Contributed by David Dessers
dinsdag, 09 januari 2007 - Last Updated zaterdag, 26 mei 2007



Karel Gacoms speelde als secretaris van ABVV-metaal in Vlaams Brabant een sleutelrol in de strijd tegen de sluiting van Renault-Vilvoorde in 1996-1997. Rood sprak met hem over de ontslagen bij Volkswagen-Vorst en het antwoord van de vakbonden. Gacoms stelt dat er nood is aan een werkelijk Europees syndicalisme om dergelijk ontslagen in de toekomst te vermijden. "Er moeten binnen multinationale ondernemingen op Europees niveau akkoorden afgesloten worden, zodat men de ene vestiging niet meer kan uitspelen tegen de andere." Vandaag vindt hij de solidariteit van andere sectoren en andere vestigingen van cruciaal belang. "Maar", waarschuwt hij, "solidariteit krijg je niet cadeau."

De groep-VW liet vorig jaar en dit jaar grote winsten optekenen. Het is ongelooflijk dat het dan een dergelijk drastische ingreep kan doen...

“Ja, dat was ook onze stelling bij Renault-Vilvoorde. Ook toen ging het om een hergroepering van de productie om efficiënter te werken en dus meer winst te maken. De productie van Renault-Vilvoorde werd verhuisd naar Frankrijk en naar Spanje, niet naar Rusland zoals wel eens wordt beweerd. Volgens ons was er toen ook geen enkele reden om Renault te sluiten, gezien het bedrijf het goed deed. De winsten zijn achteraf enkel nog gestegen. Dat is vandaag ook het geval voor Volkswagen-Vorst. VW is geen bedrijf in moeilijkheden. De verkoop gaat goed. Er is dus geen reden om zo’n brutale maatregel te nemen. Het is mogelijk dat je een aantal aanpassingen moet doorvoeren, zeker. Maar dat kan perfect op een geleidelijke, pijnloze manier. Het probleem schuilt in het systeem zelf. Tien procent winst is vandaag niet meer genoeg voor de aandeelhouders. Dat brengt ons in een onhoudbare spiraal.”

Is dat het werkelijke probleem?

“Absoluut. We hebben al herstructureringen gezien in bedrijven die méér dan tien procent winst kunnen uitkeren aan de aandeelhouders. Ik ben geen voorstander van het systeem zoals we het vandaag kennen. Ik kan aanvaarden dat een risicovolle belegger iets meer krijgt dan iemand met een gewoon spaarboekje, maar dat verschil wordt te groot. Die onhoudbare logica brengt met zich mee dat men tot dergelijke brutaliteiten overgaat, terwijl het strikt genomen absoluut niet nodig is. VW kan vandaag haar productie perfect reorganiseren zonder over te gaan tot een quasi-sluiting van Vorst.”

Volgens Verhofstadt waren de maatregelen ingegeven door nationalistische motieven. Qua loonkosten zou Vorst duurder zijn dan Wolfsburg.

“Tegenover Duitsland hebben we een vergelijkbare loonkost. Mocht de productie verplaatst worden naar Tsjechië of Slovenië zaten we in een ander verhaal. Het concrete probleem voor de directie is de overproductie niet de loonkost. En dus gaat men over tot een hergroepering van de productie. Heeft hier nationalisme gespeeld? Ja en neen. Natuurlijk is het voor Volkswagen moeilijker om een onderneming te sluiten in Duitsland dan in België. Maar er zijn evengoed andere factoren die meespelen. Zo houdt men bij zo'n zware herstructurering ook rekening met negatieve effecten op de verkoop. Ook is er een groot verschil tussen de Belgische en de Duitse markt: als je twee procent

moet prijsgeven op de Belgische markt is dat heel wat anders dan twee procent prijsgeven op de Duitse markt.”

Wat vind je van loonkostverlagingen?

“Dat is geen makkelijke zaak. Als bijvoorbeeld de lasten op nacht- of ploegenarbeid naar beneden gaan, gaan de inkomsten van de sociale zekerheid niet naar beneden - dat is een louter fiscale maatregel. Anders is het wanneer men de loonlasten verlaagt ten laste van de sociale zekerheid. Dat onderscheid kan je wel maken. Maar fundamenteel hebben we als syndicale beweging geen antwoord op de neerwaartse spiraal, dat is het grote probleem. Overal worden de lasten op arbeid verlaagd, overal wordt flexibeler gewerkt. Iedereen moet dus volgen. De ene vestiging wordt tegen de andere uitgespeeld. Het enige antwoord hierop zijn Europese onderhandelingen binnen multinationale ondernemingen. Er moeten Europese cao’s komen. Wij zitten niet meer in een Belgische economie. Dat is achterhaald. Sommigen zullen zelfs zeggen dat we voor een wereldeconomie staan en dat klopt, maar wat de automobiel betreft zit je toch nog met een Europese markt. De wagens die hier verkocht worden, worden veelal ook hier gemaakt. Een wagen uit China naar hier halen is een dure zaak.”

Wat zijn de gevolgen van het Generatiepact bij zo'n collectief ontslag?

“Ik denk dat de regering nu beseft dat het Generatiepact de onderhandelingen enorm bemoeilijkt. De regering kan de leeftijd voor het brugpensioen bijvoorbeeld wel verlagen tot 50 of 52 jaar, maar het Generatiepact vereist dat die mensen beschikbaar moeten blijven en moeten ingaan op een jobaanbod. Ik heb geen probleem dat mensen op brugpensioen toch nog een job zoe-ken, maar wie wil er nu vertrekken zonder garanties op zijn brugpensioen en mét de kans een baan te moeten aanvaarden aan lagere arbeidsvoorwaarden? Het Generatiepact is dynamiet onder de onderhandelingen over een sociaal plan. De eerste stemmen gaan op om het Generatie-pact te herzien. Wij vinden dat goed, we zijn er altijd tegen geweest, maar dan niet alleen voor Volkswagen, maar voor iedereen.”

Val er niets te doen tegen dergelijke ontslagen? En wat heeft de wet-Renault nu eingelijk veranderd?

“De werknemers van Renault vroegen een wetgeving die toelaat om een sluiting te betwisten voor de rechtbank op basis van economische en financiële dossiers. Renault had de sluiting van Vilvoorde helemaal niet nodig om te kunnen overleven en dat wilden we aantonen voor de rechtbank. Dat was de wet die wij gevraagd hadden, maar er niet ge-komen is.”

“Wij voerden indertijd aan dat de cao niet gerespecteerd werd, gezien er een zinnetje instond dat stelde dat vooraf overleg gepleegd had moeten worden. Zo hebben we Renault kunnen verplichten om gans de procedure over te doen. Het 'wetje Renault' dat er toen wel gekomen is, stelt dat men de intentie om over te gaan tot collectief ontslag vooraf moet aankondigen. Op dat ogenblik krijgen de vakbonden de tijd om zaken te betwisten, om alternatieven uit te werken en zo de zaak te rekken, wat hen ook de kans biedt syndicale actie te organiseren. Die wet heeft de wereld niet veranderd, er zijn nog steeds sluitingen en collectieve ontslagen, maar het biedt wel mogelijkheden. We moeten goed beseffen van waar we komen: bij de sluiting van Michelin kwamen de arbeiders uit verlof terug om vast te stellen dat hun bedrijf was gesloten.”

Wat moeten de vakbonden bij Volkswagen-Vorst volgens jou doen?

“Het is niet aan mij om te zeggen wat anderen moeten doen. Wat ik wel weet is dat je enkel iets kunt binnenhalen als je daartoe krachtsverhoudingen opbouwt. En daarvoor heb je acties nodig. Welke acties? Dat is aan de mensen zelf om dat te beslissen. Ik heb begrepen dat er na de eerste personeelsvergadering geen concreet actievoorstel was. Dan laat je de mensen naar huis gaan zonder ordewoord. Dat lijkt me niet zo goed.

“Bij Renault-Vilvoorde was vanaf het prilste begin het ordewoord: "Renault open". Onder het personeel had je natuurlijk spanningen tussen zij die er niet in geloofden en zeiden "geef ons geld" en zij die het bedrijf wilden openhouden, maar doordat je onmiddellijk op de proppen komt met een offensief actieplan, kan je mobiliseren. Dat neemt niet weg dat wij toen ook na zes weken actie een werkhervatting hebben onderhandeld en aanvaard. De arbeiders gingen terug aan de slag, met regelmatig een actiedag. De parking bleef bezet, we moesten ongeveer 30 tot 40 procent van de productie doen. Er werd dus niet hard gewerkt, maar mensen hadden wel hun loon. Het was een zeer bijzondere periode van dubbele macht in de onderneming. In het sociaal plan dat we uiteindelijk hebben aanvaard stond dat de werknemers twee jaar in dienst bleven met periodes van economische werkloosheid. En het was aan Renault om voor die mensen een andere job te vinden. Dat is belangrijk. Als werkgevers de productie organiseren op basis van te optimistische prognoses en zo ontslagen forceren, dan moeten die mensen hun verantwoordelijkheid nemen. De ‘’wegwerparbeider’ mogen we onder geen beding aanvaarden.”

Moeten de vakbonden voluit gaan voor het openhouden VW?

“Dat denk ik wel, maar solidariteit krijg je niet cadeau. Als men wil dat de Duitse vakbonden zich mobiliseren dat moet je ze interpelleren. De werknemers van Vorst moeten zelf de actie in handen nemen en dan kan je rekenen op solidariteit. De teerling is nog niet geworpen.”