

vonnis

RECHTBANK DEN HAAG

Team handel - voorzieningenrechter

zaak- / rolnummer: C/09/657847 / KG ZA 23/1040

Vonnis in kort geding van 5 januari 2024

in de zaak van

Vakvereniging “Het Zwarte Corps” te Nieuwegein,
eiseres,
advocaat mr. J.H. Even te Rotterdam,

tegen:

Transport en Logistiek Nederland, de ondernemersorganisatie voor het goederenvervoer
en de logistieke dienstverlening te Zoetermeer,
en
Vereniging Verticaal Transport te Culemborg,
gedaagden,
advocaat mr. H.B. de Hek te Den Haag.

Partijen worden hierna respectievelijk aangeduid als ‘HZC’, ‘TLN’ en VVT en gedaagden
gezamenlijk als TLN c.s.

1. De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding van 7 december 2023 met 23 producties;
- de door TLN overgelegde conclusie van antwoord met 2 producties;
- de akte overlegging producties en wijziging eis tijdens HZC;
- de op 15 december 2023 gehouden mondelinge behandeling, waarbij door HZC en TLN c.s. pleitnotities zijn overgelegd.

1.2. Tijdens de zitting is vonnis bepaald op vandaag.

2. De feiten

Op grond van de stukken en het verhandelde ter zitting wordt in dit geding van het volgende uitgegaan.

2.1. HZC is een vakorganisatie die met name opkomt voor werknemers in het verticale transport. TLN is een werkgeversvereniging op het gebied van transport en logistiek. TLN richt zich op het horizontaal transport. VVT is een werkgeversvereniging die zich richt op het verticale transport.

2.2. Momenteel zijn cao-onderhandelingen gaande in de transportsector. De transportsector kan in twee subsectoren worden verdeeld. Horizontaal transport ziet op het vervoeren van vracht over de weg op een vrachtwagen of ander vervoermiddel. Verticaal transport betreft het vervoer van vracht door (hij)s(kranen). De deelmarkt verticaal transport is relatief klein. De cao beroepsgoederenvervoer ziet op beide sectoren. De cao wordt aan werkgeverszijde gesloten door TLN en VVT. Aan werknemerszijde wordt het cao overleg momenteel gevoerd door FNV, CNV en de Unie. De huidige cao loopt af per 1 januari 2024. Door de werkgevers is op 8 december 2023 een eindbod gedaan. Daarin is door de werkgevers tevens gevraagd om in de komende tijd intern na te denken over de toekomst van de cao en de modernisering ervan.

2.3. HZC heeft vanaf maart 2023 diverse contacten gelegd met de cao-partijen in een poging om te worden toegelaten tot het overleg over de nieuwe cao beroepsgoederenvervoer en het komende overleg over een fundamentele wijziging van deze cao. Het verzoek daartoe is uiteindelijk formeel afgewezen door TLN c.s. bij brief van 13 november 2023. In de brief wordt vermeld, dat de belangen van de werknemers in het verticale transport reeds worden vertegenwoordigd door de drie vakbonden die al plaatshebben aan de cao-tafel en dat aan uitbreiding met nog een partij die hetzelfde nastreeft geen enkele behoefte bestaat.

2.4. Een poging van HZC om de betrokken partijen alsnog op andere gedachten te brengen heeft niet tot resultaat geleid.

3. Het geschil

3.1. HZC vordert – zakelijk weergegeven na wijziging van eis – bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad,
voorwaardelijk:

- TLN c.s. te veroordelen om HZC te erkennen en te aanvaarden als gesprekspartner en partij in het overleg over de nieuw af te sluiten cao beroepsgoederenvervoer (tenzij er inmiddels al een cao is gesloten);
- TLN c.s. te veroordelen tijdig alle gegevens te verstrekken die in het kader van de onderhandelingen ook aan andere vakbonden zijn verstrekt;
- TLN c.s. te verbieden een nieuwe cao af te sluiten zolang HZC niet aanwezig is geweest bij het cao-overleg;

onvoorwaardelijk:

- TLN c.s. te veroordelen om HZC te erkennen en te aanvaarden als gesprekspartner en partij in het overleg, waaronder begrepen de in het eindbod genoemde werkafspraken over de modernisering van de cao Beroepsgoederenvervoer;
- TLN c.s. te veroordelen tijdig alle gegevens te verstrekken die in het kader van de onderhandelingen ook aan andere vakbonden zijn verstrekt;
- TLN c.s. te verbieden een nieuwe (na de versie 2024/2025) gemoderniseerde cao af te sluiten zolang HZC niet aanwezig is geweest bij het cao overleg;
- dit alles op straffe van een dwangsom en met veroordeling van TLN c.s. in de proceskosten.

3.2. Daartoe voert HZC – samengevat – het volgende aan. HZC is een gerespecteerde vakbond die specifiek de belangen van de werknemers in het verticaal transport behartigt. Zij werkt nauw samen met TransportEffect, een grote commerciële onderneming die actief is in de transportsector en die op haar beurt samen werkt met Stichting Chauffeursnieuws. De

achterban die werkzaam is in het verticaal transport heeft, blijktens recent gehouden enquêtes en ander onderzoek, behoefte aan vernieuwing en heeft weinig vertrouwen in de huidige cao-partijen. Het is daarom noodzakelijk dat HZC de belangen van de werknemers in het verticaal transport binnen de cao-onderhandelingen beter naar voren brengt, nu de huidige cao-onderhandelaars dat onvoldoende doen. Bovendien is de Unie akkoord met participatie van HZC. Het is onbegrijpelijk dat HZC niet wordt toegelaten tot de cao-onderhandelingen. Daarvoor zijn geen goede redenen gegeven.

3.3. TLN c.s. voert verweer, dat hierna, voor zover nodig, zal worden besproken.

4. De beoordeling van het geschil

4.1. De voorzieningenrechter stelt voorop dat in beginsel uitgangspunt is dat een werkgeversvereniging zelf mag kiezen met welke vakbond(en) hij wil onderhandelen. Vaste rechtspraak is dat deze contractsvrijheid niet onbeperkt is. Indien zich een vakbond meldt die representatiever is dan de bonden waarmee wordt onderhandeld, dan kan dat onder omstandigheden betekenen dat er een afdwingbaar recht ontstaat op toelating van die nieuwe partij tot de cao-onderhandelingen.

4.2. HZC stelt dat die laatste situatie zich hier voordoet. Zij stelt zich op het standpunt dat zij binnen het verticaal transport voldoende representatief is om mee te mogen doen in het cao-overleg. Zij heeft daarbij onder meer gewezen op het contact met haar achterban (via haar partners TransportEffect en Stichting Chauffeursnieuws) van 100.000 chauffeurs. Dat maakt haar “kwalitatief representatiever” dan FNV en CNV. Haar ledental is weliswaar beperkt, maar dat staat niet in de weg aan de relevante bijdrage die HZC kan leveren, te meer daar zij specifiek op komt voor de belangen van de groep van werknemers in het verticaal transport. Zij is bovendien representatiever dan de Unie, en geniet bij de achterban veel vertrouwen, aldus HZC.

4.3. Met TLN c.s. is de voorzieningenrechter van oordeel dat in dit geval geen aanleiding bestaat TLN c.s. te verplichten HZC toe te laten tot de cao-onderhandelingen. Terecht heeft TLN c.s. er op gewezen dat er van werknemerszijde al drie vakbonden, waaronder FNV en CNV aan tafel zitten. De stelling van HZC dat die bonden niet representatief zijn omdat zij de belangen van de werknemers in het verticale transport onvoldoende belichten wordt gepasseerd. Niet weersproken is dat FNV en CNV grote vakbonden zijn waarbij alle werknemers die werkzaam zijn in de transportsector zich kunnen aansluiten, terwijl HZC zelf maar 1000 leden heeft. De stelling van HZC dat zij feitelijk een veel grotere achterban heeft dan haar aantal leden laat zien kan haar niet baten. Terecht heeft TLN c.s. er in dat kader op gewezen dat TransportEffect, waarnaar HZC in dit kader verwijst, geen vakbond is maar een commerciële organisatie en de Stichting Chauffeursnieuws evenmin een vakbond is, maar veeleer een nieuwskanaal. Dat die ‘partners’ kennelijk toch veel invloed hebben op HZC, geeft aan de zijde van TLN c.s. serieuze zorgen over de rol van deze ‘partners’ bij een eventuele deelname van HZC aan het overleg, hetgeen de voorzieningenrechter onder de gegeven omstandigheden niet onbegrijpelijk acht. TransportEffect voldoet immers op geen enkele wijze aan de geldende normen voor een vakbond. Zij is geen vereniging, heeft niet voldoende financiële draagkracht (zij zoekt sponsors) en heeft zich ook niet statutair ten doel gesteld om werknemersbelangen te behartigen. Dat TransportEffect veel invloed heeft binnen de branche wordt door TLN c.s. overigens gemotiveerd betwist. De voorzieningenrechter is van oordeel dat in het kader van dit kort geding in het midden kan blijven hoe intensief de contacten tussen TransportEffect en politici en andere derden zijn en hoe die contacten precies

verlopen. De activiteiten van TransportEffect brengen namelijk naar voorlopig oordeel hoe dan ook niet met zich, dat daarmee de representativiteit van HZC groter moet worden geacht dan die van FNV of CNV. De voorzieningenrechter tekent nog aan dat het feit dat HZC als categorale bond bij uitstek opkomt voor de belangen van werknemers in het verticale transport niet tot een ander oordeel leidt. HZC is niet representatiever dan FNV en CNV. De representativiteit moet - anders dan HZC heeft bepleit - namelijk niet per subcategorie worden bepaald, maar worden vastgesteld over de gehele sector. Er is dus geen reden HZC op grond van representativiteit toe te laten tot de cao-onderhandelingen.

4.4. Ook overigens is het niet onbegrijpelijk dat TLN c.s. geen heil ziet in toelating van HZC tot de onderhandelingen. Daarbij is relevant dat de rol van HZC en haar 'partners' door TLN c.s. in de afgelopen periode kennelijk niet als positief is ervaren. HZC heeft zich, althans in de visie van TLN c.s., niet erg betrouwbaar getoond in de wijze van communiceren, en ook de manier waarop TransportEffect zich naar buiten toe opstelt (bijvoorbeeld via de facebook-account van Chauffeursnieuws 2.0) heeft bij TLN c.s. weinig vertrouwen gewekt in een vruchtbare samenwerking. Daar komt bij dat ook FNV en CNV inmiddels te kennen hebben gegeven dat zij geen behoefte hebben aan toelating van HZC tot de onderhandelingen. Alleen de Unie neemt een voor HZC positief standpunt in, maar dat is gegeven de andersluidende visie van de overige partijen onvoldoende voor toelating. Voor zover HZC zich op het standpunt stelt dat zij er op heeft mogen vertrouwen dat zij zou worden toegelaten omdat haar aanvankelijk door partijen een rooskleuriger scenario is voorgespiegeld, kan haar dat niet baten. Daargelaten dat de visie van partijen over de wijze waarop het overleg het afgelopen jaar is gelopen verschillend is, staat immers vast dat uiteindelijk geen overeenstemming is bereikt.

4.5. TLN c.s. heeft verder nog naar voren gebracht dat het toelaten van HZC als kleine en niet representatieve vakbond het risico in zich draagt van versplintering en oververtegenwoordiging van haar specifieke kleine groep. Ook dat argument is valide. Dat klemmt in dit geval te meer omdat er 17 deelmarkten betrokken zijn, die geen van alle vertegenwoordigd worden door een categorale vakbond. Voor zover HZC stelt dat de belangen van de bestuurders van mobiele kranen significant afwijken van die van andere bestuurders en zij daarom moet kunnen mee praten, maakt dat het oordeel niet anders. TLN c.s. heeft immers gemotiveerd gesteld dat de loonschalen in de cao voldoende ruimte bieden voor differentiatie naar aard van de werkzaamheden en ook specifieke arbeidsomstandigheden onderwerp van gesprek kunnen zijn. Het is onder de gegeven omstandigheden aan HZC om via de bestaande kanalen, waaronder het informeel overleg met VVT, de wensen van haar leden aan de onderhandelende partijen kenbaar te maken. Daarbij moet er van worden uitgegaan dat FNV, CNV en de Unie over voldoende kennis en kunde beschikken om specifieke wensen betreffende het verticaal transport in het cao-overleg in te brengen.

4.6. De slotsom is dat TLN c.s. niet gehouden is HZC toe te laten tot de onderhandelingen. Daarbij wordt nog opgemerkt dat toelating tot de lopende onderhandelingen, voor zover die niet inmiddels tot een akkoord hebben geleid, feitelijk tot een onaanvaardbare situatie zou leiden. Die onderhandelingen zijn immers in een ver gevorderd stadium. Toelating van een nieuwe partij zou zeer waarschijnlijk tot een onredelijke vertraging leiden. Een dergelijke vertraging moet in het licht van het feit dat de oude cao op 1 januari 2024 afloopt niet in het belang van werknemers en werkgevers worden geacht. Het staat HZC overigens vrij te blijven pogen haar specifieke belangen in de komende cao-vernieuwing opnieuw naar voren te brengen. Voor een bevel aan TLN c.s. HZC 'te erkennen

en te aanvaarden als gesprekspartner' in het overleg over de af te sluiten fundamenteel vernieuwde versie van de cao bestaat echter geen grond. Daarbij wordt nog aangetekend dat er momenteel nog geen concrete cao-onderhandelingen voor 2026 en verder gaande zijn, maar – naar de voorzieningenrechter begrijpt – slechts sprake is van het binnen de branche nadenken over een fundamentele vernieuwing, vooruitlopend op nadere cao-overleggen.

4.7. De slotsom is dat de vorderingen van HZC zullen worden afgewezen. HZC als in het ongelijk gestelde partij worden veroordeeld in de kosten van de procedure. Onder de proceskosten vallen ook de nakosten. De nakosten worden begroot op het bedrag genoemd in het liquidatietarief civiel (per 1 februari 2023: € 173,--). In geval van betekening worden een extra bedrag aan salaris (per 1 februari 2023: € 90,--) en de exploitkosten van betekening toegekend.

5. De beslissing

De voorzieningenrechter:

5.1. wijst de vorderingen af;

5.2. veroordeelt HZC in de kosten van dit geding, tot dusverre aan de zijde van TLN c.s. begroot op € 1.755,-, waarvan € 1.079,- aan salaris advocaat en € 676,- aan griffierecht, te vermeerderen met nakosten zoals vermeld in 4.7;

5.3. verklaart dit vonnis ten aanzien van deze kostenveroordeling uitvoerbaar bij voorraad.

Dit vonnis is gewezen door mr. S.J. Hoekstra-van Vliet en in het openbaar uitgesproken op 5 januari 2024.