

TLN voorzitter Mich van der Harst:

“Nederland is altijd voor een vrije wegvervoersmarkt ge

TLN voorzitter Mich van der Harst trok er een hele middag voor uit om een lange lijst vragen van TTM te beantwoorden. Vragen over de verkeerschaos op onze snelwegen en in onze binnensteden, over de bedreigingen van de nieuwe EU-lidstaten (en natuurlijk de kansen), over het nut van een CAO maar ook over het perspectief van TLN als organisatie zelf.

Gesprek met een man die de problemen niet ontkent maar toch overwegend positief is over het perspectief van het Nederlandse wegvervoer.

Juist voor onze afspraak met Mich van der Harst was er een nieuwe CAO voor het wegtransport afgesloten. Hoe lang denkt hij dat het verschijnsel CAO plus Algemeen Bindend Verklaring nog houdbaar is?

Van der Harst: “Ik hoor maar heel weinig geluiden uit de bedrijfstak dat men er van af wil. Een CAO voor de hele bedrijfstak biedt veel voordelen. Denk maar eens aan de complicaties van verschillende CAO's bij fusies tussen bedrijven. Natuurlijk zijn er grote bedrijven met een eigen CAO maar ik hoor toch dat die vaak moeite hebben met het afsluiten daarvan. CAO's zijn ingewikkeld en bovendien krijgen ze te maken met vakbondsmensen. En die zijn vaak heel scherp! Wat de algemeen bindend verklaring betreft: Dat is een politieke zaak. Ik denk dat een algemeen bindend verklaring goed is want je moet concurreren op kwaliteit en niet op arbeidsvoorwaarden. Overigens vind ik onze representativiteit van 60%, ZZP-ers niet meegerekend, voldoende basis voor een algemeen bindend verklaring. Ik vind het wél een 'majeure stap' als we samen met KNV tot één CAO zouden komen.



“Ik vind dat we te ad hoc bezig zijn in Brussel”

Overigens zijn de verhoudingen tussen TLN en KNV op alle niveaus uitstekend.”

U noemde al even heel grote bedrijven en ZZPers. Ontstaat er niet een soort van spagaat als één branche-organisatie bedrijven van zulke uiteenlopende grootte moet vertegenwoordigen. Willen de groten niet meer zeggenschap?

Van der Harst: “Om de invloed van leden beter in balans te brengen, hebben we destijds gekozen voor de structuur van de 'deelmarkten' en voor een kleiner bestuur. Nu hebben we een nieuw, kleiner bestuur. Daarin zit je niet op grond van wie of wat je vertegenwoordigt, maar op grond van je kwaliteiten. Grote en kleine leden hebben uiteraard verschillende wensen over wat een branche-organisatie voor ze moet doen. Om daarop in te spelen hebben we onze informatiestromen en onze dienstverlening opnieuw gestructureerd naar grootte van het bedrijf en naar gelang de deelmarkt waarin men opereert. Daardoor kunnen we de leden maatwerk leveren. Daar krijgen we goede reacties op.”

Door de dalende conjunctuur en de fusies is het aantal leden van TLN teruggelopen en daarmee ook de inkomsten. Wat betekent dat voor het apparaat van TLN?

Van der Harst: “We zijn van 6500 leden gedaald naar nu ongeveer 6000. Als gevolg daarvan hebben we moeten bezuinigen. We zijn in drie jaar tijd gedaald van 140 naar 110 FTE's en we hebben de regiovestigingen van Rotterdam en Amsterdam verplaatst naar Zoetermeer. Ik denk toch dat we kansen hebben om weer te groeien. Als ik kijk naar de niet-georganiseerde bedrijven die wel in aanmerking komen voor het TLN lidmaatschap, dan kom ik uit op een potentiële omvang van 7000 leden. Laten we dat maar als een uitdaging zien.”

Is het niet nuttig om synergie te zoeken met soortgelijke organisaties? Ook uit oogpunt van belangenbehartiging zou meer samenwerking misschien beter zijn.



“De lucht in Nederland is nog nooit zo schoon geweest”

Waarom hebben we in een logistiek land als Nederland nog steeds geen Logistiekhuus?

Van der Harst: “Samenwerken doen we al volop en dat is natuurlijk het belangrijkste. Een jaar geleden is de Logistieke Alliantie opgericht waarin een tiental logistieke organisaties werkzaam in de verschillende modaliteiten, met elkaar standpunten uitwisselen. Ideaal zou zijn een structuur zoals FME die kent. Er zijn ook wel pogingen in die richting ondernomen. Misschien nog iets te vroeg. En met EVO is wel eens gepraat over een gezamenlijke huisvesting maar dat is op ondermeer financiële gronden afgeketst. Jammer! Inmiddels zit wel NDV in het pand hiernaast. Als optimist denk ik toch dat we op termijn nog wel een keer onder één dak komen. Er is om ons heen trouwens nog voldoende ruimte te huur.”

Vindt u eigenlijk dat de Nederlandse wegtransportbranche in Brussel voldoende vertegenwoordigd is?

Van der Harst: “Nee, ik vind dat we te 'ad hoc' bezig zijn. We hebben zelf in Brussel een uitstekende vertegenwoordiger en ook als het gaat om het 'voeden' van de Nederlandse ministers met informatie over Europese aangelegenheden zijn we actief. Verder is er binnen de IRU een Europese 'liaison groep'. Maar als geheel zouden onze activiteiten richting Europese Unie meer structuur moeten

en weest!”

hebben want Brussel wordt steeds belangrijker als het op beleid en regelgeving aan komt.”

Door de uitbreiding van de Europese Unie is er de afgelopen jaren nogal wat op de Nederlandse wegvervoerders afgekomen met als voorlopig hoogtepunt de algehele vrijheid van cabotage in 2009. Heeft TLN enig idee wat dat alles voor de positie van het Nederlandse wegvervoer betekent?

Van der Harst: “Bij die hele discussie over cabotage wordt nogal eens vergeten dat Nederland altijd een voorstander is geweest van een vrije vervoersmarkt. Een klein land heeft baat bij open grenzen. Een recent onderzoek wijst ook uit dat Nederland binnen de 15 ‘oude’ EU landen met een aandeel van 20% het meest van de cabotage profiteert! Je ziet dan ook nogal eens dat juist Nederlandse transportondernemers de meeste problemen hebben met de verschillende uitleg van het wettelijke begrip ‘tijdelijk’ in de diverse landen. Vooral Frankrijk en Engeland proberen cabotage tegen te gaan via dat in de EU wetgeving niet gekwantificeerde begrip ‘tijdelijk’. Groot Brittannië hanteert een termijn van 30 dagen en Frankrijk zelfs acht! TLN pleit ervoor om dat begrip ‘tijdelijk’ vast te stellen op zes maanden. Ik denk trouwens dat het verhinderen van cabotage een vlucht naar achteren is. Een land moet niet cabotage tegen proberen te gaan, maar het vestigingsklimaat voor transportondernemingen verbeteren! Overigens is de omvang van cabotage in Nederland op dit moment naar schatting niet meer dan 4 à 5 %. Wij verwachten ook na 2009 geen grote groei. Hooguit zal je zien dat transportbedrijven uit de nieuwe EU-landen, rond Schiphol en Rotterdam wat cabotage willen doen. Dat gebeurt dan in combinatie met transport dat ze toch al naar of van die plaatsen deden.”

Een ander aspect dat veel transportondernemingen als een Zwaard van Damocles voelen is de 48-urige werkweek. Die is nu voor het transport even uitgesteld maar zal vroeg of laat toch in



“De komende 10 tot 15 jaar krijgen we in Nederland een enorme verkeerschaos”

en of andere vorm komen. Heeft TLN enig idee wat dat voor impact zal hebben op het Nederlandse wegvervoer?

Van der Harst: “Op de eerste plaats moeten we in het wegtransport een bruikbare werkweek hebben. Verder zou een 48 urige werkweek voor de meeste chauffeurs een inkomensachteruitgang van 15% betekenen. Mede daardoor zitten we met de vakbonden op één lijn. We moeten nu aan de Minister een voorstel doen waarin staat wat wij als bruikbare werkweek zien. Op dit moment is in de praktijk 58 uur een gangbaar gemiddelde. Wij gaan de minister voorstellen om de eerste vijf jaar op 55 uur te gaan zitten en dan tegelijk te onderzoeken wat het in de periode van vijf jaar daarna moet worden. Eén van de aspecten die je niet moet vergeten is dat je met een 48-urige werkweek het beroep van chauffeur onaantrekkelijk maakt. We kijken in deze branche veel te weinig vooruit. Op dit moment komt de jeugd te weinig op het

vak van chauffeur af. Er zijn ook te weinig stageplaatsen. Ga er maar van uit dat we bij een beetje economische groei, binnen de kortste keren weer te weinig chauffeurs hebben. Bovendien zal in de periode tussen nu en 2020 het wegtransport verdubbelen en heb je dus twee keer zoveel chauffeurs nodig,

Gezamenlijk diesel inkopen

In 2005 veroorzaakte de stijging van de dieselprijs een extra last voor de transportsector van 300 miljoen euro, heeft TLN becijferd. De Nederlandse transportvloot tankt jaarlijks drie miljard liter diesel. Het merendeel van die dieselpas komt voor rekening van TLN-leden. Volgens Van der Harst is dit een duidelijke reden om de mogelijkheid te onderzoeken of TLN niet voor de circa 6.000 transportbedrijven die lid zijn op grote schaal diesel in kan kopen. “De ANWB doet dat ook, zelfs met eigen tankstations. Zo ver hoeven wij niet te gaan, maar het ligt voor de hand dat wanneer je als één partij meer dan een miljard liter inkoop, er voordeel te behalen is.”

uit eigen land maar ook uit het buitenland. Wij hebben bij de uitbreiding van de EU niet voor niets gepleit om meteen de grenzen open te stellen voor chauffeurs uit de nieuwe EU landen! We zijn er ook tegen om de periode van beperkingen in de toegang van die werknemers met nog eens drie jaar te verlengen.”

U brengt zelf de groei van de goederenstromen ter sprake: Wat verwacht TLN voor consequenties van de Betuwelijn voor de Nederlandse wegvervoerder?

Van der Harst: “We kunnen de Betuwelijn nog hard nodig hebben om de enorme groei op te vangen. TLN is altijd voor aanleg van de Betuwelijn geweest. Probleem is wel dat de spoorwegen in Europa gedomineerd worden door ingenieurs en overheid. Als het om flexibiliteit en klantvriendelijkheid gaat een dodelijke combinatie. Verder vindt 80% van het wegvervoer plaats over afstanden korter dan 250 km. Dus echt veel volume zal het spoor nooit van het wegtransport kunnen overnemen. Wegtransport blijft dus altijd de belangrijkste modaliteit!”

Maar dan moet wel het verkeer op snelwegen en in binnensteden doorstromen...

Van der Harst: “Dat is een van onze grote zorgen. Als we niets doen is totale ontvrachting ons voorland. Op de bekende doorgaande snelwegen zal er wanneer de overheid geen extra beleidsmaatregelen neemt continu file staan, zeg maar megafiles die de hele dag door worden opgelezen. TLN is voor beprijzing van het gebruik van de knelpunten van ons snelwegennet. Daarom hadden we ook zitting in de Commissie Nouwen, die de effecten van beprijzing en spitsheffingen heeft onderzocht. Komt er zo’n heffing, dan kunnen we vraag naar wegcapaciteit en aanbod van verkeer redelijk met elkaar in evenwicht krijgen.



“Europese spoorwegen worden gedomineerd door overheden en ingenieurs”



“Het verhinderen van cabotage is een vlucht naar achteren”

Het is gebleken dat wanneer als gevolg van een kilometerprijs, het niet-economisch verkeer zoals de niet werkende ouderen uit de spits wegblijven, dat zo al tien procent scheelt. Tien procent minder verkeer betekent een probleemloze doorstroming. Maar zo’n beprijzingsstelsel kan pas na een jaar of zes gerealiseerd worden en tot die tijd vrezende we het ergste. Op dit moment is de kwetsbaarheid enorm, de reserves zijn weg. Gebeurt er een forse aanrijding, dan staan er in het hele gebied overal files. Ik denk echter dat de plannen van onze huidige Minister op de lange termijn zullen leiden tot minder files en een betere doorstroming. Belangrijk is dat straks de besteding van het geld dat via de ‘beprijzing’ binnenkomt, beslist wordt door een autonome beheersautoriteit. Het geld verdwijnt dus niet in de algemene middelen, zoals nu het geval is met bijna tien miljard euro van de 15 miljard die het wegverkeer in ons land op dit moment jaarlijks opbrengt”.

Maar dat gaan we pas na 2020 merken....

Van der Harst: “Dat is helaas waar. De komende 10 tot 15 jaar krijgen we op de Nederlandse snelwegen te maken met een enorme verkeerschaos, onder andere door het geplande extra wegenonderhoud. Over de toegankelijkheid van de binnensteden ben ik trouwens optimistischer. De nieuw ingestelde Commissie Stedelijke Distributie is, in tegenstelling tot wat u in de laatste TTM in uw commentaar schreef, beslist geen vrijblijvend discussie platform. Stok achter de deur is dat de Minister haar goedkeuring aan een vervoersplan van een Gemeente of een andere lagere overheid te onthouden.”

Maar als Gemeentes om te voldoen aan de wettelijke kwaliteitseisen van de lucht allerlei milieueisen stellen?

Van der Harst: “De discussie over de emissies van vrachtauto’s en vooral over het ‘fijnstof’ is een hele lastige. Driekwart van het fijnstof komt ons land binnengewaaid, onder andere afkomstig van zeeschepen en een ander deel komt van energiecentrales, landbouw en dergelijke. De bijdrage van de vrachtauto is maar een paar procent. Minister Van Geel weet dat heel goed maar de media willen niet inzien dat het wegverkeer zo ongeveer het schoonste transport is. Eigenlijk een schande maar dat is nu eenmaal de realiteit! De lucht in Nederland is nog nooit zo schoon geweest als op dit moment maar als we zo doorgaan schrikken we wel buitenlandse investeerders af. Die wijken wel uit naar België. De Belgen lossen dat heel anders op: Die meten de luchtkwaliteit gewoon niet!”

Het slechte imago van het wegtransport is sowieso een probleem. Kijk maar eens naar de ophef over gekantelde trucks en de dode hoek ongevallen. Kan TLN daar iets aan doen?

Van der Harst: “Ja, althans dat proberen we. We gaan met de ANWB en KLPD in overleg om tot een meer evenwichtige radioberichtgeving te komen bij ongevallen met vrachtauto’s. Het heeft geen enkele zin om de hele dag door bij de melding van een zelfde file te zeggen dat een gekantelde vrachtauto de oorzaak is. Wat de weggebruiker wil weten is hoe lang de weg geblokkeerd is door een ongeval. De bijdrage van gekantelde vrachtauto’s aan files is sowieso maar heel klein. Verder gaan we samen met de overheid, ANWB, KLPD en verzekeraars een diepgaand onderzoek verrichten naar de oorzaken van ongevallen met trucks. Daarbij worden dossiers van 600 ongevallen geanalyseerd. We willen weten of zaken als werkdruk of een te groot gevoel van comfort meespelen maar we gaan ook kijken naar het aandeel van buitenlandse chauffeurs. Als uit dat onderzoek blijkt dat nadere maatregelen nodig zijn -een afstandssensor bijvoorbeeld- werken we daaraan mee. Ik denk trouwens dat het gedrag van weggebruikers de hoofdoorzaak is en niet de voertuigen zelf. TLN werkt uiteraard ook mee aan het onlangs aangekondigde onderzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat waarbij op 50 trucks verschillende systemen voor verkleining van de dode hoek zullen worden getest. Dode hoek ongevallen zijn zeer ernstig en triest voor alle betrokkenen. Ze zijn ook heel slecht voor het imago van de vrachtauto. Dat imago moet omhoog. Ook Minister Peijs is bereid daaraan mee te werken!” ■

**P.C. Wieman
Tim de Jong**