



JAN MARIS

‘Loonwerktarieven ev

De machines zijn veel groter en het werk dat ze uitvoeren is vaak van beter kwaliteit. Maar toch rekent menige loonwerker nog hetzelfde tarief als in de jaren negentig. ‘Een rooimachine van vier ton voor een tarief van twintig jaar geleden, eigenlijk is dat onvoorstelbaar’, zegt Jan Maris, directeur van de loonwerkersbrancheorganisatie CUMELA Nederland. Misschien goed voor de klanten, maar het betekent dat nogal wat loonwerkers onder de kostprijs moeten werken.

Tekst en foto's:
Gerrit Wildenbeest

Dit jaar bestaat CUMELA Nederland, de brancheorganisatie van loonwerkbedrijven die actief zijn in de landbouw, de mestdistributie, cultuurtechnische werken en grondverzet, 75 jaar. Van de circa 3000 bedrijven in de sector organiseert Cumela er bijna 2000. De continuïteit in de thema's die 75 jaar geleden speelden en nu is opmerkelijk, constateert Cumela-directeur Jan Maris. Verkeer, arbeidszaken, overleg met de overheid over vestigingsvergunningen en andere regelgeving vormen een historische constante in de belangenbehartiging van Cumela. Ook het streven naar kostendekkende tarieven is van alle tijden. In de eerste decennia na de oprichting leidde dat tot formele prijsafspraken. ‘Maar dat functioneerde toen niet en nu niet. In de jaren negentig zijn we daar vanaf gestapt, het zou nu ook niet meer mogen’. Daarom richt Cumela zich sindsdien meer op bewustwording en voorlichting omtrent kostencomponenten als arbeid en brandstof als belangrijke bouwstenen moeten vormen voor een dekkend tarief. Dat is door de scherpe onderlinge concurrentie best wel een lastig verhaal, geeft Maris toe. De echte klappen val-

len momenteel in de in grondverzet gespecialiseerde bedrijven, nu de overheidsbezuinigingen op infrastructurele werken zich laat voelen.

Veel agrarische loonwerkbedrijven zijn werk in het grondverzet gaan zoeken om hun personeel ook in de slappe wintermaanden aan het werk te houden. Komt die combinatie nog steeds veel voor, of is er sprake van specialisatie?

‘De laatste tien jaar zie je dat bedrijven kiezen voor of het grondwerk of voor agrarisch loonwerk, specialisatie dus. De tijd dat een bedrijf overdag in het grondwerk zat en na vier uur nog de mais in ging is voorbij. Dat wreekt zich nu wel. Na de civiele sector –de bouw– doet de crisis zich ook nu ook in de infrastructurele sector voelen. Er worden minder fietspaden en wegen aangelegd. Het prijsniveau in het grondverzet is armoe troef, er wordt vaak onder de kostprijs gewerkt. Ook de grotere groenbeheerders zoals Staatsbosbeheer bezuinigen; de overheid geeft minder geld uit aan de inrichting van groengebieden rondom steden en de EHS’.

JAN MARIS, DIRECTEUR CUMELA NEDERLAND



...ven hoog als in jaren negentig'

De meeste groei zit dus in de agrarische sector?

"Je moet wel een onderscheid maken tussen de veehouderij en de akkerbouw. De veehouderij-bedrijven maken een veel duidelijker keuze voor het steeds meer laten uitvoeren van werkzaamheden door loonwerkers. In de akkerbouw zie je vaak dat ondernemers in een goed jaar investeren in machines, waardoor er minder continuïteit in het loonwerk zit. De bollensector lijkt naar mijn inschatting meer op de veehouderij, het is niet zo dat men hier in een goed jaar plotseling weer meer machines gaat aanschaffen. Toch denk ik dat ook in de akkerbouw een verschuiving naar loonwerk plaats zal vinden. Agrarisch werk komt elk jaar terug, loonwerkers beschikken over modern materiaal met een grote capaciteit; samen met technische ontwikkelingen als rupsen zorgt dit ervoor dat men steeds weersonafhankelijker kan werken."

Uit bedrijfseconomisch oogpunt is het uitbesteden van werk vaak voordeliger?

"Hoe efficiënt besteed je je investeringseuro, daar gaat het uiteindelijk om. Nogal wat bedrijven hebben overcapaciteit in hun mechanisatie. Begrijpelijk uit het oogpunt van risico-uitsluiting, maar uit bedrijfseconomisch oogpunt is het de vraag of dat altijd een verstandige keuze is. Vooral bij akkerbouwbedrijven zit nog veel verborgen veerkracht voor meer rentabiliteit. Waarom zou je dat niet eerder uit de kast halen?"

Dat je vaak beter af bent met het structureel inschakelen van de loonwerker heeft ook te maken met de gunstige tarifiering wat vanuit het perspectief van de branche juist weer een probleem is.

"Voor een aantal werkzaamheden

ver slaan we de inflatie al jaren. Al tien jaar lang zijn de tarieven even hoog als in de jaren negentig. Enerzijds heeft dat te maken met het onvoldoende doorrekenen van kosten, anderzijds met een betere organisatie en betere machines met meer capaciteit. Eigenlijk is het onvoorstelbaar dat een rooimachine van vier ton zijn werk doet voor hetzelfde tarief als tien jaar geleden. Je kunt zeggen dat we door onze innovatieve mechanisatie in Nederland nog een akkerbouwsector hebben, ondanks de dure grond en de dure arbeid."

De druk op de tarieven heeft mede te maken met de achtergrond van het agrarische loonwerk. De stap voor een bollenteler of akkerbouwer met een techniekknobbel en overcapaciteit naar wat loonwerk is klein. Hij zal al snel goedkoper kunnen werken dan een gespecialiseerd bedrijf.

"Neem je genoeg met een minimale rentabiliteit, prima. En heb je er als klant geen moeite mee dat je buurman-loonwerker zaterdag om vier uur nog even aan het rooien begint voor een zacht prijsje, oké. Maar het is de vraag of dat nog van deze tijd is. Als brancheorganisatie focussen we ons liever op de toekomst, wij gaan voor een normale vergoeding voor inzet van arbeid en kapitaal door professionele ondernemers in een professionele sector. Vaak zie je toch dat het werk van beunhazen van mindere kwaliteit is. Dan werkt men wel met een moderne rooimachine, maar schiet bijvoorbeeld de afvoercapaciteit te kort."

Is certificering een manier om je als loonwerker te onderscheiden?

"Al vanaf het midden van de jaren negentig zijn loonwerkbedrijven zich gaan certificeren. Na de bekende ISO certificering volgden

vele andere certificeringsmogelijkheden, zoals op het gebied van voedselkwaliteit, veiligheid en milieu. Ik schat dat er al gauw 600-700 bedrijven zijn die een of meerdere certificaten voeren. Dat is wel onderscheidend, maar uiteindelijk zoeken klanten toch de dienstverlener die het beste bij hen past, los van eventuele certificering. Ik denk dat je als loonwerker meer bereikt richting een rendabel tarief als je je klant goed uitlegt waarom een bepaald tarief nodig is en welke kwaliteit daarvoor geleverd wordt."

Ooit waren grondverzet en infrastructuur uitdagende nieuwe markten. Welke nieuwe markten ziet u in de toekomst opdoemen?

"De zeespiegel stijgt, er staat een nieuw Deltaplan op stapel. Dat zijn kansen voor Cumela-bedrijven, denk aan dijkverzwaringen en kustversterking, de overheid maakt hiervoor vanaf 2010 een miljard euro per jaar vrij. Door de klimaatverandering zullen we ook veel werk blijven doen voor de waterschappen. Cumela-bedrijven hebben meegeholpen aan de HSL-lijn, we zijn ook weer bereid om hem zo nodig af te breken, zeg ik wel eens. Het beleid is nu dat landbouwgrond uit productie wordt genomen, ooit gaat dat weer de andere kant op en dan zijn wij ook nodig."

Een dossier dat almaar blijft hangen is het kenteken voor tractoren en het trekkerrijbewijs. Wat is de laatste stand van zaken ook alweer?

"Het trekkerrijbewijs zou in 2013 worden ingevoerd, maar dat kan maar zo 2015 worden. Cumela is voor een serieus rijbewijs voor serieuze omstandigheden. De praktijk is dat volgens de Europese regelgeving de trekkers zo zijn geconstrueerd dat ze 40 km per

uur mogen rijden. Nederland is een van de weinige landen waar een trekker maar 25 km per uur mag rijden. Wij pleiten al jaren voor 40 km per uur. De minister vindt in dat geval dat er dan ook een kenteken aan moet hangen, waarop LTO-Nederland zegt dat de boeren dat niet betalen kunnen. Maar een kenteken kost helemaal niet zoveel. Het slot van het liedje is dat het hele verhaal afgeblazen is. Daarmee creëren we een groot imagoprobleem. De praktijk is dat iedereen 40 km rijdt. Maar gebeurt er weer zo'n groot ongeluk met landbouwverkeer als een paar jaar geleden in Nieuw-Vennep dan is de kans groot dat we een reactie vanuit de maatschappij krijgen, waar we allemaal schade van gaan lijden. Je ziet ook steeds vaker dat tractoren niet op provinciale wegen worden toegelaten, omdat de beleidsmakers het snelheidsverschil te groot vinden met de officiële norm van 25 km. Daardoor wordt het landbouwverkeer vaak gedwongen te rijden over kleine wegen door de bebouwde kom of langs scholen en bejaardentehuizen. Ik begrijp best dat dit soms bedreigend kan overkomen. Het beeld is 'dat is 16 jaar en dat rijdt maar op zo'n groot ding'. Dat imagoprobleem is veel groter dan vaak gedacht wordt. Wij als Cumela-sector claimen recht op de weg, maar dan moet je ook willen voldoen aan vereisten zoals een kentekenbewijs met daaraan gekoppeld een daarop afgestemd serieus rijbewijs. Wij zijn voor de invoering van een vrijwillig kentekenbewijs. LTO zou daar veel positiever over moeten zijn, anders staan we straks met de rug tegen de muur."