

Vakbondsbestuurder Bijvank verlaat vliegtuigbouwer “Fokker” nog in de opbouwfase'

AMSTERDAM, 17 januari 1990 - Vliegtuigfabrikant “Fokker” moet een eigen vleugelfabriek bouwen als de Noord Ierse toeleverancier “Short Brothers” de geplande productie verhoging F-100 vleugels van 32 naar 67 stuks per jaar niet kan waarmaken.

- Wim Brummelma

17 januari 1990

Dat zegt bestuurder Henk Bijvank (43) van de Industriebond FNV. Gisteren nam de bestuurder van de Industriebond FNV officieel afscheid van de overlegtafel bij Fokker. Bijvank gaat zich de komende tijd vooral bezighouden met het versterken van de vakbondsinvloed bij Philips.

In de afgelopen twee jaar heeft Fokker grote tegenslagen ondervonden bij het op gang brengen van de productie van de Fokker 100. Een belangrijk deel van de logistieke problemen - die ook nu nog niet helemaal de wereld uit zijn - werd veroorzaakt door het niet op tijd leveren van de vleugels. Die worden door Shorts gebouwd in Belfast.

Om aan de grote vraag te voldoen, heeft Fokker vorig jaar besloten de productie van de Fokker 100 meer dan te verdubbelen. Daartoe zal een tweede 'eindlijn' worden gebouwd bij de fabriek op Schiphol-Oost. Grote vraag blijft of Shorts, gezien de strubbelingen in de afgelopen periode, die productie versnelling aankan.

Medio vorig jaar nam het Canadese concern Bombardier de noodlijdende vliegtuigfabriek Shorts over van de Britse overheid. Bombardier heeft inmiddels tegenover Fokker 'de intentie' uitgesproken mee te gaan met plannen van de Nederlandse vliegtuigbouwer. Maar volgens Bijvank heeft Bombardier niet toegezegd dat Shorts daadwerkelijk in staat zal zijn substantieel meer vleugels te leveren. Het geld voor de vereiste investeringen in Belfast hebben de Canadezen nog niet op tafel gelegd. 'Zo'n productie verhoging vergt ook daar een hele andere manier van werken, een andere organisatie, andere apparatuur, etcetera.

De vraag is of Shorts daartoe in staat is', zegt Bijvank. Tegen de zomer moet Bombardier daarover volstrekte duidelijkheid hebben verstrekt, meent hij. Mocht Shorts afhaken, dan is er in dat geval nog tijd een nieuwe vleugelfabriek in Nederland te bouwen. 'Je hebt ongeveer twee jaar aanlooptijd nodig. Je komt dan uit in 1992. Tegen die tijd moet ook een nieuwe assemblagelijns op Schiphol-Oost operationeel zijn.'

Toen hij bijna vier jaar geleden Fokker in zijn portefeuille kreeg, had de vliegtuigbouwer al een moeilijke periode achter de rug, maar moest de echte crisis zich nog aandienen. Die manifesteerde zich in 1987 toen Fokker in liquiditeitsproblemen kwam en de overheid moest bijspringen met een lening van 312 miljoen gulden. Die is nu omgezet in een aandelenbelang van ongeveer 33 procent.

Ook in die periode waarin Fokker lang de rand van de afgrond ging en met name president-directeur Swarttouw onder een spervuur van kritiek kwam te liggen, heeft de Industriebond bij monde van bestuurder Bijvank het bedrijf nooit in de steek gelaten. Terwijl politici en andere betrokkenen publiekelijk op het vertrek van Swarttouw aandrongen, bleef Bijvank

('Ik ben een van de weinige echte supporters van Swarttouw') geloven in de overlevingsstrategie van de voormalige topman van Fokker.

Na het dal verkeert Fokker weer in 'een opbouwfase', oordeelt Bijvank. Het bedrijf heeft zo'n duizend 'inleenkrachten' ingehuurd om het werk aan te kunnen. In het algemeen is het klimaat in de mondiale vliegtuigindustrie de afgelopen jaren sterk verbeterd. Een signaal daarvan zijn de loonstakingen bij British Aerospace en enkele maanden geleden bij het Amerikaanse Boeing. Nu het weer beter gaat, nemen de werknemers de kans waar om de begin jaren tachtig opgelopen achterstand in te halen.

Bij Fokker is de stemming niet zo militant, schetst Bijvank. 'Je moet niet vergeten dat bij Boeing keihard is gesaneerd. Bij Fokker zijn de ingrepen minder drastisch geweest. Volgens het in 1987 afgesproken 'tussenscenario' zouden 398 mensen kunnen worden ontslagen. Uiteindelijk zijn nog geen zestig werknemers vervroegd uitgetreden. Voor hen is bovendien een solidariteitsfonds opgericht.

De onderneming zit nu vol met orders, maar de gigantische problemen die gepaard gaan met de productie versnelling moeten nog worden overwonnen. De vooruitzichten zijn uitstekend. Op dit moment moet je evenwel constateren dat de normale bedrijfsvoering nog maar weinig bijdraagt aan de winst. Het bedrijfsresultaat is nog maar heel gering.' Deze woorden komen overduidelijk van iemand die is gewend 'mee te denken' in de strategische overwegingen van de raad van bestuur.

Dat neemt niet weg dat Bijvank zich een vraag later moeiteloos kan verplaatsen in de rol van een vakbondsbestuurder die volop bezig is met de voorbereidingen op de CAO-strijd in de metaalindustrie. Fokker is een vooraanstaand lid van de werkgeversorganisatie FME. Als de Cao-onderhandelingen tussen de bonden en de FME deze week mislukken, zal ook Fokker daarvan de gevolgen moeten dragen. Fokker staat 'bovenaan' de actielijst van bedrijven van de Industriebond FNV waar mogelijk stakingsacties zullen worden gehouden.

Bijvank: 'We staken dan niet tegen Fokker maar tegen de FME. Het afgelopen decennium heeft de vakbeweging in Nederland geen vuist kunnen maken en hebben we een aantal verslechtingen moeten accepteren. De onbetaalde rekeningen hebben zich de afgelopen jaren opgestapeld. En dan komt er een moment dat die rekeningen uit de la komen. Dat is het spel zoals het gespeeld wordt.

Dat is niet speciaal tegen Fokker gericht.' Toch is Fokker 'niet enthousiast'.

Bijvank: 'Natuurlijk kan Fokker een staking op dit moment niet goed gebruiken. Maar dat geldt voor elke onderneming. Ze zitten allemaal tot over hun oren in het werk.

Prima! Staken bij een onderneming die geen werk heeft, is het stomste wat we zouden kunnen doen.'