

# DOSSIER AUTOMOBIEL IN BELGIE



maart 2017

[www.abvvmetaal.be](http://www.abvvmetaal.be)

# 20 jaar Renault: het verhaal van onze 'kwetsbare' maakindustrie

Het was 27 februari twintig jaar geleden dat, bijgestaan door verschillende lijfwachten, Renault-topman Louis Schweitzer tijdens een persconferentie in het Brusselse Hilton Hotel aankondigde dat Renault Vilvoorde definitief zou dichtgaan op 31 juli. Op hetzelfde

moment werd ook de ondernemingsraad ingelicht. 3100 mensen verloren hun job.

Die dag veranderde er iets fundamenteels. Natuurlijk hadden we al heel wat bedrijfssluitingen meegemaakt, sectoren die langzaam verdwenen (scheepsbouw en -herstelling), Philips dat in België langzaam het licht aan het uitdoen was... Toch deed de brutaliteit waarmee een productiebedrijf, dat binnen de groep tot de absolute top behoorde, van de ene op de andere dag dichtging, het besef ontstaan dat niet alleen Renault Vilvoorde, maar heel onze industrie vanaf dat moment kwetsbaar was. In dit dossier vinden jullie het verhaal van Raymond Smeulders, onze hoofddelegee bij Renault Vilvoorde. Op maandag 27 februari organiseerde ABVV-Metaal Vlaams-Brabant een herdenkingsdag voor eenieder die 20 jaar geleden mee actie voerde. Aan het acht meter hoge kunstwerk 'De Vuist' van de beeldhouwer Rik Poot, dat zich bevindt op de rotonde aan de Woluwelaan en de Luchthavenlaan, hebben we de strijd van de werknemers van Renault Vilvoorde herdacht. Bekijk zeker de video. De strijdbaarheid van onze militanten is twintig jaar later gebleven. Maar ook de kwetsbaarheid van onze industrie.

consultatie- en onderhandelingsfase met de vakbonden kan de beslissing definitief worden. De praktijk leerde dat ook de wet-Renault fundamenteel weinig veranderde. Als de directie naar de ondernemingsraad komt met een collectief ontslag of een intentie tot sluiting, dan is de beslissing eigenlijk al genomen. Hoe goedbedoeld ook, de procedure-Renault komt dikwijls te laat.

Het is ook het verhaal van onze maakindustrie. We hollen achter de feiten aan. Ja, we zijn een kmo-land, maar bijna 70 procent van alle jobs in de industrie zitten wel bij multinationals. En als we kijken naar alle sectoren, met inbegrip van de diensten, zorgen multinationals voor 40 procent van alle jobs in Vlaanderen. Natuurlijk zijn (loon-, energie- en andere) kosten een belangrijke afweging voor multinationals. Maar als het enkel een kosten-, en zeker een loonkosten-, verhaal wordt, dan hebben we de wedstrijd al verloren.

Dus moeten we stoppen met achter de feiten aan te hollen. We moeten zorgen voor het behoud van onze huidige tewerkstelling in de industrie en daar spelen kosten en fiscaliteit hun rol. En dat weten we als vakbond ook maar al te goed (vergeet niet: wij werken in die fabrieken). Maar we moeten vooral ook zorgen voor de toekomstige tewerkstelling en Industrie 4.0. Als we die omslag naar een duurzame, energievriendelijke en sociale industrie missen, dan lopen we de toekomst mis. Daar hebben we patroons voor nodig die verder kijken dan de volgende aandeelhoudersvergadering en politici die een (industriële) beleid durven uit te tekenen dat verder reikt dan de volgende verkiezing in hun kieskring. Laat dat de les van Renault (en Opel en Ford en...) zijn: onze industrie is de beste tewerkstellingscel, maar je moet er proactief voor zorgen.

*Herwig Jorissen  
Voorzitter*

**Als we de omslag naar een duurzame, energie-vriendelijke en sociale industrie missen, dan lopen we de toekomst mis**





# ‘TOUS ENSEMBLE’, OOK 20 JAAR NA DE SLUITING VAN RENAULT

Op maandag 27 februari 2017 herdacht ABVV-Metaal Vlaams-Brabant de sluiting van Renault Vilvoorde die dag op dag 20 jaar daarvoor was aangekondigd. Meer dan een herdenkingsdag, was het een moment van afsluiting dat nodig bleek voor eenieder die 20 jaar geleden mee actie voerde tegen de sluiting en achteraf voor een mooi sociaal plan en behoud van tewerkstelling. Na samenkomst in ‘Den Astral’ in Machelen, vertrokken drie bussen naar de CAT-site, waar Raymond Smeulders een emotionele afscheidsspeech gaf. Daarna was het allen te voet richting het rondpunt aan de Woluwelaan en de Luchthavenlaan waar het acht meter hoge kunstwerk ‘De Vuist’ van beeldhouwer Rik Poot staat. Daar zetten een aantal sterkhouders van toen onder goedkeurend oog van de aanwezigen als klap op de vuurpijl een Renault-wrak op het rondpunt. ABVV-Metaal was erbij, net zoals Hans Bonte, burgemeester van Vilvoorde (sp.a), Bruno Tobback, Vlaams parlementslid voor sp.a, Meryame Kitir, Kamerfractieleidster voor sp.a en zo vele anderen. Bekijk hier het videoverslag.





## De sluiting van Renault Vilvoorde door de ogen van hoofddelegee Raymond Smeulders

Ik was zeventien jaar toen ik als jobstudent begon bij Renault in Vilvoorde. De fabriek was een begrip in de regio. Ze stond voor werkzekerheid en voor een goede boterham. We verdienden er een deftig maandloon, aangevuld met driemaandelijks productiepremie. Het gevolg was dat tientallen personeelsbussen dagelijks heel Vlaams-Brabant en voor een stuk ook Limburg, Antwerpen en de rest van Vlaanderen afreden om Renault-arbeiders naar het werk en weer naar huis te brengen. Het jaar nadien, op 5 juli 1971, kreeg ik er een vast contract. In die tijd ging dat nog zo: geen tijdelijke contracten, geen interim, enkel 14 dagen proeftijd. Het duurde nog een jaar of vier voor ik de stap waagde naar de vakbond, want in 1975 kwam ik op voor de jongeren bij de sociale verkiezingen.

Dat was het begin van een mooie vakbondscarrière, waarbij ik dankzij de vormingen in Melreux veel heb bijgeleerd over sociale wetgeving, maar ook mijn persoonlijke grenzen verlegde door in gezonde discussie te leren treden met anderen. Van onschatbare waarde tijdens die eerste jaren was de steun van de oude ervaren garde. Die bagage kwam van pas toen in 1989 veel collega's met brugpensioen vertrokken, waaronder de toenmalige

hoofddelegee, en ik in zijn voetstappen trad. Als hoofddelegee was het veel schipperen tussen mijn ploeg, de andere vakbonden en onze mensen op de vloer. Ik zag het als mijn eerste en voornaamste taak om een hechte ABVV-ploeg te creëren. Als ABVV telden we

een kwart minder leden dan het ACV destijds en dat bemoeilijkte de werking absoluut. Ledenwerving was dan ook mijn tweede doelstelling. Beide uitdagingen ben ik met succes aangegaan: we hadden tegen 1997 een prachtige groep, waarin vertrouwen het kernwoord was. Bovendien was het ABVV tegen dat moment ook de grootste fractie in het bedrijf. Dat hadden we te danken aan het vertrouwen dat we kregen van de mensen op de vloer. Wij hadden als ABVV dan ook de gewoonte om de collega's zo veel en correct mogelijk te informeren over het reilen en zeilen in de fabriek door personeelsvergaderingen te houden. En dat werd gewaardeerd. Onze aanpak stond in schril contrast met de wijze waarop we op 27 februari 1997 te horen kregen dat Renault Vilvoorde onverbiddelelijk dicht ging. Nog voor de Bijzondere Ondernemingsraad waarop het verdict ons zou meegedeeld worden, beëindigd was, moesten onze mensen het doemnieuws al op de radio horen van Renault-topman Louis Schweitzer, die op hetzelfde moment een persconferentie gaf in het Brusselse Hilton. Waren er voortekenen geweest? Ja, anders zouden we enkele dagen voordien de Renault-terreinen met nieuwe auto's nog niet hebben bezet.



***Bij iedere  
aankondiging  
van een  
fabriekssluiting  
herbeleef ik die  
rauwe emoties  
van twintig  
jaar geleden.***



Het slechte nieuws hing in de lucht, maar iedereen dacht in de richting van loonlevering. Niemand had ooit hardop durven vrezen voor zulk een drastische beslissing.

Na de Bijzondere Ondernemingsraad besloot ik dat de mensen het verdienen dat ik hun als hoofddelegee bevestigde wat ze kort daarvoor al via de radio hadden moeten vernemen. Ik nam de microfoon en deed wat me te doen stond. Mijn provinciaal secretaris Karel Gacoms nam de microfoon van me over, toen de emoties van de mensen begrijpelijk hoog oplaaidden. Dat er actiebereidheid was, werd meteen duidelijk. Machteloos als we stonden, wandelden we in groep naar het stadhuis van Vilvoorde om ons ongenoegen te uiten. Wat volgde, waren vijf zware maanden, waarbij syndicale kleur weinig rol speelde, maar solidariteit des te meer. Een groep van een honderdtal collega's, militanten en gewone collega's onder elkaar, stond dag en nacht en in drie ploegen aan het piket om de oorlogsruit te bewaken. Zelf pendelde ik die maanden van het piket naar Parijs, waar de onderhandelingen op Europees niveau plaatsvonden, naar allerhande Europese steden om onze eisen kracht bij te zetten. Met enkele bussen reisden we naar Rijsel, waar we met het nodige geweld werden buiten gegooid. Al moet ik zeggen dat ik hier aan een serieus pak rammel ben ontsnapt dankzij journalist Dirk van Zundert die zijn camera gericht hield op het gebeuren en daarbij de Franse oproerpolitie toeriep dat het wel de hoofddelegee was die hij daar bij zijn kraag door de gang sleurde. We organiseerden betogingen in Brussel en Parijs, waar er telkens tienduizenden mensen op de been waren. Belangrijk was dat al onze acties gezamenlijk met de drie bonden werden overeengekomen. Onbetaalbaar was de steun van mijn vrouw Chris – we leerden elkaar trouwens op Renault kennen – die haar man enkel te zien kreeg in die periode, als ze mee actievoerde. Onze eerste prioriteit was om de sluiting tegen te houden. In de tweede plaats, wilden we zoveel mogelijk tewerkstelling behouden en een tewerkstellingsplan uitstippelen.



**Ik ben aan een serieus pak rammel ontsnapt dankzij een journalist die de politie toeriep dat het wel de hoofddelegee was die ze door de gang sleurden.**

De sluiting bleek een lot waaraan niet viel te ontsnappen, maar er werd een tewerkstellingscel opgericht en 400 jobs konden de afgelopen 15 jaar behouden blijven. Natuurlijk gingen de mensen niet met lege handen naar huis en was het geen al te mis sociaal plan dat we uit de brand hebben gesleept. Die onderhandelingen verliepen niet zonder figuurlijke slag of stoot. Zo weigerde de Renault-top aanvankelijk tijdelijke werkkrachten, die al een jaar of vijf bij ons werkten, een sluitingspremie uit te betalen van dezelfde orde als de vaste werknemers. Ook het behoud van de 400 jobs was een echte twistappel. Maar we lieten niet los met als resultaat dat zelfs Schweitzer op den duur zei: "Ces 400 emplois, c'est mon bébé." "Mijn kinneke ook", was mijn reactie daarop.

Dat onze strijd achteraf een symbool werd voor de arbeidersstrijd, is een droevig maar vaststaand feit. We waren de eerste grote automobiefabriek die de deuren sloot in Vlaanderen. Later volgden Opel Antwerpen en Ford Genk. Bij iedere aankondiging van een fabriekssluiting, van Caterpillar tot een kmo, herbeleef ik die rauwe emoties van twintig jaar geleden. Ik wéét hoe ontredderd die mensen zich voelen, welke druk rust op de vakbonden die alles op alles zetten om een vreselijke situatie proberen om te buigen.

Daarom stond ik in eerste instantie niet te springen voor de organisatie van een herdenkingsweekend voor twintig jaar sluiting van Renault Vilvoorde. Toen de vraag mij de eerste keer werd gesteld, vreesde ik dat het oude wonden zou openrijten. Wil ik die miserie echt herbeleven? Maar naarmate er steeds meer mensen met dezelfde vraag kwamen, groeide bij mij het besef dat de mensen dit wel nodig hadden. Ze wilden mekaar terugzien, herinneringen uitwisselen. Daarbij ook de bedenking: ik had de mensen die al die maanden aan het piket hebben gestaan nooit echt kunnen bedanken. Na 20 jaar is het daarvoor meer dan hoog tijd.

*Raymond Smeulders  
Hoofddelegee Renault Vilvoorde*



# LEVEN WIJ VOOR AUTO'S?

## de teloorgang van de automobiellndustrie

*Drie traumatische data: 27 februari 1997, 17 december 2010 en 24 oktober 2012. Ze staan voor sociale drama's met de barbaarse sluitingen van Renault, Opel en Ford. Drie vakbondsmilitanten in hart, ziel en overtuiging doen het relaas van hun strijd: "Dat doet pijn aan mijn hart als metallo."*

*Minerva was ooit België's automobiel trots. Later hebben in dit kleine land talrijke merken hun voertuigen van de band laten lopen: auto's van General Motors, Renault, Ford en Opel, Audi en Volvo. Maar ondanks een verkoop van zo'n half miljoen wagens per jaar gaat het slecht met onze automobiellndustrie: globalisering, onderlinge concurrentie binnen dezelfde groep, verschillende loonkosten in de Europese landen. Het bilan is dramatisch: met Renault, Opel en straks Ford sluiten drie plants definitief hun deuren voor meer dan*

*tienduizend werknemers. Terwijl de autoradio een vakbondslid van Bruce Springsteen zingt, maken we een rondrit langs de drie sites. Aan boord drie koppens die iedereen kent van op tv als militanten en secretarissen van hun provincie: Karel Gacoms (Federatie Metaalbewerkers Vlaams-Brabant), Eddy Goovaerts (PMB Antwerpen) en Rohnny Champagne (Industriebond Metaal Limburg). De drie mannen zetelen ook in het Uitvoerend Comité van ABVV-Metaal. Een roadtrip met droeve klanken en hoopvolle melodieën.*





**Eddy  
Goovaerts**

PMB Antwerpen



**Karel  
Gacoms**

Federatie Metaalbewerkers  
Vlaams-Brabant



**Rohnny  
Champagne**

Industriebond Metaal Limburg



## **RENAULT VILVOORDE** *Geen rood, geen brood*

“Zijde gij al gesyndiceerd manneke?”, vroeg een man met brommer en pothelm. “Dan krijg d’er met de premie voor schoolverlaters nog geld bij.” Ik was amper 17, kwam met de fiets naar de fabriek en heb hier aan de stalling voor het café, dat toen In de Hesp heette, mijn lidkaart gekocht. Hier is het voor mij begonnen”, zegt Karel Gacoms (58). Onder de brug van Vilvoorde herinnert niets aan de glorie-dagen van Renault. Karel is een volleerde gids: “Ginds het kanaal, hier de Schaarbeekleie met de oude gele en nieuwe blauwe gebouwen van Renault. Daar boven lag de personeelskantine, nu huizen hier kleine bedrijven zonder syndicale aanwezigheid. Wist je dat bij het begin bijna uitsluitend arbeiders uit Diest en Aarschot zijn aangeworven? Een bewuste keuze voor mensen met lage syndicaliseringsgraad. Vilvoordenaars werkten daarentegen in traditionele metaalbedrijven met een sterke ABVV-traditie van ‘geen rood geen brood’. Zozeer de industrie en Renault, anders dan Ford en Opel, in de stad zijn ingebouwd, zozeer schiet van de metaalverwerkende nijverheid in Vilvoorde niets over.”

### **ZES MAANDEN LANG ACTIE**

We houden halt voor de parking, met het enige logo van Renault dat de sluiting heeft overleefd: op 31 juli 1997 sluit de fabriek definitief haar deuren, terwijl nog 1.050 Meganes per dag van de band rollen. Op een gortdroge persconferentie in een Brussels hotel kondigt de directie op 27 februari de sluiting aan. “Dat was een slag in het gezicht, sociale regels werden niet gerespecteerd. Al hadden we een vermoeden, want al een tijdje werden treinen volgeladen met auto’s. We hebben de parking bezet en de sleutels van de duizenden Meganes gehaald, om ze pas na het sociaal akkoord terug te geven. Hier is de zes maanden durende actie begonnen, eerst met veel betogingen in België, Frankrijk en een Europese mars voor werk op Parijs. Dan werkhervatting en afspraken met de directie dat bezet-

## Op stap met ...

ters werden betaald in die moeilijke periode. En finaal zes weken algemene staking met onderhandelingen over het sociaal plan.

### **WET-RENAULT EN ANDERE VERWORVENHEDEN**

Al vind ik nog altijd dat de sluiting niet onontkoombaar was, zonder die acties zouden een aantal verworvenheden er niet gekomen zijn. Eén: tewerkstelling, 400 arbeidsplaatsen bleven verzekerd, zodat iedereen boven 40 kon blijven. Wie ouder dan 48 was, kon op brugpensioen en voor wie geen 40 was, kwam er vervangende tewerkstelling. Twee: de tewerkstellingscel, waarbij voor iedereen twee jaar lang naar individuele oplossingen is gezocht. Want als Renault stopte, moest het ook de verantwoordelijkheid voor nieuwe jobs dragen. Mensen die een opleiding volgden, werden door Renault gefinancierd. Dat is een groot verschil met nu, want herscholing duurt maar zes maanden en de kosten liggen bij de VDAB en de overheid. Op het eind heeft iedereen een job gevonden. En met de wet-Renault is een procedure vastgelegd voor onderhandelingen over collectieve ontslagen, opdat zo’n sociaal drama nooit meer zou gebeuren.”

“Ja, de sluiting was brutaal, maar door onze syndicale actie hebben directie en ceo Schweitzer toegegeven dat ze communicatiefouten hebben gemaakt, wat mee de enorme solidariteit heeft aangewakkerd. Renault had niet de bedoeling in februari de sluiting aan te kondigen, maar pas einde maart. Dat hebben ze gezegd aan eerste minister Dehaene, die toen al in Vilvoorde woonde, maar die zei dat hij dat niet zo lang kon stilhouden. Vandaar die amateuristische aanpak. Temeer daar niemand de sluiting had zien aankomen. Er waren geen geruchten zoals bij Ford en Opel, we hadden enkel info uit een Europese ondernemingsraad waar gezegd was dat een plant zou gesloten worden. Niemand dacht aan Vilvoorde: een paar jaar daarvoor hadden we een nieuwe montageketting gekregen, nadat we een akkoord hadden gesloten over grotere flexibiliteit op de werkvloer. We assembleerden de Clio en de Megane door elkaar: met zo’n belangrijke investering waren we vertrokken voor een lange periode. Dachten we.”



### 'RENAULT OPEN'

Vlakkij staat op een rotonde een ijzeren vuist van beeldhouwer Rik Poot, een herinnering dat hier tijdens het conflict autokarkassen werden opgestapeld. Het trio poseert voor een foto. Karel kijkt mild in de lens, al groeide hij in dit eerste gemediatiseerde conflict uit tot spreekbuis van de stakers. "Het was een hard conflict, dat me ongevraagd bekendheid heeft gegeven. Maar die rol moest ik spelen. Mensen die hun werksituatie verliezen, moet je sociaal begeleiden. Voor Renault hebben een aantal zaken meegespeeld: Vilvoorde ligt in België, niet in Frankrijk waar het moeilijker ligt voor het bedrijf om mensen te ontslaan. We zijn altijd een rendabel en een van de beste bedrijven geweest. Ons ordewoord was 'Renault open'. Met zo'n offensief ordewoord kun je mobiliseren. Als je enkel een vertrekpremie vraagt, krijg je wel mensen op straat, maar geen solidariteit. Dan gebeurt het dat je na maanden strijd twee syndicale visies krijgt: de ene wil vechten om het bedrijf open te houden, de andere wil goede vertrekpremies bedingen. Wat ook heeft meegespeeld, is het pessimisme over te hoge eisen. Ik noem dat het Delacre-syndroom, naar de koekjesfabriek verderop: ze verwierpen het sociaal plan en kregen niets. De vakbonden hebben daar de lat te hoog gelegd en iedereen is met lege handen naar huis teruggekeerd. Uiteindelijk hebben we na een stemming ons ordewoord moeten opgeven omdat de meerderheid voor het sociaal plan koos. Nu woon ik in Vilvoorde: als ik dit conflict niet kan plaatsen, dan kan ik hier toch niet meer leven? We hebben moeten aanvaarden dat de industrie weinig toekomst heeft, wat niet wegneemt dat er nieuwe bedrijven zijn bijgekomen. Maar voor de metaalsector ziet het er niet goed uit. Dat maakt de toekomst van de afdeling ABVV-Metaal weinig rooskleurig, maar er is zeker een toekomst voor het ABVV. De aard van het syndicalisme verschuift. Maar hoe dan ook, de laatste auto die van de band liep, moest een rode zijn."

**De aard van het syndicalisme verschuift.**





## PEL ANTWERPEN Geen symbolen meer

"Voorbij de ingang zie je die blauwe bol. Daar stond vroeger in grote witte letters GM op. Dat is het eerste wat ze hebben weggehaald: geen symbolen meer van Opel", zegt Eddy Goovaerts (61), ooit als lasser begonnen op de scheepsherstelling waar hij zijn bewogenheid met een pint bier heeft binnengekregen. "Voor en na het werk gingen we in het café van Witte Maria een pint drinken. Als de bazin de prijs opsloeg, bedongen we bij de délégué eenzelfde opslag. Zo heb ik geleerd het voortouw te nemen en me als vakbondsman in de syndicale strijd te engageren." Ook boven de ingang van de burelen zijn de letters weggehaald, maar dankzij de verwerking lees je nog altijd Opel Belgium. Op de Noorderlaan zijn we Fabriek 1 uit 1953 gepasseerd. Omgeven door containers en het Churchilldok staan we voor Fabriek 2. Met ooit 12.600 mensen in dienst verliezen bij de sluiting nog 2.600 werkers met een simpele brief hun baan. Op 15 december 2010 rolt de laatste Opel Astra van meer dan 13 miljoen auto's van de band. Twee dagen later gaat de poort onherroepelijk dicht. "Bij Opel Antwerpen heb ik de plaats van mijn voorganger overgenomen op het moment dat de arbeiders en bedienden in 2007 het bericht kregen dat ze het nieuwe model Astra niet meer toegekend kregen. Dat was op zich al een drama. Op datzelfde moment vielen sussende woorden dat de directie op zoek zou gaan naar een ander model, maar zo'n alternatief zou gepaard gaan met een herstructurering, waarbij in een eerste fase 1.600 mensen moesten afvloeien. We zijn dan begonnen met de uitwerking van een sociaal plan waarbij van de blijvers een inlevering werd gevraagd. Toen dan het alternatief wegviel, kon de sluiting niet uitblijven. Bij die twee afdaken, waar materiaal binnenkwam en auto's buiten gingen, zijn we onze acties begonnen. Beide ingangen werden geblokkeerd, 24 uur op 24, zeven dagen op zeven, met wisselende ploegen, met sympathisanten, Duitse collega's en havenarbeiders, om tijdens de

onderhandelingen van het sociaal plan de druk zo groot mogelijk te maken. Eerlijk is eerlijk, iedereen is nadien correct geweest, de afspraken zijn langs beide kanten gerespecteerd."

Betonblokken versperren de weg naar het domein, een woestijn van staal, beton en verwilderde distels. Vrachtverkeer raast voorbij. We slenteren naar de transportingang waar alle acties zijn begonnen. "De eerste aankondiging van de sluiting is niet ter plaatse gebeurd, maar tijdens een persconferentie in een hotel in Zaventem. Dat was enkel een zogeheten eerste mededeling tot intentie van sluiting. Intentie, wat niks anders is dan een verhulling om de wet-Renault te omzeilen, een wet die eigenlijk niet veel betekent. Op die bijeenkomst hebben een aantal fotografen foto's genomen van documenten en dossiers, die de Europese directie in haar zenuwachtigheid vergeten was, maar waarin we voldoende argumenten vonden om op basis van de wet-Renault een klacht in te dienen bij de rechtbank. Dat verzoek heeft de rechtbank afgewezen, zodat we onze zaak niet kunnen bepleiten. Op dat vlak vind ik dat je, als je ageert tegen een multinational, nog altijd met een klassengerecht te maken hebben. Na die eerste stap in 2007 voelden we aankomen dat het gegarandeerde alternatief, ondanks de afslanking, er niet zou komen. De doodsteek kwam er in 2010 met een simpele mededeling van de directie dat Opel Antwerpen dicht moest. Dat slaat in als een bom. Een zware klap, ondanks de voorwaarden die redelijk goed waren. Hele families zonder werk, ik heb kleerkasten zien wenen. We hebben toen besloten om alles op alles te zetten voor het sociaal plan. Het bedrijf bezetten of onproductief maken was snijden in het vel van de eigen mensen. Wel hebben we een aantal maanden acties gevoerd zonder staken, alle geproduceerde voertuigen bleven op het domein. Amaai, kijk daar, ne rijkswachter!"

### ONVERWACHT GEZELSHAP

Plots zijn we omsingeld door drie combi's van de havenpolitie, die ons wel laten fotograferen, maar ook de toegang tot het domein ontzeggen. Controle, vakbondsherinneringen, een lach, een schouderklop.

## Leven na een (gedwongen) ontslag

*Ontslagen worden, gedwongen of collectief, is nooit positief. Het brengt je uit balans, zowel privé als op werkgebied. Maar ... het kan ook je leven een nieuwe wending geven. Dat bewijzen de verhalen van Stephan Reykers en Debby Metten. Zij namen na hun ontslag bij Ford Genk hun carrière in eigen handen. M@gMetal ging luisteren hoe ze dit aanpakten.*



### Stephan Reykers

44 jaar - Regio: Paal-Beringen - 22,5 jaar gewerkt als kwaliteitsspecialist FMC Meetbrug bij Ford - nu kwaliteitsingenieur bij Audi.

"Ik ben bij Ford Genk zelf vertrokken, ondanks een aanbod om bij Ford Lommel te gaan werken. Maar het vertrouwen in het bedrijf en de bedrijfsleiders was totaal verdwenen. En alles ging al heel snel in zesde versnelling. Want 31 december was het mijn laatste werkdag bij Ford Genk en op 6 januari ben ik bij Audi begonnen als kwaliteitsingenieur. De sluiting is voor mij eigenlijk heel positief uitgedraaid, ik heb alles zelf in handen genomen; extra opleiding in avondschool gevolgd en vooral hoger durven mikken.

Ik heb gekozen voor een job waarbij ik minimum vier uur per dag moet pendelen en mijn sociaal leven lijdt daar wel wat onder. Maar het is het waard. Mijn huidige functie bij Audi zie ik als een vervolmaking van mijn job bij Ford. Vorige keer arbeider, nu bediende. Vorige keer oplossingen aanreiken, nu volledige verantwoordelijkheid en zelf beslissingen nemen.

ABWV-Metaal heeft me goed geholpen bij het regelen van de papieren, het aanvragen van de premies bij de sluiting.

Ik raad iedereen aan om niet te wanhopen. Weet dat je meer kent dan je beseft. En dat je in je nieuwe job dezelfde appreciatie en respect kunt krijgen. Durf ervoor gaan!"



Een knipoog van hen, een fotoklik van ons. "De zoektocht naar overname is lang door GM verhinderd. Eindelijk is er vanuit de rechtbank een akkoord over de gronden en gebouwen. Met een minnelijke schikking is de haven van Antwerpen nu de onbetwiste eigenaar. Onze verzuchting is dat er een fors tewerkstellingsalternatief komt, in plaats van een of ander logistiek bedrijf met weinig arbeidsplaatsen. Dit is nu een desolate plek, maar het is ook een formidabele, unieke oppervlakte om werk te creëren. Het is een tijdje geleden dat ik hier ben geweest, maar het doet me wat. Mijn emoties gaan naar de duizenden mensen en families die hun werk verloren, wat niet nodig was. Opel is niet gesloten om economische redenen, het was pure pech dat juist op dat moment verkiezingen de Duitse directie ertoe hebben aangezet om die politieke beslissing te nemen. Ja, ik ben nog kwaad. Ik heb me erbij neergelegd, maar ben niet verzoend. Het gevecht is voorbij, we hebben met veel toegevingen ons best gedaan om Opel open te houden, maar de wil van een multinational en het politieke spel zijn blijkbaar nog altijd belangrijker." Ondertussen is de politieke weg, de arbeiders zijn al een hele poos weg en ook wij vertrekken naar onze laatste halte.

*Ford*

**FORD GENK**  
**Nog geen distels,**  
**enkel auto's**

Op de brug over het Albertkanaal is het uitzicht over de plant van Ford Genk indrukwekkend: een industriële site die nog even leeft. Er staan nog geen distels, alleen auto's. "Het is echt surreëel om naar het terrein te kijken. Ooit werkten hier 15.000 mensen, op het einde van dit jaar niemand meer. Ford wordt een spookfabriek. Dat doet pijn", zucht Rohnny Champagne (52), ooit begonnen als onderhoudstechnieker en na veel omzwervingen een bedrogen vakbondsmann bij Ford: "Daar staan nog een paar exemplaren van de zagezegde kip met de gouden eieren: de Transit of red cap. In 2003 krijgt Genk de beloofde Focus niet en ver-

“

**Ooit werkten hier 15.000 mensen, op het einde van dit jaar niemand meer. Ford wordt een spookfabriek.**

huist de Transit naar Turkije. Eigenlijk is het toen al fout beginnen lopen. Het ABVV ging mee in de onderhandelingsronde, die een besparing van twaalf procent inhield, maar in ruil kregen we met het Toekomstcontract van 2010 de toezegging van drie nieuwe modellen. Mondeo, Galaxy en S-Max op één platform was een primeur in de Europese automobielsingeschiedenis. Succes leek verzekerd met deze grotere middenklassewagens, maar halverwege 2012 trokken donkere wolken voorbij: echo's uit de States hadden het over de sluiting van een plant, maar omdat onze cijfers zoveel beter waren dan die van andere vestingen in Europa maakten we ons, het contract in de hand, weinig zorgen. Toen de Washington Post bleef hameren op een sluiting, zijn we vergeefs gaan onderhandelen in Detroit. Ook in Keulen kregen we geen garanties: "Kom je deal na, lever twaalf procent in en je krijgt drie modellen." Vijf weken later, op 24 oktober 2012, stond een speciale ondernemingsraad gepland in de Blauwe Bol, in een zaal genaamd The Spirit of Ford. Tafels in een rechthoek, drie vakbonden en aan twee tafelhoeken de directie. Stilte, tot om tien uur stipt de plantmanager in afwezigheid van de Europese directie kurkdroog een tekst voorlas over de sluiting van Ford en het verlies van 4.300 arbeidsplaatsen. Algehele consternatie, veel emoties. Dit was bedrog, letterlijk verraad, contractbreuk: geen enkele plant had een contract gekregen, behalve wij. Dat was het mes in de rug, maar ook het begin van een lange strijd, die collega's van mij mentaal heeft gebroken. Vanaf dag één hebben we de poorten gesloten met piketten, maar we zijn blijven produceren. De parking stond stampvol afgewerkte wagens.

#### **DE ZOETE INVAL**

In Genk hebben we een Mars van de

“

**Ik heb kleerkasten zien wenen. We hebben toen besloten om alles op alles te zetten voor het sociaal plan.**



Toekomst gehouden met meer dan 20.000 mensen, er was veel solidariteit met delegaties en ook inwendige versterking in onze pikettent De Zoete Inval. De Europese directie wilde niet op het bedrijf komen, we onderhandelden in de kelder van het Genkse stadhuis, met de politie erbij. Dat is uit de hand gelopen, met 1.300 mensen van de suppliers, die ons gegijzeld en bedreigd hebben. Daar moet je mee leren omgaan. Natuurlijk ben je betrokken, leef je mee, je voelt de pijn en de emoties. Sta maar eens voor 4.000 mensen uit de fabriek en nog eens 1.600 uit de toelevering en je moet zeggen dat de toekomst ophoudt. Dat is onrechtvaardig, het maakt je woedend en toch moet je ermee leren leven.”

## DE TOEKOMST

Ondanks een flamboyante rede van vakbondsafgevaardigde en volksvertegenwoordigster Meryame Kitir in de Kamer is het Ford-verhaal voorbij. We omcirkelen de fabriek met gesloten poorten zonder toekomst. “Het terrein is voor een symbolische euro overgedragen aan de Vlaamse regering, maar we hebben onze bezorgdheid al geuit over de bestemming van de site. Misschien komt er wel zo’n containerhaventje voor vijf man en een paardenkop, met een logistiek centrum waar een paar lokale mensen aan de slag kunnen. Dat is veel te mager. Op het eind van het jaar is het voorbij. Goed, we zijn tevreden met ons sociaal akkoord dat nog nooit zo is afgesloten. We pretenderen niet dat er een nieuwe wet komt, maar dat de suppliers hetzelfde akkoord krijgen als de moederplant is een historische verworvenheid. Toch staan op 1 januari tienduizend mensen op straat en is er geen werk. Dus maak ik me ongerust over de toekomst van Genk en Limburg: anders dan Vilvoorde en Antwerpen hebben we geen grote stad en haven. Genk is een kleine stad met weinig uitwijkmogelijkheden. Limburg was land- en tuinbouw, daarna de koolmijnen en ten slotte Ford. Maar er is geen vervangende industrie meer en ik vraag me af of we ooit nog, ook in Vlaanderen en België, grote industrieën kunnen aantrekken.”



## VILVOORDE op cafe.

**De Duitse slogan van Opel, -'Wir leben Autos'-, is van een even mediagenieke als overdreven heftigheid. Want het leven is toch meer dan auto's, al zijn ze voor duizenden mensen hun broodwinning geweest. Omkijken, vooruitkijken: een bilan, wat nu?**

**Eddy:** “Wij waren solidair met Renault, maar toch hebben wij bij Opel meer de vruchten geplukt van de strijd bij Volkswagen, waar het financiële budget voor de sociale plannen fors is opgetrokken. Maar die wet-Renault is niet meer dan uitstel van executie.”

**Rohhny:** “Karel en de vakbonden hebben pionierswerk in wetgevende zaken geleverd. Toen confronteerden ze ons hals over kop met een procedure die er geen was. Nu zijn er info- en consultatiefases vooraleer te onderhandelen. Ja, de wet is een verdragingsmanoeuvre, maar ze geeft je de kans om te onderhandelen. We kregen de garantie van nieuwe modellen, maar onze mensen zegden dat je geen tien jaar moet procederen, want eind 2014 wordt de fabriek sowieso gesloten. Waarom dan wachten op een uitspraak in 2020? De wet geeft tactisch uitstel, maar principieel zijn we er niks mee.”

**Karel:** “De vakbond moet zijn kracht niet

halen uit juridische procedures, maar uit de inzet van zijn mensen. We moeten niet afglijden naar een syndicalisme van juridisch getouwtrek. De wet moet verbeterd worden, maar ze doorbreekt de kapitalistische logica niet. Als we iets willen veranderen, moeten we rekenen op de mobilisatie van de werknemers. Als die niet willen, moeten we ons daar als vakbond bij neerleggen.”

**Eddy:** “Als een grote of kleine onderneming een sluiting of herstructurering aankondigt, is zo’n beslissing onomkeerbaar. Dan moet je daar als vakbond het beste van maken: er zijn nog mogelijkheden in het sociaal overleg, we moeten het sociaal programma in voorwaarden en begeleiding zo goed mogelijk uitvoeren. Voor de nabije toekomst moeten we de druk op de overheid opvoeren om nieuwe ondernemingen aan te trekken, met speciale voorwaarden zoals een vermindering van belastingen, subsidies of wetgevende regelingen. Maar het kan niet dat, als een onderneming die voordelen heeft genoten, ze dan van de ene op de andere dag haar verbintenis opzegt zonder dat het iets kost. De regering moet hier contractueel voorwaarden voor de multinationals vastleggen. Voor de vakbond is het een leerschool hoe we het socialistisch



## Leven na een (gedwongen) ontslag



### Debby Metten

35 jaar - Regio: Hasselt -  
productiemedewerkster/tooloperator bij  
Ford - nu opleiding verpleegkundige

"Ik heb ook gekozen om zelf bij Ford Genk weg te gaan tijdens de eerste ontslagronde. Mijn laatste dag was 31 juli 2013. Ik wou mijn lot niet afwachten en durfde voor een totaal andere richting te kiezen. Mijn opleiding verpleegkunde loopt - indien ik slaag voor alle modules - nog tot februari 2017, en ik hoop daarna snel aan het werk te kunnen als verpleegkundige.

Ik was zelf actief bij de vakbond, ook als militant, en ben heel goed opgevangen en gesteund in mijn keuze om bij de eerste ontslagen te vertrekken. Dat heeft me ook gesterkt om ervoor te gaan en de automobielwereld achter me te laten. Ik zal het missen, maar er is leven na Ford Genk!"

ideeëngoed kunnen actualiseren. En we moeten de loonkost bespreekbaar maken, een onderwerp waar iedereen precies bang van is: niet alleen ten voordele van het patronaat, maar ook van de werkende mensen en de samenleving. Iedereen wordt te zwaar belast. Waarom geen groter nettoloon, maar minder loonkost, zodat het ook voor de patroons aantrekkelijker is om te investeren?"

**Rohnny:** "We moeten het loonkostprobleem erkennen. Maar ook het exclusieve ontslagrecht van de werkgever is een probleem, want we zijn verdomme goedkoper om buiten te smijten dan de eerste de beste Pruis of Fransman. En ja, in Duitsland hebben de vakbonden veel meer macht dan hier, onze slagkracht is serieus verwaterd. Er is teveel individualisme, om niet te zeggen egoïsme: hoe moeilijk is het vandaag om een cao af te sluiten, om mensen ervan te overtuigen dat je als groep sterker staat dan alleen? Als het niet over centen maar over een eisenpakket gaat, is het plots veel moeilijker. Als we verstandig genoeg zijn om onze interne onenigheden achterwege te laten en een sterke tegenmacht te vormen tegen het ongebreidelde kapitalisme van de werkgevers dan heeft de vakbeweging een toekomst. Of de metaalsector dan binnen tien jaar nog bestaat, is in dat groter geheel irrelevant. Dat doet wel pijn aan mijn hart als metallo. Het feit dat je de industrie ziet verdwijnen waarin grootouders, ouders en ook mijn zoon en onze kinderen een dikke boterham verdienden, is moeilijk te aanvaarden. Maar in dit land is de loonkost

een probleem: steeds meer bedrijven zullen vertrekken, zeker waar handenarbeid nog nodig is. Daar moeten we absoluut iets aan doen, we moeten niet zeggen dat onze mensen te veel verdienen, wel dat de druk op arbeid naar elders moet verschuiven."

**Karel:** "De industrie evolueert naar een dienstenmaatschappij. Daar ligt ook onze toekomst, want zolang er arbeid is, zullen er vakbonden zijn. Het is aan de vakbond om haar karakter en mobilisatiekracht aan te passen aan die veranderende wereld. Er is nog veel perspectief, we moeten alleen de moed opbrengen te veranderen. Dan zal er altijd een vakbeweging zijn. En een socialistische vakbond? Ik denk dat een vakbond sowieso socialistisch is, ik heb nooit geloofd in een specifiek christelijke of liberale inspiratie. We zullen evolueren naar een eenheidsvakbond, maar die zal socialistisch geïnspireerd zijn."

We drinken samen en solidair een laatste glas op de toekomst. Want "wir leben mehr als Autos".

Mark Gielen











# **Wat met de automobielsector in België na de sluiting van Renault?**

---

*Na de sluiting van Renault Vilvoorde is de autoproductie in Europa gestagneerd. Sinds 2000 tot nu is het aantal geproduceerde auto's in Europa blijven schommelen rond de 20 miljoen. Het Europees marktaandeel in de wereldproductie daarentegen daalde met 10 procent. Dit marktaandeel werd grotendeels ingenomen door de Chinese productie, die beide spectaculair in de hoogte schoten de laatste vijftien jaar. Ondanks de verstrengde Europese uitstootnormen, een concurrentieel element bij de verkoop van auto's in Europa, is de productie van elektrische auto's hier overigens nog niet spectaculair van de grond gekomen*





## 'BELGISCHE' AUTOMOBIEL: WE VERLIEZEN TERREIN

De Belgische auto-industrie kreeg na de sluiting van Renault Vilvoorde zware klappen te verduren. Eerst was er de herstructurering van Volkswagen naar Audi waarbij nog veel jobs konden worden gered. Via brugpensioen en onder impuls van het vrijwillig vertrek met historisch hoge premies, vielen er geen naakte ontslagen. Weliswaar wilde Audi 20 procent besparen en dit gebeurde door de arbeidstijd van 35 naar 38 uur op te voeren en door heel wat loon in te leveren. Lees meer over de situatie bij Audi Brussels in het interview met MWB-delegee Tim De Grom over de productie van de Audi E-tron in Vorst. Je vindt het interview ook in dit dossier.

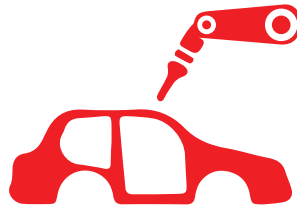
Vervolgens was er de sluiting van Opel Antwerpen en kort nadien ook Ford Genk. Aan de sluiting van Opel ging een waar saga vooraf, waarbij Duitse overheden gingen pleiten bij de voormalige Amerikaanse president Obama en kwistig zwaaiden met staatsgaranties voor General Motors, moederbedrijf van Opel. Want laten we wel wezen: wanneer we het hebben over de 'Belgische auto-industrie', zouden we best toch nuanceren.

Er is dan ook weinig Belgisch aan de merken die in België geassembleerd werden en worden. De centra van besluitvorming lagen en liggen nog steeds in het buitenland. Om het voorzichtig uit te drukken, kunnen we stellen dat niet alle sluitingen van Belgische vestigingen zijn ingegeven door louter economisch-financiële motieven. Anders had de maximale flexibilisering van de arbeidstijd in functie van de cyclus van een model, zoals beoogd werd door het plusminusconto, beslist meer heil hebben gebracht in de strijd om het behoud van de Belgische productie. Het voortbestaan en het welzijn van de Belgische auto-industrie en bij uitbreiding van de Europese, is bovendien zeker geen eenzijdig verhaal van lage loonkost.

"Bij het vermoeden van de sluiting van een Renault-site, dacht niemand aan Vilvoorde: een paar jaar daarvoor hadden we een nieuwe montageketting gekregen, nadat we een akkoord hadden gesloten over grotere

flexibiliteit op de werkvloer", vertelt provinciaal secretaris van ABVV-Metaal Vlaams-Brabant Karel Gacoms. Lees de rest van het interview van Karel Gacoms, alsook Rhonny Champagne (Ford Genk) en Eddy Goovaerts (Opel Antwerpen) ook in dit dossier.

Volvo Gent is de uitzondering in dit verhaal van constante afbouw. Hoewel ook Volvo Cars enkele jaren geleden werd overgenomen door het Chinese Geely. "De auto heeft veel afgezien de laatste jaren. Ook bij ons zat de schrik erin toen we in Chinese handen terecht kwamen. Achteraf bekeken was de overname Volvo's geluk. Anders was het in Gent waarschijnlijk van hetzelfde laken een broek geweest", zo vertelt ons Philippe De Schryver, hoofddelegee Volvo Cars Gent. In 2017 komt er een nieuw platform waarop, om te beginnen, de nieuwe Volvo XC40 zal worden geproduceerd. De tewerkstelling zou er dus ook verzekerd zijn.



## ONTSLAGPREMIES OM U TEGEN TE ZEGGEN

Een opvallende tendens bij de herstructurering van Volkswagen en de sluiting van Opel en Ford, waren de hoge ontslagpremies die de vakbonden konden bedingen voor de werknemers. Als tewerkstelling geen optie meer was, werd duidelijk gekozen voor boter bij de vis. Deze evolutie stak begrijpelijk de ogen uit bij de arbeiders in de kmo's, onder meer bij de toeleveranciers.

Bij Renault was het ordewoord aanvankelijk 'Renault open'. "Met zo'n offensief ordewoord kun je mobiliseren", aldus Karel Gacoms. "Toen de sluiting een lot bleek waaraan niet viel te ontsnappen, gingen we voor het maximale behoud van tewerkstelling, wat is uitgemond in de oprichting van een tewerkstellingscel en het behoud van 400 jobs", legt Raymond Smeulders, hoofddelegee Renault Vilvoorde ons uit. "Natuurlijk gingen de mensen niet met lege handen naar huis en was het geen al te mis sociaal plan dat we uit de brand hebben gesleept."

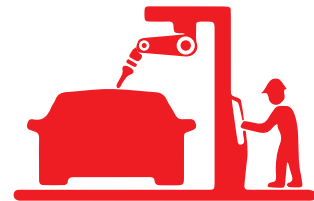


## POLITIEK FALEN ALS RODE DRAAD

Wat ons ook opviel in het post-Renault-tijdperk is het falen van de politiek in het afwenden van sluitingsscenario's. De Vlaamse regering heeft naar overnemers gezocht, bemiddeld, bedreigd met terugvorderingen, allemaal tevergeefs. Tijdens het jaar voor de sluiting van Opel ondernam de Vlaamse regering vruchteloze stappen om GM Europe onder druk te zetten bij de zoektocht naar een overnemer.

Als ABVV-Metaal werden we daarbij nauw betrokken. Zelf gingen we trouwens ook op zoek naar potentiële overnemers en schuwden we de contacten niet met Amerikaanse financiers en zelfs Chinese autobouwers. Onze hoop was gevestigd op een gedeeltelijk openhouden van Opel Antwerpen, een scenario dat destijds na de sluiting van Renault Vilvoorde, nog voor de tewerkstelling van een 400-tal werknemers had gezorgd.

Maar de ervaring en het verleden leren ons: een beslissing in het buitenlands hoofdkwartier van een autobouwer wankelt nooit!



## NIEUWE ROL BINNEN EEN NIEUWE INDUSTRIE?

We moeten ons de vraag durven stellen en ze ook constructief beantwoorden of industrieel België (ondanks onze aangetoonde hoge productiviteit) nog een rol te spelen heeft in de assemblage van wagens. Kunnen wij industrieel geen andere rol opnemen in dit verhaal en welke rol zou dat dan kunnen zijn?

Wij als ABVV-Metaal denken er alvast over na in de aanloop naar ons Congres in 2018 met als thema 'Industrie 4.0'.

"We hebben moeten aanvaarden dat de industrie weinig toekomst heeft, wat niet wegneemt dat er nieuwe bedrijven zijn bijgekomen. Maar voor de metaalsector ziet het er niet goed uit. Hoe dan ook, de laatste Renault die van de band liep, moest een rode zijn", besluit Karel Gacoms.



RIJDEN WE  
MORGEN  
ALLEMAAL  
ELEKTRISCH?





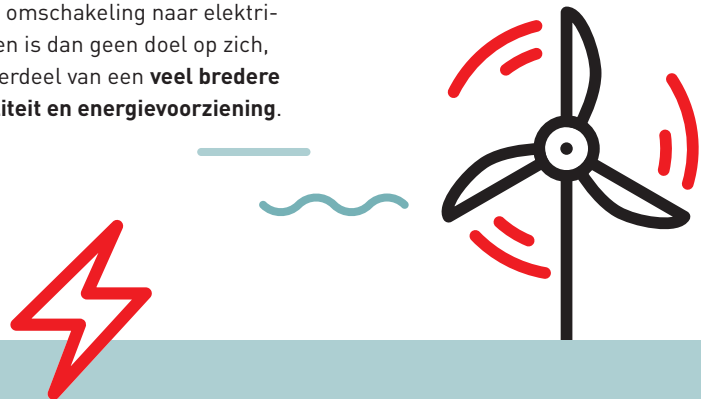
Het zou natuurlijk mooi zijn. In de eerste plaats voor het **milieu en de gezondheid**: want door elektrisch te gaan rijden verminderen we de lawaaihinder en de uitstoot van fijn stof, CO2 en schadelijke stikstofoxiden in de lucht. Maar ook onze economie zou er wel kunnen bij varen. Vandaag geeft Europa dagelijks 1 miljard euro uit aan benzine en diesel. Voor een gemiddeld gezin maakt dit 7 % uit van het huishoudbudget. De invoer van al die olieproducten zorgt voor een negatieve handelsbalans die op de samenleving weegt. Dat geld zouden we beter investeren in de Europese economie en in het creëren van nieuwe jobs in technologisch vernieuwende sectoren.

Vlaamse bedrijven zijn hiervoor goed geplaatst, in industriële takken als fietsproductie, bedrijfsvoertuigen, de bouw van bussen, trams en treinen, de productie van batterijmaterialen en batterijrecyclage, enz.... Elektrische mobiliteit kan bovendien enkel functioneren dankzij innovatie in informatie- en communicatietechnologie en de ontwikkeling van nieuwe energie- en mobiliteitsdiensten. Ook in die sectoren zouden er **heel wat jobs** kunnen worden gecreëerd.

MAAR: De realiteit is dat men een wagenpark **niet van vandaag op morgen** vervangt. Een wagen heeft een gemiddelde levensduur van meer dan 14 jaar! Als men vandaag bijvoorbeeld een dieselwagen koopt, is de kans groot dat hij in 2030 nog steeds op onze wegen rondrijdt.

Het **louter vervangen** van klassieke voertuigen door elektrische is ook **weinig zinvol**: op die manier blijven we immers met zijn allen in de file staan. En het milieu schiet er niets mee op als we de elektriciteit die we voor de elektrische wagen gebruiken, blijven opwekken met niet-hernieuwbare energiebronnen. Daarom moet er eerst grondig worden nagedacht over hoe we ons willen verplaatsen en hoe we de omslag naar hernieuwbare energie realiseren. De omschakeling naar elektrische voertuigen is dan geen doel op zich, maar een onderdeel van een **veel bredere visie op mobiliteit en energievoorziening**.

De realiteit is dat men een wagenpark niet van vandaag op morgen vervangt.



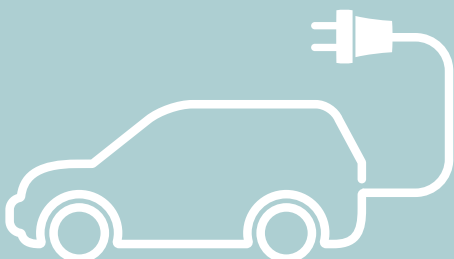
## ELEKTRISCH RIJDEN: EEN VLAG DIE VELE LADINGEN DEKT

Elektrische voertuigen zijn er in vele gedaanten: van elektrische fietsen, scooters, personenwagens, over bestelwagens, bussen, vrachtwagens, heftrucks, tot vaartuigen en zelfs bepaalde toepassingen in de luchtvaart. Er zijn ook verschillende manieren om naar elektrische aandrijving om te schakelen. We onderscheiden drie soorten voertuigen die geheel of deels op elektrische stroom kunnen rijden.

1

**Volledig elektrische auto's** hebben uitsluitend een elektromotor.

De energie voor de aandrijving wordt geleverd door een batterij. Bij het rijden komen geen schadelijke uitlaatgassen vrij, maar het opladen van de batterij neemt een stuk meer tijd in beslag dan het klassieke tanken.



2

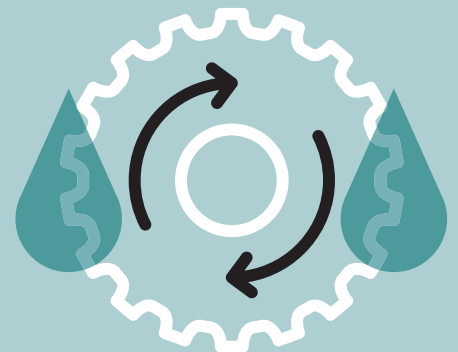
De **'hybriden'** combineren een elektromotor met een verbrandingsmotor. Men maakt vaak een onderscheid tussen de 'gewone' hybride voertuigen en de 'plug-in hybriden.'

De gewone hybriden kun je echter bezwaarlijk als elektrische voertuigen beschouwen, aangezien de elektrische motor hier veeleer werkt als een aanvulling op de verbrandingsmotor.

De **plug-in hybriden** beschikken over een batterij die via het elektriciteitsnet kan worden opgeladen. Dankzij het grotere accupakket kun je met een plug-in hybride grotere afstanden volledig elektrisch rijden. Is de stroom op, dan rijd je op de brandstofmotor verder. Bij 'plug-in serieel hybride' voertuigen is de aandrijving zuiver elektrisch en wordt de verbrandingsmotor enkel gebruikt om de batterij op te laden.

3

**Brandstofcelvoertuigen** ('fuel cell') gebruiken waterstof als brandstof waarmee een elektromotor wordt aangedreven.



## HET BELANG VAN EEN DUIDELIJKE EN GEDEELDE VISIE OP DE MOBILITEIT VAN DE TOEKOMST

Een duurzame mobiliteit, zowel in de ecologische, economische als sociale betekenis van het woord, omvat veel meer dan de vervanging van voertuigen met een brandstofmotor door elektrische: we moeten **omschakelen van eenzijdige benaderingen van mobiliteit naar vervoersoplossingen** waarbij verschillende wijzen van transport gecombineerd worden, van individueel naar collectief vervoer, van privaatbezit naar voertuigen naar gedeeld gebruik, van toenemende naar afnemende transportkilometers, enz...

Niet alleen innovaties op het gebied van **batterijen en voertuigcomponenten**, maar ook **doorbraken** op het vlak van **ICT- en mediatoeepassingen** zullen die omschakeling versnellen, bijvoorbeeld door:

- de inzet van smartphones voor betalingen, identificatie, geografische positionering en routeplanning en communicatie;
- 'the Internet of Things': alledaagse gebruiksvoorwerpen en infrastructuur die met elkaar kunnen communiceren via het internet (bijvoorbeeld een laadpaal met

een parkeerautomaat of de wagen met een verkeerslicht);

- dynamische aansturing door sensing en real time monitoring van laadplaatsen, voertuigen en infrastructuur als verkeerslichten, laadpalen, enz...;
- het gebruik van grote volumes aan real time data om reizigers real time te informeren, vervoersstromen te sturen, enz....

Bron: ETSI, Intelligent Transport Systems

## LOPEN DE MENSEN WARM VOOR DE ELEKTRISCHE WAGEN?

Op dit ogenblik rijden in Vlaanderen een kleine 9.000 elektrische wagens rond, of nog geen 0,5 % van het totaal. Tegen 2050 zouden er echter bijna geen auto's meer op fossiele brandstoffen mogen rijden. **Vlaanderen wil tegen 2030 de helft van de nieuwe wagens elektrisch of op waterstof laten rijden.** In 2035 zou er dan een verbod komen op de verkoop van nieuwe wagens met verbrandingsmotoren waardoor die tegen 2050 uit het straatbeeld verdwenen zullen zijn. Veel zal natuurlijk afhangen van de **politieke wil** om de consument over de streep

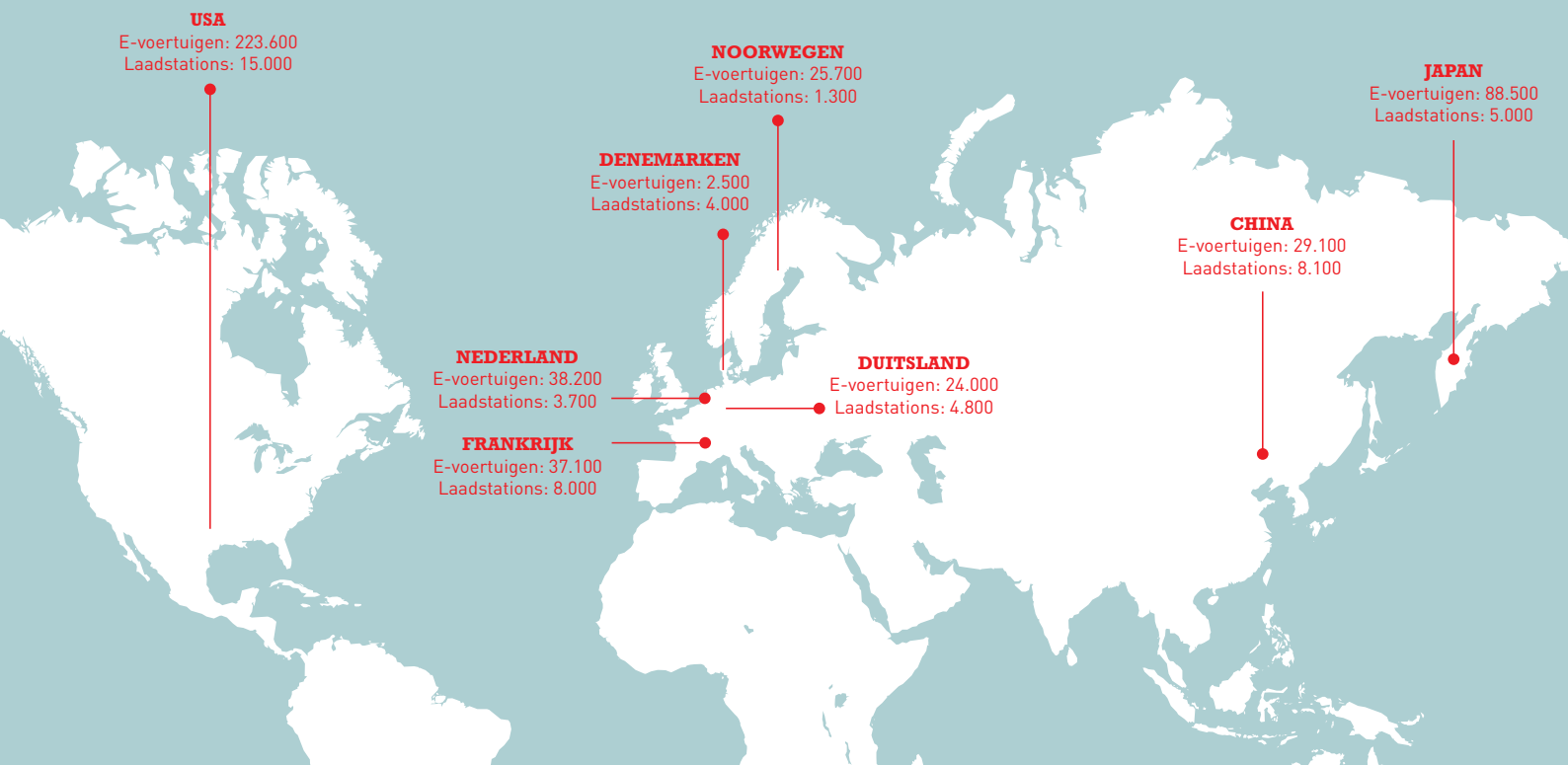
te halen. Een land als Noorwegen toont dat het kan: daar is de meest verkochte wagen vandaag een elektrische, dankzij de gunstige fiscale maatregelen voor elektrische wagens.

Bij de gemiddelde consument geeft het **milieu-aspect niet de doorslag** bij de keuze van een wagen. Het succes van de elektrische wagen hangt grotendeels af van de **duurzaamheid, de aankoopprijs en de**

**Bij de gemiddelde consument geeft het milieu-aspect niet de doorslag bij de keuze van een wagen.**







**gebruikskosten.** In die optiek zijn elektrische stadswagentjes minder aantrekkelijk dan hun rivalen met een verbrandingsmotor. Voor gezinswagens geldt dat al een stuk minder, en nog veel minder in het segment van de luxewagens, waar elektriciteit probleemloos kan opboksen tegen klassieke wagens.

Prof. Joeri Van Mierlo (VUB) verwacht dat merken als Opel, Audi en Renault binnenkort betaalbare modellen in de etalage zullen hebben. Naast de hoge prijs jaagt ook de angst om met een platte batterij langs de weg te staan nog veel chauffeurs naar de verbrandingsmotor. Vandaag kun je met een elektrische wagen gemiddeld maar 150 kilometer rijden voor de stekker in het stopcontact moet. Met een Tesla geraak je wel zo'n 400 km ver, maar zo'n wagen is niet voor iedereen weggelegd.

**In verschillende lidstaten van de Europese Unie werden ambitieuze doelstellingen voor elektrisch vervoer geformuleerd.**

Op de bovenstaande kaart wordt een overzicht gemaakt van het aantal voertuigen en laadpunten in de landen (wereldwijd) die koplopers zijn.

Het feit dat België de kopgroep achterna hinkt, is eigenlijk een vreemde vaststelling. In vergelijking met Noorwegen of de Verenigde Staten is bijvoorbeeld Vlaanderen een veel geschiktere regio voor elektrische wagens. De af te leggen afstanden zijn hier dan ook doorgaans klein, waardoor het beperkte bereik van 150 kilometer die je met een gemiddelde volle batterij kunt afleggen,

minder speelt. Bovendien beschikken nogal wat Vlaamse gezinnen over twee wagens. Een elektrische auto zou daarbij kunnen fungeren als de ideale tweede wagen voor de dagelijkse mobiliteitsbehoeften.

**We kunnen niet zeggen dat de overheid helemaal niets doet.** Zo is een elektrisch voertuig ook bij ons vrijgesteld van belasting op inverkeerstelling (BIV) en betaal je slechts 77 euro jaarlijkse verkeersbelasting ongeacht het vermogen van de auto. Maar toch komt de verkoop van elektrische wagens niet echt spectaculair van de grond. Waarom?

Alvast een van de antwoorden is niet ver te zoeken. Probeer in Vlaanderen maar eens een **openbare laadpaal** te vinden. Vandaag zijn er bij ons iets meer dan 1.500 te vinden (waarvan het merendeel in en rond Antwerpen). Ter vergelijking: alleen al in de Nederlandse stad Amsterdam staan er zo'n 2.200 laadpalen. Als we de trein naar elektrisch vervoer niet willen missen, zijn er volgens deskundigen tegen 2020 zeker 18.000 openbare laadpalen nodig in Vlaanderen. Werk aan de winkel dus!

**IS DE ELEKTRISCHE WAGEN GOED VOOR ONZE ECONOMIE?**

Studies wijzen uit dat de **elektrificatie** van ons vervoer ongeveer **1 miljoen extra jobs in 2030 en 2 miljoen in 2050** kan bewerkstelligen in Europa. Deze jobs hebben te maken met de ontwikkeling en productie van componenten voor elektrische voertuigen, maar ook met de nieuwe diensten die geboden zullen worden op het vlak van laadinfrastructuur bijvoorbeeld. Los daarvan is het een goede zaak op zich dat we onze **olie-afhankelijkheid** kunnen verminderen. We jagen dagelijks 1 miljard euro uit onze Europese economie om olie te importeren. Door deze middelen in onze eigen economie te steken kan men heel wat extra tewerkstelling creëren. En door de jaarlijkse kosten van gezinnen aan olieproducten te verminderen, kan men de koopkracht vergroten. Ook weer een voordeel.



**We kunnen onze olie-afhankelijkheid verminderen!**

Voor onze industrie liggen er heel wat **kansen in het verschiet**. De Audi-fabriek in Vorst mag vanaf 2018 een nieuw elektrisch model bouwen. België is ondertussen een van de koplopers op het vlak van elektrische fietsen. De vervoersmaatschappij De Lijn besliste om haar meest vervuilende bussen te vervangen door milieuvriendelijke alternatieven. Om alle economische mogelijkheden in kaart te brengen mogen we ons niet

blindstaren op de voertuigen alleen, maar moeten we kijken naar **de volledige keten van economische activiteiten binnen het mobiliteitssysteem**. Naast de voertuigen horen ook het aanbieden van laadinfrastructuur, de mobiliteitsdiensten, energiediensten en de integratie in het elektriciteitsnet daarbij. De keten van de elektrische mobiliteit kan pas werken als alle schakels samenwerken. Dat is geen klein bier, maar deze **geïntegreerde benadering** biedt tal

van economische kansen voor bedrijven uit heel verschillende sectoren. Bekijk het schema van de waardeketen van de elektrische mobiliteit op de volgende pagina.

## DE KANSEN VOOR DE AUTOMOBIELINDUSTRIE

In een klassieke wagen met een verbrandingsmotor maakt de **aandrijflijn** ongeveer 30 % van de kostprijs van het voertuig uit. In een elektrisch voertuig wordt dit anders: de aandrijflijn neemt zo'n 60 % van de waarde van het voertuig voor zijn rekening. De batterij en de batterij-elektronica vertegenwoordigen ongeveer 10.000 euro. De elektromotor is de derde component van de aandrijflijn en kost ongeveer de helft van een brandstofmotor. De duurste component is bijgevolg momenteel zeker nog de batterij, die bestaat uit batterijcellen, een batterijmanagementsysteem en een behuizing met koeling.

Momenteel ontstaan er in de automobiel-sector **fundamenteel verschillende strategieën**: bepaalde merken ontwikkelen zelf de competentie om elektrische aandrijflijnen te bouwen en te integreren in het voertuig en andere merken doen een beroep op derden om de componenten te leveren.

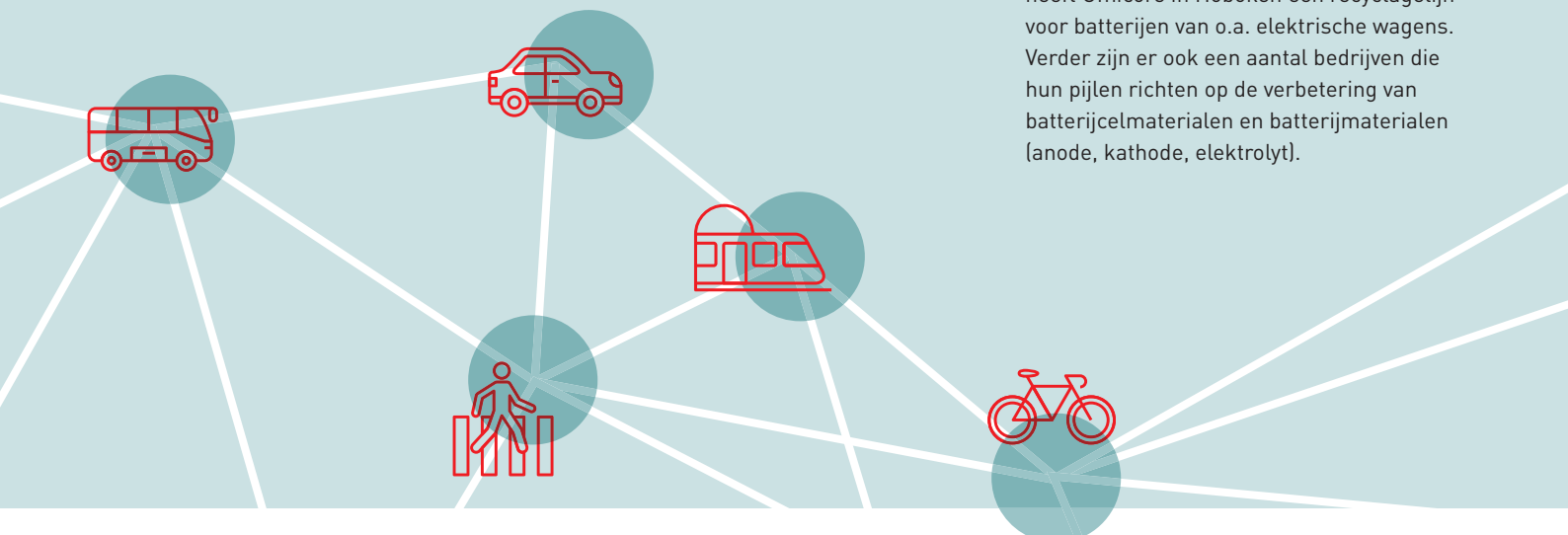
Vandaag heeft Azië een grote voorsprong op het vlak van de batterijproductie. Maar de automobielindustrie elders zit niet stil. De kostprijs en de veiligheidsvoorschriften bij het maritiem transport van batterijen en de toenemende automatisering van de batterijproductie (en bijgevolg het lage loonkostenaandeel) zijn hierbij belangrijke stimulansen.

**Tesla** is ondertussen samen met onder andere Panasonic aan het bouwen aan een **'gigafabriek'** voor de productie van **lithium-ion-batterijen**. Tegen 2018 moet de gigafabriek haar volledige capaciteit behalen en jaarlijks meer lithium-ion-batterijen produceren dan dat er in 2013 wereldwijd geproduceerd werden. Alles wijst er ook op dat de automobielindustrie in de toekomst meer zal werken met **netwerken van toeleveranciers**, in plaats van met een hiërarchie van toeleveranciers. De toeleveranciers zullen onderdelen aanleveren aan een beperkte groep van ontwerpers van deelsystemen van een voertuig, die hun producten aan de autobouwers zullen aanbieden.

## DE EVOLUTIE NAAR ICT-GESTUURDE MOBILITEITSDIENSTEN

De nieuwe ICT-toepassingen en multimedia maken het mogelijk om een **gecombineerd aanbod** te bieden van **verschillende mobiliteitsoplossingen**. Zo zou iemand met een elektrische leasingwagen ook kunnen kiezen voor een formule waarin bijvoorbeeld ook parkeermogelijkheid, openbaar vervoer en laadmogelijkheden (thuis en onderweg) inbegrepen zijn. In plaats van een wagen koopt of leaset men dan een **pakket van diensten** die inwisselbaar zijn binnen een bepaald budget. De klant kan bijvoorbeeld in bepaalde weken meer het openbaar vervoer gebruiken en in andere weken of situaties een deelwagen of deelfiets. Batterijrecyclage en 'second life' batterijen bieden kansen

Met **Umicore** beschikt Vlaanderen over een belangrijke speler op het vlak van (batterij) recyclage. Umicore heeft productiefabrieken voor batterijmaterialen in Zuid-Korea en Japan. Belangrijke grondstoffen hiervoor worden aangeleverd vanuit Olen. Daarnaast heeft Umicore in Hoboken een recyclagelijn voor batterijen van o.a. elektrische wagens. Verder zijn er ook een aantal bedrijven die hun pijlen richten op de verbetering van batterijcelmaterialen en batterijmaterialen (anode, kathode, elektrolyt).





## ZAL DE ELEKTRISCHE WAGEN ONZE PLANEET REDDEN?

Laat ons zeggen dat hij een deel van de oplossing is op korte termijn. Het is natuurlijk wel belangrijk om de hele levenscyclus van een voertuig in rekening te brengen om de impact op het milieu correct te kunnen inschatten (zie onderstaand schema). Want je mag niet alleen kijken naar de emissies uit de uitlaatpijp; ook de milieu-impact van de batterijen en van de productie van elektriciteit spelen een belangrijke rol.

De **klimaatimpact** van een elektrische wagen in België is viermaal kleiner dan die van een klassieke, vergelijkbare wagen. Laadt men hem op met windenergie, dan is de impact dertien keer kleiner. Produceert men de stroom op basis van kolen of koolwaterstoffen (olie of gas), dan is er geen klimaatvoordeel. Ook inzake de **uitstoot van fijn stof** doet een elektrische auto vier keer beter, om nog maar te zwijgen over de NOx-waarden, waarrond het hele Dieselgate-schandaal draait: die liggen twintig keer lager.

De batterijen en andere componenten van een elektrische wagen bevatten **heel wat metalen die wel degelijk vervuiling veroorzaken**, zowel bij de ontginning als bij de verwerking en de verwijdering ervan. Het gaat over metalen met soms exotische namen, zoals lithium, neodymium, yttrium en lanthanum. Dat zijn eindige grondstoffen. Men verwacht dat tegen 2030 55 % meer aan metalen en andere grondstoffen zal worden onttrokken aan de aarde dan in 2010. Voor bepaalde metalen komt de bevoorrading van de industrie in het gedrang. China beschikt over de grootste voorraden aan zeldzame metalen, en zet deze rijkdommen strategisch in. De grondstoffenschaarste kan leiden tot commerciële en politieke conflicten op wereldschaal.

**Op de langere termijn** is de omschakeling naar elektrisch rijden alleen zinvol als we komaf maken met het huidige economisch eenrichtingssysteem. Dat inzicht wordt duidelijk omschreven door Dirk Barrez, in zijn boek Transitie: "Dat systeem functioneert vandaag lineair, van grondstof tot afval. De mijnbouw woelt in de aarde om er grondstoffen uit te halen. Die worden onophoudelijk in een massa producten omgezet, verkocht, geconsumeerd en uiteindelijk vooral als afval gedumpt. Niet-hernieuwbare bronnen raken uitgeput en de hernieuwbare vervuild en vernietigd."

Daarom moeten we evolueren naar een kringloopsysteem: "Een kringloopeconomie is ontworpen voor hergebruik en herstel. Ze streeft altijd naar het behoud van de hoogst mogelijke gebruikswaarde van producten, materialen en componenten... Alle hulpbronnen worden hernieuwd in biologische kringlopen of hersteld en hergebruikt in de technische kringlopen."

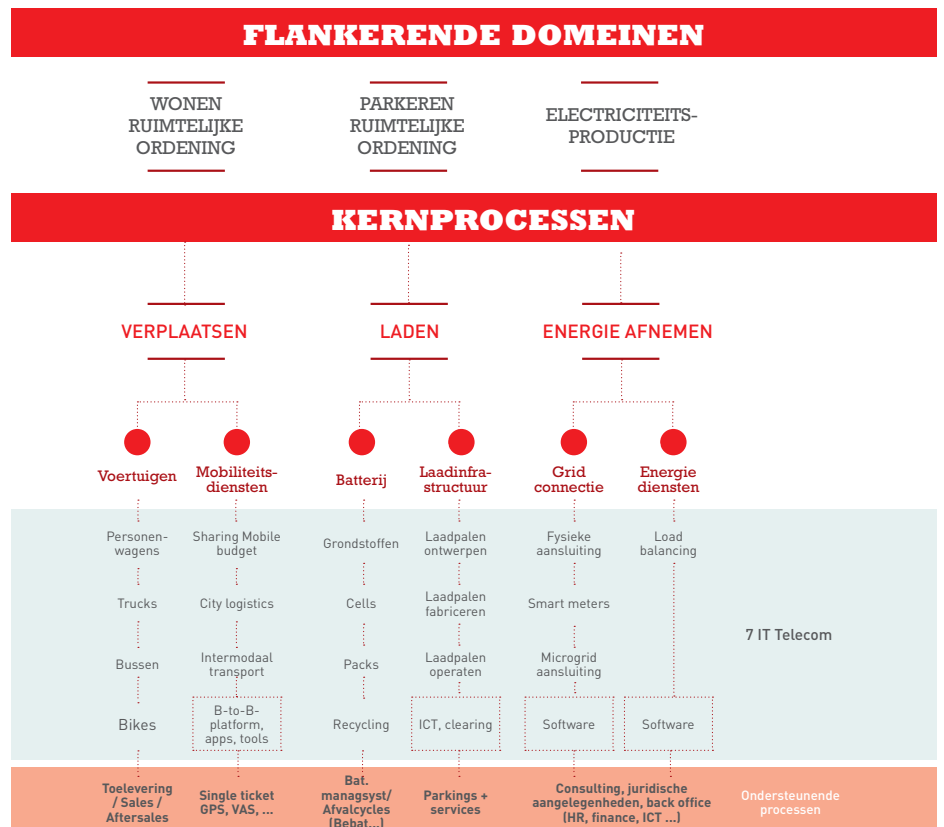
## EEN GOEDE ZAAK VOOR DE WERKNEMERS?

Men mag zeker niet vergeten dat een omschakeling naar een ander mobiliteits-systeem en naar een andere economie niet alleen ecologische en economische, maar ook **belangrijke sociale effecten** heeft. Zo zal bijvoorbeeld de arbeidsmarkt mee (moeten) veranderen, en daarop kan al beter in een vroeg stadium worden geanticipeerd. Belangrijk is het ontwikkelen van kennis, vaardigheden en competenties die vereist zijn om een transformatie in de huidige productie- en consumptieprocessen mogelijk te maken en uit te voeren. Het is belangrijk om nu na te denken over deze kennis en vaardigheden, zodat de werknemers op de weg naar een circulaire economie beter voorbereid en ondersteund kunnen worden.

We moeten natuurlijk opletten dat bij de overgang naar een andere mobiliteit en een andere economie het bedrijfsleven niet alleen aan het stuur zit. Want een transitie waarbij de samenleving aan de kant staat, zal minder sociaal en minder democratisch zijn. **Daarom moeten vakbonden en sociale bewegingen hun plaats opeisen in het maatschappelijk debat** over waar het met onze economie naartoe moet.

Maar ook de **overheid** moet haar rol spelen. Dirk Barrez geeft in zijn boek een aantal relevante voorbeelden: "Zonder een sterk aanbod van degelijk en betaalbaar openbaar vervoer kan daar ook niet voor gekozen worden. Zolang een overheid het fossiele en nucleaire energiesysteem bevoordeelt in plaats van benadeelt, vertraagt ze de overgang naar een duurzaam energiesysteem."

Wij geloven ook niet in de mythe dat wetten en normen geen goede stimulansen zijn om duurzaam te ondernemen. Wij vinden het wel degelijk een overheidsopdracht om regels op te stellen die de **economische activiteit sociaal, ecologisch en duurzaam** maken.



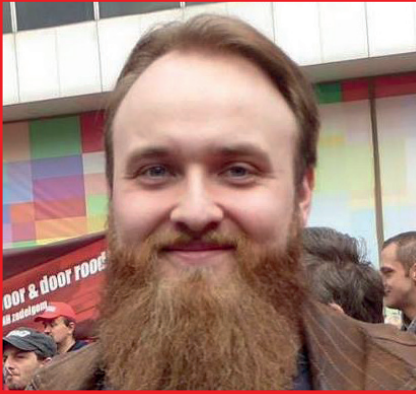


# 7 BELANGRIJKE VRAGEN AAN MWB-DELEGEE

***Tim De Grom***

*Wij interviewden MWB-delegee Tim De Grom over de nieuwe elektrische SUV die Audi Vorst mag bouwen. Wat maakt deze elektrische auto anders, wat betekent de toegekende productie voor de toekomst van Audi Vorst en welke aandachtspunten zijn er voor de vakbond?*





**Tim De Grom**  
MWB-delegee

**Onze focus ligt nu op de veiligheid in het nieuwe atelier waar ze de batterijen gaan maken.**

## **1. DE LANGVERWACHTE ELEKTRISCHE AUDI KOMT NAAR BRUSSEL. VANAF WANNEER ZAL HIJ VAN DE BAND ROLLEN?**

De Audi E-tron zal in 2018 van de band rollen.

## **2. HEEFT AUDI HIERVOOR EEN DUWTJE IN DE RUG GEKREGEN VAN DE OVERHEID? WELK?**

Er is niet echt iets extra gedaan voor Audi Brussels. De regering heeft wel al zeer veel voordelen toegekend aan bedrijven de laatste jaren. Of deze meegeholpen hebben om het model te produceren in België wordt misschien veel gezegd in de media, maar ik denk dat het voornamelijk de goed opgeleide mensen en goede infrastructuur zijn (wegen, transport) die bepalend waren in België. Deze worden in grote mate mogelijk gemaakt door ons sociaal systeem.

## **3. WAT BETEKENT DIT CONCREET VOOR DE TOEKOMST VAN DE WERKGELEGENHEID IN VORST (ZOWEL KWANTITATIEF ALS KWALITATIEF (BIJVOORBEELD NIEUWE COMPETENTIES**

## **VAN WERKNEMERS, VERANDERINGEN IN DE ARBEIDSORGANISATIE, ENZ...)?**

Kwantitatief wil dit zeggen dat op dit moment het aantal werknemers in Audi stabiel zal blijven. De E-tron is namelijk groter dan de A1 en kan niet even snel geproduceerd worden om die reden. De verlaging van de kettingsnelheid zal gecompenseerd worden door de grootte van het model.

Kwalitatief wil Audi echt vooruit met de eigen werknemers en zijn er dan ook veel opleidingen gepland in de komende jaren. Vooral voor de productie van de batterijen (die wij zelf zullen maken) zijn er extra competenties voorzien. Hiervoor worden bij de vrijwilligers om in dit nieuwe atelier te werken testen afgenomen en wordt er een opleiding van 8 weken voorzien (voor deze opleiding worden de mensen tijdens hun werkuren vrijgemaakt en wordt het normale salaris uitbetaald).

Op dit moment zal er niet echt een verandering zijn in de arbeidsorganisatie. Want we blijven in twee ploegen werken.

## **4. WAT ZIJN DE BELANGRIJKSTE AANDACHTSPUNTEN VOOR DE VAKBOND?**

Onze focus ligt nu voornamelijk op de veiligheid in het nieuwe atelier waar ze de batterijen gaan maken. Dit is de eerste maal dat zoiets zal geproduceerd worden in Audi Brussels. Dit is niet geheel zonder risico, aangezien batterijen chemische producten bevatten en de batterij zelf een kenmerk heeft van 450V/1.00A.

Bijkomstig zijn er ook ander thema's waar we zeer oplettend moeten zijn, waaronder de invloed van dit nieuw model op onze werkgelegenheid op langere termijn.

Ook door de nieuwe maatregelen rond SWT en pensioen zullen er oplossingen gezocht moeten worden voor een ouder wordend bestand van medewerkers. Daarom dat er nu al bij de ombouw van de fabriek extra aandacht besteed wordt aan de ergonomie van de werkposten (meelopende banden, op- en neer-bewegende platformen enz...)

## **5. WAT ZIJN DE BELANGRIJKSTE KENMERKEN VAN DE WAGEN? TYPE, KENMERKEN VAN DE MOTOR EN AANDRIJVING, TECHNOLOGISCHE INNOVATIES, ACTIERADIUS, ENZ...**

De wagen zal in dimensie veel groter zijn dan de A1 met een lengte van 4.750 mm, breedte van 1.940 mm en hoogte van 1.390 mm. Dit is een verhoging van 15-25 procent tegenover de A1. Hij zal ook een pak meer wegen, 600/2900 kg is een verhoging van 240 procent in vergelijking! Hij zal bestaan uit zowel staal als aluminium en aangedreven worden door elektro motoren met 4WD/Quattro. Er zit ook een zeer groot aantal assistentiesystemen bij (dynamisch rijgedrag, bestuurdersinformatie, beschermfuncties, parkeren en rangeren), terwijl er bij de Audi A1 enkel parkeersensoren als optie waren.

De wagen zal een laadtijd hebben van minder dan 50 minuten, een autonomie van meer dan 500 km, een topsnelheid van 210 km/u en een acceleratie tot 100 km/u in 4,6 seconden.

## **6. WELK MARKTSEGMENT BOORT DEZE AUDI AAN (GEOGRAFISCH EN SOCIAAL-ECONOMISCH; DE KWESTIE VAN DE CONCURRENTIE)?**

Voor het Audi Konzern is dit een volledig nieuw marktsegment waar men mee start en de verkoop zal wereldwijd zijn.

## **7. LOOPT DE CONSUMENT MASSAAL WARM VOOR ELEKTRISCHE AUTO'S? WAT IS ER NODIG OM DE VERKOOP VAN ELEKTRISCHE WAGENS AAN TE ZWENGELEN?**

Men ziet toch dat deze soort wagen in de lift zit, maar wat men echt nodig heeft is een nog betere infrastructuur (oplaadstations bij parkings en meer parkings voor E-wagens, andere manieren van opladen, iets meer comfortgericht), Ook een culturele verandering zou goed zijn, een meer ecologische mindset, een soort bewustzijn dat elektrische wagens veel minder vervuilen en op langere termijn gewoon beter zijn voor de natuur. Hier speelt ook ons systeem van leasewagens een grote rol in.



[www.abvmetaal.be](http://www.abvmetaal.be)

