

# Interview met Frank Moreels over de toekomst van transport

**FRANK MOREELS**

Voorzitter European Transport Workers' Federation

# Interview met Frank Moreels over de toekomst van transport

---

*Op 25 januari 2023 verwelkomde de Europese Transportarbeiders Federatie (European Transport Workers' Federation, ETF) de Eurocommissaris voor Transport, mevrouw Adina Vălean, alsook de coördinatoren van de TRAN-Commissie (Commissie Vervoer en Toerisme) van het Europees Parlement – Marian-Jean Marinescu (EPP), Petar Vitanov (S&D), Ciarán Cuffe (Greens/EFA) en Elena Kountoura (The Left), voor een panelgesprek rond de "Toekomst van transport".*

*Het publiek bestond uit beleidsmakers, transportattachés van de permanente vertegenwoordigingen van de lidstaten bij de EU en vertegenwoordigers van werkgeversverenigingen en andere stakeholders van de transportsector. Het debat concentreerde zich op de oorzaken en mogelijke oplossingen voor structurele problemen waarmee de sector en de transportarbeiders te maken krijgen. Het gaat dan voornamelijk om het ongezien tekort aan arbeidskrachten en de verslechtering van de loon- en arbeidsvoorwaarden in de transportsector.*

*Frank Moreels, de voorzitter van de ETF, vertegenwoordigde de transportarbeiders bij dit panelgesprek. Na afloop ervan spraken we met Frank en stelden we hem enkele vragen over de belangrijkste gespreksonderwerpen.*

**Als je drie punten zou moeten opsommen die bij voorrang moeten worden aangepakt om de huidige moeilijkheden het hoofd te bieden als het gaat om het werken in de transportsector, welke zouden dat dan zijn?**

"We moeten de mensen - werknemers en gebruikers/klanten - centraal stellen binnen het vervoer. We moeten het vervoer herschikken zodat de prioriteiten en de oogmerken van het vervoer de weerspiegeling zijn van deze mensen. We hebben een pact nodig, een politiek plan met duidelijke doelstellingen waarbij de mensen op de eerste plaats komen. De mensen op de eerste plaats zetten is een politieke keuze, geen utopisch ideaal. Als we de politieke wil hebben, dan kan dit worden bereikt, en dat is waar de ETF en al onze vakbonden dagelijks aan werken: ervoor zorgen dat de mensen, en de transportarbeiders, centraal staan binnen het vervoer en het transportbeleid.

Binnen de sector stelt zich een probleem op het vlak van toezicht en handhaving. Het Mobiliteitspakket vormde de uitkomst van talrijke besprekingen tussen de vakbonden en het Europees Parlement en de Europese Commissie,

en we zijn tot een goed resultaat gekomen om de sociale dumping en uitbuiting in de transportsector aan te pakken. Het was een goed resultaat, maar de vraag is - hoe zit het met de handhaving? Wordt de wetgeving afgedwongen met inspecties en handhaving? Er bestond al wetgeving op nationaal vlak tegen sociale dumping en uitbuiting vóór de komst van het Mobiliteitspakket. Ook toen al waren er niet voldoende inspecties, en nu stelt zich hetzelfde probleem.

Zo werd in België het 2de grootste transportbedrijf betrappt door de politie en inspectiediensten op sociale dumping en zelfs op mensensmokkel. Dit was het startpunt voor een grote discussie over of er al dan niet een onderzoek en gerechtelijke procedure moest komen, maar het enige wat er is uitgekomen was een boete van 200.000 EUR en een voorwaardelijke gevangenisstraf voor de CEO. Dit is slechts één voorbeeld van het gebrek aan handhaving en toezicht wat betreft de sociale wetten. En dat zet dan weer de deur open voor de mensen om te gaan twijfelen aan de doeltreffendheid van wetten zoals het Mobiliteitspakket.

Als 2de prioriteit moet er iets gebeuren om de werkonzekerheid en de illegale onderaanneming tegen te gaan. Op dit vlak ben ik het eens met de eurocommissaris: men vindt geen personeel omdat het gaat om onzekere of slecht betaalde banen. Er zijn veel problemen in de sector van de e-commerce en de logistiek - onzekerheid en slechte banen zijn een groot probleem.

Een 3de prioriteit is het minimumloon. Rond het minimumloon was er een hele discussie binnen de Europese Unie. Het is niet zo dat we willen dat alle werknemers overal in Europa hetzelfde loon krijgen, wel moeten er overal fatsoenlijke lonen worden betaald en dit kunnen we realiseren via goede CAO's. Is het nu zoveel gevraagd dat iedereen een minimumloon zou hebben zodat ze in fatsoenlijke omstandigheden zouden kunnen leven? En dit moet ook absoluut van toepassing zijn op onderdanen van derde landen, om zeker te zijn dat er geen uitbuiting is. Op die manier zouden aantrekkelijke en kwaliteitsvolle jobs worden gecreëerd, en dit zou het personeelstekort in de transportsector mee helpen verminderen.

Sommige van de andere panelleden pleiten voor een verdere liberalisering, maar zij moeten begrijpen dat het niet normaal is om, zoals onze vakbonden hebben gedaan, bijna 200 vrachtwagenchauffeurs aan te treffen in onaanvaardbare leefomstandigheden in een kamp in Denemarken. Dergelijke ontdekkingen zetten ons, vakbonden, ertoe aan om te lobbyen voor wet- en regelgeving die deze mensen beschermt. In de sector van het maritiem vervoer zagen we hoe P&O 800 werknemers ontsloeg met een videoboodschap en hen terstond verving door goedkopere arbeidskrachten - dit is niet alleen onaanvaardbaar, het is ook geen leefbare manier om de transportsector te organiseren.

We moeten geen nieuwe regelgeving invoeren ten behoeve van meer bureaucratie; we moeten doeltreffende regels invoeren om de uitbuiting in de transportsector te bedwingen en te bestrijden. Als we met regelgeving de sector in orde kunnen brengen, dan zullen we het probleem van het tekort aan arbeidskrachten oplossen. Jongeren willen niet werken in de transportsector omdat ze weten dat de werkomstandigheden er slecht zijn. We moeten zorgen voor kwaliteitsvol transport zodat jongeren gemotiveerd zouden zijn om in deze sector aan de slag te gaan. We moeten beseffen dat er echt een probleem is in de transportsector en dat er nog lang een personeelstekort zal zijn als we niet ingrijpen.

Bovendien zou het werk moeten georganiseerd zijn op een dusdanige manier dat iedereen het kan doen. Het is niet normaal dat bagageafhandelaars van 45 jaar oud kapotte knieën en schouders en een kapotte rug hebben. We moeten het werk reorganiseren en meer ergonomisch maken. We moeten zorgen voor regelgeving om de gezondheid en de veiligheid van de werknemers te vrijwaren. Bagagehandelaars heffen meer dan 5 ton per dag, en zo zijn er veel voorbeelden in ook andere delen van de transportsector - we moeten dit dus anders organiseren zodat alle arbeiders, mannen én vrouwen, veilig en pijnloos kunnen werken, en zo zullen er ook meer vrouwen in de transportsector (komen) werken."

**Denk je dat de EU bepaalde sectoren heeft opgegeven op het gebied van werkgelegenheid, zoals scheepvaart en wegtransport over lange afstand? Zo niet, hoe zouden we de huidige situatie kunnen ombuigen, en hoe zouden we een einde kunnen stellen aan de sociale dumpingpraktijken in het transport?**

"Wij, de vakbonden, wij geven niet op, nu niet, nooit. Maar het is duidelijk wat het belangrijkste is: of het nu gaat om een EU-inwoner of een derdelander, de arbeidsvoorwaarden moeten dezelfde zijn, dit wil zeggen de voorwaarden die gelden op de plaats van uitvoering van het werk. We kunnen het alsmaar goedkoper maken, maar de waarheid is dat dit niet eindeloos verder kan blijven gaan. We moeten zorgen dat de voorwaarden fatsoenlijk zijn: iedereen is welkom om te komen werken in de EU aan EU-voorwaarden. Een voorbeeld: waarom kunnen zeevarenden werkzaam op schepen die handel drijven in Europese wateren geen recht hebben op Europese lonen? Veel Europese landen en de EU hebben vele jaren geleden de maritieme arbeidssector afgeschreven en toch hebben ze geen lessen getrokken uit fouten uit het verleden. We vragen nu al jaren om een Europese maritieme ruimte, waar Europese voorwaarden van toepassing zijn op de zeevarenden.

We zijn op dezelfde manier blijven voortdoen voor het wegvervoer, daarna voor het stedelijk openbaar vervoer en nu voor de luchthavens. Deze tendens wordt alsmaar duidelijker en het is de plicht van de beleidsmakers om er een einde aan te stellen. Het getuigt van veel hypocrisie om te klagen over afgelaste of vertraagde vluchten omwille van personeelstekort, maar om anderzijds de slechte werkomstandigheden bij de bagageafhandelaars door de vingers te zien.

Het is zonneklaar dat beleidsbeslissingen deze toestanden hebben gecreëerd. De luchtvaart toont dit mooi aan: de drang naar extreme liberalisering, de druk om goedkoop te zijn, de concurrentiestrijd, dit heeft jaar na jaar geleid tot de chaos die we vorige zomer hebben meegemaakt. We krijgen steeds dezelfde vraag: hoe kunnen we het vakantieseizoen redden?

Hoe kunnen we de zomer redden? Welnu, er bestaat geen toverstokje. Enkel het grondig herzien van het beleid en het globaal herdenken van de sector kan een zieke sector zoals de luchtvaart genezen.

Men mag in andere sectoren niet dezelfde fout maken. Een voorbeeld hiervan: de Europese Commissie is momenteel bezig met de herziening van de Treinbestuurdersrichtlijn. De ETF maakt zich grote zorgen over verschillende voorstellen van de Commissie, want deze zouden de veiligheid met betrekking tot het spoor ernstig in gevaar brengen, bijvoorbeeld wanneer ze de vereisten inzake talenkennis van de bestuurders zouden afzwakken. Als bestuurders niet in staat zijn om te praten met collega's, met infrastructuurmanagers, of in het slechtste geval, met de hulpdiensten, dan kan dit leiden tot zeer gevaarlijke situaties. Europese beleidsmakers moeten luisteren naar het deskundig advies van treinbestuurders om te zorgen dat deze job veilig en aantrekkelijk blijft."

**Reeds verscheidene decennia is de modal shift een prioriteit voor de EU en voor het nationaal transportbeleid. Hoe denk je dat het komt dat dit doel (nog) niet werd bereikt en wat moet er veranderen?**

"Ik denk dat er een reeks elementen zijn geweest, zoals te weinig investeringen en privatiseringen die geen succes zijn gebleken.

We moeten het openbaar vervoer aantrekkelijker maken dan de auto. Openbaar vervoer moet zo georganiseerd worden dat het aantrekkelijker is, zo simpel is het. Om het aantrekkelijker te maken, moeten er meer ritten zijn, en dit ook op vroegere en latere tijdstippen. Hiervoor is meer investering van de overheid nodig, maar moet de sector ook aantrekkelijker worden gemaakt voor werknemers, zodat zij bereid zijn om op die vroege of late uren te werken.

Wegvervoer is heel goedkoop, en vrachtverkeer wordt gestimuleerd om over te schakelen op het spoor. De prijzen van het wegvervoer worden kunstmatig laag gehouden doordat regels niet worden gehandhaafd en bedrijven zonder scrupules de sociale voordelen en arbeidsvoorwaarden ondermijnen om geld te besparen. Hetzelfde gebeurt in de luchtvaart.

Men heeft de grote ambitie voor de spoorwegen om een sleutelrol te spelen bij het overschakelen naar meer duurzaam transport, maar opdat de spoorwegen deze verwachtingen zouden kunnen waarmaken moet er geïnvesteerd worden in de sector, niet enkel in infrastructuur en rijdend materieel, maar vooral ook om genoeg werknemers aan te trekken en te behouden."

**In Spanje en Duitsland zagen we heel wat experimenten met lage ticketprijzen om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen. Dit hangt samen met vervoersarmoede, maar vakbonden hebben zo hun twijfels over de implementatie van deze plannen. Kan je hier iets meer over vertellen?**

"Openbaar vervoer is een collectief goed en kan geen op winst gerichte activiteit zijn. Het openbaar vervoer was uiterst belangrijk om de mobiliteit van de essentiële werknemers te waarborgen en om te zorgen dat mensen met een laag inkomen toegang hadden tot jobs en diensten. De energiecrisis is een nieuwe reden waarom goed openbaar vervoer absoluut en dringend nodig is.

Maar voor openbaar vervoer heb je werknemers nodig, en nog altijd slaagt het openbaar vervoer er niet in om arbeidskrachten aan te trekken. Het personeelstekort bereikt een kritiek punt en ondermijnt elke poging om autobestuurders te doen overstappen naar het openbaar vervoer.

Bijgevolg vinden wij dat gratis tickets of tickets aan lage prijzen moeten worden gezien als een maatregel voor de herverdeling van de welvaart, waarvan toepassing moet worden gemaakt op een doelgerichte manier. Met deze benadering kom je tot redelijke inkomsten en wordt een zeker evenwicht gegarandeerd. Lage en/of gratis tarieven moeten ook worden gepland en overeengekomen in overleg met de sociale partners en het openbaar vervoer moet een compensatie krijgen via andere bronnen van inkomsten zodat er kan worden geïnvesteerd in infrastructuur, verbetering van de vloot, enz. Lage en/of gratis tarieven voor openbaar vervoer moeten gepaard gaan met maatregelen die een passend loon en passende arbeidsvoorwaarden garanderen en moeten deel uitmaken van nationale langetermijnstrategieën."

**Waren de panelleden het hier vandaag op sommige punten met elkaar eens?**

"Het klopt dat we het rond heel veel onderwerpen die hier vandaag besproken werden, niet eens waren met elkaar, maar rond vele punten hebben we toch een overeenstemming bereikt. Bijvoorbeeld rond het feit dat we veilige parkeerzones moeten hebben voor chauffeurs. Die zijn nodig, ze moeten fatsoenlijk uitgerust zijn, er moet goed eten beschikbaar en toegankelijk zijn, en we zouden onze akkoorden hierover verder moeten uitdiepen.

We waren het over veel thema's oneens, zoals over de investeringen in de spoorwegsector. Vele spoorwegdiensten in Europa zijn staatseigendom, en desondanks hebben deze staten erin gedesinvesteerd. We zitten nog altijd met de concrete voorbeelden van de gevolgen van de privatisering van de spoorwegen. De tweedeling waarover sommige panelleden het vandaag hadden, is niet de juiste. Het gaat niet tussen publieke en private spoorwegen, maar tussen spoorwegen (en andere vormen van openbaar vervoer) waarin wel of niet geïnvesteerd wordt.

De eurocommissaris en ikzelf waren het erover eens dat we goed betaalde en goed beschermde werknemers in de transportsector nodig hebben opdat de sector duurzaam en aantrekkelijk zou worden voor werknemers. We waren het ook eens over de modal shift, we moeten het probleem van sociale dumping in het goederenvervoer oplossen, anders zullen de modal shift en het intermodaal vervoer er niet komen, want het zal nog steeds te goedkoop zijn om goederen over de weg te vervoeren. Aldus zijn we overeengekomen om de trucking-sector "op te kuisen", en we waren het erover eens dat er hiervoor nog veel werk aan de winkel is."

**Auteur / copyright:**

**Frank Moreels**



**Social**

[@frankmoreelsETF](#)

[www.facebook.com/frankmoreels.international/](https://www.facebook.com/frankmoreels.international/)

[linkedin.com/in/frank-moreels-01835a51](https://linkedin.com/in/frank-moreels-01835a51)