

Vergaderjaar 1995–1996

**24 417**

## **Regeling van tijdelijke bijdragen aan havenbedrijven voor herstructurering van de arbeidsvoorziening in havens ter vervanging van hoofdstuk V van de Werkloosheidswet (Wet tijdelijke bijdrage herstructurering arbeidsvoorziening havens)**

**Nr. 5**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 2 november 1995

#### **1. Inleiding**

Met genoegen heb ik kennis genomen van de positieve houding van de fracties van de PvdA, het CDA, de VVD, D66 en de RPF ten opzichte van de beweegredenen van het Kabinet, om de huidige havenbijdrage-regeling havenarbeidsreserve, vervat in Hoofdstuk V van de WW, in te trekken.

De leden van de PvdA-fractie waren met name zeer te spreken over het feit dat het voorliggend wetsvoorstel een direct gevolg is van een akkoord tussen werknemers, werkgevers en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, zodat de verschillende belangen reeds in het wetsvoorstel zijn verwerkt.

De CDA-fractie onderschreef de verwijdering van Hoofdstuk V van de WW ten principale.

De leden van de VVD-fractie namen met gemengde gevoelens van het voorliggende wetsvoorstel kennis. Nadrukkelijk onderschreven zij de argumenten van het Kabinet om tot intrekking van de havenbijdrage-regeling te geraken. Ten principale oneens waren deze leden het met het feit dat het Kabinet een, hoewel in de tijd beperkte, overgangsregeling voorstelt.

De leden van de D66-fractie meenden met mij dat een structurele tegemoetkoming in de kosten van leegloop in de havens geen taak voor de overheid is. Zij vonden dat met zo'n bijdrage inefficiëntie en gebrek aan concurrentiekracht kunnen worden verhuld. Het aanhouden van over compleet personeel leidt tot verkeerde signalen in de richting van de loonvorming. Dit alles draagt, zo vonden zij, niet bij aan een internationaal voldoende concurrerend bedrijfsleven, ook niet als het om de havens gaat.

De leden van de RPF-fractie vonden dat de oorspronkelijke argumenten voor de huidige havenbijdrage-regeling niet meer dezelfde relevantie hebben als enkele decennia geleden. Zij spraken de hoop uit dat de

herstructureringsoperatie zal leiden tot zelfstandige en bedrijfseconomisch optimaal functionerende arbeidspools in de havens.

De leden van de fractie van de SP waren het met het voorliggende wetsvoorstel zowel voor wat betreft de argumentatie als het beoogde resultaat niet eens. Zij meenden dat de huidige havenbijdrageregeling voor de betreffende havenwerkers een belangrijke zekerheid biedt. Overgang naar zelfstandig opererende havenpools zal voor deze werknemers, zo menen deze leden, door de toepasselijkheid van een andere CAO dan de huidige, als wel ook door de verscherpte referentie-eisen van de WW, een achteruitgang betekenen.

In het verdere vervolg van deze nota zullen de opmerkingen van de diverse fracties worden besproken. In dat kader komen eerst de meer algemene vragen aan de orde. Vervolgens komen, naar de volgorde van de in de memorie van toelichting aangehouden indeling in paragrafen, de meer specifieke onderwerpen aan de orde.

## **2. Algemeen**

De leden van de RPF-fractie vroegen zich af of de voorliggende regeling door de Tweede Kamer nog kan worden veranderd, gezien de verbondenheid van die regeling met het in maart gesloten akkoord met de sociale partners. Deze leden vinden het niet wenselijk dat het parlement aldus voor voldongen feiten komt te staan.

Het parlement komt naar mijn mening met dit voorstel zeker niet voor voldongen feiten te staan. Wel is ernaar gestreefd, om in overleg met een groot deel der betrokkenen een evenwichtige regeling voor te bereiden, die op een breed draagvlak kan rekenen.

Naar aanleiding van de vraag van deze leden hoeveel werkgelegenheid in het afgelopen decennium in de Nederlandse havens verloren ging door containerisering, mechanisatie en automatisering merk ik het volgende op.

Voor het antwoord op deze vraag zijn niet veel gegevens voorhanden.

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de werkgelegenheid voor de Rotterdamse stuwadoors in de Rotterdamse haven tussen begin 1980 en eind 1994 is gedaald met 48%. Dit blijkt uit gegevens van de Havenwerkgeversvereniging SVZ. Vooral stuwadoors doen een beroep op de havenbijdrageregeling. Specifiek bij de SHB Rotterdam was er sprake van een werkgelegenheidsdaling in deze periode van 36%. Hieruit valt overigens niet af te leiden of de bijdrageregeling al dan niet contra-productief heeft gewerkt. Niet uitgesloten moet worden geacht dat zelfs bij deze krimpcijfers de werkgelegenheid zich niet voldoende of langzamer heeft aangepast dan zonder haven-bijdrageregeling het geval zou zijn geweest.

## **3. Argumenten voor beëindiging van de bijdrageregeling (54 van de memorie van toelichting)**

De leden van de RPF-fractie vroegen de minister aan te geven sinds wanneer de motieven voor handhaving van de oorspronkelijke bijdrageregeling niet meer valide zijn en of die regeling niet eerder had kunnen worden ingetrokken.

Zoals uit paragraaf 3, onder «het recente verleden» blijkt achtte de Nederlandse Herstructureringsmaatschappij medio 1983 herstructureeringen nodig, onder meer in verband met zich voordoend structureel overcomplete in de stukgoedsector. Op dat moment had, achteraf gezien, overwogen kunnen worden of handhaving van de bijdrageregeling nog opportuun was. Zo een afweging heeft echter toen niet plaatsgehad.

De leden van de fractie van de SP waren het op twee onderdelen niet met het wetsvoorstel eens. In de eerste plaats, zo stelden zij, wijst het Kabinet ter motivering van het wetsvoorstel onder meer op de ontwikkelingen in het kader van de sociale zekerheid. Deze leden zijn het met die verwijzing niet eens omdat zij die ontwikkelingen, met name die van de laatste jaren, niet toejuichen.

In verband hiermee merk ik op dat met die verwijzing niet werd bedoeld op de meest recente ontwikkelingen in de sociale zekerheid. Met die verwijzing wordt bedoeld op het feit dat in de loop van deze eeuw een kwalitatief goed systeem van sociale verzekeringen tot stand is gekomen.

In de tweede plaats waren deze leden het niet eens met de door het Kabinet aangevoerde nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheid en sociale partners. Zij zijn van mening dat de thans nog geldende financiële bijdrage aan havenbedrijven voor de werknemers een belangrijke zekerheid biedt. Zij wijzen erop dat voor werknemers bij commerciële havenpools een andere CAO zal gaan gelden. Bovendien zullen zij bij werkloosheid, anders dan nu, een beroep op de WW moeten doen.

In antwoord hierop wil ik in de eerste plaats onderstrepen dat een juiste verdeling van verantwoordelijkheden een essentieel onderdeel van het beleid van dit Kabinet is. De afschaffing van de structurele havenbijdrage-regeling past goed in dat streven.

Voorts merk ik op dat wanneer een werknemer onder een andere CAO gaat vallen, dit niet per definitie een verslechtering betekent. Hoe dan ook, is de CAO voor de werknemers die onder de havenpool vallen – zoals voor elke CAO geldt – een zaak van de betreffende werkgevers- en werknemersorganisaties.

Met betrekking tot de WW merk ik op dat het gaat om toetredingsvoorwaarden die voor alle werknemers gelijkelijk gelden. Ik ga er echter vanuit dat de structurele werkgelegenheid die het gevolg is van commercieel rendabele activiteiten in het havenbedrijf per saldo winst oplevert op dit punt.

#### *Internationale aspecten*

De leden van de RPF-fractie vroegen mij in te gaan op de vraag, in hoeverre de Nederlandse havens gestalte kunnen geven aan onderdeel A van aanbeveling 145 van de Algemene Conferentie van de ILO (Trb. 13-5-1974, 70).

Onderdeel A van genoemde aanbeveling houdt in dat, zoveel mogelijk, voor alle havenarbeiders duurzame of regelmatige tewerkstelling dient te worden gewaarborgd. In het verlengde daarvan bepaalt onderdeel B dat, indien zulke tewerkstelling niet mogelijk is, garanties dienen te worden verstrekt inzake tewerkstelling en/of inkomen, waarvan aard en omvang afhankelijk zijn van de economische en sociale situatie van het land en de betrokken haven. Zulke garanties kunnen bijvoorbeeld worden verstrekt in de vorm van een sociale uitkering of door een loondoorbetaling.

Waar het streven naar commerciële zelfstandigheid voorop staat, zoals bij de Amsterdamse en Rotterdamse havens, is gegeven dat onderbenutting van het beschikbare arbeidspotentieel zoveel mogelijk moet worden vermeden. Tegelijkertijd speelt een rol dat vakbekwaamheid voor de havens zoveel mogelijk behouden dient te blijven teneinde een concurrerend service-niveau te kunnen handhaven. Bij een tegen die achtergrond verantwoorde omvang van de zelfstandige arbeidspool dient uitstroom via de WW naar andere bedrijfstakken te worden voorkomen. In beide havengebieden wordt daarom geprobeerd een zo breed mogelijk werkingsgebied voor de arbeidspool te verwerven. In Amsterdam wordt er op dit moment aan gewerkt om ook de haven van IJmuiden onder de werkings sfeer van de arbeidspool te brengen. Ook wordt geprobeerd, poolpersoneel in te zetten in buiten het typische havenwerk gelegen

marktsegmenten, zoals assemblage van technische producten en de transportactiviteiten van Schiphol. In Rotterdam is eenzelfde ontwikkeling gaande. Daar stelt men zich voor, naast het typische havenwerk, binnen de arbeidspool ook uitzendactiviteiten naar andere typen werk te ontwikkelen.

Ook voor die havengebieden waar geen herstructurering van de havenpools wordt overwogen zal zich, door de afbouw en het latere wegvallen van de havenbijdrageregeling de noodzaak voordoen enerzijds een arbeidsreserve van optimale omvang aan te houden, en tegelijkertijd onderbenutting van die arbeidscapaciteit tegen te gaan.

Bij de hier genoemde onderdelen van aanbeveling 145 gaat het niet om specifieke overheidstaken, maar om taken voor alle betrokkenen bij de havenwerkzaamheden. Met de aanwezigheid van goed geregelde werkloosheidsuitkeringen en met de gerichtheid op duurzame infrastructurele ontwikkeling ten aanzien van de Nederlandse zeehavens meen ik dat de Nederlandse overheid aan de aanbevelingen voldoet. De hierboven genoemde feitelijke ontwikkelingen in de havens geven grond aan de verwachting dat ook door het havenbedrijfsleven aan die aanbevelingen zal blijven worden voldaan.

#### **4. Overleg met de sociale partners (55 van de memorie van toelichting)**

De leden van de VVD-fractie vroegen waarom bij de herstructurering private financiering niet meteen gerealiseerd kan worden. Hierbij gaven zij aan, verbaasd te zijn over het feit dat de sociale partners problemen voorzagen in de sfeer van het draagvlak. Deze leden vroegen om welk draagvlak het hier gaat en of het ontbreken van een draagvlak automatisch inhoudt dat er een overheidstaak bestaat.

Naar aanleiding van dit laatste meen ik dat van zulk een automatisme geen sprake is. In verband met de andere vragen lijkt enige nadere uitleg over de huidige havenbijdrageregeling en over de voorgestelde nieuwe regeling op zijn plaats. In dit verband zij erop gewezen dat de leden van de huidige havenarbeidspools zijn gespecialiseerd in laad- en loswerk in de havens. Als zodanig zijn zij inzetbaar voor de in tabel 1 van de memorie van toelichting aangeduide werkgevers. Voor de Amsterdamse en Rotterdamse havens geldt die inzetbaarheid de bij de Scheepvaartvereniging Noord, respectievelijk de Scheepvaartvereniging Zuid aangesloten havenwerkgevers. Dit betekent dat er in de havens sectoren en dus ook werkgevers zijn waar de betreffende poolwerknemers niet inzetbaar zijn. Tegelijkertijd brengt herstructurering naar commercieel zelfstandig draaiende arbeidspools de noodzaak met zich te komen tot adequate reservefondsvorming. Nu doet zich in de hier genoemde grote havens het probleem voor dat financiering door premieheffing over de loonsommen van de bij genoemde verenigingen aangesloten werkgevers zou leiden tot een dermate hoog premiepercentage dat die werkgevers en hun werknemers dat niet kunnen dragen. Het financieringsdraagvlak zou, aldus de sociale partners, daarom breder dienen te zijn en zich dienen uit te strekken tot alle in de havens actieve werkgevers en hun werknemers, dit vanuit de gedachte dat een goed functionerend havenbedrijf met daarbinnen een goed functionerende arbeidspool voor iedereen voordelen oplevert, dus ook voor de bedrijven die van het poolpersoneel thans nog geen gebruik kunnen maken. Omdat de laatstbedoelde havenwerkgevers en -werknemers niet van plan leken, aan de financiering van een reserve mee te werken, dachten de sociale partners in de grote havens aanvankelijk aan de creatie van een apart herstructureringsfonds binnen het wachtgeldfonds van de betreffende bedrijfsvereniging. Dit zou tot premieplichtigheid van ook de andere – niet direct betrokken – werkgevers en werknemers leiden. Deze weg wilde ik, zoals in de memorie van toelichting is aangegeven echter niet bewandelen, dit omdat

dan, zij het via een aparte, tot de havenbedrijfstaking beperkte, constructie toch financiering van de havenpools via de publieke sector zou plaatsvinden.

De leden van de RPF-fractie vroegen of nader kan worden ingegaan op de gevolgen van het voorgestelde wettelijk regime op de concurrentiepositie van de Nederlandse havens. Zij vroegen of het de minister bekend is, in hoeverre het havenbedrijfsleven in Antwerpen en Hamburg overheidssubsidie ontvangt.

In antwoord hierop merk ik op dat de concurrentiepositie van de Nederlandse havens naar mijn mening wordt gemarkeerd door twee elementen, namelijk het kostenaspect en het service-aspect. Voor wat betreft dit laatste heeft het Kabinet in de memorie van toelichting al aangegeven een beleid te voeren, gericht op duurzame infrastructurele ontwikkeling van de zeehavens. Voorts blijven in het Nederlandse zeehavenbeleid de ontwikkeling en verdere verbetering van verbindingen met het achterland voortdurend punt van aandacht. In de Amsterdamse en de Rotterdamse havens is men voorts in het kader van de herstructurering reeds doende met het opzetten van scholingsprogramma's. Deze programma's zijn erop gericht, te komen tot grotere multifunctionele inzetbaarheid van het havenpersoneel en tot een grotere mate van klantgericht werken van dat personeel.

Voor wat betreft het kostenaspect meent het Kabinet dat hier een duidelijke verantwoordelijkheid voor het havenbedrijfsleven zelf ligt. Waar de loonkosten ook hier verreweg de grootste kostenpost vormen is voor het behoud en mogelijke verbetering van de concurrentiepositie een beheerste loonkostenontwikkeling nodig. In dit verband meen ik, zoals ook in paragraaf 4 van de memorie van toelichting is aangegeven, dat loonkostensubsidies voor de ontvanger de prikkel om tot optimale beheersing van de werkelijke kosten te komen, wordt vermindert of soms geheel wordt weggenomen. Dat van zo'n prikkel door de partners in de havens ook in de praktijk soms weinig werd gevoeld moge blijken uit het feit dat ook structureel overcomplete havenpersoneel in de arbeidspool werd opgenomen. Aldus werd dat personeel gedeeltelijk vanuit het AWF, maar gedeeltelijk zeker ook door de rest van het havenbedrijfsleven gesubsidieerd. Voor wat betreft de regelingen in buitenlandse havens heb ik in paragraaf 4, onder «Regelingen in andere Noordzeekuststaten» meegedeeld, wat mij bekend is. Van mogelijke andere subsidievormen dan op de loonkosten, zoals bijvoorbeeld overheidsbijdragen in de kosten van kade-gebruik en onderhoud is mij niets bekend.

##### **5. De inhoud van de regeling (§6 van de memorie van toelichting)**

De leden van de fractie van de PvdA meenden dat de verschillen tussen de gepresenteerde afbouwregelingen wel erg groot zijn. Zij vreesden dat de kleinere havengebieden in het geheel niet kunnen herstructureren. Zij zouden daarom graag zien dat de streefdatum van 1 januari 1996 met redelijkheid wordt gehanteerd.

Naar aanleiding hiervan wijs ik erop dat, zoals ook is aangegeven in paragraaf 5 van de memorie van toelichting, het overleg met de sociale partners eind 1993 is gestart. Reeds toen is het plan van aanpak, dat het kabinet voorstond, meegedeeld. De beperkte afbouwregeling voor havengebieden waarin geen tijdige herstructurering plaatsvindt is op dat plan van aanpak gebaseerd. Uit paragraaf 6, en met name uit het onderdeel «Ontbreken herstructurering in kleinere havens» blijkt dat aanvankelijk niet in een beperkte afbouwregeling was voorzien. Eerst na afweging van het spontane advies van de Nationale Havenraad van 15 mei 1995 heb ik tot die afbouwregeling besloten. Genoemde raad kon tot dit spontane advies komen omdat de Minister van Sociale Zaken en

Werkgelegenheid tegelijkertijd met de toezending van zijn plannen aan het Tijdelijk instituut voor coördinatie en afstemming ook alle betrokken havengebieden van die plannen op de hoogte stelde. Uit dit alles moet naar mijn oordeel worden geconcludeerd dat ook voor de kleinere havens in ruime mate de gelegenheid heeft bestaan om tot herstructureringsafspraken te komen. Het Kabinet wil daarom vasthouden aan het vereiste dat, om voor vergoeding van herstructureringskosten in aanmerking te komen, voor 1 januari 1996 sprake moet zijn van een overeenkomst als bedoeld in artikel 3 van het voorliggend wetsvoorstel.

De leden van de CDA-fractie vroegen zich, evenals de leden van de RPF-fractie, af of het niet zuiverder is, de tijdelijke overgangsregeling te financieren uit begrotingsmiddelen.

Een tijdelijke financiering uit de algemene middelen van de tijdelijke bijdragen ligt naar mijn mening niet voor de hand. Waar in het verdere verleden bijdrageverlening plaatsvond uit de algemene middelen was sprake van afwenteling van een deel van de kosten van het havenbedrijfsleven op alle leden van onze samenleving. In 1976, toen de bijdrageregeling in de WW werd opgenomen werd daarmee de afwenteling feitelijk beperkt tot het Nederlandse bedrijfsleven. In dat licht acht ik het niet logisch voor een beperkte periode genoemde kosten wederom op de hele Nederlandse samenleving af te wentelen.

De leden van de VVD-fractie ondersteunden de aangevoerde argumenten voor intrekking van de havenbijdrageregeling. Grote moeite hadden zij echter met het feit dat het Kabinet, ondanks die argumenten, een regeling voor tijdelijke bijdragen in de herstructureringskosten en een regeling voor afbouw van de bijdrageregeling voorstelt.

Met betrekking tot het feit dat niettemin een tijdelijke regeling wordt voorgesteld stelden zij de volgende vragen:

- waarom moet het geuite bezwaar van oneigenlijk gebruik van het Awf tot de eeuwwisseling gehandhaafd blijven;
- waarom houdt het Kabinet de zelf verworpen verkeerde verantwoordelijkheidsverdeling in stand;
- hoe zit het met de door het Kabinet beschreven bezwaren inzake rechtsongelijkheid met andere sectoren;
- waarom wordt het gelaakte afwentelingsmechanisme tot de eeuwwisseling voortgezet?

Naar aanleiding hiervan merk ik het volgende op.

Ik heb met genoeg kennis genomen van de krachtige instemming van de leden van de VVD-fractie met de aangevoerde argumenten voor intrekking van de havenbijdrageregeling. Bij de keuze om, ondanks argumenten voor snelle intrekking toch een tijdelijke regeling voor te stellen speelde een aantal overwegingen een rol. In de eerste plaats is dat het feit dat de verlening van bijdragen in de leegloopkosten in de havens een lange geschiedenis heeft. Zoals ook in het algemeen deel van de memorie van toelichting is aangegeven gaat deze bijdrageverlening terug tot aan het begin van deze eeuw. In de tweede plaats is het feitelijk zo dat de wetgever in 1976, met kracht van de toentertijd toch als geldig ervaren argumenten de bijdrageverlening een wettelijke status heeft gegeven. Voorts kan niet worden ontkend dat de voormalige Ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid bij de ontwikkeling van diverse financieringsarrangementen die vanaf 1980 aan de orde zijn gesteld actief betrokken waren en ook feitelijk met die arrangementen instemden. Hier behoeft slechts te worden gewezen op de totstandkoming van de akkoorden «Lems» en «van der Louw». Bij die actieve betrokkenheid moet in ogenschouw worden genomen dat de arbeidsvoorziening toen nog niet was verzelfstandigd. Een doorslaggevende rol om tot een tijdelijke regeling te komen heeft gespeeld het feit dat een plotselinge omzetting

naar een private arbeidspool niet mogelijk is. Dit zou leiden tot faillissementen en ontslagen. Tegen deze achtergrond meen ik dat intrekking van de havenbijdrageregeling zonder dat de sociale partners de gelegenheid wordt geboden op die situatie in te spelen niet de juiste weg is.

De leden van de VVD-fractie vroegen verder een overzicht te mogen ontvangen van de loonontwikkeling in de havensector gedurende de periode dat de havenbijdrageregeling heeft bestaan, de gemiddelde loonontwikkeling in Nederland in die periode en de kosten van de bijdrageregeling per werknemer, uitgedrukt in procenten van de loonsom. Voorts vroegen zij naar de verwachte loonontwikkeling als de havenbijdrageregeling niet zou hebben bestaan of eerder zou zijn afgeschaft.

Naar aanleiding hiervan deel ik mede dat uit gegevens van de werkgeversbond SVZ blijkt dat de lonen (excl. incidenteel) in de haven sterker zijn gestegen dan landelijk gemeten.

De stijging van het jaarsalaris van een havenwerker tussen 1981 en 1995 bedroeg 37%. De stijging van de landelijke regelingslonen over dezelfde periode bedroeg 32%. Uit deze vergelijking valt alleen de indicatie af te leiden dat de lonen in de haven over de afgelopen 15 jaar gemiddeld jaarlijks licht sterker zijn gestegen.

Uit informatie van het Tijdelijk instituut voor coördinatie en afstemming en de BV Habivi blijkt dat de ontvangen bijdragen in het kader van de havenbijdrageregeling als percentage van de loonsom van de SHB Amsterdam en Rotterdam varieerde van 14% in 1980 tot 10% in 1993. Met andere woorden, circa 10 à 14% van de totale loonsom van betrokken SHB's werd gefinancierd uit de bijdrageregeling. Een suggestie over de verwachting hoe de loonontwikkeling zonder deze regeling zou zijn geweest lijkt mij speculatief.

De leden van de VVD-fractie vroegen daarnaast of er ook andere effecten van het bestaan van de havenarbeidsreserveregeling meetbaar zijn.

In paragraaf 4 van de memorie van toelichting is, onder «De economische aspecten van de bijdrageregeling» al aangegeven dat loonkosten-subsidies ertoe kunnen leiden dat minder kostenefficiëntie wordt nagestreefd dan anders het geval zou zijn. Dat dit verschijnsel zich inderdaad heeft voorgedaan kan men achteraf, kijkende naar de aan het slot van paragraaf 3 beschreven totstandkoming van de akkoorden «Lems» en «van der Louw» veilig vaststellen. Naar men achteraf mag verwachten zou, bij afwezigheid van de havenbijdrageregeling, zich het verschijnsel dat structureel overcompletee havenpersoneel in de arbeidspool werd gehandhaafd, niet hebben voorgedaan.

De leden van de fractie van D66 vroegen, welke synergie er bestaat, of wordt gezocht, tussen de activiteiten van de reguliere arbeidsvoorziening en de arbeidsvoorziening die via de arbeidspools gestalte krijgt. Volgens deze leden gaat het hier in hoge mate om segmentering van de arbeidsmarkt.

De synergie die gezocht wordt is die tussen enerzijds om-, her- en bijscholing van deels overcompletee personeel binnen de bestaande havenarbeidspools voor de korte termijn en anderzijds een open personeelsvoorziening binnen de havens op lange termijn, waarbij echter verzekerd moet worden dat dit kwalitatief goed personeel betreft en dat niet wordt afgegleden naar koppelbazerij. Door deze scholing van bestaand personeel in de naaste toekomst kan worden voorkomen dat de thans noodzakelijke aanpassingen leiden tot gedwongen ontslagen.

Ik meen dat van segmentering van de arbeidsmarkt, waar het betreft de havenarbeidsreserve, geen sprake is. Hoewel via de arbeidspools bedrijven hun korte-termijnfluctuaties in de personeelsbehoefte kunnen opvangen zullen zij voor meer structurele personeelsbehoefte een

beroep op de reguliere arbeidsvoorziening doen. Dit acht ik ook uiterst gewenst. Segmentering van de arbeidsmarkt dient te worden voorkomen. In paragraaf 5 van de memorie van toelichting is, in de op een na laatste alinea, aangegeven dat de sociale partners herstructurerings-overeenkomsten ter algemeen verbindendverklaring kunnen voorleggen aan de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. De sociale partners zouden dit kunnen doen om zodoende voor de financiering van de herstructurering, waaronder de benodigde vorming van een reservefonds, een voldoende breed draagvlak te verkrijgen. Een van de uitgangspunten bij het beleid terzake van algemeen verbindendverklaring is dat de betreffende overeenkomst niet tot segmentering van de arbeidsmarkt mag leiden.

Deze leden merkten verder op dat men, behalve aan een grotere flexibiliteit van werknemers binnen de haven, ook zou kunnen werken aan een grotere inzetbaarheid buiten de havens. Ten aanzien van de beschreven problemen in de Amsterdamse havens vroegen deze leden of niet juist in deze stad veel actiever gewerkt zou moeten worden aan het aantrekken van nieuwe havenactiviteiten. Wordt hieraan, zo vroegen zij, ook gedacht? Deze leden vroegen zich met name af of het feit dat buitenlandse havens ten koste van de Nederlandse, enig marktaandeel winnen, niet juist voor de Amsterdamse en andere havens kansen biedt. In antwoord hierop bericht ik dat, zoals ook reeds hierboven in deze nota is beschreven, in de havengebieden van Amsterdam en Rotterdam thans geprobeerd is een zo breed mogelijk werkingsgebied voor de arbeidspool te verwerven. In Amsterdam wordt er op dit moment aan gewerkt om ook de haven van IJmuiden onder de werkings sfeer van de arbeidspool te brengen. Ook wordt geprobeerd poolpersoneel in te zetten in buiten het typische havenwerk gelegen marktsegmenten, zoals assemblage van technische producten en de transportactiviteiten van Schiphol. In Rotterdam is eenzelfde ontwikkeling gaande. Daar stelt men zich voor, naast het typische havenwerk, binnen de arbeidspool ook uitzendactiviteiten naar andere typen werk te ontwikkelen.

De leden van de fractie van D66 vroegen verder of ondubbelzinnig verzekerd is dat na 1999 geen overheidsbijdrage meer zal worden gegeven voor de (afbouw van) structurele overcapaciteit. De leden van de RPF-fractie vroegen zich af wat er zal gebeuren als de havenpools rond de expiratedatum van de wet niet goed zelfstandig blijken te functioneren. Zij vragen zich af of verlenging dan wellicht mogelijk is.

Het antwoord luidt dat de tijdelijke bijdrageregeling na 1999 definitief vervalt. Juist ook een duidelijke expiratedatum van de tijdelijke bijdragen zal ertoe bijdragen dat sprake is van een veranderingsproces waarbij, in het licht van het te bereiken doel, sprake is van continue sturing en bijsturing.

Hierbij komt nog dat het Tica terzake van de reservevorming ten behoeve van de nieuwe arbeidspools een controlerende taak heeft. Hoewel het Tica deze taak met terughoudendheid zal uitoefenen in die zin dat bij inefficiënte reservevorming het de sociale partners zijn die met oplossingen zullen moeten komen, heeft het Tica in ieder geval hier een belangrijke signaalfunctie.

De leden van de RPF-fractie vroegen in hoeverre, naar verwachting, een financieel beroep zal moeten worden gedaan op de havenbedrijven.

In verband hiermee merk ik op dat het bij de bijdrage in de herstructureringskosten gaat om een bijdrage in daadwerkelijk gemaakte kosten. Voor de vorming van een reservefonds ten behoeve van de zelfstandige arbeidspool is men aangewezen op de bijdragen van werkgevers en werknemers in de havenbedrijven.



### *Het maximum dat aan herstructureringsbijdrage kan worden ontvangen*

De leden van de VVD-fractie vragen zich af, waarom het maximum van de herstructureringsbijdragen reeds is benoemd. Aldus zal immers genoemd maximum door de gebruikers als bodem in de bijdrage kunnen worden gezien. Kan het Kabinet, zo vroegen zij, aangeven waarom voor deze benadering is gekozen?

Het antwoord hierop luidt, dat ik, gegeven de wens om tot een tijdelijke overgangsregeling te komen, wilde voorkomen dat ook die tijdelijke regeling, net als de havenbijdrageregeling zelf, een open-einde-karakter zou hebben. Aan de andere kant dient voorkomen te worden dat de bijdragen uit de overgangsregeling in extreme gevallen te gering is. Dit heeft geleid tot de maximeringsconstructie.

De leden van de VVD-fractie waren niet overtuigd van de noodzaak, voor het havengebied van Amsterdam een hoger maximum vast te stellen dan uit de voorgenomen algemene regeling terzake volgt. Ook in andere sectoren van het bedrijfsleven zal van tijd tot tijd sprake zijn van overcompleet reservepersoneel, terwijl van overheidssubsidie aldaar geen sprake is. Bij de keuze om de havenbijdrageregeling te beëindigen past daarom, aldus deze leden, een terughoudend beleid.

Ik onderschrijf dit laatste. Dit moge mede blijken uit het feit dat de voorgestelde regeling, anders dan de huidige havenbijdrageregeling, een open-einde-karakter mist. Niettemin wil ik hier volstaan met verwijzing naar de argumenten die zij in paragraaf 6 van de memorie van toelichting terzake heeft opgenomen. Overigens zij erop gewezen dat, zoals bekend, het bedrijf Combined Terminals Amsterdam inmiddels is gefailleerd.

### *De verdeling van de herstructureringsbijdragen over de jaren 1995 tot en met 1999*

De leden van de PvdA-fractie vroegen of het mogelijk is om, zonder het totaalbedrag uit het oog te verliezen, de gepresenteerde verdeelsleutel minder stringent te hanteren.

In verband hiermee merk ik op dat, zoals deze leden terecht ten aanzien van de regeling als geheel stellen, ook de toepassing van de gepresenteerde verdeelsleutel uitgebreid onderwerp van overleg met de sociale partners is geweest. Hierbij was de inzet van mijn zijde dat sprake moet zijn van een verdeling waar de sociale partners mee uit de voeten kunnen en die tegelijkertijd helderheid biedt op het punt van de kostenontwikkeling voor het Algemeen Werkloosheidsfonds. Het is daarom de bedoeling dat aan de genoemde verdeelsleutel de hand wordt gehouden. Overigens is in het gepresenteerde systeem als geheel al de nodige flexibiliteit ingebouwd. Zo is het goed mogelijk om kosten die in een van de jaren 1996, 1997, of 1998 niet kunnen worden vergoed wegens overschrijding van het voor dat jaar geldende maximum, in een van de latere jaren te declareren. Op deze wijze is er dus flexibiliteit in de regeling. De verdeelsleutel wordt bij ministeriële regeling vastgesteld. Indien zich – onverhoopt – uitzonderlijke situaties voordoen, kan worden overwogen de verdeling in de ministeriële regeling aan te passen.

### *De voorwaarden waaronder een herstructureringsbijdrage kan worden ontvangen*

De leden van de VVD-fractie constateerden dat als voorwaarde voor het ontvangen van een herstructureringsbijdrage de contouren van de herstructurering van de arbeidsvoorziening in de betreffende haven zichtbaar moet zijn. Einddoel is immers het bestaan van commercieel zelfstandig opererende havenpools. Zij zagen niet in, waarom dit doel niet reeds naar voren wordt gehaald door geen tijdelijke bijdrage te

verstrekken. Zolang de genoemde arbeidspools nog niet bestaan zou immers een beroep kunnen worden gedaan op de reguliere arbeidsvoorziening. In antwoord hierop wijs ik erop dat deze leden hier voorbij zien aan het algemene nut van het aanhouden van een vaste arbeidsreserve in de havens en aan de bijzondere eisen die aan (modern) havenpersoneel gesteld worden. Dat nut is met name gelegen in de gelijktijdige handhaving van een goed service-niveau in onze havens en van een veilig arbeidsklimaat, zonder koppelbazerij. Vereist zijn een goed gefaciliteerde en snelle afhandeling van landingpakketten en het voorhanden zijn van snel inzetbaar en goed gekwalificeerd personeel.

Dit wil uiteraard niet zeggen dat de reguliere arbeidsvoorziening geen rol zou spelen in de sector van de havens. Integendeel. Wanneer arbeidspools of andere havenbedrijven behoefte hebben aan structurele uitbreiding van het personeelsbestand is het zeker gewenst dat men daarbij de reguliere arbeidsvoorziening in de arm neemt.

De leden van de VVD-fractie wensten een nadere motivering waar het gaat om de paritaire samenstelling van het bestuur van de rechtspersoon die de herstructureringsbijdragen zal ontvangen. In verband hiermee zij opgemerkt dat aldus wordt bereikt dat de betrokken partijen een gelijke invloed hebben waar het gaat om beslissingen over de opbouw en het beheer van de noodzakelijke reserves in dit specifieke onderdeel van de bedrijfstak havens voor deze tijdelijke regeling.

#### *De voorwaarden met betrekking tot de te vergoeden kosten*

De leden van de VVD-fractie plaatsten grote vraagtekens bij de kostenposten waarvoor een bijdrage kan worden verleend. Zo dienen organisatie-advieskosten en kosten van outplacement, aldus deze leden, ten principale niet uit collectieve premiegelden te worden vergoed. Omher- en bijscholing kan prima via ander kanalen, zoals de arbeidsvoorziening, plaatsvinden. Kosten van tijdelijke improduktiviteit zijn volgens deze leden bij uitstek kosten die niet dienen te worden gesubsidieerd wil de weg naar marktconforme structuren niet worden afgesloten. Dit nog afgezien van de grove rechtsongelijkheid met andere sectoren die eveneens met tijdelijke improduktiviteit worden geconfronteerd, zo menen deze leden.

Met betrekking tot organisatie-advieskosten en kosten van outplacement ben ik het in die zin met deze leden eens, dat, als sprake zou zijn van een structurele financiering van de kosten van arbeidspools deze kosten zeker niet zouden moeten worden vergoed. Het betreft hier echter de redressering van een situatie waarin de overheid een belangrijke rol heeft gespeeld. Met betrekking tot om-, her- en bijscholing merk ik op dat het daarbij niet gaat om de organisatorische vormgeving van de scholing. Ook aan scholing via de reguliere arbeidsvoorziening zullen immers voor de werkgever kosten verbonden zijn.

Met betrekking tot de kosten van tijdelijke improduktiviteit ben ik, zo moge ook uit dit wetsvoorstel als geheel blijken, van mening dat structurele financiering daarvan uit collectieve premiegelden niet langer aangewezen is. Niettemin vind ik dat er niet aan mag worden voorbijgegaan dat de omzetting van sterk gespecialiseerde en met collectieve middelen ondersteunde arbeidspools naar afgeslankte, multifunctioneel en commercieel zelfstandig opererende arbeidspools van alle betrokkenen intensieve inspanning vereist, waarbij de financiële inspanningen juist de in het wetsvoorstel opgesomde kostenposten betreffen. Daarom ben ik van mening dat in de beperkte tijdelijke situatie zoals zij deze voorziet, de verlening van bijdragen in die kostenposten aanvaardbaar is.

### *Ontbreken herstructurering in kleinere havens*

De leden van de fractie van D66 vroegen hoe het staat met de voor 1 januari 1996 tot stand te komen herstructureringsovereenkomsten.

De leden van de RPF-fractie vroegen naar de reactie vanuit de kleinere havengebieden op de beperkte afbouwregeling die is opgenomen voor havengebieden waarin herstructurering van de arbeidsvoorziening achterwege blijft of niet tijdig plaatsvindt. Zij wijzen er in dat verband op dat het havengebied Eemsmond-Delfzijl geïsoleerd ligt en zodoende moeilijker met andere havengebieden samenwerking zal kunnen aangaan.

Terzake merk ik op dat tot op heden vanuit de kleinere havengebieden niets is vernomen omtrent mogelijke herstructureringen van de arbeidsvoorziening.

In verband met de situatie in het havengebied Delfzijl zij opgemerkt dat het bij herstructurering van de arbeidsvoorziening in de havens voor een belangrijk deel gaat om herstructurering binnen het betreffende havengebied zelf. Uit tabel 1 van de memorie van toelichting blijkt dat in Delfzijl, net als in de andere kleinere havengebieden, geen sprake is van een aparte havenarbeidsreservepool. De aangewezen werkgevers aldaar beheren elk in hun eigen personeelsbestand een deel van de havenarbeidsreserve. Ook hier zou echter, net als in bijvoorbeeld Rotterdam, zij het op kleinere schaal, gekomen kunnen worden tot een aparte, op commerciële basis geschoeide arbeidspool die ook zijn werkzaamheden uitstrekt tot andere vormen van bedrijvigheid.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,  
A. P. W. Melkert