

DAF Trucks als multinational

DAF en ontslagen bij Leyland

Een hoerastemming! Dat was de algemene reaktie van de pers, maar ook van de ondernemingsraad, op de overname van British Leyland door DAF. Aan deze overname, die niet onverwacht kwam, zitten nogal wat haken en ogen. Voordat we daar aan toekomen, eerst een paar algemene opmerkingen over de situatie van de auto-industrie.

In navolging van de grote reorganisaties bij de personenwagenindustrie, waar honderdduizenden banen wereldwijd verloren gingen, is ook de truckindustrie heftig in beweging. Voorde problemen in de personenwagenindustrie wordt al snel de japanse invoer als schuldige aangewezen. Bij de truckindustrie gaat deze vlieger al helemaal niet op. Zonder japanse, maar ook Amerikaanse, concurrentie is de Europese truckindustrie even goed in staat grote problemen te veroorzaken. Er bestaat een forse overcapaciteit, verschillende fabrikanten praten zelfs over 20 tot 40 procent. De gevolgen van deze overcapaciteit zijn: verscherpte concurrentie, toenemende concentratie en grote reorganisaties.

Sanering

De westeuropese sanering is al langer aan de gang, maar vooral de laatste jaren gaat het snel. In 1960 waren er nog zo'n 50 bedrijfswagenfabrikanten, in 1970 33, eind 1982 19, terwijl er nu nog slechts 11 overgebleven zijn. Veel bekende merken van toen zijn er niet meer bij. Dat wordt het best geïllustreerd met de 'top 8' en de bedrijven die zij overgenomen hebben:

- Daimler Benz, nam Hanomag en Henschel over;

- Iveco, waarin Fiat, Ford en Magirus Deutsch werden ondergebracht;
- Renault RVI, heeft Saviem, Berliet (ex-Citroën), Mach en Dodge opgegeten;
- Volvo;
- DAF nam British Leyland over;
- Volkswagen, gesteund door Mercedes, nam MAN over;
- Saab-Scania;
- General Motors, met het inmiddels gestopte Bedford;
- Steyr (Oostenrijk) en Enasa (Spanje), zullen vermoedelijk volgend jaar al geschiedenis zijn.

Maatregelen DAF

Hoe reageert DAF op deze ontwikkelingen?

- Eerdere pogingen tot samenwerking met Dodge en International Harvester liepen faliekant verkeerd af. De productiecijfers van de laatste paar jaar laten weliswaar een stijgende lijn zien, maar over een periode van tien jaar is het meer een woest berglandschap met hoge toppen (1980 en 1986) en diepe dalen (1978, 1981, 1983).
- In zo'n dal werd bij DAF de 36-urige werkweek ingevoerd. Zou dat niet gebeurd zijn, dan zouden er toen meer dan 800 banen zijn verdwenen.
- Er is sprake van een groot aantal uitzendkrachten. Bijna niemand wordt met een vast contract aangenomen. Nieuwe mensen moeten eerst een jaarkontract doorlopen. Hierdoor heeft zo'n 10 tot 20 procent van het personeel een slechtere rechtspositie dan de rest.
- De doorgevoerde automatisering leidt tot vergroting van de overcapaciteit.
- Er wordt steeds meer in drie ploegen gewerkt en met flexibele arbeidstijden, zoals de vier maal negen uur. Arbeidstijdverkortings wordt op sommige afdelingen al gebruikt om mensen naar huis te sturen wanneer er minder werk is, en over te laten werken wanneer er veel werk is, enzovoort.

Van DAF kun je dit soort maatregelen verwachten. De bonden, echter,



hebben tot taak om verslechtingen in rechtspositie, arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden tegen te gaan.

Is de hoerastemming terecht?

Gezien het voorgaande is het triest om te horen hoe de ondernemingsraad van DAF (meerderheid leden Industriebond FNV) in eerste instantie reageerde op de overname van British Leyland. In het FNV-Magazine lezen we *'We zijn eigenlijk allemaal hartstikke trots'*. Dit is geen uitspraak van een lid van de Raad van Bestuur, maar van een OR-lid. Onder anderen distriktsbestuurder Frank Kooien is veel minder optimistisch over de fusie en over de gevolgde procedure. In de Volkskrant konden we lezen 'De Industriebond verwijt de directie ook de fusiegedragscode van de Sociaal-Economische Raad (SER) te hebben overtreden. In de code staat dat overleg is vereist als er sprake is van een fusie.' De Industriebond werd pas achteraf op de hoogte gesteld, dus nadat de fusie al een gegeven was. De OR had haar fiat (!) al gegeven, terwijl er nog weinig tot niets bekend was over de gevolgen. Bovendien kregen de OR-leden een embargo opgelegd. Dat wil zeggen dat ze geen informatie buiten de OR mochten brengen. Personeel,

maar ook kaderleden van de Industriebond FNV, moesten via de krant of radio vernemen dat de fusie een feit was. Als kaderlid ben je dan voor joker gezet en word je voor voldongen feiten geplaatst.

Maar er valt over de gang van zaken nog wel wat meer te zeggen. Maak je als OR gebruik van je (beperkt) adviesrecht, wanneer je je achterban niet mag raadplegen en wanneer de konkrete gevolgen van de fusie nog nauwelijks bekend zijn? Nee, natuurlijk niet. De Raad van Bestuur heeft maandenlang kunnen studeren op de fusie en alles kunnen voorbereiden. Zij beschikt over veel meer feiten en gegevens en kan alles onder werktijd uit laten zoeken door mensen die betaald worden door DAF. In schril contrast daarmee staat de positie van OR-leden en kaderleden. Zij zijn in eerste instantie aangewezen op de informatie van de directie en hebben zelf een onderzoek kunnen doen. De Industriebond heeft, achteraf, besloten alsnog een studie te maken over de toekomstige ontwikkelingen bij DAF/British Leyland. Daarmee komt dan hopelijk een einde aan het gehobbel achter de feiten. Verder is een nauwe betrokkenheid van zoveel mogelijk mensen uit de bedrijfsleden-groep heel hard nodig, evenals een

intensief contact met de britse collega's.

Geen reden voor trots

British Leyland heeft bij eerdere reorganisaties, met name in de personenwagensektor, meer dan 20.000 mensen ontslagen, onder wie veel actieve vakbondsleden. Dat zegt al iets over de houding van British Leyland naar de vakbonden toe.

Bij de overname door DAF Trucks van het britse staatsbedrijf werd een schuld van meer dan 2,5 miljard gulden kwijtgescholden. Het is niet vreemd dat britse vakbondsleden daar kwaad over zijn. Maar vooral de bevolking van Leyland wordt zwaar getroffen. Van de 35.000 inwoners is nu al meer dan 25 procent werkloos en hier vallen nog zeker 1.100 ontslagen. Eén van hen is de 54-jarige Derek Bullen: 'Ik voel mij verneukt door de britse regering die zo maar het meerderheidsbelang van het bedrijf weggeeft. (...) Gelden voor investeringen in eigen land werden niet vrijgemaakt.' Het is hard voor de britse arbeid(st)ers en bonden dat Thatcher wel 2,5 miljard gulden schuld kan kwijtschelden aan DAF, terwijl zij die al tientallen jaren werken of gewerkt hebben bij Leyland moeten zien rond te komen van 27 pond per week. Daar komt bij dat de plannen van DAF



niet veel goeds beloven. Met de sluiting van een motorenfabriek, ijzergieterij en kleine truckfabriek dreigen er 600 ontslagen bij Leyland te vallen. Over het totaal aantal ontslagen bij British Leyland bestaan verschillende verwachtingen. In britse bladen worden al cijfers genoemd van (opnieuw) 20.000. De overbrenging van de produktie van motoren naar Nederland wordt daarbij als een groot gevaar gezien. Verder wordt er gesproken over vermindering van het aantal distributiecentra in Groot-Brittannië. In deze sombere gegevens zijn dan nog niet verwerkt de gevolgen van de terugloop van de verkoop van trucks in Europa.

Leyland is nog steeds betrokken bij leveringen aan het zuidafrikaanse leger. We mogen vrezen dat de Raad van Bestuur van DAF trucks zal toepassen onder het mom van 'alles sal reg kom'. Hoe dan ook, voor behoud van werk en goede arbeidsvoorwaarden is meer nodig dan trots op het bedrijf waar je werkt.

*Wim Dorssers
(kaderlid Industriebond
FNV DAF Trucks)*