48. “Daarvoor werkte ik als mecanicien.” Zijn verhaal is hetzelfde als dat van alle chauffeurs. Een laag loon in Roemenië. “Vijfhonderd euro verdiende ik. Het geld is nu beter, maar het is geen leven. Ik doe dit voor mijn vrouw en mijn kinderen, een dochter van 16 en een zoontje van 5. Ik zie ze nauwelijks. Ik ben drie maanden van huis en dan drie weken bij hen. Mijn vrouw begrijpt het, maar prettig is het niet.” De chauffeurs missen zowat alle belangrijke momenten in het leven van hun kinderen. Dat knaagt. Als we polsen naar hun grote droom in het leven, antwoorden Alexandru en Florentin in koor: “Dit zo rap mogelijk achter ons laten.” De eenzaamheid vreet aan hen, oververmoeidheid loert altijd om de hoek en depressies zijn niet ongewoon bij truckers.

Tijdens de drie maanden dat Alexandru en Florentin in West-Europa rijden, slapen ze evenmin op hotel, altijd in de vrachtwagen. “Ik heb gelukkig wel een ziekteverzekering,” zegt Florentin. Maar terwijl andere mensen zelf mogen kiezen bij welke mutualiteit ze zich aansluiten is dat voor Alexandru niet het geval. Zijn werkgever regelt dat en die kent enkel het Onafhankelijk Ziekenfonds. Heel wat chauffeurs hebben geen ziekteverzekering. Hun baas beweert van wel, maar als het er op aan komt blijkt die verzekering niet te bestaan. Sommige chauffeurs krijgen een reisverzekering. Dat is goedkoper. Maar strikt genomen geldt zo’n verzeke-

ring voor toeristen, niet voor mensen die aan het werk zijn. Dat kan de chauffeurs zuur opbreken als ze ziek vallen of een arbeidsongeval hebben. Het gebrek aan een ziekteverzekering zorgt er dikwijls voor dat chauffeurs aan zelfmedicatie doen en ziek of gewond achter het stuur kruipen, wat gevaarlijk is voor alle weggebruikers.

Volgens de mannen is de sfeer op de parking meestal goed. Ze erkennen dat er vooroordelen leven onder de chauffeurs. Roemenen hebben het niet zo voor Wit-Russen en omgekeerd. Maar er zijn straffere verschillen dan de vooroordelen die de Oost-Europeanen over elkaar hebben. Ook hun lonen verschillen. De Slovaken willen niet meer rijden aan de hongerlonen die hen aangeboden worden. Roemenen zijn goedkoper. Roemeense chauffeurs moeten dikwijls zelf de opleidingen voor de vakbekwaamheid betalen. Dat scheelt weer een slok op de borrel voor de transportbedrijven. Die kijken ook steeds vaker oostelijker, naar Wit-Rusland, Moldavië of Oekraïne. Daar zijn chauffeurs nog goedkoper.

# SLOPPEN- WIJKEN EN BARAKKEN



Maar het kan altijd goedkoper. Eind vorig jaar ontdekte de Deense vakbond dat er inmiddels honderden Filipijnse chauffeurs rondrijden in Europa. Je treft ze ook aan op de Belgische wegen. Zij werken aan een absoluut hongerloon van twee euro per uur. De mannen worden in opdracht van Europese transportfirma's door een Filipijns agentschap geronseld in Manilla met loze beloften over gouden bergen die in Europa voor het rapen liggen. Dat is ook de reden waarom deze mannen tot 5000 euro neertellen om arbeidspapieren en verblijfsdocumenten te krijgen voor

Polen. Daar krijgen ze een contract bij een onderaannemer die hen verder uitbesteedt aan een Deens transportbedrijf. In Denemarken

**"VOOR ONZE BAZEN ZIJN WE GEEN MENSEN. ZE NOEMEN ONS APEN."**

ontvangen ze niet het Deense brutoloon van zo'n 3500 tot 4200 euro, maar het Poolse loon van 428 euro. De beloofde ziekteverzekering krijgen ze niet. De Deense vakbond trof de Filipijnse chauffeurs aan in een kamp, een sloppenwijk waardig. Dat kamp is inmiddels gesloten door het Deens Centrum tegen Mensenhandel en het gerecht is een onderzoek gestart tegen het transportbedrijf. Het is telkens de vakbond die deze wantoestanden aanklaagt. In 2016 was dat al het geval toen de Nederlandse vakbond FNV Filipijnse chauffeurs aantrof die aan hongerlonen werkten via een transportfirma uit Letland.

De Filipijnse chauffeurs in Denemarken waren ook het slachtoffer van racisme. "Voor onze bazen zijn we geen mensen," getuigde een van hen voor de Deense televisie. "Ze noemen ons apen." Ook Alexandru en Florentin ervaren racistische reacties omdat ze uit Oost-Europa komen. Sloppenwijkachtige toestanden kennen ze ook. "Zullen we ze eens tonen?" vragen ze.

Samen rijden we naar de wat verder gelegen privé parking van transportbedrijf Joosen. Het bedrijf voorziet in douches en een plek om te koken, maar die horen eerder thuis in de sloppenwijken van Calcutta dan in een ontwikkeld Europees land. Er staan wat barakken met douches en een vervallen barak met een keukentje. Nu ja, keuken is wel een heel groot woord voor wat schappen, een houten plank met een wasbak erin en een vuil gasfornuis. Onder de plank in het keukentje staat ook een gammele wasmachine waarin de chauffeurs hun kleren kunnen wassen.

Aan het fornuis staat Venezia, een Roemeense van 50 met helder roodgeverfd haar. Ze is een van de weinige vrouwen die in deze mannenwereld tewerkgesteld zijn. Venezia rijdt al sinds 1996 met vrachtwagens. Soms samen met haar man, soms alleen. Dan is het fysiek zwaar, want de chauffeurs moeten niet enkel de vracht vervoeren, maar ook lossen. “Dat is voor een vrouw niet altijd evident,” bevestigt ze.

Venezia is aanvankelijk wat gegeneerd als we de keuken willen binnen komen, maar we gebaren alsof de trieste toestand van de kookgelegenheid ons niet deert. Op het vuur staan een pot bonen en een pan lever. We moeten opnieuw proeven. “Met heel veel look,” lacht Venezia. Ze tilt een bidon wijn op tafel en neemt glazen. “Echte Roemeense wijn, zelf gemaakt van de schillen van druiven.” We drinken op hun gezondheid en hun toekomst. Er stromen nog chauffeurs toe die hongerig naar de lever turen. “Straks gaan we hier samen film kijken,” zegt Venezia. Dat is het voordeel van deze barak. Je zit ten minste binnen.”

Sommige transportfirma’s huizen hun chauffeurs tijdens de lange weekendrust niet in hotels, maar hebben op hun bedrijfsterrein barakken staan. Het zijn meestal aftandse containerwoningen waarin een zevental chauffeurs slapen. De kamers zijn piepklein, de lucht is er bedompt en ’s zomers is het er snikheet. In elk kamertje slapen tot vier chauffeurs. Velen van hen werden in hun thuisland een hotel beloofd om de lange weekendrust in door te brengen. Als ze klagen krijgen ze te horen: het is nu eenmaal zo, we kunnen er niets aan veranderen.

**IN DE BARAKKEN ZIJN DE  
KAMERS PIEPKLEIN, DE  
LUCHT IS ER BEDOMPT EN 'S  
ZOMERS IS HET ER SNIKHEET.  
IN ELK KAMERTJE SLAPEN  
MEERDERE CHAUFFEURS.**



Andere transportbedrijven werken samen met huisjesmelkers. Die verhuren woningen met één badkamer en een keuken, om er tijdens het weekend tien of meer chauffeurs in onder te brengen. In elke kamer van het huis slapen meerdere truckers.

# HOE DE BELANGEN VAN DE SECTOR VERDEDIGD WORDEN



De avondse voorzieningen die de firma Joosen de chauffeurs biedt, zeggen veel over de manier waarop Belgische, maar ook andere West-Europese transportbedrijven, bouwondernemingen en slachthuizen tegen hun personeel aankijken. Ze zijn slechts een instrument om véél geld te verdienen. Kurt Joosen van transportfirma Joosen zetelt in de Raad van Beheer van Febetra, de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs die, zo zegt hun website, de belangen van de transportsector verdedigt. Die belangen worden nogal eng geïnterpreteerd, want de belangen van

de werknemers worden nergens vermeld. Ook niet in de deontologische code, die alle leden van de Raad van Bestuur ondertekend hebben en waarmee trots wordt uitgepakt op de website. Ze beloven daarin plechtig het algemeen sectorbelang te ondersteunen, respectvol naar elkaar te luisteren, een goede groepsgeest en collegialiteit te onderhouden en loyaal te zijn aan Febetra. Dat is het zo wat. Geen woord over Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen, over eerlijke arbeidsvoorwaarden, geen letter over de mensen die voor hun bedrijven werken, niets over eerlijke handel of postbusbedrijven, geen komma over de milieu-impact van de sector... De deontologische code gaat over een groepje mannen dat belooft elkaar te beschermen. En dat doen ze ook.

In oktober vorig jaar viel het gerecht binnen bij de firma Peethultra van zaakvoerder Roland Peeters, die ook lid is van de Raad van Bestuur van Febetra. Dat was hij in februari 2019 nog steeds. De huiszoekingen kaderden in een onderzoek dat al sinds 2016 loopt naar Peeters. Die wordt er van verdacht postbusbedrijfjes te hebben opgericht om spotgoedkoop Oost-Europese chauffeurs te kunnen inzetten.

Peeters is eigenaar van twee transportbedrijven in Slovakije, allebei op hetzelfde adres, een kantoorgebouw in Bratislava. Hij behartigde de belangen van de sector daar ook via het adviesbureau SK Service dat in 2010 werd opgericht en dat hij in 2018 van de hand deed, nadat de BTB er in 2017 in haar zwartboek over de transportsector over berichtte. Het levert aan Belgische transportfirma's informatie en bijstand om in Slovakije een transportbedrijf op te richten. SK Service regelt het allemaal. Een kantoor-tje, waar meestal niemand aanwezig is, alle noodzakelijke

papieren, tot het dagelijks beheer van de nepfirma. Enkele tientallen Belgische transportbedrijven kunnen gelinkt worden aan SK Service. Ze zitten ook allemaal netjes in hetzelfde gebouw of ergens in de directe omgeving.



# DE VAKBOND UNDERCOVER

37



Medewerkers van de BTB trekken regelmatig naar Oost-Europa om er undercover onderzoek te doen naar het reilen en zeilen van de postbusbedrijven. Het zijn hallucinante verhalen over bedrijven die enkel een brievenbus hebben, waarop een beduimelde sticker de naam van het bedrijf vermeldt. Soms is er ook een kantoortje met een eenzame sanseveria en een telefoon. Vaak hebben die transportbedrijven niet eens een parking voor vrachtwagens, geen laad- en loskade, geen werkplaats om vrachtwagens te herstellen. Af en toe was het gesjoemel lachwekkend absurd,

zoals in Senec, een stadje op zo'n 30 kilometer van Bratislava, waar aan de villa die toen drie transportfirma's huisvestte een groot verkeersbord stond: verboden voor vrachtwagens. Dergelijke postbusbedrijven opsporen, is een werk van lange adem. De transportbedrijven wisselen van adres, zoals gewone mensen van onderbroek. Ook de namen van hun bedrijf veranderen voortdurend. Op die manier onttrekken ze hun activiteiten aan het zicht van inspectie en politiediensten.

De Europese regels verbieden niet dat Oost-Europese transportbedrijven ook activiteiten ontwikkelen in West-Europa. Om dat te mogen doen, moeten het wel échte Oost-Europese transportbedrijven zijn, die ook in hun eigen lidstaat transportactiviteiten doen. Dat is bij de postbusbedrijfjes niet het geval. Ze zijn manifest in overtreding met de Europese regelgeving. Helaas is de Europese regelgeving veel te laks en worden zulke bedrijven in Oost-Europa nauwelijks gecontroleerd. Overheden zijn daar maar wat blij dat er werk is voor hun bevolking, al is dat werk onderbetaald en speelt het zich in menonwaardige omstandigheden af.

De enige transportactiviteit die je aan de kantoortjes van de postbusbedrijven ziet, zijn de personenbusjes die chauffeurs oppikken om ze naar West-Europa te vervoeren. Om te verhullen dat de chauffeurs slachtoffer zijn van sociale dumping krijgen ze soms valse contracten mee, waaruit moet blijken dat ze tewerk gesteld zijn bij een West-Europees bedrijf. Op zo'n contract staat netjes een West-Euro-

**POSTBUSBEDRIJVEN HEBBEN  
SOMS EEN KANTOORTJE MET  
EEN EENZAME SANSEVERIA  
EN EEN TELEFOON.  
VAAK HEBBEN DIE  
TRANSPORTBEDRIJVEN NIET  
EENS EEN PARKING VOOR  
VRACHTWAGENS**

pees loon. Alleen, het is nep. Chauffeurs die door Frankrijk rijden, moeten volgens de zogenaamde wet Macron een attest bij zich hebben waarop vermeld staat hoeveel ze verdienen. Die attesten zijn in bijna alle gevallen vals. De chauffeurs krijgen zelden of nooit het bedrag dat erop vermeld staat.

Heel wat bedrijven in Bratislava huizen in naast elkaar gelegen kantoortjes in lange gangen van krakkemikkige gebouwen. Als je bij het ene bedrijf aanklopt, opent een Slovaakse vrouw de deur. Bij de volgende deur is het dezelfde vrouw die open doet. Twee deuren voor twee aparte bedrijven, maar er zit geen muur tussen beide firma's. Ze delen plaatselijke personeelsleden om de schijn hoog te houden. Dat is goedkoper.

De postbusbedrijven werken wel vaker met plaatselijk personeel dat hun zaakjes moet waarnemen. O wee, als bij één van hen plots het geweten knaagt. Dat was het geval bij Nina Frandes, een Roemeense die op de personeelsdienst werkte bij een Roemeense transportfirma. Eigenlijk ging het om een bedrijf dat door een Oostenrijkse transporteur was opgericht om in Roemenië goedkope chauffeurs te ronselen voor transport in Oostenrijk en de buurlanden.

Nina moest onder meer het werk verdelen en de opdrachten aan de chauffeurs toewijzen. Ze deed ook het papierwerk en zag dan ook hoe de chauffeurs als citroenen uitgeperst werden. Ze kregen niet eens een derde van wat ze zouden verdienen mochten ze - zoals het hoort - een

**CHAUFFEURS KRIJGEN  
VALSE CONTRACTEN MEE,  
WAARUIT MOET BLIJKEN DAT  
ZE TEWERK GESTELD ZIJN  
BIJ EEN WEST-EUROPEES  
BEDRIJF. OP ZO'N CONTRACT  
STAAT NETJES EEN WEST-  
EUROPEES LOON. ALLEEN,  
HET IS NEP**



Oostenrijkse arbeidsovereenkomst hebben. Nina besliste op te komen voor de chauffeurs en eiste dat de werknemers beter behandeld zouden worden. Ze werd uiteraard meteen ontslagen. Maar daar bleef het niet bij. Onderweg naar huis werd ze opgewacht door de zaakvoerder die haar bont en blauw sloeg. Wie misbruik aan de kaak wil stellen, moet weten dat dat door de sector niet geapprecieerd wordt. Nina werkt nu voor een Roemeense transportvakbond SLT die financieel ondersteund wordt door een vijftal West-Europese transportbonden, waaronder de socialistische BTB.

**TOEN NINA OPKWAM VOOR  
DE CHAUFFEURS WERD  
ZE METEEN ONTSLAGEN.  
ONDERWEG NAAR HUIS WERD  
ZE OPGEWACHT DOOR DE  
ZAAKVOERDER DIE HAAR  
BONT EN BLAUW SLOEG.**



De kamers zijn klein, de lucht is er bedompt en 's zomers is het er snikheet.

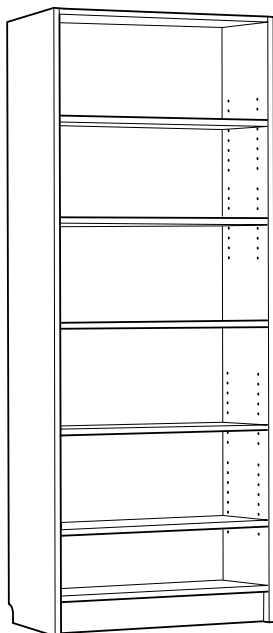




Wanneer het buiten te koud is, wordt er in de cabine gekookt.

# BILLY

boekenkast



Met eerlijk transport

**€40,57**



Zonder eerlijk transport

**€39,99**

IKEA bespaart €0,58 terwijl de chauffeurs leven in miserabele omstandigheden

**#therealIKEA**

# EEN BILLY KAN ALTIJD GOEDKOPER



In april 2017 voerde de vakbond actie aan een zevental IKEA-vestigingen in België. Ze deelden er een pamflet uit dat een nieuw, hip IKEA-product aanprijst, de ‘Exploited Trückdriväer’. Emilian is zo’n uitgebuite IKEA-chauffeur die voornamelijk in Denemarken en Duitsland rijdt. Hij werkt voor de Slovaakse afdeling van de Noorse transportfirma Bring. Hij heeft een Slovaaks arbeidscontract maar werkt nooit in Slovakije. Emilian is vier maand van huis en leeft gedurende al die maanden in zijn truck. Hij heeft nauwelijks een sociaal leven, op wat contacten met collega’s op de parking na.

Emilian gaat naar huis met een loon van gemiddeld 477 euro per maand. Een Deense collega die hetzelfde werk doet, ontvangt vijf keer zoveel. Emilian riskeerde het

om te getuigen over zijn leven. Aan een reportageteam van de BBC vertelde hij dat hij zich opgesloten voelt als een vogel in een kooi en wees hij op de zware leefomstandigheden van chauffeurs die aanleiding geven tot oververmoeidheid, eenzaamheid en depressie. Nadat de documentaire werd uitgezonden, werd Emilian ontslagen.

IKEA, een bedrijf dat in Europa in 2016 36,4 miljard omzet draaide, profileert zich nochtans graag als een duurzame onderneming. Het probeert CO<sub>2</sub>-uitstoot in de bedrijfsvoering af te bouwen en belooft geen producten te verkopen die gemaakt werden door kinderarbeid. Jaarlijks spendeert het bedrijf via haar filantropische tak INGKA 120 miljoen aan projecten om kinderen in de armste delen van de wereld te helpen. Op de website kondigt IKEA die sympathieke geste aan met een foto van een schattig pluchen beertje. Maar de chauffeurs die de IKEA-spullen leveren, ook die schattige beertjes, moeten niet rekenen op sympathie van de Zweedse meubelgigant. IKEA doet alsof haar neus bloedt. Het bedrijf heeft immers geen eigen vrachtwagens en besteedt de leveringen uit aan Slovaakse en Bulgaarse transportbedrijven. IKEA weet schijnbaar van niets. Onderhandelingen tussen de vakbonden en IKEA leveren dan ook al jaren niets op. IKEA liet weliswaar weten dat het “de arbeidsomstandigheden van de werknemers zeer ernstig neemt” en zegt: “Wat betreft het transport in België en Nederland hebben we een onderzoek ingesteld en geen

**EMILIAN RIJDT VOOR IKEA  
EN VERDIENT GEMIDDELD 477  
EURO PER MAAND.TOEN HIJ  
DAAROVER GETUIGDE, WERD  
HIJ METEEN ONTSLAGEN.**

aanwijzingen gevonden dat ze de wetgeving op de cabotage-regels overtreden.” Daarmee is de kous af.

Eerlijke verloningen en arbeidsomstandigheden voor de truckers die de transporten van IKEA doen, zouden de prijzen van IKEA-spullen uiteraard laten stijgen. Maar niet in die mate dat klanten zich in hun koffie zouden verslikken. Tijdens de acties in 2017 verspreidden de vakbonden een pamflet waarop de prijzen van enkele IKEA-producten vermeld stonden: zonder en mét een eerlijk loon voor de vrachtwagenchauffeurs. Neem nu het iconische boekenrek Billy, dat veel mensen ooit in huis hebben gehad of nog steeds hebben. IKEA verkoopt elke 5 seconden één Billy kast. Zo’n Billy kostte 39,99 euro. Met de extra kosten voor een eerlijk transport erbij geteld zou - volgens een berekening van de universiteit van Lund - een Billy 40,75 euro gaan kosten. IKEA bespaarde dus 0,58 euro op de rug van de chauffeurs. Een Ektorp driezitsbank die 354,05 euro kostte, zou mét eerlijk transport 5 euro duurder worden.

Zijn consumenten bereid zo’n kleine prijsverhoging ook te betalen? De klanten op de IKEA parking zeggen van wel, als militanten van de vakbond hen wijzen op de levensomstandigheden van de chauffeurs. Maar ook uit onderzoek naar de gevolgen van het vrij verkeer van goederen en diensten in Europa, blijkt dat drie op de vier Belgen bereid is meer te betalen als dat de arbeidsomstandigheden ten goede komt. De vraag is dus: waarop wacht IKEA om verantwoordelijkheid op te nemen voor de hele productieketen en ervoor te zorgen dat haar chauffeurs als normale werknemers behandeld worden? Maatschappelijk verantwoord ondernemen mag geen goedkope slogan zijn om het imago wat op te blinken.





# HET IS HIER GEEN VAKANTIE- KAMP



Terwijl we op parking Gooreind rondlopen, krijgen we telefoon van Marius, een 53-jarige Roemeen die al 35 jaar met de vrachtwagen rijdt. Daar komt nu een einde aan, want hij werd net ontslagen.

De afgelopen vier jaar werkte Marius voor het Belgische transportbedrijf Van Steenbergen, één van de pioniers van sociale dumping in België. Marius werkt niet rechtstreeks voor Van Steenbergen, maar via de Slovaakse firma Q Trucking Slovensko. Toen Marius na de eindejaarsvakantie van 2018 wilde terugkeren naar België, kreeg hij te horen

dat hij ontslagen werd. Zijn ontslagbrief vermeldt dat hij zijn vrachtwagen had geparkeerd in La Jonquera in Spanje, terwijl hij had moeten doorrijden naar Frankrijk. “Maar dat is een leugen,” zegt Marius. “Ik heb mijn vrachtwagen geparkeerd op een noodparking enkele honderden meters voor de Franse grens, samen met tientallen andere chauffeurs omdat we door de protesten van de gele hesjes niet verder konden rijden. Bovendien had ik op dat moment al 12 uur en 53 minuten gewerkt.” Strikt genomen moest Marius nog 7 minuten rijden, wat omwille van de protestacties onmogelijk was. “De echte reden voor mijn ontslag is dat ik syndicalist ben en geprotesteerd heb tegen een nieuw sanctiereglement bij Van Steenbergen. Chauffeurs die zich niet aan de regels houden, zien hun dagvergoeding verminderd worden met 10 euro per dag.” Het is de baas die bepaalt welke chauffeur ‘stout’ is geweest. Na de protesten is het sanctiereglement weliswaar ingetrokken, maar het kostte wel de job van Marius en één van zijn collega’s. “Dat ik vroeg waarom wij onze verplichte lange weekendrust van 45 uur nooit kregen, of waarom onze overuren tijdens de nacht of het weekend niet uitbetaald werden, werd mij ook niet in dank afgenomen,” zegt Marius.

Tijdens die wettelijk verplichte rusttijden moeten de chauffeurs wel degelijk werken. Omdat dat opgespoord kan worden via hun persoonlijke tachograafkaart, waarop automatisch genoteerd wordt hoe lang ze gereden hebben en wanneer ze rust hebben genomen, wordt er geknoeid met die kaarten. “Wij kregen regelmatig een tweede tachograafkaart van een andere chauffeur,” zegt Marius. “Ik ben dan zoezegd officieel aan het rusten, maar ik werk wel degelijk, onder de naam van iemand anders. Toen ik protesteerde, zei de baas: het is hier geen vakantiecamp.” Chauffeurs die met

zo'n tweede tachograafkaart rijden, worden via de berichten op de boordcomputer op het hart gedrukt dat ze die kaart ook terug moeten inleveren. Maar toen de transporteur besepte dat ook dergelijke berichten een lang leven leiden en bewijsmateriaal kunnen zijn, stuurde hij een nieuw bericht met de boodschap het vorige te deleten. Je moet er een beetje je hoofd bij houden als je wil frauderen.

De fraude met tachograafkaarten kan enkel ontdekt worden met gerichte controles op de weg. Maar er zijn nauwelijks controles op de weg. De transportbedrijven nemen daarom het risico om chauffeurs uit te persen via de tachograafkaart van iemand anders. Dat zijn meestal chauffeurs die ziek zijn of het gaat om Oost-Europese chauffeurs die enkele weken naar huis zijn. Terwijl zij bij hun familie zijn, rijdt een andere Oost-Europeaan met hun kaart. Dat systeem wordt wel vaker gebruikt door malafide transporteurs om het onderste uit de kan te halen. Als transporteurs tegen de lamp lopen, riskeren ze een fikse boete. Soms schuiven ze die gewoon door naar de chauffeur, want strikt genomen draagt die de verantwoordelijkheid.

Dit soort fraude wordt moeilijker van zodra de slimme tachograaf zal ingevoerd worden. Dat moet trouwens versneld gebeuren, precies om fraude op te sporen. Een slimme tachograaf zou namelijk registreren dat er tijdens de rust onder een andere naam gereden werd. Een aandachtige controleur zou zoiets opmerken. Een tweede kaart daar-entegen kan je wegmoffelen nadat je ermee hebt gereden, zodat niemand ooit hoeft te weten dat daarmee geknoeid werd.

**TIJDENS DE WETTELIJK  
VERPLICHTE RUSTTIJDEN  
MOETEN DE CHAUFFEURS  
WEL DEGELIJK WERKEN,  
MAAR ONDER EEN VALSE  
NAAM.**





Marius heeft ook een zoon in Roemenië. Nick is zeventien, goed bij de pinken en spreekt vlot Engels. Hij weet zijn hele leven niet beter dan dat zijn vader er niet is. “Tja, ik mis hem soms. Maar ik ben het zo gewoon. Bovendien is dat geen uitzondering in Roemenië. Er is hier geen werk en als er al is, betaalt het onvoldoende om een gezin te onderhouden. Bij veel van mijn vrienden werkt de vader ergens in West-Europa. Zo gaat dat hier nu eenmaal.” Ook Nick denkt er niet aan om later in Roemenië te blijven. “Wij lopen misschien wel zeven jaar achter op West-Europa. Waarvoor zouden wij vechten? Er is hier niets om trots op te zijn. Ook de mentaliteit is hier niet OK. Voor mijn geboorte was het hier een communistisch land en iedereen verklikte mekaar. Die mentaliteit is in onze cultuur geslopen. De openheid die je in West-Europa hebt, bestaat hier gewoon niet. Dus ja, ik ga ook proberen naar het Westen te komen.”

Marius klaagt er ook over dat zijn werkgever een loopje neemt met de ziekteverzekering. “Ik sukkelde een paar jaar geleden met mijn gezondheid. Mijn contract werd opgeschort en de beloofde ziekteuitkering bleek niet te bestaan.” Dat gebeurt wel vaker. Chauffeurs draaien dan zelf op voor hun ziektekosten. Dat kan soms erg fout lopen, zoals bij Nicola Brezeanu, een Roemeense chauffeur die werkte voor de Slovaakse firma Eurotrucks SK. Het bedrijf is gevestigd op Rybníčná 40 in Bratislava, maar is eigendom van de familie Dandoy, van transportbedrijf Dandoy uit Mollem.

Nicola raakte zwaar verbrand op de bedrijfsvestiging van Dandoy in België. Zoals de meeste chauffeurs kookte Nicola dat weekend zijn potje tussen de vrachtwagens. De loods van Dandoy heeft een zogenaamde ADR vergunning, wat betekent dat vrachtwagens die gevaarlijke producten vervoeren er mogen parkeren. Dat er op dergelijke

bedrijfsterreinen op open campingvuurtjes gekookt moet worden, is op zich een abberatie.

Tijdens het koken liep er iets mis en brak er brand uit. Nicola werd zwaar verbrand aan zijn benen. Er was ook schade aan een vrachtwagen, het dekzeil vatte vuur. Gelukkig kon één en ander tijdig geblust worden door Nicola en zijn collega's.

Nicola kreeg geen medische verzorging. Hij moest op maandag opnieuw vertrekken met de vrachtwagen. Ook de schade aan de vrachtwagen moest hij zelf terugbetalen. Dat werd in maandelijkse schijven van zijn karige loon afgehouden. Nicola nam ondertussen ontslag, maar hoopt - met hulp van de vakbond - nog altijd de afgehouden som terug te krijgen. In de Belgische pers ontkende meneer Dandoy iets te maken te hebben met Eurotrucks in Bratislava. Nochtans deed hij in Bratislava zelf de deur van Eurotrucks open toen een onderzoeksteam van de vakbond daar aanklopte.

Ernstiger nog is de zaak rond transportbedrijf Krismar uit Wingene, dat in Polen een zusterbedrijf heeft. In de nacht van 31 maart op 1 april 2012 kwamen in een bedrijfsloods de twee Poolse mecaniciens Pawel Lawecki (27) en Marcin Adamek (28) bij een nachtelijke brand om het leven. De twintigers sliepen, samen met negen andere Polen, in de loods toen daar brand uitbrak. Het gerechtelijk onderzoek naar de brand werd al snel uitgebreid naar mogelijke sociale fraude. Concreet vraagt de arbeidsauditeur vervolging van Krismar voor onvrijwillige slagen en verwondingen met de dood tot gevolg, mensenhandel,

**NICOLA WERD ZWAAR  
VERBRAND TIJDENS ZIJN  
WERK. HIJ KREEG GEEN  
MEDISCHE VERZORGING EN  
MOEST DE SCHADE AAN  
ZIJN VRACHTWAGEN ZELF  
TERUGBETALEN.**



huisjesmelkerij en het niet correct uitbetalen van loon aan de Poolse chauffeurs. Uit het onderzoek blijkt dat maar liefst 168 werknemers niet correct betaald werden en dat het bedrijf 4 miljoen verdiend heeft op de rug van de Poolse werknemers. Pas in 2017, vijf jaar na de feiten, is het proces van start gegaan. Het werd zowat meteen uitgesteld tot 2020. De tragedie met de Poolse mecaniciens is helaas geen unicum. Eind 2017 viel er opnieuw een dode te betreuren bij Krismar. Een chauffeur die de bittere koude in zijn cabine trachtte te verdrijven met een gasvuurtje overleed ten gevolge van CO-vergiftiging.

# ONZICHTBAA OP DE BOUW- WERF



Sociale dumping komt uiteraard niet enkel voor in de transportsector. Ook in de bouwsector, de slachthuizen of de fruitpluk in Europa is de race naar de laagste lonen en meest lakse arbeidsvoorwaarden ingezet. In België komen ongeveer één op drie arbeiders die in de bouw werken uit het buitenland. Hun aantal verdrievoudigde tussen 2009 en 2014. Tussen 2011 en 2016 gingen er 20.000 jobs verloren in de Belgische bouwsector, grotendeels als gevolg van de instroom van buitenlandse bouwvakkers.

Net zoals in de transportsector is het werk van bouwvakkers voor gewone mensen zo goed als onzichtbaar. We worden weliswaar dagelijks geconfronteerd met grote bouwvelden waarover indrukwekkende hijskranen zwenken, maar over het werk dat de mannen - negentig procent van de bouwvakkers zijn mannen - daar verrichten is weinig geweten. Het is vooral een erg gevaarlijke job. De bouwsector heeft het hoogste aantal fatale arbeidsongevallen, tien keer hoger dan het gemiddelde. Naast de directe risico's zijn er ook de sluipende gevaren voor de gezondheid, onder meer door het voortdurend tillen van zware lasten, het inademen van giftige chemicaliën, het voortdurend onderhevig zijn aan trillingen of slechte weersomstandigheden. Maar klagen over de arbeidsomstandigheden is niet aan de orde. In het Verenigd Koninkrijk lekte bijvoorbeeld uit dat maar liefst 40 bouwfirma's een geheime lijst uitwisselden met de namen van 3200 bouwvakkers die kritiek hadden geuit op het gebrek aan gezondheids- en veiligheidsmaatregelen op het werk. Zij konden fluiten naar nieuwe opdrachten.

Pjotr is een zestigjarige kraanmachinist, zijn verhaal werd opgetekend door de collega's van ETUI, het onderzoeksinstituut van de Europese confederatie van vakbewegingen ETUC. Pjotr is afkomstig uit een middelgrote stad in het noordoosten van Polen. Maar meestal verblijft hij in het buitenland, ergens op een grote bouwwerf. De lonen in Polen dwongen hem daartoe. Hij begon in het buitenland te werken op zijn 26ste. In 1982 trok hij naar Bagdad om daar aan de slag te gaan op een werf. Toen het communistische regime in Polen ineenstortte en het land zich aansloot bij de EU, keerde hij terug om op Europese bouwvelden te werken. Hij verbleef in Duitsland, waar hij meewerkte aan de bouw van het hoofdkantoor van Europese Centrale

Bank. Hij ging ook aan de slag in Zweden en België. Hij is net terug van een vier maanden durende opdracht voor de bouw van een rusthuis in Antwerpen. “Ik werd weer eens bedrogen,” zucht hij. “Op het eind van de maand betalen ze je altijd veel minder dan wat je beloofd werd. Er is altijd miserie met de uitbetaling. Je moet altijd vechten.” Na een recente job in België werd Pjotr uitbetaald in Poolse zlotys, niet in euro’s. “We moesten dus onze zlotys steeds omwisselen in euro’s om iets te kunnen kopen.”



# MUIZEN, SCHIMMEL EN CHEMISCHE STOFFEN



Pjotr werkt voor een Poolse onderaannemer die hen ook huisvesting toewijst. Daar moeten de mannen wel voor betalen. De onderaannemer rekent 250 euro huur. De arbeiders moeten ook betalen voor hun transport van en naar de bouwwerf. “Er liepen muizen rond en er stond schimmel op de muren,” zegt Pjotr. “Meestal moeten we met twee of drie in een kamer slapen, soms met meer. Op één van de Belgische werven moesten we zelfs slapen in een gebouw dat nog niet klaar was. We ademden voortdurend de chemische producten van de werf in.” De huisvesting nabij Duitse

werven was vaak nog erger. Nooit heeft Pjotr ook maar enige controle op de huisvesting van de arbeiders meegemaakt.

Steeds vaker trachten aannemers elke verantwoordelijkheid voor hun werknemers van zich af te schuiven. Dat gebeurde ook

bij Pjotr voor een van zijn laatste opdrachten in België. “Ik kon enkel aangeworven worden als zelfstandige,” zegt hij. “Ik moest mijn eigen bedrijfje oprichten in Polen om aan de slag te kunnen gaan.” Op die manier hoeven aannemers geen sociale zekerheidsbijdragen meer te betalen. Het kan immers altijd goedkoper. Maar Pjotr moet dat wél doen in Polen. Van de 16 euro die hij per uur verdient, vloeit zo een belangrijk deel weg naar sociale zekerheidsbijdragen. Het zorgt ook voor heel wat extra werk. “Ik moet facturen uitschrijven, herinneringsbrieven sturen... Dat vraagt veel inspanning, dus af en toe laat ik het maar zo.”

Bouwbedrijven die hun werknemers dwingen om zelfstandig te worden, betalen niet enkel minder, ze zorgen er zo ook voor dat collectieve actie zo goed als onmogelijk wordt. Omdat het werk tijdelijk is - meestal duurt het zo'n zes maanden - moeten de bouwvakkers vaak verhuizen en hebben ze telkens andere collega's die ze van haar noch pluim kennen. De mannen komen ook uit verschillende landen van binnen en buiten de Unie, spreken verschillende talen en begrijpen mekaar nauwelijks. Afhankelijk van waar ze afkomstig zijn, kan hun loon ook erg verschillen. Roemenen en Bulgaren zijn al blij als ze 500 euro per maand verdienen. Samen opkomen voor dezelfde rechten lukt nauwelijks. De verdeel en heers-strategie van de bouwondernemingen verhindert dat.

**"IK KON ENKEL  
AANGEWORVEN WORDEN ALS  
ZELFSTANDIGE. IK MOEST  
MIJN EIGEN BEDRIJFJE  
OPRICHTEN IN POLEN OM  
AAN DE SLAG TE KUNNEN  
GAAN."**

Afhankelijk van waar je vandaan komt, krijg je van de baas ook een ‘positie’ op de hiërarchische ladder van de bouwwerf. Op één van de Brusselse werven is de coördinatie van de werf in handen van een Italiaan, die net zoveel verdient als de Belgen. Het werk van de gespecialiseerde arbeiders wordt verdeeld onder de Portugezen, de Polen... Helemaal onderaan de ladder staan de Kosovaren en zelfs een aantal Egyptenaren, die door een Italiaanse onderaannemer werden aangeworven.

Af en toe lopen malafide onderaannemers tegen de lamp. Dat gebeurde in 2016 bij de bouw van één van de grootste ziekenhuizen van het land, de Montlegia-kliniek in Luik, die dit jaar de deuren opent. Op de site werkten Indiërs, Pakistanen en Egyptenaren die aangeworven werden via een Italiaanse onderaannemer, het schimmige postbusbedrijfje Consorzio Edile, dat ook in Charleroi een kantoor had. De buitenlandse bouwvakkers werkten van bij het kriecken van de dag tot laat in de avond, zelfs bij vriesweer. Dat ze daarvoor niet betaald werden, kwam pas aan het licht toen zeven Egyptische bouwvakkers bovenop een kraan post vatten omdat ze al maandenlang geen loon hadden gezien. Egyptische bouwvakkers protesteerden ook in 2018 op de werf van het commercieel centrum Rive Gauche in Charleroi omdat hun karig loon niet werd uitbetaald. Ze werkten er zij aan zij met Indiërs, Kosovaren, Albanen en Portugezen. Ook op de gigantische bouwwerf van het datacenter van Google in Baudoir was het prijs in 2018 toen het arbeidsauditoraat er met enkele tientallen inspecteurs een gerichte actie uitvoerde. Meer dan 100 bouwvakkers beschikten over ofwel valse ofwel geen papieren om aan de slag te zijn.









# EEN BOUW- VAKKER WORDT ONTVOERD



Het ingewikkelde kluwen van onderaannemers creëert een duistere omgeving waar misbruik moeilijk op te sporen valt. Dat is voor de hoofdaannemer van een grote bouwverf aardig meegenomen, want hij kan alle verantwoordelijkheid van zich afschuiven. Als de arbeiders een ongeval hebben, is het nagenoeg onmogelijk om dat op hun werkgever te verhalen. Dat illustreert het verhaal van Andrzej Szulczewski, een Poolse bouwvakker die zijn verhaal deed in de Deense Documentaire Race to the bottom, waarmee wij de afgelopen twee jaar het Vlaamse land zijn afgereisd.

Andrzej werkte voor het Ierse bedrijf Atlanco Rimec, dat gespecialiseerd is in het ronselen van Oost-Europese en Poolse bouwvakkers in Europa. Op een werf in Frankrijk werd Andrzej' voet geplet onder een last. Hij lag twee maanden in het hospitaal en werd daarna teruggestuurd naar Polen. Hij is vandaag nog steeds

gehandicapt en kan niet meer werken. De kosten voor het hospitaal en de medische verzorging achteraf moest hij zelf betalen. Hij bleek niet verzekerd te zijn. Hij is totaal blut en leeft van geld dat zijn familie hem toestopt. Andrzej werkte met een Cypriotische arbeidsovereenkomst opgesteld in het Engels, een taal die hij niet kon lezen. Na twee jaar procederen en veel advocatenkosten adviseerden zijn advocaten hem te stoppen omdat ze denken dat ze niets zullen kunnen vorderen van Atlanco Rimec.

De Portugese journalist Antonio Martinez deed jaren geleden al een onderzoek naar Atlanco Rimec, meerbepaald naar het misbruik van Portugese arbeiders. Eén van de getuigen die hij interviewde, de bouwvakker Paulo Andrade werd na zijn getuigenis zelfs twee dagen ontvoerd door zijn werkgever, om hem onder druk te zetten zijn verklaringen in te trekken. Atlanco Rimec is berucht in heel Europa. De reviews op Internet liegen er niet om: een toxische arbeidsplaats, eigenaar Michael O'Shea beledigt voortdurend de werknemers, vreselijke arbeidsomstandigheden, slavenlonen, diefstal, bedrog, dictatoriale eigenaars...

Werknemers klagen erover dat Atlanco Rimec hen liet betalen voor verblijf- en transportkosten. Hoeveel dat is,

**BOUWVAKKER PAULO ANDRADE WERD NA ZIJN GETUIGENIS AAN EEN JOURNALIST TWEE DAGEN ONTVOERD DOOR ZIJN WERKGEVER, OM HEM ONDER DRUK TE ZETTEN ZIJN VERKLARINGEN IN TE TREKKEN.**

lekte uit toen de Nederlandse krant De Limburger in 2013 uitpakte met een verhaal over de arbeiders die aan de A12 tunnel in Maastricht werkten. Ze waren in dienst van Atlanco Rimec dat hen elk 986 euro per maand aanrekende voor “diensten” zoals verblijf en transport. Arbeiders die voor Atlanco Rimec werken, worden verplicht een document te ondertekenen waarin ze bevestigen dat ze zelf om die “diensten” gevraagd hebben. In Maastricht verbleven de arbeiders in panden die later gesloopt zouden worden, zodat Atlanco ze voor een prik had kunnen huren. Het schandaal leidde tot een rechtszaak die Atlanco Rimec verloor. Ook in Frankrijk en Zweden werd het Ierse bedrijf zware boetes opgelegd. Voor Atlanco Rimec was de tijd rijp om in rook op te gaan. Toen de arbeiders van de A12-tunnel in Maastricht na de kerstvakantie terugkeerden, merkten ze dat ze niet langer voor Atlanco Rimec werkten maar voor het bedrijf Oradeo. De naamsverandering was goed voorbereid, want Oradeo was al enkele jaren eerder opgericht. Het is nagenoeg onbewijsbaar wie er achter Oradeo zit, want de firma is eigendom van twee bedrijven op de Britse Maagdeneilanden, niet toevallig een belastingparadijs.



# ALLES IS NEP, ZELFS DE RECHTSZAAK

71



Nochtans dook Atlanco Rimec nog in 2015 op in een bizar verhaal dat zich afspeelt in de hoogste Europese juridische sferen, het Europees Hof van Justitie. Daar stond de zaak Bogdan Chain versus Atlanco Rimec getafeld, zaak 189/14. Bogdan Chain is een Poolse arbeider die in verschillende Europese landen met een Cypriotisch contract voor Atlanco Rimec had gewerkt. Chain was beginnen sukkelen met zijn gezondheid en had daarna een hartaanval gekregen, wat hem werkonbekwaam maakte. Maar in Polen weigerde men hem een invaliditeitsuitkering uit te betalen



omdat hij niet in orde was met zijn sociale zekerheidsbijdragen, hoewel ze maandelijks van zijn loonstrook waren gegaan.

De zaak verscheen voor de Cypriotische rechtbank, die het dossier voor advies doorverwees naar het Europees Hof van Justitie. Er was echter één levensgroot probleem.

De klager, Bogdan Chain, wist helemaal niet dat hij ooit een zaak was gestart voor een Cypriotische rechtbank, laat staan voor het Europees Hof van Justitie. Het werd heel vreemd toen bleek dat Bogdan zowel in Cyprus als in Straatsburg vertegenwoordigd werd door Cypriotische advocaten die aangesteld waren door een Belgisch advocatenkantoor. Dat kantoor verdedigde ook... Atlanco Rimec. Hetzelfde advocatenkantoor was dus betrokken bij de verdediging van zowel de klager als de beschuldigde in het dossier. Het Europees Hof van Justitie schrapte in juni 2015 de zaak nadat duidelijk werd dat ze nep was. Vermoed wordt dat Atlanco Rimec achter dit bizar spektakel zat, met de bedoeling het Hof een uitspraak te ontlokken die de wetgeving inzake sociale zekerheid in héél Europa zou veranderen. In Cyprus is ondertussen een strafrechtelijk onderzoek gestart naar deze zaak.

Net zoals Atlanco Rimec van de radar verdween maar gelijkaardige activiteiten ontplooiden onder de naam Oradeo, of in Polen als BC Staffzone, veranderen heel wat postbusbedrijven voortdurend naam en adres zodat ze onvindbaar worden voor inspectiediensten of werknemers die hun recht willen halen. De Poolse bouwvakker Andrei Strugala bijvoorbeeld, werd op een werf van de metro van Kopenhagen geraakt door een betonnen plaat, met een kapotte knie als gevolg. De onderaannemer waarvoor hij werkte, het Poolse interimbureau Bodumex weigerde een ambulance te bellen.

Andrei werd met een personenwagen terug gevoerd naar Polen, waar hij aan zijn lot werd overgelaten. Een Deens reportageteam trachtte Bodumex in Polen op te zoeken. Op alle gekende vestigingsplaatsen was het bedrijf inmiddels in rook opgegaan. Ook de naam van het bedrijf veranderde om de haverklap van Bodumex naar Eurotech, S-Bud en Drogomex. Het bedrijf zelf hebben ze nooit gevonden.

Volgens cijfers van de Deense vakbond 3F is het aantal arbeidsongevallen bij de metrowerken, de officiële geregistreerde ongevallen, 68 procent hoger dan normaal. Dit heeft te maken met de inzet van slecht geschoolde arbeiders die elkaars taal niet begrijpen. Ze durven niet stoppen met werken als de arbeidsomstandigheden te riskant worden, omdat ze vrezen hun job te verliezen.

Ook in de scheepvaart wordt al sinds de jaren '70 gebruik gemaakt van sociale dumping om de loonkosten te drukken en vakbonden buitenspel te zetten. In Azië is de 'export' van werkkrachten zelfs een gigantische bron van inkomsten geworden. In de Filipijnse hoofdstad Manilla alleen ronselen honderden agentschappen personeel voor de scheepvaart. Niet alleen Europese, maar ook buitenlandse scheepvaartbedrijven vlagden uit naar landen met lage belastingtarieven, lage lonen en lakse arbeidsvoorwaarden. De reders zelf werken met onderaannemers die het personeel leveren en wassen hun handen in onschuld bij misbruik. Maar het kan nog goedkoper, als je het scheepspersoneel, dat daar niet voor opgeleid is, ook nog de schepen kunt laten laden en lossen. De Internationale vakbond ITF heeft dan ook wereldwijd een inspecteursnetwerk uitgebouwd om deze praktijken te bestrijden.

Dat was in ons land de aanleiding voor de aanval op de zogenaamde Wet Major op de havenarbeid, die dokwerkers

in onze havens van een goed geregeld sociaal statuut voorziet. Antwerpse havenbonzen wilden dat de soms onderbetaalde bemanning, die niet opgeleid werd voor het gevaarlijke laad- en loswerk, dat toch zouden doen in plaats van de goed beschermde en gekwalificeerde dokwerkers. Want alles kan goedkoper. Doorgedreven syndicale actie én de actieve inzet van sp.a in het Europees parlement hebben kunnen verhinderen dat de dokwerkers hun rechten kwijt speelden.

Achter de producten die we kopen, de vliegtuigreizen die we maken, de gebouwen waarin we werken en wonen, of de diensten waarvan we gebruik maken, schuilen steeds duizenden mensen die proberen eerlijk hun brood te verdienen. De meest kwetsbaren onder hen vallen nog steeds ten prooi aan meedogenloze schurken voor wie de slogan ‘het kan altijd goedkoper’ slechts een schaamlap is om groot geld te rapen. Zoals het spreekwoord zegt, goedkoop is duurkoop. De prijs wordt betaald door de duizenden werknemers die uitgebuit en ontmenselijkt worden. Als we een Europa willen dat haar burgers beschermt, dan moeten we ook werk maken van een Europa dat sociale bescherming ernstig neemt.





**DE WEG  
VOORUIT**





Waarom bestaat sociale dumping? Het simpele en meest correcte antwoord is dat de uitbuiting van mensen een manier is om veel geld te verdienen. Niet alleen is de uitbuiting van werknemers, die hen herleidt tot moderne slaven, moreel verwerpelijk en in de meeste gevallen zelfs illegaal, op termijn levert het enkel verliezers op. In de landen waar goedkope buitenlandse arbeidskrachten aan het werk zijn, verdwijnen er duizenden lokale jobs. In zo'n wereld is alles en iedereen vervangbaar. Bulgaarse werknemers die protesteren tegen hun arbeidsomstandigheden zijn vervangbaar door Oekraïners. Landen met een sterke sociale bescherming zijn vervangbaar door landen met een zwakke sociale bescherming. Leveranciers waar een sterke vakbondsvertegenwoordiging actief is, kunnen vervangen worden door onderaannemers zonder vakbondsvertegenwoordiging.

Het verdwijnen van lokale jobs in sectoren die door sociale dumping getroffen worden, zorgt niet enkel voor ellende bij de betrokken gezinnen, maar creëert ook een giftig wij-zij klimaat. Britse collega's, zowel bij de vakbond als bij de Labour parlementsleden in het Europees parlement wijzen erop dat sociale dumping voor veel gewone Britten één van de redenen was om pro-Brexit te stemmen. De oneerlijke concurrentie tussen Europese werknemers, georganiseerd omwille van rauw winstbejag, voedt de angst voor vreemdelingen en zelfs racisme. Paradoxaal genoeg levert het op die manier ook stemmen aan rechtse en populistische partijen die de rechten van werknemers verder willen uithollen.

**DE ONEERLIJKE  
CONCURRENTIE TUSSEN  
EUROPESE WERKNEMERS,  
GEORGANISEERD OMWILLE  
VAN RAUW WINSTBEJAG,  
VOEDT DE ANGST VOOR  
VREEMDELIJGEN EN ZELFS  
RACISME.**



De illegale dumpingpraktijken ondergraven bovendien ons sociale zekerheidssysteem en het fiscale draagvlak om de welvaartsstaat in stand te houden. Maar ook voor het bedrijfsleven is sociale dumping geen goede zaak. Ondernemingen die het spel eerlijk willen spelen of inzetten op innovatie, gaan overkop als gevolg van het mensonterende spel dat hun malafide collega's spelen.

Oost-Europese lidstaten hebben zich lang verzet tegen maatregelen om sociale dumping een halt toe te roepen. Dat viel zelfs te begrijpen. Als hun onderdanen in West-Europa werken, vloeien er euro's terug naar hun lokale economieën. Langzaam beseffen die landen echter dat de postbusbedrijven die zich in hun steden vestigen dat niet doen uit sympathie voor de lokale bevolking. Als ze nog goedkopere arbeidskrachten vinden buiten Europa, in Oekraïne, Moldavië of Wit-Rusland, of zelfs verder in Azië, is de liefde voor de Oost-Europese lidstaten snel over. Bovendien lopen de Oost-Europese lidstaten aan een sneltreinvaart leeg. De emigratie is er hoog. Naast gewone werknemers, verlaten ook hooggeschoolden het land op zoek naar een betere toekomst in het Westen. In Hongarije is de leegloop van het land zo ernstig geworden, dat de regering er de zogenaamde 'slavenwet' heeft doorgedrukt om de arbeidstekorten aan te pakken. Die tilt het maximaal toegelaten aantal overuren op van 250 naar 400 en geeft werkgevers drie jaar de tijd om de gemaakte overuren uit te betalen, in plaats van één jaar. Overuren kunnen ook rechtstreeks met de werknemers onderhandeld worden, waardoor de vakbonden buitenspel worden gezet.

Dumpingpraktijken zijn mogelijk omdat er in Europa nog steeds grote loonverschillen bestaan tussen de lidstaten. Bovendien is ook de arbeidswetgeving nog grotendeels

een nationale materie, zodat ook daar grote verschillen kunnen opduiken. Uitbuiters sporen die verschillen op en trachten daar brutaal munt uit te slaan. In de internationale arbeidsmarkt van vandaag is het niet langer voldoende om sterke vakbonden, collectieve arbeidsovereenkomsten en een sociaal arbeidsbeleid te hebben op het nationale niveau. Grote, grensoverschrijdende problemen kunnen immers niet meer door lidstaten apart aangepakt worden. Dat geldt ook op andere domeinen, denk maar aan belastingontduiking, internationale criminaliteit, terrorismebestrijding of de aanpak van de klimaatverandering.

De verschillen tussen de lonen en arbeidsvoorwaarden in lidstaten worden plots en vrij radicaal uitvergroot als er nieuwe lidstaten toetreden tot de Unie. Dat was het geval in 1981 toen Griekenland en in 1986 toen Spanje en Portugal toetraden. Goedkope Zuid-Europese werkrachten stroomden toen naar het Noorden. Hetzelfde gebeurde bij de uitbreiding naar het Oosten in 2004 en 2007. Die vaststelling is belangrijk, want het betekent dat we niet enkel moeten streven naar meer gelijkheid tussen individuen in Europa, maar ook tussen verschillende gebieden in Europa. Welvarende lidstaten moeten beseffen dat inter-Europese solidariteit betekent dat ze moeten investeren in achtergestelde gebieden, om daar de levensstandaard omhoog te krijgen. De liefde moet ook wederzijds zijn. Van Oost-Europese landen mag verwacht worden dat ze de Europese regels respecteren, de democratie en de rechtsstaat verdedigen en vakbonden hun rol laten spelen in de sociale dialoog.

Een belangrijk deel van de oplossing voor de kanker van sociale dumping moet komen van de Europese Unie. Daar heeft het schoentje lang gewrongen en - hoewel er beterschap is - wringt het nog steeds. Nochtans was het de oor-

spronkelijke bedoeling van de Europese Unie om lidstaten dichter bij elkaar te laten aansluiten wat betreft de levensomstandigheden van hun burgers, waaronder ook de loonen en arbeidsvoorwaarden. Dat is aanvankelijk ook behoorlijk gelukt. Het ‘economisch mirakel’ na de Tweede Wereldoorlog ging vergezeld van een stijging van de levensstandaarden in heel Europa, wat volgens de voormalige voorzitter van de Europese Commissie Jacques Delors, het gevolg was van het zogenaamde ‘Europese Sociale Model’. Dat model werd uitgebouwd op lidstaatniveau - met nog steeds grote verschillen tussen de lidstaten, maar met één overkoepelende logica, namelijk dat overheden hun burgers zouden beschermen tegen de negatieve effecten van de markt door hen een sociaal vangnet en goede publieke dienstverlening aan te reiken én door belangengroepen zoals de vakbonden, actief te betrekken bij het sociaal-economisch overleg. Terwijl ook de Verenigde Staten en sommige Oost-Aziatische landen het economisch net zo goed deden als Europa, deed West-Europa het véél beter wat gelijkheid en sociale rechtvaardigheid betreft.

Er zijn verschillende redenen waarom het Europese Sociale Model klappen kreeg. De omvorming van Europa tot een ‘eengemaakte markt’, waarin het vrij verkeer van personen en goederen van kracht is, is er één van. Het zorgde ervoor dat de sociale correcties die op lidstaatniveau waren uitgewerkt geen greep meer hadden op een arbeidsmarkt die steeds pan-Europeser werd. Op zich is dat geen probleem, als ook sociale bescherming naar een Europees niveau wordt getild. Dat is tot op de dag van vandaag nog steeds niet gebeurd. Een van de belangrijkste eisen van zowel de

**SOCIALE RECHTEN MOETEN  
EUROPEES VERANKERD  
WORDEN IN DWINGENDE  
WETGEVING.**

Europese socialisten als van de vakbonden is dan ook dat sociale rechten Europees verankerd worden in dwingende wetgeving. Die moet minimale standaarden opleggen voor héél Europa, zoals bijvoorbeeld een Europees minimumloon dat tenminste 60 procent bedraagt van het nationale mediaanloon. Dat moet op Belgisch niveau 14 euro per uur bedragen. Ook nepcontracten of nul-urencontracten moeten in heel Europa verboden worden. Om schijnzelfstandigheid te bestrijden, verruimen we in de geplande richtlijn over transparante en voorspelbare arbeidsomstandigheden de definitie van het begrip ‘werknemer’. Dat zal er toe leiden dat werkenden die nu een kwetsbaar zelfstandigenstatuut moeten aanvaarden, niet alleen een stabielere werksituatie met betere sociale bescherming hebben, maar ook bij een vakbond kunnen aansluiten. Het Europese huis zou zo eindelijk een sociaal dak krijgen.



# EUROPESE BEWUST- WORDING



Sinds de Britse conservatief Lord Cockfield in 1985 zijn witboek voor de eengemaakte Europese markt publiceerde, moesten arbeidersrechten steevast het onderspit delven voor het recht op vrij verkeer van diensten en werknemers. Volgens zijn Thatcheriaanse liberaliseringsdoctrine primeerde de arbeidswetgeving van de lidstaat waar de onderneming gevestigd is bij het uitvoeren van een grensoverschrijdende dienst. Voor de sociale bescherming van werknemers betekende dit een ramp. De vakbonden waarschuwden meteen voor de gevolgen van die aanpak. Ze hebben ruimschoots gelijk gekregen.

Pas in 1996 bood de Commissie weerwerk door detachingsregels in te voeren die het verkeer van diensten en werknemers moesten regelen. Vanaf nu zouden de regels van de lidstaat waar het werk wordt uitgevoerd gelden wat betreft maximale werktijden, een jaarlijks minimum aantal betaalde vrije dagen, minimumlonen, gezondheid en veiligheid op het werk... Voor alle andere aspecten van de dienstverlening zou de arbeidswetgeving van het uitzendende land van toepassing blijven. De aangescherpte regels konden echter sociale dumping niet verhinderen. Wel integendeel. Tot overmaat van ramp interpreteerde het Hof van Justitie in een aantal arresten deze ‘minimumvoorwaarden’ verkeerdelijk als een ‘maximumplafond’ voor de arbeidsvoorwaarden. Daarbovenop bestond er heel wat onduidelijkheid over de regels voor de transportsector, waardoor ze gewoon niet werden toegepast.

De gevolgen mogen duidelijk zijn: na de uitbreidingen naar Oost-Europa steeg het aantal detacheringen tussen 2010 en 2016 met 69 procent. Tot vandaag heerst bovendien in bepaalde sectoren, zoals de transportsector, een zeer gunstig klimaat voor het oprichten van postbusbedrijven. In verschillende studies rapporteren chauffeurs al jaren toenemende onvrede, uitbuiting, misbruik en vermoeidheid op het werk. Reeds in 2004 — dus nog voor de toetreding van Oost-Europese lidstaten — vroeg het Europees Parlement om een herziening van de detachingsrichtlijn. Het moedwillig gebrek aan actie van de twee opeenvolgende conservatief-liberale Barosso-commissies was niet meer of minder dan schuldig verzuim.

Het is dan ook een opluchting dat de Europese sociale regels er vandaag anders uitzien dan vijf jaar geleden. De socialisten hebben met succes de Europese Pijler van Soci-

ale Rechten op de agenda van de Juncker-commissie gezet. Maar we zijn er nog lang niet. De Sociale Pijler bevat weliswaar een reeks fundamentele sociale rechten die in heel Europa zouden moeten gelden, maar de Pijler is enkel een aanbeveling aan de lidstaten en dwingt hen verder tot niets. Dat moet tegen 2024 veranderen. Alle rechten en principes uit de Europese Pijler van Sociale Rechten moeten tegen dan in ambitieuze Europese wetgeving worden omgezet. Prioritair is een Europees Kaderakkoord voor minimumlonen en een Europese kaderrichtlijn over minimuminkomen dat duidelijk maakt dat het minimuminkomen in de lidstaten boven de armoedegrens moet liggen.

Eén van de belangrijkste verwezenlijkingen van de afgelopen legislatuur is de herziening van de detachingsrichtlijn, die we onder meer te danken hebben aan de Nederlandse vakbondsvrouw en socialistisch Europees parlements lid Agnes Jongerius. Die richtlijn treedt op 30 juli 2020 in werking en zal voor belangrijke verbeteringen zorgen. Gedetacheerde werknemers zullen vanaf de eerste werkdag kunnen rekenen op gelijk loon voor gelijk werk op dezelfde plek. Eindelijk zullen daarbij de regionale en sectoriële collectieve arbeidsovereenkomsten van toepassing zijn. Ook wordt de detachingsperiode beperkt van twee jaar naar één jaar, waarbij in uitzonderlijke gevallen nog zes maanden extra kan aangevraagd worden. Na die periode moet de gedetacheerde werknemer in België een Belgisch contract krijgen en ook hier sociale bijdragen betalen zoals iedereen. Voor ons had het allemaal nog wat strenger en sneller gemogen. Maar het is een stap vooruit.

Er blijven helaas achter-

**HET PRINCIPE VAN GELIJK  
LOON VOOR GELIJK WERK  
OP DEZELFDE PLEK WORDT  
EINDELIJK ERKEND IN  
EUROPA. ALTHANS OP  
PAPIER.**



poortjes open staan langs waar sociale dumping kan georganiseerd worden. De sociale zekerheidsbijdragen van gedetacheerde werknemers moeten nog steeds in het land van herkomst gestort worden. Die bijdragen liggen in Oost-Europa heel wat lager dan in het Westen. Voor ons moeten de sociale zekerheidsbijdragen daarom niet in het land van herkomst, maar in het land waar gewerkt wordt, geïnd worden en daarna doorgestort naar het land van herkomst.

Belangrijk is ook dat voor het eerst de transportsector expliciet onder de detachering valt, zij het volgens de oude voorwaarden uit 1996. En die “speciale behandeling” is een gemiste kans. Over de toepassing bestaat trouwens veel juridische onduidelijkheid. Vanaf de eerste dag zal een chauffeur hier dus volgens het Belgische minimumloon, met Belgische vakantiedagen, moeten werken. Perfect is deze tussenoplossing voor de transportsector niet en over de toepassing bestaat veel juridische onduidelijkheid. Wat betekent ‘vanaf dag 1’ in deze situatie? Vanaf het moment dat je een grens oversteekt of het moment dat je een operatie uitvoert? Moet je ook aan de detacheringsvoorwaarden voldoen als je gewoon goederen lost, maar niets nieuws terug mee neemt? Ben je gedetacheerd als je als Bulgaarse chauffeur even peren oplaadt in Limburg, maar enkele uren later alweer op de baan bent in Duitsland en Polen op weg naar Letland? Die onduidelijkheid zal allicht leiden tot heel wat rechtszaken voor het Hof van Justitie.

Voor chauffeurs die maandenlang van huis zijn, zou het alvast duidelijker zijn als ze een contract kunnen eisen van de lidstaat waar ze het vaakst werken en niet van de lidstaat waar ze ingeschreven staan. Als dat België is, dan moeten ze recht hebben op een Belgisch contract met Belgische verloningen en Belgische belastingen betalen. Als ze ziek

zijn, hebben ze recht op de Belgische ziekteverzekering en hun kinderen krijgen Belgisch kindergeld. Dat is eerlijker voor iedereen.

Van transportbedrijven die een postbusadres in Slovaakije hebben, maar waarvan de vrachtwagens nooit één wiel op Slovaakse bodem zetten moet de bedrijfslicentie worden ingetrokken. Binnen het Europees Parlement hebben de socialisten daarvoor een aantal voorstellen op tafel gelegd. Zoals we gezien hebben, beschikken heel wat postbusbedrijven niet eens over een parking voor vrachtwagens. Een transportbedrijf moet daarom verplicht worden een aantal parkings te voorzien, evenredig met de omvang van het bedrijf. Bedrijven moeten ook een minimum aantal transporten uitvoeren in eigen land en de vrachtwagen moeten minstens een keer per maand terugkeren naar hun basis. Bedrijven die de regels met de voeten treden moeten op een Europese zwarte lijst komen, waardoor lidstaten verplicht worden hen vaker te controleren. Als het probleem blijft aanhouden spelen ze hun licentie om internationale transporten te mogen uitvoeren kwijt.

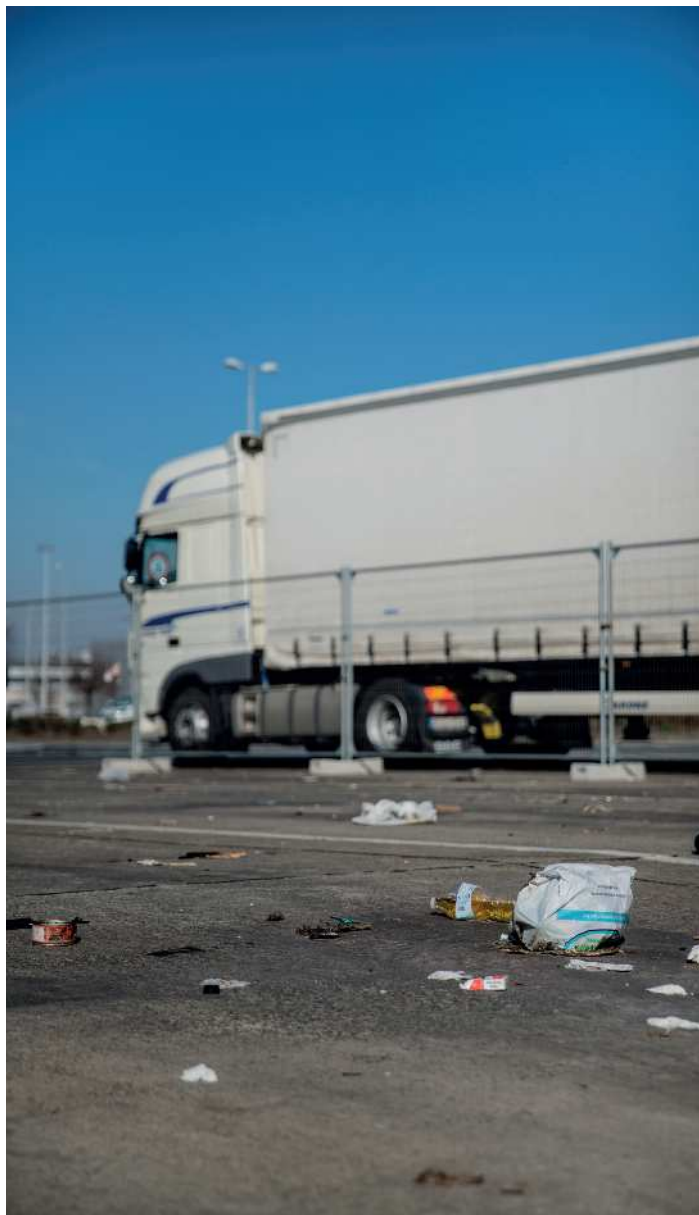
Uit de getuigenissen die we optekenden, blijkt ook dat sociale dumping betekent dat chauffeurs en andere werknemers vaak in abominabele omstandigheden moeten werken én leven. Maandenlang zonder bed, met te weinig slaap, kamperend langs de kant van de weg waar geen wc's of stromend water zijn of in verschrikkelijke leefomstandigheden in barakken of panden van huisjesmelkers; dat kunnen geen deftige arbeidsomstandigheden genoemd worden. Alsof het nog niet erg

**VAN BEDRIJVEN MET EEN  
POSTBUSADRES DIE GEEN  
TRANSPORTEN DOEN IN HUN  
EIGEN LIJSTAAT MOET DE  
BEDRIJFSLICENTIE WORDEN  
INGETROKKEN**

genoeg is, lobbyen bepaalde bedrijven, werkgeversorganisaties en conservatieve partijen in het Europees Parlement om nog meer flexibiliteit te voorzien.

Als het van ons afhangt, zal het 'no pasaran' zijn. Van de flexibilisering van de rustperiodes kan geen sprake zijn. Ook het verbod van het Europees Hof van Justitie om de lange rust van 45 uur in de cabine door te brengen, moet geëerbiedigd en behouden worden. Om de situatie te verbeteren willen wij dat er meer gratis, beveiligde parkings worden gebouwd met sanitaire voorzieningen die in verhouding zijn tot het aantal parkeerplaatsen. De korte wekelijkse rust van 24 uur moet dan verplicht op zo'n beveiligde parking doorgebracht worden en niet langs de kant van weg zoals vandaag vaak gebeurt.

Bovendien moet wat ons betreft de slimme tachograaf volledig ingevoerd worden binnen de 3 jaar, zodat eindelijk een einde kan gemaakt worden aan de fraude in de rij- en rusttijden.





Persoonlijke hygiëne is een uitdaging. De sanitaire voorzieningen zijn vaak beperkt en slecht onderhouden.

# EEN CONTROLE MET SCHERPERE TANDEN



Stevige wetten en regels maken is één, ervoor zorgen dat ze nageleefd worden is net zo belangrijk. Dat is de opdracht van de lidstaat. In België zijn die controles ondermaats. De laatste jaren zijn er weliswaar meer vervolgingen van malafide bedrijven. Dat gebeurt nagenoeg steeds onder druk van de vakbond. De Belgische inspectiediensten zijn totaal onderbemand. De situatie is zo ernstig dat zelfs de normale rechtsgang erdoor belemmerd wordt. Toen de Belgische Transportbond namens enkele chauffeurs klacht neerlegde tegen het Limburgs bedrijf RMT, besliste de rechter dat de inspectiediensten extra onder-

zoeksdaden moesten stellen. Zes maand later was er, wegens onderbezetting van de diensten, nog steeds niets gebeurd. Het proces sleepte maar liefst drie jaar aan. Dat ondermijnt uiteraard ook het vertrouwen in de rechtspraak.

In het najaar van 2018 kwam er eindelijk toch een uitspraak, waarin de chauffeurs volledig in het gelijk werden gesteld. Het betrokken bedrijf had er echter voor gezorgd dat het kort voor de uitspraak op de fles ging. De chauffeurs moeten zich nu wenden tot het Fonds voor Sluiting van Ondernemingen om alsnog een deel van hun geld te kunnen recupereren.

Het lakse handhavingsbeleid in de lidstaten maakt duidelijk dat we niet voor alles met de vinger naar de EU moeten wijzen. Wat we zelf doen, doen we niet altijd beter. Nochtans heeft ook Europa een rol te spelen als het op handhaving aan komt. De inspectiediensten van de lidstaten botsen vaak op een muur als ze moeten samenwerken met de diensten uit het land van herkomst. Daarom moet in heel Europa een systeem van gestandaardiseerde (digitale) sociale documenten en attesten zoals loonbrieven, tewerkstellingsattesten, werkloosheids- ziekte of invaliditeitsdocumenten uitgewerkt worden. Dat vergemakkelijkt de controle en helpt om vervalsingen tegen te gaan. Al deze digitale documenten moeten worden geüpload in het Internal Market Information System (IMI), waar arbeidsinspecties van over de hele EU snel alle informatie kunnen terugvinden.

Om de controles te kunnen verscherpen, hebben wij steeds gepleit voor een soort Sociale Europol, een Europese inspectiedienst. In februari werd, na jaren aandringen door de Europese socialisten, eindelijk een akkoord bereikt over de oprichting van een Europese Arbeidsautoriteit (ELA)

**EEN EUROPESE  
ARBEIDSINSPECTIE MOET  
ZELF CONTROLES KUNNEN  
UITVOEREN IN DE HELE UNIE**

die lidstaten ondersteunt bij de toepassing van EU-wetgeving op het gebied van grensoverschrijdende arbeid en de coördinatie van de sociale zekerheid. Bijzonder belangrijk is dat we ervoor hebben gezorgd dat de Europese vakbond vertegenwoordigd is in de Raad van Bestuur van deze nieuwe autoriteit en dat nationale vakbonden ook het recht krijgen om fraude en misbruik te rapporteren aan dit orgaan. Hier zal het verplicht op moeten reageren. Dat is een belangrijke stap, maar onvoldoende. De nieuwe instelling heeft immers enkel een ondersteunende functie. Ze zou ook een actievere rol moeten hebben en zelf inspecties kunnen uitvoeren om na te gaan of gedetacheerde werknemers en hun werkgever in regel zijn met de sociale zekerheid. Werkgevers die op fraude betrappt worden, moeten op een zwarte lijst terecht komen en door de arbeidsautoriteit beboet kunnen worden. Dat zou een belangrijke verbetering zijn.

Europa moet eveneens werk maken van een systeem van hoofdelijke aansprakelijkheid van de opdrachtgever in de hele keten van aannemers en onderaannemers. Zo wordt het duidelijk wie verantwoordelijk is voor het waarborgen van essentiële arbeidsvoorwaarden en waardig werk. Bedrijven als IKEA kunnen zich dan niet meer verstoppen achter hun onderaannemers en doen alsof hun neus bloedt.

Zoals we eerder schreven, is de betrokkenheid van vakbonden als vertegenwoordigers van werkgevers in de sociale dialoog in nagenoeg heel Europa verankerd op lidstaatsniveau. Op Europees niveau is dat echter niet het geval. Het hangt allemaal af van de goodwill van de Europese Commissie. De betrokkenheid van vakbonden

**DE BETROKKENHEID VAN  
VAKBONDEN EN ANDERE  
NGO'S BIJ HET EUROPESE  
BELEIDSPROCES MOET IN DE  
TOEKOMST REGEL WORDEN.**



en andere NGO's bij het Europese beleidsproces moet in de toekomst regel worden. Niet enkel om Europese werknemers te beschermen, maar ook om stevig weerwerk te kunnen bieden tegen een aantal autocratische regimes die in hun lidstaat de vakbonden aan de ketting willen leggen. Europa moet meer zijn dan een interne markt. Het is in essentie een waardenproject, gebaseerd op de principes van de democratie, de rechtsstaat en een reeks fundamentele vrijheden, waaronder de vrijheid van vereniging.

De rol van vakbonden staat in verschillende EU-lidstaten onder druk. De EU heeft op dit gebied weinig bevoegdheden maar moet zelf het goede voorbeeld geven door de rol van vakbonden op het Europese niveau te versterken. Dat kan ze doen door zelf meer belang te hechten aan tripartite overleg en sociale dialoog en door sociale partners een grotere rol te laten spelen in het Europese beleid. De Unie moet ook kunnen garanderen dat vakbonden hun activiteiten vrijelijk kunnen ontplooien in alle lidstaten.

Europese bedrijven hebben een belangrijke verantwoordelijkheid als het gaat over correcte arbeidsvoorwaarden, veiligheid op de werkvloer, de impact op het milieu of gendergelijkheid. Het zou daarom goed zijn in heel Europa bedrijven aan een reeks maatschappelijke minimumvereisten te onderwerpen en die te verankeren in Europese wetgeving. Het gaat om een aantal basisvereisten die betrekking hebben op de economische, fiscale, sociale, maatschappelijke en milieu-verantwoordelijkheden van bedrijven. Uiteraard moeten ook openbare aanbestedingen

**MULTATIONALS MOETEN  
IN DE TOEKOMST ENKEL IN  
EUROPA KUNNEN WERKEN  
ALS ZE BESCHIKKEN OVER  
EEN EUROPEES PASPOORT  
VOOR MAATSCHAPPELIJK  
VERANTWOORD  
ONDERNEMEN.**

in heel Europa de norm worden. Milieu- en sociale criteria, zoals anti-sociale dumpingclausules, moeten verplicht deel uitmaken van die openbare aanbestedingen, niet enkel bij de uitschrijving ervan, maar ook tijdens de opvolging bij de uitvoering van die opdrachten.

Voor multinationals kunnen er zelfs strengere voorwaarden worden opgelegd. Hun impact op de omslag die we moeten maken naar een duurzaam economisch model is immers nog groter. We stellen daarom voor dat die strenge vereisten opgenomen worden in een Europees Paspoort voor Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen. Dat gaat over verplichtingen inzake de sociale dialoog, correcte arbeidscontracten, gendergelijkheid, de milieu-impact van het bedrijf of de verplichting om per land te rapporteren waar de winsten werden gemaakt en waar belastingen werden betaald... Zonder zo'n paspoort zou een multinational niet kunnen opereren in de Europese Unie.

Heel wat sectoren waarin vandaag sociale dumping georganiseerd wordt, worden geconfronteerd met een ingrijpende evoluties die onze economie drastisch zullen veranderen. De klimaatverandering en de noodzaak om fossiele brandstoffen af te bouwen zal niet enkel impact hebben op de transportsector, maar ook op de bouwsector. Hetzelfde geldt voor die andere revolutie die aan de gang is, namelijk digitalisering, robotisering en Artificiële Intelligentie. De transitie naar een koolstofneutrale en circulaire economie, waarin automatisering en Big Data een veel grotere rol zullen spelen, zal in verouderde sectoren jobs kosten, maar zal ook nieuwe jobs doen ontstaan. Essentieel echter is dat iedere Europeaan erop moet kunnen vertrouwen dat hij niet aan zijn lot overgelaten wordt.

De transitie maakt enkel kans als ze gedragen wordt

door de bevolking en dus als het een Rechtvaardige Transitie is. Op die nagel hameren vakbonden, socialisten en sociaal-democraten nu al jaren. Die oproep lijkt stilaan gehoor te vinden. In januari nog, toen de Europese Commissie een discussienota voorlegde over de omslag naar een duurzame Europese economie speelde een Rechtvaardige Transitie daarin een belangrijke rol. Maar tussen woord en daad zullen machtige lobby's ook allerlei praktische bezwaren vinden, om te verhinderen dat de rekening ook bij hen terecht komt. Nochtans zal dat de voorwaarde voor succes zijn. Als gewone werknemers merken dat alleen zij de factuur krijgen van de aanpak van klimaatverandering en niet kunnen delen in de winsten die voorspeld worden als gevolg van automatisering en artificiële intelligentie, zal het huidige protest van de gele hesjes verbleken bij het verzet dat dan zal losbreken. We moeten er dus over waken dat mensen centraal blijven staan in het hele transitieproces, dat er een jobgarantie is voor alle getroffen werknemers, middels extra opleidingen en dat vakbonden betrokken worden bij alle veranderingen die het gevolg zijn van die transitie.

De laatste jaren wordt er steeds vaker gediscussieerd over de hervorming van ons parasitair economisch model, naar een duurzaam model, namelijk een economie die ook toekomstperspectief biedt aan onze kinderen en kleinkinderen. Dikwijls gaat het dan over milieukwesties, zoals

**ALS GEWONE WERKNEMERS  
MERKEN DAT ALLEEN ZIJ  
DE FACTUUR KRIJGEN  
VAN DE AANPAK VAN  
KLIMAATVERANDERING  
EN NIET KUNNEN DELEN  
IN DE WINSTEN VAN  
AUTOMATISERING EN  
ARTIFICIËLE INTELLIGENTIE,  
ZAL HET PROTEST VAN DE  
GELE HESJES VERBLEKEN BIJ  
HET VERZET DAT DAN ZAL  
LOSBREKEN.**

vervuiling, luchtkwaliteit of klimaat. Maar duurzaamheid is per definitie onmogelijk als ze niet ook sociale duurzaamheid omvat. In de radicale hervormingen die nodig zijn om onze toekomst veilig te stellen moeten we daarom niet enkel streven naar een gezonde en schone leefomgeving die in evenwicht is met een welvarende economie, maar moeten we ook zorgen dat niemand achter blijft. Een duurzame samenleving zal immers sociaal zijn, of niet zijn.

