



Er is nog hoop na Vorst

Niemand kan onberoerd blijven bij het dramatische debacle rond Volkswagen Vorst. De collectieve verontwaardiging spuit beschuldigingen, analyses en profetieën in alle richtingen. De gloed van de emotie mag ons niet verblinden voor enige nuchtere en tevens relativerende vaststellingen.

Vooreerst de bittere déjà-vu. Volkswagen Vorst is Renault Vilvoorde bis. De Wet Renault werd nochtans gemaakt om er voor te zorgen dat herstructureringen niet via de pers worden afgeroepen, maar enkel na voorafgaandelijk overleg met de vakbonden. Niet dus. De Wet Renault blijkt een symbool dat per saldo het lot van de werknemers onveranderd laat. Op het Europese niveau is de sociale wetgeving al even hol. De Europese ondernemingsraad zou het forum moeten zijn waarin een Europese herstructurering als die bij Volkswagen wordt besproken met vertegenwoordigers van alle vestigingen. Desondanks kan Volkswagen ongehinderd een “verdeel en heers” beleid voeren dat de Belgische vestiging slachtoffert.

Het falen van de sociale wetgeving is ook het falen van de sociale beweging. IG Metall kiest voor “eigen arbeiders eerst” terwijl dezelfde vakbondsleiders in het Europese Vakverbond en in de kersverse wereldvakbond de internationale solidariteit belijden. De Europese Unie biedt al twee decennia een platform voor Europese CAO's die bijvoorbeeld afspraken voor de hele Europese auto-industrie mogelijk maken. De Europese vakbonden slagen er niet in dit platform te vertalen in een Europese sociale agenda. Mede daardoor gedijt de nationalistische reflex in Wolfsburg.

Ook het economische Europa heeft gefaald. Het Duitse vennootschapsmodel, met

vakbonden als bestuurders en de overheid als aandeelhouder, leidt in Wolfsburg tot een politiek-syndicaal complex met een protectionistische agenda. In de interne Europese markt van vrije en open concurrentie is dergelijk *neonationalisme* gewoon onaanvaardbaar. De Europese Commissie zou de waakhond moeten zijn maar blijkt vooralsnog een slapende hond.

De werknemers in Vorst en omstreken zijn dus niet zozeer het slachtoffer van een bandeloze vrije markt. Zij zijn vooral het slachtoffer van een Europese markt die economisch nationalisme gedooft en dus onvoldoende vrij is. Zij zijn het slachtoffer van onbenutte marktmechanismen, omdat de actoren van Europees sociaal overleg afhaken.

Het is ook te gemakkelijk om het trieste lot van Volkswagen Vorst op de rekening van een losgeslagen globalisering te schrijven. Dankzij de globalisering heeft de auto-industrie massaal extra tewerkstelling gegenereerd in delen van de wereld die voordien vooral bittere armoede kenden, bijvoorbeeld in India, China, Rusland, Brazilië en Oost-Europa. Honderden miljoenen autorijders, wij Belgen inbegrepen, hebben nog nooit zoveel auto voor zo weinig geld gehad. Die gigantische voordelen mogen niet genegeerd worden wanneer we ons terecht zorgen maken over de aanpassingspijn voor de Belgische industrie en haar werknemers.



Niet globalisering maar menselijk falen is trouwens de hoofdoorzaak van de sanering bij Volkswagen. De VW-groep heeft de groei op de Europese markt overschat, heeft zwaar geïnvesteerd in luxeprojecten (Bentley, Bugatti en Lamborghini) en heeft zichzelf concurrentie aangedaan via het verwerven van Seat en Skoda. Andere autobouwers, met name Japanse en Koreaanse, hebben beter geïnvesteerd en dus ook beter geboerd, niet ondanks maar mede dankzij de nieuwe afzetmarkten van de globalisering. Ook wij kunnen kansen grijpen, getuigen 800 miljoen euro nieuwe investeringen in de Belgische autoassemblage in 2006-07.

“Niet de globalisering maar het falen van wetgeving, structuren en mensen is de hoofdoorzaak van het debacle bij Volkswagen Vorst. De geleidelijke teloorgang van de Belgische industrie is geen wetmatigheid.”

Ondertussen voorspellen sommige opiniemakers de onvermijdelijke erosie van de Belgische autofabrieken. Voor de Leuvense hoogleraar De Grauwe is de geleidelijke maar totale teloorgang van de hele Belgische industriële tewerkstelling zelfs een economische wetmatigheid. Dergelijke onheilsprefetieën zijn uitsluitend gebaseerd op historische trends. De economische geschiedenis hoeft zich echter niet steeds te herhalen. De auto is een concept dat voortdurend wordt heruitgevonden. Niemand kan vandaag voorspellen welke technologie en materialen de auto van de toekomst zal herbergen. Wanneer België aan de wieg van innovatie kan staan, zal ook de daarvan

afgeleide hoogwaardige industrie in onze contreien kunnen gedijen.

De uitdaging voor de Belgische beleidsmakers is dus dubbel. De getroffen werknemers bij VW Vorst en de toeleveringsbedrijven moeten maximaal ondersteund worden voor herintrede in de arbeidsmarkt. Laten we deze uitstekende arbeidskrachten en hun gezinnen niet veroordelen tot gedwongen werkloosheid met brugpensioenen. De conjunctuur is niet slecht en de ervaring met Renault Vilvoorde en Sabena heeft bewezen dat het kan.

Tegelijkertijd moet het besef groeien dat de toekomst van de Belgische industrie afhankelijk is van een totaalomgeving die investering in innovatie, onderzoek en technologie aantrekt. Dankzij brede hervormingen zijn landen zoals Ierland en Finland er in geslaagd zich om te vormen tot onweerstaanbare magneten. België heeft minstens hun potentieel maar nog niet hun visie. Laat VW Vorst hiervoor katalysator zijn.

Marc De Vos

Directeur van de onafhankelijke denktank

Itinera Institute

Docent sociaal recht UGent en VUB

www.itinerainstitute.org



Het Itinera Institute is een onafhankelijke denktank en doetank die, boven partijgrenzen, regionale verschillen en belangengroepen heen, wegen wil aanreiken voor beleidshervormingen met het oog op duurzame economische groei en sociale bescherming in België en zijn regio's.

Itinera Institute VZW-ASBL

Boulevard Leopold II Laan 184d - B-1080 Brussel - Bruxelles

T +32 2 412 02 62 - F +32 2 412 02 69

info@itinerainstitute.org www.itinerainstitute.org

L'Institut Itinera est un think-tank et do-tank indépendant qui, au-dessus et au-delà des partis politiques, des différences régionales et des groupes d'intérêt, veut identifier les chemins de réformes qui garantissent une croissance économique et une protection sociale durables en Belgique et dans ses régions.

Verantwoordelijke uitgever – Editeur responsable: Marc De Vos, Directeur.

Disclaimer: The views presented in this Nota are those of the author(s) and do not necessarily represent those of the Itinera Institute. Nota describe research in progress by the author(s) and are published to elicit comments and to further debate.