

BUITENSPIEGEL BUILENSPIEGEL

Zijn de werknemers de inzet van een pokerspel tussen Volvo Zweden en de Nedelandse overheid?

In 1983 wordt beslist of Volvo Car nog verdere steun krijgt of ten onder gaat. Moeten we als werknemers de ontwikkelingen maar gewoon afwachten of kunnen we ondertussen iets doen?

De overheid heeft de meerderheid van de aandelen nu. Is daarmee een eind aan de macht van Volvo Zweden?

Een toekomst voor VOLVO CAR BV?

Voorwoord

Sinds enkele jaren bestaat er bij KWJ te Sittard een groep van jonge werknemers en ex-werknemers van Volvo Car. We hebben onderling discussies gehad over onder andere de arbeidsomstandigheden en het ziekteverzuim. Maar het laatste anderhalf jaar waren we steeds meer bezig met de nieuwe ontslagen, de reorganisaties en met de toekomstkansen van het bedrijf.

Om een beter beeld te krijgen van wat er aan de hand is bij Volvo Car, hebben we bijeenkomsten gehad met leden van de Ondernemingsraad en de Industriebond, met mensen van IKVOS (Interkerkelijk Vormingswerk Ontwikkelingssamenwerking) en de SOMO (Stichting Onderzoek Multinationale Ondernemingen), en met een Tweede Kamerlid.

Steeds meer kregen we het idee dat de ontwikkelingen bij Volvo Car niet de goede kant uitgaan. Dat de overheidsmeerderheid niets garandeert voor de toekomst. Dat Volvo Zweden de werknemers en de Nederlandse overheid laat opdraaien voor de risico's en de financiering, maar ondertussen een eigen spelletje speelt.

Uit deze gesprekken is dit boekje gegroeid. Het is op de eerste plaats bedoeld voor de werknemers bij Volvo. We dachten dat het goed was om onze bevindingen eens op papier te zetten. Het is nu nog niet te laat. We zitten nog één jaar voor de peildatum mei 1983. Laten we als werknemers zorgen dat we niet voor verrassingen komen te staan!

Volvo-groep KWJ
Sittard, juni 1982



Inleiding

"Die maandagochtend van week 21 ging iedereen heel gespannen naar zijn werk. De volgende dag werden de namen van de ontslagenen bekend gemaakt. Overal zag je werkmeesters met werknemers naar het kantoor lopen. Ik dacht: "ik maak me er geen kopzorg over want ik hoor er toch niet bij". Totdat...er een werkmeester achter me stond, een keer ronddraaide en zei: "gooi je spullen maar neer Math, het noodlot heeft je getroffen". "Ik werd naar het kantoor gebracht waar twee mannen zaten die me vertelden dat ik kon vertrekken".

Aan het woord is Math, 19 jaar, woont op kamers in Sittard. Werkeloos na zijn ontslag op de automobielfabriek Volvo Car BV in het Limburgse Born. Nadat Volvo al bijna 30 keer werktijdsverkorting had aangevraagd, werd besloten tot inkrimpen. Door niet-opvullen van het natuurlijk verloop (pensionering, vertrek), VUT en door gedwongen ontslagen zouden bijna 900 arbeidsplaatsen moeten vervallen.

Math heeft zo zijn gedachten over de organisatie bij Volvo en op de manier waarop de ontslagen "verkocht" werden:

"Volvo beweerde dat er te veel auto's werden geproduceerd. Dat klopt, maar Volvo heeft er niets aan gedaan. Integendeel, vlak voor de werktijdsverkorting werd aangevraagd, werd de productie opgevoerd. Volvo zei ook dat er alleen minder wagens konden worden geproduceerd door inkrimping. Daar heeft Volvo ook niets aan gedaan. Werknemers moesten zich 10% meer inzetten toen er 500 man weggingen".

En "Volgens Volvo mogen er niet meer dan 80.000 auto's per jaar geproduceerd worden anders gaan ze de boot in. Ze spreken zichzelf tegen want van de mensen die er nog werken heb ik gehoord dat ze nu 200 auto's per dienst maken. Dat is op jaarbasis meer dan 80.000 auto's".

Math hoorde op het NOS-Journaal over de regeringssteun aan Volvo. De nieuwslezer kondigde aan dat de regering weer de nodige miljoenen steun aan Volvo zou geven. Maar vier uur later klonk uit de mond van die zelfde nieuwslezer het bericht over het grote aantal ontslagen bij Volvo Car.

Gerrit Hendrix, ex-mijnwerker en al vele jaren dienst bij Volvo Car heeft ook voor een groot deel het vertrouwen verloren in de bedrijfsleiding:

"Tegen de mensen in de fabriek die menen dat het zo'n vaart wel niet zal lopen, zeg ik: jullie kennen die lui aan de top niet. Die zitten maar te reorganiseren en jij ligt op apegapen voor de deur en dan stappen ze over je heen en roepen: juffrouw, nog twee koffie graag en dan gaan ze weer naar binnen. Zo verbitterd ben ik dat ik dit zeg. Ik vind het gewoon één rotte troep. Als er nu niet drastisch wordt ingegrepen dan weet ik zeker dat we met onze fabriek in Born over drie jaar niet eens meer zullen bestaan". (NRC 3-1-1981)

Math denkt dat de regering in de val van de Volvo is gelopen: honderden ontslagen en toch financiële steun. "Een schandaal", vindt hij het.

En Math en Gerrit zijn niet de enigen die kritische vragen hebben bij het Volvo-gebeuren. Veel werknemers en ex-werknemers van Volvo hebben totaal geen zicht op de gang van zaken bij dit autokoncern.

Wie trekt er eigenlijk aan de touwtjes? Waar wordt wat bepaald? Gebeurt dit in Zweden of in Den Haag? Welke rol speelt de Franse autofabriek in dit geheel? Hoe zit het met de zeggenschap van de overheid, die toch 1½ miljard aan subsidie in het Nederlandse bedrijf heeft gestopt? Laat de overheid zich inderdaad chanteren door "Zweden" omdat zij het niet kan maken dat de fabriek dicht gaat? Welk beleid wordt er bij Volvo Car BV gevoerd om uit te problemen te komen. Biedt dat perspectief? Wat te denken van de plannen van de directie om de jaarproductie terug te brengen tot 80 à 85.000 stuks, terwijl overal elders een autofabriek mindstens 200.000 stuks moet zien kwijt te raken om uit de problemen te blijven.

Vragen, vragen, vragen. Daarmee heeft een groepje van werknemers en ex-werknemers bij Volvo zich bezig gehouden. Niet zozeer om het Volvo-gebeuren aan de kaak te stellen, maar allereerst om een beetje zicht te krijgen op de gang van zaken bij het bedrijf. Om van daaruit kritisch mee te kunnen denken over hoe het nu verder moet met de autofabriek. Want het móét verder, daarover zijn de werknemers het eens. Nog meer mensen in de situatie van Math kàn eenvoudig niet.

I. DAF-VOLVO: DE GANG VAN ZAKEN TOT EIND 1980

Van Doorne's Automobielfabrieken

Al voor de oorlog had Huub van Doorne in Brabant de grondslagen gelegd voor een Nederlandse bedrijfswagenindustrie. Na de oorlog groeide het bedrijf snel, mede doordat het Eindhovense autobedrijf goede orders kreeg om legervoertuigen te maken voor het Nederlandse leger. Van Doorne ging denken aan de produktie van personenauto's voor een massapubliek. Het Dafje met de van van Doorne ontwikkelde variomatic werd snel populair. Halverwege de jaren zestig kwam ook in de autoindustrie de tendens op tot schaalvergroting. Maar daarvoor bleek het familiekapitaal van de familie van Doorne niet toereikend. Daarbij kwam dat Daf bij gebrek aan arbeidskrachten geen mogelijkheden had om uit te breiden, ook al was het benodigde kapitaal voorhanden geweest.

Op dat moment vonden het Ministerie van Economische Zaken en Daf elkaar.

Economische Zaken was immers op zoek naar een nieuwe industriële motor voor Limburg, na het besluit tot afbouw van de mijnindustrie.

Met forse overheidssteun werd in Born een produktiebedrijf van personenauto's opgezet. Via DSM nam de Staat der Nederlanden voor 25% (66 miljoen) deel in het Daf-aandelenpakket. Van de Europese Gemeenschap voor kolen en staal kreeg Daf een krediet van 35 miljoen om de bouw van het fabriekscomplex te kunnen financieren.

Bovendien verstrekke de Staat een investeringspremie van 10 miljoen, een aanmoediging om te investeren in het herstrukturingsgebied.

De produktie van personenauto's in Born nam een aanvang. In de eerste jaren, waarin het aantal geproduceerde auto's gestaag groeide, kon het bedrijf in Born zich in Daf-verband redelijk bedruipen.

Welke nu precies de financiële resultaten waren, was moeilijk te achterhalen, want er werden alleen maar cijfers bekend gemaakt over het totale Daf-gebeuren. En daar hoorde ook de bedrijfswagenproduktie in Eindhoven bij. Wat we wel weten is dat Daf in de periode 1965/66-1972 een totale netto winst na aftrek van belastingen maakte van ongeveer f100 miljoen. Dat is ongeveer evenveel als het bedrag dat Daf aan steun ontving van de Nederlandse staat en EGKS voor het opzetten van het bedrijf in Born.

In 1970 werd besloten dat de verschillende activiteiten van Daf zouden worden ondergebracht in afzonderlijke afdelingen (BV's). De bedrijfswagen-afdeling werd ondergebracht in Daf Truck BV en de personenwagen-activiteiten werden ondergebracht in Daf Car BV.

1972: Samenwerking met Volvo

In 1972 volgden er nieuwe ontwikkelingen. Daf Truck ging samenwerken met International Harvester, een Amerikaans bedrijf dat op deze manier via Daf en via de overname van een klein Engels bedrijf toegang tot de Europese markt wilde krijgen.

Tegelijkertijd begon de familie Van Doorne voor Daf Car sterk te denken aan een verbinding met een ander professioneel autobedrijf om zo de toekomst van het eigen bedrijf veilig te stellen. Onder andere Ford en BMW toonden zich geïnteresseerd, maar kwamen niet aan de bak. De familie Van Doorne koos voor het Zweedse auto-concern AB Volvo.

Volvo leek een goede partner. Het had een kwaliteitsnaam, het leek een gezond bedrijf en had geen modellen die direkt konkurreeerden met de Daf 66.



In 1972 nam A.B. Volvo een minderheidsbepaling van 33% (60 miljoen gulden) in Daf Car BV. Er werd afgesproken dat Volvo het recht had om die deelneming uit te breiden tot 49%.

In de overeenkomst stond duidelijk dat de personenwagenproductie van Daf Car en Volvo gescheiden zouden opereren. Beide activiteiten zouden dus niet in elkaar opgaan.

Maar ondanks de samenwerking met Volvo bleef Daf Car een lilliputter in de internationale auto-industrie. De jaarlijkse produktie kwam nooit boven de 100.000 auto's uit. In 1973/74 kwam de groei tot stilstand door de grote internationale konkurerrentie en de plotseling sterk stijgende benzineprijzen. De voorraden liepen hoog op in Born. Er kwamen langdurige perioden van werktijdverkorting. Het bedrijf raakte in moeilijkheden. De familie Van Doorne zag geen kans meer om zelfstandig het hoofd boven water te houden.

1975: Volvo Car BV wordt gevormd

Er volgden onderhandelingen over verdere samenwerking tussen Daf en Volvo. Begin 1975 bereikten de partijen (familie Van Doorne, Volvo en Nederlandse staat) overeenstemming. AB Volvo nam Daf Car over en de naam werd veranderd in Volvo Car BV.

Volvo Zweden kon naar verhouding met weinig geld (79 mln.) zijn belang in Daf Car uitbreiden tot 75%. De staat der Nederlanden die via DSM nog steeds een belang had in de Daf-moedermaatschappij, tastte opnieuw in de geldbuidel en werd voor nog eens f 20 miljoen eigenaar van de resterende 25% van de Daf Car-aandelen. De familie Van Doorne was van hun personenautofabriek af en had dus voor de bui losbarstte hun kapitaal kunnen veiligstellen.

De overname ging gepaard met een uitgebreide steunverlening door de staat aan het nieuwe bedrijf "met het oog op de handhaving van de werkgelegenheid in Limburg". Toen de onderhandelingen over de overname nog moesten beginnen, had Daf Car al f 6 miljoen ontvangen van de overheid. Dat was, zo bleek later, om het bedrijfsvermogen te versterken waardoor de kans van slagen bij de onderhandelingen vergroot kon worden (Brief Min. Van Aardenne aan vaste kamerkommissie voor Economische Zaken, 1978).



...geven en nemen...

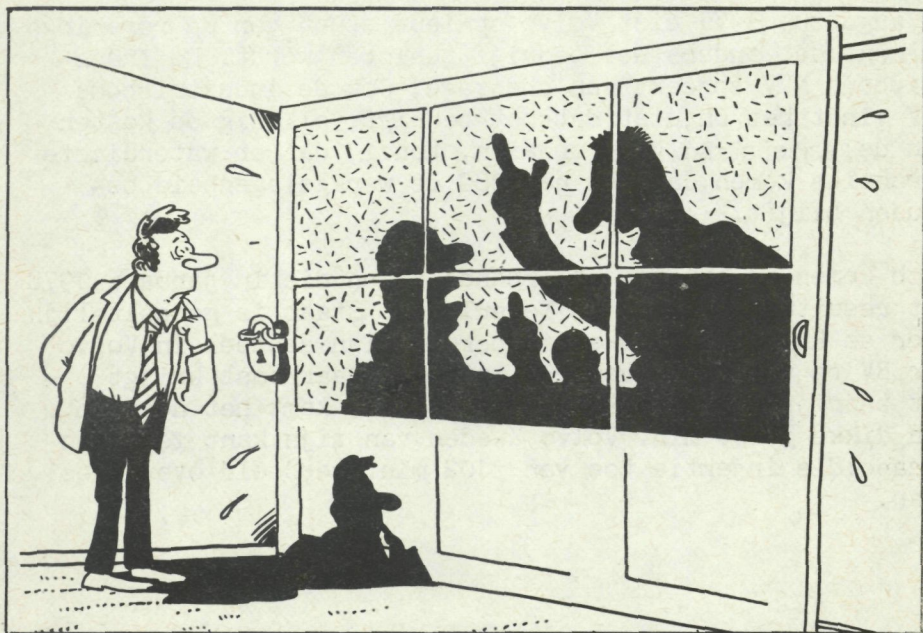
De interesse van Volvo voor Daf Car

A.B. Volvo, gevestigd in het Zweedse Gothenburg, produceerde hoofdzakelijk grote, op veiligheid en luxe gebouwde en daardoor nogal prijzige personenauto's. Rond 1972 was de thuismarkt van Volvo verzadigd. Op de buitenlandse markt nam de konkurentie met Opel, Ford en Peugeot toe. De noodzaak om een middenklassewagen in het pakket op te nemen nam toe. Met het oog daarop had men in 1972, zoals boven vermeld, dan ook al samenwerking gezocht met Daf Car. Een algehele overname van Daf Car was in dat licht gezien voor Volvo erg aantrekkelijk, want Daf was immers bezig met de ontwikkeling van een nieuwe middenklassewagen, de Daf 77 (de latere 343). Volvo was van mening dat dit nieuwe model een uitstekende aanvulling zou zijn op de bestaande grote Volvo-modellen. Als men samen kon werken aan de ontwikkeling van het nieuwe Daf-model, zou het de Zweden aanzienlijk kunnen schelen in de ontwikkelingskosten van een eventueel eigen model. Daf van haar kant, die toch al in de problemen zat, zag geen kans om de ontwikkeling van het nieuwe model door te zetten. De ontwikkeling van een nieuw model kost 80 miljoen tot anderhalf miljard gulden, al naar gelang er ook helemaal nieuwe typen motor, versnellingsbak en dergelijke in komen. Daf Car was op het moment dat de Zweden de zaak overnamen al een heel eind op weg met hun middenklasser.

Alles wijst erop dat AB Volvo in 1975 veel verwachtte van die nieuwe middenklasser.

Door de overname van Daf Car BV door Volvo werd niet alleen de naam veranderd in Volvo Car BV. Ook het beleid werd voortaan door de Zweden uitgemaakt, waarmee de zelfstandigheid van het bedrijf beslissend werd aangetast. Dit ondanks alle fraaie intensieverklaringen en min of meer harde afspraken. Geleidelijk aan werden steeds meer beslissingen van Nederland naar Volvo's hoofdzetel in Göteborg gehaald: de planning, het verkoopbeleid, de keuze van de oeleveraaars van onderdelen, de modelontwikkeling.

De Nederlandse staat heeft een hele tijd zijn ogen gesloten voor de feitelijkheid. Het Ministerie van Economische Zaken had de relatieve zelfstandigheid van Volvo Car hoog in het vaandel staan. Bij verdere steunverlening later zal Economische Zaken iedere keer weer verklaren dat dit gebeurt om een "zelscheppende Nederlandse automobielinindustrie" in takt te houden. Eigenlijk wilde men dus meer dan alleen het bedrijf in Born openhouden vanwege de werkgelegenheid. Men wilde voorkomen dat het een assemblagebedrijf werd waar alleen elders gefabriceerde onderdelen in elkaar worden gezet, zonder een eigen ontwikkelingsafdeling. Men kan zich afvragen of de Nederlandse overheid zichzelf en anderen op dit punt niet voor de gek gehouden heeft. Het lijkt er veel op dat de wens de vader van de gedachten was. Een feit was in elk geval wel dat met de overname van Daf door Volvo de toekomst van Volvo Car BV ondergeschikt was gemaakt aan de concernpolitiek van een Zweedse gigant.



...ontzettend veel gebeurd achter de schermen...

1976-1980: Verliezen en nieuwe overheidssteun

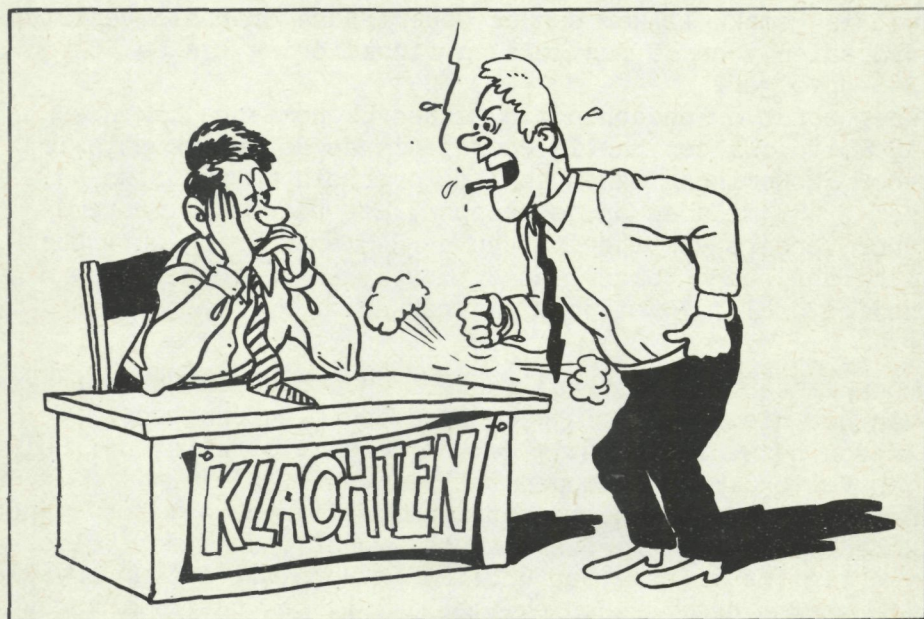
Alles wordt op alles gezet om zo snel mogelijk met de nieuwe middenklasser op de markt te komen. Deze moet Volvo Car uit de verliesproblemen halen.

In 1976 is het dan zover dat de Volvo 343 op de markt komt. Hij is echter duur in vergelijking met de concurrerende wagens en ook in technisch opzicht mankeert er nogal het een en ander aan. Uit allerlei mankementjes (vloerlekkages, motorlawaai) blijkt dat men niet genoeg tijd heeft genomen om de wagen volledig uit te ontwikkelen. In 1977 moeten er allerlei ploegjes van mensen uit het bedrijf naar het buitenland om klachten te verhelpen. Er worden te weinig kleuren geboden en de auto is alleen maar met automatische schakelbak verkrijgbaar. Al deze factoren leiden ertoe dat het nieuwe model "slecht ontvangen" wordt. Het koopresultaat is navenant en het verwachte winstherstel komt er niet. Ook in 1976 en 1977 worden er verliezen geleden.

In augustus 1977 eist Volvo opnieuw steun van de regering en zegt dat anders het bedrijf gesloten wordt. De Industriebond NVV spreekt van chantage. Ook de industriebond NKV vindt het onjuist dat het bedrijf volledig op kosten van de gemeenschap gaat draaien, tenzij dat er waterdichte garanties komen dat ook na 1980 de werkgelegenheid behouden blijft.

Toch komen er opnieuw onderhandelingen die in januari 1978 tot resultaat leiden. De Nederlandse Staat is gedeeltelijk door de knieën gegaan en is bereid zijn aandeel in Volvo Car BV te vergroten van 25% tot 45%. Daarnaast krijgt het bedrijf nog extra steun. In totaal komt het neer op een dikke f 200 mln. Volvo Zweden van zijn kant zegt een financiële injectie toe van f 102 mln, verdeeld over twee jaar.

Ondanks het aandringen van de vakbonden komen er opnieuw geen werkgelegenheidsgaranties. Wel krijgt de overheid iets meer financiële controle op het beleid, onder andere door de benoeming van een 'regeringswaarnemer'. Dat wordt de heer J. Molkenboer, dezelfde die de onderhandelingen heeft gedaan. Voor de werknemers is ook iets leuks bedacht. Ze mogen een eigen werknemerskommissaris aanwijzen die samen met de al aanwezige zes andere commissarissen op het directiebeleid mag controleren. Tegelijkertijd wordt echter in de statuten vastgelegd dat bij belangrijke beslissingen (zoals grote ontslagen of reorganisaties) slechts de instemming van zes van de zeven commissarissen nodig is. Toevallig?



Hoewel er weer geld is, brengen 1978 en 1979 geen verlichting van de zorgen. De Volvo 343 wordt kwalitatief sterk verbeterd en ook met een handgeschakelde bak uitgebracht. De verkopen lopen een stuk beter, zeker in 1979, maar het zijn er toch nog te weinig en bij iedere verkochte auto moet geld bij. Het vervolg is dat in beide jaren toch weer flinke verliezen geleden worden.

Het ontwikkelen van een opvolger

Er komt een nieuw probleem opduiken. Wil het bedrijf in de toekomst blijven meetellen, dan moet er in de tachtiger jaren een nieuw model komen als opvolger van de 343. In de personenauto-industrie duurt het ontwikkelen van zo'n nieuw model vijf jaar. Dat betekent dat in 1979 al met de ontwikkeling ervan moet worden begonnen, en daar is geld voor nodig. Het Volvo-koncern zegt geen geld te hebben. Het is in die tijd net bezig met de uitbouw van zijn activiteiten in andere sectoren (o.a. oliesektor) en met het werken aan een opvolger van de Zweedse Volvo-modellen (240 serie). Ze steken hun geld liever in andere dingen schijnbaar. Er wordt weer in Den Haag aangeklopt, want wat is gemakkelijker dan de Nederlandse overheid te laten opdraaien voor de risico's en financiering van de Volvo 343-opvolger?

Weer wordt er onderhandeld tussen Economische Zaken en AB Volvo. Na een hartig woordje in de 2e Kamerkommissie voor Economische Zaken komt de overheid in augustus 1979 met f 155 miljoen op de proppen. Het bedrag is bestemd voor verdere verbetering van de 343 en voor de ontwikkeling van een opvolger van dit type. AB Volvo zou voor dit zelfde doel f 76 miljoen uittrekken.

Voorwaarde van de overheidssteun is dat de ontwikkelingen van het nieuwe type in Nederland zou plaatshebben. De Zweden bezweren plechtig dat de relatieve zelfstandigheid van Volvo Car BV behouden zal blijven.

De praktijk valt anders uit. Onmiddellijk na het tot stand komen van de nieuwe overeenkomst wordt bekend dat Volvo veertig tot vijftig topfuncties in Born wil laten vervallen. Zij worden naar Zweden overgeplaatst. De Ondernemingsraad en vakbonden trekken in augustus 1979 aan de bel, omdat ze terecht vrezen dat Volvo Born steeds meer zou worden uitgehold tot een assemblagebedrijf. Pas na lang aandringen is regeringswaarnemer Molkenboer bereid hiertegen op te treden.

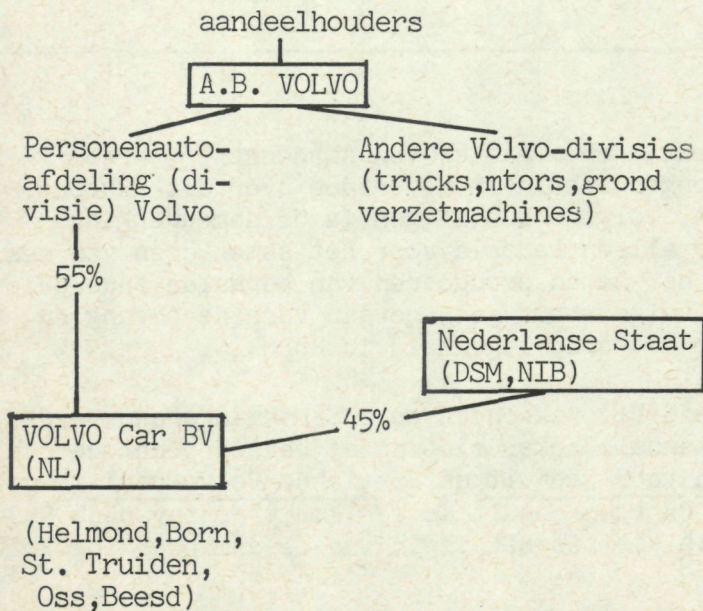
Renault komt binnen

Eind 1979 doet zich een verontrustende gebeurtenis voor. Volvo Zweden gaat samenwerken met Renault op het gebied van personenwagens. De personenauto-afdeling van het Volvo-koncern wordt een gemeenschappelijke dochteronderneming van AB Volvo en het staatsbedrijf Renault. Dit laatste krijgt een belang van 10%, wat binnen enkele jaren zal oplopen tot 20%.

Hoewel de Nederlandse overheid al honderden miljoenen in de personenauto-afdeling van Volvo heeft gestopt (vanwege het bedrijf in Born), krijgt zij pas achteraf iets te horen. Hetzelfde geldt voor de werknemers. En dit terwijl het wel degelijk iets kan betekenen voor het Nederlandse Volvo-bedrijf. (zie onderstaande tekening)

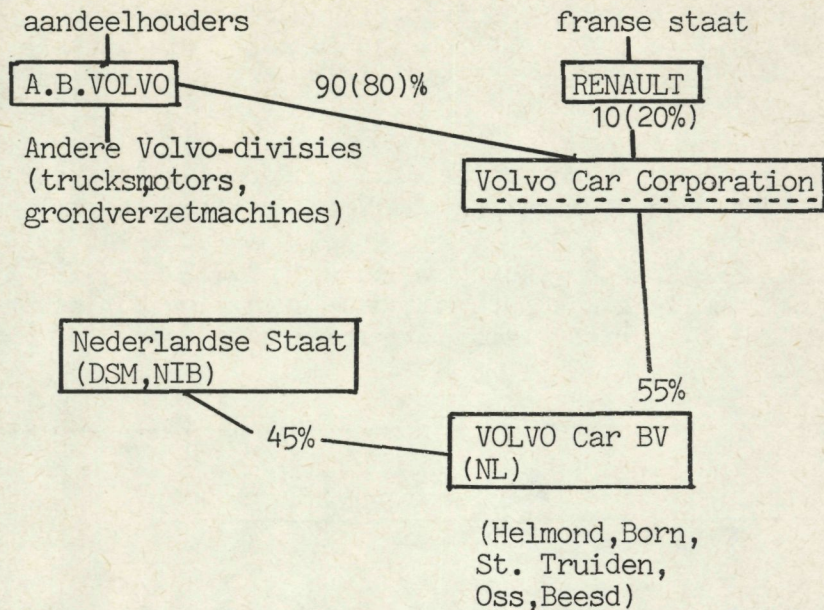
SCHEMA

Situatie voordat Renault binnenkomt (1979)



SCHEMA

Situatie nadat Renault binnenkomt (1979)



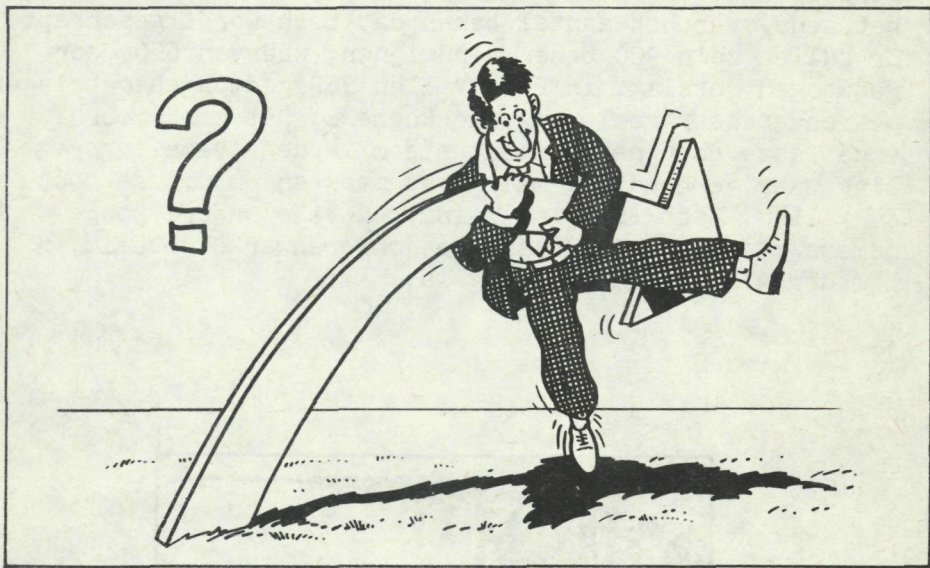
De Volvo-directie en minister Van Aardenne proberen meteen alle ongerustheid in Nederland over dit akkoord weg te praten. Volgens hun zeggen is de samenwerking Renault-Volvo alleen bedoeld voor het samen doen van een onderzoek en het samen produceren van bepaalde onderdelen. Daarom is er volgens hun geen gevaar voor de omvang en kwaliteit van de werkgelegenheid in Born.

De ongerustheid bij vakbonden en ondernemingsraad verdwijnt toch niet helemaal. Zeker niet nadat bekend wordt dat Volvo in Denemarken voor Renault de R5 via de Volvo-dealers gaat verkopen. De R5 van Renault is een concurrent van de 343, en wie weet is dit pas het begin van de samenwerking Volvo-Renault...?

Kleinere verliezen door inkrimping?

Eind 1980 blijkt dat Volvo Car BV over dat jaar weer zware verliezen gaat lijden. De Raad van Bestuur kondigt aan dat er maatregelen worden genomen. "Om uit de problemen te komen", zo zegt men, "is het nodig dat de bestaande overcapaciteit wordt afgebouwd".

Met de bestaande capaciteit kunnen op dat moment 98.000 wagens per jaar worden gebouwd. De Raad van Bestuur wil dit terug brengen tot 80.000 stuks. De aangekondigde reorganisatie kost 1200 arbeidsplaatsen, waarvan 830 in Born. De meeste klappen dreigen te vallen onder het direkte productiepersoneel. De Raad van Bestuur denkt met deze maatregelen f 85 mln per jaar te besparen, waarvan bijna driekwart aan loonkosten. Doordat met minder mensen dezelfde produktie gehaald moet worden, betekent het voorstel ook een opvoering van het werktempo.



Velen vinden deze voorstellen onbegrijpelijk. Aan de ene kant wordt namelijk verteld dat de produktie te laag ligt, waardoor de kostprijs per 343 te hoog uitkomt. Aan de andere kant wordt via die voorstellen de produktiekapaciteit terug gebracht, waardoor op korte termijn minder auto's gemaakt kunnen worden.

De vakbeweging protesteert krachtig. Zij neemt het standpunt in dat van hun kant niet op medewerking aan dit soort plannen gerekend hoeft te worden, zo lang er geen duidelijk plan voor overleving op langere termijn op tafel ligt. Ook vanuit de Centrale Ondernemingsraad, het LIOF en de tweede kamer komt kritiek op de voorstellen. De kritiek richt zich onder andere op het feit dat van de ontwikkeling van een opvolger voor de 343 nog niets terecht is gekomen. Regeringswaarnemer Molkenboer wordt laksheid verweten en er wordt geëist dat Volvo Zweden eerst met het lange termijn-plan voor de Nederlandse vestiging komt. De ontslagen worden voorlopig opgeschort en Molkenboer wordt met de zojuist genoemde eis naar Zweden gestuurd.

Nog voordat de onderhandelingsdelegatie in Zweden iets bereikt heeft, worden regering en directie van Volvo Car het eens over het aantal banen dat toch wordt geschrapt. Er zullen zo'n 920 banen verdwijnen, waarvan 600 door gedwongen ontslag. In Born vallen 362 gedwongen ontslagen, waaronder zeer veel jonge werknemers. Dat komt vooral omdat deze door het puntensysteem in de afvloeiingsregeling naar verhouding meer kans maakten om uit de boot te vallen. Math (zie inleiding) en vele andere jonge werknemers zijn de klos. Alsof de jongerenwerkeloosheid in Limburg al niet hoog genoeg is.



II. DE OVEREENKOMST VAN MEI 1981

De Nederlandse Staat als autofabrikant?

De onderhandelingen tussen de regeringsvertegenwoordigers en de top van Volvo Zweden duren maanden deze keer. De reden daarvan blijkt al spoedig. De Zweden hebben deze keer bij dit pokerspel zeer hoog ingezet: de regering neemt de meerderheid van Volvo Car BV over of de Zweden sluiten de tent waardoor de overblijvende 5400 arbeidsplaatsen naar de verdommenis zijn.

In mei 1981, kort voor de Tweede Kamer-verkiezingen, wordt de uitslag van dit pokerspel tussen de hoge heren bekend. De Nederlandse regering is opnieuw bezweken voor de chantage. Op zijn verkiezingstournee kan VVD-minister Wiegel de show stelen met de mededeling dat de overheid haar aandeel op 70% zal brengen en dus de meerderheid krijgt. Daarnaast zal voor de zoveelste keer een steunoperatie plaats vinden. Tot 1983 zal dit de Nederlandse belastingbetaler f 300 miljoen kosten. Vervolgens wordt in mei 1983 bekeken hoe op dat moment de vooruitzichten zijn. Zijn die voldoende positief, dan wordt de tweede termijn van dit steunbedrag betaald, d.w.z. nog eens f 450 mln tot en met 1986.

De Zweden beloofden tot 1983 met f 93 mln over de burg te komen, terwijl ze daarnaast enkele schulden van Volvo Car BV kwijtschelden. Wanneer op de peildatum mei 1983 wordt besloten door te gaan, zullen ze nogmaals met f 158 mln komen.

Alle nieuwe steunbedragen zijn eerst en vooral bedoeld om de opvolger van de 343 te ontwikkelen. Deze zal in 1985/86 op de markt komen als alles volgens plan verloopt.

De totstandkoming van de overeenkomst

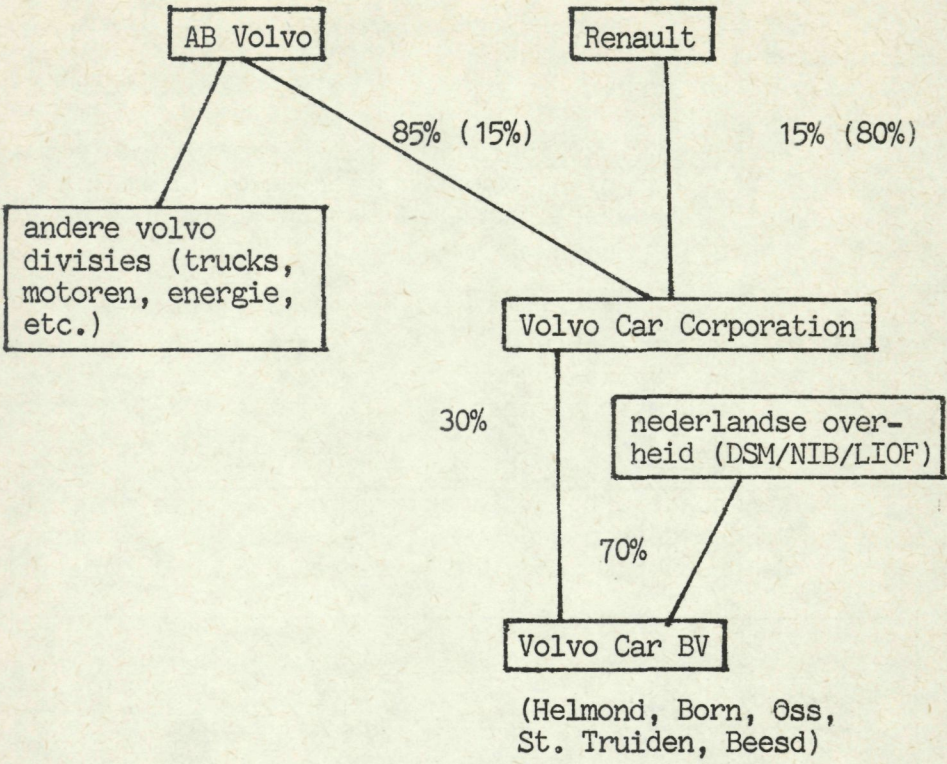
Op 19 mei publiceert de Kar Knipsel Krant (knipselkrant van directie van Volvo Born) een groot artikel over maatregelen tegen misbruik van sociale voorzieningen. Die zelfde dag verklaart Wiegel in een verkiezingstoespraak dat Volvo weer f 750 miljoen gaat krijgen. De werknemers, de bonden en de ondernemingsraad zijn er blij mee. Eindelijk lijkt er wat perspectief voor de langere termijn.

In Den Haag maken een aantal Tweede Kamerleden zich woest omdat Wiegel er volgens hun een verkiezingsstunt van heeft gemaakt. Het parlement dat toch eerst over zo'n steunoperatie moet beslissen, heeft op 19 mei officieel nog niks gehoord. Vervolgens wordt in een paar dagen tijd de zaak door de Tweede Kamer gejaagd, terwijl bijna geen van de kamerleden de stukken van de overeenkomst nog heeft gelezen. In nauwelijks drie kwartier mondeling overleg tussen minister en kamerkommissie wordt er besloten tot de grootste steunoperatie aan één enkel bedrijf die tot nu toe in Nederland ondernomen is.

De oorzaak van deze vliegende haast is volgens de minster dat Zweden niet meer tijd voor de beslissing wilde geven. Op 26 mei is er bij Volvo de jaarlijkse vergadering van aandeelhouders, en vóór die tijd wilde Volvo-top dat de Nederlandse regering ja had gezegd. En zo gebeurt het ook.

Andries Van Agt juicht: "Het wordt nu dus eigenlijk een Nederlands bedrijf, met Nederlandse bevoegdheden. Er wordt een Nederlandse nieuwe auto ontwikkeld en dat is dus voor de Nederlandse werknemers van erg grote betekenis." Niemand lijkt zich af te vragen hoe het nu verder zit met de afhankelijkheid van Volvo in de toekomst.

SITUATIE MEI 1981



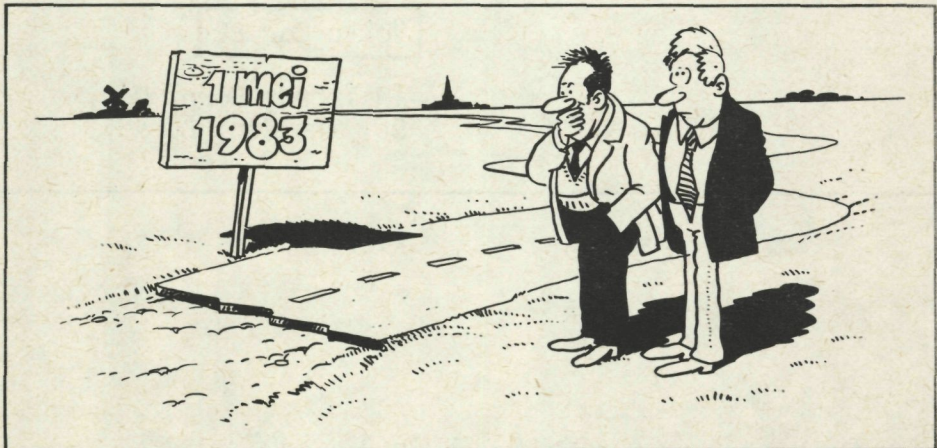
De peildatum mei 1983: wat houdt dat in?

In de overeenkomst ('Letter of Intent III') is vastgelegd dat in mei 1983 wordt bekeken hoe de situatie ervoor staat voor Volvo Car BV. Is die hoopgevend, dan wordt doorgedaan. Wordt ook voor de komende jaren geen verbetering in de bedrijfsresultaten verwacht, dan gaat het bedrijf toch dicht, ondanks alle miljoenen. In mei 1983 zal gekeken worden naar de volgende punten:

-marktontwikkeling: zit er weer groei in de automarkt? Wat zijn de kansen voor de opvolger van de 343? Hoeveel daarvan denkt men te kunnen verkopen?

-kostenontwikkeling nieuw model: Blijven de ontwikkelingskosten van het nieuwe model binnen de perken? Welke kosten zijn te verwachten voor het in productie brengen van het nieuwe model?

-financiële vooruitzichten Volvo Car BV: Is de verwachte afzet voldoende om rendabel te draaien? Worden er toch weer verliezen verwacht of wordt de productie eindelijk winstgevend?



Belangrijk in mei 1983 is dat er twee partijen ja moeten zeggen op de vraag of er doorgedaan wordt. Niet alleen de Nederlandse regering, maar ook Volvo Zweden moet het groene licht geven.

III. HOOFDROLSPELERS EN TONEELKNECHTEN

Volgens ons staat dat licht nog lang niet op groen. En vooral is het nog niet duidelijk wat de Zweedse Volvo-top met het Nederlandse bedrijf voor heeft. In dit hoofdstuk proberen we aan te geven wat van de twee hoofdrolspelers (AB Volvo en de Nederlandse regering) verwacht kan worden en wat de rol is van de directie van Volvo Car BV. Wat betekent een en ander voor de 'toneelknechten', de werknemers van Volvo Car BV.

Nederlandse staat als melkkoe voor Volvo Zweden.

Met de overeenkomst van mei 1983 heeft Nederland weer een eigen personenautoindustrie volgens premier Van Agt. Maar of je daar zo trots op moet zijn, kun je je afvragen. De Nederlandse Staat heeft er nu al voor f 750 miljoen aan steunverlening ingestoken. En met die nieuwe overeenkomst komt daar nog een keer f 750 miljoen bij in de komende jaren.

Na de overname van Daf Car door Volvo heeft het bedrijf met de regelmaat van de klok zijn handje opgehouden in Den Haag. Bijna ieder jaar was het raak. Honderden miljoenen verlies heeft het bedrijf al geleden. De directie van Volvo Car BV kondigde steeds aan dat binnen een paar jaar weer quite zouden draaien of winst maken. Maar elke keer viel het weer tegen en werden nieuwe miljoenenverliezen gemaakt. Achteraf ga je behoorlijk twijfelen of niet bewust iedere keer een veel te positief beeld werd geschetst van de toekomstkansen, om op zo'n manier nieuwe overheidssteun te krijgen. Nog steeds kunnen de Volvo-dealers in hun showrooms een 343 laten zien die dankzij de Nederlandse staatssubsidie ruim f 1000,-- goedkoper is dan hij eigenlijk zou moeten kosten. (overheidssteun per auto).

De mogelijkheden om zich meer met het door Volvo gevoerde beleid bezig te houden, waren er wel in het verleden. De regering mocht enkele kommissarissen benoemen (o.a. Bogers president directeur van DSM en had een regeringswaarnemer) die het beleid van de Volvo Car BV directie zouden kunnen controleren. Van de activiteiten van die duurbetaalde heren hebben we bijzonder weinig gemerkt. Ze hadden ev en goed in Schoonebeek kunnen werken als jaknikker.

Waarschijnlijk werd het beleid echter ook niet uitgestipeld in Born of Helmond, maar in het hoofdkwartier in Gothenburg. Van verschillende kanten is in het verleden opgemerkt dat met al die miljoenen guldens aan steun van de Nederlandse Staat gemakkelijk heel het aandelenkapitaal van Volvo Car Corporation AB (het personenautobedrijf van Volvo Zweden) had kunnen kopen. Dat bedroeg in 1980 slechts f 305 mln. Dan zou de Nederlandse Staat werkelijk inzicht in en invloed op het Volvo-beleid hebben gekregen.

Iedere keer hebben de Zweden bij de Nederlandse overheid het mes op de keel gezet bij hun vraag om nieuwe steun. De Volvo-top heeft steeds geweten dat hun onderhandelingspositie ijzersterk was. Als zij zelf hun poot stijf hielden en weigerden echt over de brug te komen, zat er voor de Nederlandse overheid niets anders op dan toe te stemmen en opnieuw geld in Volvo Car BV te stoppen. De overheid kan het eenvoudig niet maken om de autofabriek in Born te sluiten, want ze hebben geen enkel ander alternatief. Nog eens 6000 mensen op straat in Limburg en Brabant betekent een economische ramp voor die gebieden. Precies om deze reden zal de Nederlandse overheid ook in mei 1983 de zaak proberen te redden met nieuwe steunverlening.

Maar al heeft de Nederlandse Staat dan 70% van de aandelen in Volvo Car BV, een echte autofabrikant zal zij niet worden en dat wil de regering ook niet. Dus blijven ze altijd aangewezen op samenwerking met een ander professioneel autobedrijf. Tot nu toe is er geen enkele aanwijzing dat ze geprobeerd hebben een ander bedrijf te benaderen als alternatief voor Volvo. Maar als Volvo zich in mei 1983 terugtrekt, zitten werknemers en overheid met de gebakken peren.

Het pokerspel van Volvo Zweden

Het beleid van Volvo kan men het beste omschrijven als pokerspel op hoog niveau. Hun eigenlijke doel is niet auto's maken, maar winst maken. Sinds 1976 maakte het Volvo-koncern ongeveer f 2500 miljoen winst, onder andere met personenauto's maken. Alles wijst erop dat ze nu bezig zijn hun belangen te spreiden en zich in te kopen in andere takken van industrie.

Volvo-direkteur Ekman zegt daarover: "Het is nu de zaak je belangen te spreiden. Kijk maar eens naar de Amerikaanse autoindustrie. Die kan nu de verkoop van grote auto's terugkoopt - nergens anders meer op terugvallen."

Een van de manieren waarop Volvo zijn belangen spreidt, is de fusie met het Zweedse bedrijf Beijerinvest AB (begin 1981), waarmee f800 mln. gemoeid was. Beijerinvest is een groot bedrijf met onder andere belangen in de energiesector en oliewinning. Het is niet toevallig dat Volvo juist dit bedrijf heeft overgenomen, als je Volvo-direkteur Ekman hoort: "De wereld van de energie is reuze spannend. Het is eigenlijk de enige bedrijfstak die nog flink in ontwikkeling is. Daar moet je tijdig bij zijn. Er zijn grote investeringen mee gemoeid, maar ook grote winsten."

Na de overname van Beijerinvest heeft Volvo ook het olieboringsbedrijf Fred Olsen Drilling Company uit Texas overgenomen. Het begint dus al een beetje op Dallas van de TV te lijken.

Volvo Zweden weigerde nog langer geld te steken in het Nederlandse Volvo Car BV. Niet omdat ze het geld niet hadden, maar omdat ze het liever in andere meer winstgevendende zaken stopten.

Waarschijnlijk willen ze ook wel doorgaan met personenauto-productie, maar liefs zoveel mogelijk op andermans kosten. De nieuwe Volvo-middenklasser wordt grotendeels door de Nederlandse belastingbetaler betaald, maar staat straks wel te pronken in de nieuwe Volvo-katalogus naast hun eigen zweedse modellen. De laatste jaren heeft Volvo Zweden wel veel geld gestoken in de ontwikkeling van een opvolger voor hun huidige 240-serie. In 1982/83 moet die op de markt komen.

Als je in de personenauto-industrie wilt blijven meetellen, dan heb je een of meer eigen middenklasse-modellen nodig. Volgens ons gokt Volvo Zweden momenteel op twee paarden voor hun middenklasser. Het ene is de Nederlandse 343 (en opvolger). Het andere is een of andere vorm van verdere samenwerking met Renault. Deze twee producenten (Volvo Zweden en Renault) vullen elkaar namelijk goed aan. Renault heeft een sterk programma middenklasse-wagens, maar stelt in de duurdere klasse (R20 en dergelijke) niet veel voor. Volvo Zweden daarentegen heeft een sterke marktpositie in de duurdere klasse, maar stelt met de 343 zeer weinig voor in de middenklasse. Het zit er daarom best in dat die twee tot vormen van verdere samenwerking komen op het gebied van personenauto's.

Volvo heeft dus twee ijzers in het vuur. Waarschijnlijk hakken ze al voor mei 1983 de knoop door en nemen de beslissing of ze doorgaan in Nederland, of dat ze met Renault in zee gaan.

Als de Zweden zich in 1983 terugtrekken, dan is de situatie voor Volvo Car BV hopeloos. Op allerlei manieren is het nederlandse bedrijf immers nog aan Volvo Zweden verbonden: via de naam, via de importeurs en dealers in binnen- en buitenland, op het gebied van ontwikkeling van de opvolger van de 343, en waarschijnlijk ook nog op gebieden als toelevering van onderdelen en reclame.

Volvo heeft dus twee ijzers in het vuur. De werknemers bij Volvo Car BV en de nederlandse overheid hebben er maar één, en dat maakt hun positie een stuk zwakker in 1983.



"Volvo Car BV - Nieuwe Stijl, U zult daar meer van horen "

Dat zijn de woorden van Ir. Deleye, een Belg, de nieuwe topman van Volvo Car BV.



17 maart 1982. Op een perskonferentie in Helmond maakt de president-direkteur Ir. Deleye bekend dat Volvo 340 het momenteel goed doet op de automarkt. In de eerste 9 weken van dit jaar werden ruim 2500 auto's meer verkocht dan in dezelfde periode van het vorig jaar. Over 1982 verwacht het nederlandse autobedrijf 85.000 wagens te maken tegen 78.000 vorig jaar.

De verdere toekomstplannen zijn dat er in 1983 100.000 stuks geproduceerd én verkocht moeten worden. Dit jaar dient er quite gespeeld te worden op de produktie van de 340. Maar het bedrijf streeft ernaar volgend jaar winst te maken.

De perskonferentie is door Volvo Car BV vooral bijeen geroepen om te vertellen dat het bedrijf wil overgaan op de Japanse manier van werkorganisatie.

Direkteur Deleye meldt dat in het afgelopen jaar de produktiviteit bij het bedrijf al belangrijk is gestegen. Per auto zijn nu nog 34 werkuren nodig, tegen 43 een jaar geleden. Een belangrijkdeel van die verbetering kwam tot stand door een lager ziekteverzuim. Hij vertelt er niet bij dat dat misschien komt door de angst voor ontslag bij de volgende reorganisatie. Voor een ander deel komt het gedaalde aantal werkuren per auto voort uit de maatregelen die juni 1981 werden aangekondigd. Tot eind 1983 wil men de produktiviteit met 22,5% opvoeren. Voor minstens 10% moet dat komen uit harder werken van de werknemers. Inmiddels blijkt uit het sociaal jaarverslag, over 1981, dat dit percentage ruimschoots gehaald is. De rest wil men bereiken door efficiëntere werkorganisatie en automatisering.

Tijdens de perskonferentie wordt verteld dat men de efficiëntere werkorganisatie wil bereiken door het Japanse systeem van werken. De Volvo Car-direktie is de afgelopen maanden in de leer geweest bij een Amerikaanse professor die in de vijftiger jaren de grondslag heeft gelegd voor het Japanse wonder.

De professor gaat ervan uit dat fouten in het industriële proces voor 85% systeemfouten zijn. Het kan voorkomen dat in een fabriek 21% van het personeel werkt aan controleren en herstellen van fouten in de produktie. Het opsporen van die steeds terugkerende fouten in het produktieproces én het oplossen ervan verhoogt volgens de Amerikaanse geleerde de kwaliteit én de produktiviteit.

Daarom wil de direktie van Volvo het produktiesysteem beter beheersbaar maken.

Maatregelen

De werkers op de vloer zullen al meteen gekonfronteerd worden met de nieuwe aanpak. Een van de eerste maatregelen die Volvo gaat doorvoeren is de controle van het werk dat ieder doet. In de fabriek van Born zullen de komende maanden enkele tientallen rode knoppen geïnstalleerd worden die de gehele lijn kunnen stopzetten. De lijn wordt stil gezet als een werknemer, om welke reden dan ook zijn onderdeel van de fabriekage niet aankan. Daar moet dan op dat moment bijgesprongen worden. Hierdoor worden fouten voorkomen en vaak terugkerende problemen in het produktieproces kunnen gelokaliseerd worden. Noodgedwongen moeten deze dan worden opgelost. Daarmee wordt iedere werknemer verantwoordelijk voor de kwaliteit van het werk dat hij doet. Controle achteraf van het totale eindprodukt is niet meer nodig en dat bespaart mankracht en dus geld. Dat is de denkrichting achter het installeren van de rode knoppen.



"We zullen dus kwaliteitskontroleur worden van ons eigen werk" zo hield Ir. Deleye zijn werknemers voor. "Maar ook als het nodig is van het werk van onze collega's."

Kontroleur van het eigen werk, dat klinkt wel aardig en vooral zit daar de klank in van verantwoordelijkheid geven. Maar controleur van het werk van je collega's, dat komt al minder sympatiek over. Ondanks het verhaal er om heen, dat dat in de juiste verhouding gezien moet worden. Niet om 'de ander erbij te lappen' of om een hak te zetten, maar in de geest van behulpzaamheid, kameraadschap, het samen staan voor een taak om van de onderneming (onze onderneming zoals de president steeds zegt) een sukses te maken. Maar het feit blijft, dat werknemers op deze manier tegen elkaar uitgespeeld worden. Door de 'rode knop' kunnen immers fouten gelokaliseerd worden, maar ook de zwakke broeder op die plaats springt naar voren. Kan de stemming tegen diegene die het proces stagneert niet ontaarden in onverdraagzaamheid?

Zitten in deze aanpak ook niet de kiemen van een geraffineerd jaagsysteem? Niemand wil immers door de mand vallen als de mindere in arbeidsprestaties.

Vanuit de direktie gezien kan de zwakke broeder ook snel gelokaliseerd worden. En dan zal de konsekwentie wel gauw getrokken worden, zeker als men kost wat kost de produktiviteit wil opvoeren.

Of zal de direktie de geest Volvo Car Nieuwe Stijl (saamhorigheid, kritisch zijn op eigen arbeid, kwaliteit, verantwoordelijkheid) en al die mooie woorden die de werknemer als de nieuwe arbeidsmoraal worden voorgehouden, ook voor zichzelf van toepassing verklaren?

De verantwoordelijkheid van de direktie zal in ieder geval niet op de eerste plaats gericht zijn op de belangen van de werknemers.

Voor werknemers die hun mentaliteit niet kunnen veranderen in de door de leiding gewenste richting, is er geen plaats meer bij Volvo, zo is al meegedeeld.

Daarbij bepaalt de direktie hoe de juiste mentaliteit zal moeten zijn en dus ook wie de verkeerde mentaliteit bezit. Huidige 5500 werknemers krijgen de garantie dat zij niet door een nieuwe reorganisatie op straat komen te staan.

"Maar dan alleen aan die mensen die "met ons willen samenwerken in de door ons gekozen richting." Betekent dat dat alle mensen die van nu af aan kritiek op het beleid hebben, eruit moeten?

In het bedrijfsblad van 23 maart 1982 zegt directeur Deleye:

"We zullen het hele proces dat zich binnen deze deuren afspeelt van A tot Z onder de knie moeten hebben.

En we zullen dat op een dynamische manier moeten volgen en controleren. We zullen daarbij kritisch moeten zijn en onszelf steeds vragen moeten stellen."

Hopelijk zal de direktie ook van werknemers accepteren dat zij de zaak van nu af aan kritisch gaan volgen, en ook kritisch naar het verleden kijken.

Met de hele 'nieuwe stijl'-aanpak doet de direktie alsof het grootste probleem in de motivatie van de werknemers ligt. Maar zo is het niet, dat bleek al uit het voorgaande deel van deze brochure. En het probleem van het bedrijf wordt ook niet opgelost als werknemers voor honderd gulden huur in een maand een Volvo gaan rijden. Zeker niet in een tijd dat de mensen al nauwelijks hun gas-, water- en lichtrekening kunnen betalen.

IV. WAT KUNNEN WE DOEN ALS WERKNEMERS?

Het is duidelijk dat we niet passief aan de kant moeten blijven wachten tot het mei 1983 is en de 'grote jongens' van Volvo en de regering de beslissingen nemen. Zoals Deleye zelf zegt, zullen we het beleid kritisch moeten volgen. Maar er zijn ook een aantal dingen die we nu al kunnen doen.

Wat kunnen we doen als werknemers

A. Informatie inwinnen

1. Hoe is de ontwikkeling van de nieuwe middenklasse-auto geregeld? Waar gebeurt dat? Welke afspraken zijn er gemaakt over de financiering?
2. Er wordt gemikt op een grotere verkoop in het buitenland. Zijn er tekenen dat die markt aantrekt? Hoe is het beleid wat betreft reclame, verkoop en prijzen? Blijft de inkoop in handen van Volvo Zweden? Wat zijn reële kansen op een eigen dealer en importeursnet in het buitenland? (Denk aan de grote financiële kosten.)
3. De laatste afspraken over de steunverlening van de nederlandse staat aan Volvo Car Corporation Zweden, in mei 1981, zijn verwoord in de Letter of Intent III. Wat is de juiste inhoud van de Letter of Intent III? Wat zijn de rechten en plichten van de nederlandse staat? Wat zijn de rechten en plichten van Volvo Car Corporation?

Het is bekend dat er medio 1983 geëvalueerd zal gaan worden. Afhankelijk van deze evaluatie zal worden bekeken of Volvo Zweden wil doorgaan en/of de nederlandse staat nog verdere financiële steunverlening zal geven.

Kan de nederlandse staat dan naar een andere autopartner uitzien?

4. Renault, is voor 20% aandeelhouder van Volvo Car Corporation (Zweden). Dit betekend dat ze medebeslissingsrecht hebben.

Door de deelname van Renault in Volvo Car Corporation gaat de nederlandse staat indirekt onderhandelen met Renault. Wat is de visie van Renault met betrekking tot Volvo Car Corporation?

En wat is haar visie m.b.t. Volvo Car BV Nederland? Kan dit van de Franse vakbonden worden nagegaan?

Renault levert de nieuwe Volvo-motor.

Wat betekent dit voor de werkgelegenheid in Nederland?

Wanneer wordt de produktie van deze motor gestart?

En welk deel (aantallen) is voor Volvo Car BV Nederland?

Op dit moment worden via Volvo-dealers in Zweden en Denemarken de Renault R5 verkocht.

Zijn er plannen om deze markt uittebreiden en wat betekent dit voor Volvo Car BV Nederland?

5. Het L.I.O.F. heeft 3% aandelen van Volvo Car BV Nederland. Waarom?

B. Vergroting medezeggingsschap

In het verleden zijn de werknemers nogal voor verrassingen komen te staan.

Een werknemersstatuut zou een hulpmiddel kunnen zijn om dit te voorkomen.

Onderstaande punten zouden in het werknemersstatuut vervat moeten worden.

1. Informatieplicht van de direktie aan de BLG (Bedrijfs Leden Groepen) van de vakbonden.
2. Vetorecht van de ondernemingsraad en de BLG over maatregelen die ingrijpende sociale gevolgen hebben.
3. Meer faciliteiten van het bedrijf voor de OR, BLG, eventueel in samenwerking met ongeorganiseerden om zicht en greep te krijgen op de beheersvorm van het bedrijf.

4. Medebeslissingsrecht van de betrokkenen in de afdelingen waar geautomatiseerd wordt.
5. Gebruik kunnen maken van externe onderzoeksburo's.

Indien de bedrijfsleiding zich niet zal houden aan het werknemersstatuut.

Welke middelen zijn er dan om naleving van het werknemersstatuut af te dwingen?

C. Arbeidsomstandigheden

De direktie heeft efficiëntere produktie methoden („Nieuwe Stijl”), geïntroduceerd. Daardoor kunnen er meer auto's geproduceerd worden met minder mensen. De direktie heeft bij de introductie gegarandeerd dat er geen mensen hoeven af te vloeien.

1. Stel dat Japanse „Nieuwe Stijl” slaagt dan kan dit betekenen dat er over een paar jaren met 4000 werknemers 120.000 auto's geproduceerd kunnen worden. Wat gebeurt er met de werknemers die dan te veel zouden zijn?
2. Hoeveel arbeidsplaatsen denkt de direktie nodig te hebben om in 1983 een produktie van 100.000 auto's te kunnen maken?
3. In het sociaal jaarverslag over 1981 staat dat de verhoging van de produktiviteit van 10%, ruimschoots is overschreden. Welke consequenties heeft dit voor het aantal arbeidsplaatsen?

Nu al wordt er geregeld dat door produktiviteitsverhoging 100 werknemers te veel zijn.

Hoeveel mensen wil men op andere manieren lozen?

Bijvoorbeeld: via de W.A.O., V.U.T., natuurlijk verloop en personeelsstop?

4. Ziektecontrole mag niet gebeuren door de direktie-chefs.

D. Verantwoordelijkheid van de politiek

De nederlandse staat heeft een meerderheidsbelang bij Volvo Car BV Nederland.

Dit betekent:

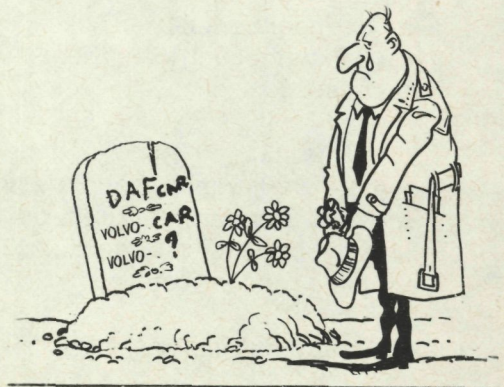
Dat via de politiek druk uitgevoerd kan worden op het beleid van Volvo Car Nederland.

1. De politiek zou wettelijke mogelijkheden moeten creëren om een sociaal statuut (zie C) mogelijk te maken.
2. Verdere financiële steunverleningen zouden moeten worden gegeven in de vorm van aandelen in de moedermaatschappij Volvo AB Zweden.
3. Vanuit het beginsel van openbaarheid van bestuur, zou de politiek alle informatie en beslissingen moeten doorspelen aan de werknemers van Volvo Car BV Nederland.

Het is duidelijk dat de werknemers niet passief aan de kant moeten blijven staan.

Het is natuurlijk niet bij voorbaat zeker dat de dingen die we boven noemden, succes hebben.

Maar wanneer de handen op dit gebied uit de mouwen worden gestoken, dan hoef je achteraf jezelf tenminste nooit te verwijten: "Hadden we maar.....".



Uitgave van de
Volvogroep KWJ
p/a Steenweg 86
Sittard.