

Industrie Noorden haalt klimaatdoel

JOHN GEIJP

GRONINGEN De industrie in Groningen en Drenthe voldoet nu al aan de doelstelling voor een CO₂-reductie van 49 procent in 2030 uit het Klimaatakkoord van Parijs.

Dat zegt Cas König, voorzitter van de Industrietafel Noord-Nederland en directeur van Groningen Seaports. Hij gaat daarbij uit van de verminderde CO₂-productie per ton productie. Die bedraagt 54 procent. In absolute zin zijn de bedrijven in beide provincies 26 procent minder gaan uitstoten sinds 1990, het referentiejaar voor de klimaatdoelen.

König: „Als je de reductie bekijkt vanuit een Europees of wereldwijd perspectief, moet je dat per ton pro-

duct bekijken. Immers, fabrieken van elders hebben zich hier gevestigd. Er is productiecapaciteit van elders naar Noord-Nederland verplaatst. Je zou kunnen zeggen dat de bedrijven die er in 1990 al waren, hun doelstelling van 49 procent hebben gehaald.”

De productie van de industrie in Groningen en Drenthe is sinds 1990 gegroeid van 4,6 naar 7 megaton per jaar. De Industrietafel verwacht een jaarlijkse toename van 1,75 procent. Toch voorziet het overlegorgaan dat de industrie in beide provincies ook in absolute percentages in 2030 de klimaatdoelen zal hebben gehaald.

König: „Met projecten die bedrijven nu al van plan zijn, komen we in 2030 uit op een absolute afname van 52 procent. Gaan we de projecten die

nu nog in een studiefase zitten ook daadwerkelijk uitvoeren, dan komen we zelfs op 62 procent minder uitstoot.”

De Industrietafel Noord-Nederland presenteerde gisteren een verslag van de vorderingen die de industrie in Groningen en Drenthe maakt met de terugdringing van de CO₂-uitstoot. De Industrietafel is een samenwerkingsverband van bedrijven die veel energie verbruiken, overheden en ngo's in de provincies Groningen en Drenthe. Het omvat naast de industrieclusters in de Eemshaven, Delfzijl en Emmen ook grote fabrieken buiten de clusters, zoals Avebe, NedMag (Veendam) en SuikerUnie.

Een van de belangrijke stappen die in de regio zijn genomen is de

Afspraken uit Parijs worden nu al door bedrijven gerealiseerd

verduurzaming van de productie van stoom, waarvan veel nodig is in het chemiecluster van Delfzijl, vertelt König. De daarvoor benodigde hoge temperaturen worden nu geleverd door de afvalverbranders van EEW (bedrijfs- en huishoudelijk afval) en Eneco (afvalhout) in de havenstad. Daardoor zijn het gasverbruik en de bijbehorende CO₂-uitstoot op het chemiepark met 35 pro-

cent teruggedrongen. Een stap voorwaarts bij de verduurzaming noemt hij ook de bouw van de nieuwe biogasfabriek Stercore in Emmen.

Ook de stikstofemissie is, zo meldt de Industrietafel, drastisch teruggedrongen met 71 procent. „Per ton product zelfs met 82 procent”, aldus König.

Het verslag is een vervolg op een document dat de Industrietafel Noord-Nederland in 2018 presenteerde over de mogelijkheden om de CO₂-uitstoot terug te brengen en de reeds behaalde resultaten. Het werd gisteren overhandigd aan minister Eric Wiebes van Economische Zaken. „De resultaten die in het Noorden geboekt zijn, zien er indrukwekkend uit”, zei de bewindsman.

‘Geen bedankje, we willen meer geld’

Belangenvereniging Pakket Distributie bereidt een rechtszaak voor tegen PostNL. Want de marktleider kan via krantenadvertenties de bezorgers wel bedanken, dat maakt ze nog geen goede opdrachtgever, klinkt het.

LINDA AKKERMANS

Hop, 240 keer de bus in, en 240 keer er weer uit om dik driehonderd pakjes af te geven. Nee, voor pakketbezorger als Bas Masselink (36) is het niet zo'n ramp dat de sportscholen nog niet open mogen. Het was altijd al aanpoten om alle pakjes elke dag weer op tijd bij de mensen te krijgen, maar sinds de coronacrisis is het helemaal een gekkenhuis. „Mensen bestellen echt van alles online. Zelfs grote planten. Ik snap dat niet, maar goed: dan is het natuurlijk wel fijn dat die een beetje leuk aankomen.”

Relaxed stuurt hij zijn busje door de straten. Zijn scanner geeft aan in welk tijdvak hij bij welk adres moet zijn. Via datzelfde apparaatje kan zijn baas ook zien of hij een beetje op schema ligt, hoeveel pakketten succesvol afgeleverd worden en hoeveel er naar een afhaalpunt moeten.

Masselink is pakketbezorger van het Tilburgse Balans Logistics, een van de circa vijfhonderd bedrijven die bezorgen namens bijvoorbeeld PostNL en DHL. Qua pakketdrukke lijkt het op dit moment wel Sinterklaas, Kerstmis of Black Friday. Maar alsof dat nog niet druk genoeg is, bereidt de Belangenvereniging Pakket Distributie (BVPD) een rechtszaak



Pakjesbezorger Bas Masselink bezorgt dagelijks zo'n driehonderd kleine en grote pakketten. FOTO PIX4PROFS/RENÉ SCHOTANUS

voor tegen PostNL en wordt overwogen een klacht bij de Autoriteit Consument en Markt in te dienen wegens misbruik van de monopoliepositie.

‘Het probleem? Nou, heb je even?”, zegt bedrijfsleider Nebi Ünver van Balans Logistics. Hier komt het op neer: PostNL betaalt al jaren een karig tarief, en dat tarief per stop daalt ook nog eens elk jaar. Daarentegen stelt het bedrijf wel steeds hogere eisen. Nou, en op een gegeven moment is het klaar. Nu dus.

Maar waarom zegt hij dan niet: bekijk het maar met je pakketjes, PostNL? Ünver lacht. „Zij zijn de marktleider. Wij hebben de verant-

Qua pakketdrukke lijkt het wel alsof het Sinterklaas of Kerstmis is

woordelijkheid voor 45 mensen, hebben veertien bussen rondrijden, zitten vast aan leasecontracten... We moeten wel door. Het gaat nog, maar het houdt niet over. We redden het dankzij andere opdrachtgevers.”

De 2100 pakketbezorgers die in dienst zijn van de vijfhonderd onderaannemers krijgen keurig per uur betaald via de cao. Maar hun bazen worden betaald per 'succesvolle stop'. En elke route in het land heeft weer een eigen tarief, want in een dichtbevolkte straat gaat het bezorgen sneller dan in het buitengebied. „Maar als je dat omrekent, kom je gemiddeld op 28 euro en een beetje per uur voor de ondernemers”, zegt Pieter Paul Slikker, woordvoerder van de BVPD en fractievoorzitter van de PvdA in Den Bosch. „Daar moet alles van gedaan worden. Het uurloon van de chauffeur, verzekeringen, die bussen, kantoor, brandstof...”

Daarbij worden niet alle uren uitbetaald, zegt Slikker. „Als een bezorger een kwartier in de file staat, wordt er geen tijd gerekend. In- en uitladen kost de ondernemer dus geld.” Dan: „En dan zetten ze nu een

advertentie in de krant voor duizenden euro's om de bezorgers te bedanken. Maar dat maakt je nog geen goede opdrachtgever!”

Bezorger Bas Masselink herkent wat er allemaal bij komt kijken als je 'de baas' bent. Zelf was hij ooit zpp'er in de pakketbezorging en dat beviel maar matig. Hij was zes volle dagen per week aan het werk en hij werkt om te leven en niet andersom. „En dan dacht ik lekker verdiend te hebben, maar aan het eind van het kwartaal kwam de Belastingdienst. En dan al die shitzooi met een bus leasen, want ik moest wel een goeie, want ik heb een slechte rug. Kost óók weer 800 per maand en verzekeringen en de administratie.”

Hij is nu zes jaar in dienst bij Balans Logistics en hij zou niet anders meer willen. Want? Nou, elke maand een oké salaris. En het is wel keihard werken, maar hij heeft ook vrijheid. Als hij zegt: ik moet om 10 uur naar de tandarts, dan kan dat. Stelt-ie gewoon zijn scanner anders in, zodat de mensen die een pakje

verwachten weten dat-ie wat later aan de deur komt.

Normaal bezorgt hij een kleine tweehonderd pakketten op zo'n 150 à 160 adressen, tegenwoordig is 240 adressen en meer dan driehonderd pakketten per dag eerder regel dan uitzondering. Niet alleen met lichtgewichtjes maar ook met gevallen van 32 kilo, aanbellen, wachten, pakketje afgeven en eventueel laten tekenen of aanbellen bij de burens (van de burens) en weer weg. Daarom gaat hij ook niet overal minuten staan wachten. „Tel dat over de dag maar eens op. Dan ben ik nooit meer op een normale tijd thuis.”

Om de werkdruk naar beneden te krijgen, bestaat het eisenpakket van de belangenvereniging BVPD aan PostNL onder meer uit hogere tarieven per bezorgd pakket, meer geld vanwege de grote drukte en doorbetaling van alle gemaakte uren.

Directielid Derk Jan Adelerhof van PostNL erkent dat het bedrijf elk jaar minder betaalt per stop. Maar daar staat tegenover dat er méér pakketten in minder tijd te bezorgen zijn, simpelweg omdat mensen elk jaar meer bestellen. „De omzet per uur stijgt en dat vertellen de ondernemers er niet bij.”

En nu zijn ontvangers bijna allemaal thuis en file is er amper nog. „Er wordt juist méér verdiend. Daarnaast gaan wij elk jaar in gesprek met de ondernemers. Als we akkoord zijn, geven we elkaar een hand. Nou ja, nu dus even niet.” Met andere woorden: hoezo die onvrede ineens, als de ondernemers zelf ja hebben gezegd?

Daarnaast, zegt hij, zijn er door de coronadrukke extra routes te verdelen en die vinden gretig aftrek. „Blijkbaar is het zo slecht dus nog niet.” Vervelend vindt hij het allemaal wel. „Wij hebben de onderaannemers nodig en willen het liefst ook met de BVPD in gesprek blijven, maar dat wil de BVPD nu niet. Terwijl ik denk dat we zo meer bereiken dan met een rechtszaak.”

Met die rechtszaak (er is nog geen datum bekend) houdt Masselink zich dan weer niet zo bezig. Hij doet trouwens 'sowieso niet aan stress'. „Maar ik sta er helemaal achter. Je zou zeggen: als wij steeds harder moeten werken, horen we meer te verdienen. Of ben ik nou gek?”