

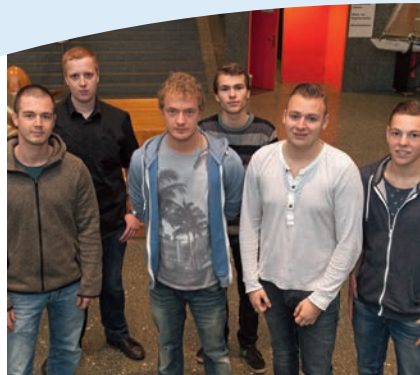
Golf

Informatie voor leden van FNV Waterbouw

FNV Waterbouw is de officiële vakbond in de waterbouw. FNV Waterbouw behartigt de belangen van de baggeraars en van het varend personeel. De bond is een onderdeel van Nautilus International.

1

Jaargang 8, nummer 1, januari 2016



2

STC-studenten kunnen al een half jaar niet op stage



3

“Hoofdschipper is verantwoordelijk voor het hele schip”

4

Arbocatalogus waterbouw bijna klaar

KOM NAAR DE LEDENVERGADERINGEN

PRAAT MEE OVER TOEKOMST PENSIOENFONDS

Op 20, 23, en 26 januari organiseert FNV Waterbouw ledenvergaderingen over de toekomst van het Pensioenfonds Waterbouw. Aan bod komen dan vragen zoals: waarom kan het pensioenfonds niet langer zelfstandig blijven? Waar kan het pensioenfonds het beste worden ondergebracht? Wat gaat dit betekenen voor uw pensioen?

Voorzitter Charley Ramdas van FNV Waterbouw: “De toekomst van uw pensioenfonds is een heel belangrijk onderwerp. Het elders onderbrengen van het pensioenfonds kan namelijk gevolgen hebben voor uw pensioen! Daarom roep ik alle deelnemers op om een van de ledenvergaderingen te bezoeken. Laat uw stem horen, want het gaat om uw pensioen, dus om uw geld.”

Ook gepensioneerden zijn van harte welkom tijdens de ledenvergaderingen. Charley Ramdas: “Denk niet: het zal mijn tijd wel duren. Zeker als u nu al van uw pensioen geniet, is het zaak dat u uw mening geeft over de toekomst van het pensioenfonds.”

Twee mogelijkheden De vergaderingen zijn nodig omdat toezichthouder De Nederlandse Bank (DNB) twijfels heeft over het zelf-

standig voortbestaan van het Pensioenfonds Waterbouw. Er zijn twee mogelijkheden voor aansluiting bij een ander, groter, fonds: het Pensioenfonds voor de Koopvaardij en het Pensioenfonds Grafische Bedrijven (PGB). PGB klinkt wellicht gek, want wat heeft de waterbouw te maken met de grafische industrie? Maar bij PGB zijn inmiddels diverse bedrijven en sectoren aangesloten die geen band hebben met de grafische industrie. Zo laat ook een onderdeel van Boskalis zijn pensioenregeling uitvoeren door PGB. Zo laat ook een onderdeel van Boskalis zijn pensioenregeling uitvoeren door PGB.

Maritiem fonds De werkgevers hebben aangegeven dat ze het Pensioenfonds Waterbouw bij voorkeur bij PGB onderbrengen. FNV Waterbouw is daarentegen voorstander van een over-

stap naar het Pensioen voor de Koopvaardij. Charley Ramdas: “Wij stellen enkele voor ons heel belangrijke voorwaarden aan een nieuw pensioenfonds. Die voorwaarden zijn: een goed pensioen met zoveel mogelijk behoud van koopkracht, lage uitvoeringskosten. Ook moet de huidige pensioenregeling zoveel mogelijk in stand blijven en dient er een professioneel en degelijk beleggingsbeleid te zijn.”

FNV Waterbouw vindt dat het Pensioenfonds voor de Koopvaardij het beste aan deze voorwaarden voldoet. Maar er is ook nog een andere reden die voor aansluiting bij dit fonds pleit. Charley Ramdas: “Het liefste zien wij dat er in de toekomst een pensioenfonds voor de maritieme sector komt. Een eventuele aansluiting naar dat fonds wordt makkelijker als we nu naar het Pensioen voor de Koopvaardij overstappen.”

Column

Charley Ramdas
Voorzitter FNV Waterbouw



FRANK ZET DUURZAAM IN!

Ik zat laatst in de kroeg op een uitzonderlijk mooie najaarsdag. Ineens zag ik Frank. Hij werkte als schipper bij een vooraanstaand baggerbedrijf. Ik had hem al een tijdje niet meer gezien. Hij leek nog kleiner en liep nu nog meer voorovergebogen.

“Hé Frank!” Hij keek om en kwam bij me zitten. Al gauw ging het over de slijtage van zijn lijf en leden. “Veel op je knieën werken, vaak bukken en de trillingen van gereedschap. En dat jaar in, jaar uit”, zei hij somber. Frank vertelde dat zijn gewrichten voortdurend pijn deden. Alsof dat al niet erg genoeg was, moest hij ook nog rond komen van een arbeidsongeschiktheidsuitkering. “Als de VUT nog bestond was dit allemaal niet zo ver gekomen”, verzuchtte hij machteloos. Tja, helaas is dat niet het geval.

Luisterend naar Frank ontstond er in mijn hoofd een lichte chaos. Ik begon spontaan oplossingen te bedenken, die uiteindelijk leidde tot een onwrikbare overtuiging. De uitstroom in de waterbouw van zieke en arbeidsgehandicapte werknemers aan het einde van hun loopbaan moet worden omgebogen. Doorgaan op de weg die Frank heeft afgelegd, is geen optie. Duurzame inzetbaarheid moet serieuzer worden aangepakt in onze sector. Werkgevers en vakbonden moeten er alles aan doen om ervoor te zorgen dat werknemers gezond en gemotiveerd de AOW-finish te halen.

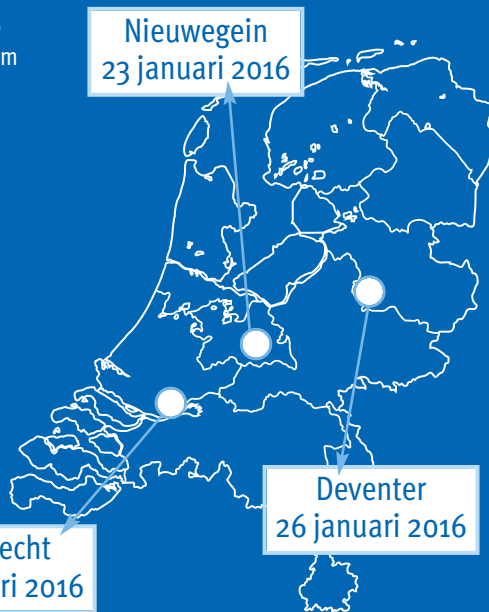
Frank en ik zaten nog een tijdje zwijgend te kijken naar het opdoemende licht van een voorbijvarend containerschip. Wat een mooie dag, vooral omdat het gisteren nog zo hard regende.

WAAR ZIJN DE LEDENVERGADERINGEN?

Woensdag 20 januari 2016
Om 19.00 uur in Partycentrum
De Lockhorst, Sportlaan 1,
3364 AT Sliedrecht

Zaterdag 23 januari 2016
Om 10.00 uur in 't Veerhuis,
Nijenmonde 4, 3434 AZ
Nieuwegein

Dinsdag 26 januari 2016
Om 19.00 uur op het FNV
Kantoor Deventer,
Gotlandstraat 2-A,
7418 AZ Deventer



Als u wilt komen, kunt u zich aanmelden via: infowaterbouw@nautilusint.org
of via 010-2862985.

Duurzame inzetbaarheid

Fit blijven op je werk

Hoe houd je werknemers zo lang mogelijk fit? Niet alleen voor het werk wat ze nu doen, maar ook voor mogelijk ander werk in andere sectoren. Over deze vragen praat FNV Waterbouw op dit moment met de werkgevers.

Bestuurders Charley Ramdas en Sascha Meijer Van FNV Waterbouw praten hierover met de werkgevers. Zij geven aan waarom ‘duurzame inzetbaarheid’ belangrijk is. “Werknemers moeten steeds langer doorwerken nu de pensioengerechtigde leeftijd is verhoogd. Maar dan is het wel zaak dat zij dit in goede gezondheid kunnen doen. Het betekent dus dat zij samen met hun werkgever er alles aan moeten doen om zichzelf zo vitaal mogelijk te houden. Het is mogelijk dat iemand vanwege lichamelijke omstandigheden zijn huidige werk niet meer kan doen. Of daar op is uitgekeken. Dan is het zaak dat hij samen met zijn werkgever op tijd investeert in kennis en kunde om iets anders te kunnen gaan doen. Dat kan binnen zijn eigen werk, of via een andere functie in de waterbouw of door ander werk buiten de sector.”

Beide bestuurders wijzen erop dat duurzame inzetbaarheid altijd maatwerk is. “Alleen de groep werknemers waarom het gaat weet wat de problemen zijn en dus ook waar de oplossing ligt. Daarom moeten bij een project rond duurzame inzetbaarheid altijd de mensen om wie het gaat betrokken worden.”

GEZOCHT: EEN STAGEPLEK

Zes mbo-studenten waterbouw van het Scheepvaart en Transport-college in Rotterdam hebben sinds september geen stageplaats. Hans Wentink, sectorhoofd waterbouw van het STC: “Oorzaak is de tegenvallende economie. De leerlingen volgen nu een aanvullend lesprogramma. Maar die stage komt er echt wel.”



Hans Wentink. Foto Leunis Verlinde

Zo'n 250 leerlingen op het STC worden opgeleid voor de waterbouw. Tijdens hun opleiding van vier jaar gaan ze twee keer (in totaal driehonderd vaardagen) op stage. Zes leerlingen is dat ondanks vele sollicitatiebrieven niet gelukt. Hans Wentink: “Het is zeker vervelend voor de jongens. Maar ik zie het niet somber in, omdat we goed vakonderwijs geven. Daar zorgen onze goede contacten met de waterbouwsector wel voor. Bij ons zitten zowel de werkgevers als de vakbond aan tafel. Zij vertellen ons wat er leeft in de sector zodat we ons onderwijs bij de tijd kunnen houden.”

Zo weet Wentink dat baggermeesters op stationaire objecten de komende jaren minder nodig zijn. “Dan heb ik het over de grotere bedrijven. Die geven voorkeur aan medewerkers met vaarbevoegdheid. Daarom raden wij alle leerlingen aan om ook hun vaarbevoegdheid te halen, want we willen geen mensen opleiden voor functies waar nog weinig werk in is.”

Beetje dubbel De zes derdejaarsstudenten zonder stageplek zijn Jamie (26), Martijn (24), Derk (20),

Luc en Berend (beiden 19) en Dean (18). Luc en Berend volgen de opleiding tot machinist, de anderen die voor stuurman. Ze praten met Sascha Meijer, secretaris/penningmeester van FNV Waterbouw en binnen het bestuur verantwoordelijk voor de opleidingen.

Alle zes zijn ze drie jaar geleden heel enthousiast aan hun opleiding begonnen. De een omdat werken in de waterbouw hem een ‘wereldbaan’ lijkt. De ander omdat zijn oom kapitein is in de sector: “Hij vertelde me altijd hele spannende verhalen.” Weer een ander had eerst eigenlijk niet zoveel met varen. Maar na een tocht op het zeilschip de Eendracht was hij om. “Toen wilde ik niets anders meer.”

Ze hebben diverse malen gesolliciteerd voor een stageplaats. Maar er was of geen plek, of ze waren te laat. Luc: “Je moet er vroeg bij zijn. Ik heb in december 2014 al mijn eerste sollicitatie verzonden voor een stageplek in september 2015.”

Volgens Jamie willen sommige bedrijven liever een hbo-student. Dean kreeg behalve een afwijzing het advies om als hij klaar was

met zijn studie ‘toch vooral te solliciteren’. Sascha Meijer: “Dat vind ik een beetje dubbel. Straks misschien wel een baan, maar nu geen stageplek? Je moet toch eerst ervaring opdoen via een stage?”

Eigen belang Inmiddels is de eerste stageperiode al bijna voorbij. Hoe moet het nu verder? Richard Becker, stagebegeleider op het STC: “De totale stageperiode bestaat uit driehonderd vaardagen. Normaal zijn die over twee jaren verdeeld. Ik kan me voorstellen dat zij volgend jaar één lange stage zullen volgen. Dat ze nu extra lessen hebben gekregen waardoor ze bepaalde vakken al kunnen afronden is straks alleen maar praktisch omdat de tweede stage van januari tot de zomervakantie loopt.”

Ondanks alle moeite die het STC doet, maakt FNV Waterbouw-bestuurder Sascha Meijer zich wel zorgen. “Want de volgende groep van twaalf leerlingen die geen stageplek kan vinden, is al in aantocht. Wie weet, volgen er volgend schooljaar wel meer. Ik vertrouw erop dat de bedrijven extra hun best doen, vooral voor de degenen die al aan hun opleiding zijn begonnen. Dat is in hun eigen belang, want ze kunnen goed opgeleide mbo'ers naar eigen zeggen goed gebruiken. Op de meeste waterbouwschepen blijft immers een mix van hbo'ers en mbo'ers wenselijk, aldus de grote bedrijven.”

WERKGEVERS WILLEN STUDENTEN HELPEN

De werkgevers zullen zich maximaal inspannen om voor de studenten die nu een stageplek nodig hebben alsnog een plek te vinden. Mocht dat niet in de waterbouw kunnen, dan zullen met name de grotere werkgevers ook binnen andere bedrijfsonderdelen naar mogelijkheden kijken.



Jamie, Martijn, Dean, Luc, Berend en Derk (v.l.n.r.) willen heel graag op stage. Foto Leunis Verlinde

NIEUWE WEBSITE, NIEUW LOGO

Stilstand is achteruitgang! Daarom lanceren wij binnen enkele weken onze vernieuwde site. Ook hebben wij ons logo aangepast aan dat van alle andere FNV-bonden.



Als u dit leest, zijn we druk bezig om de laatste hand te leggen aan de nieuwe website. De site wordt

overzichtelijker, gebruiksvriendelijker en logischer van opzet. Ook kunt u hem makkelijker op uw telefoon of tablet bekijken. Want wij vinden het belangrijk dat u snel geïnformeerd bent over allerlei zaken die voor u in uw werk van belang zijn. Ook moet u makkelijk informatie kunnen vinden over arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden in uw sector. Als u ideeën of suggesties heeft voor de website dan horen wij dat natuurlijk graag.

Zoals u hierboven ziet, hebben we sinds 1 januari een nieuw logo. Met de kleur lichtblauw van de FNV geven we blijk van onze verbondenheid met de FNV. De kleur donkerblauw staat symbool voor het water dat onlosmakelijk met het werk van een waterbouwer verbonden is. U zult hier en daar nog het oude logo tegenkomen. Als vakbond letten wij op de financiën. Daarom maken we eerst het oude briefpapier op. Hierdoor schakelen we langzaam over op ons nieuwe logo.

Tussen bonden, werkgevers en kabinet

Akkoord over reparatie derde jaar WW

De vakbonden en de werkgevers hebben met minister Asscher van Sociale Zaken en Werkgelegenheid overeenstemming bereikt over de reparatie van het derde WW-jaar. Ingrijpende versoberingen van de WW zijn hiermede gerepareerd, nu er een bovenwettelijke WW kan worden gerealiseerd tegen volgens de FNV aanvaardbare kosten voor werknemers. FNV Waterbouw is blij met het akkoord. Met onze leden zullen we de komende tijd bespreken of we ook voor onze sectoren, waar nu gelukkig nog weinig werkloosheid voorkomt, nadere cao-afspraken kunnen maken inzake de bovenwettelijke WW.

TOCH AKKOORD MET TIDEWAY OVER LOON- EN ARBEIDSVORWAARDEN

Voor de Nederlandse bemanningsleden van de Rollingstone, Seahorse en Flintstone zijn op basis van de afspraken uit het laatste buitenlandcontract nieuwe loon- en arbeidsvoorwaarden afgesproken.

Uitgezonderd zijn de reisdagen en de zorgverzekering die bij Tideway beter zijn dan in het buitenlandcontract en de bepalingen die specifiek voor Van Oord of Boskalis bestemd zijn. FNV Waterbouw heeft met Tideway een overeenkomst gesloten die loopt vanaf 1 juli 2014 tot en met 30 juni 2017. Tideway liet tijdens de onderhandelingen weten dat men voor het salaris van de Filipijnse bemanningsleden de automatische koppeling met de loonstijgingen van de Nederlandse zeevarenden wil schrappen. Tideway wil dit voorstel bij de volgende onderhandelingen in 2017 ter tafel brengen. Het staat partijen, dus ook FNV Waterbouw, vrij om dan eigen voorstellen in te dienen.

Vanuit kantoor Singapore

Vlootbezoek van FNV Waterbouw /Nautilus International

FNV Waterbouw houdt al vele jaren contact met haar leden via het eigen kantoor in Singapore. Deze kleine vestiging is opgericht voor de uitwisseling van informatie met alle zeevarenden op schepen die de havens, redenen en scheepswerven in de regio aandoen. De leden maar ook de werkgevers en de overheid waarderen dit zeer.

In de eerste decennia richtte het kantoor zich voornamelijk op de Nedlloyd-ledengroep, die nu in geringere omvang op de Maersk-schepen onder Nederlandse vlag terug te vinden is. Door de oprichting van FNV Waterbouw en Nautilus International is het aantal te bezoeken schepen fors toegenomen. Ook heeft het gebruik van e-mail de dienstverlening vanuit kantoor Singapore uitgebreid. Het gaat er om dat op zoveel mogelijk schepen bekend is waar men met vragen aan de bond terecht kan. De locatie van het schip is daarbij minder van belang nu iedereen per e-mail bereikbaar is. Het liefst komen we zelf even bij u langs, maar ‘vlootbezoek op afstand’ werk net zo goed. Sinds half november 2015 is de buitenpost Singapore weer permanent bezet. We willen ons daar nadrukkelijk met de waterbouw sector gaan bezighouden. Doet u Singapore aan? Dan komen we graag even langs op een tijdstip dat het u uitkomt. Hiervoor volstaat een berichtje aan singapore@nautilusint.org. U kunt zo ook contact opnemen met de vlootbezoeker die al dan niet op afstand zal proberen u van dienst te zijn. Het motto hierbij is: wat van belang is voor u, is dat ook voor FNV Waterbouw.

HOOFDSCHIPPER JAN SIEGEL



“IK BEN VERANTWOORDELIJK VOOR HET HELE SCHIP”

Sinds 1995 zit hij in de bagger, sinds kort als hoofdschipper van de Olst, een winzuiger van Boskalis Nederland. Jan Siegel (40) houdt van zijn vak. “Ik ben verantwoordelijk voor alle werkzaamheden op het schip. Zelfs bij een bemanning van twee man is er genoeg te doen.”

Vanaf de oever van de IJssel bij Kampen zien ze eruit als een onafscheidelijk duo: de winzuiger de Olst en de cutter de Seine. Ze liggen zo'n honderd meter van elkaar, verbonden door een pijpleiding. Jan Siegel legt uit: “We zijn hier bezig met het uitdiepen van de IJssel. Dan doen we in het kader van het project Ruimte voor de rivier. Dat moet ervoor zorgen dat bij een hoge waterstand vanuit Duitsland de Rijn en ook de zijrivieren het water goed kunnen afvoeren. De regering heeft tot dit project besloten nadat er in de afgelopen jaren regelmatig overstromingen plaatsvonden.” Dat uitdiepen zou je met een winzuiger als de Olst heel goed kunnen doen. Maar er is een klein probleem. Jan Siegel: “Wij kunnen alleen maar rechtoe rechte zandwinnen. Als je een mooi talud in de geul wilt maken dan heb je een cutter als de Seine nodig. Echter, als je alleen dat schip bij dit project inzet, dan doet zich weer een ander probleem voor. De Seine kan het opgezogen zand niet in een schip laden om het af te voeren. Dat kan de Olst wel.” Omdat één en één twee is, werken beide schepen dus samen

aan het project. “Wij hebben de zuigkop van de Olst gehaald en het schip omgedraaid en via een pijpleiding aan de Seine gekoppeld. Zij zuigen het zand op en wij storten het in de schepen die langszij komen.”

Muiderzand Jan Siegel komt hoorbaar uit Amsterdam. Na de lagere school vroeg hij zich af wat hij wilde worden. Zijn vader werkte bij een woningcorporatie, iets wat hem in ieder geval niet trok. Hij wilde op een schip. Aankankelijk dacht hij aan de zeevaartschool, omdat een baan bij Smit Tak hem wel wat leek. Maar hij vermoedde dat hem dit niet zou lukken. Toen werd het de lbo-baggerschool in Delfzijl, gevolgd door de mbo-opleiding in Rotterdam. Hij begon zijn carrière op een zuiger van Van Nieuwpoort uit het Limburgse Wessem. Daarna werkte hij een tijdje overal in Europa voor Vis Baggerwerken in Raamsdonkveer. Vanuit Europa ging hij weer terug naar Nederland. “Ik heb 20 jaar gewerkt op het Muiderzand bij Almere. Zand gewonnen voor de verbreding van de A1. Dat project is vorig jaar afgerond. En

toen ben ik op de Olst terechtgekomen.”

Geen monteur Als hoofdschipper is hij verantwoordelijk voor alle activiteiten op het schip: verdeling van de werkzaamheden, het bestellen van onderdelen, het plegen van onderhoud. Terwijl we hem spreken is hij bezig met het schilderen van de machiniekamer. “Ik ben bedrijfsleider van een bedrijf van twee man. Dat is dus niet zo'n grote taak. Daar komt bij dat de schipper op de Seine bepaalt hoe het werk gedaan wordt. Zijn planning moeten wij volgen. Omdat we maar met z'n tweeën zijn is er geen monteur aan boord voor reparaties. Als er wat moet worden gerepareerd komt er een monteur uit Capelle aan den IJssel. Je moet dan vervoer plannen van de wal naar het schip. Hier is dat een klein stukje, maar toen we laatst op het IJsselmeer werkten betekende dat een vaartocht van 40 minuten.”

Korte werkweek, lange dagen De bemanningsleden van de Seine en de Olst werken in een bijzonder rooster. Jan Siegel: “De

ene week komen we maandagochtend aan boord. We werken dan tot woensdagmiddag en gaan weer naar huis. De week erna werken we van woensdagmiddag tot vrijdagmiddag. Daar-

na beginnen we weer op maandagochtend. Dat is dus niet zo'n lange werkweek. Maar we maken wel lange dagen.”

Foto's Bert Janssen



