

DE VOLLE LADING

24-9-2025 - Uitgave Volle Lading Groep

Pag. 3 — RST-CAO traject van start



**de haven is
(nog) niet
van ons**

pag. 5

**Vrachtwagen
chauffeurs
hebben
steun nodig**

pag. 8

Staken in de sjorsector

Op oproep van FNV Havens legden op 12 september van 22 tot 24 uur de sjorders in de Rotterdamse haven het werk stil. Op de Maasvlakte kwamen 300 sjorders van ILS en Matrants bij elkaar, strijdbaar en eensgezind.

Op 16 en 17 september werd op de ledenvergaderingen van FNV Havens unaniem voor staken gestemd.

"Het is nu of nooit", zei een kaderlid: "we staan op een keerpunt. We hebben naar dit punt toegewerkt, nu moeten we allemaal achter elkaar staan, anders hebben we de komende tien jaar niets meer te vertellen."



Twee keer 7%: loontarieven zijn niet toereikend

De sjorders gaan de strijd aan voor een loonsverhoging van twee keer 7%: een keer op 1 januari 2025 en een keer op 1 januari 2026 - bovenop de prijscompensatie. Ze willen hun koopkracht een flinke boost geven.

Ze vinden dat ze er recht op hebben door het fysiek zware werk dat ze doen. Ze willen zich laten gelden, laten zien dat ze niet over zich laten lopen. Het afgelopen jaar hebben actieve vakbonds(kader)leden met succes gewerkt aan organisatie en strijdbereidheid en hebben ze de eis van 7% op tafel gekregen. Een aanmoediging om actief vakbondslid te worden.

De directies van ILS en Matrans zeggen dat ze geen geld hebben voor die loonsverhoging, de tarieven die de terminals en de rederijen betalen zouden niet toereikend zijn. Maar dat is een probleem van de directies, dan moeten die directies maar met de terminals en de rederijen aan tafel gaan zitten. De sjorders hebben een ander probleem op te lossen: hun loontarieven zijn niet toereikend.

Na 9 oktober kan de actiemachine gaan lopen

FNV Havens heeft rederijen en terminals uitgenodigd voor gesprekken op acht en 9 oktober. Het idee is dat FNV Havens daar de terminals en rederijen de gelegenheid geeft om te beloven de tarieven te verhogen. Een vreemde omweg.

Hoe dan ook: er zal niet veel beloofd worden en na 9 oktober moet dan de actiemachine gaan lopen.

Op de ledenvergadering werd gezegd dat de acties zouden kunnen beginnen met een staking van 48 uur. Op de ledenvergaderingen werd afgesproken dat nauw contact wordt gehouden met vertegenwoordigers van de spullen, dat er bij de poorten zal worden gepost om eventuele werkwilligen te overtuigen mee te doen. Ook wordt er een centrale stakingspost georganiseerd: in een tent waar de stakers elkaar kunnen ontmoeten en de staking kunnen bespreken. Wie solidariteit wil betuigen kan daar terecht!



CAO-traject bij **RST** gaat van start

Op 1 oktober zullen bij RST ledenvergaderingen worden gehouden. Daar - zo schrijft het VAB - bepalen de leden de inzet bij de onderhandelingen. Leden die stemmen over de eisen: dat hoort bij de vakbond als strijdorganisatie in handen van de leden. Bij een democratische strijdorganisatie hoort ook dat alle functies (van het VAB tot de voorzitter van het FNV) door de leden worden verkozen. Dat bij acties de leden bepalen wat voor acties gevoerd worden - en wanneer ze gestopt worden.

Een forse looneis

Alom wordt gesproken over een forse looneis. Al jaren moeten de RST-ers het doen met niet veel meer dan de prijscompensatie. Die prijscompensatie compenseert lang niet alle prijsstijgingen. Verhogingen van accijnzen en BTW worden niet meegenomen en als het de bedrijven beter uitkomt, dan

verandert het CBS de methode van meten.

Verbetering van (pre)pensioen

En natuurlijk wordt er weer gesproken over pensioen en prepensioen. Hoeveel je krijgt is onzeker (want vooral afhankelijk van de beurs) en indexering is niet geregeld. Daar zou wat aan gedaan moeten worden. Het prepensioen moet ook beter geregeld worden. De uitkering moet omhoog.

Jongeren niet langer achterstellen

Het zou niet goed zijn als de pensioeneisen de onderhandelingen overheersen - en dat de jongereneisen op zijn best wisselgeld zijn. Bij CAO-onderhandelingen moet gelden: jong voor oud en oud voor jong, samen sterk. Geen achterstelling van de jonge werkers: gelijk loon voor gelijk werk. 

Schrap de jongerenlonen uit de CAO. Betaal BBL-ers CAO-lonen in plaats van stagelonen. Een vaste baan na de opleiding.

Weg met het uitzendbureau van de directie

Nog steeds wil de directie een uitzendbureau oprichten. Dat heeft maar één doel: de arbeidsvoorwaarden van RST-ers en ILS-ers (die de inhuur bij RST verzorgen) ondermijnen. Is het niet een goed idee als de onderhandelingsdelegatie eens duidelijk wijst op artikel 7.1 onder j. van de CAO, daar is afgesproken dat inhuur een CAO moet hebben afgesloten met de FNV. FNV Havens zal geen CAO voor het directie-uitzendbureau afsluiten, de directie moet dat idee dus uit haar hoofd zetten.



Australische havenwerker vaart mee met de Flotilla

De Maritime Union of Australia (MUA) heeft met trots aangekondigd dat hun lid Hamish Paterson zich bij de bemanning van een schip voegt dat deel uitmaakt van de Global Sumud Flotilla. Hij maakt deel uit van de achtkoppige Australische en Nieuw-Zeelandse delegatie. De MUA heeft een lange traditie van solidariteit met onderdrukte volkeren en met strijd voor vrede. Italiaanse havenarbeiders van verschillende bonden dreigen per onmiddellijk alle vrachten van en naar Israël te blokkeren als het contact met de nieuwe Gaza-hulpvloot wordt verbroken.

de haven is (nog) niet van ons

In een pamflet van de Rotterdam Dockers dat eind augustus verscheen, wordt in een handvol zinnen zes keer over 'onze haven' gesproken. Verwarrend, want niets in de haven is van ons. Alles in de haven is van een handjevol grote bedrijven, rijkelijk gesubsidieerd door de staat en de gemeente.

Het is niet onze haven als ECT-ers moeten vechten voor een paar procentjes erbij, het is niet onze haven als sjorders moeten staken om er 7% bij te krijgen, het is niet onze haven als de RST-directie een eigen uitzendbureau kan oprichten en het is ook niet onze haven als de collega's van APMT MVII alleen door strijd een mooie loonsverhoging binnenslepen.

In al die gevallen is het havenarbeiders tegen havenbedrijven. Je bent lid van de bond omdat je begrijpt dat je in je eentje tegenover de baas niet voor je be-

langen op kan komen. Er loopt een scherpe scheidslijn tussen zij die het werk doen en zij die de productiemiddelen bezitten.

De bedrijven spreken vaak en graag over 'onze haven', de gemeente, de staat en het Havenbedrijf Rotterdam ook. Ze doen alsof het gemeenschappelijk belang tussen arbeiders en bedrijven overheerst: tegen andere bedrijven, tegen buitenlandse havens, samen de schouders eronder. Maar dat is een valse voorstelling van zaken.

Politiek voor de belangen van de werkende mensen

Rotterdam Dockers wil zich richten tegen groepen die de haven willen stilleggen om hun politieke standpunten onder de aandacht te brengen. Het lijkt vooral om XR te gaan - die overigens ook graag over 'onze haven' spreekt en die afgezien van wat blokkades

*Vervolg
op
blz. 7*

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'

niet de hele haven stil kan leggen - dat kunnen alleen de havenwerkers zelf. Het zijn de havenbedrijven die hinder ondervinden van die blokkades, niet de havenarbeiders. Wie moet hier geholpen worden?

Er zijn politici die nog veel verder gaan: die spreken over 'ons land'. Van 'onze haven', naar 'ons land' is maar een kleine stap. Maar ons land wordt - net als de haven - geheel ingericht (en gesloopt) naar de wensen van de grote concerns. De regering - iedere regering - doet wat zij voorschrijven. Alleen een verenigd front van de werkende mensen kan daar tegenwicht aan bieden.

De bond als strijdorganisatie

Hier komt het strijdbare vakbondswerk om de hoek kijken. Dat houdt in de eisen van de collega's verzamelen en onderwerp van strijd maken - kijk naar de ervaringen bij APMT MVII en de sjorders. Maar ook: gezamenlijk beslissen wat voor acties er worden gevoerd en wanneer ze worden gestopt. En tenslotte: alle bondsbestuurders (van kaderlid tot voorzitter) moeten door de leden worden gekozen. De vakbond als strijdorganisatie in handen van de leden beperkt

zich niet tot de CAO-strijd, zij strijdt ook tegen fascisme, oorlog en milieuvernieming. Het gaat om het hele leven en een toekomst voor de jeugd.

'Onze' haven zal er heel anders uitzien

Als de bedrijven onteigend worden en de productiemiddelen in gemeenschappelijk bezit worden gebracht, dan is het onze haven - eerder niet.

En die haven zal er heel anders uitzien. Niet alleen kan de opbrengst van het werk dan eerlijk worden verdeeld, ook de manier van werken zal veranderen: veiliger en gezonder, in evenwicht met de natuur, geen oorlogstransporten en een goede toekomst voor de jeugd.

Dat is ook politiek, maar wel een heel andere politiek dan die we in de Tweede Kamer horen: dat is arbeiderspolitiek. Voor een vooruitstrevende eenheid van alle werkende mensen, voor het internationalisme van de arbeiders.

Met dat perspectief kan de strijd voor sociale vooruitgang, vrede, democratie en milieu beter worden gevoerd.

Laten we ons daar op richten, want samen met de bazen - dat wordt niks.

Vrachtwagenchauffeurs willen ook 7% erbij

Voor vrachtwagenchauffeurs is het moeilijker zich goed te organiseren en voor hun belangen op te komen. Ze zijn verspreid over het land, werken individueel en ze zijn lang niet allemaal in dienst van een (Nederlandse) bedrijf waarop de CAO met FNV en CNV van toepassing is. Toch is het zaak dat ze de koppen bij elkaar steken op elke parkeerplaats en in elk wegrestaurant waar ze elkaar tegen komen. Als de chauffeurs zich verenigen dan kunnen ze een grote macht vormen. Wordt actief lid van de bond, organiseer je collega's.

Begin dit jaar begonnen de onderhandelingen. Op 14 mei liepen de bedrijven van tafel enkel en alleen omdat de bonden eisten dat chauffeurs tijdens hun vakantie ook de toeslagen doorbetaald krijgen. Dat is al jaren een wettelijke verplichting. De bedrijven willen dat pas in 2026 invoeren. Ook willen ze morrelen aan het loon van zieke collega's. Zo worden onze collega's op de vrachtwagen behandeld!

De FNV eist invoeren van automatische prijscompensatie, een loonsverhoging van 7%, een hogere toeslag voor avond- nacht- en weekendwerk, het optuigen van een RVU-regeling en een 80-90-100 regeling zoals in de haven. Op 10 september is er eindelijk weer onderhandeld, zonder enig concreet resultaat. Op 8 oktober gaan de onderhandelingen verder. Solidariteit van havenarbeiders is daarbij meer dan welkom.

