



8-6-2022 - Uitgave Volle Lading Groep

Doodstil op de CER

In 2018 is het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) begonnen met de aanleg van de Container Exchange Route (CER).

De CER is een betonnen baan van 17 kilometer tussen de vijf grote containerterminals, empty depots, railterminals en distributiebedrijven op Maasvlakte 1 en 2.

Bedoeling is om de uitwisselkosten tussen de verschillende bedrijven te verminderen door containerstromen te bundelen. Dan hoeven treinen, binnenvaartschepen en feederschepen niet meer langs vele terminals te gaan. Een binnenvaartschip

dat van drie terminals containers moet vervoeren naar Duisburg, meert aan bij één terminal en krijgt daar via de CER de containers van de andere twee terminals aangeleverd.

HbR – altijd bereid om de grote bedrijven ten dienste te zijn – zette een investeringsbedrag van 175 miljoen euro opzij om deze kostenbesparing voor terminals en rederijen te realiseren. Er zouden allerlei ultramoderne systemen geïnstalleerd worden, ook voor automatische voertuigherkenning. HbR had in 2020 een wereldwijde aanbesteding uit-

*Vervolg
op
blz. 2*

Vervolg - Doodstil op de CER

geschreven voor de uitvoering van het onbemande verkeer inclusief het aan te leveren materieel.

Na een jaar bleek geen bedrijf dit vervoer te willen leveren. Daarop werd afgestapt van de zelfrijdende voertuigen. De daarvoor gemaakte kosten van 24,7 miljoen euro zijn afgeschreven en het investeringsbudget werd teruggebracht van 175 naar 100 miljoen euro.

Miljoenen verspillen aan grote bedrijven is voor HbR geen probleem

Volgens planning zou de CER eind 2020 volledig operationeel zijn. Maar in maart 2022 zegt Allard Castelein, president directeur van het HbR, nog negen tot twaalf maanden nodig te hebben om de containerterminals (met hun onderling verschillende transportsystemen) en andere betrokken partijen aan te sluiten op de CER. Dat lijken smoesjes te zijn: de bouw begon in 2018, vier jaar later moet die afstem-

ming toch wel zijn geregeld. De betonnen snelweg ligt er mooi bij, inclusief een prachtig knooppunt met viaducten bij de terminal van RWG. Er zouden ruim een miljoen containers per jaar over vervoerd moeten worden, maar het is al anderhalf jaar doodstil op die weg.

HbR is een NV en de Nederlandse staat en de gemeente Rotterdam zijn de aandeelhouders. Met 100 miljoen meer dividend had nuttig werk voor gewone mensen verricht kunnen worden.

Maar zo werkt het niet bij HbR. HbR onderhandelt over de prijs en andere voorwaarden met rederijen en terminals, die de opdracht geven voor het vervoer van containers tussen de terminals. Zij willen voor een dubbeltje op de eerste rang zitten.

Zo maakt het kapitalistische winststreven weer een chaos van het in gebruik nemen van nuttige infrastructuur - die in principe de containeroverslag efficiënter zou kunnen maken.

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.

info@vollelading.nl

06-42492000

of 06-40393842

Waarom die aardige bedrijfsarts steeds verdwijnt

De Volle Lading ontvangt regelmatig klachten over het re-integreren van zieke havenarbeiders. Goede bedrijfsartsen verdwijnen, 'passend werk' is niet passend en bij blijvende beperkingen worden havenarbeiders niet aan een wel passende functie geholpen.

Rechtsongelijkheid

Als het om ziekte gaat dan is er een hemeltergende rechtsongelijkheid tussen bedrijf en werker. Het bedrijf huurt de arbodienst in. Daarbij geldt de kapitalistische wet: wie betaalt, bepaalt. Daarom verdwijnen aardige bedrijfsartsen om plaats te maken voor bedrijfsartsen die doen wat het bedrijf zegt.

Het bedrijf bepaalt ook wat passende arbeid is en daarbij mag zij het advies van de bedrijfsarts zelfs naast zich neerleggen. Als jij als werker het niet eens bent met het advies van de bedrijfsarts, of met het re-integratieplan van het bedrijf dan moet jij aan UWV een 'deskundigenoordeel' vragen. Voor UWV een oordeel op papier heeft gezet ben je vier weken verder: die onzekerheid

kan je er als zieke werker meestal niet bij hebben, dus doe je meestal wat er van je verlangd wordt en neem je het risico op gezondheidsschade op de koop toe.

Hoewel de minister en het parlement hun mond vol hadden over een betere begeleiding van zieke werknemers, werd er – onder druk van de grote bedrijven – een systeem opgetuigd waarin de rechten van de zieke werker makkelijk kopje onder gaan.

En dan is er de kwestie van het ontbreken van passende functies. Dat heeft twee oorzaken. Ten eerste hebben bedrijven helemaal geen zin in werkers met een beperking. Daarom stellen ze functies waarvoor de zieke werker wel geschikt is niet open voor zieke werkers. Ten tweede zijn zoveel werkzaamheden ge-outsourced dat daardoor het aantal functies dat geschikt is mensen met beperkingen steeds kleiner wordt.

- Voor het reserveren van functies voor (tijdelijk) arbeidsongeschikten!
- Voor het recht om zelf te bepalen wat passend werk is!

Grondpersoneel

Schiphol boekt succes

Op Schiphol leidt het personeelstekort tot enorme wachtrijen en het schrappen van vluchten. De wilde staking van het bagagepersoneel van KLM zette extra druk op de ketel om de arbeidsvoorwaarden te verbeteren. Bonden en Schiphol bereikten een akkoord: het grondpersoneel krijgt in juni, juli en augustus een zomertoeslag van 5,25 euro per uur - in september gaat een arbeidsmarkttoeslag van 1,40 euro per uur gelden. Deze toeslag eindigt dan weer september volgend jaar. Samen met wat andere maatregelen kost het pakket Schiphol 40 tot 50 miljoen euro.

Zo hoopt Schiphol het personeel te binden en extra personeel te werven. Voor mensen die vaak rond het minimumloon zitten (tien tot elf euro per uur) zijn dat geen misselijke bedragen. Het personeelstekort in heel Nederland biedt ongekende mogelijkheden om de strijd voor betere arbeidsvoorwaarden aan te gaan.

Personeelstekorten? In de aanval!

Ook in de haven zitten bedrijven te springen om personeel.

Zou van dit moment nou niet eens gebruik gemaakt moeten worden om de vaste baan weer in ere te herstellen? Dat zou jongeren eindelijk eens wat zekerheid bieden.

- Elke havenbaan een vaste baan!

Geld zit in de verkeerde zakken

Tegelijk toont het voorbeeld van Schiphol dat het kapitalisme aan de werkers geen blijvende zekerheid en vooruitgang kan bieden. De zomertoeslag duurt precies drie maanden en een jaar later verdwijnt ook de arbeidsmarkttoeslag. Natuurlijk hoopt Schiphol dat dan de arbeidsmarkt weer ruimer is, zodat weer misbruik gemaakt kan worden van de oude vertrouwde rechteloze inhuur.

Begin dit jaar liet Schiphol weten over een 'oorlogskas' van 1,2 miljard euro te beschikken. Bij dat bedrag verbleekt de 40 tot 50 miljoen die Schiphol nu kwijt is. De middelen om de mensen een vaste baan en een inkomen zonder armoede te geven – die middelen zijn aanwezig, ze zitten alleen in de verkeerde zakken.

Prijscompensatie kan niet wachten tot 1 januari

VOPAK heeft FNV Havens en CNV Vakmensen laten weten aan de Automatische Prijscompensatie (APC) te willen sleutelen, omdat de APC een financiële impact zou hebben op de bedrijfsvoering. De bonden hebben meteen laten weten dat aan de APC niet kan worden gesleuteld. Terecht. Is het niet omgekeerd: de prijsstijgingen hebben een enorme impact op de portemonnee van iedereen die met werken zijn brood moet verdienen. Ook in de haven, ondanks de APC. Die APC krijg je volgend jaar januari, maar de energienota is nu verdubbeld, de boodschappen zijn nu duurder en de benzine is nu onbetaalbaar. Is het niet tijd om te strijden voor een flink bedrag ineens om al die gaten in de koopkracht te dichten?

- Bedrag ineens om het gat in de koopkracht nu te dichten!

'Wapens neer, lonen omhoog!'

Onder de leuze 'wapens neer, lonen en uitkeringen omhoog' organiseerden arbeiders en arbeidsters in Italië op 20 mei een algemenestaking. Basisvakbond Si Cobas berichtte uit Bologna dat arbeiders en arbeidsters in de bedrijven staakten, scholen dicht waren en het openbaar vervoer plat lag.

Tienduizenden mensen gingen de straat op om te demonstreren tegen de oorlog, voor het stoppen van wapenleveranties, een onmiddellijke wapenstilstand, het bevriezen van prijzen van noodzakelijke levensmiddelen en energie en voor automatische prijscompensatie.

Meer miljardairs en meer armen

Op maandag 23 mei begon het Wereld Economisch Forum in het Zwitserse Davos. Regeringsleiders en de machtigen der aarde bespreken daar met elkaar hoe zij de wereld en de economie willen inrichten. De hulp- en ontwikkelingsorganisatie Oxfam bracht een studie uit over de twee coronajaren tot 11 maart 2022. Het rapport heeft de trefende titel *"Profiting from Pain"*. Het profiteren zit bij de 573 mensen die nieuwe miljardairs werden tijdens de pandemie, van wie 62 in de voedselsector. De pijn zit bij de 263 miljoen mensen die extra in extreme ar-

moede belandden vergeleken met de periode vóór de pandemie.

"De pandemie en de enorme stijgingen van de wereldwijde voedsel- en energieprijzen door de crisis in Oekraïne zorgen ervoor dat de vermogens van miljardairs actief in deze sectoren, per dag met bijna 600 miljoen dollar toenemen", zegt Esmé Berkhout, economisch expert van Oxfam Novib.

Alleen al in de medicijnensector vangen de concerns voor de vaccins wereldwijd ruim 1000 dollar winst per seconde en zijn er 40 nieuwe miljardairs bijgekomen. In de landen met lage inkomens is maar 13 procent volledig gevaccineerd en er stierven vier keer zoveel mensen als in de rijkere landen. Het aantal miljardairs is in de twee coronajaren met 573 tot 2668 gestegen, het opgehoopte vermogen met 42 procent tot ongeveer twaalf biljoen (= 12.000



Steun De Volle Lading

Als u het werk van De Volle Lading belangrijk vindt kunt u via deze QR-code een bedrag overmaken als steun om de kosten te dekken. Alvast bedankt!



miljard) euro. Het vermogen van de superrijken is in den laatste 24 maanden net zo veel gestegen als in de 23 jaren daarvoor.

Het zijn schrijnende cijfers, maar het is eigenlijk niets nieuws. In het kapitalisme worden de verschillen tussen rijk en arm door de groeiende uitbuiting wetmatig groter, ook in crisistijd. Het rapport staat vol met zulke beschrijvingen van de verschrikkelijke situatie op de wereld.

De bedrijven van de miljardairs verhogen de prijzen en persen meer uit hun personeel. Honderden miljoenen mensen moeten nu een maaltijd overslaan, de verwarming lager zetten of zich in de schulden steken voor de rekeningen en de huur.

Media en economen presenteren de prijsstijgingen als een soort natuurverschijnsel. Inflatie is volgens hen iets dat ons simpelweg overkomt - en geen gevolg van concrete belangen of beslissingen.

Shell-bestuurder van Beurden stelde smalend dat *"de oorlog laat zien dat betrouwbare en betaalbare energie niet voor lief kan worden genomen"*.

Shell weet miljarden oorlogswinsten te maken omdat fossiele energie onbetrouwbaar is ge-

worden - en waarschuwt vervolgens dat we niet zonder Shell kunnen om betrouwbare energie geleverd te krijgen. De cynische Van Beurden weet natuurlijk dat hij en zijn aandeelhouders altijd kunnen rekenen op de trouwe steun van 'onze' ministers, die niet kunnen wachten om de portemonnee te trekken als Shell, KLM, of een ander monopolie aanklopt om 'steun'.

De gewone mensen moeten daarentegen steeds grotere moeite doen om rond te komen.

Oxfam stelt eisen, zoals belasting op overwinsten in de huidige crisis. Bedoeld zijn de olie-maatschappijen die vanwege de Oekraïne-oorlog hun prijzen drastisch hebben verhoogd en gigantische extra winsten maken. Oxfam vindt ook dat miljardairs een deel van hun vermogen moeten afstaan en dat patenten op coronavaccins vrijgegeven moeten worden. Goed om voor deze eisen te strijden. Maar de oorzaak van de problemen - de dwangmatige kapitalistische winstmaximalisatie - wordt niet genoemd.

De strijd voor die eisen moet juist verbonden worden met de strijd om het kapitalisme te vervangen door het socialisme. Dan is het eens een keer afgelopen met oorlogen en crises en met miljardairs die zich verrijken aan de verarming van de mensheid.

Uitgangspunten van 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.



www.vollelading.nl

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

De Volle Lading is een
uitgave van De Volle La-
dinggroep - van collega's
voor collega's in de haven.

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

Steun: NL54INGB0004428359 o.v.v. 'DVL'