

## VAN DER LOUW-AKKOORD RAMMELT

# 't Blijft tobben in de haven

*De kranten staan er bol van: konserns willen driehonderd man kwijt bij fusie. Of een andere keer: er zijn gewoon driehonderdveertig man te veel. Dat gaat zo al een tijdje door en staat in schrille tegenstelling tot vorig jaar rond deze tijd. Toen kon je overal lezen 'Akkoord van de eeuw afgesloten'.*



Foto Rob Brouwer

Het Van der Louw-akkoord werd de hemel in geprezen, omdat het tot en met 1990 ontslagen onmogelijk maakte en de rust in de haven zou 'wederkeren'. Hoe kan dat nou zo veranderen? Gewoon simpel, omdat het akkoord nooit zo fantasties is geweest als iedereen wel zou willen.

### VOORGESCHIEDENIS

Sinds eind zeventiger, begin tachtiger jaren was er stelselmatig sprake van ontslagen in de hele stukgoed. Ofschoon er toch wel een verslagen stemming heerste in de haven door de verloren staking van 1979 - duurde vier weken en kostte dus iedereen veel geld - was het verzet tegen ontslagen eigenlijk ongebroken gebleven. Elke keer opnieuw bleken mensen bereid om te knokken voor hun baan, hoe rot die vaak ook was. Vandaar dat de grote konserns al gauw besloten tot een gezamenlijke aanpak. Geen openlijke confrontatie, maar aankloppen bij Den Haag voor een 57½ jaar-regeling om zo een heleboel ouwetjes te kunnen lozen. Hoewel ze daarmee zo'n elfhonderd man kwijt konden raken, was dat naar de zin van 'de heren' toch te weinig en in 1983 begonnen ze echt met een gezamenlijke aanval; er waren nog zo'n elfhonderd man te veel in de haven. Terwijl iedereen kon zien dat het niet reëel

was, zetten ze het toch door en daar werd wild tegen gestaakt. Het resultaat was een CAO die niemand zag zitten en die in Amsterdam en Rotterdam werd aangenomen per referendum. Het verschil tussen voor- en tegenstanders was 22 man op al die duizenden die meegestemd hebben. Er was tussen twee haakjes opzettelijk een stukgoedbedrijfje vergeten, dat de doorslag had kunnen geven.

Wat was het resultaat van dat kollektief akkoord?

We moesten een maandloon inleveren en daarvoor kregen we tweeëntwintig rooster-vrije dagen terug. Tot juni 1985 zouden *geen ontslagen* vallen. Dit was mogelijk gemaakt door die tweeëntwintig dagen en ongeveer vijfendertig miljoen die uit ons pensioenfondsen werden gehaald. Naar later bleek was dat gestolen, want geen enkele werkgever heeft het ooit terugbetaald. Hoe dan ook, zo werden diegenen 'gefinancierd' die toch nog overkompleet waren.

### GUERILLATAKTIEK

Toen in de zomer van 1984 Rotterdam Terminal failliet dreigde te gaan, was het duidelijk dat als we niets zouden doen we ons maandloon voor niks inleverden. En dat was iedereen te gortig, hoewel aan de andere kant weinigen zin hadden om de bond te helpen. Immers, de bond had die stomme CAO doorgedrukt.

Doordat de Vervoersbond FNV iedereen nodig had, was het ook mogelijk eisen te stellen aan de staking. Er werd gekozen voor een 'guerrillataktiek', dat wil zeggen dat we alleen staakten als er veel boten voor de kant lagen; anders niet. Die taktiek heeft verschillende voordelen:

- Rederijen blijven altijd hopen dat ze geholpen worden, dus komen steeds Rotterdam aandoen. Dit in tegenstelling tot de staking van 1979 toen de staking algemeen was en geen enkel schip de haven aandeed.
- Als er geen boten zijn, werk je gewoon; dus de kosten vallen voor ons nogal mee en we kunnen het veel langer volhouden.
- De dreiging om naar andere havens te gaan, doe je teniet door het er juist op aan te laten komen dat ze in Antwerpen gelost worden. Want de rotterdamse gemeente en de stuwadoors beseffen dondersgoed dat als alle boten naar Antwerpen gaan, zij ook kunnen fluiten naar de miljarden die ze geïnvesteerd hebben. Kanalen en kades zijn nu eenmaal niet over te brengen. Bij

## VAN DER LOUW-AKKOORD RAMMELT



een totale staking kan dit allemaal niet, want iedereen weet dat je dat geen maanden en maanden volhoudt. Het stakingscomitee was verantwoordelijk voor de staking en besliste wat er ging gebeuren. Dus geen select bezoldigdenklubje, maar een comitee waar georganiseerden, OVB-ers en niet-georganiseerden in zaten. Verder werden de dagelijkse stakingspamfletten door het comitee zelf geschreven. Kortom, een hele verbetering en het liep als een trein. Na vier weken staken wonnen we glansrijk. De honderdvijftig ontslagen gingen niet door en Rotterdam Terminal bleef bestaan.

Daarmee was de basis gelegd voor een Van der Louw-akkoord. Want regering, SVZ en de gemeente Rotterdam wisten dat ze niet meer konden sjoemelen. Toen er in 1985 weer problemen dreigden te komen met ontslagen en er weer gestaakt werd, was het iedereen duidelijk dat er een langdurig akkoord moest komen, wilde er echt rust in de haven komen.

### HET VAN DER LOUW-AKKOORD

In de zomer werd dan eindelijk een vijf jaar durende overeenkomst afgesloten. Deze hield in dat er tot en met 1990 geen ontslagen zouden vallen. De manieren om tot die doelstelling te komen, waren een verlengde 57-plus-regeling en arbeidstijdverkortings. Het belangrijkste is echter dat het akkoord niet waterdicht is. Waarom? Het Gemeentelijk Havenbedrijf heeft in 1982 met de komputers zitten spelen en daaruit zijn allerlei varianten komen rollen over hoe de lading tot en met 1990 zal zijn. Die lading hebben ze daarna uitgesplitst in: zoveel containers, zoveel hout en zoveel zakgoed. Toen hebben ze gekeken hoeveel mensen er nodig zijn om dat te verwerken. Werkgevers en werknemers verschilden daarin natuurlijk van mening. Er werd toen naar goed hollands gebruik een commissie ingesteld en die kwam tot een compromis over het aantal mensen wat bij elk type lading hoort. Het Gemeentelijk Havenbedrijf hanteerde die normen en berekende dat er tot en met 1990 een overschot zou komen van 1500 man. Dat cijfer willen we niet aanvechten, dat zal wel een grote kern van waarheid bevatten. Immers containers komen er steeds meer en die zijn lang niet zo arbeidsintensief als bijvoorbeeld een boot met 10.000 ton koffie in balen, van 70 kilo het stuk. Wat we wel aanvechten is dat de normen volgens welke de commissie bij een bepaalde lading een bepaalde ploegsterkte berekende, niet meer gehandhaafd blijven. Dat zit zo: in artikel 6 van het akkoord, dat we vorig jaar na de staking afsloten, staat dat het Gemeentelijk Havenbedrijf de 'onafhankelijke' beoordeelbaar wordt van ploegsterktes en ploegen-

producties. Dus zijn we overgeleverd aan havenmeteorologen en bij monde van de heer Katgerman (ambtenaar Havenbedrijf) hebben die al laten weten 'meer naar de realiteit' te willen kijken. 'Realiteit' is voor de goede orde, werkgeverswerkelijkheid, niet de onze. Conclusie: overwerk, onderbemande ploegen, kleinere ploegen en grotere productie per ploeg worden nu óók binnen de normen gehanteerd. Het resultaat daarvan is dat je niet tot 1990 zult hoeven wachten tot je 1500 man overkompleet hebt. Erger is nog dat er inderdaad niet tot 1990 en tot 1500 man overkompleet gewacht zal worden. Nee, loopt volgend jaar al de werkelijkheid niet gelijk met de prognose van het aantal benodigde arbeidsplaatsen, dan kan meteen al het akkoord weer worden opgebroken. Nergens staat hoeveel werkelijkheid en prognose van elkaar mogen verschillen. Dus theorieën kan het met één procent verschil al weer op de helling staan. Toegegeven, zo'n vaart zal het niet lopen, maar wat daar wel duidelijk uit wordt is dat we steeds in de startblokken moeten blijven. Zien de ondernemers een gaatje om iets door te drukken dan zullen zij het niet nalaten. Alles hangt van de krachtsverhoudingen af. En dat is niet wat velen van ons onder een akkoord verstaan. Helaas houdt het daarbij niet op. Ook op andere manieren is het voor elkaar te krijgen dat de prognose niet klopt. Een paar voorbeelden:

- Schepen met alleen containers moeten volgens afspraken naar containerbedrijf ECT. Nu zwerven in het stukgoed toch nogal wat bootjes die bijna of geheel als 'vol-container' aangemerkt kunnen worden. Gaan die weg dan klopt meteen de prognose niet.
- Als de ondernemers nu eens sneller gaan moderniseren dan ze gepland hadden? In het begin ondervinden ze dan geen protesten, want de mensen denken dat hun werk via het akkoord veilig is gesteld. Maar is de modernisering geregeld, dan trekken de ondernemers aan de bel: prognoses kloppen niet meer, akkoord openbreken.
- In 1982 nam de stukgoedlading flink af, in 1983 nam de lading opeens weer fors toe. Zo'n schommeling kan nu ook. Gaan we dan net als toen bij afname fors loon inleveren om te voorkomen dat het akkoord opgebroken wordt, terwijl er geen garantie is dat er meer mensen bij komen als het ladingaanbod weer toeneemt?

Al met al geen bizarre voorbeelden maar realiteit, een realiteit, die voor ons geen zekerheden biedt.

### DAT KNOKKEN ZIEN WE NU

Natuurlijk maken werkgevers driftig gebruik van de gaten. Een driehonderd man te veel bij Triton (fusie tussen de drie grote havenbedrijven) en nog eens driehonderdveertig man in de stukgoed door de structurele verschuiving van konventionele ladingpakketten naar containers. De bedoeling van werkgevers is tweeledig. Ten eerste komen door dit gekrakeel de CAO-eisen onder druk te staan. De looneisen gaan een stuk omlaag bij dreiging van ontslag. Zo wordt het Van der Louw-akkoord een vijfjarig blok aan het CAO-been. In de tweede plaats kunnen werkgevers konstant het krachtenveld aftasten, en dat is niet alleen de strijdbaarheid van de havenwerkers, maar ook de rek die de Vervoersbond heeft; hoeveel wil de gemeente nog dekken en hoeveel kunnen de werkgevers nog uit het werkloosheidspotje halen (havenarbeiders bij de SHB worden bij leegloop van vijftig procent door werkloosheidsgelden betaald). Deze tweede functie heeft nu al resultaat geboekt; doordat er geen berekening is overeengekomen doen veel havenbedrijven aan onderbemand werk met als gevolg meer tonnen met minder mensen. Ook vindt er meer overwerk plaats. De SHB (dat is het uitleenbedrijf voor de hele haven) houdt zo uiteraard meer mensen op de bank. Mensen die, als je het aantal tonnen ziet en de ploegsterkte weet, eigenlijk ingezet zouden moeten zijn. Dus is er een groter 'overkompleet' dan verwacht en was de bond er als de kippen bij om dat weg te werken door aanvullende voorstellen te doen. Te weten: uitbreiding van de werkzaamheden naar Amsterdam tijdens de cacao-piek en tevens naar Vlissingen. Het argument was dat in die havens veel koppelbazen werken. Verder werd er voorgesteld in vijfploegendienst te gaan werken, want daarmee bestrijd je het overwerk in het weekend en in de nacht en heb je meer mensen nodig. Conclusie: de Vervoersbond doet werkgeversvoorstellen aan ons uit angst dat het akkoord naar de filistijnen gaat. Terecht gaan er stemmen op als 'waar heb je een akkoord voor als je steeds met deze zaken gekonfronteerd wordt'. Beide voorstellen wekken nogal de woede op, omdat steeds meer je positie aangetast wordt. Dat geldt vooral voor de vijf-ploegendienst, want bij de ECT zie je een vijf-ploegendienst terwijl er tegelijk structureel wordt overgewerkt op de vrije dagen. Bovendien is het zeer de vraag of je een groter aantal mensen nodig hebt. Bij de firma's die het ingevoerd hebben, zie je nu niet bepaald een toevloed aan arbeidsplaatsen. Intussen blijven voor ons

## VAN DER LOUW-AKKOORD RAMMELT

The logo for 'Solidariteit' is written in a stylized, bold, italicized font. The letters are white with a black outline, set against a dark background.

natuurlijk de nadelen van 's nachts werken en in het weekend. Dus de bond gaat gewoon door de knieën voor dreigementen. En het wordt een stuk belachelijker als je uit de hoeveelheid tonnen kunt aflezen dat er niets aan de hand is (gegevens Gemeentelijk Havenbedrijf op 8 oktober).

### GEEN CENT WIJZER

Als mosterd na de maaltijd wil de Vervoersbond nu alsnog een overeenkomst sluiten over de berekeningswijzen. Worden de heren het onderling niet eens, dan kunnen we net als in 1984 weer eens een keer staken om het akkoord boven water te houden. Wanneer de werkgevers doorgaan met hun fratsen, dan komt het daar ook van. In het beste geval draait dat uit op het sluitend maken van het Van der Louw-akkoord, maar ondertussen zijn we er geen cent wijzer van geworden. Of dat motiverend blijft werken, valt nog te bezien.

PAUL DONKER  
lid ondernemingsraad  
Quick Dispatch,  
kaderlid Vervoersbond FNV

---

## **VAN DER LOUW-AKKOORD RAMMELT**

---

***Solidariteit***