



© FOTO: BELGA

Drie miezerige baantjes combineren en niet eens rondkomen

Flexibilisering in de metaalsector jaagt aantal preciaire jobs hoogte in

DENIS BOUWEN

Wereldwijd zijn er almaar meer jobs waarmee vanalles mis is. De drang naar winstmaximalisatie en het kortetermijndenken doen sommige werkgevers een stuk ethiek opofferen. Almaar flexibeler en goedkoper werken is het motto. Ook als dat ten koste gaat van een deel van het personeel. De internationale en Europese metaalbonden mobiliseren in de eerste week van oktober tegen 'precaire tewerkstelling'.

Zelfs in de Belgische autoassemblage komt het soms voor dat een werknemer vijf jaar

lang tijdelijke contracten moet verdragen. Om dan te horen dat hij 'niet in het profiel past' en mag vertrekken.

Het voorbeeld is extreem, maar illustreert wel wat precair werk is. Werknemers met een preciaire job hebben nauwelijks of geen werkzekerheid, slechte lonen, een ontoereikende sociale zekerheid, geen ontslagbescherming en geen degelijke opleidingen. Ze moeten werken in ongezonde of onveilige omstandigheden, hebben veel stress en weinig autonomie. Een vakbondsvertegenwoordiging missen ze ook soms. Vrouwen, migranten en jongeren worden vaker met precair werk geconfronteerd dan anderen. Soms moeten mensen twee of drie miezerige baantjes combineren, maar volstaat zelfs dat niet om een lening bij de bank los te krijgen.

De internationale en Europese metaalbonden

organiseerden op 7 oktober een internationale mobilisatiedag tegen preciaire jobs. De dag voordien was er een speciale conferentie in het Internationale Vakbondshuis in Brussel. In ons land speelt ACV zeker in op het thema. Op 20 september 2008 lanceerden het ACV, het ABVV en diverse ngo's in Gent al de campagne Waardig Werk. Die campagne draait rond de boodschap dat werknemers zowel in het Noorden als in het Zuiden goede regels nodig hebben waardoor ze een waardig inkomen kunnen verdienen.

Ons Recht praatte met nationaal secretaris Erik Van den Heede (LBC-NVK industrie) en drie militanten uit de automobielsector: Eric Van Laecke (Volvo Europa Truck), Dirck Bogaert (Volvo Cars Gent) en Danny Lenaerts (GM Belgium). In grote auto- of vrachtwagenfabrieken staan de vakbonden nog sterk, hoe-

wel ook daar de mondialisering sterk weegt op het sociaal overleg. Werknemers bij toeleveranciers en KMO's hebben het erg lastig.

Terug naar Daens

De werkgevers in de metaalindustrie stellen veel verworvenheden in vraag, ervaart Eric Van Laecke. "Soms krijg je het gevoel dat we de strijd van Daens voor een deel opnieuw moeten voeren. Veel bedrijven doen te gretig een beroep op uitzendkrachten om hun kosten te drukken. In veel gevallen gaat het om arbeidersjobs, maar ook bedienden zitten soms met een precair statuut."

Dirck Bogaert bevestigt de trend naar meer uitzend- en tijdelijke contracten. "Een werknemer met een tijdelijk statuut is minder mondig en zal minder hoge eisen stellen. Hij hoopt immers vroeg of laat vast werk te krijgen. Wij zien dat uitzend- en tijdelijke contracten tegenwoordig veel minder snel in vaste overeenkomsten worden omgezet dan vroeger. Voor technische medewerkers lukt het nog tamelijk goed, maar in andere gevallen is het veel moeilijker."

Volgens de LBC-NVK worden moderne managers dikwijls zo door het geld gedreven dat ze al snel de ethiek op de helling zetten. De mondialisering werkt de trend naar meer flexibiliteit en goedkoper werken enkel in de hand.

"Het is niet fout dat managers veel geld willen verdienen. Maar de manier waarop ze hun doel willen bereiken is wel voor kritiek vatbaar. We hebben een duurzame, mensgerichte economie nodig die ook goed omgaat met de schaarse grondstoffen."

Danny Lenaerts wijst erop dat de stijging van het aantal werknemers met een tijdelijk statuut ook een probleem is voor de vaste collega's. "Onder uitzendkrachten is er meer verloop. Dat vergroot de werkdruk voor vaste werknemers, die om de haverklap nieuwe tijdelijken moeten opleiden."

Outsourcing

Zowat alle auto- en vrachtwagenproducenten in België gingen de voorbije decennia almaar meer activiteiten uitbesteden aan goedkopere onderaannemers. "Die 'outsourcing' doet het aantal precare jobs alleen maar stijgen", stelt Erik Van den Heede. "In het voorjaar van 2008 heerste er bijvoorbeeld veel sociale onrust bij de toeleveranciers van Ford Genk. De werknemers daar waren erg ontevreden over hun statuut. Het conflict werd opgelost, maar de actievoerders sleepten alleen een eenmalige bonus uit de brand."

Veel autofabrieken brachten een deel van hun activiteiten in nieuwe vennootschappen onder. Werknemers die naar die vennootschappen overstapten, konden dankzij de inzet van

de vakbonden hun sociaal statuut behouden. Maar nieuwe werknemers in die firma's moeten wel genoegen nemen met slechtere arbeidsvoorwaarden.

De outsourcing gaat ondertussen zover dat onderaannemers ook eigen mensen naar de productielijnen in de autofabrieken sturen. "Voor de veiligheid is dat geen goede zaak", klinkt het bij de militanten. "De sociale samenhang in de fabriek gaat zo voor een stuk verloren."

Duurzame band

Volgens Van Laecke wordt het door de oprukkende flexibilisering en mondialisering almaar moeilijker om een duurzame band te kweken tussen werknemers en hun bedrijf. "Jonge werknemers zijn dan ook niet langer met hun bedrijf getrouwd. Waarom zouden zij wachten met opslag vragen, en zich troosten met de gedachte dat ze hopelijk later wel geld van de groepsverzekering zullen opstrijken?"

In sommige bedrijven in de autosector moeten

de bonden jarenlang vechten om arbeiders die bediendewerk doen ook aan een bediendecontract te helpen. De werkgever vindt het vaak beter die mensen als arbeider te blijven betalen, en ze een extra premie te geven. Het gebeurt ook bijvoorbeeld dat een autoproducent industrieel ingenieurs via een uitzendbureau rekruteert zonder ze voldoende vastigheid te willen bieden.

"Mondige mensen, en toch veel collectief zwijgen"

Diverse LBC'ers namen in juni 2008 deel aan het wereldcongres van de autovakbonden in het Braziliaanse Sao Paulo. Het congres bevestigde dat er in de hele wereld steeds meer

precaire tewerkstelling is. Almaar meer werknemers zitten met een uitzend- of tijdelijk contract, werken bij een onderaannemer of zijn gedwongen als schijnzelfstandige te presteren. In Noord- en Zuid-Amerika worden autofabrieken stelselmatig tegen elkaar uitgespeeld. De constructeurs doen er hun uiterste best om vakbonden in nieuwe vestigingen buiten de deur te houden.



De vakbondsmilitanten van Volvo Europa Truck, Volvo Cars Gent en GM Belgium merken dat sommige werkgevers alles uit de kast halen om hun kosten te drukken. Werken met jongerenbanencontracten, stagecontracten en uitzendarbeid behoort tot het geliefkoosde instrumentarium. In principe moeten uitzendcontracten na een bepaalde termijn in vast werk worden omgezet. Maar de realiteit is vaak anders. "Als een werknemer geen perspectieven krijgt, heeft hij ook geen goede baan." Jammer genoeg vinden jongeren soms toestanden vanzelfsprekend die helemaal niet normaal zijn. "Op zo'n moment is het aan de vakbond om daarop te wijzen", zegt Dirck Bogaert.

Angst

Volgens Danny Lenaerts verkondigen managers nu graag dat het personeel dringend 'een tandje moet bijsteken'. "Ze verwijzen dan naar de slechtere economische situatie en citeren cijfers om de werknemers angst aan te jagen. Wanneer mensen bang zijn hun job kwijt te raken, zullen ze veel meer slikken."

Méér dan ooit zijn vakbonden nodig die bedrijfsleiders en managers vertellen dat het niet alleen om de cijfers gaat, maar ook om mensen, zeggen ze de vakbondsmilitanten. Zelf moeten de bonden meer inspanningen doen om vaste en tijdelijke werknemers onderling solidair te laten zijn, geven Van Laecke, Bogaert en Lenaerts toe. "Zonder solidariteit krijg je een situatie van verdeel-en-heers, en daar wint alleen de werkgever bij."

Meer info op www.precariouswork.eu en www.waardigwerk.be.

"Zonder alerte vakbonden zullen werkgevers de grenzen steeds verder willen verleggen", vreest LBC-NVK-militant Eric Van Laecke. "Onder fabrieken in éénzelfde groep woedt er een felle concurrentie. Sommige werknemers zeggen zelf al dat ze te duur zijn in vergelijking met collega's in andere landen. De mensen waren nog nooit zo mondig als tegenwoordig, maar tegelijk is er nog nooit zoveel collectief gezwegen."

Dirck Bogaert: "Een fabriek in ons land hangt soms af van een hoofdkwartier dat heel ver weg zit. Op dat hoofdkwartier hebben ze lang niet altijd voeling met de Belgische sociale regels en geplogenheden."