

Liever certificaat dan arbocatalogus

In veilige haven

Op een mogelijke lijst van zware beroepen zal havenwerk niet ontbreken. Fysieke overbelasting is er eerder regel dan uitzondering. Werkdruk verhoogt de onveiligheid. Zou een Veiligheids Certificaat Havenwerk meer uithalen dan een arbocatalogus, zoals sommigen denken?

tekst Loek Kusiak



Stukgoedoverslag in zijn traditionele vorm, waarbij gevulde zakken of vaten in scheepsruimen door knoestige handen verplaatst worden, is op zijn retour. Dat scheelt een hoop nek- en rugklachten en voortijdig versleten havenwerkers. Toch werden bij een controlebezoek van de Arbeidsinspectie in de Amsterdamse haven werknemers gesignaleerd die zakken meel van vijftig kilo met de hand wegzetten. Volgens het bedrijf zelf werd er gemiddeld veertig ton per persoon per dag overgestapeld. Een “te zware belasting die ernstige gezondheidsschade” oplevert, aldus de Arbeidsinspectie. De dienst omschrijft in zijn rapport de aangetroffen situaties in het stukgoed, zoals ook het ongebruikt laten van hulpmiddelen, als “verontrustend slecht.”

Het meeste stukgoed zit tegenwoordig in containers. Maar wie denkt dat de snelle opmars van slimme technologie in kranen, containers en hefmiddelen de arbeid heeft verlicht en de werkomstandigheden veiliger heeft gemaakt, zit er faliekant naast. Bij ruim eenderde van alle overslagbedrijven in de zeehavens is sprake van fysieke overbelasting en onveilige werksituaties, en ontbreken maatregelen om zwaar werk te verminderen.

“Als je de Denen kent, ga je van Duitsers houden”

In de containeroverslag bestaat het zware werk uit het vast- of losmaken van containers met *twistlocks* van zes kilo of meer, of siorstangen van vijftien meter. Hierbij worden de grenswaarden voor tillen herhaaldelijk overschreden. Ook in deze sector omschrijft de Arbeidsinspectie de bescherming tegen zware werkomstandigheden als “onvoldoende” en “verontrustend slecht.”

Macho-mentaliteit

FNV Bondgenoten, de grootste bond in de havens, zegt via een eigen meldpunt “bijna wekelijks” van kaderleden te horen over incidenten met lichamelijk letsel of bijna-ongelukken. In een groot-schalige enquête van de bond naar veiligheid wijst ruim 35 procent van de leden uit sectoren als containeroverslag, tankopslag en bulkgoed naar werkdruk, werken op hoogte, struikelen en bekneld raken als de belangrijkste risico's en oorzaken van fysiek letsel tijdens het werk, en van dodelijke ongevallen. Maar bedrijfsartsen en inspectiediensten stellen dat het slordig omspringen met veiligheidsprocedures en het links laten liggen van hulpmiddelen in de haven, deels is terug te voeren op stoer gedrag, op een ‘macho-mentaliteit.’ “Zwaar werk hoort er nu eenmaal bij, is vaak de gedachte, en als er iets mis dreigt te gaan wordt er lustig op los geïmproviseerd waardoor het extra riskant wordt,” zegt Henk Bloemenhoven van de Ar-

beidsinspectie in de regio Rotterdam. “Daarbij hebben veel werkgevers ook een onjuist beeld van de zwaarte van het werk. Ze zijn niet, of slecht, op de hoogte van normen voor fysieke belasting. Ze denken ook dat het nemen van maatregelen veel geld kost of de organisatie radicaal verandert.”

“Met de arbeids- en rusttijden in de haven wordt vaak een loopje genomen,” zegt vakbondsonderhandelaar Ruud Wennekens. “Ook dat ondergraaft de veiligheid en blokkeert verstandig arbobeleid. Diensten van twaalf tot zestien uur zijn vrij normaal, vooral voor werknemers die zich puur voor poen aan meerdere uitzendbureaus verhuren. Je moet overwerk in de CAO zó duur maken dat geen werkgever er meer aan wil.” Anderzijds tonen havenondernemingen vaak weinig animo om de werkvloer, zoals de ondernemingsraad, intensief te betrekken bij advisering over arbobeleid en het bedenken van maatregelen, zoals verplichte rusttijden en taakrotatie. “Taakrotatie moet georganiseerd worden en geen vrije keuze zijn van ploegbaas en werknemers,” adviseert Wimmenhove. “Onze medewerkers klagen misschien nog niet genoeg hardop,” zegt voorzitter Wim van Gijlswijk, voorzitter van de ondernemingsraad bij het Rotterdamse containeroverslagbedrijf Uniport. “Anders zou het management wel snappen dat ergonomie geld en minder ziekteverzuim oplevert.”



Kraanmachinisten bij Uniport en andere containeroverslagbedrijven zitten voortdurend voorover gebogen, met de nek tussen de knieën, hoog boven de scheepsruimen. Zij klagen over lichamelijke overbelasting door langdurig in dezelfde houding zitten. Chauffeurs op de grond noemen trillingen en lawaai hinderlijk. “Het binnenwaaien van dieselrook van scheepsmotoren in de cabines van de kraanmachinisten is dankzij druk van de OR technisch opgelost,” aldus OR-voorzitter Van Gijlswijk. “Maar verder is het vaak trekken aan een dood paard. Nu weer met de persoonlijke beschermingsmiddelen. Die worden slecht gebruikt. Het management beloofde de OR daar strenger op toe te zien. Er werd een sanctiebeleid opgezet. Vervolgens zakt het weer in.”

Brandjes blussen

Ieder uur dat een boot te lang voor de kade ligt kost geld. Werkdruk is een heet hangijzer in de discussie tussen de OR en de leiding van APM Terminals, een van oorsprong Deense containerbedrijf van 750 werknemers op de Tweede Maasvlakte. “Klachten over hoge werkdruk zijn gebundeld in rapporten, maar het management heeft daar weinig oog voor,” zegt OR-voorzitter Dick Keijzer. “Als je het Deense management hebt leren kennen, ga je van Duitsers houden.” In spijtstijd loeren op de kades vele gevaren. De kranen zijn constant in »



beweging. “Het samenspel met vijftien carriers op de grond die de containers overnemen en wegrijden is hectisch. Carriers en vorkheftrucks moeten overal tussendoor laveren. Dat maakt het aanrijgevaar erg groot.”

Ervaren kraanmachinisten halen makkelijk dertig containers per uur uit een boot. “Leidinggevend,” legt Keijzer uit, “registreren alleen of de kranen draaien, maar men kent vaak niet de situatie op de boot. Door een technisch probleem kan de boel een tijd stil liggen. Om toch weer voldoende productie te halen, gaan kraanmachinisten boven hun kunnen werken en laten zich opjagen.” De OR bij APMT zou graag “een meer gestructureerd arbo- en veiligheidsbeleid” willen. “We zijn nu te veel bezig met brandjes blussen,” concludeert Keijzer.

Dat laatste kan beslist niet gezegd worden bij het bedrijf AEBT/ADM, dat op een terminal in Rotterdam-Europoort sojabonen en raapzaad uit schepen haalt en naar silo's overslaat. AEBT/ADM ontving in 2009 de werkgeversprijs in het kader van de Week van Veilige Haven. “Ladingen die hier uit verre landen binnenkomen,” legt locatiedirecteur Jan Pols uit, “zijn behandeld met chemische gassen, ter bestrijding van ongedierte. Als de luiken opengaan, meet een specialist, de ‘gasdokter,’ eerst de concentratie gas. Het kan uren duren voordat hij het sein op veilig zet om de lading eruit te halen. Wat wij ook doen: functieroulatie voor oudere werknemers, waardoor ze gezond en gemotiveerd blijven. Ouderen zijn de coach voor jongere collega's in het vertrouwd raken en veilig werken met kranen en

andere hulpmiddelen.” De bulksector staat volgens Pols van oudsher voor “vies werk,” maar in de loop der jaren is veel gemechaniseerd. “Daardoor lukt het ons nog steeds aan jongeren te komen.”

Voor de werknemers bij AEBT die silo's schoonmaken, in stof en hitte, is een uitgebreide risico- inventarisatie gemaakt. Pols: “Dat heeft geleid tot strakke werkinstructies, met om het half uur pauze, en altijd iemand bij het mangat van de silo om toezicht te houden. Gek genoeg vinden deze mensen het mooi werk.”

De VGW-commissie van de OR bij AEBT krijgt veel ruimte om op arbo- en veiligheidsgebied initiatieven en acties te ondernemen. Pols: “De commissie organiseert ieder jaar zelf een veiligheidsweek. Deze winter was gladheidsbestrijding het thema. De VGW-leden geven voorlichting over werken op hoogte en lopen mee in de audits voor netheid en hygiëne op de werkplek en veilig gedrag. Van een directe collega neemt men sneller iets aan dan van een manager.”

Veiligheidscertificaat

Pols ziet wel wat in het idee van de bonden om havenwerkers op te leiden voor een Veiligheids Certificaat Havenwerk (VCH), een aanvulling op het VCA-certificaat voor aannemers, dat al een verplichting is voor havenwerkers. “Zo'n VCH-certificaat,” verwacht hij, “is toegesneden op specifieke arbo- en veiligheidseisen die je aan havenwerk mag stellen. Daar is veel behoefte aan.” Wennekens van FNV Bondgenoten steekt het dat veel havenwerkgevers zijn

“Een arbocatalogus blijft gegarandeerd op de plank liggen”

idee voor een VCH-certificaat weliswaar positief begroeten, maar (nog) niet met de bond willen onderhandelen over de criteria. “Maar een certificaat,” verzucht de FNV-onderhandelaar, “is altijd nog beter dan een arbocatalogus. Dat is een boekwerk dat in de haven gegarandeerd op de plank blijft liggen.”

Ook wil Wennekens in de enkele tientallen CAO's voor de haven een aparte veiligheids- en arboparagraaf opgenomen zien. “Dat heeft status en biedt de ondernemingsraden een krachtiger handvat.” Maar dit bondsvoorstel, onderdeel van een breder pakket cao-wensen, is door de werkgevers al in het eerste gesprek van tafel geveegd. Wennekens voorspelt alvast een “zeer onrustig voorjaar” in de haven. «