



DE VOLLE LADING

11-6-2025 - Uitgave Volle Lading Groep

Pag. 4/5



Stop de
oorlogs-
voorbe-
reiding in
de haven

Akkoord ECT Delta II



pag. 7

**Arbeidersbeweging
kan doorslag
geven**



pag. 8

Stilte voor de **storm** bij ILS

De collega's van ILS staan in de startblokken. Ze eisen een loonsverhoging van 7%. Redenen: het werk is zwaar en het gat in de prijscompensatie is de afgelopen vier jaar aardig opgelopen. Voornaamste reden: ze voelen zich sterk. Niet alleen omdat er een permanent tekort aan personeel is. Maar vooral omdat ze vorig jaar met succes zelfstandige acties hebben gevoerd om de reiskostenregeling te verbeteren. Dat smaakt naar meer.

Toen de directie tijdens de CAO-onderhandelingen de zaak op de



lange baan wilde schuiven, legde de dagploeg aan het eind van de dienst het werk twee uur neer en de avondploeg sloot zich daarbij aan door twee uur later te beginnen. Een schot voor de boeg.

Een voorstel van het onderhandelingsteam om de onderhandelingen tot juni uit te stellen werd met grote meerderheid van

stemmen afgewezen. Niettemin heeft de directie de zaak weten te rekken tot juni. De collega's van ILS zien het aan en blijven vastbesloten.

De weg naar succes loopt via het behouden van de eensgezindheid en de kracht om - als het er op aan komt - zelfstandige acties te organiseren. Daar kan geen vertragingstactiek tegen op.



APMT-directie komt met een indrukwekkend argument tegen looneis:



'We willen wel concurrerend blijven als het om loonkosten gaat.'

Dat was het commentaar van de APMT-directie op de looneis van FNV Havens.

Is de directie van deze Maerskterminal bang dat Maersk naar ECT gaat?
Indrukwekkend argument!



APMT MVII - langzaamaanacties en werkonderbrekingen

Bij APMT MVII liggen bonden en directie ver uit elkaar, vooral over het loon. De collega's van APMT eisen twee keer 5% loonsverhoging voor een CAO met een looptijd van twee jaar. De directie wil een driejarige CAO - met een uitkering ineens voor dit jaar, 1,5% voor volgend jaar en 2% voor 2027. Met alleen praten gaat die twee keer 5% niet worden binnengehaald. Dat begrijpen de collega's van APMT ook. Nadat de onderhandelingen waren vastgelopen volgden op 2 juni ledenvergaderingen. Op 3 juni startten de collega's spontaan langzaamaanacties gecombineerd met werkonderbrekingen om de afhandeling van de schepen te vertragen en zo de onderhandelingen onder druk te zetten. Op 12 juni gaan de vakbondsonderhandelaren weer aan tafel met de directie.

RSS bij APMT?

Op dit moment mag APMT voor operationele functies alleen collega's van ILS en Matrans inhuren. APMT wil die regeling verruimen. Verruimen? Hoe flexibeler hoe beter, denkt de directie. Het lijkt er op dat hier een één-tweetje met de directie van RST wordt gespeeld.

Bij RST zitten een aantal managers die van APMT afkomstig zijn, waaronder CEO Storms. Storms wil een uitzendbureau oprichten: RSS. Die RSS-ers moeten goedkoper en flexibeler zijn dan de collega's van ILS. Wil APMT tegen de tijd dat RSS op poten staat ook daar gaan inhuren?

Iedereen onder een CAO: ook Star en Peinemann

De APMT-directie zaagt geduldig aan de poten van FNV Havens. Het werk in de reefer wordt voor een groot deel gedaan door Star. Star is een dochterbedrijf van Maersk, het heeft geen CAO - het hanteert een personeelshandboek. In de technische dienst wordt voor het onderhoud van de kranen gebruik gemaakt van Peinemann. De collega's van Peinemann vallen onder de CAO Metaal & Techniek. Op die manier worden functies die onder de CAO van APMT vallen lager beloond. 'Verdeel en heers', denkt de directie.

Waarom wordt niet afgesproken dat gelijk werk gelijk wordt beloond? Waarom zou niet iedereen op de terminal onder de CAO met FNV Havens kunnen vallen? Dan geldt niet het 'verdeel en heers' van de directie, maar het 'eenheid maakt macht' van de arbeidersbeweging.



Het verlanglijstje van Deltalinqs

De havenmonopolies hebben gesproken. Deltalinqs (de club van bedrijven in de Rotterdamse haven) heeft een lijst met eisen bij de regering neergelegd. Demissionair of niet, de regering moet op de eisen ingaan. De voorzitter van Deltalinqs eiste dat er 'op volle kracht wordt doorgewerkt, zowel ambtelijk als politiek, aan nieuwe recepten en oplossingen'.

Bovenaan staat de oplossing van de stikstofproblematiek. Niet omdat Deltalinqs groene en duurzame doelstellingen heeft, maar omdat vergunningen voor nieuwe projecten niet gegeven kunnen worden - het gaat ze om niets anders dan de maximale winst.

Het wensenlijstje van Deltalinqs gaat verder. De kosten voor energie moeten omlaag (met andere woorden: de fossiele subsidies moeten omhoog), er moet een gerichte industriepolitiek komen, fiscale stimuleringsmaatregelen (ze willen geen belasting betalen) en ze willen investeren op kosten van de belastingbetaler. Het wordt gevraagd (geëist) zonder blikken of blozen en zonder schaamte. Zoals het de heersende klasse betaamd.

Die klasse toont zo haar ware gezicht: de echte parasieten zitten aan de top.

Tegen militarisering van de haven!

De oorlogsvoorbereiding treft ook de haven en het gaat snel. Om de haverklap zijn er militaire oefeningen in het havengebied. Op havencongressen is dit het voornaamste punt op de agenda.

Brekelmans – nu demissionair minister van defensie – was de voornaamste spreker op het jaardiner van Deltalinqs.

Hij benadrukte daar nog eens dat de Rotterdamse haven bij oefeningen en oorlog grote hoeveelheden troepen en materieel door moet kunnen voeren: *"Dat betekent dat we, samen met u – ondernemers, logistieke dienstverleners, infrastructuurbeheerders – afspraken maken over transportcapaciteit, bevoorrading, beveiliging en continuïteit."* Bedrijven en regering die innig samenwerken op militair gebied.

Spoor, brandstofdepots, ligplaatsen, oefengebieden

Brekelmans vertelde dat Nederland van de EU 51 miljoen euro aan subsidie heeft gekregen om de spoorinfrastructuur voor militair transport te verbeteren, onder andere in Rotterdam-Noord en Waalhaven-Zuid. In Poortugaal wordt een militair terrein met negen hectare uitgebreid om aan de

Geen oorlog met ons werk, met ons geld, met onze jongeren!

NAVO-norm voor brandstofdepots te voldoen. De Albrandswaard wordt een nieuw 'laagvlieggebied'. Op Maasvlakte II moet altijd plaats zijn om één of meer militaire transporten te behandelen. Niet elke dag, maar wel soms twee of drie weken achter elkaar. Ook hier weer innige samenwerking tussen bedrijven en regering, staatssecretaris Tuinman zei: *"Het is planbaar en de havenbedrijven zijn er goed op ingespeeld."*

Niet voor vrede en niet voor veiligheid

Burgemeester Schouten wees ook op de goede samenwerking en zei: *"We willen de verantwoordelijkheid nemen om een bijdrage te leveren aan de vrede en veiligheid van ons land."* Daar wringt hem nou precies de schoen. De militaire inspanningen van de Nederlandse regering zijn niet gericht op vrede, maar op oorlog en brengen onveiligheid. Alle imperialistische grootmachten maken zich op voor een herverdeling van invloedssferen en economische macht. Dat geldt voor de VS en China, net zo goed als voor de EU en Rusland. De grote internationale concerns sturen daar op

aan. Dat is de oorzaak van de oorlog in Oekraïne - de VS en Rusland maken er geen geheim van dat ze onderling de Oekraïense grondstoffen (zeldzame aardmetalen) willen verdelen. De EU spartelt tegen, om ook een deel in de buit te krijgen. Niet voor vrede, niet voor veiligheid en niet voor democratie - maar voor grondstoffen dus.

Wij werken niet voor de dood!

De honderden miljarden vliegen om je oren, oorlogsbudgetten worden meer dan verdubbeld, de wapenindustrie wordt uitgebreid. Belastingbetalers - dat zijn niet de rijken en niet de grote bedrijven - krijgen de rekening gepresenteerd. Pensioenfondsen en banken worden om investeringen gevraagd. Scholen worden belaagd met 'lesbrieven', jongeren krijgen een prachtige toekomst als militair beloofd. In reclamespotjes wordt een militaire loopbaan verheerlijkt.

De arbeidersbeweging kan daar niet onverschillig onder blijven. Weg met de oorlogsvoorbereiding in de havens! Voor vriendschap tussen de volkeren!

Uitgangspunten De Volle Lading

1. We maken ons met offensieve eisen sterk voor de belangen van de havenarbeiders en de jeugd die in de haven gaat werken.
2. We helpen de strijd voor die belangen te organiseren onder andere door de vier-wekelijkse uitgave van de Volle Lading.
3. We werken democratisch. Iedereen kan zijn inbreng hebben. Vrienden die de strijd van de havenarbeiders ondersteunen zijn welkom.
4. We ijveren voor vakbonden die strijdbaar en democratisch voor de belangen van de werkers opkomen.
5. We zijn onafhankelijk, ook financieel. We accepteren alleen financiële bijdragen als ze zonder voorwaarden worden gegeven.
6. We staan open voor gedachten over een andere maatschappij zonder uitbuiting en onderdrukking van de werkende mensen - dat geeft richting aan onze strijd.
7. We werken aan de versterking van de internationale solidariteit van de havenarbeiders.

De Volle Lading is een uitgave van De Volle Ladinggroep - van collega's voor collega's in de haven. Bij de Volle Lading kun je leren vechten tegen onrecht en tegen de oorzaak van het onrecht: het kapitalisme. En gooi gerust wat geld als steun in de pot. De Volle Lading draait zonder subsidie - want we willen onafhankelijk blijven.

www.vollelading.nl

info@vollelading.nl
Telefoon: **06-42492000**
06-40393842

Wie De Volle Lading
iedere vier weken
gratis per
e-mail wil ontvangen:
mail dit verzoek naar
**info@
vollelading.nl**

Steun De Volle Lading

Via deze QR-code
een bedrag overma-
ken als steun. Alvast
bedankt!



NL54INGB0004428359 o.v.v. 'DVL'

Akkoord bereikt bij ECT Delta II

Na korte stakingen en lange periodes van langzaamaanacties is bij ECT Delta II eindelijk een akkoord bereikt. Afgesproken is dat de CAO zal lopen tot en met 31 december 2027. Op 1 april 2025 worden de lonen met 1% verhoogd en op 1 januari 2026 en 2027 weer met 1%. De regeling van vergoeding voor ontslag bij reorganisatie is doorgetrokken tot en met 30 juni 2029. De ouderenregelingen zijn verlengd.

Omega-vragen niet beantwoord

Het Omega-project wierp een grote schaduw over de onderhandelingen. Dat project houdt in dat op de terreinen van Delta II en Delta Dedicated North een nieuwe terminal zal worden gebouwd. Het Havenbedrijf Rotterdam zal het terrein verhogen en verbreden. MSC en ECT worden samen eigenaar van de nieuwe terminal en zullen het equipment neerzetten en de terminal inrichten. Het project is met vele vragen omgeven: welke vennootschap wordt eigenaar van de terminal en bij welke vennootschap komt het personeel in dienst? Wordt Omega gebruikt om een moderne geautomatiseerde terminal neer te zetten en (een deel van) het personeel

te dumpen? Gebeurt dat dan voor of na de afloop van de regeling over de ontslagvergoeding? Blijft de winkel open tijdens de verbouwing? Kortom: werk je over een paar jaar nog in de haven, bij wie en in wat voor functie? Om die onzekerheden te ondervangen is afgesproken dat de directie met de bonden in overleg zal gaan als de bonden dat vanwege de arbeidsvoorwaarden of de werkgelegenheid nodig achten. De directie is dan verplicht de bonden volledig te informeren en moet zich inspannen om met de bonden afspraken te maken om de belangen van de collega's te beschermen. Papier is geduldig: de actiebereidheid van de collega's in die situatie zal doorslaggevend zijn.

Korter werken en eerder met pensioen als eis

De onderhandelingen over de CAO en ook het adviestraject over het met drie jaar verlengen van het leasecontract van het terrein hebben geen duidelijkheid of garanties opgeleverd. Het is aan de collega's van Delta II en de rest van ECT om de eisen te formuleren waarmee ze voor hun belangen kunnen opkomen. Daarbij hoort de eis van geen ontslagen en van het behouden van de werkgelegenheid door korter werken en eerder met pensioen op kosten van het bedrijf.

Italiaanse en Franse vakbonden tegen oorlog in Gaza

Arbeidersbeweging kan de doorslag geven!



In Nederland neemt het verzet tegen de oorlog in Gaza toe. De misdadige steun van de Nederlandse regering aan die oorlog wordt overal aan de kaak gesteld.

De demonstratie op 18 mei van 120.000 mensen tegen de Israëlische en de Nederlandse regering laat zien dat steeds meer mensen er helemaal klaar mee zijn.

Ook havenarbeiders kunnen hun steentje bijdragen. Met acties tegen de schepen van ZIM (een Israëlische rederij) en tegen het transport van oorlogsmaterieel (waaronder F35 onderdelen) door Maersk.

Leden van de Italiaanse vakbond Si Cobas gaven het voorbeeld door een belangrijke weg in de haven van Napels te blokkeren, uit protest tegen de oorlog in Gaza. Havenarbeiders in Marseille weigerden een container met militair materiaal te laden en die actie werd wereldnieuws. Havenarbeiders in Derince, een havenstad in Noordwest Turkije, hebben op 31 mei besloten geen Israëlische containers te laden die op de kade klaar stonden.

Als de arbeidersbeweging haar gewicht in de strijd gooit, dan kan de oorlog snel beëindigd worden.

