

'Transport-cao uit de tijd'

■ door ALEX DE VRIES

HAARLEM - Een overkoepelende cao voor de ongeveer 95.000 truckers in het beroepsgoederenvervoer is uit de tijd en zelfs bedreigend voor de sector. De vakbonden zouden er beter aan doen in te zetten op behoud van werkgelegenheid in plaats van te dreigen met staken. Dat stelt advocaat en transportdeskundige Han Vallenduuk over de cao-ruzie tussen bonden en werkgeverskoepels TLN en KNV.

Eind december mislukte het laatste overleg. De transportsector ontbeert al bijna twee jaar één cao. De vakbonden dreigen nu met grote stakingen, zoals in 1984 en 1989. Volgens Vallenduuk ontbreekt het de vakbonden, met name FNV Bondgenoten, aan moed om de achterban „realistisch voor te lichten. Extra eisen stellen en de boel opstoken kunnen ze goed, terwijl de economische realiteit acuut bedreigend is.” Vallenduuk doet vooral op de toenemende, goedkope concurrentie uit Oost-Europa. Steeds meer bedrijven verkassen daarom naar deze nieuwe EU-lidstaten (met name Polen en Hongarije) of huren hier goedkope rijders uit die landen in. Volgens de FNV verloren hierdoor de laatste anderhalf jaar zeker 1500 Nederlandse truckers hun baan.

Eigen schuld, dikke bult, stelt Vallenduuk. „Naast de dure diesel jaagt één overkoepelende cao de transportbedrijven op veel te hoge kosten. De werkgevers willen maatwerk en flexibiliteit en geen grauwe gehaktbal-cao vol re-

**HAN
VALLENDUUK**
*... tijd
voor
maatwerk
bij trans-
porteurs ...*

FOTO:
FRANS JONGEN



geltjes, waar ook de fietskoerier in Amsterdam onder valt.” Vallenduuk - die door de FNV ook wel 'de witwasser van de sociale misstanden' wordt genoemd omdat hij aan de wieg stond van enkele tientallen cao's in verschillende branches zonder de gevestigde bonden - betitelt op zijn beurt de vervoersbonden als „aarts-conservatief”.

„De kern van mijn kritiek is dat de bonden al vele jaren steggelen over bijvoorbeeld de werktijden van chauffeurs, maar weigeren de vrachtwagen te erkennen als productiemiddel, dat je continu op de weg moet hebben wil je goed kunnen concurreren. Vooral oudere chauffeurs claimen hun truck als eigen werkplek.”

Volgens Vallenduuk blijft er nog voldoende werk over voor de vakbonden. „Het beste voor de sector is als de bonden erkennen dat bij de grote jongens als onder meer Jan de Rijk, Vos Logistics, H&S en Den Hartogh een bedrijfs-cao de beste oplossing is. Bij kleinere bedrijven kunnen afspraken over arbeidsvoorwaarden worden gemaakt tussen directie en personeelsvertegenwoordigers zelf”, aldus Vallenduuk. Hij verwacht niet dat de bonden de stakingsdreiging waar kunnen maken. „Nedloyd, Pakhoed en Frans Maas - waar ze veel leden hadden - verkochten hun transportpoot na de grote staking in 1989. Bij de familiebedrijven is er sowieso minder draagvlak.”