

Minder of juist méér banen in haven?

FNV denkt dat automatisering zorgt voor banenverlies. Op 17 december is er een protestmars.

Werkgelegenheid haven

ROTTERDAM. Het is een wirwar van kleuren, cijfers, afkortingen en namen in het Excel-document van Joost van der Lecq, bestuurder bij FNV Havens. Het belangrijkste: de oranje cel onderaan die vertelt hoeveel banen er verloren gaan in de haven.

In 2015 openen twee automatische containerterminals (van APM en RWG) namelijk hun deuren op de Tweede Maasvlakte. Daar zijn naar verhouding minder mensen nodig, aangezien bijvoorbeeld chauffeurs het veld moeten ruimen voor zelfsturende wagons. En meer automatisering betekent ook minder werk voor de oude terminals, want die verliezen containers aan de nieuwe, efficiënte reuzen.

Van der Lecq rekent voor: groeit de containeroverslag de komende jaren met 4 procent? Dan verdwijnen er zo'n 650 functies. Is die groei slechts 2 procent? Dan zijn het er al ruim 800. Pas bij een groei met dubbele cijfers blijft het aantal banen gelijk. Op de Dag van de Haven op 17 december protesteert FNV Havens daarom in het centrum tegen het „asociale” beleid van de werkgevers en het Havenbedrijf Rotterdam, want die weigeren tot nu toe om de getroffen mensen te ondersteunen. Vooral de laatste moet het ontgelden, omdat het Havenbedrijf volgens de vakbond verantwoordelijk is voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Toen dat besluit werd genomen, werd er nog gerekend op die dubbele groeicijfers. Maar aangezien dat tegenvalt, zijn er ook minder banen dan verwacht.

En dus wil FNV Havens dat het Havenbedrijf geld op tafel legt om havenwerkers te helpen die hun werk dreigen te verliezen, bijvoorbeeld door ouderen korter te laten werken met behoud van salaris. Het benodigde geld kan gedeeltelijk vanuit de sector komen, bijvoorbeeld door per container 25 cent in een fonds te stoppen. Het geld moet

er in ieder geval zijn, want volgens FNV heeft het in de afgelopen vijf jaar - ondanks de crisis - bijna een miljard euro netto winst gemaakt. Van der Lecq waarschuwt: „Blijven het Havenbedrijf en de werkgevers ons stelselmatig negeren, dan ontstaat rebels gedrag. Daar kun je op rekenen.”

Nederlanders willen de banen niet

René de Koster denkt compleet anders over dit probleem. Als hoogleraar aan de Rotterdam School of Management van de Erasmus richt hij zich onder meer op containerterminals. Zijn observatie: het échte gevaar schuilt in een tekort aan werknemers. „Er zijn kaartenbakken vol met banen voor laaggeschoolden in distributiecentra, maar veel Nederlanders willen die niet. Je moet om zeven uur starten, het werk is zwaar en vaak op uitzendbasis, en de functies op Tweede Maasvlakte zitten op een uur rijden van Rotterdam.”

Het is dus maar goed, benadrukt de hoogleraar meerdere malen, dat er voldoende werknemers uit de Oostbloklanden zijn die dat werk wél willen doen. „Als bijvoorbeeld de Poolse werknemers wegvallen, dan hebben logistieke bedrijven in de haven een enorm probleem. De vraag is dus vooral: kunnen we voldoende mensen blijven vinden?”

Bovendien relativeert hij de onheilstijdingen van de FNV. Door de megaterminals van APM en RWG neemt in 2015 de capaciteit toe en daardoor ook het aantal banen. Bovendien had het allemaal nog veel erger gekund: „Als deze nieuwe terminals in Antwerpen of Hamburg waren gerealiseerd, dan nam de werkgelegenheid in Nederland in ieder geval af.” En hoe erg het verlies van banen ook is: het is volgens De Koster buigen of barsten. „We moeten wel, willen we onze concurrentiepositie behouden. De arbeidskosten in Nederland zijn hoog, werknemers zijn moeilijk te vinden en de leeftijd van bestaande werknemers stijgt.”

Nieuwe terminals = nieuw werk

Niet zo vreemd, maar ook Sjaak Poppe, woordvoerder bij het Havenbedrijf Rotterdam, zet zijn vraagtekens bij de cijfers van de FNV. Volgens hem draaien de nieuwe terminals pas in 2016 op volle kracht, dus voorlopig merken de oude terminals er weinig van. Als in de tussentijd de containeroverslag flink groeit, dan ontstaat er voldoende werk voor de oude én nieuwe terminals.

Ook Poppe onderstreept dat de nieuwe terminals voor nieuw werk zorgen. „Op de Tweede Maasvlakte zijn nu al vierhonderd nieuwe werknemers permanent bezig met het inregelen van de apparatuur en dit zullen er alleen maar meer worden. Automatisering betekent niet dat je geen mensen meer nodig hebt.”

Wat wel verandert, is het opleidingsniveau dat gevraagd wordt. „Geautomatiseerde terminals vragen om een ander soort werkzaamheden, dus meer achter het beeldscherm en minder buiten op de kranen en de kade. Maar die tendens zie je al sinds de jaren zestig.”

GROEI VAN AANTAL BANEN

90.000 in de haven

De haven van Rotterdam geeft direct werk aan ruim 90.000 mensen: 60.000 in de logistiek, 20.000 in de industrie en 12.000 in de dienstverlening. Bovendien hangen hiermee ook zestigduizend indirecte banen samen. Die aantallen groeien nog steeds, de afgelopen twee jaar nam het aantal banen met 4.000 toe.

Door **Inge Janse**



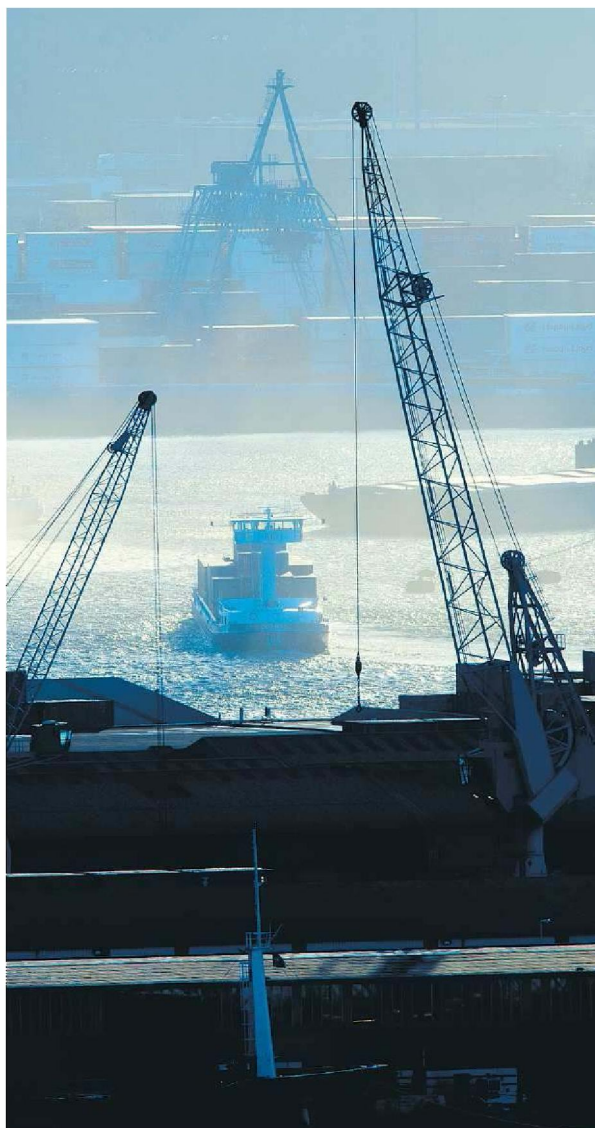


FOTO ANP

Containeroverslag in de Rotterdamse haven.

