

KOERIERS UIT ALLE LANDEN, VERENIG U! Of hoe de *Fédération Transnationale des Coursiers* het levenslicht zag.

De *Fédération Transnationale des Coursiers* (FTC) zag het levenslicht op vrijdag 26 oktober 2018: een Europese sociale beweging op initiatief van werkers voor maaltijdleveringsplatforms uit twaalf landen. De nieuwe structuur groeide uit de Europese algemene vergadering van koeriers, een organisatie van het netwerk AlterSummit en de ngo ReAct. Waarom was er nood aan zo'n ontmoeting? Wie zet zijn schouders onder deze strijd? Wat willen ze? En hoe? Een terugblik op een historische ervaring voor de Europese sociale beweging.

Op 25 en 26 oktober 2018 vond in Brussel de eerste Europese bijeenkomst van fietskoeriers plaats, onder de veelzeggende noemer *Riders4Rights*. Het was voor de aanwezige koeriers, die stuk voor stuk lid zijn van een actieve groepering in hun respectieve landen, dé gelegenheid bij uitstek om na te denken over hun transnationale organisatiestrategie en de middelen om hun rechten te verdedigen ten opzichte van de leveringsplatforms waarvoor ze werken.

Het evenement was een initiatief van AlterSummit, in samenwerking met ReAct¹. Het Europese netwerk AlterSummit werd in 2013 opgericht in het verlengde van de sociale fora en brengt vakbondsafgevaardigden en sociale bewegingen uit een tiental landen samen. Het wil ruimte creëren voor debat en een alternatief bieden voor

het huidige economische beleid in Europa, meer bepaald door alle vakbonden in Europa beter op elkaar af te stemmen². Sinds 2016 maakt het netwerk bijvoorbeeld deel uit van de werkgroep 'Résistance 2.0' om mee na te denken over de nieuwe vormen van werk die gepaard gaan met de digitalisering. Uit de combinatie van die prille reflectie en de groeiende mobilisatie van koeriers overal in Europa in de loop van 2017 groeide het voorstel om in het voorjaar van 2018 een transnationale ontmoeting op poten te zetten. Het voorstel kon al snel op veel bijval rekenen en door de samenwerking tussen de verschillende groepen werd het een bijzondere bijeenkomst! Voor we er verslag van uitbrengen, willen we eerst even terugkomen op de fundamentele oorzaken van de ontmoeting: de uitdagingen die gepaard gaan met het 'platformkapitalisme'³.

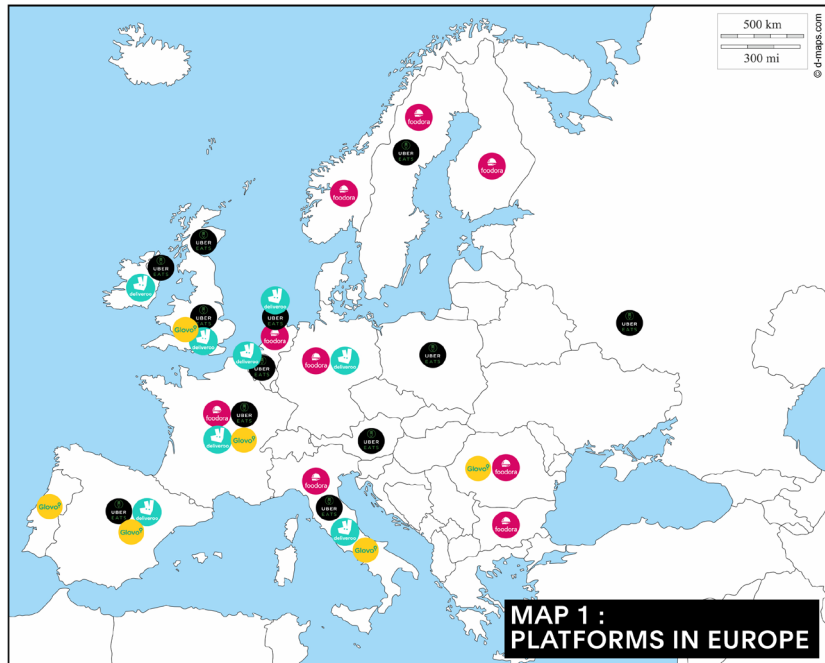
¹ ReAct is een netwerk van netwerken voor transnationale collectieve acties, dat in 2010 het levenslicht zag. Het ondersteunt de transnationale organisatie van personen, werkers en gemeenschappen die lijden onder de door multinationals veroorzaakte sociale en milieuonrechtvaardigheid. Sinds november 2017 biedt het netwerk steun aan CLAP, een collectief van Parijse koeriers, om hun organisatie in heel Frankrijk te ontwikkelen. Voor meer informatie, [zie hier](#).

² Voor meer informatie, [zie hier](#).

³ De uitdrukking werd in 2014 bedacht door de Duitse journalist Sascha Lobo (Der Spiegel), die '[Platform Kapitalism](#)' gebruikte in plaats van '[sharing economy](#)' of [deeleconomie](#)' (S. Lobo, *Auf dem Weg in die Dumpinghölle*, Der Spiegel, 3 september 2014).

Uitdagingen van het 'platformkapitalisme'

Platformbedrijven spelen vandaag een actieve rol in alle Europese economieën. Het zijn actoren zoals de internetreuzen Google, Apple, Facebook, Amazon en Microsoft⁴, maar ook platformbedrijven uit andere sectoren zoals de financiële wereld, huisvesting (AirBnB), transport (Uber), de groothandel, of diensten voor ondernemingen of aan personen. In de maaltijdleveringssector, die voor ons meer van toepassing is, onderscheiden we vier grote multinationale platforms: Deliveroo, Foodora, Ubereats en Glovo, die al in de meeste Europese landen aanwezig zijn (zie kaart).



Bron: kaart samengesteld voor de Europese AV van koeriers op 25 en 26 oktober 2018.

DE VIER GROOTSTE PLATFORMS VOOR LEVERING VAN WARME MAALTIJDEN IN EUROPA:

Deliveroo (groen), Foodora (roze), Ubereats (zwart), Glovo (geel).

Volgens GRACOS, een interdisciplinaire

onderzoeksgroep die sociale conflicten in België analyseert, doen platformbedrijven zich voor als tussenschakel terwijl ze wel contracten opstellen, contact- en controlealgoritmen toepassen, en massaal in marketing investeren.

Economisch gezien hebben die platforms erg weinig activa, maken ze geen (of heel weinig) winst⁵, en zijn hun belangrijkste aandeelhouders speculatieve fondsen⁶ die hun investering op korte termijn rendabel willen maken door de onderneming die ze

⁴ In december 2018 wijdde het Franse magazine *Alternatives économiques* een dossier aan deze actoren, hun gevaren, hun moeilijke regeling en belasting, de weerstand en alternatieven die ze teweegbrengen ("GAFA : Comment les dompter ?").

⁵ Sinds 2015, het jaar waarin RooFoods LTD, het moederbedrijf van Deliveroo, begon met de rekeningen te publiceren, is de stijging van de omzet van het Britse bedrijf (van 18 miljoen dollar in 2015 naar 277 miljoen in 2017) recht evenredig met de stijging van zijn verliezen (van 30 miljoen dollar in 2015 naar 183 miljoen dollar in 2017). Bron: jaarverslag RooFoods LTD, [klik hier](#)

⁶ De aandeelhouders van Deliveroo zijn Index Ventures (16 %), DST Global (16 %), GreenOaks Capital (13 %) en Bridge Point Capital (10 %), in RooFoods LTD, Idem. Zie ook *Deliveroo: where's the money?*, CorporateWatch, 24 oktober 2017.

controleren voor veel meer geld te verkopen⁷.

Meer dan dat ze onmiddellijk rendabel willen zijn, streven ze ernaar om het werk in loondienst te ondermijnen door massaal tweederangs werkgelegenheid te creëren die niet onderworpen is

aan het arbeidsrecht (zie verder). Die strategie van toenemende versoepeling van werkgelegenheid en tewerkstelling past op lange termijn binnen een maatschappelijk project, met name de **ontmanteling van het sociaal model**. Met dit economisch model

worden de nationale solidariteitsmechanismen (sociale zekerheid en belastingen) immers zo veel mogelijk de kop in gedrukt en wordt de sociale tewerkstellingsnorm geherdefinieerd⁸.

Maar wat doen de overheid en het gerecht?

Maar wat doen landen tegen die onwettelijke ondernemingen? Sommige gebruiken ze om uitzonderingen te creëren en de deregulering van arbeidsvoorwaarden aan te moedigen. Neem nu bijvoorbeeld België, waar zo twee wetten het licht zagen: de wet-De Croo, die het zelfstandigenstatuut promoot dankzij een belastingvrijstelling sinds januari 2017⁹ en de "wet betreffende de economische relance en de versterking van de sociale cohesie" die platforms sinds juli 2018 de mogelijkheid biedt om hun werknemers het statuut van

'vrijwilliger' toe te kennen¹⁰. Naast de recente evolutie van juridische regimes ten nadele van koeriers in Europa, heeft ook de rechtspraak de belangen van de koeriers voor een groot deel geschaad, aangezien rechtszaken er maar al te vaak toe leiden dat het zelfstandigenstatuut niet tot een werknemersstatuut geherkwalificeerd kan worden. Die beslissingen werden gerechtvaardigd door het gebrek aan wederzijdse verplichtingen bij alle partijen, met andere woorden, door de (zogezegde) vrijheid van platformwerkers om te

kiezen of ze willen werken en wanneer ze dat doen. In 2018 brachten enkele uitspraken in Spanje en Frankrijk op basis van andere criteria (zie verder 'Twee juridische overwinningen') echter nieuwe hoop¹¹.

Die belangrijke beslissingen kunnen de deur op een kier zetten voor andere geschillen met betrekking tot gelijkaardige platforms die zich geen vragen stellen bij het economische model dat ze gebruiken, terwijl het wel degelijk leidt tot de **extreme uitbuiting** van de medewerkers. In alle grote steden van Europa werken

⁷ Zie Bauraind (2018)

⁸ Zie Lambrecht, 2016, pp. 18-40.

⁹ Dankzij die wet zijn erkende platforms sinds 1 maart 2017 slechts 10 % belastingen verschuldigd op hun inkomsten, tot een plafond van 5100 euro per jaar. Daarvoor was dat 33 %.

¹⁰ Zie https://smartbe.be/wp-content/uploads/2018/11/12-2018-Organiser_trajectoires.pdf

¹¹ De beslissingen van de Britse rechtbanken hadden tot nog toe geen betrekking op de herkwalificatie van Uber-chauffeurs als loontrekkende werknemers, maar eerder op hun kwalificatie als *workers*, een derde statuut dat dan wel meer bescherming biedt dan dat van zelfstandige – met rechten op betaalde vakantiedagen en een minimumloon – maar toch onzeker blijft. Over Uber, zie Bauraind, 2016.

koeriers immers nog altijd onder hun niveau (in die zin dat ze als schijnzelfstandige of zonder enig arbeidsstatuut werken), ze worden onderbetaald (minder dan vijf euro per levering) en genieten amper bescherming

(zonder sociale bescherming en met minimale ongevallenverzekeringen). Zo dragen we bij tot een terugkeer naar de werkgeverspraktijken in de 19e eeuw. Het lijkt wel alsof de veranderingen in verband

met de platformeconomie ervoor zorgen dat we terugkeren naar de eerste industriële revolutie, toen er nog niet eens sprake was van een sociale wetgeving.

TWEE JURIDISCHE OVERWINNINGEN

— In **Spanje** deed de arbeidsrechtbank van Valencia (Juzgado de lo Social) op 1 juni 2018 als eerste in Europa een uitspraak over de her kwalificatie van de arbeidsverhouding met het platform Deliveroo tot loontrekkende arbeidsverhouding. De uitspraak was gebaseerd op een reeks elementen, meer bepaald de controle op de gps-gegevens; het eigendom van de

productiemiddelen, bepaald op de website en in de app; de prijsbepaling door het platform; het feit dat het platform alle informatie bezit over de restaurants die hun maaltijden via de app aanbieden; de vervreemding van het merk, aangezien de riders het enige gezicht van de onderneming zijn voor de klant.

— Het **Franse** Hof van Cassatie sprak zich op 29 november 2018 dan weer uit over de bestaande contractuele verhoudingen tussen koeriers en het platform Take eat easy¹.

Het hof onthield voornamelijk twee criteria die de band van ondergeschiktheid kenmerken: 1) de applicatie omvat een geolocatiesysteem om de realtimepositie van de koerier en het aantal gereden kilometers te kunnen volgen. Er is dus geen sprake van gewoon contact; 2) de onderneming kan de koerier sancties opleggen: een laattijdige levering kan leiden tot een bonusverlies en in geval van meerdere laattijdige leveringen kan het account van koeriers zelfs gedeactiveerd worden.

1 Dit platform werd in juli 2016 wel failliet verklaard.

De oprichting van de FTC



Eerste actie van de Fédération Transnationale des Coursiers, 26 oktober 2018, Brussel.
Foto: Collectif krasnyi, Karim Brikci-Nigassa

In het licht van de veranderingen op het vlak van tewerkstelling en werkgelegenheid zijn er nieuwe vormen van sociaal verzet ontstaan. Sinds 2016 voeren de koeriers samen actie, vaak met bijzonder veel media-aandacht. In 2017 werden er maar liefst 40 nationale mobilisatiecampagnes van werkers van leveringsplatforms geteld¹²,

¹² Thomas Schnee, 2018.

meer bepaald in Groot-Brittannië, België, Frankrijk, Duitsland, Italië en Spanje. Die campagnes namen verschillende vormen aan: meetings, bezettingen, manifestaties. Zelfs tijdens de moeilijkste momenten van de mobilisatiecampagnes aarzelden de koeriers niet om 'zich af te melden' en dus te staken of de wachttijd van de klanten te

verlengen om de druk op hun werkgever te verhogen. Veel koeriers moesten het echter ontgelden toen hun platform hen op staande voet ontsloeg! Met de nieuwe stakingsvormen steken helaas dus ook nieuwe vormen van repressie de kop op ...

Op basis van die vaststellingen en om alle nationale verzetscampagnes

te versterken, vonden de netwerken AlterSummit en React het essentieel om op transnationaal niveau actie te ondernemen. Tijdens de tweedaagse bijeenkomst kwamen niet alleen zestig koeriers van een twintigtal nationale collectieven en/of vakbonden uit twaalf landen¹³ bijeen (zie kaart onder), maar ook een twintigtal vakbondsafgevaardigden.

Nationale collectieven en vakbonden op een transnationale vergadering

Al van bij de voorbereiding van de algemene vergadering stelden zich de volgende vragen: "Wie zijn de actoren van de strijd?" en "Welke rol spelen de vakbonden die de georganiseerde koeriers bijstaan?". Al gauw bleek hoe divers de min of meer formele, bestaande banden tussen de koerierscollectieven en de vakbonden zijn. De actoren van elke nationale campagne kunnen immers respectievelijk autonome werkerscollectieven zonder vakbond zijn (Italië, Spanje, Finland), collectieven die structureel (Noorwegen, Nederland, Zwitserland, Duitsland, Oostenrijk) of

informeel (België, Frankrijk) verbonden zijn met institutionele vakbonden, of zelfs verbonden zijn met zelfstandigenvakbonden (Verenigd Koninkrijk, Duitsland). Omwille van die verscheidenheid aan situaties besloten de organisatoren van het evenement uiteindelijk om zich te concentreren op de creatie van een 'vertrouwensmarge', vooral tussen de werkerscollectieven, door aan vakbondsafgevaardigden van buiten de koerierwereld voor te stellen om de algemene vergadering (AV) bij te wonen als observator, behalve tijdens de beslissingsfases. Zij

namen dus niet aan de hele bijeenkomst deel. Het goedgevulde programma was in drie momenten opgedeeld: een uitwisseling tussen de groeperingen over hun respectieve nationale ervaringen, kleine werkgroepen om hun organisatievormen, strijd en eisen te bespreken, gevolgd door een plenaire zitting om een charter met gemeenschappelijke eisen te kunnen opstellen¹⁴. Van de vele klachten waren het gebrek aan transparante gegevens enerzijds en een minimaal uurloon voor alle koeriers anderzijds de twee belangrijkste punten voor de meeste aanwezigen.

¹³ België, Duitsland, Finland, Frankrijk, Ierland, Italië, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Zwitserland.

¹⁴ Het charter is beschikbaar [op de website van AlterSummit](#)

Ten slotte werd tijdens de plenaire zitting de **Fédération Transnationale des Coursiers (FTC)** **gevormd**, met statuten die duidelijkheid scheppen over de precieze criteria voor toetreding tot de nieuwe structuur¹⁵. Hoewel ze gefragmenteerd zijn door de platforms en er een groot personeelsverloop is, zijn de koerierscollectieven er toch in geslaagd om in een recordtijd de verscheidene strijdcampagnes op lokaal niveau te verenigen tot een structuur die op Europees niveau de strijd kan aangaan. Het evenement kon rekenen op bijzonder veel media-aandacht¹⁶.

Om de oprichting van de FTC te vieren, vond op 26 oktober een eerste actie plaats: 's avonds sloten de deelnemers van de algemene vergadering zich met de fiets aan bij de 'critical mass Brussels'¹⁷. Hun eerste banner vertoonde verrassend genoeg een zekere politieke maturiteit voor een strijdlustige bijeenkomst: *Not just for us, but for everyone*. Met de slogan wilde de FTC haar strijd uitbreiden en niet alleen aandacht hebben



Bron: kaart samengesteld voor de Europese AV van koeriers op 25 en 26 oktober 2018. De namen achter de verschillende letterwoorden zijn in de bijgevoegde tabel vermeld.

voor koeriers, maar voor alle mensen met onzeker werk. Voor de toekomst voorziet de federatie een reeks gelijklopende nationale acties in verschillende landen onder hetzelfde motto.

Zo bereikt de FTC een grote mijlpaal op de lange weg naar een Europese sociale

beweging, waar de Franse socioloog Pierre Bourdieu 20 jaar geleden al van droomde¹⁸. De Europese algemene vergadering van werkers bij leveringsplatforms is dus zeker historisch te noemen, niet alleen omdat ze aan alle koeriers in heel Europa een boost gaf om mee te strijden, maar ook

¹⁵ De 'raad' van de FTC heeft de bevoegdheid om voor elk collectief of elke vakbond afgevaardigden te benoemen die de koeriers op de eerste Europese AV vertegenwoordigen. Nieuwe leden mogen zich individueel bij de federatie aansluiten, maar de vertegenwoordigers in de raad moeten lid zijn van een georganiseerde groep van koeriers.

¹⁶ Zie het persoverzicht voor de Europese AV, GRESEA, 2018.

¹⁷ De 'critical mass Brussels' was een fietsmanifestatie die op de laatste vrijdag van oktober 2018 in meer dan honderd steden ter wereld gelijktijdig werd georganiseerd. Dit was hun slagzin: "de fiets in de stad" (*le vélo dans la ville*).

¹⁸ Pierre Bourdieu, 1999.

omdat ze de kiem legt voor een maatschappelijk project tegen het platformkapitalisme. Wordt ongetwijfeld vervolgd ...¹⁹

Anne DUFRESNE*
november 2018

Vertaling: Sara MUSCH
– januari 2020

*Onderzoekster bij de GRESEA (Groupe de recherche pour une stratégie économique alternative – franstalige onderzoeksgroep

voor een alternatieve economische strategie), en medeorganisatrice van de Europese algemene vergadering van koeriers in het kader van de AlterSummit.

Bronnen

Bruno BAURAIN, *L'effet de la numérisation de l'économie sur la conflictualité sociale : le secteur des taxis bruxellois contre Uber*, Brief van het CRISP (Centrum voor socio-politiek onderzoek en informatie), 2291-2292, Gracos, 2016.

Bruno BAURAIN, *Numérisation de l'économie et déterminisme technologique*, 24 oktober 2018, analyse op de site van de GRESEA,

Pierre BOURDIEU, *Donner un sens à l'Union, Pour un mouvement social européen*, Le monde diplomatique, juni 1999, pp. 16-17

COLLECTIEF: GAFA : *Comment les dompter ?*, dossier in

Alternatives économiques nr. 385, december 2018, pp. 58-75.

Valerio DE STEFANO, *Platform work and labour protection. Flexibility is not enough*

Christophe DEGRYSE, *Les impacts sociaux de la digitalisation de l'économie*, ETUI, Brussel, 2016

Barbara GOMES, *La plateforme numérique comme nouveau mode d'exploitation de la force de travail*, Actuel Marx, nr. 63, 2018.

GRESEA, *internationaal persoverzicht over de Europese algemene vergadering van fietskoeriers*

Adrian JEHIN, *Coursiers à vélo et Deliveroo : les enseignements d'un combat social*, Smart, onlinepublicatie, 2018

Maxime LAMBRECHT, *L'économie des plateformes collaboratives*, Courier hebdomadaire, CRISP, nr. 2311-2312, 2016.

Jean-Bernard ROBILLARD, *Quel projet de société Deliveroo veut-il nous livrer ?*, open brief aan Mathieu de Lophem, Le Soir (online), 25-10-2018

Thomas SCHNEE, *Les coursiers de Deliveroo et Foodora se lancent dans la construction d'un « front » européen*, Mediapart, 6 mei 2018.

¹⁹ In april 2019 schetste GRESEA in haar driemaandelijks tijdschrift *GreseaEchos* een completere context van de oprichting en de evolutie van de FTC.