Jan Heilig (FNV Bondgenoten):

'Qua niveau hebben we nu weer de beste pensioenregeling'

De nieuwe pensioen- en levensloopregelingen houden Nederland nog wel even in de greep. Voor 1 januari moet er voor alle werknemers in Nederland duidelijkheid zijn. Voor het goederenvervoer is die duidelijkheid er inmiddels. Drie dagen voor 1 oktober wisten de werkgevers en de werknemers een akkoord - om twaalf uur 's nachts - over de invulling van deze belangrijke regelingen te treffen. Een akkoord waarvan Jan Heilig van FNV Bondgenoten, zegt blij mee te zijn.

Jos Haas

"Het is een goed akkoord, al hebben we het volstrekt tegen onze zin gesloten, omdat het een akkoord is over regelingen die we van de overheid opgedrongen hebben gekregen. We moesten tot een akkoord komen omdat het prepensioen niet was te handhaven, vanwege alle fiscale nadelen die met de nieuwe regeling komen. Werknemers en werkgevers hechten er beide veel belang aan om werknemers in de sector op een redelijke leeftijd te laten stoppen met werken. Het gaat nu eenmaal om fysiek werk. Werknemers die op leeftijd zijn en vooral zij die versleten zijn, moeten gewoon weg kunnen gaan. Het leidt anders alleen maar tot ziekteverzuim. Daarom was de reparatie van het prepensioen voor alle partijen van groot belang. We hebben bereikt dat mensen tussen de 60 en 62 jaar kunnen stoppen met werken. Nu is het nog: eruit met 60 jaar met 85 procent van het loon. Met de nieuwe regeling kan iedereen individueel voor zijn oude dag sparen. Alles overziend zal de meerderheid er uit kunnen gaan op 60,5 jaar en dan wel met 85 procent. De premie voor de werknemers blijft hetzelfde, dus er is geen invloed op het netto-inkomen. Ook de premie voor de werkgevers blijft hetzelfde", aldus Heilig. Wat de hele lage inkomens betreft zal die 60,5 jaar misschien niet gehaald worden. "Die zullen waarschijnlijk één tot anderhalf jaar langer moeten werken, maar die worden dan wel gecompenseerd met een stevige loonsverbetering. Het beroepsgoederenvervoer kende de beste prepensioenregeling van Nederland. Dat was toen in 2001 een enorme operatie en ook een stevige kostenverhoging. Qua niveau hebben we nu weer de beste pensioenregeling maar dan een flexibele." Er wacht nu nog een enorme klus voordat voor alle werknemers en werkgevers duidelijk is wat er precies gaat gebeuren. "Het moet per 1 januari klaar zijn. Dan moet iedereen weten welke premie moet worden betaald en er moet op papier staan welk recht hier tegenover staat." De sociale partners gaan samen met het pensioenfonds een complete voorlichtingscampagne over deze nieuwe pensioenregeling opzetten. "Want, het is een goede regeling, dus moet je hem ook goed kunnen uitleggen", stelt Heilig nadrukkelijk.

Jan Heilig ...visie ontbreekt...

Pleister

Voor een vakbondsman klinkt hij opmerkelijk mild over de werkgevers. Hij moet hier wel om lachen en zegt dan: "Ik heb veel op de werkgevers aan te merken, maar je moet ook je zegeningen tellen en ze voor het voetlicht kunnen brengen. En dit is er één van! Het werkt ook de andere kant op, een werknemer moet ook kunnen zeggen: 'dat hèb het baassie weer goed geregeld met de bonden'." Hij vindt het dus een goed akkoord, maar die werkgever, daar heeft hij dus nog wel appeltjes mee te schillen, zoals over de werktijden. "Het is natuurlijk niet goed dat chauffeurs meer dan zestig uur per week draaien. Dit akkoord is ook een beetje een pleister, want die werkgever ziet ook wel dat het niet goed is om mensen zo lang zo veel te laten werken. Die denkt ook, laten we er dan maar een goede prepensioenregeling tegenaan gooien, anders vallen ze dadelijk nog echt dood ook", zegt hij lachend. Dat niet alleen de werkgevers er blij mee zijn maar ook de werknemers, illustreert Heilig met een voorbeeld. "Bij de omzetting van VUT naar prepensioen heb ik in 2001 aan overvolle zalen moeten uitleggen dat we niet voor drie of vier procent loonsverhoging gingen, maar voor anderhalf of twee procent. Maar ik kon er wel bij vertellen dat de chauffeurs er op hun zestigste uit zouden kunnen met behoud van 85 procent van het loon. Staande ovaties kreeg ik, zo opgelucht als de mensen waren dat het pensioen goed geregeld was. Iedereen is met zijn oude dag bezig, dus moet je het goed regelen."

'Dat hèb het baassie weer goed geregeld met de bonden'

Lek als een mandje

Die lange werkweken in het goederenvervoer zijn een terugkerend onderwerp. Hoe kijkt Heilig hier tegenaan? Veel chauffeurs zullen die overuren als structureel loon zijn gaan zien en er ook naar leven. Korten op de overuren kan dus voor die groep chauffeurs nadelig uitpakken. "We krijgen dadelijk sowieso die wet voor een 48-urige werkweek, opgelegd door Europa. Maar die wet is zo lek als een mandje. Hij kan op allerlei manieren worden ontdoken. Het is belachelijk dat je zo'n wet weet te verzinnen. Maar toch, beetje bij beetje worden we als sector uiteindelijk geduwd naar een 'normale' werkweek. En het is toch belachelijk dat technisch geavanceerde apparaten zoals vrachtauto's worden ingezet naar wat een chauffeur fysiek aan kan. Die ene chauffeur op die ene auto, dat is toch achterhaald! Zo'n ding kan 24 uur per dag draaien." Is dit niet een beetje als vloeken in de kerk? Chauffeurs willen die auto misschien wel niet delen. Heilig: "Maar wat willen ze dan? Inkomens- en werkzekerheid of die eigen auto met koplampen en het eigen magnetronnetje? Nou dan weet ik het wel! En wie wel kiest voor die eigen koplampen is stom, want die ligt er dan binnenkort uit omdat hij het aflegt tegen die Pool. We zullen naar ploegendiensten moeten." Het is volgens Heilig onzin om te denken dat als we hier omlaag gaan in het arbeidsvoorwaardenniveau en als die in Polen iets stijgen, wij de concurrentie wel weer aan kunnen. Nu krijgen de Polen nog 43 procent van het Nederlandse niveau, maar als zij straks ook duurder worden, zal worden uitgeweken naar Roemenen en Bulgaren. "Overigens moet die Pool ook zijn groot-rijbewijs hebben. Er zijn daar geen winkelschappen waar de chauffeurs liggen opgestapeld. Wat sommigen bedrijven nu doen, rijden met buitenlanders vanwege de centen, vind ik een *losers*strategie. De klant zal ook snel door hebben dat je met Polen rijdt en dus het tarief lager willen zetten. Dan snijd je ook in de vingers van je collega's; het zal de concurrentie alleen maar doen toenemen. Bedenk daarbij wel dat er voor de komende jaren, en dat geldt ook voor Oost-Europa, een enorme groei aan goederenvervoer is voorspeld en er betere tijden moeten aanbreken. We hebben straks echt elke Pool, Nederlander, Belg, Tsjech en Duitser met een groot-rijbewijs nodig om al die zooi heen en weer te rijden. Het zijn scenario's die we nu eigenlijk amper kunnen bevatten. Wij als Nederlandse goederenvervoersector moeten gaan voor kwaliteit, al zullen we wel snel onderzoek moeten doen naar wat de mogelijkheden zijn en welke markten interessant zijn: gaat het om chemie, om het in de markt zetten van hoogwaardige vervoersconcepten of hebben we extra opleidingen nodig? We hebben nu in het goederenvervoer eigenlijk geen strategie voor de lange termijn. Die moet er komen en daar moet dan ook de sociale infrastructuur op worden aangepast."

Visie

Heilig is niet tegen het inhuren van buitenlandse chauffeurs - "als ze maar het Nederlandse CAO-loon betaald krijgen" - al zou je wellicht een ander geluid van een vakbondsvertegenwoordiger verwachten. Waar hij wel op tegen is, zijn de verschillende constructies die werkgevers inzetten om die buitenlandse chauffeurs zo goedkoop mogelijk in te zetten. "Er is een Nederlands bedrijf dat Poolse chauffeurs op zijn auto's heeft, die worden ingehuurd via een Iers uitzendbureau. Dat geloof je toch niet meer. Dat doe je maar om één ding, om ze twaalf of dertien cent de kilometer te betalen in plaats van het Nederlandse CAO-loon. Er zijn zoveel constructies dat ook wij niet meer weten wat nog wel legaal is en wat niet. Het zijn ondernemers die elkaar het verlies niet gunnen. Wat ik op dit moment teveel mis in de sector is visie. Het lijkt meer op overleven, misschien wel verloedering. Het is veel te veel korte termijn gewin." Ondanks dat de rendementen in de sector zo slecht zijn, kan je dan wel straks in de CAO-onderhandelingen loonsverbetering eisen? Heilig: "We krijgen toch wel te horen dat het slecht gaat ook al komen we niet met een looneis." Wat is dan zijn antwoord? "Ga naar je klanten! Vraag het daar maar. Het goederenvervoer beschouwt zich veel te veel als onderliggende partij. Kijk naar de brandstofprijzen. Moet de belastingbetaler opdraaien voor het feit dat de vervoerder het niet kan doorberekenen bij zijn opdrachtgever? Die weet toch ook dat die auto's op diesel rijden... Waarom dan weer naar de overheid kijken? In 2000, 2001 hebben we ongekend goede jaren gehad. We wisten niet hoe we het weg moesten rijden. Economie van de schaarste was het. En toch zag je de rentabiliteit omlaag gaan. Dit terwijl het product schaars was, iedereen zeventig uur in de week werkte en toch gebeurde het. Dat is toch triest. Er zit misschien teveel liefde in het vak en te weinig kennis."

Rijden met buitenlanders vanwege de centen, vind ik een losers-strategie