



DE VOLLE LADING

10-12-2025 - Uitgave Volle Lading Groep

Pag. 3

Gelijk loon
voor gelijk werk!



Omegabesluit
opnieuw
verschoven

_____ pag. 5



ECT
koffie en WC
voor chauffeurs
te duur

pag. 8 _____

RST het **nieuwe** strijdtoneel

De les uit de confrontaties dit jaar bij Delta II, ECT, APMT MVII én de sjobedrijven is, dat er zonder strijd niets tot stand komt. En: hoe groter de eensgezindheid, hoe beter het resultaat.

De eensgezindheid bij RST is tot nu toe groot. Praatjes van de directie in de kantesessies en brieven over slechte financiële resultaten en verlies van klanten hebben geen indruk gemaakt. Bij één kantesessie droegen de collega's T-shirts van FNV Havens en bij een andere sessie liepen ze gewoon weg. De praatjes van commandant Storm worden niet langer serieus genomen.

Vier jaar geleden namen de RST-ers genoegen met een vier-



jarige CAO met stilstand op alle fronten - om de nieuwe investeerders een 'kans' te geven. Nu is dat een gepasseerd station. De les: niet meer doen! Voorafgaand aan de onderhandelingsronde van 5 december werd er een langzaam-aan-actie gehouden, om de druk verder op te voeren.

Directie biedt nog niet de helft - in een CAO die dubbel zo lang duurt

De directie wil opnieuw een vierjarige CAO, de collega's vinden twee jaar mooi genoeg. Vier jaar lang je handen laten binden is niet goed bevallen.

Voor 2026 eisen de leden 3,5% bovenop de APC en voor 2027 4%. De directie biedt nog niet de helft: 1% per jaar. De directie zegt 1000 euro netto per jaar bonus te willen betalen als je (niet lachen): niet meer dan twee keer per jaar ziek bent, geen verwijtbare schade hebt gemaakt, een positieve beoordeling hebt gekregen en de winst overeenkomt met wat de directie heeft gebudgetteerd. Nooit dus.

De verhoging van de volcontinu-toeslag naar 35% en de ploegentoeslag voor andere diensten verhogen met 1% wordt afgewezen. De directie biedt 31% volcontinu-toeslag per 1 januari 2027 en 32% per januari 2027.

Opnieuw nog niet de helft.

De directie is wel bereid de jongerenlonen af te schaffen, dat punt is dus binnen. Weer een havenbedrijf waar de jongerenlonen zijn afgeschaft!

De eis dat de CAO op de BBL-ers wordt toegepast, wordt afgewezen. De directie zou wel sommige artikelen willen toepassen, maar bijvoorbeeld niet het recht op APC.

RSS weg ermee

De directie wil vooral binnenhalen dat ze mag gaan inhuren bij RSS: een door de directie zelf op te richten uitzendbureau. De directie doet nu allerlei schijnheilige beloftes, maar het doel van dat uitzendbureau is niets anders dan het ondermijnen van de arbeidsvoorwaarden en de werkgelegenheid bij RST en ILS. De bondsbestuurder appte: 'Er moet gewoon een goeie CAO komen zonder allerlei ellende van RSS of andere ongewenste ontwikkelingen' en hij gaf aan 'de discussie over RSS begin dit jaar te hebben afgekapt.'

De kwestie blijkt te leven, want veel collega's werden de afgelopen tijd lid van de bond. Een aanmoediging voor alle collega's die nog geen lid zijn: maak de bond ook op jouw bedrijf een strijdorganisatie in handen van de leden!

Gelijk loon voor gelijk werk!

Dus ook voor zeelieden uit de Filipijnen en Indonesië

Het College voor de Rechten van de Mens heeft in augustus een uitspraak gedaan dat lagere lonen voor buitenlandse zeelieden discriminatie is en dus onwettig. De zaak was aangespannen door een Indonesische en een Filipijnse zeeman, met hulp van de Stichting Equal Justice Equal Pay. Hun gage is minder dan de helft is van wat Nederlandse collega's verdienen.

Beide zeelieden werken op schepen onder Nederlandse vlag. Op die schepen geldt een CAO, waarin het beginsel is opgenomen dat de beloning van zeelieden die wonen in landen als de Filipijnen of Indonesië in verhouding mag zijn met het prijspeil van hun land. Het college vindt zo'n uitzondering discriminatie. Nationaliteit mag niet bepalend zijn voor de hoogte van het loon.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) verklaarde huichelachtig dat afschaffing van deze discriminatie slecht zou zijn voor de zeelieden zelf. Dan zouden de schepen uitvlaggen naar landen met een slechtere CAO. Maar de Nederlandse reders kunnen natuurlijk ook gewoon stoppen met de extra uitbuiting van buitenlandse zeelieden.

De Stichting Equal Justice Equal Pay heeft per brief een ultimatum gesteld aan de rond 700 Nederlandse rederijen en de Nederlandse staat. De uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens is juridisch niet bindend, maar als de reders niet binnen drie weken een einde maken aan de structurele ongelijke behandeling, volgt er een rechtszaak. Er hebben zich al meer dan 13.000 collega's bij de stichting aangesloten, die allen een gelijke betaling willen.



België nationale **staking** tegen sociale sloop



In België is een driedaagse nationale staking georganiseerd door de drie vakbondsfederaties: ABVV, ACV en ACLVB. Op maandag 24 november staakte het openbaar vervoer, op dinsdag het onderwijs, de ziekenhuizen en kinderopvang. Op woensdag 26 november staakten ook de luchtvaart en vele andere sectoren en fabrieken. De havens van Antwerpen en Zeebrugge lagen drie dagen grotendeels stil door de staking van de loodsen. Dit is de veertiende grote actie in het afgelopen jaar in België. Het is een protest tegen de bezuinigingsplannen van de uiterst rechtse regering De Wever.

Onder de werkers heerst grote onvrede over de werkdruk, de hoogte van de lonen en geplande verslechtingen - zoals minder mogelijkheden voor vervroegd pensioen en de ver-

mindering van toeslag voor nachtdienst. De BTW wordt verhoogd. De automatische prijscompensatie wordt vermindert voor de hogere lonen.

Wekenlang werd tussen partijen onderhandeld over een begrotingstekort. Met € 9,2 miljard aan bezuinigingen kon de rechtse regering het gat dichten. De werkenden moeten er voor opdraaien. Zij krijgen vele verslechtingen opgelegd en hebben minder te besteden.

Tegelijkertijd wordt er niet bezuinigd op de aankoop van F35's. Aan defensie wordt niet minder, maar méér uitgegeven. Wat de Belgische regering doet, is wat de nieuwe Nederlandse regering ook wil doen. Ook in Nederland is een storm van protesten, demonstraties en stakingen noodzakelijk.

Omega-besluit opnieuw verschoven

Al drie, vier jaar wordt er over 'Omega' gesproken: de nieuwe geautomatiseerde terminal die MSC en ECT zouden gaan bouwen op de plek waar nu Delta II en de DDN liggen. Nu is de 'Final Investment Decision' opnieuw verschoven: van december dit jaar naar maart volgend jaar.

MSC breidt over de hele wereld haar terminal-netwerk uit. In noordwest Europa heeft ze vorig jaar een deelname in de grootste terminal in Hamburg verworven. In Antwerpen heeft MSC samen met PSA (Port of Singapore Authority) haar eigen terminal. Rotterdam zal zeker volgen. De collega's van Delta II krijgen er internationaal een hoop collega's bij.

HbR steekt er alvast twee miljard in

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) gaat er van uit dat die nieuwe terminal van de grond komt en is de aanbestedings-procedure voor de vernieuwing van kade en terrein reeds gestart. Het schijnt een karwei te worden van rond twee miljard euro. Met twee miljard euro zou in Rotterdam veel goeds

kunnen worden verricht voor de gewone mensen, maar HbR is van de gemeente Rotterdam (70%) en de Nederlandse staat (30%) en functioneert dus als dienstverlener voor de grote kapitalisten. Er is geld genoeg, maar het verdwijnt in de verkeerde zakken.

Collega's van Delta II eisen garanties

Onderhand zouden de collega's van Delta II wel eens willen weten bij wie ze in dienst komen als Delta II zoals voorzien op 30 juni 2028 sluit. FNV Havens en de OR zijn daar duidelijk in: het personeel mag niet in een lege BV terecht komen. ECT heeft aan de OR verteld dat het personeel na de sluiting van Delta II via 'collegiale uitleen' bij de andere terminals van ECT te werk gesteld zal worden.

FNV Havens en de OR hebben ECT inmiddels op de CAO gewezen. In die CAO is afgesproken dat directie, bonden en OR het eerst eens moeten worden over een pilot van een jaar, als het om collegiale in- en uitleen gaat. Na die pilot worden de regels op papier gezet

*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'

en mogen de vakbondsleden er over stemmen. FNV Havens en de OR hebben de directie duidelijk gemaakt dat aan die pilot niet wordt meegewerkt, zolang er geen garantie is dat het personeel niet in een lege BV komt.

Automatisering: korter werken om banen te behouden

Natuurlijk moet voor de collega's van Delta II baanzekerheid geregeld worden, maar er is meer dat geregeld moet worden.

Er dreigen honderden banen door automatisering vernietigd te worden. Als klasse moeten de arbeiders toch ook voor een toekomst van arbeidersjongeren zorgen? Niemand anders zal dat doen. De eenheid tussen jong en oud vormt de basis van het succes in de strijd voor arbeidsvoorwaarden en arbeidersrechten. Het brengt de ar-

beidersklasse eenheid in plaats van verdeeldheid – en maakt het mogelijk om te strijden voor een maatschappij zonder uitbuiting en winsteconomie.

En onder wat voor voorwaarden kan remote control worden geaccepteerd? FNV Havens zegt over automatisering:

"Indien aangetoond kan worden of automatisering/robotisering winst gaat genereren, dan moet deze meeropbrengst voor een groot deel gebruikt worden voor het opvangen van de negatieve gevolgen van die robotisering voor de werknemers."

- Arbeiders moeten profiteren van automatisering: eerder met prepensioen, zes-ploegendienst
- Werken met remote control moet op de terminal worden gedaan
- Na twee uur beeldschermwerk een kwartier rust!



ECT - kopje koffie en schone WC's voor chauffeurs te duur

Vrachtwagenchauffeurs zijn kwaad dat ze vaak uren moeten wachten bij ECT voordat ze kunnen laden of lossen. Wachten is vervelend, het gooit planningen in de war en het kost eigen rijders veel geld. De chauffeurs krijgen nauwelijks iets te horen over het verloop van de vertragingen.

Op de parkeerplaats staan maar drie dixies en die worden nauwelijks schoongemaakt. Het aanmelden van de containers moet buiten via een intercom, ook als het regent. Een koffie of een snack is niet te verkrijgen. Wie nu een container aanlevert in de drukke tijd tussen 5.00 uur en 19.00 uur betaalt een 'sprei-

dingstoeslag' van 13,50 euro. Dit wordt per 1 januari 20 euro. Voor een bezoek in de nacht en/of in de weekenden krijgt een vrachtwagen een tegemoetkoming van € 4,50. De eerder beloofde verbeteringen voor de chauffeurs zijn er niet gekomen. Wel hogere toeslagen.

Het gaat hier over verreweg het grootste containerbedrijf van Rotterdam, dat zijn winst in 2024 bijna heeft verdubbeld naar 111,5 miljoen euro. Wat een botte minachting. Ook bij RWG en APMT zijn toeslagen ingevoerd, maar daar zijn wel voorzieningen voor de vrachtwagenchauffeurs.

Roro-staking Griekenland

De Griekse bond van zeelieden heeft een verklaring uitgegeven waarin een 24-uursstaking op 11 december wordt aangekondigd op de roro-schepen die de Griekse eilanden bevoorraden. Ze eisen dat de omvang van de bemanning per schip wordt vastgelegd en dat zeelieden tenminste twee dagen per maand niet op het schip hoeven te zijn, zodat ze ook eens thuis kunnen zijn. Het loon moet met 15% omhoog en ook

de vergoedingen voor overwerk moeten omhoog.

In mei is er een waarschuwingsstaking van 48 uur geweest. Er is onderhandeld met sommige rederijen, maar dat heeft geen resultaat opgeleverd. Sommige rederijen waren niet eens bereid te onderhandelen. Ook is de regering gewezen op haar verantwoordelijkheid, vooral als het om de omvang van de bemanning gaat. Maar de rechtse Griekse regering was doof en blind. De acties kunnen na 11 december verder worden opgevoerd.

