

Paars-groen en overheidsbedrijven: geen te beste combinatie

Katrien Verwimp (met actieve medewerking van de diverse belangengroepen van ACV-Transcom en van Jan Coolbrandt, nationaal secretaris CCOD-Vervoer)

Laaten we beginnen met een positieve noot. De overheidsbedrijven hebben wellicht nog nooit zoveel in de schijnwerpers gestaan als de laatste jaren. En belangstelling, ook al is die negatief, is publiciteit, is het niet? Ook als het gaat om een ééndagsmanager die de vakbonden beschuldigt van pesterijen en bedreigingen. Ook als het gaat om een premier die zegt dat hij alles heeft gedaan, maar 'zelf vliegen' kan hij toch niet doen, hè? Ook als een melkboer wordt vervangen door een brouwer die met zijn personeel communiceert via filmspotjes.

Geef toe, de politiek heeft de laatste jaren niet echt gezorgd voor een goed imago van de overheidsbedrijven en hun leiding. Maar ook niet, wat dat betreft, van zichzelf. Hoe vaak hebben we *Chief Executive Officer* (CEO) Daems de laatste tijd niet plat op zijn gezicht zien gaan? En wat met minister Durant die nu eens wel en dan weer niet iets in haar handtas zou hebben gestopt. Bij zoverre zelfs dat premier Verhofstadt *himself* verschillende keren de meubelen is gaan redden, of dat alvast probeerde. Maar de manier waarop heeft bij velen kwaad bloed gezet. Niet in de laatste plaats bij de werknemers van de overheidsbedrijven in kwestie.

ALLES VERANDERDE...

De laatste jaren viel het op dat de titulatuur van de leidinggevenden veranderde in CEO's, *Chief Operations Officers*, *Human Resources Management (HRM)*, *Managing Directors*, *General managers*, *managers of all kind*,

Seniors and Juniors, directeurs, directeurs-generaal en kandidaten voor al dit fraais. Met heimwee denken velen terug aan de tijd van de inspecteurs (gewone en generaals), de administrateurs (gewone en generaals), de adviseurs (gewone en andere). Is de nieuwe titulatuur symbool van nieuw beleid, van revolutie bij de overheid? Of is dit alles slechts nieuwe wijn in oude zakken of oude wijn in nieuwe zakken? Is of wordt alles nu beter? Is dit het goede bestuurlijk beleid van paars-



Katrien Verwimp werkte van 1998 tot 2001 op de ACV-studiedienst en is sinds 2001 aan de slag op de studiedienst van ACV-Transport en Communicatie.

groen, of een *facelift* die de stroefheid van een steeds meer gepolitiseerd overheidsapparaat moet verdoezelen?

De essentie is natuurlijk dat alles verandert, de openbare diensten en bedrijven, dus ook de manier van werken, de mentaliteit, de personeelsleden, *enfin*, niks zal nog zijn wat het was. Op zich hoeft dat voor de werknemers geen groot probleem te zijn, en ook niet voor de vakbonden. Ons antwoord vandaag is evenwel genuanceerd. Geen zwart-wit-tekening, maar een overweging van waar kunnen wij mee leven en waarmee niet? Wij hebben niks tegen *change*, *risk* en ander nieuw management. Niks tegen competentie-management en zeker niet tegen een degelijk onderbouwd HRM. Wij hebben er evenmin iets op tegen dat ook managers uit de privé-sector worden aangetrokken naar overheidsbedrijven en -diensten. Die CEO's en andere *officers* 'van buitenuit' beschikken dan volgens onze politici over bovenmenselijke gaven. Het zijn briljante geesten (geniaal en charismatisch visionair), perfecte organisatoren, financiële breinen en vooral sluwe onderhandelaars, altijd mooi meegenomen in de sterk gesyndicaliseerde overheidsbedrijven. De houdbaarheid van CEO's is echter beperkt en iedereen weet dat. Dit is zeker het geval voor de versheidsdatum van de CEO's in de overheidssector. Sommigen zijn letterlijk 'eendagsvliegers' - om de heer Heinzmann niet te noemen.

NIETS IS NOG ZOALS HET WAS...

Ook het kader waarin gewerkt wordt wijzigde de laatste jaren drastisch. Vandaag de dag

moet men het maar vanzelfsprekend vinden dat de Europese liberalisering zich steeds verder doorzet en dat in de Wereldhandelsorganisatie GATS-akkoorden worden afgesloten die een aantal overheidssectoren verder vrijmaken voor concurrentie. De tijd dat de posterijen, de spoorwegen en de telecommunicatie natuurlijke monopolies waren, lijkt reeds lang voorbij.

Wij aanvaarden de evolutie naar competitie, maar niet dat de managers van vandaag opgedrongen wordt sociale aspecten achterwege te laten en, onder politieke druk, enkel

aandacht te hebben voor de volgende kwartaalcijfers. De EBITDA (*earnings before interests, taxes, depreciation and amortissements*) is de nieuwe meester op het vlak van de onderneming. De financiële verantwoordelijkheid van de staat wordt verdoezeld. Langetermijnvisie is mooi, maar die dient betaald door kortetermijnresultaten. En als je in de potentiële schietstoel zit, ga je

automatisch kijken naar de kortetermijnresultaten. Want daar word je uiteindelijk op afgerekend door je broodheren, de politici, die zelf maar op korte termijn verantwoordelijkheid dragen. De overheidsmanager moet zorgen dat de middelen die hij krijgt maximaal en op de meest rendabele manier worden aangewend voor de gebruiker, de klant, de *customer*.

En waar staat de gewone werknemer? Op straat in een aantal gevallen. Sabena is er het meest duidelijke voorbeeld van. Maar ook bij Belgacom, De Post en de NMBS zijn de laatste jaren duizenden mensen afgevloeid. Zogezegd in sociale omstandigheden. En wat met de

Katrien Verwimp

Van depolitisering hebben wij de voorbije vier jaar niet veel gemerkt. En zeker niet bij De Post, waar de politieke inmenging nog nooit zo groot geweest is.

”

overblijvers? Zij die het 'geluk' hebben te mogen blijven? Wat ze zeker weten, is dat er wellicht nog herstructureringen zullen volgen om de bedrijven klaar te maken voor de vrije markt. Ze weten ook dat men in de nieuwe bedrijven andere 'competenties' nodig heeft. Integreren of oprotten, dat is de boodschap. Of is de situatie in de overheidsbedrijven rooskleuriger?

PAARS-GROEN OP HET VERKEERDE SPOOR

Als we denken aan de combinatie 'regering-Verhofstadt en overheidsbedrijven', komen twee namen onmiddellijk in ons op: Sabena en de NMBS. Over eerstgenoemde hebben we het verder.

In het dossier van de nationale spoorwegmaatschappij heeft de regering serieus geknoeid. In die mate dat het voor Karel Vinck nu uiterst moeilijk is om het imago van het bedrijf opnieuw op te krikken. Reeds van bij de start was duidelijk dat minister Durant niet van plan was met Etienne Schouppe aan het roer van de maatschappij verder te gaan. Het heeft even geduurd alvorens ze een 'propere' manier dacht gevonden te hebben om hem te dumpen, maar met een wijziging van de wet op de overheidsbedrijven van 1991 dacht ze er in maart 2002 in geslaagd te zijn. Tegelijk heeft men de vakbonden uit de raad van bestuur gewipt en iets nieuws willen installeren: het strategisch comité. Dat zou bestaan, aldus de wet, uit de tien leden van de raad van bestuur van de NMBS en zes leden van de werknemersvertegenwoordigers. Om geldig te kunnen vergade-

ren, volstaan tien aanwezigen. Ja, u begrijpt het goed: de vakbonden zijn niet nodig om te vergaderen, laat staan om te beslissen. Met andere woorden, vanuit een positie waar we, als vakbonden, inzage hadden in de economische en financiële informatie van het bedrijf (positie die men in de privé heeft in de ondernemingsraad), werden we teruggedrongen naar een comité waarvan de samenstelling nog steeds niet is vastgelegd (het is niet duidelijk hoe de vakbondsmandaten dienen ingevuld), maar dat wel al vergadert, zij het enkel met de leden van de raad van bestuur. Als wij

op alle mogelijke manieren tegen deze wetswijziging geprotesteerd hebben, ging dat niet om de 'macht' die met het mandaat in de raad van bestuur gepaard ging, maar om de behartiging van de belangen van onze leden, de NMBS-werknemers, die het recht hebben te weten waar het met hun bedrijf naartoe gaat.

En dan de vervanging van afgevaardigd beheerder Etienne Schouppe... Die móest weg. Hij zou vervangen worden door een echte manager, uit de privé, die de NMBS weer financieel *and otherwise* gezond zou maken. De vacature vermeldde niet erg veel over de kwaliteiten die deze superman moest bezitten. Integendeel, de criteria waren zo vaag en subjectief dat zelfs een student zich geldig kandidaat kon stellen. Toen kwam de selectie en... het orakel van Delphi dat besloot dat Christian Heinzmann de geknipte kandidaat was. Hij kwam uit de luchtvaart, had al vele watertjes doorzwommen en ging het nu maken aan de top van de Belgische spoorwegmaatschappij. Of toch niet? Want al zeer snel begon hij terug te krabbelen. Hij zocht redenen om eronder uit

Katrien Verwimp

De postbodes worden steeds meer in een timing gedwongen die zo strikt is en waarin minuut per minuut voorzien is wat ze moeten doen, dat er voor een sociale rol geen ruimte meer is.

”

te komen, wellicht van persoonlijke of politieke aard. Maar zo zegde hij het niet. Hij vond de druk van de vakbonden te groot want hij zou bedreigd zijn geweest door syndicalisten. Wat er zich juist in het hoofd van de man heeft afgespeeld, zullen we nooit weten. Wat we wel met zekerheid kunnen zeggen, is dat vanuit ACV-Transcom op geen enkel ogenblik bedreigd is met wat dan ook. Meer zelfs, op het ogenblik dat Heinzmann zijn beschuldigingen uitte, was er nog geen enkel contact met hem geweest. En onze socialistische collega's van de ACOD kun je al eens verwijten dat ze straffe taal gebruiken, maar een nieuwe afgevaardigd beheerder van een overheidsbedrijf bedreigen? En zelfs als Heinzmann druk voelde van de kant van de vakbonden, is dat toch wel een zwak excuus voor een supermanager om op de loop te gaan. In een sterk gesyndicaliseerd bedrijf met 40.000 werknemers en met een pas afgesloten collectieve arbeidsovereenkomst die niet toegepast scheen te worden, zou het veeleer verwonderlijk zijn als hij géén druk zou gevoeld hebben vanwege het personeel en diens vertegenwoordigers. Minister Durant greep deze smoes echter gretig aan om begrip te vragen voor het terugtreden van haar superman. Zij zat er voor niks tussen, zij wist van niets. Zei ze... Want al gauw bleek dat ze het toch wel wist, dat ze zelfs een ontslagbrief had ontvangen die ze in haar handtas had weggestopt. Het parlementair debat rond deze geschiedenis was een grote klucht, niet in de laatste plaats omwille van de houding van *Madame*. Maar goed, Heinzmann was sneller terug weg dan hij gekomen was. Een nieuwe vacature werd uitgeschreven, een nieuwe selectie vond plaats en een nieuwe supermanager werd gevonden. Karel Vinck,

Katrien Verwimp

Waar gaat de NMBS naartoe, met welke middelen, met welk personeel...? Wie zal het zeggen?

”

voormalig kopstuk van Umicor, ging de taak op zich nemen. En deed dat ook. Maar ook hij moest de minister en haar kompanen regelmatig op hun verantwoordelijkheid wijzen. Inzake de investeringen bijvoorbeeld en het Gewestelijk

Expresnet.

En het personeel in dit alles? Dat mort, en terecht. De strategisch belangrijke beslissingen voor de toekomst van het bedrijf en van de werknemers worden boven hun hoofden genomen. Wanneer de politiek van het NMBS-dossier een potje maakt, hebben de werknemers sterk de indruk dat ze niet *au sérieux* worden genomen. Meer zelfs, hun toekomst wordt door geknoei op het spel gezet.

Conclusie: vier jaar beleid van minister Durant ten aanzien van de NMBS hebben vandaag tot resultaat dat er

- geen beheerscontract is afgesloten (dit is een echte 'primeur' voor de regering-Verhofstadt, want voor het eerst in tien jaar is dit het geval);
- geen investeringsplan, die naam waardig, is opgesteld;
- geen visie is op de toekomst: waar gaat de NMBS naartoe, met welke middelen, met welk personeel...?

Ander en beter?

BELGACOM: SUCCESSTORY OF SCHONE SCHIJN?

In de onstuimige telecomwereld doet Belgacom het op het eerste gezicht niet slecht. Inderdaad, het is één van de enige traditionele telecomoperatoren die schuldvrij is,

een grote kredietwaardigheid geniet en nog niet is overgegaan tot naakte ontslagen. Daarenboven is nog steeds de helft plus één aandeel in handen van de overheid.

De vraag is of dit alles te danken respectievelijk te wijten is aan de stuurmanskunst of de besluiteloosheid van Rik Daems, minister van onder meer Overheidsbedrijven en Telecommunicatie. De lage instapkosten voor de UMTS-licenties voor de mobiele telefonie waren inderdaad een zegen voor Belgacom en de andere operatoren (wat ons zeker goed uitkwam). Daems' getalm ter zake willen wij hem dan ook niet kwalijk nemen. Ook wat betreft de verdere privatisering van Belgacom kunnen wij de minister niet verwijten veel beslissingen te hebben genomen. Maar aangezien wij tegen verdere uitverkoop van Belgacom zijn, zullen wij hem ook dat graag vergeven.

Wat dat laatste betreft, dient nochtans vermeld dat met allerlei kunstgrepen, zoals bijzondere machten, alles in gereedheid werd gebracht in 2001 en dat de regering hiermee nog steeds de mogelijkheid heeft Belgacom verder te privatiseren. Op de begeleidende besluiten om, in voorkomend geval, de statutaire rechten van het personeel te vrijwaren, is het evenwel nog steeds wachten (de zogenaamde *grandfathering*).

Alhoewel er bij Belgacom nog geen naakte ontslagen zijn gevallen, zijn tussen 1 juli 1997 en vandaag wel meer dan 8.500 personeelsleden tussen vijftig en zestig jaar vervroegd vertrokken door de PTS- en BeST-uitstapregelingen. Tot eind 2005 zullen er nog eens 2.000 volgen. Dat betekent op zeven jaar tijd een

vermindering van 27.000 naar 16.500 werknemers, waarvan het grootste deel prille vijftigers. Is dergelijke afvloeiingsregeling niet totaal tegenstrijdig met het tewerkstellingsbeleid van deze regering, waarvan minister Daems toch ook deel uitmaakt?

Het voorgaande zou de indruk kunnen wekken dat Belgacom een succesverhaal is.

Nochtans stemmen volgende elementen ons niet gerust en vragen we ons af of het niet veeleer schone schijn is.

De jaarresultaten gaan steeds maar crescendo. Hetzelfde kan men evenwel niet zeggen van de investeringen die niet alleen stagneren, maar zelfs drastisch

verminderen. Het sprekendste voorbeeld is 2002. Dankzij de verkoop van een groot deel buitenlandse participaties (BEN Nederland, Belgacom France...) werden uitzonderlijke inkomsten geboekt. In plaats van die te investeren, kregen de aandeelhouders superdividenden uitbetaald (niet minder dan 850 miljoen euro). Tevens werd door zo te handelen het eigen vermogen van Belgacom met één derde verminderd. Dat bedraagt nu nog amper evenveel als de nog te storten pensioenreserves. Eens te meer wordt een bloeiend overheidsbedrijf gebruikt als melkkoe met maar weinig oog voor zijn toekomst en die van zijn werknemers. De verarming van het moederbedrijf Belgacom stelt ons op dat vlak zeker niet gerust.

Ondanks onze alarmkreten over de last van de statutaire pensioenen die Belgacom zelf moet dragen voor de huidige en gewezen statutaire personeelsleden, lijkt deze regering geen aanstalten te maken om daar iets aan te doen, zodat Belgacom met gelijke middelen

Katrien Verwimp

En waar staat de gewone werknemer? Op straat in een aantal gevallen. Sabena is daarvan het meest duidelijke voorbeeld.

”

de concurrentiestrijd in een volledig geliberaliseerde telecomwereld zou kunnen aangaan. Andere prangende vraag waarop deze regering het antwoord schuldig blijft, betreft de eventuele garanties voor de bijdrage in de hoge kosten van de PTS- en BeST-uitstapregelingen die Belgacom, in tegenstelling tot dergelijke maatregelen in de privé-sector, ook volledig zelf moet dragen.

Voeg daarbij het lange getalm met betrekking tot de herstructurering van het Belgisch Instituut voor Post en Telecommunicatie en de onrust die dat bij de leiding en het personeel ervan met zich meebrengt. Dit alles doet ons besluiten dat het zo belangrijke telecomgebeuren de nachtrust van minister Daems zeker niet zal geschaad hebben.

DE POST: VAN MELKBOER NAAR BROUWER

Ook de Post heeft de laatste jaren veel aandacht gekregen. En ook daar niet altijd (om niet te zeggen meestal niet) omwille van positief nieuws. Want geef toe, waaraan denkt u spontaan als het gaat over de Belgische Posterijen? Aan de op een gegeven ogenblik aangekondigde sluiting van honderden kantoren? Of aan de overgang van Frans Rombouts, vroeger melkboer, naar Johny Thijs, die zich al aan sterkere drank had gewaagd en dus wel meer geschikt zou zijn? Aan de discussie over het aantal en de vestigingsplaats van de sorteercentra? Of nee, wellicht denkt u aan de Prior-zegel en de snelheid waarmee uw brieven nu bij hun bestemming geraken...

Er zijn bepaalde zaken die ons van het hart moeten. Omdat ze een teken aan de wand zijn dat het niet zo goed gaat met De Post of dat het in elk geval niet de meest gunstige richting uitgaat voor de gebruikers en het personeel.

Wie herinnert zich nog de tijd dat de postbode, de factuur, daadwerkelijk een sociale functie vervulde? Dat er tijd was om bij eenzame mensen een paar minuutjes te blijven staan of

om naar oudjes hun verhaal te luisteren. Dat de postbode een dorpsfiguur was aan wie men al eens wat kon vragen? Die tijd is nu voorbij, zo wil het de politiek. Want de postbodes worden steeds meer in een *timing* gedwongen die zo strikt is en waarin minuut per minuut is voorzien wat ze moeten doen,

dat er voor die sociale rol geen ruimte meer is. Dit wordt nogmaals bevestigd door het derde beheerscontract tussen overheid en bedrijfsleiding. De sociale rol is er zeer minimaal in opgenomen. Er is hoe dan ook geen sprake van enige financiële compensatie door de overheid, wat ook vragen doet rijzen over de toekomst van de universele dienstverlening, die ervoor zorgt dat de postdiensten voor eenieder, ongeacht de financiële of sociale situatie en ongeacht de plaats waar men woont, toegankelijk zijn. Want als het openbaar postbedrijf daar niet voor zorgt, wie dan wel? Wie zal er dan zorgen dat mevrouw Peeters in haar afgelegen huisje op het platteland dagelijks haar post krijgt? Of dat mensen die niet in een grote stad wonen, toch een postkantoor in de buurt hebben waar ze terecht kunnen?

Voor de gebruikers ziet het er dus niet goed uit, maar voor de werknemers van De Post helemaal niet.

Katrien Verwimp

Niemand zou, wou of kon in verband met Sabena Verhofstadt, Vande Lanotte en Daems in verlegenheid brengen.

”

Al onder Frans Rombouts heeft De Post een beroep gedaan op vele *consultants* die de herstructureringen theoretisch moesten voorbereiden. Hun verloning slokt tot vandaag een flinke hap op uit het budget van De Post en hun meerwaarde voor het bedrijf is nog steeds niet bewezen. De talrijke projecten zoals de vernieuwing van de uitreiking, de modernisering van de loketten, de wijziging van de sorteercentra enzoverder vertoonden enorme gebreken waardoor veelal de mensen op het terrein zelf maatregelen hebben moeten voorstellen om de testfasen mogelijk te maken.

En zoals in steeds meer openbare diensten en overheidsbedrijven gebeurt, dacht De Post haar heil te vinden in de aanwerving van dure hooggeschoolde externe *consultants*. Die dure vogels zijn ter vervanging gekomen van de personeelsleden van niveau (hoogste niveau bij de overheid, universitair), die reeds voor negentig procent geliquideerd zijn. Het spreekt voor zich dat het bedrijf daardoor een grote *knowhow* heeft zien verloren gaan. De werving van zogenaamd hooggekwalificeerd personeel lost de verwachtingen niet in en schept enorme problemen. Niet-tegenstaande herhaald aandringen van de vakbonden komt er geen duidelijkheid over deze 'externen'.

Dit alles wordt verkocht als 'vooruitgang bij de overheidsbedrijven'. Het belangrijkste, aldus de regering-Verhofstadt bij haar aantreden, is dat er in de openbare sector dringend zou gedepolitiseerd worden. Welnu, daar hebben wij in de afgelopen vier jaar niet veel van gemerkt. En zeker niet bij De Post, waar de politieke inmenging nog nooit zo groot is geweest, net zoals overigens de subjectiviteit bij de aanwervingen.

De deur staat wagenwijd open voor de indienstneming van politieke of persoonlijke vrienden. Deze 'vrienden' worden dan ook nog rijkelijk betaald zodat wij nu moeten vaststellen dat het financieel minder goed gaat bij De Post. En wie zal daarvoor opdraaien, denkt u?

HET VERHAAL VAN ZAVENTEM

De luchthaven van Zaventem is een groot gedeelte van deze legislatuur niet uit het nieuws weggeweest. Vooreerst waren er de acties, waaronder stakingen van het personeel. Stakingen waarvoor publiek en media maar weinig begrip konden opbrengen. Passagiers werden gegijzeld, gestrande reizigers kwamen met tranen in de ogen op tv hun verhaal doen. Waarom deden deze mensen toch zo lelijk tegen onschuldige slachtoffers? Pas maanden later kon of wou men geloven wat het personeel en de vakbonden al langer vreesden: Sabena ging de dieperik in, en met haar duizenden werknemers.

Het verdwijnen van onze nationale luchtvaartmaatschappij, Sabena, heeft zeer grote gevolgen gehad voor de werkgelegenheid op 'Zaventem'. Ook het aantal passagiers daalde drastisch. Rekening houdend met de gevolgen van de Irak-oorlog is het aangekondigd herstel in de luchtvaart nog niet voor morgen. Geen goeie zaak voor onze 'Zaventemse' luchthaven. De oprichting van een aantal kleine luchtvaartmaatschappijen zal het verlies aan passagiers niet meteen goedmaken. Het blijft voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven en van de werkgelegenheid ook uitkijken naar de komst van de 'lang verwachte' internationale *carrier*. Ook hier gooit de oorlog in Irak roet in het eten. Voor hoe lang?

SABENA: WEGGESPOELD

De komst van Swissair in 1995 werd met veel toeters en bellen door minister Di Rupo aangekondigd als de ultieme redding van een maatschappij die niemand meer wilde. Swissair wou en zou uiteindelijk meerderheidsaandeelhouder worden. De Belgische overheid wou en zou zich geleidelijk uit Sabena terugtrekken!

Na het sociale kerkhof dat Godfroid had achtergelaten, spiegelde de regering het personeel voor dat Swissair de laatste kans was om Sabena van een gewisse dood te redden. Vanaf het begin nochtans stelden de werknemers zich vragen over de komst naar en de rol van de Zwitsers in de nationale luchtvaartmaatschappij. Het werd vrij snel duidelijk dat zij het roer hadden overgenomen en dat de Belgen - onze regering *nota bene* - nog slechts een bijrolletje hadden. Tot op het einde was het voor ons duidelijk dat zij niet de belangen dienden van Sabena. Niemand wou echter luisteren naar wat de vakbonden te zeggen hadden. Integendeel, het 'kritische' personeel werd verweten zelf de toekomst van de maatschappij op het spel te zetten. De opeenvolgende ministers Di Rupo en Daems zongen een loflied op de sterke punten van de Zwitserse luchtvaartmaatschappij. De opeenvolgende akkoorden (?) werden met de nodige champagne doorgespoeld. Later zou blijken dat Sabena werd weggespoeld.

Op geen enkel ogenblik blijken de bevoegde ministers alsook de Belgische leden van de raad van bestuur de nodige zorgvuldigheid aan de dag te hebben gelegd om de belangen

van Sabena en van de Belgische staat, als meerderheidsaandeelhouder, te beschermen. Blijkt nu dat zowat iedereen naar de pijpen danste van de Zwitserse aandeelhouder!

Door dit stilzwijgen zijn de politieke verantwoordelijken evenals de bestuurders ontegensprekelijk mee verantwoordelijk voor het faillissement van Sabena.

Uit dit korte overzicht blijkt duidelijk dat de Belgische overheid en het politieke *establishment* Sabena liever kwijt dan rijk was!

Met betrekking tot wie nu uiteindelijk de doodsteek toebracht, is de CCOD van oordeel dat de ministers Daems en Vande Lanotte alsook premier Verhofstadt een zeer grote, zoniet verpletterende verantwoordelijkheid dragen. Zij zijn op geen enkel ogenblik opgetreden als goede huisvader. Zij hebben tot op het laatste moment de kaart 'Swissair' getrokken, wetende dat dit een verloren kaart was. Bovendien zijn de staalharde garanties die zagezegd bedongen werden, nooit hard gemaakt.

Nochtans moet reeds in 2001 duidelijk geweest zijn dat de met de Zwitsers overeengekomen akkoorden op drijfzand waren gebouwd. In 2001 wist men al dat Swissair grote financiële problemen had. Niet zo onze ministers?! Vandaag moet toch voor iedereen duidelijk zijn dat het Astoria-akkoord, afgesloten door Verhofstadt en Vande Lanotte, een doekje voor het bloeden was. Gewoonweg waardeloos!

De parlementaire onderzoekscommissie geeft de buitenstaander een beter inzicht in het hoe en het waarom van dit debacle. De belangrijkste vragen blijven tot op vandaag

Katrien Verwimp

Wij hopen dat de komende regering de openbare dienstverlening opnieuw als een prioriteit gaat beschouwen.

”

echter onbeantwoord. Laten we nog eventjes stilstaan bij dit rapport.

Hoewel de Zwitsers ons overduidelijk bedrogen hebben, komen de Belgische verantwoordelijken er goedkoop van af. De betrokken ministers slagen er in hun verantwoordelijkheid te ontlopen. Een schande is het!

De spektakelwaarde was nochtans hoog. Leden van de commissie lekten naar de pers en probeerden zo de interne besluitvorming te beïnvloeden. Bepaalde leden maakten hiervan ook gebruik om hun eigen rol dik in de verf te zetten. Een gesmaakt optreden zou, naar het voorbeeld van Verwilghen, hun populariteit doen stijgen en hun stemmenaantal verveelvoudigen. Ondertussen speelden anderen voor lakei, voor spion van hun partijgenoten-ministers.

Het ultieme bewijs van de totale ongeloofwaardigheid van het politiek bestel was de vertoning tijdens de plenaire zitting van het parlement. Meerderheid tegen minderheid (op enkele parlementsliden na) werd het rapport niet eens ter stemming voorgelegd, maar keurde men de algemene aanbevelingen goed. Hiermee werd het rapport met de bevindingen van de commissie herleid tot een vodje papier. De vraag naar de verantwoordelijkheid van de vertegenwoordigers van het volk, de dienaars van het volk, was hiermee definitief van de baan. Niemand zou, wou of kon Verhofstadt, Vande Lanotte en Daems in verlegenheid brengen.

En de media? Zij hadden aan het hele spektakel een vette kluit en speelden het spelletje mee.

En de publieke opinie? Die kon zich aan het schouwspel vergapen.

En het personeel? Dat bleef verweesd en alleen achter!

BIAC EN BELGOCONTROL

Ook de andere overheidsbedrijven op de luchthaven van Zaventem leden onder het faillissement van Sabena en de liberale politiek van de regering.

De zogenaamde wet-Daerden (genoemd naar de minister van Verkeerswezen in de regering-Dehaene) voorzag de omvorming van de Regie der Luchtwezen (RLW) in *Brussels International Airport Company* (BIAC) en Belgocontrol. Zeker wat BIAC betreft, werd een bijzondere methodiek gebruikt, zonder voorgaande in de Belgische wetgeving. Er werd gedeprivatiseerd om opnieuw te kunnen privatiseren. De directie exploitatie van de RLW, die instond voor de uitbating van de luchthaven van Zaventem, werd samengevoegd met BATC, een privé-bedrijf - met de Belgische staat als belangrijkste aandeelhouder - dat de bouw van de nieuwe luchthaventerminal op zich genomen had. In het begin van de jaren '90 was inderdaad gekozen voor die formule wegens de financieringskortingen van de Belgische overheid.

Het bijzondere aan de wet-Daerden was precies dat een privé-bedrijf en een gedeelte van een overheidsdienst samengevoegd werden in een 'autonoom overheidsbedrijf' binnen de regelgeving van de wet van 21 maart 1991 (waaronder de NMBS, De Post en Belgacom ook reeds vielen). Deze wet bevatte een aantal bijzondere maatregelen, al was het maar om de werknemers van BATC met een regulier arbeidscontract ongemoeid te laten.

De toelichting bij de wet-Daerden was bijzonder duidelijk: de omvorming tot BIAC als autonoom overheidsbedrijf was slechts een tussenstap om het opnieuw te privatiseren.

Waar staan we nu met BIAC, een paars-groene regering verder?

De eerste stap die gezet werd in uitvoering van de wet was de overdracht van het personeel. Geen makkelijke operatie, gezien niet al het personeel van de RLW overging naar BIAC. Van de gepensioneerde personeelsleden werd zelfs een nominatieve lijst opgenomen in het *Belgisch Staatsblad*.

Onmiddellijk ging men ook over tot het ruimtelijk samenbrengen van alle BIAC-personeelsleden. Waar het vroegere RLW-hoofdbestuur zich in het Communicatie Centrum Noord bevond, werd iedereen nu tewerkgesteld op de luchthaven zelf. Toch wel een cultuurschok voor het personeel want statutaire (RLW-)werknemers kwamen samen met contractuele (BATC-)werknemers.

Drie HRM-verantwoordelijken verder werd een aanvang gemaakt met de onderhandelingen over de diverse statuten, de reglementering die de rechtspositie, de arbeidsvoorwaarden, het loon en het sociaal overleg regelt. Het werd onmiddellijk duidelijk dat hier ingrijpende wijzigingen zouden plaatsvinden, aangezien de wet-Daerden - we schreven het reeds - het voornemen had te privatiseren. Hier dient gezegd dat het veelgehoorde verwijt dat de paars-groene regering-Verhofstadt wilde privatiseren, eigenlijk slechts een voortgaan was op de weg uitgestippeld door de rooms-rode regering-Dehaene. Het personeelsstatuut dat uiteindelijk tot stand kwam, was er de weerslag van: de verworven rechten van de statutaire personeelsleden werden ten persoonlijke titel gewaarborgd, maar alle nieuwe personeelsleden zouden onder het contractuele stelsel (met een gewone arbeids-overeenkomst dus) aangeworven worden. Een nog door te voeren functieclassificatie zal

moeten leiden tot een integratie van beide personeelsgroepen. Dat belooft nu al een moeilijke oefening te worden. Maar het onomkeerbare proces is ingezet.

Toch is de privatisering er nog niet en dat is te verklaren door verschillende factoren. Het slechte beursklimaat is er uiteraard één van. Het tweede element dat ook heel wat tijd in beslag genomen heeft, en zo de nodige vertraging met zich heeft meegebracht, was de verwerving van de eigendommen. BIAC heeft na een moeilijk proces de eigendomsrechten verworven van de gronden van de luchthaven. En het was de geldnood van de regering (de verkoper) die uiteindelijk het proces in een versnelling bracht. Het laatste grote punt dat diende uitgeklaard vooraleer de privatisering kon ingezet worden, was de *grandfathering* van de rechten van het personeel. Deze uit de financiële wereld afkomstige term doelt op hoe de verworven rechten van personeelsleden zullen uitgeoefend worden eens het bedrijf volledig geprivatiseerd is. Uiteraard vooral een moeilijke discussie als het gaat over de vaste benoeming van de statutaire personeelsleden. Deze term wordt trouwens ook bij Belgacom gebruikt als men de eventuele toekomstige privatisering voorbereidt. Ook hierover werden er bij BIAC baanbrekende en historische discussies gevoerd. In de laatste rechte lijn kon de regering - we kwamen te dicht bij de verkiezingsdatum - een aantal knopen niet doorhakken: hoe zou het recht op vaste benoeming gewaarborgd worden bij een eventuele overname van de BIAC-activiteiten bij een mogelijk faillissement? En, nog moeilijker, wat moest er gebeuren met de (ex-statutaire) personeelsleden op het ogenblik van het verdwijnen van de luchthavenexploitatie? Met nakende verkiezingen was de precedentwaarde van deze oefening te groot. Het zal dus aan

een komende regering zijn om de privatisering van BIAC af te ronden. We staan niet te popelen om deze gesprekken te voeren, maar spannend wordt het in elk geval.

Belgocontrol, het andere kind van de RLW, stond tijdens de voorbije legislatuur niet echt in de *spotlights*. Dit bedrijf staat niet, zoals BIAC, op het verlanglijstje van de regering om geprivatiseerd te worden. Evenmin werden er de laatste jaren acties gevoerd waarmee de verkeersleiders of andere werknemers de aandacht vestigden op hun situatie of hun eisen.

Er was ook weinig reden om extern actie te voeren. De medewerkers van Belgocontrol slaagden er immers in om de bedrijfsleiding een *benchmarking* te laten uitvoeren. Hun lonen werden vergeleken met die van hun collega's van de *service providers* in een aantal andere

Europese landen. Dit leidde tot een betekenisvolle loonsverhoging. Maar dat geldt niet gelukkig maakt, hebben we ook hier aan den lijve ervaren. Net zoals in de andere overheidsbedrijven komt de concurrentie om het hoekje loeren. Immers, wat zullen de gevolgen zijn voor Belgocontrol van de oprichting van een *Single Sky for Europe*? Dit project behelst een aantal voorstellen van de Europese Commissie om het beheer van het Europees luchtverkeer te hervormen. Het monopolie op de dienstverlening inzake luchtverkeerscontrole is momenteel, om veiligheidsredenen, nog niet in gevaar. Men droomt er echter van om de aanverwante diensten zoals meteo en luchtverkeersinformatie wel open te stellen voor de concurrentie.

Uiteraard voelen de medewerkers in deze diensten zich bedreigd. Dit ondanks het

standpunt van de bedrijfsleiding dat Belgocontrol zowel om veiligheids- als om economische redenen niet kan opgesplitst worden. Niettemin grijpt ze dit onderwerp aan om te benadrukken dat Belgocontrol concurrentiëler moet worden, efficiënter moet werken, zijn kosten moet drukken... Een gevolg hiervan is de recente aankondiging van de reorganisatie van het bedrijf. Als eerste wordt op tafel gegooid dat Belgocontrol te veel personeel heeft. Met andere woorden, wie niet meer voldoende jong is, zou maar beter vertrekken. Ook Belgocontrol wil kennelijk besparen op de rug van de oudere medewerkers.

Katrien Verwimp

Ook Belgocontrol wil kennelijk besparen op de rug van de oudere werknemers.

”

In principe is er niets tegen een goed draaiend, concurrentieel en zichzelf bedruipend autonoom overheidsbedrijf. Maar is dit de echte reden voor de reorganisatie, nu net vóór de verkiezingen?

Of wil de heer Tintin (gedelegeerd bestuurder van Belgocontrol) - op de valreep (!) - toch nog een goeie beurt maken bij zijn politieke (PS-)vrienden? Want het dient gezegd, het heeft jaren geduurd voor er nieuwe statuten getekend werden (waarbij zich bovendien twee vakorganisaties onthouden hebben); vele uitvoeringsreglementen liggen nog te wachten voor bespreking tussen werkgever en werknemers; om acties te vermijden, heeft de bedrijfsleiding een hoge prijs betaald... En de gedelegeerd bestuurder mag dan wel door de Vereniging van Belgische Beroepsjournalisten verkozen zijn tot Man van het Jaar omwille van zijn doorzichtig beleid, de werknemers hebben daar totnogtoe niet veel van gemerkt.

Door dit tekort aan openheid in het bedrijf, door het gebrek aan duidelijke communicatie

is het vertrouwen tussen medewerkers en werkgever ver te zoeken.

Blijft de bedrijfsleiding doof en blind voor het gemor van haar medewerkers? Denkt ze dat het maar om wat achterhoedegevechten gaat van een handjevol gefrustreerde statutairen? Of is het management bereid om de misnoegdheid ernstig te nemen en om effectief te gaan werken aan de arbeidstevredenheid van zijn medewerkers? Het antwoord op deze moeilijke vragen... ziet u morgen in de jeugd van tegenwoordig.

TOT SLOT

Het overlopen van de situatie van de verschillende overheidsbedrijven de laatste jaren levert een wisselend beeld op van het paars-

groen beleid. Er is echter ook een hele reeks gemeenschappelijke tendensen. De invloed van het liberale gedachtegoed is sterk te voelen en heeft reeds zijn sporen nagelaten op de manier waarop met de overheidsbedrijven, hun activiteiten en hun personeel is omgesprongen. Wij hopen van harte dat de komende regering niet verder gaat op dit elan, maar de openbare dienstverlening opnieuw als een prioriteit zal beschouwen, dat ze een halt toeroept aan de ongebreidelde liberalisering van de openbare sectoren en dat er een herfinanciering komt van de overheidsdiensten en -bedrijven opdat die hun taken naar behoren kunnen uitvoeren. Daardoor zal de toekomst er rooskleuriger uitzien voor de bedrijven zelf, voor de gebruikers van de diensten en voor het personeel.