



16-01-2026 - Uitgave Volle Lading Groep

Pag. 3

Uitbuiting

**Griekse
zeelui
winnen**



_____ pag. 5



**Miljoenen
subsidies
voor
wegtransport**

pag. 8 _____

RST

**Na de winterstop,
nu een goede
wedstrijd!**

Na een lange winterstop - de afspraak om op 7 januari te onderhandelen ging niet door - wordt op 26 januari bij RST opnieuw onderhandeld over de nieuwe CAO. De oude CAO liep op 31 december 2025 af. Het lijkt er niet op dat de directie van plan is de eisen van de RST-ers in te willigen.

Eigenlijk is dat al sinds begin december duidelijk. De directie biedt als het om de lonen gaat, in een vierjarige CAO nog niet de helft van wat de collega's in een tweejarige CAO willen realiseren.

De vakbondsvergaderingen werden goed bezocht, de organisatiegraad is hoger dan ooit. De collega's zijn strijdbaar en vast-



besloten, ze zijn de praatjes van de directie over winst en de moeilijke markt meer dan zat. Die winstcijfers worden door de directie zelf opgesteld en kunnen makkelijk gemanipuleerd worden. De directie dient de belangen van de aandeelhouders en haar eigen bonussen. De aandeelhouders zijn twee investeringsmaatschappijen - Blue Ocean en Crestline - bedrijven die een zo groot mogelijke winst willen. De RST-ers hebben hun eigen belangen geformuleerd: 3,5% erbij in 2026, 4% erbij in 2027, volcontinu-toeslag van 30 naar 35%. Nu komt het aan op strijd.

De CEO en de regering

Nederland koerst af op een regering van D66, VVD en CDA. Een regering die bezuinigt op sociale uitkeringen en zorg - om extra geld vrij te maken voor oorlog. Arno Storm is CEO (directeur) van RST. Hij stond in 2021 kandidaat voor de VVD in zijn woonplaats Molenschot. Op de VVD-site stond: *"De jaren hiervoor ben ik werkzaam geweest als officier van de Koninklijke Landmacht... Die 17 jaar die ik heb mogen dienen binnen de krijgsmacht zijn me dierbaar, ze hebben me gevormd ..."* Storm vindt dat oorlog voeren de belangen van zijn klasse dient.

Inspiratie uit de strijd van de sjorders

De collega's van RST kunnen inspiratie putten uit de strijd van de collega's in de sjorsector. Bij ILS en Matrans vertelden de directies ook dat er geen geld was om de eisen in te willigen. Na vijf dagen staken was er 'plotse-ling' wel geld. Er kwamen loonsverhogingen van 4% per jaar en de volcontinu-toeslag ging van 30 naar 35%.

**Onder druk wordt alles vloeibaar.
Zonder strijd blijft alles bij het oude.**

Werkende mensen hebben precies de omgekeerde belangen: zij willen geen oorlog voeren voor de belangen van de grote bedrijven. Collega's die denken dat hun belangen door (extreem) rechtse partijen worden gediend komen bedrogen uit. Collega's die denken dat hun belangen door parlementair links worden gediend, komen trouwens ook bedrogen uit. Het stembiljet biedt geen keuze. Echt links is het om op straat en in de bedrijven de strijd voor de belangen van de werkende mensen te organiseren. Voor vrede, democratische rechten, sociale zekerheid, milieu en zorg.

Uitbuiting

'In 2024 ging van elke euro die in het havengebied van Rotterdam Rijnmond werd verdiend, ruim twee derde naar de grote kapitalisten.'

Dat zegt de Havenmonitor die in november verscheen over de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens in 2024. De Havenmonitor wordt samengesteld door de Erasmus Universiteit en Adviesbureau Berenschot. Het rapport verzamelt cijfers over de werkgelegenheid, de omzet en de toegevoegde waarde van de bedrijven in de havengebieden. De toegevoegde waarde van de bedrijven in het havengebied Rotterdam-Rijnmond is 29,4 miljard euro. *"Toegevoegde waarde"*, zo lezen we in de monitor, *"is de optelsom van de vergoeding voor arbeid, kapitaal en ondernemerschap, oftewel voor lonen afschrijvingen en winst."*

Ieder zijn eigen vergoeding, dat klinkt eerlijk en logisch, maar het is een kapitalistische formule om oneerlijkheid en gebrek aan logica weg te poetsen. Het zijn de arbeiders die 'waarde toevoegen'. Een machine produceert op zichzelf geen waarde. De arbeiders in Rotterdam-Rijnmond hebben die 29,4 miljard bij elkaar gewerkt. Elke machine wordt gekocht van de waarde die arbeiders

eerder hebben geproduceerd, maar niet in hun loon verwerkt gekregen hebben: onbetaalde arbeid.

Niet eerlijk en niet logisch

Volgens de Havenmonitor werken er 211.263 mensen in de bedrijven die die 29,4 miljard aan waarde hebben toegevoegd. Dat zijn natuurlijk niet allemaal arbeiders, daar zitten ook allerlei niet productieve types tussen. Maar als we ervan uitgaan dat ze allemaal echt werken en gemiddeld het modale salaris verdienen (44.000 euro) dan werd er aan lonen (44.000×211.263) 9,3 miljard euro betaald. De rest - ruim 20 miljard euro (jawell!) - ging naar de kapitalisten. Daar is niets eerlijks aan en ook niets logisch. Als dat geld weer wordt geïnvesteerd, dan krijgen deze kapitalisten opnieuw hun 'eerlijke' vergoeding. En zo gaat dat maar door.

Wat zou er voor moois gedaan kunnen worden met die 20 miljard? Jaar in jaar uit. Iets moois doen met die 20 miljard kan alleen in een maatschappij waarin de arbeiders de dienst uitmaken en de productiemiddelen in maatschappelijk eigendom zijn gebracht: in het echte socialisme.

Oproep tot een internationale gezamenlijke actiedag op 6 februari 2026 voor alle havens

‘De vrede is voorbij’, is wat we van de meeste regeringen horen. Als havenarbeidersvakbonden hebben we op 26 september in Genua de verklaring ‘Havenarbeiders werken niet voor oorlog’ ondertekend en bevestigd dat we de relevantie van de daarin opgenomen toezeggingen. Deze omvatten de eis om een einde te maken aan de genocide op het Palestijnse volk door Israël, dat openlijk wordt gesteund door zijn bondgenoten: de Verenigde Staten, de NAVO en de EU; om stabiele corridors voor humanitaire hulp te openen; om het herbewapeningsplan van de EU af te wijzen; en om Europese en mediterrane havens op te eisen als vredeshavens.

De genocide is nog steeds gaande, net als vele andere oorlogen, terwijl het nu duidelijk is dat het herbewapeningsplan de militarisering van havens en strategische infrastructuur vereist, die nodig is voor oorlogsvoorbereidingen.

Deze herbewapeningsplannen worden verwelkomd door reders en havenbeheerders, omdat ze een sterke impuls geven aan au-

tomatisering. Dit betekent een afname van de werkgelegenheid en een uitholling van de vakbondsvrijheid.

De oorlogseconomie tast de lonen, rechten en gezondheids- en veiligheidsbescherming van havenarbeiders aan, inclusief verworven kortere werktijden.

Om onze afwijzing van elke vorm van medeplichtigheid van havenarbeiders aan het transport van wapens en oorlogsmateriaal te uiten en onze sterke weerstand tegen de gevolgen van de oorlogseconomie kenbaar te maken, roepen de ondertekenende vakbonden op tot een Internationale Dag van Actie en Strijd op 6 februari 2026.

Op die dag zullen havenarbeiders in Europa en het Middellandse Zeegebied gezamenlijk demonstreren en staken, gebruikmakend van alle mogelijke vormen van actie:

- om ervoor te zorgen dat Europese en mediterrane havens plaatsen van vrede zijn en vrij van elke betrokkenheid bij oorlog;

*Vervolg
op
blz. 7*

Griekenland

Strijdbaar

vakbondswerk

levert resultaat

Het bestuur van de Griekse zeeliedenvakbond PENEN bericht:

“Grote overwinning en succes in de meerdaagse staking van PENEN bij het grootste RO/RObedrijf van ons land”

‘Alleen een georganiseerde en vasthoudende strijd leidt tot overwinningen en tastbare resultaten. Het PENEN-bestuur kondigt aan dat na acht dagen staking een akkoord is bereikt met de eigenaar van CRETA CARGO LINES, de rederij die de RO/RO-schepen AGIOS GEORGIOS, TALOS, IOSIF K. en NEARCHOS K. exploiteert.

Met de schriftelijke overeenkomst zullen de voorschriften die van toepassing zijn op de RO/RO-schepen volledig worden toegepast op alle schepen van de rederij. Bovendien is er overeenstemming bereikt over een aantal eisen van de sector, die centraal stonden in de historische grote stakingsstrijd van onze vakbond. Het akkoord werd unaniem bekrachtigd door onze leden tijdens een buitengewone stakingsvergadering in Keratsini, bijgewoond door alle stakende PENEN-leden.

De staking, onze doelen en onze eisen leidde wederom tot een hard conflict met een succesvolle afloop, waarin we standhielden tegen de rederijen, de regering, de minister van Scheepvaart, hun departementen en de secretaris-generaal van de PNO (kapitalistische vakbond).

Het PENEN-bestuur feliciteert haar leden op de RO/ROschepen met hun vastberaden, resolute en strijdbare houding, en met hun vertrouwen in PENEN, dat wederom een strijd heeft gestreden voor de belangen van de zeevarenden en deze heeft gewonnen. We bedanken de vakbonden, collectieven en vakbondsleden die PENEN hebben gesteund.

Dit succes is een overwinning voor de gehele strijdbare vak-

*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 overmaken als steun. Alvast
bedankt!



NL54INGB0004428359 o.v.v. 'DVL'

- om alle wapentransporten vanuit onze havens naar de genocide in Palestina en andere oorlogsgebieden te blokkeren en een handelsembargo tegen Israël te eisen van lokale overheden en instellingen;
- om het herbewapeningsplan van de EU te bestrijden en het aanstaande plan van de EU en Europese regeringen om havens en strategische infrastructuur te militariseren te stoppen;
- Om herbewapeningsplannen te verwerpen als toegangspoort tot verdere privatisering en au-

tomatisering van havens en om ons te verzetten tegen de gevolgen van de oorlogseconomie voor onze lonen, rechten en arbeidsomstandigheden.

De ondertekenende organisaties richten deze oproep aan alle Europese, mediterrane en internationale havenvakbonden die deze zorgen delen, en nodigen hen uit deel te nemen aan deze protestdag.

De mobilisatie moet zo participatief, open en inclusief mogelijk zijn, om krachtig te bevestigen: *"Havenarbeiders werken niet voor de oorlog!"*

bonds- en arbeidersbeweging van ons land.'

Al eerder hebben de acties van de Griekse zeelui de weg gewezen. Hun strijdbare vakbond PENEN is democratisch georganiseerd. De bestuurders worden uit hun midden gekozen.

Alleen het dagelijks bestuur wordt door de bond betaald, de andere bestuurders werken gewoon. Democratisch gekozen actiecomités leiden de stakingen. Met hun democratische organisatie hebben ze de staking op ferry-schepen in 2025 tot een succes gemaakt. Ondanks stakingsverboden en arrestaties.

De strijd wordt niet alleen gericht op de directe belangen, maar ook tegen kapitalisme en voor solidariteit met de volkeren tegen imperialisme, fascisme en oorlog.

Zoals het samen met havenarbeiders doorvoeren van blokkades van wapentransporten naar Israël. Het is een voorbeeld voor vakbondsleden hier. Vooral het besef dat de leden zelf de bond zijn. Dat ze baas in eigen huis moeten worden.

Honderden **miljoenen** subsidies voor het **wegtransport**

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) stelde begin januari een reeks subsidies open voor bedrijven in het wegtransport. Onder de meest exotische namen komt er in 2026 een bedrag van 685 miljoen beschikbaar:

SPriLa (aanleg van private laadpalen en batterijopslag): 87,5 miljoen euro

AanZET (aanschaf of lease van emissie-loze vrachtwagens): 78 miljoen euro

SPuLa (aanleg van openbare laadpalen voor vrachtwagens): 14,5 miljoen euro

SWiM (waterstoftankstations en - vrachtwagens): 45 miljoen euro

EIA (energiezuinige investeringen in vrachtwagens): 460 miljoen euro

Totaal: 685 miljoen

De theorie is dat de vervuiler moet betalen. De praktijk is anders: de vervuilers ontvangen subsidie. Die subsidiebedragen worden opgebracht door de werkers.

Van werkers naar bedrijven

En dan nog dit: de bedrijven in het wegtransport zijn kleine

krabbelaars vergeleken met monopoliebedrijven als Shell, Maersk en ASML. Waar het wegtransport de subsidies in honderden miljoenen telt, tellen die monopoliebedrijven hun subsidies in miljarden. Die 685 miljoen is eigenlijk maar klein bier. Shell is hoofdafnemer van fossiele subsidies (waar jaarlijks 45 miljard in rondgaat). Maersk (en alle andere havenbedrijven) worden bediend door het Havenbedrijf Rotterdam met de aanleg van kades en terreinen. In 2024 trok de regering 2,5 miljard uit om onderwijs, bereikbaarheid en woonruimte in Eindhoven op de wensen van ASML af te stemmen.

Tegen de bezuinigingen van de regering Jetten

De staat is dienstverlener voor de bedrijven, vooral de grote kapitalisten. Een Rijksdienst voor Werkend Nederland is in het kapitalisme ondenkbaar. In het kapitalisme gaan de geldstromen van de werkers naar de grote bedrijven.

Een extra reden om met heel werkend Nederland te vechten tegen de bezuinigingen op zorg en uitkeringen door de regering Jetten.

