



01 *Koen Keehnen:* **Komkommertijd**

02 **Herdenkingsfilm Ed Andriessen**

03 **FNV Havens aan de slag met regeling zware beroepen**

04 **Serie zwaar werk: sjorder Menno Draaijer**

05 **Kolenfonds in oktober van start**

06 **FNV Havens daagt De Nederlandsche Bank voor rechter vanwege gevolgen Aegon-Optasfusie voor havenpensioenen**

07 **Lashingcampagne 2020: sjoeren feederschepen is havenwerk**

08 **Formatie FNV haventeam onder druk; werkgeversbijdrage opgeschort**

09 **Vorbereidingen vierde Havenwerkerscongres 2021 van start**

10 **Nieuws van de cao-tafel**

11 **Lid worden!**

12 **Colofon**

FNV Havens maakt zich er sterk voor dat havenwerkers eerder kunnen stoppen met werken, zodat zij relatief gezond van hun pensioen kunnen genieten.



Komkommertijd

Ook voor havenwerkers is de vakantietijd weer voorbij. En daarmee de komkommertijd. Volgens onze vrienden van Wikipedia wordt komkommertijd als volgt omschreven: 'Komkommertijd is de benaming voor een bepaalde periode in het jaar, met name in de zomer, waarin er weinig nieuws te melden is omdat politici en veel anderen op vakantie zijn'.

Ik haal in deze column de komkommertijd aan, omdat er deze zomer een geweldig stukje vakbondswerk werd verricht bij ADM. De collega's van ADM hadden namelijk maling aan de komkommertijd; zij zaten deze zomer in een actietraject voor hun cao. Nadat de onderhandelingen waren vastgelopen, hoopten zij met een aantal prikacties het traject vlot te trekken. Nee dus!

Van hun halsstarrige directie kregen zij taal noch teken, dus werden de acties verder opgeschroefd. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een staking voor onbepaalde tijd. Die onbepaalde tijd is opgelopen tot zeven dagen! Zeven dagen lang is de terminal stilgelegd, zeven dagen, zeven avonden en zeven nachten hebben de havenwerkers, soms in de bloedhitte, gepost voor de poort van de ADM-terminal. Na zeven dagen heeft de directie toch maar eieren voor haar geld gekozen en de onderhandelingen weer opgepakt. Binnen een paar uurtjes lag er een prachtig onderhandelingsresultaat. Felicitaties aan Cees Bos en de onderhandelingsdelegatie natuurlijk, maar de solidariteit van de ADM-achterban was doorslaggevend voor dit mooie resultaat!

Over solidariteit gesproken: nog voor de vakantieperiode ontving ik het onaangename, maar niet verrassende bericht dat 'mijn Uniport', in zwaar weer zit. Door de schaalvergroting in de containersector, de nieuwe allianties, de komst van Maasvlakte II en de automatisering zijn geheel volgens verwachting pakketten vanuit de City aan het verschuiven naar de Maasvlakte. Ook geheel volgens verwachting is Uniport hierdoor in zwaar weer gekomen.

Dat dit absoluut niet als een verrassing mag worden gezien, wordt duidelijk als je terugblijkt naar 2015. Het jaar waarin FNV Havens het voortouw nam om samen met het Havenbedrijf Rotterdam en de werkgevers uit de containersector het Containeroverleg op te starten. De insteek van dit overleg was om de te verwachten boventalligheid van werknemers in de containersector te voorkomen door de inzet van een aantal maatregelen. De directie van Uniport was aanvankelijk ook betrokken bij dit overleg, maar nog voordat er serieus onderhandeld kon worden, trok Steinweg (moederbedrijf van Uniport) haar directeur terug van de onderhandelingstafel.

Het argument was dat er geen geld was voor de oplossingen zoals dat wel aanwezig was bij ECT en APM. Ondanks de boterzachte toezegging dat Uniport trendvolger zou worden van het akkoord, en dat afspraken uit de uiteindelijke overeenkomst overgenomen zouden kunnen worden, bleven de havenwerkers van Uniport nauw betrokken bij dit onderhandelingstraject.

Sterker!!

Toen op een gegeven moment de onderhandelingen waren vastgelopen en er werd besloten tot een 24-uursstaking, was Uniport de enige containerterminal die 24 uur 100 procent gesloten was. Havenwerkers van Uniport waren en zijn altijd solidair geweest tijdens het containeroverleg, ook voor de collega's van SHB/RPS hebben zij regelmatig hun jasje uitgetrokken. Mocht het zover komen dat zij de steun van havenwerkers nodig hebben, dan reken ik op jullie!

Koen Keehnen,
Secretaris Sectorbestuur FNV Havens



- Ed Andriessen -
15-05-1967—10-05-2019

Film over Ed Andriessen

In de nacht van 9 op 10 mei overleed Ed Andriessen, voorzitter van de Sectorraad FNV Havens. Slechts 51 jaar oud. Ed voerde sinds 2009 de Sectorraad Havens aan. Hij was bovendien jarenlang kaderlid vanuit P&O NSF. Zijn overlijden betekent een onbeschrijflijk verlies voor zijn familie en vrienden. Ook voor FNV Havens. Daarom werd op 15 maart op zijn geboortegrond Spangen, in het Spartastadion, een herdenkingsdienst georganiseerd. Er was nauwelijks plaats voor de enorme hoeveelheid mensen die Ed kwamen herdenken. Het Mediateam van FNV Havens heeft een prachtige, indringende film gemaakt. Daarin kwamen betrokkenen aan het woord over Ed. En ook Ed zelf was te zien als inspirerend en nuchter (vakbonds)mens. Ook de herdenkingsdienst en de uitvaart zijn op film vastgelegd. Begin september hebben de kaderleden van het Mediateam zijn echtgenote Yolande en de kinderen de films overhandigd. "Het was een emotioneel en aangrijpend moment", zegt Raymond Fase. "Yolande en de kinderen hadden door alle verdriet natuurlijk heel veel niet meegekregen tijdens de herdenking en de uitvaart. Daarom waren ze heel blij toen we ze de films overhandigden. We hebben er samen naar gekeken. Hoewel de beelden natuurlijk hard binnenkwamen, waren ze ook heel blij en dankbaar met dit tijdsdocument. Het was heel mooi dat we dit als Mediateam FNV Havens samen konden doen."





Een fooi

Dit pensioenakkoord is niet wat onze leden gevraagd hebben, zegt pensioendeskundige en Sectorraadslid Bas van der Meulen (63). “We hebben het afgelopen jaar actiegevoerd, havenwerkers stonden massaal achter 66 in beton en een goede regeling voor zware beroepen. Werkgevers waren het daarmee eens; zij zitten ook niet te wachten op versleten havenwerkers die nauwelijks meer inzetbaar zijn en uitvallen. Nu worden zij geconfronteerd met de afspraak dat ze drie jaar lang € 19.000 (het bedrag van een jaar AOW) mogen schuiven. Dat bedrag is niet alleen een fooi als je het AOW-gat wilt overbruggen, maar we moeten het ook nog zien binnen te halen tijdens cao-onderhandelingen. Bovendien geldt het afschaffen van de zogeheten RVU-boete maar tot 2025. En dan?”

Brainstormsessies met werkgevers

FNV Havens heeft intussen niet stil gezeten. Al lang voordat het pensioenakkoord door een meerderheid van de FNV-leden werd goedgekeurd, waren gesprekken met havenwerkgevers over oplossingen voor zware beroepen in gang gezet. Van der Meulen, die ook in de werkgroep ‘zwaar werk’ van de FNV zit: “Het zijn brainstormsessies met zo’n 8 tot 10 grote werkgevers. En daar wordt ook vooral veel gerekend: hoeveel procent van de loonsom is nodig om bijvoorbeeld drie jaar eerder te kunnen stoppen met een fatsoenlijk loon plus pensioenreparatie? Want tijdens de onderhandelingen over het pensioenakkoord is het ze even ontgaan dat boetevrij eerder stoppen met werken, ook minder pensioenopbouw betekent. Datzelfde geldt voor het bevriezen van de AOW-leeftijd.”

Wachten op eerste rechtszaak

En, voegt pensioendeskundige Van der Meulen er nog aan toe: “In het pensioenakkoord is een platte pensioenpremie afgesproken. In de haven hebben we echter een beschikbaar premiestelsel, waarbij elke havenwerker naar leeftijd opbouwt en ook uiteindelijk die pensioenuitkering krijgt die hij heeft gespaard. Niemand aan de onderhandelingstafel in Den Haag heeft erbij stilgestaan dat wij een probleem hebben als we straks een ander premiesysteem moeten gaan volgen.” Van der Meulen voorziet juridische procedures: “De leeftijdsafhankelijke opbouwpercentages werden destijds verplicht opgelegd door de fiscus in verband met leeftijdsdiscriminatie, waarvan anders sprake zou zijn. Het is dus wachten op de eerste rechtszaak nu dit net zo makkelijk opzij geschoven wordt.”

Pensioenakkoord boterzacht

FNV Havens aan de slag met regeling zware beroepen

Hoewel FNV Havens grote bezwaren heeft tegen het in juni aangenomen pensioenakkoord zal de komende tijd alles op alles worden gezet om met werkgevers goede afspraken te maken over het eerder stoppen met werken voor mensen met zwaar werk. Het akkoord hangt aan elkaar van boterzachte intenties zeggen kaderleden Jeroen Pinxter, Johan van Kooten en Bas van der Meulen. “We moeten flink aan de bak.”

Langer doorwerken ondenkbaar

Johan van Kooten (52) en lid van de Sectorraad FNV Havens snapt wel dat aan de onderhandelingstafel veel is blijven steken in goede intenties in plaats van harde afspraken. “De hoofdlijn was dat het pensioenstelsel hervormd moest worden. De koppeling met eerder stoppen met werken en zware beroepen was secundair. Koolmees heeft nu die hervorming binnen, verder moeten we het maar uitzoeken. De overheid is de lachende derde. Hoewel er straks tóch gekort gaat worden op de pensioenuitkeringen.” Ook Van Kooten wijst op het belang van de brainstormsessies met de havenwerkgevers. We zijn nu drie keer bij elkaar gekomen en het staat als een paal boven water dat langer doorwerken ondenkbaar is. Het plan om de belasting (40 tot 50%) op ploegentoeslagen in een individueel pensioenpotje stoppen, moet echt concreet worden. Die oplossing doet niemand pijn, behalve de fiscus. We moeten het binnen de FNV zelf als sector gaan regelen. Mensen met zwaar werk moeten eerder kunnen stoppen en 45 jaar is genoeg. Daaraan moeten we vasthouden via onder andere fiscale vrijstelling en verlofsparen.”

Verplicht pensioen

Johan van Kooten vindt het onrechtvaardig dat werknemers in feite de prijs betalen voor een almaar flexibeler wordende arbeidsmarkt. Volgens hem was een pensioenhervorming (om te zorgen dat pensioen de komende decennia gegarandeerd blijft) niet nodig geweest als er paal en perk was gesteld aan flexwerk, nulurencontracten, schijnconstructies met zzp’ers én pulpbanen. Die hebben gemaakt dat de basis onder het pensioenstelsel smaller en minder solide is geworden. “Steeds minder mensen nemen deel aan het pensioenstelsel. De markt verdient het geld, werknemers betalen. Ik pleit voor verplichte pensioendeelname voor álle werknemers.” Werknemers betalen niet alleen letterlijk, maar ook figuurlijk de rekening, vindt Van Kooten. “Mensen die altijd in de onregelmatigheid werken gaan zo’n zes tot zeven jaar eerder dood. En genieten dus minder lang van hun zuurverdiende pensioen, terwijl er wel over de gemiddelde levensverwachting pensioen moeten worden ingekocht. Dat geld blijft in de zakken van de pensioenfondsen hangen. Misschien moeten we eens overwegen geen nachtwerk meer te doen in de haven. Dan valt Nederland om.”



De domper was groot toen de tekst van het pensioenakkoord bekend werd. Had FNV Havens ingezet op 66 in beton en eerder stoppen met werken voor zware beroepen, afgesproken is dat de AOW-leeftijd slechts tot 2022 wordt vastgezet op 66 jaar en 4 maanden en daarna weer doorstijgt. Voor de zware beroepen is slechts geregeld dat er een boetevrijstelling komt over een bedrag van € 19.000, gedurende drie jaar voorafgaand aan de AOW-leeftijd. Terwijl FNV Havens naast boetevrij eerder stoppen met werken óók vol had ingezet op het aanwenden van de belasting op ploegendiensttoeslagen voor eerdere pensionering. Het is de vraag of de 800 miljoen subsidie die minister Koolmees heeft toegezegd kan worden ingezet voor een dergelijke regeling. Het wordt sowieso vechten om die 800 miljoen die voor maximaal vier jaar wordt vrijgemaakt.

800 euro per persoon

Sectorraadslid Jeroen Pinxter (58) gaat met 67 jaar en 3 maanden met pensioen, voor het pensioenakkoord was dat 67 en 9 maanden. “Dat is het enige voordeel van het pensioenakkoord”, zegt hij, “maar verder is het een monster van een akkoord, omdat er niets over zware beroepen is afgesproken. We hebben het wel over ruim 1 miljoen mensen die onregelmatig werken. Als je die subsidie van 800 miljoen verdeelt, heb je het over 800 euro per persoon.” Ook Pinxter vindt dat FNV Havens sectoraal en of via de cao met werkgevers een fatsoenlijk ouderen- en pensioenbeleid moet zien af te spreken. “En daar is FNV Havens heel goed in”, zegt hij, refererend aan ouderenregelingen zoals de havenfitregeling. “We zijn afgelopen zomer met een delegatie (werkgevers en werknemers) naar de Tweede Kamer geweest om nog eens uit te leggen wat het belang van eerder stoppen met werken in de onregelmatigheid is, maar daar werd ik niet vrolijk van. Er was wel begrip bij Tweede Kamerleden, maar weinig kennis, alleen op grote lijnen. Ook was er weinig kennis over ons beschikbare premiestelsel in de haven. In 1998 hebben we als havenwerkers geld gestopt in de overgang van het pensioenfonds PVH naar de verzekeraar Optas en een beschikbare premiereregeling (leeftijdsafhankelijke opbouw) en nu moeten we misschien weer de tegenovergestelde beweging maken - met alle nadelige gevolgen van dien. Wie gaat dat compenseren? In ons pensioen hebben we nu geen buffers, omdat we individuele potjes hebben (beschikbaar premiestelsel).”

Vijftig jaar verlofsparen?

Een ander in het pensioenakkoord afgesproken lapmiddel, vindt Pinxter het sparen van vrije dagen om bijvoorbeeld twee jaar eerder met pensioen te kunnen gaan. Maximaal 100 weken bovenwettelijk verlof (ook overwerk) zouden mogen worden gespaard. Uitgaande van 10 dagen per jaar sparen, zou je dus 50 jaar bezig zijn. Pinxter: “Dit is niet alleen waanzin, het is ook ondenkbaar dat een jongere havenwerker gaat overwerken of dagen sparen voor zijn oude dag. Eerder voor de opbouw van zijn gezin, huis enzovoorts en in de laatste plaats voor zijn pensioen.” Jeroen Pinxter ging op zijn 17de in de haven werken. Zijn generatie maakte het sjouwen van “balen, kistjes, doosjes en stukgoed” nog mee. Dat heeft zijn sporen nagelaten, slijtage dus. “Het is niet alleen noodzakelijk dat we het onderling in de haven goed regelen dat ouderen eerder kunnen stoppen, het moet ook op een fatsoenlijke manier gebeuren. Volgend jaar gaat de Wet arbeidsmarkt in balans in. Wat heeft dat allemaal voor gevolgen voor werknemers? Betekent dat dat werkgevers dan makkelijker, goedkoper van de mensen af kunnen? Niet alleen wordt de opbouw van de transitievergoeding aangepast maar ook het stapelen van ontslaggronden wordt dan toegestaan. Ben je als havenwerker vaker ziek of voldoe je niet meer aan de norm? En dan?”

FNV Havens maakt zich er sterk voor dat havenwerkers eerder kunnen stoppen met werken, zodat zij relatief gezond van hun pensioen kunnen genieten. Werknemers in de volcontinu zijn immers vaak eerder versleten en leven gemiddeld zes jaar korter. In deze serie aandacht voor zwaar werk.

Aard van het werk: “Sjorren van containers in ploegendienst. Het is zwaar werk, in weer en wind. Gisteren was het bijvoorbeeld een slijtageslag om te werken tijdens de hittegolf (eind augustus red.). Ik ben nog niet hersteld. In de bloedhitte hebben we de containers aan boord van schepen losgegooid en vastgezet. Als je continu in touw bent in de volle zon, van boot naar boot, moet je uitkijken dat je geen hitteberoerte/hoofdpijn krijgt en onwel wordt.”

Wat maakt het werk zwaar? “Bij ons is het dubbelop: én zwaar werk én ploegendiensten. Vroeger lag het tempo lager. Maar nu de aanvoer van containers geautomatiseerd is, gaat het maar door. Wij zijn de enigen die nog niet geautomatiseerd zijn. Wij doen meer werk met hetzelfde aantal mensen. Verder zijn de schepen veel groter. Vroeger duurde het een paar uur om een schip los te krijgen. En dan had je even pauze. Nu ben je acht uur bezig. De gangway had vroeger twintig treden, nu honderd. Vervolgens nog vier verdiepingen klimmen voordat je op je werkplek bent. Je moet dan al even bijkomen voordat je een sjorstang hebt aangeraakt. Veel oudere sjorders hebben last van polsen, ellebogen, schouders en knieën. Ik doe er veel aan om in conditie te blijven: hardlopen en krachttraining. Sjorren is gewoon topsport, alleen stoppen topsporters vaak rond hun 35ste, wij moeten doorgaan tot 68 of totdat wij erbij neervallen.”

Hoe belastend zijn ploegendiensten? “Heel belastend. Je merkt dat, wanneer je ouder wordt, het meer moeite kost in slaap te vallen en door te slapen. Toen ik jonger was kon ik om acht uur 's morgens naar bed gaan en om half vijf 's middags uitgerust wakker worden. Dat lukt niet meer, waardoor je minder goed herstelt.”

Hoe merk je dat? “Je bent moe na een nachtdienst en mijn gezin merkt dat ik minder kan hebben. Ik ben prikkelbaarder. Het zware werk trekt op een gegeven moment een wissel op je gezondheid en privéleven.”

Rubriek zwaar werk: sjorren

Menno Draaijer:
sjorteamleider bij Matrans (MMS)

Leeftijd: 50 jaar
Bedrijf: Matrans Marine Services
Functie: Sjorteamleider
Hoe lang al werkzaam in de haven: 30 jaar



Kolenfonds in oktober van start

Na vier jaar actievoeren, lobbyen en strijd is het zover: de eerste 25 miljoen voor het kolenfonds zijn toegezegd. Hiermee kunnen de gevolgen voor werknemers door de sluiting van de Hemwegcentrale begin 2020 worden opgevangen. "We hopen dat dit het begin is van een algemeen transitiefonds. Er staat ons nog heel wat te wachten en niet alleen in de kolenketen", zegt Cees Bos van FNV Havens.

Cees Bos is trots. Na vier jaar strijd is het gelukt. Samen met kaderleden en FNV- vicevoorzitter Kitty Jong (SER) zijn de eerste miljoenen voor het kolenfonds, dat nu nog officieel 'Westhaven Arrangement Kolentransitie' heet, toegezegd. "Vooral Kitty heeft heel veel druk kunnen uitoefenen binnen de SER", vertelt Bos. "Als het kolenfonds er niet zou komen, zouden we ons terugtrekken uit het klimaatakkoord. Ze heeft haar poot stijf gehouden. Nu kunnen we aan de slag. In oktober zijn de eerste intakes met werknemers gepland. Het werd ook wel tijd. We moeten snel aan de bak met OBA en de Hemwegcentrale. Collega's uit de kolenketen die hun baan gaan verliezen mogen we niet in de kou laten staan." Alleen de Haagse ambtenaren moeten nog even ophouden met zeuren", voegt Bos eraan toe. "Ze snappen er niets van en maken problemen waar die er niet zijn."

Rotonde naar duurzame banen

Het Westhaven Arrangement Kolentransitie zal de klappen voor OBA- en Nuon-werknemers van de Hemwegcentrale moeten opvangen. Bos schetst de uitvoering van het tripartite kolenfonds (werkgevers, werknemers, overheid) als een rotonde. "Er is een afslag naar snel ander werk, een afslag naar om- en herscholen naar ander werk, en een afslag naar uitkeringen en aanvullingen voor ouderen en anderen die minder



Aegon moet oud-Optasdeelnemers compenseren DNB voor rechter na fusiebesluit

Toen FNV Havens in 2010 na veertien jaar juridische strijd tegen Optas en Aegon in 2010 van de verdwenen pensioengelden (ca 688 miljoen) van havenwerkers wist terug te krijgen, leek het boek dicht te kunnen. Niets is minder waar. De koop van Optas als zelfstandige dochter destijds heeft verzekeraar Aegon nu omgezet in een fusie. Mét goedkeuring van De Nederlandsche Bank (DNB). Echter zonder FNV Havens en de polishouders daarvan deugdelijk op de hoogte te stellen. Foutje? Vervelende bijkomstigheid is dat havenwerkers veel geld mislopen, omdat gunstige fiscale regels voor polishouders van Optas niet gelden onder de vlag van Aegon.

Deze kwestie rammelt aan alle kanten, zegt Anton van Leeuwen, advocaat bij kantoor SteensmaEven en gespecialiseerd in pensioenrecht. Namens FNV Havens voert hij de juridische procedure tegen DNB. Chronologisch legt Van Leeuwen uit wat er nu precies aan de hand is: enerzijds het onacceptabele verlies van de gunstige fiscale behandeling van de rendementen voor pensioengerechtigde havenwerkers, anderzijds het gebrek aan verzetmogelijkheden die DNB heeft geboden aan de polishouders. Optas had een bijzondere positie, omdat het als pensioenfonds werd behandeld en daardoor belastingvrijstelling over een gedeelte van het rendement had, legt Van Leeuwen uit. Dat voordeel gaf Optas door aan de deelnemende polishouders. Na de fusie is dat voordeel vervallen omdat Aegon geen vrijstelling op rendementen had. “We hebben het over een verlies van zo’n 750.000 euro per jaar”, becijfert Van Leeuwen. “Niek Stam van FNV Havens zag dat al aankomen.”



Besluit bestrijden

“Het is natuurlijk vreemd”, zegt Van Leeuwen, “dat DNB FNV Havens uitnodigt voor een hoorzitting om inzicht te krijgen in de bezwaren tegen de fusie en vervolgens niets meer van zich laat horen en de relevante bedenkingen die FNV Havens naar voren heeft gebracht gewoon negeert.” Na overleg hebben de havenwerkgevers en FNV Havens in mei 2019 als belanghebbenden bezwaar aangetekend tegen het besluit van 26 februari. DNB stelt in een besluit op bezwaar van 12 augustus dat dit te laat is. “We gaan dat besluit op bezwaar in beroep bestrijden. DNB had ons een langere bezwaartermijn moeten geven en FNV Havens op de hoogte moeten houden van de voortgang in de instemmingsprocedure. Zij had tijdig moeten melden dat zij op 26 februari een besluit had genomen. DNB heeft het besluit van 26 februari voorts met een beroep op vertrouwelijkheid niet openbaar willen maken. De polishouders die naar aanleiding van het besluit van 26 februari wél bezwaar hebben gemaakt binnen zes weken na 26 februari, kregen op 11 juli een brief van DNB met het fusiebesluit dat DNB van de rechter openbaar moest maken. De FNV leden die ik inmiddels bijsta, hadden tot 5 september de kans om hun bezwaar nader aan te vullen. En dat heb ik in overleg met FNV Havens gedaan”, vertelt Van Leeuwen.

Fusiebesluit vernietigen

FNV Havens eist vernietiging van het fusiebesluit. In het bezwaar heeft pensioenadvocaat Van Leeuwen drie gronden daarvoor. Allereerst is het besluit van DNB van 26 februari niet ondertekend. Daarmee is onduidelijk of het besluit wel bevoegd is genomen. Verder geeft DNB niet aan hoeveel polishouders er zijn, terwijl zij wel beweert dat er minder dan een kwart van de polishouders bezwaar hebben gemaakt tegen de fusie. FNV Havens wil inzicht in de conclusie dat minder dan een kwart van de belanghebbenden bezwaar heeft gemaakt. Van Leeuwen: “Het is evident dat veel havenwerkgevers namens hun werknemers en gepensioneerden tegen de gevolgen van de fusie zijn. Veel havenwerkgevers hebben namens al hun werknemers en gepensioneerden verzet aangetekend. Dat levert bij elkaar al veel meer op dan een kwart van de polishouders.” Als derde en cruciale grond om het fusiebesluit te vernietigen voert Van Leeuwen namens FNV Havens aan dat er wél bedenkingen tegen de fusie zijn, om de eenvoudige reden dat polishouders minder rendement ontvangen, omdat de fiscale voordelen van Optas na de fusie met Aegon vervallen. “De eerdere tegenwerping van DNB dat Aegon haar best zal doen om evenveel rendement te halen als voorheen Optas voor haar polishouders deed, is natuurlijk vreemd. Daar neem je als toezichthouder toch geen genoegen mee? DNB had compensatie aan Aegon moeten vragen, alvorens met de fusie in te stemmen. In totaal loopt het waarschijnlijk in de miljoenen. Ik begrijp niet dat DNB dit aspect niet heeft meegenomen in haar besluitvorming. Zeker als bedacht wordt hoeveel begrijpelijk wantrouwen er in dit dossier is ontstaan bij de havenwerkers.”

Lange juridische weg

De bestuursrechtelijke procedure van de FNV-leden die wél bezwaar hadden aangetekend en compensatie eisen, wordt met volle kracht vervolgd. Naar verwachting komt er, zo schat Van Leeuwen in, binnenkort een hoorzitting. De voortgang van de juridische procedure over de termijnoverschrijdingen, die werkgevers, werknemers en FNV Havens gezamenlijk voeren, zal afhankelijk zijn van de agenda van de rechtbank. Daar komt ook de vraag aan de orde waarom DNB FNV Havens niet tijdig, op 26 februari, op de hoogte heeft gesteld van haar fusiebesluit. En waarom pas zo laat, op 2 april, het besluit in de Staatscourant werd gepubliceerd.

DNB heeft aangevoerd dat men het niet nodig vond het besluit openbaar te maken. Van Leeuwen: “Zo ga je toch niet met rechtstreekse belanghebbenden, de polishouders, om? Ik snap werkelijk niet dat DNB zegt dat polishouders geen last van deze fusie hebben. Terwijl zelfs Aegon in een brief aan de pensioenverzekerden heeft laten weten dat de fusie niet helemaal zonder gevolgen voor de deelnemers is. Maar DNB had geen bedenkingen? Het laatste woord is nog niet gezegd in deze interessante zaak.”

Negatief effect

DNB heeft als toezichthouder de taak voorafgaand aan een fusie te kijken of partijen, in dit geval Aegon, solvabel zijn. Dat was zo. Vervolgens diende Aegon officieel bekend te maken dat partijen gaan fuseren. Dat gebeurde op 3 november 2018 in de Staatscourant, en ook in andere kranten. Polishouders hebben dan de mogelijkheid verzet aan te tekenen. Als meer dan een kwart van hen tegen is, kan de fusie niet doorgaan. Maar dan moet de berichtgeving hen wel hebben bereikt en moet die begrijpelijk zijn voor leken op dit gebied. Van Leeuwen legt uit dat aan die laatste voorwaarde niet is voldaan en dat de verzettermijn te kort was. Verder is onduidelijk in welke dagbladen de voorgenomen fusie is aangekondigd.

FNV Havens stuurde op 13 november 2018 een brief naar DNB, waarin Niek Stam liet weten dat het negatieve effect van de portefeuilleoverdracht in het fusiebesluit moest worden meegenomen. Want de polishouders van Optas zouden natuurlijk nooit accepteren dat rendementen zouden worden aangetast door de fusie. Geen reactie. Op 26 november 2018 trok FNV Havens weer bij DNB aan de bel. De tijd drong, omdat de verzettermijn voor polishouders bijna om was. Op 27 november nodigde DNB FNV Havens uit voor een hoorzitting op 11 december 2018 om de bezwaren toe te lichten. Daarna volgde weer radiostilte.

Geen bedenkingen

Eind maart 2019 zocht Niek Stam wederom contact met DNB. Die verklaarde dat er geen verzet was aangetekend door meer dan een kwart van de polishouders. Omdat Aegon solvabel werd bevonden én omdat er volgens DNB geen overige bedenkingen waren, kon de fusie wat DNB betreft doorgaan. “Terwijl een groot deel van de polishouders een slechter pensioenresultaat zou hebben, zonder compensatie door Aegon”, werpt advocaat Van Leeuwen tegen. “Dat lijkt me nogal een belangrijke bedenking.”

DNB blijkt het fusiebesluit reeds op 26 februari 2019 te hebben goedgekeurd en Aegon heeft dit via een publicatie in de Staatscourant op 2 april 2019 kenbaar gemaakt. Er geldt een bezwaartermijn van zes weken vanaf 26 februari. Maar dan moeten belanghebbenden wél op de hoogte zijn van het besluit. Van Leeuwen meent dat in dit geval aan FNV Havens en de havenwerknemers een langere termijn moet worden gegund. Slechts een handvol havenwerkers bleek later binnen die termijn met hulp van een eigen advocaat/oud-collega tegen het besluit van 26 februari bezwaar te hebben gemaakt.

Lashingcampagne 2020

Sjorren feederschepen havenwerk

Per 1 januari 2020 mag het sjorwerk op feederschepen alleen door erkende havenwerkers worden gedaan. Een baanbrekende afspraak, zegt Niek Stam van FNV Havens. Om te zorgen dat de sjorwerkzaamheden veilig kunnen worden uitgevoerd, zijn ITF-inspecteurs druk bezig met veiligheidsinspecties van feederschepen. Tot nu toe voldeed geen enkel schip aan de eisen.

Om deze baanbrekende afspraak in de juiste context te zetten, moeten we even terug in de geschiedenis. In 2003 en 2006 voerden havenwerkers in Europa, gesteund door internationale havenwerkersvakbonden, massaal actie om de werkgelegenheid van havenwerkers te beschermen. Reden: de Europese Commissie, gesteund door verladersorganisaties en rederijen, had de aanval geopend op het werk van havenwerkers. Het moest goedkoper, flexibeler en desnoods door anderen dan havenwerkers georganiseerd door vakbonden, gebeuren.

Sjorwerk razend belangrijk

Inmiddels schrijven we 2019. De havenindustrie ziet er in bepaalde sectoren totaal anders uit. In de containersector wordt flink geautomatiseerd waardoor de werkgelegenheid afneemt en bepaalde functies (die vaak gebruikt werden om havenwerkers met fysieke beperkingen aan het werk te houden) verdwijnen. Daarom is het belangrijk dat de banen die er zijn ook voor ons, havenwerkers, blijven. Dat geldt ook voor de CER (container exchange route - interne baan op de Maasvlakten). Het sjorwerk is razend belangrijk in havens. Maar het is ook zwaar werk (lees elders in dit Havenmagazine het interview met Menno Draaijer, sjorder bij MMS). En dat werk is alleen maar zwaarder geworden door de behandeling van megaschepen. Door de komst van die megaschepen zal ook het feederverkeer toenemen. Ook dat sjorwerk hoort thuis bij havenwerkers. De zeevarenden op feederschepen dienen te rusten als ze in de haven zijn, want als het schip de zee op gaat begint hun werk. Vele feedermaatschappijen zijn het met ons eens.

Gelijk speelveld in havens

“We hebben het nu eindelijk voor elkaar dat vanaf 1 januari 2020 al het sjorwerk op de feeders door erkende havenwerkers moet worden gedaan”, zegt Niek Stam, bestuurder FNV Havens en vicevoorzitter van de ITF Dockers Section. “We hebben met ons internationale team van onderhandelaars keihard gewerkt om dit in de internationale cao IBF vast te leggen. De IBF-cao, de enige internationale cao die in de wereld bestaat, is een internationale cao die van toepassing is op zeeschepen die deze overeenkomst hebben afgesloten. Dankzij de afspraak over sjorren op feeders is het nu mogelijk om in alle havens van betekenis een gelijk speelveld te creëren voor havenwerkers zodat zij op dat onderdeel niet meer tegen elkaar kunnen worden uitgespeeld.



International Transport Workers' Federation
Solidarity Action Strength

Stam vervolgt: “De komende maanden zal ik nog veelvuldig op pad zijn in de wereld om ervoor te zorgen dat iedereen zich aan de gemaakte afspraken houdt.”

Inmiddels is FNV Havens samen met de ITF-inspecteurs en Nautilus in Rotterdam begonnen met het inspecteren van de feeders korter dan 170 meter op veiligheid tijdens het sjorwerk. Indien nodig is er nu nog tijd om aanpassingen aan schepen te doen. Stam: “Maar als het schip niet veilig is voor havenwerkers die moeten sjorren, kan er natuurlijk ook niet door zeevarenden worden gesjord. Overigens is het goed te weten dat in België, Southampton, Duitse terminals (niet allemaal) gewoon gesjord wordt door havenwerkers. Daarom is de ETF Dockers Section (Europa) bezig met roadshows over de lashingcampagne en automatisering.”

Geen enkel schip goedgekeurd

Afgelopen zomer, in de week van 24 tot en met 27 juni, hebben teams van inspecteurs van de ITF, Nautilus en de sjorbedrijven veiligheidsinspecties uitgevoerd op feederschepen korter dan 170 meter. “Daarvoor hadden we rederijen en manning agents, betrokken bij de shortsea business, op de hoogte gesteld van deze actie”, vertelt ITF-inspecteur Gijs Mol. “We hebben ze ook gevraagd de bemanning van de schepen op de hoogte te stellen van ons bezoek, zodat we de volledige medewerking zouden krijgen zodra we aan boord kwamen.”

In drie dagen werden ruim vijftien schepen bezocht. Geen enkel schip voldeed aan de veiligheidseisen, noodzakelijk voor havenwerkers om veilig hun sjorwerk te kunnen doen. De meeste problemen gingen over onbeveiligde platforms hoger dan 2 meter; onbeveiligde buitengangpaden; verlichting die slecht of niet aanwezig was en te korte ladders om helemaal op een dek te komen.

“Nu is het zaak om alle feederschepen te gaan bezoeken en overal de veiligheidsproblemen aan te pakken, zodat er op 1 januari 2020 veilig kan worden gewerkt op de schepen”, zegt ITF-inspecteur Mol. “Ook moeten de reeds bezochte schepen nogmaals worden gecontroleerd of ze de door ons opgedragen aanpassingen wel hebben doorgevoerd. Er is nog veel werk aan de winkel om een veilige werkplek voor sjorders op feeders te garanderen.”

Formatie Haventeam onder druk Werkgeversbijdrage opgeschort

De Sectorraad van FNV Havens heeft een brief naar alle vakbondsafdelingsbesturen gestuurd met het verzoek met de achterban te overleggen over de formatie van het Haventeam. Inspanningen om het aantal havenbestuurders weer op het afgesproken niveau van 5 fte's te brengen, hebben tot nu toe niets opgeleverd.

“Wij zijn het intussen zat dat de FNV-directie niet wil luisteren”, zegt Sectorraadslid Raymond Fase. “We hebben recht op 5 fulltime formatieplaatsen, terwijl we er nu maar 4,5 hebben waarvan er op dit moment 2,5 worden ingevuld. Cees Bos zit thuis vanwege werkstress en Asmae Hajjari is nog niet hersteld van een kwetsuur als gevolg van betrokkenheid bij een aanrijding. Met een uitgekleed team moeten we toch gewoon ruim zestig cao's zien af te sluiten. En de dienstverlening aan de leden in de haven waarborgen. Tien jaar geleden hadden we nog ruim 7 fte's aan vakbondsbestuurders.”



Fase vertelt hoe een delegatie van leden, kaderleden en bestuurders aan het begin van de zomer in 'Utrecht' nog eens duidelijk heeft gemaakt dat de werkgeversbijdrage van 0,3 procent van de loonsom geormerkt is voor 5 fte's. “We hebben de directeur van de FNV een cheque aangeboden met de boodschap dat wij wel heel veel geld afdragen, maar er niet het afgesproken aantal bestuurders voor terugkrijgen. Als men niet wil luisteren, moet men maar voelen.”

Nu het Haventeam menskracht mist, wil het Sectorbestuur Havens dat het storten van de volledige werkgeversbijdrage tijdelijk wordt opgeschort. Fase: “In onder andere de EMO-cao is al afgesproken dat voorlopig slechts 0,1 procent werkgeversbijdrage aan het FNV-hoofdkantoor wordt afgedragen en de rest wordt opgeschort. We roepen nu de vakbondsafdelingen op dit voorbeeld te volgen en dat te overleggen met de werkgever. Die zijn het in meerderheid met ons idee eens. We willen in de komende cao-onderhandelingen dit voorstel meenemen en vastleggen. En als de formatie weer op sterkte is, kan de gehele werkgeversbijdrage weer worden overgemaakt.”

De brief van de Sectorraad is hier te lezen.

Havenklas Havencongres 2021

Vooruitlopend op het vierde Havenwerkerscongres in 2021 zal FNV Havens komend jaar weer een Havenklas organiseren. In deze Havenklas bereiden kaderleden uit de verschillende havensectoren het congres voor. De leden zijn de bond! Daarom bepalen zij tijdens het havenwerkerscongres het vakbondsbeleid voor de periode 2021-2025. Kaderleden in de Havenklas zullen gedurende 2020 bezig zijn met het analyseren van belangrijke thema's en het formuleren van aanbevelingen. Het gaat dan bijvoorbeeld om onderwerpen als automatisering, robotisering, baan zekerheid, veiligheid en internationale solidariteit. Die sectorgerichte en havenbrede aanbevelingen worden vervolgens besproken tijdens ledenvergaderingen. De leden kunnen amendementen op die aanbevelingen en moties indienen. Uiteindelijk beslist het congres, met alle afgevaardigden uit de sectoren over de aanbevelingen en de amendementen. Die besluiten vormen de basis voor het vakbondsbeleid 2021-2025 in de havens. Komende tijd volgt er meer informatie over de selectie voor de Havenklas.



Nieuws van het cao-front

De afgelopen periode zijn er weer verschillende cao's afgesloten of onderhandelingsresultaten bereikt. Zoals bij EMO, ADM, Svitzer, Koole en Pieterse. Die cao's kwamen er niet zomaar: bij ADM en Svitzer is langdurig gestaakt. Collega-havenwerkers toonden hun solidariteit. Niek Stam van FNV havens over het lopende cao-seizoen: "Meer loon, werkgelegenheidsgaranties, verruiming van de WGA-hiaatverzekering, uitbreiding van de Senioren Fit Regeling en maatregelen om oudere werknemers de eindstreep te laten halen - dat zijn belangrijke eisen aan de verschillende cao-tafels. De cao's die we afsluiten, zijn geen A-B-C'tjes. We hebben te maken met fusies en overnames, robotisering en automatisering, overcapaciteit en verplaatsing van ladingpakketten, klimaatakkoord en sluiting van de kolencentrales. Allemaal factoren die onzekerheid geven en die we in afspraken moeten zien te compenseren. Om goede resultaten te halen is het daarom van belang dat leden achter elkaar blijven staan en dat niet-leden snel lid worden."

ADM plat in bloedhitte

Ondanks de zinderende zomerhitte pikten de havenwerkers van overslagbedrijf ADM Europoort het niet meer. Op 8 juli liep het ultimatum af, na maanden van bakkeleien zonder resultaat. De werkgever weigerde een fatsoenlijk loonbod en af te zien van het nog langer inhuren van personeel dat niet onder de cao valt. Ook viel er niet te praten over minimale bezetting, ontsiemaatregelen voor ouderen tijdens nachtdiensten, reparatie van de WW, tijdelijke contracten en het opnemen van schafturen in het loon.

De maat was vol en op 9 juli was de eerste waarschuwingsstaking. Nadat de zestig havenwerkers op de terminal concludeerden dat ADM nog steeds weigerde stappen te maken in het cao-overleg, volgde op 23 juli een algehele staking. Zeven dagen is er in totaal gestaakt. "Ik heb diep respect voor de mannen", zegt Cees Bos van FNV Havens. "Het was bloedheet en geen pretje bij de poort. De terminal ging plat, de fabriek waar de olie uit zaad wordt geperst viel stil en er lagen zo'n twintig binnenvaartschepen te wachten. We stonden met drie-nul voor. Havenwerkers van EBS waren solidair."



Uiteindelijk ging ADM overstap en bleek toch bereid aan de eisen van FNV Havens tegemoet te komen. Er is een 3-jarige cao afgesloten. Per 1 januari 2019 gaan bovenop de prijscompensatie de lonen met 1,8 procent omhoog. Per januari 2020 en januari 2021 volgen loonsverhogingen met 2 procent. Ook is de WW gerepareerd. Verder is een Senioren Havenfitregeling afgesproken voor havenwerkers die na 1960 zijn geboren. Deze regeling is de opmaat naar verdere verbeteringen. Ook is afgesproken dat niet-opgenomen verlofdagen pas na vijf jaar (in plaats van anderhalf jaar) komen te vervallen. De leden hebben in overgrote meerderheid ingestemd met het akkoord. Lees ook de column van Koen Keehnen over de actie.

Minder nachtdiensten voor hetzelfde geld bij Peterson

Bij controlebedrijf Peterson Rotterdam is een 3-jarige cao afgesloten die tot 31 december 2021 loopt. "Ik durf deze cao wel uniek te noemen", zegt kaderlid René Rovers die samen met collega-kaderlid Jorge del Rio Pouso bij de onderhandelingen zat. "We hebben voor elkaar gekregen dat mensen vrijwillig de helft minder nachtdiensten kunnen lopen voor hetzelfde geld." Volgens Rovers is die afspraak mooi maar ook heel hard nodig voor de mensen buiten. "Het werk wordt steeds zwaarder en de werkdruk neemt toe. De werkgever heeft zijn knopen geteld. Als je mensen binnenboord én gezond wilt houden, moet je ze de keuze geven om in de semicontinu minder nachtdiensten te draaien. Vooral jongeren hebben veel problemen met nacht- en weekenddiensten. Daar moet je als werkgever iets mee." Rovers (52, en 34 jaar in de haven) vertelt dat collega's stonden de juichen toen ze hoorden dat ze minder nachtdiensten kunnen lopen. "Mensen trekken het niet meer. Het is te gek voor woorden dat havenwerkers en anderen die in de (semi)continu werken, tot hun 67ste of 68ste moeten doorgaan. Het is asociaal. Al die nachtdiensten en onregelmatigheid maken ook nog eens dat je gemiddeld zes tot zeven jaar korter leeft. Weet je dat we binnen twintig jaar bijna tien jaar langer moeten gaan werken", zegt hij refererend aan vroegere VUT-regelingen. Voorheen vielen de controlebedrijven Schutter, SGS en Peterson onder Verocog, de vereniging van onafhankelijke controlebedrijven en graanfactoren. Nu opereren de bedrijven onafhankelijk van elkaar onder een eigen bedrijfs-cao. Bij SGS zijn de cao-onderhandelingen onlangs van start gegaan. René Rovers: "Twee jaar geleden hebben we flink gestaakt om eenzijdig opgelegde flexibele werktijden van tafel te krijgen. Wat ongekend is in de controlesector en waar wij niet om hebben gevraagd hebben. Dat is gelukt. Met als gevolg dat de werkgever de noodzaak zag bij het kruisje te tekenen. We hebben een loonsverhoging van 4,5 procent plus duurzame inzetbaarheid voor 60-jarigen voor elkaar gekregen. Sinds die staking opereren de bedrijven los van elkaar." Rovers pleit nog steeds voor één controlesector. Maar helaas gaat dat niet gebeuren. "Er zijn nu zoveel bedrijven die goedkoop leveren, niet gecertificeerd zijn en geen cao hebben. De markt staat onder druk, bedrijven worden tegen elkaar uitgespeeld en concurreren elkaar kapot. Peterson is een goed bedrijf met uitstekende competente, gecertificeerde mensen, die veel interne scholing krijgen. Dat kost geld. Maar daar mag je niet op afgerekend worden door valse concurrentie."



Slepers Svitzer winnen cao-conflict

De 63 werknemers van havensleepbedrijf Svitzer IJmuiden hebben na maandenlange acties voor elkaar gekregen dat ze dit jaar ruim 5 procent meer loon krijgen. In de 5-jarige cao zijn tot 2023 mooie jaarlijkse loonsverhogingen afgesproken. Asmae Hajjari van FNV Havens is trots. "Deze mensen hebben een enorme strijd geleverd en zijn tot het laatste moment eensgezind en volhardend gebleven." Naast de loonafspraken zijn er afspraken gemaakt over het sparen van bovenwettelijk verlof voor vervroegde pensionering én over de veiligheid bij de inzet van tijdelijke medewerkers. Het cao-conflict sleepte zich al maanden voort. In april stelde de bond een ultimatum toen bleek dat de werkgever niet bereid was een fatsoenlijke cao af te sluiten. Sinds het bedrijf in 2014 in zwaar weer kwam, hebben de slepers wekelijks gemiddeld 8,5 uur meer gewerkt, zonder dat daar loon tegenover stond. Toen Svitzer weer zwarte cijfers schreef, wilden de werknemers dat hun loon weer in overeenstemming zou worden gebracht met het aantal uren dat zij werken. Het dichten van dat gat mocht worden uitgesmeerd over enkele jaren. De werkgever weigerde echter elke loonsverhoging en was slechts bereid tot een eenmalige uitkering.



"Werknemers hebben al die jaren een enorm offer gebracht om het bedrijf te redden", zegt Hajjari. "Dan is het onacceptabel als de werkgever je in de kou laat staan." Gedurende vier maanden hebben de slepers actiegevoerd. Daar zaten ook ludieke acties bij zoals varen met ouderen uit het verzorgingshuis en het opruimen van zwerfafval langs het Noordzeekanaal. Uiteindelijk op 15 juli schoof een Deense delegatie van Svitzer Europe met de Nederlandse directie en FNV Havens en Nautilus International aan tafel en ging Svitzer overstap. 's Avonds lag er een onderhandelingsresultaat. Hajjari: "Werknemers voelden zich eindelijk erkend en hebben in meerderheid ingestemd met het resultaat. Als je samen in de strijd blijft geloven, kun je winnen. Dat hebben deze mannen weer eens bewezen."

Word lid van FNV Havens!

Lid worden van de FNV is heel eenvoudig. Vul het inschrijfformulier in of bel even met het Contactcenter van de FNV via 088 - 368 0 368

Een lidmaatschap biedt veel voordelen:

- Gratis juridisch advies en loopbaanbegeleiding
- Samen maken we ons sterker voor banen met fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden
- Hulp bij je belastingaangifte
- Rechtsbijstand bij arbeidsconflicten
- Tot € 70 belastingvoordeel per jaar door aftrek contributie
- Invloed op je eigen arbeidsvoorwaarden

Introductiekorting:

Betaal slechts € 25 voor de eerste 4 maanden, daarna maximaal € 16,48 contributie per maand. Jongeren tot 23 jaar betalen € 2,08 per maand. De introductiekorting geldt niet indien je overstapt met behoud van lidmaatschapsrechten van een andere vakbond naar de FNV.

Word lid

**66
JAAR
IN BETON!**

FNV

HAVENS





COLOFON

Dit is het septembernummer 2019 van het FNV Havenmagazine. Het digitale FNV Havenmagazine verschijnt 3 keer per jaar voor alle leden van FNV Havens. Kaderleden actief in het Mediateam van FNV Havens verzorgen nieuws, achtergronden, filmpjes en leuke rubrieken. Meer informatie: zie www.fnvhavens.nl