



> *Werkt in je voordeel*

# Havenwerk, veilig werk?

De veiligheidsthermometer van FNV Bondgenoten

“Werken in de haven is veilig... totdat je vergeet dat het gevaarlijk is”





# I Inleiding

**Signalen van leden dat het werken in de Nederlandse havens minder veilig wordt, waren voor FNV Bondgenoten aanleiding om een uitgebreide veiligheidsenquête onder de leden te houden.**

De zorgen over een dalend veiligheidsniveau worden noch door de enquête, noch door de (beperkte) bekende cijfers bevestigd, maar wel werd duidelijk dat het met de arbeidsveiligheid in de Nederlandse havens nog niet best gesteld is. Havenwerk is nog steeds riskant werk en over het algemeen blijven de veiligheidsinspanningen van werkgevers flink achter bij - bijvoorbeeld - die van hun collega's uit de chemie.

Omgezet in rapportcijfers voor een aantal veiligheidsaspecten zien we een enkel zesje, en de nodige dikke onvoldoendes. De enige sector die over bijna de hele linie wel goed scoort is tankopslag. Kanttekening daarbij is dat de managers en leidinggevenden (ruim 17%!) die vanuit deze sector deelnamen aan de enquête, waarschijnlijk een gevaarlijk roze beeld van de situatie hebben. Werknemers van inhuurbedrijven daarentegen maken zich vaker zorgen over hun veiligheidssituatie dan andere havenwerkers.

De havens buiten Rotterdam - Amsterdam, het Scheldegebied, Dordrecht - scoren over het algemeen rond het gemiddelde of net iets daaronder. Dat geldt ook voor de meeste sectoren die apart bekeken zijn: de bulk, de containersector en de Roll On Roll Off-bedrijven. Opvallend is dat ook de moderne containerbedrijven, waaronder de grootste van Europa ECT, nauwelijks meer

dan gemiddeld scoren en vaak zelfs slechter. Alleen op het omstreden onderwerp 'sancties' scoort de containersector - net als overigens koploper tankopslag - beduidend hoger dan gemiddeld.

Inmiddels pakken zich donkere wolken boven het veiligheidslandschap in de havens samen: de combinatie van Europese regels voor de vrije markt met het dereguleren van de arbowet en het opzeggen van ILO-verdragen bedreigen kwaliteit én veiligheid van het havenwerk dusdanig, dat het hard nodig is activiteiten te ontplooiën om te voorkomen dat de signalen van onze leden de komende jaren alsnog werkelijkheid worden. Hopelijk draagt dit rapport bij aan de bewustwording van die noodzaak tot actie.

Niek Stam, Ruud Wennekes

Utrecht/ Rotterdam april 2004



**AUGUSTUS 2003:** "Tijdens het laden en lossen in het schip door heftrucks is er een heftruck door de houten vloer gezakt met de voorbanden. Hierdoor kwam de lading van de pallet af en deze is op het been van het slachtoffer terecht gekomen. Slachtoffer is met gebroken been naar het ziekenhuis afgevoerd."

## II Wat vooraf ging

**In 2003 kreeg vakbond FNV Bondgenoten signalen van zijn leden in de havens: het aantal ongevallen en veiligheidsincidenten zou een verontrustende tendens omhoog vertonen. Havenwerk is riskant werk. Nog steeds, ook al hebben mechanisatie en automatisering de risico's van het oude, zware stuwadoorswerk teruggebracht. Reden voor FNV Bondgenoten om onderzoek onder de eigen leden te doen naar de veiligheidssituatie en veiligheidsbeleving in de Nederlandse havens.**

Tegen de achtergrond van een aantal ingrijpende veranderingen die op dit moment gaande zijn rondom het havenwerk, neemt de bond de signalen van zijn leden extra serieus:

- de toenemende ruimte die geboden wordt aan scheepsbemanningen om zelf (riskant) laad- en loswerk te verrichten
- de toenemende deregulering in het kader van de 'gemeenschappelijke markt', die direct raakt aan kwalificatie, vakkennis en arbeidsomstandigheden van werknemers in de havens

In februari 2004 kregen alle leden - dat zijn er om en nabij de 6000 - een enquêteformulier thuisgestuurd. Ruim 1200 stuurden dit formulier ingevuld retour. Zo'n 20 procent dus, wat voor dit soort onderzoek ronduit hoog te noemen is. Hoewel het onderzoek is uitgevoerd onder leden in (vrijwel) alle Nederlandse havens, dus naast Rotterdam en Amsterdam ook in Zeeland (Vlissingen, Terneuzen), Dordrecht enzovoort, zal het niet verbazen als in de enquêteresultaten de toon gezet wordt door Rotterdam/Rijnmond.

Behalve het doen van onderzoek onder de leden heeft FNV Bondgenoten ook gesproken met Zeehavenpolitie en de Arbeidsinspectie. Immers, uit deze eerste enquête - je zou het een 'nulmeting' kunnen noemen - kunnen nog

geen op- of neerwaartse trends worden geconcludeerd. Bovendien kan het nooit kwaad ervaringen en meningen over het veiligheidsbeleid in de Nederlandse havens met deze instanties uit te wisselen.

Een 'geval apart' is het samenwerkingsverband van werkgevers in de Europoort, Deltalinqs. Deltalinqs, de voortzetting van EBB, ontplooit de nodige activiteiten rond veilig werken in het Rijnmond gebied. Eenmalig telefonisch contact leidde tot een mail en daarna tot stilte. Hopelijk verandert dat in de toekomst nog.

Overigens bleek het nogal lastig betrouwbare veiligheids cijfers over de Nederlandse havens te genereren. Havens worden in de statistiek namelijk meestal op één hoop gegooid met andere dienstverleners in het vervoer, zoals de behandelaars van luchtvracht. Gelukkig was de Arbeidsinspectie behulpzaam met het herleiden van een aantal statistieken tot althans enig inzicht in ongevals cijfers van de havens in Rotterdam/Rijnmond.

In dit rapport treft u de voornaamste resultaten van het onderzoek aan, alsmede een aantal aanbevelingen dat FNV Bondgenoten hierop gebaseerd heeft.



*“Door onderbezetting en werkdruk te weinig tijd voor preventief onderhoud.” (iemand uit de bulksector)*

# III Het decor: donkere wolken boven een haven in verandering

## Port Package

In 2002 en 2003 voerden havenwerkers in heel Europa diverse malen actie tegen het zogenaamde Port Package. Daarmee wordt bedoeld een nieuwe Europese Havenrichtlijn 'Toegang tot de markt voor havendiensten' (61/02/EG). De havenwerkers en vakbonden vinden dat deze richtlijn een aantal onacceptabele gevolgen zou hebben, die ook invloed hebben op de veiligheid van havenwerkers:

- sterke toename van de zelfafhandeling (laden en lossen door niet-gekwalificeerde reders en scheepsbemanningen)
- wildgroei in bedrijven die havenwerk verrichten
- aantasting van de werkgelegenheid en het vakmanschap
- aantasting van de veiligheid in de havens

Resultaat van die acties was dat de Europese richtlijn door het Europese Parlement werd weggestemd. Indirect gevolg is dat de Nederlandse regering er in zijn dereguleringsdrift als de kippen bij is om vervolgens ook maar de toegezegde nieuwe Havenwet in de ijskast te stallen.

## ILO-verdragen

De internationale arbeidsorganisatie (ILO) is hét forum van de Verenigde Naties waarin internationaal geprobeerd wordt rechtvaardige en beschaafde minimumnormen voor arbeidsvoorwaarden, arbeidsverhoudingen en arbeidsomstandigheden te scheppen. Een moeizaam proces, om al die landen met al hun verschillen op één lijn te brengen. Het zijn voornamelijk westerse landen, Nederland voorop, die het proces frustreren. Terwijl landen als Nigeria en Rusland bezig zijn internationale ILO-verdragen te ratificeren, zou Nederland liefst een aantal verdragen doodleuk opzeggen<sup>1</sup>, onder het motto:

als het ons niet bevalt, doen we niet meer mee. Het meest recente voorbeeld hiervan geeft minister de Geus van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Hij is bezig ILO-verdrag 137 op te zeggen. Dit verdrag is door Nederland geratificeerd in 1976, maar nooit omgezet in wettelijke regels. Het regelt de sociaal verantwoorde invoer van nieuwe technologie in havenbedrijven. Met het opzeggen van dit verdrag bedient De Geus overigens juist die werkgevers op hun wenken, die aandacht voor veiligheid en gezondheid maar een lastige bijkomstigheid vinden.

## Europese Richtlijn 'Diensten op de interne markt'

De Europese Commissie heeft begin 2004 een voorstel gedaan voor een Europese Richtlijn betreffende diensten op de interne markt. Eén van de spraakmakende bepalingen is deze richtlijn is invoering van het 'oorspronglandbeginsel': op een dienstverlener is alleen de wetgeving van het eigen land van toepassing, en niet die van het land waarin men zijn diensten (bijvoorbeeld laden en lossen van schepen) verricht. Grote zorg bestaat dat deze Brusselse ontwikkelingen tot uitholling van veilig en gezond werk in de havensector zullen leiden. Vakmanschap, kennis van elkaars taal (communicatie!), kennis van de bedrijfssituatie, van werk- en veiligheidsprocedures zijn allemaal onontbeerlijke randvoorwaarden voor veilig werken, die door Brusselse en Haagse regelgevers op de tocht dreigen te worden gezet.

## Minder pauzes, langer doorwerken: arbeidstijdenwet en vroegpensioen op de tocht

Werkdruk en werktempo worden gesignaleerd als belangrijke onveiligheidsveroorzakers in de haven. Bovendien is

<sup>1</sup> Naast ILO-137 is opzeggen aan de orde geweest van ILO-118 (sociale zekerheid) en ILO-106 (werk- en rusttijden)



**JANUARI 2004:** "Een werknemer constateert een lekke slangverbinding. Probeert dit te verhelpen door de koppeling aan te tikken. Echter de koppeling is versleten, de slang schiet eraf en de werknemer krijgt het product in het gezicht."

havenwerk nog al te vaak fysiek zwaar werk. Het kabinet Balkenende met voorop minister De Geus pakken zowel het vroegpensioen als de arbeidstijdenwet aan. Havenwerkers worden - als het aan de regering ligt - verplicht jaren langer door te werken. En terwijl de maximale arbeidsduur wordt opgerekt, worden minimaal verplichte pauzes en rusttijden tot op het bot gestript. Dergelijke maatregelen zullen de werkdruk en het werktempo niet terugdringen. Wél zullen ze zorgen voor een (nog) groter risico op ongelukken.

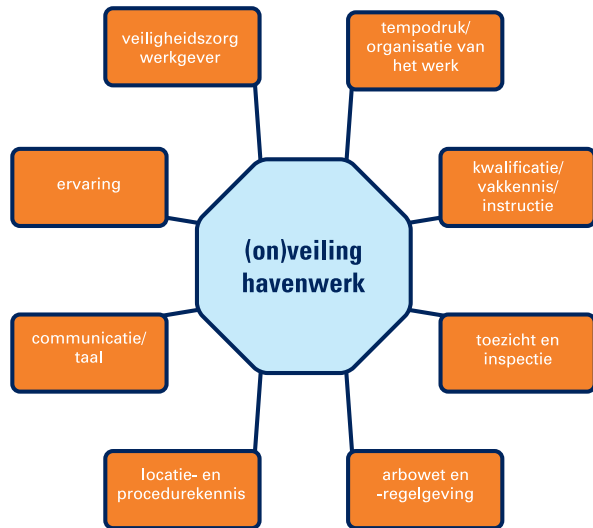
### ‘Onthoofding’ van de Arbowetgeving in Nederland

Het wettelijk kader voor Veiligheid en Gezondheid van werknemers ligt vast in de Arbowet, en in de daarvan afgeleide regels, waaronder het Arbobesluit. Op dit moment lopen er een aantal dereguleringsoperaties onder het motto ‘evaluatie van de arbowet’ (najaar 2004) en ‘vermindering administratieve lasten’. Een deel van de voorgenomen maatregelen heeft raakvlakken met veilig havenwerk:

- het verplichte werkoverleg, arbowet artikel 13: al eind 2002 schreef de staatssecretaris een brief aan de kamer. Inmiddels wordt deze - voor communicatie en overleg over veiligheid essentiële - bepaling in alle stilte uit de Arbowet geschrapt
- op dit moment wordt onderzocht welke ‘kop’ bepalingen de arbowet kent: bepalingen die verder reiken dan het minimum dat Brussel verplicht stelt. Het kabinet wil waar mogelijk deze kopbepalingen afschaffen. Werkgeversorganisatie VNO heeft een aantal koppen-snellende voorzeten afgeleverd die betrekking hebben op onderwerpen als het melden van beroepsziekten, het minder stellen van eisen op het gebied van persoonscertificatie, afzwakken van de aanvullende Risico Inventarisatie voor bedrijven die bijzondere ongevalrisico’s met gevaarlijke stoffen kennen, enz.

Samenvattend: op alle vijf genoemde onderwerpen lijken werkgevers en kabinet als voornaamste stelregel te hanteren dat vrije markt, vrije concurrentie, goedkoop

produceren vele malen belangrijker zijn dan veilig werk. Belangrijker dus dan vakkennis, kwaliteit, veiligheid en - in uiterste consequentie: mensenlevens.



Factoren die van grote invloed zijn op (on)veilig havenwerk



“Inhuurkrachten zijn niet altijd goed opgeleid voor het werk dat ze bij ons moeten doen. Nieuwe inhuurkrachten worden onvoldoende ingewerkt. Reden: te weinig mensen, geen tijd.”

*(iemand uit de tankopslag)*

## IV Voornaamste resultaten van het onderzoek

### 1. Karakter van het onderzoek

FNV Bondgenoten heeft een belevingsonderzoek onder havenwerkers gedaan. Dat is wat anders dan het in kaart brengen van officiële cijfers over ongevallen en bijna-ongevallen. Met cijfers en statistieken kun je een hoop zaken zichtbaar maken, maar soms ook camoufleren. Een belevingsonderzoek - zeker als dat wordt uitgevoerd onder mensen die dagelijks bezig zijn met het lossen en laden van schepen, en wéten waar ze het over hebben - brengt ook andere zaken aan het licht. In elk geval kunnen 'harde' cijfers en belevingsonderzoek elkaar aanvullen.

Tegelijk met het uitvoeren van de enquête is FNV Bondgenoten op zoek gegaan naar de veiligheidsstatistieken over het werken in de haven. Dat was niet

echt een eenvoudige opgave: twee gesprekken met de Arbeidsinspectie leverden een beperkte hoeveelheid materiaal op: het aantal meldingsplichtige ongevallen in de regio Rotterdam/Rijnmond. Pogingen om via het samenwerkingsverband van werkgevers in het Europoort-gebied - Deltalings - aan gegevens te komen waren niet succesvol: zelfs het leggen van contact bleek een moeizame klus.

Dit onderzoek van FNV Bondgenoten is een eerste momentopname. Of de veiligheid in de Nederlandse havens beter of slechter wordt, is er in beperkte mate uit af te lezen. Hoewel geprobeerd is ook de havens buiten het Rotterdam/Rijnmond-gebied in dit onderzoek tot hun recht te laten komen, zult u merken dat

Verdeling over de sectoren									
Sector	Respons		Bedrijfsgrootte			Functie in bedrijf			
	Aantal	%	<50 werknemers (%)	50-200 werknemers (%)	> 200 werknemers (%)	uitvoerend/ operationeel (%)	leidinggevend/ manager (%)	Kantoor (%)	Andere functie (%)
Tankopslag	140	12,0	8,7	50,7	40,6	69,1	17,6	7,4	5,9
RoRo	123	10,6	4,2	66,4	29,4	78	10,6	4,1	7,3
Bulk	333	28,6	8,5	49,2	42,2	74,5	13,2	2,7	9,6
Containers	453	38,9	1,4	43,9	54,7	79,4	4,6	6,4	9,5
Inhuurkrachten	99	8,5	7,6	37,0	55,4	96,0	1,0	0,0	3,0
Overige sectoren	139	11,9	15,2	63,0	21,7	70,5	6,5	5,8	17,3
Havens buiten Rotterdam/ Rijnmond	151	13,0	10,1	65,8	24,2	80,7	8,7	2,7	8,0
<b>Totaal</b>	<b>1438</b>	<b>123,5</b>							



**DECEMBER 2003:** " De werknemer is tijdens het laden van een zeeschip met schroot over de lopende band gestapt en is hierbij 4 meter de lucht in geslingerd, omdat gelijktijdig de kraan een groot stuk aluminium wilde verplaatsen, en hierbij de hijskabels op spanning waren."



Rotterdam/Rijnmond toch een erg dominante positie in het geheel inneemt.

## 2. De respons

De respons op de enquête was goed, volgens enquêtekenners zelfs zeer goed: 1187 formulieren kwamen terug op een totaal van ruim 6000 die verstuurd zijn, een kleine 20%. Een honderdtal formulieren kwam nog na de sluitingsdatum binnen en kon jammer genoeg niet meer verwerkt worden.

Zoals u ziet is het totaalpercentage ruim boven de 100%. Een aantal werknemers heeft bij de vraag naar de sector waar men werkt meerdere mogelijkheden aangekruist (bijvoorbeeld werkzaam in de tankopslag, maar buiten Rotterdam/ Europoort). Op de conclusies die uit de enquête kunnen worden getrokken heeft dit geen invloed van betekenis.

Omdat de havenbedrijven die door inzenders in de sector 'anders' zijn ingedeeld in het overgrote aantal gevallen wel degelijk onder één der met name genoemde sectoren zijn te vatten, zijn de betreffende antwoorden wel in het totaal verwerkt, maar niet vertaald naar 'sectorconclusies'.

Uitgesplitst naar bedrijfsgrootte geeft 6,1% (70 respondenten) aan te werken bij een bedrijf met minder dan 50 werknemers. 49,3% deelt het eigen bedrijf in de klasse 50 tot 200 werknemers in. 44,7% (517 respondenten) in meer dan 200.

Van de leden die het formulier hebben teruggestuurd blijkt 76,1% uitvoerend/operationeel werk te verrichten (894 werknemers). Leidinggevend of manager is 9,4% (111 werknemers). Kantoorwerkers tekenen voor 5,1% van de reacties en 9,4% heeft een functie die ze niet in één van deze drie groepen konden onderbrengen. Daaronder vallen verschillende beroepen als consultant, controleur, onderhoudsdienst en dergelijke.

## 3. Resultaten havenbreed en per sector

We hebben de onderzoeksresultaten op verschillende manieren doorgelicht. Daarbij is met name gekeken naar de belangrijkste sectoren in de haven - waarbij havens buiten Rotterdam/Rijnmond een aparte 'sector' vormen:

- a containerverwerkende bedrijven
- b roro (afhandeling roll on roll off schepen)
- c bulkoverslag (erts, kolen, graan...)
- d tankopslag
- e havens buiten Rotterdam Europoort
- f inleenbedrijven, die hun krachten aan andere havenbedrijven verhuren

Daarnaast zijn de vragen gerelateerd aan een aantal 'kernthema's', te weten:

- a wordt werken in de haven veiliger of niet?
- b voornaamste risico's
- c veiligheidsbeleid
- d communicatie en informatie over veiligheid
- e veiligheidsbewustzijn werknemers
- f onderhoud van machines, terreinen, apparatuur
- g werkdruk en werktempo
- h positie van inleenkrachten
- i gevaarlijke stoffen
- j vakkennis en veiligheid

De verwerking van de resultaten in grafieken is zoveel mogelijk 'positief gericht', zodat over vrijwel de hele linie - behalve voor thema b (voornaamste risico's) - geldt: hoe hoger de score, hoe positiever.

In de grafieken vindt u een tweetal benaderingen steeds opnieuw terug:

1. de 'sectormaatlat': sectoren worden vergeleken met het gemiddelde resultaat in de Nederlandse havens. Hieruit kan afgelezen worden of een sector beter of minder goed scoort dan dit gemiddelde. De betreffende grafieken per enquêtevraag zijn te vinden in bijlage I.
2. een 'basisnorm' van 60% positief: voor de meeste vragen is de beantwoording havenbreed getoetst aan



**“Werkdruk is groot, waardoor onveilige situaties ontstaan.” (iemand uit de containersector)**

een - overigens weinig ambitieuze - norm van '60% positieve antwoorden', waarbij steeds de twee meest positieve beantwoordingscategorieën bij elkaar zijn opgeteld. Eenvoudig gezegd: de antwoorden zijn getoetst aan een rapportcijfer 6.

Deze grafieken zijn te vinden bij de behandeling van de diverse kernthema's.

Behalve per sector hebben we de resultaten af en toe ook nog vanuit de invalshoek bedrijfsgrootte bekeken. Aan de respondenten is gevraagd aan te geven hoeveel werknemers bij hun bedrijf (niet de terminal!) werkzaam zijn: minder dan 50, 50-200 of meer dan 200. Niet iedereen heeft dat helemaal correct weten te beantwoorden. Bedrijven als ECT, Vopak, SHB komen zowel in de categorie "50-200" als "meer dan 200" voor, terwijl ze toch echt in die laatste categorie - meer dan 200 werknemers - thuishoren. Desondanks zijn de enquête-resultaten merkwaardig consistent en - bekeken vanuit veiligheidsoptiek - voorspelbaar: grote bedrijven scoren op de meeste onderwerpen beter dan kleine. Vanuit de geldende ondernemersvisie op MKB - kleine bedrijven zijn flexibeler, minder bureaucratisch, reageren sneller en de communicatielijnen zijn korter, zijn de resultaten verrassender: ook op het aspect 'communicatie', 'informatie' en 'snel reageren op signalen' scoren de grote bedrijven beter!

Wat waarschijnlijk te verklaren is uit het feit dat 'veiligheid' binnen het ondernemingsbeleid van grote bedrijven vaker een 'vaste plek' heeft gekregen dan in kleine bedrijven.

Er is ook gekeken naar de vraag of werknemers wel of geen VCA-veiligheidspaspoort<sup>2</sup> hebben. Het aantal "ja" antwoorden op deze vraag was voor ons verrassend hoog. Wij wisten (weten) niet beter of slechts een beperkt aantal bedrijven in de Rotterdamse haven - waaronder ECT - is aan de slag met de VCA-veiligheidscertificatie. Toch blijkt dat diegenen die 'ja' zeggen op de vraag of ze over een VCA-veiligheidspaspoort beschikken over

vrijwel de hele linie aanzienlijk positievere antwoorden genereren over het veiligheidsbeleid van hun werkgever, de veiligheidssituatie in hun bedrijf en het veiligheidsbewustzijn van werknemers, dan de groep die op deze vraag 'nee' heeft geantwoord. Dat kan bijna geen toeval zijn.

<sup>2</sup> VCA is letterlijk 'Veiligheid-, gezondheid en milieu Checklist voor Aannemers'. In het kader van dit door bedrijven te verwerven certificaat zijn werkgevers verplicht hun werknemers een opleiding plus examen 'basisveiligheid' te laten afleggen. Vaak wordt het slagen hiervoor vastgelegd in een veiligheidspaspoort. Dit is een persoonlijk document waarin alle relevante (veiligheids)opleidingen en werkervaring van de houder zijn vastgelegd. Daarmee kan de houder/werknemer snel en op een eenvoudige manier laten zien over welke diploma's en certificaten hij beschikt en welke medische keuringen hij heeft ondergaan. En het stelt de opdrachtgever in staat om de gegevens aan de poort of op het werkteerrein te controleren.



**JANUARI 2004:** "Tijdens reparatiewerkzaamheden aan een schuifspreader is de werknemer tijdens het repareren van een haperende flipper met een vinger tussen deze haperende flipper bekneld geraakt."

## Twee sectoren die er uit springen: tankopslag en inhuurbedrijven

**Niet helemaal verbazingwekkend is dat de sector tankopslag bij zeer veel vragen erg goed scoort: ongevallen die daar gebeuren hebben door hun omvang en impact op de omgeving al gauw enorme gevolgen voor de continuïteit en het imago van het bedrijf.**

Kennelijk sluiten de werkgevers in deze sector qua veiligheidsbenadering dan ook sterk aan bij de chemiebedrijven, waarvoor hetzelfde geldt. Wel opvallend is dat uit de tankopslag een meer dan gemiddeld aantal inzenders aangeeft dat ze een leidinggevende of managementfunctie hebben (17,6% tegen 9,4% gemiddeld). Dit zou van invloed kunnen zijn op de 'kleur' van de antwoorden. We hebben dit voor wat betreft de tankopslag op enkele vragen getoetst. Het blijkt dat de antwoorden van werknemers in uitvoerende functies over het algemeen vrijwel in lijn liggen met het totaalresultaat van de sector. Leidinggevenden en managers kijken op veel onderwerpen nog aanzienlijk positiever naar de veiligheidssituatie in de tankopslag, terwijl kantoorpersoneel (7,4% van de respondenten) vaak een wat pessimistischere visie op de onderwerpen heeft. Het regelmatig scoren van 100% door managers/leidinggevenden bergt op zich een nieuw gevaar in zich: verslappende aandacht van managementzijde. Bij sommige vragen verdient het verschil in resultaat tussen uitvoerenden en management in de tankopslag absoluut de nodige aandacht, zoals vraag 25 ("als ik een onveilige situatie meld bij mijn baas, wordt daar direct actie op ondernomen"): 67,8% van de

uitvoerenden is het daarmee eens, terwijl 100% van de leidinggevenden/managers dit onderschrijven. Dan wordt het verschil in perceptie wel erg groot. Dergelijke verschillen zien we overigens bij meer vragen optreden.

Uit dit alles kan wat ons betreft toch ook geconcludeerd worden dat de andere sectoren nog (ver) achterblijven bij de sector tankopslag, terwijl ongevalcijfers en veiligheidsrisico's zo'n achterstand feitelijk niet rechtvaardigen. Aan de andere kant van de schaal zien we met name de kritische visie van werknemers werkzaam bij inhuurbedrijven op hun veiligheidssituatie, de eigen werkgevers én zichzelf. Of daarmee een volkomen helder beeld van hun eigen werkgever (het inhuurbedrijf) ontstaat, is niet helemaal duidelijk: werknemers van deze bedrijven zijn immers meestal 'bij anderen' aan het werk, en zullen wellicht ook naar de werksituatie aldaar gekeken hebben. We hebben hier dan ook te maken met de complexe problematiek van 'gedeelde verantwoordelijkheid'. Ook hier moeten we overigens rekening houden met de functie van de inzenders: terwijl bij de tankopslag 17,6% van de inzenders een leidinggevende of managementfunctie had, en 69,1% uitvoerend/ operationeel was, lagen

deze cijfers voor de inhuurbedrijven op 1,0 % respectievelijk 96,0 %. Het kan haast niet anders of dit heeft de resultaten gekleurd.

We durven al met al de conclusie wel aan dat werknemers van inhuurbedrijven kennelijk structureel worstelen met het veiligheidsniveau in de haven, en met de aanpak (of het gebrek daaraan) door hun werkgever. Deze conclusie is wat ons betreft des te dringender en actueler in het licht van de pogingen havenwerk in toenemende mate "vrij" te geven: zonder stevige (wettelijke) eisen aan bedrijven en werknemers die zich aanbieden voor het verrichten van havenwerk, wordt er een bom gelegd onder het op dit moment bereikte veiligheidsniveau.



*"Van al het draaiend en rijdend materiaal plus de verlichting is het onderhoud slecht."  
(iemand uit de containersector)*

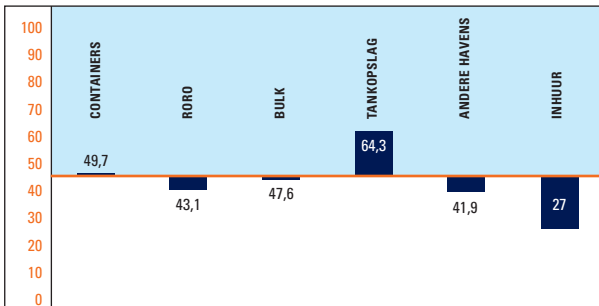
**Kernthema a:**  
**“Wordt werken in de haven veiliger of niet?”**

(vraag e, f en 1 uit de enquête)

Directe aanleiding voor de enquête waren signalen over toenemende onveiligheid in de Nederlandse havens. De enquête bevestigt dit beeld niet, althans niet voor het totaal van de havens. Op de vraag of de havens de afgelopen jaren veiliger zijn geworden antwoordt 48,1% ‘ja’ en 42,6% ‘nee’.

Ook op de vraag of men zich veilig voelt tijdens werk in de haven antwoordt 12,7% ‘altijd’ en 69,6% ‘meestal’ (samen 82,3%), tegen slechts 15,9% ‘af en toe’ of ‘nooit’.

**Vraag f: is het werken in de Rotterdamse haven de afgelopen jaren veiliger geworden?** (gemiddeld: 48,1% “ja”) kernthema: veilig of niet?



Het valt op dat gemiddeld 61,9% van de havenwerkers meldt in het afgelopen half jaar ten minste één van hun collega's getroffen is door een ongeval met (licht of zwaar) letsel. Het typeert de haven ondanks alles als een “gevaarlijke” bedrijfstak.

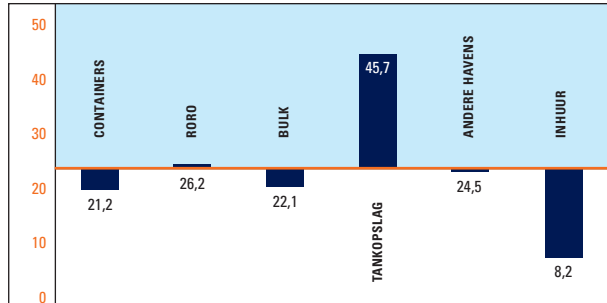
Eén ding valt extra op: inhuurkrachten hebben een minder positief beeld van de veiligheidsontwikkeling in de haven en blijken ook aanzienlijk vaker ongevallen onder hun eigen collega's mee te maken. Werknemers uit andere havens voelen zich relatief minder veilig dan werknemers in Rotterdam/Europoort<sup>3</sup>, maar dit wordt niet bevestigd door de vraag naar arbeidsongevallen.

<sup>3</sup> slechts 70,7% antwoordt “altijd” of “meestal”

**Vraag e: het afgelopen jaar is ten minste één van mijn collega's getroffen door een ongeval met (licht of zwaar) letsel**

Gemiddeld meldt 61,9% hierop “ja”, 25% “nee”

het aantal “nee” zeggars is als vertrekpunt genomen: hoe hoger percentage, hoe gunstiger

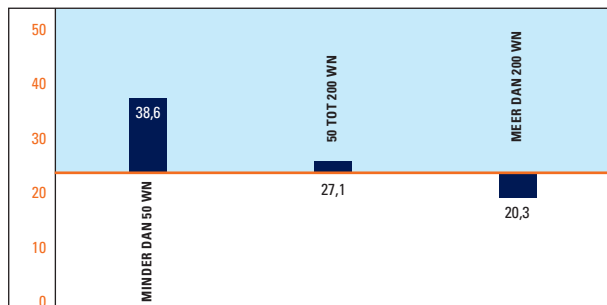


We hebben gekeken of bedrijfsgrootte van wezenlijke invloed is op deze resultaten: immers als je op een bedrijf met veel werknemers werkt ‘hoor’ je sneller van ongelukken die collega's overkomen zijn, ook al ken je de betrokkene niet persoonlijk. Bovendien heeft een werknemer van een groot bedrijf die een ongeval overkomt meer collega's die “ja” invullen als ze een enquête als deze krijgen toegestuurd. De grafiek hieronder bevestigt dat enige correctie bij het interpreteren van de resultaten nodig is: hoe kleiner het bedrijf, hoe minder vaak werknemers het afgelopen half jaar een ongeval met letsel hebben meegemaakt.

**Vraag e: ('ongeval meegemaakt') uitgesplitst naar bedrijfsgrootte**

Gemiddeld meldt 61,9% hierop “ja”, 25% “nee”

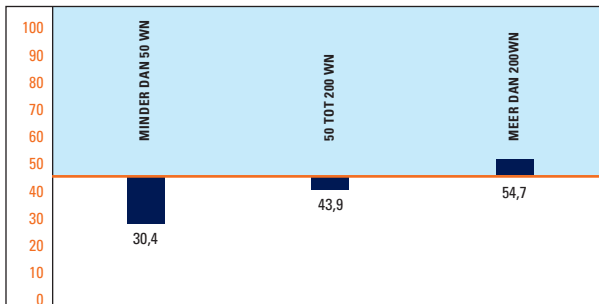
het aantal “nee” zeggars is als vertrekpunt genomen: hoe hoger percentage, hoe gunstiger



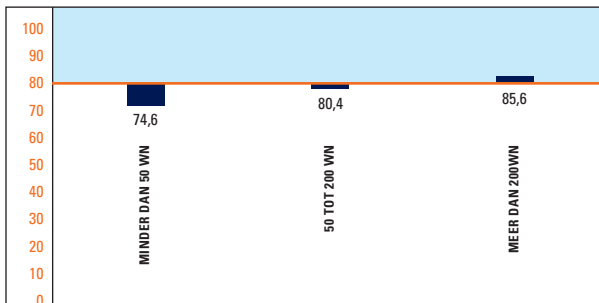
**JANUARI 2003:** “Onder andere door corrosie en een las van wat mindere kwaliteit barst een opslagtank uit elkaar. 1700 kubieke meter orthocresol komt vrij. Naast stankoverlast en bodemvervuiling raakten enkele hulpverleners en eigen personeel (licht) gewond.”

Toch is de andere kant van de medaille dat werknemers van kleinere bedrijven zich juist vaker onveilig voelen tijdens het werk dan werknemers van grotere bedrijven. Ook beoordelen zij de ontwikkeling naar een veiliger haven negatiever:

**Vraag f: uitgeplitst naar bedrijfsgrootte**  
**"Voor mijn gevoel is het werk de afgelopen jaren veiliger geworden"**  
 (gemiddeld: 48,1% "ja")



**Vraag 1: uitgeplitst naar bedrijfsgrootte**  
**"Ik voel mij veilig als ik in de haven aan het werk ben"**  
 (gemiddeld: 82,3% "altijd" of "meestal")

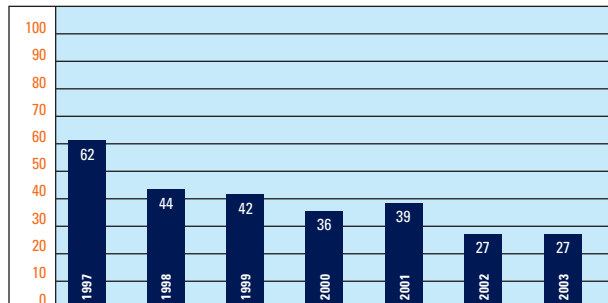


We hebben deze resultaten vergeleken met de cijfers die we van de Arbeidsinspectie hebben ontvangen.<sup>4</sup> Ook die cijfers tonen dat havenwerk nog steeds gevaarlijk werk is. Bovendien is een meldingsplichtig ongeval (ziekenhuisopname of blijvend letsel) in de havens helaas ook al erg snel een dodelijk ongeval. Tegelijk toonden deze cijfers over de laatste zeven jaar - met inachtneming van het feit dat in de periode 1997-

1999 ook een aantal niet-meldingsplichtige ongevallen zijn meegeteld - een licht dalende trend. In de jaren 2002 en 2003 lijkt stabilisatie op te treden. Daarmee is direct één van de conclusies uit ons onderzoek boven water: het ging de afgelopen jaren voorzichtig de goede kant op met de veiligheid in de Nederlandse havens

Toch is dat allesbehalve een reden om zelfvoldaan achterover te gaan zitten. Integendeel: de afvlakking van de cijfers én toekomstige arbeidsmarktontwikkelingen, zoals het dreigende 'opengooien' van de haven voor onvoldoende gekwalificeerde arbeidskrachten en minder bonafide bedrijven zijn wat de bond betreft waarschuwingssignalen: wij willen niet wachten tot de statistieken weer gaan stijgen, maar blijven streven naar afspraken die het veiligheidsniveau in de havens verder verhogen.

**Aantal meldingsplichtige ongevallen- Havens regio Rotterdam**  
 (bron: Arbeidsinspectie)



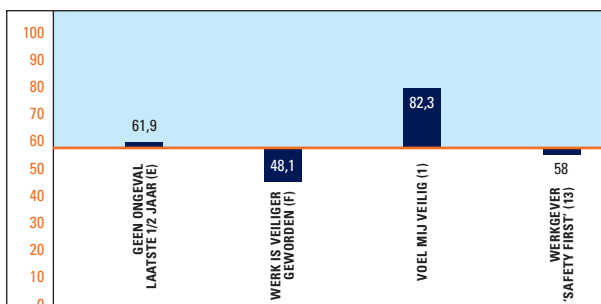
<sup>4</sup> deze cijfers betreffen het aantal meldingsplichtige ongevallen in de sector dienstverlening t.b.v. vervoer in de regio Rotterdam in de jaren 1997 t/m 2003. Het overgrote deel hiervan betreft ongevallen in de haven.



*"Sinds de overname van het havenbedrijf door een ander wordt er van de veiligheid voor werknemers en bezoekers echt werk gemaakt. Dit onderwerp heeft een zeer hoge prioriteit gekregen, ook als dit geld kost. Dat mag wel eens gemeld worden."*  
*(iemand uit een haven in het Scheldegebied)*

Tot slot: als we de enquêteresultaten havenbreed relateren aan de 60% norm (60% van de respondenten moet positief zijn), dan ontstaat het volgende beeld:

**Resultaatindicator havenbreed: veilig of niet**  
Gemiddeld cijfer: 6,2



(In de grafiek is de "norm" x-as op 60 gezet, wat door de schoolmeesters onder ons kan worden geïnterpreteerd als een "6")

## Kernthema b: voornaamste risico's (vraag b)

In de enquête is gevraagd uit een reeks gevaren, ongevalsoorzaken en type ongevallen de drie belangrijkste aan te kruisen. De vijf meest genoemde factoren zijn oranje gekleurd. Factoren die minder dan 15% scoren, zijn licht blauw gemarkeerd.

Over de Nederlandse havens bekeken is dit de rangorde (zie onderstaande tabel). Opvallend is dat voor bijna alle sectoren de top vijf gelijk is: naast 'traditionele' risico's als vallen, struikelen enzovoort, treffen we ook 'werkdruk' als veiligheid bedreigende factor aan.

Uitzondering op dit alles is de tankopslag, waar gevaarlijke stoffen en werken in besloten ruimtes flink hoger risico opleveren dan in andere sectoren.

Opvallend is verder het grote aantal keer 'lichtblauw' in de havens buiten Europoort en bij de inhuurbedrijven.

Risico/ letsel		Alle havens samen	Containers	Roro	Bulkoverslag	Tankopslag	Andere havens dan R'dam/Europoort	Inhuurbedrijven
1	struikelen	57,8%	57,3%	59,5%	62,2%	55,7%	60,0%	55,7%
2	hoogte (valgevaar)	55,3%	70,4%	30,6%	58,3%	27,3%	52,0%	55,7%
3	stoten, knellen, snijden	53%	48,7%	68,6%	57,7%	51,1%	58%	44,3%
4	vallende voorwerpen	46,5%	60,4%	41,3%	50,2%	7,2%	45,3%	62,9%
5	werkdruk, onderbezetting	40,2%	35,8%	54,5%	38,4%	39,6%	46,7%	45,4%
6	achterstallig onderhoud	26,6%	32,2%	18,2%	26,6%	19,4%	26,0%	36,1%
7	gevaarlijke stoffen	19,2%	14,9%	19,8%	10,9%	57,6%	16,0%	12,4%
8	werken in besloten ruimtes	16,4%	4,2%	14,9%	23,6%	43,9%	18,7%	17,5%
9	onvoldoende geschoold personeel	15,2%	11,8%	25,6%	17,5%	5,8%	30,7%	28,9%
10	niet bewust zijn van de gevaren	13,9%	14,9%	20,7%	12,4%	9,4%	17,3%	18,6%
11	niet naleven veiligheidsprocedures	13%	16,0%	10,7%	9,1%	10,1%	15,3%	20,6%
12	omringende bedrijven	10,8%	10,2%	18,2%	13,6%	10,1%	9,3%	9,3%
13	explosiegevaar	8,6%	4,2%	5,8%	6,6%	33,1%	7,3%	7,2%
14	andere risico's	4,5%	4,4%	5,0%	2,4%	3,6%	5,3%	6,2%



**JULI 2003:** "Tijdens loswerkzaamheden van de Pelican 1 bij een bedrijf in Ritthem (gemeente Vlissingen) is woensdagavond een 39-jarige man uit Heinkenszand om het leven gekomen. Een arm van een kraan knikte en viel bovenop de cabine waarin de man zat, meldt de politie."

Binnen de top 5 scoort werkdruk hier duidelijk hoger (negatiever!) dan in andere sectoren.

Tot slot blijkt uit gesprekken met de Arbeidsinspectie en studie van een aantal veiligheidsrapporten dat naar de toekomst de volgende aspecten aandacht behoeven:

- duidelijker onderscheid tussen types ongevallen/letsel en potentiële ongevalsoorzaken
- apart vermelden van aanrijdgevaar en (rommelige, onoverzichtelijke, slordige) terreinsituaties
- bij de gevaarlijke stoffenproblematiek: specifiek aandacht voor aan- en afkoppelen leidingen.

### Kernthema c: beoordeling werkgeversbeleid

(vragen g, 2, 4, 7, 8, 9, 13, 17 19 en 27)

Door middel van een aantal vragen is een beeld gevormd van het beleid van werkgevers in een aantal sectoren.

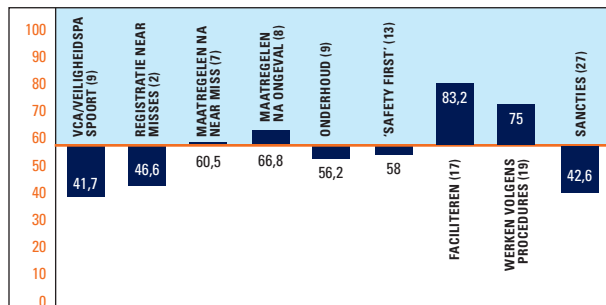
Aspecten die in dat kader tegen het licht zijn gehouden:

- is er - naast ongevallenregistratie - ook een registratie van bijna-ongevallen (near-misses)
- worden er maatregelen getroffen na het melden van een onveilige situatie, na een bijna-ongeval of (pas) nadat er echt een ongeluk is voorgevallen.
- merken de werknemers dat voor hun werkgever 'safety first' geldt
- draagt de werkgever er zorg voor dat het werk veilig kan worden uitgevoerd
- wordt er daadwerkelijk gewerkt volgens de geldende veiligheidsprocedures
- treft de werkgever sancties bij overtreding van veiligheidsregels
- hebben werknemers een veiligheidspaspoort, met andere woorden zijn ze opgeleid in het kader van een VCA-certificatie.

#### Opvallende zaken:

- veel beleidsmatige aspecten scoren betrekkelijk laag, terwijl tegelijk het "werken volgens veiligheids-

Resultaatindicator havenbreed: veiligheidsbeleid  
Gemiddeld cijfer: 5,9



In de grafiek is de "norm" x-as op 60 gezet, wat kan worden geïnterpreteerd als het schoolcijfer "6".

procedures" en "faciliteren (mijn werkgever stelt mij in staat veilig te werken)" juist hoog scoren.

- het aspect 'VCA/veiligheidspaspoort' scoort in de grafiek laag; toch was voor ons het hoge aantal werknemers, dat aangaf over een dergelijk paspoort te beschikken, verrassend. Of dat betekent dat ook hun werkgever VCA-gecertificeerd is, is onduidelijk.
- 'slechts' 42,6% van de werknemers geeft aan dat zij bij onveilig werken te maken kunnen krijgen met sanctiebeleid. Voor FNV Bondgenoten is 'sanctiebeleid' geen automatische maatstaf voor goed beleid. Hoewel sancties soms noodzakelijk kunnen zijn, werken zij ook een camouflagecultuur in de hand: near misses worden verzwegen, de ware toedracht (en leerpunten!) van ongevallen zijn moeilijker te achterhalen, omdat op het vertellen van de volledige waarheid strafmaatregelen kunnen volgen.
- de sectoren 'bulk' en vooral 'tankopslag' scoren qua veiligheidsbeleid over de hele linie bovengemiddeld. Als we deze sectoren niet mee zouden rekenen, zouden de totaalresultaten aanzienlijk slechter zijn. Het zou echter niet betekenen dat er meer aspecten beneden de 60%-as zouden komen.
- het verhaal over de inhuurbedrijven zal in deze enquête eentonig zijn: zij scoren - volgens de eigen werknemers - (sterk) benedengemiddeld. Opvallend is dat uit de ene



"Werken onder tijdsdruk, met te weinig midden/mensen en slecht onderhouden materiaal is vragen om moeilijkheden. Dit is normaal bij ons bedrijf: tijd is geld." (iemand uit de containersector)

vraag waar andere werknemers naar hun mening over de inhuurbedrijven gevraagd wordt (vraag 18) een zelfde beeld oprijst.

- de 'andere havens' (buiten Rotterdam/Europoort) bewegen zich meestal rond het gemiddelde, met de neiging daar nét iets onder te zitten.

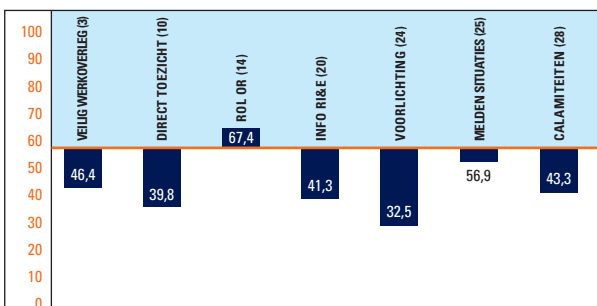
### Kernthema d: communicatie en informatie over veiligheid

(vragen 3, 4, 10, 14, 20, 25 en 28)

Zeven van de 28 gesloten enquêtevragen hebben betrekking op 'informatie' en 'communicatie'. Procedures en voorzieningen kunnen nog zo up-to-date zijn, als communicatie en informatie hierover onvoldoende zijn, is de kans dat het mis gaat aanzienlijk groter. Onderwerpen die onder het hoofd 'communicatie' zijn ondergebracht:

- werkoverleg over veilig werken en near-misses
- direct toezicht (door b.v. leidinggevendenden) op en tijdens de werkzaamheden
- informatieverstrekking over risico's en gevaren
- beoordeling van de werkzaamheden van de Ondernemingsraad door werknemers
- periodieke voorlichting/instructie over veilig werken
- communicatie over calamiteiten bij omliggende bedrijven
- adequaat reageren op meldingen die werknemers doen bij hun leidinggevende.

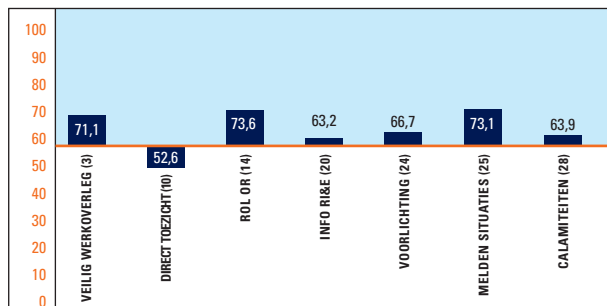
**Resultaatindicator havenbreed: communicatie en informatie**  
Gemiddeld cijfer: 4,7



De resultaten baren ons zorgen. Dit is over bijna de hele linie het zwakste onderdeel in het veiligheidsbeleid binnen de Nederlandse havens: bijna alle aspecten scoren minder dan 60% positief, behalve de inzet van Ondernemingsraad/ VGWM-commissie.

Ook hier hetzelfde beeld voor de sectoren. Dat het aanzienlijk beter kan, bewijst de sector tankopslag, hoewel ook zij op dit punt (iets) minder lijken te scoren dan op andere onderwerpen:

**Resultaatindicator tankopslag: communicatie en informatie**  
Gemiddeld cijfer: 6,6



### Kernthema e: veiligheidsbewustzijn werknemers

(vragen 5, 6 en 15)

Een drietal vragen in de enquête gaat na hoe werknemers aankijken tegen de mate van 'veiligheidsbewustzijn' bij het uitvoeren van hun werk. Dat werknemers het eigen veiligheidsbewustzijn hoog inschatten zal niemand verbazen. Voor ruim 96,5% van de mensen staat veilig werken altijd of meestal voorop. Dat men ook positief is over het veiligheidsbewustzijn van de eigen collega's is wel opvallend: 86,7% is hier positief over, wat strijdig lijkt met het standaard gezegde 'de ander heeft het gedaan'. Dit beeld wordt niet helemaal bevestigd als we vragen in hoeverre men wordt geconfronteerd met onveilige situaties door ondoordacht handelen van andere werknemers:

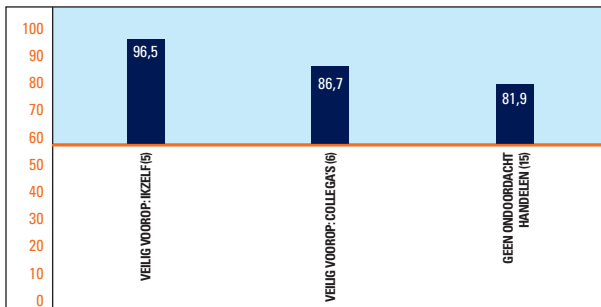


**MAART 2004:** "Bij het bridgen van containers is een werknemer van 2 hoog naar beneden gevallen op het dek."



9,5% zegt "nooit", maar 72,4% meldt "af en toe". Verder valt toch wel op dat als we dieper in de resultaten duiken, de meeste werknemers positiever over zichzelf dan over hun collega's zijn: voor 66,5% staat veilig werken bij henzelf "altijd" voorop, terwijl dat - vindt men - slechts voor 32% van de collega's geldt: die werken 'meestal' veilig (54,7%). Een subtiel, maar menselijk onderscheid.

**Resultaatindicator havenbreed: veiligheidsbewustzijn**  
Gemiddeld cijfer: 8,8

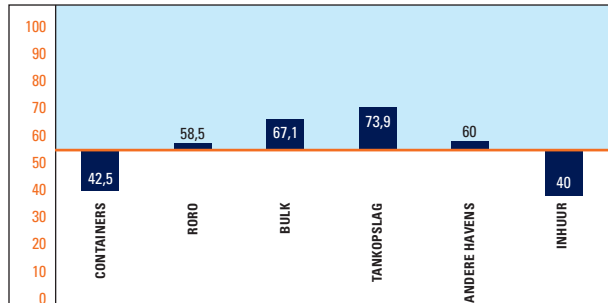


**Kernthema f:**  
**onderhoud van machines, terreinen, apparatuur** (vraag h en 9)

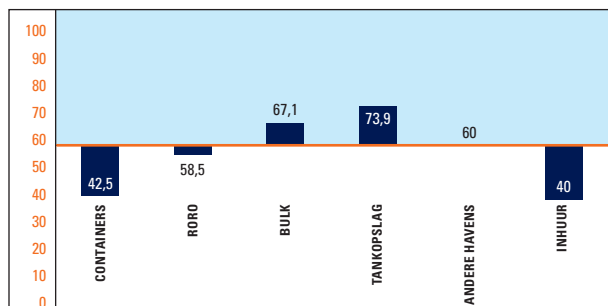
Onderzoek in 2003 in de chemiesector wees uit dat onderhoud van installaties en apparatuur regelmatig problematisch was. Ook van havenwerkers kregen we dergelijke signalen. In het rijtje van 14 veiligheidsrisico's dat in het kader van de enquête is genoemd, staat 'achterstallig onderhoud' op de zesde plaats.

Vraag 9 van de enquête geeft aan dat gemiddeld 56,2% van de werknemers het onderhoud "altijd" of "meestal" als goed typeren. Werknemers van inhuurbedrijven en uit de containersector zijn daar overigens negatiever over dan hun collega's. Evengoed heeft nog 41,4% van de mensen een duidelijk minder positief beeld van het onderhoud. Meest kritisch zijn de werknemers uit containersector en inhuurbedrijven.

**Vraag 9: De middelen waar ik mee (of op) werk worden goed onderhouden**  
(b.v. equipment, terreinen en installaties)  
(gemiddeld 56,2 "altijd" of "meestal")



**Resultaatindicator per sector: onderhoud equipment, terreinen en installaties**  
Gemiddeld cijfer 5,6



**Kernthema g:**  
**werkdruk en werktempo**

Hoge werk- en tempodruk scoren hoog (zie kernthema b) als veiligheidsrisico. Gemiddeld werkt 46,9% naar eigen zeggen 'altijd' of 'meestal' onder tijdsdruk. Voor de gemiddelde werknemer in Nederland ligt dat op 29%<sup>5</sup>. Voor 45,2% is de bezetting nooit of slechts af en toe voldoende om het werk op tijd af te krijgen. Als we naar de sectoren kijken zijn de resultaten minder eenduidig: in de containersector ligt de ploegenbezetting

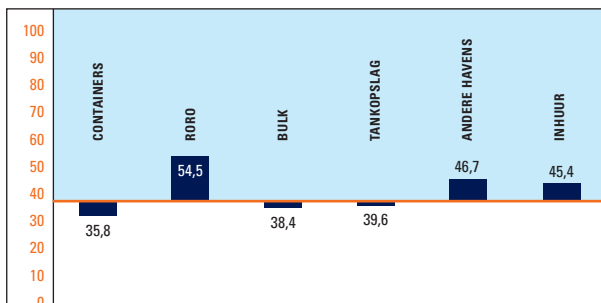
<sup>5</sup> Cijfer over 2002- Persbericht 04/030 - Ministerie van SZW - 11 februari 2004



*"Wanneer er een ongeval is gebeurd, wordt er wel een commissie samengesteld om een schuldige aan te wijzen, maar controle op de werkplek is er niet. Dat betekent kort gezegd niet aaien, maar wel slaan!" (iemand uit de containersector)*

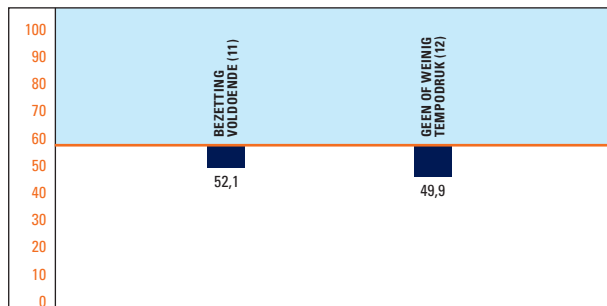
iets gunstiger (58,2% positief), terwijl de tempodruk juist ongunstiger ligt dan gemiddeld (53,9% werkt altijd of meestal onder tijdsdruk). Bij de bulk ligt dat precies omgekeerd: slechts 45,7% vindt de ploegenbezetting voldoende, tegelijk heeft 'slechts' 30,8% onder tijdsdruk te werken. In de Roro is de tijdsdruk juist weer erg hoog (62,8%), terwijl de tankopslag gemiddeld scoort. Ander havens dan Rotterdam/Rijnmond en de werknemers van inhuurbedrijven zitten zowel wat ploegensterkte als wat tempodruk betreft iets slechter dan het gemiddelde. Uit vraag b - geef aan welke risico's het belangrijkste zijn - blijkt eenzelfde beeld: iets gunstiger dan gemiddeld voor containers en bulk, ongunstiger dan gemiddeld voor Roro, inhuurbedrijven en de havens buiten het Rotterdam/Rijnmond gebied. Ook gemeten aan de - niet zo erg ambitieuze - basisnorm van '60% positief' scoort werkdruk in de Nederlandse havens negatief. Ondertussen zadelt de minister van Sociale Zaken de havenwerkers (en andere werknemers) op met een gestripte arbeidstijdenwet<sup>6</sup> en plannen om mensen te verplichten tot op hoge leeftijd door te werken.

**Vraag b: percentage werknemers per sector dat werkdruk/ werktempo als risico noemt**  
(gemiddeld 40,2% ) (hogere score=negatief!)



<sup>6</sup> met o.a. een verre gaande inperking van minimale rust- en pauzetijden

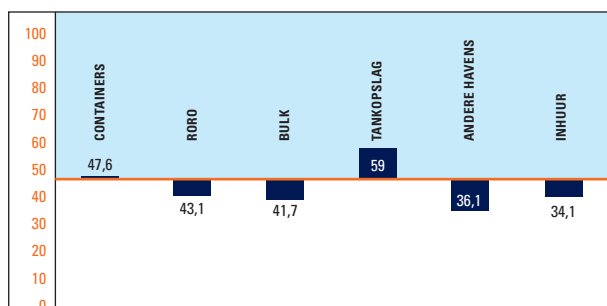
**Resultaatindicator havenbreed: werkdruk/ werktempo**  
(basisnorm 60% positief) Gemiddeld cijfer: 5,1



### Kernthema h: positie van inleenkrachten (de inhuurbedrijven)

Slechts één vraag gaat rechtstreeks over de positie van inhuurbedrijven: vraag 18 - inhuurkrachten zijn bij ons goed op de hoogte van geldende veiligheids- en werkprocedures. Hieronder is per sector het antwoord op die vraag afgemeten aan de 'basisnorm' van 60% positief. Behalve in de tankopslag zien we overal een ondermaatse score. Ook de werknemers van de inhuurbedrijven zelf beoordelen dit aspect zéér kritisch, terwijl in de havens buiten Rotterdam/Europoort het probleem nog groter (b)lijkt te zijn.

**Vraag 18: Inhuurkrachten zijn bij ons goed op de hoogte van geldende veiligheids- en werkprocedures**  
(gemiddeld: 45,7% "altijd" of "meestal")  
Gemiddeld cijfer: 4,6



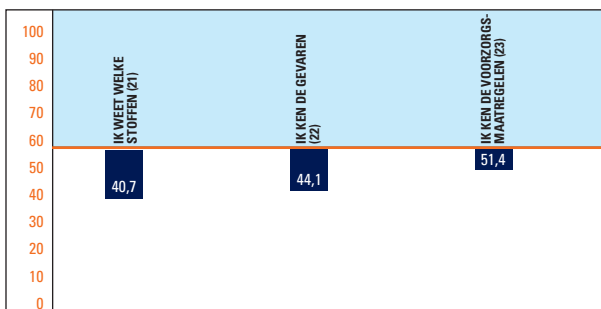
**FEBRUARI 2004:** "Op het terminalterrein is een busje met ingehuurde werknemers tegen een vrachtwagencombinatie aangereden."

Ook bij de meeste andere vragen uit bijlage 1 zien we dat werknemers van inhuurbedrijven de eigen veiligheidssituatie negatiever beoordelen dan gemiddeld.

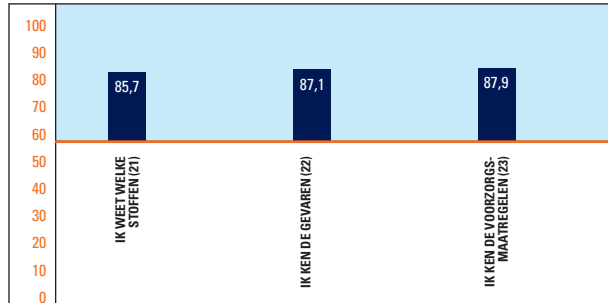
**Kernthema i: gevaarlijke stoffen** (vraag 20, 21, 22)

De enquête geeft hier op het eerste gezicht een heel vreemd resultaat: het aantal mensen dat zegt te weten wat men moet doen om risico's te vermijden is groter dan het aantal mensen dat zegt de gevaren van een stof ook echt te kennen. En dit aantal is ook stevast groter dan het aantal mensen dat weet met welke stoffen men werkt. Met andere woorden: er zijn nogal wat mensen die weten welke maatregelen getroffen moeten worden om een onbekend risico van een onbekende stof te voorkomen. Over de achtergrond van dit fenomeen kunnen we alleen maar speculeren, evenals over de vraag of dit gegeven nu positief of negatief moet worden geïnterpreteerd. Worden veel voorzorgsmaatregelen 'blind' getroffen, dus zonder dat men precies weet waarom ze nodig zijn? Blijft informatie over gevaren beter 'hangen' dan de precieze naam van een stof? Belangrijker lijkt ons de antwoorden havenbreed te confronteren met onze '60%-norm'. Dan zien we dat - los van dit merkwaardige fenomeen - de score over de hele linie onvoldoende is.

**Resultaatindicator havenbreed: gevaarlijke stoffen** (basisnorm 60% positief)  
Gemiddeld cijfer: 4,5

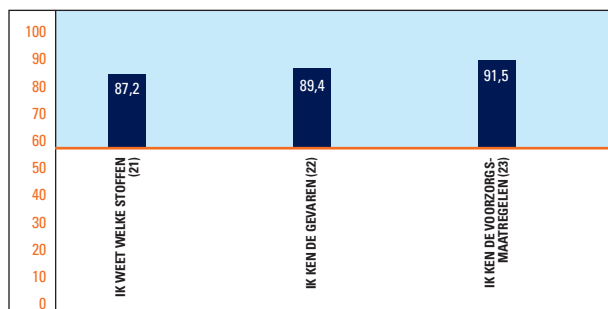


**Resultaatindicator tankopslag: gevaarlijke stoffen** (basisnorm 60% positief)  
Gemiddeld cijfer: 8,7



We hebben ook nog even apart gekeken naar de tankopslag - de sector waar de gevaarlijke stoffenproblematiek tot de top 5 problemen wordt gerekend. Dat levert (gelukkig) een aanmerkelijk positiever beeld op. Ook als de basisnorm op 85% (rapportcijfer 8,5) wordt gelegd. Toch zien we dat ongelukken met gevaarlijke stoffen in deze sector nog vrij regelmatig voorkomen, waarbij problemen tijdens het aan- en afkoppelen van leidingen (in relatie tot procedurefouten en mechanische problemen - de koppelingen en afsluiters) zich nogal eens voordoen. Om helemaal zeker te zijn van onze zaak hebben we binnen de tankopslag ook nog eens de visie van de operationeel/uitvoerende werknemers apart bekeken. Die blijkt

**Resultaatindicator tankopslag: gevaarlijke stoffen/ uitvoerend personeel** (basisnorm 60% positief)  
Gemiddeld cijfer: 8,9



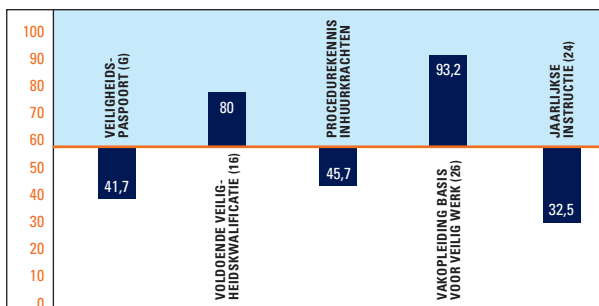
“Productie staat voorop. Zo lang het goed gaat ben je zo’n gozer. Als het echter een keertje fout gaat ben je een lul. Dan wordt er met allerlei veiligheidsprocedures gezwaaid. En als je je dan een keer aan de procedures houdt, dan merk je, dat je lastig gevonden wordt.” (iemand uit de containersector)

zelfs nog iets gunstiger te liggen dan voor het totaal aan werknemers uit de tankopslag dat de enquête heeft ingevuld.

### Kernthema j: vakkennis en veiligheid (vraag 16, 18 en 26)

Over het algemeen beoordelen havenwerkers de bijdrage van hun vakkennis aan het veilig werken zeer positief. Dat geldt - met uitzondering van de al eerder genoemde (procedure)kennis van inleenkrachten ook voor andere vakmanschapperelateerde onderwerpen. Naast de vragen over 'veiligheidsbewustzijn' is dit de reeks vragen die het meest positief scoort. Betrekken we er echter een aantal specifiek op veiligheid gerichte vragen bij - het bezit van een veiligheidspaspoort en jaarlijkse veiligheidsvoorzichting/instructie - dan blijft de score voor deze twee laatste onderwerpen toch duidelijk achter.

**Resultaatindicator havenbreed: vakkennis en veiligheid**  
(basisnorm 60% positief)  
Gemiddeld cijfer: 5,9



**JANUARI 2004:** "De drie mannen die woensdagochtend in coma zijn gevonden op een schip in de Rotterdamse Chemiehaven, hadden een verhoogde concentratie koolmonoxide binnengekregen. Eén van de slachtoffers overleed ter plekke; de anderen kwamen in het ziekenhuis weer bij. De mannen waren bij de Maassilo aan het werk in het ruim van een bulkcarrier toen ze onwel werden. Voordat het lichaam van de overleden werknemer kan worden geborgen, moet de koolmonoxide eerst worden verdreven. Dat gebeurt met een ventilator. Wat de oorzaak was van het koolmonoxidelek in de Rotterdamse Chemiehaven, is onbekend."

## De visie van de Arbeidsinspectie

**De Arbeidsinspectie heeft een aantal taken en verantwoordelijkheden als het om veilig havenwerk gaat. Bij overtredingen van de Arbowet grijpt de Arbeidsinspectie in - in het kader van inspecties op eigen initiatief of bij de behandeling van klachten. En bij ernstige ongevallen doet de Arbeidsinspectie ook het onderzoek naar de precieze toedracht.**

FNV Havens had de afgelopen maand een tweetal gesprekken met de Arbeidsinspectie over veilig havenwerk. We begonnen met de vraag naar de harde veiligheidscijfers. Makkelijke vraag, moeilijk antwoord. Niet alleen krijgt de Arbeidsinspectie slechts een klein deel van de ongevallen gemeld, namelijk diegene die leiden tot ziekenhuisopname of tot blijvend lichamelijk letsel, maar bovendien vormt de haven geen aparte categorie in de statistieken. De havens vormen daar namelijk een onderdeel van de groep 'dienstverlening ten behoeve van vervoer'. Ook bedrijven die luchtvracht afhandelen vallen daar dus onder.

Gelukkig waren de cijfers voor Rotterdam en Europoort nog wel met enige betrouwbaarheid tot de havens te herleiden, en dat leidde tot het volgende plaatje.

De cijfers zijn omlaag gegaan, maar daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat in de jaren 1997 tot en met 1999 ook een aantal ongevallen zonder letsel maar met grote materiële schade zijn meegeteld. Als deze niet worden meegerekend is er sprake van een licht dalende tendens.

Daarom benadrukt de Arbeidsinspectie dat havenwerk nog steeds riskant werk is als je het vergelijkt met veel andere sectoren. Bovendien valt op dat 'blijvend letsel' in de haven in ongeveer 20% van de gevallen simpelweg "dood" is. Ernstige ongevallen in de havens zijn dus vaak ook nog eens ernstiger dan elders.

Het meest voorkomend - aldus de Arbeidsinspectie - zijn letsel door vallende voorwerpen, en aanrijdingen op

het bedrijfsterrein. Containers en bulkoverslag tekenen over het algemeen voor het grootste aantal 'meldingsplichtige' ongevallen, wat gezien de omvang van deze sectoren ook vrij logisch is.

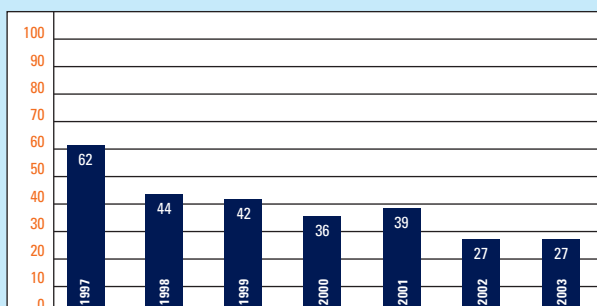
We hebben de Arbeidsinspectie gevraagd of er ook diepgaand onderzoek werd verricht naar ongevaloorzaken, zoals dat de laatste tijd in de petrochemie gebeurt. Dat bleek niet het geval.

Ook over het wel of niet opzeggen van ILO-verdrag 137 hebben we de mening van de Arbeidsinspectie gepolst. Maar de Arbeidsinspectie valt onder de politieke verantwoordelijkheid van minister De Geus, dus stoutmoedige uitspraken kregen we niet los. Wel benadrukte de Arbeidsinspectie dat je je niet blind moet staren op het papieren verdrag als zodanig. Veel belangrijker is of bepalingen van de Arbowet daadwerkelijk worden nageleefd. In sommige kleine havens is het werken met zelf-lossen immers al schering en inslag.

Vooraf belangrijk is of de inhoudelijke aspecten die van belang zijn voor een veilige haven voldoende geborgd zijn.

Voor de Arbeidsinspectie spreekt het vanzelf dat veilig werken alleen kan als mensen elkaars taal begrijpen. Iemand die in de haven werkt moet de veiligheidsinstructies kunnen snappen, net als de (volgens de Arbowet verplichte) veiligheidsvoorlichting. Kortom: mensen moeten het vak beheersen, voorschriften kunnen lezen, kunnen communiceren met baas en collega's. Dat is een absolute voorwaarde voor veilig werken, en dat moet goed geregeld zijn. Wat dat betreft is ook de relatie tussen havenwerkers en bemanningen soms een moeizame. Voor de eerste groep geldt de Arbowet, voor de tweede - als ze aan boord van hun (buitenlands) schip zijn - niet. En zoals iedereen weet spreken scheepsbemanningen zelden Nederlands en vaak ook onvoldoende Engels. Tot nu toe geen al te groot probleem, omdat bemanningen zich over het algemeen nog niet bezighouden met het lossen van de schepen.

**Aantal meldingsplichtige ongevallen - Havens regio Rotterdam**  
(bron: Arbeidsinspectie)



# V Aanbevelingen van FNV Bondgenoten

- 1 FNV Bondgenoten stelt voor op zo kort mogelijke termijn over te gaan tot de ontwikkeling en invoering van een verplicht Veiligheidscertificaat Havens. Dit VCH-certificaat zou elementen van het bestaande VCA-certificaat en het op dit moment in ontwikkeling zijnde certificaat voor opdrachtgevers (VCO) in zich moeten verenigen. Een dergelijk certificaat VCH-certificaat moet aan de volgende randvoorwaarden voldoen:
  - stelt eisen aan opdrachtgevers én inhuurbedrijven
  - is verplicht voor alle bedrijven en organisaties die zich met havenwerk (in de brede zin van het woord) inlaten
  - is inhoudelijk toegespitst op risico's en werkprocessen binnen de havens, waarbij ook de inzichten van werknemers herkenbaar verwerkt moeten worden
  - baseert zich zowel op de geldende arbo-regelgeving als op bestaande ILO-verdragen betreffende veilig werken in havens, met inachtneming van het VCA-eigen 'continu verbeteren van veiligheidsprestaties'
  - heeft een organisatie- (veiligheidszorg en -organisatie) en persoonsaspect (veiligheidstraining)
  - de veiligheidstraining van werknemers binnen het kader van het certificaat dient te resulteren in een -verplicht - veiligheidspaspoort voor werknemers werkzaam in de haven
  - vakbonden én overheid dienen te participeren in ontwikkeling en beheer van een dergelijk certificatie-traject
  - omvat ook eisen voor de wijze en diepgang van periodiek (preventief en correctief) veiligheidsonderzoek.

Eén belangrijke kanttekening: een veiligheidspaspoort betekent dat een werknemer op de hoogte is van een aantal specifieke gevaren en preventiemaatregelen.

Een veiligheidspaspoort betekent niet dat de betreffende werknemer ook de kwalificatie van een erkend vakman heeft.

Een veiligheidspaspoort is dus een noodzakelijke, maar geen 100% afdoende maatregel om tegen te gaan dat niet ter zake kundige lieden zich met havenwerk bezighouden, en daardoor zichzelf en hun collega's in gevaar brengen.

- 2 Los van het streven naar structurele afspraken eist FNV Bondgenoten een aanvullende inspanning om de ergste geconstateerde problemen op korte termijn de baas te worden:
  - vak- en veiligheidskennis bij werknemers van inhuurbedrijven
  - nader onderzoeken en terugdringen van te hoge werkdruk
  - in kaart brengen en aanpakken van onderhoudsachterstanden
  - verbeteren van informatie- en communicatieaspecten rondom veiligheid
  - verbeteren van de feitelijke (openbare) informatievoorziening en -uitwisseling betreffende de veiligheidssituatie in de Nederlandse havens
  - een diepgaande preventieve analyse van het veiligheidsniveau in de Nederlandse havens, bijvoorbeeld middels de Tripod methode.
- 3 FNV Bondgenoten streeft ernaar om nog in 2004 te komen tot een sectorconvenant of arbo-CAO tussen vakbond en havenwerkgevers, al dan niet met participatie van de overheid, over het veiligheidsbeleid in de periode 2005-2009. In dergelijk sectorbrede afspraken wil FNV Bondgenoten onder andere regelen:
  - het te bereiken veiligheidsniveau
  - de aanpak van (on)veiligheidsspeerpunten



**OKTOBER 2003:** "Vorige week aan het draaien op een lichter. Zie ik ineens uit mijn ooghoek de schipper achteruitlopend van een container vallen bovenop een tankie en toen de grond in waar ie bleef liggen. Direct opgepiept en binnen twee minuten waren er twee man om eerste hulp te geven. Wachten op de ambulance, terwijl de mannen binnenboord het slachtoffer stabiliseerden. Wachten duurt lang. Met vijftien minuten was de ambulance er en een paar minuten later de heli. Man had ingeklapte long, ribben gebroken of gekneusd, en een zware hersenschudding."

- de informatievoorziening
  - de ontwikkeling van veiligheidscertificatie bedrijven en werknemers.
- 4 Indien Europese richtlijnen die vrije toegang tot havenwerk regelen alsnog van kracht worden, dienen deze door de Nederlandse overheid vertaald te worden in een Havenwet, met daarin voldoende waarborgen voor het veilig kunnen uitvoeren van havenwerk. Zeker gesteld moet worden dat Europese en Nederlandse wet- en regelgeving de veiligheidssituatie in de havens verbeteren en niet verslechteren. Daarbij is expliciete borging vereist voor aantoonbaar (haven)vakmanschap, kennis van situatie en procedures in de havens en communicatieaspecten (taal!).
  - 5 Van de Nederlandse overheid verwachten wij een aantoonbare inspanning om te voorkomen dat Europese regelgeving in zijn uitwerking het veiligheidsniveau en het daar onlosmakelijk mee verbonden vakmanschap uitholt.
  - 6 Nederland is de laatste jaren bezig een (slechte) naam op te bouwen als natie die diverse malen ILO-verdragen wenste op te zeggen. In dit opzicht dreigt Nederland zich te ontwikkelen tot een land dat het zich permitteert buiten de internationale afspraken op het gebied van arbeidsverhoudingen en arbeidsbescherming te opereren.<sup>7</sup> Internationale VN-normen zijn er wat FNV Bondgenoten betreft om te ratificeren en na te leven, niet om op te zeggen.
  - 7 FNV Bondgenoten overweegt de oprichting van een semi-permanent werknemers-veiligheidsplatform in de havens, bestaande uit vakbondskaderleden en medezeggenschapsvertegenwoordigers, dat zich met de volgende zaken zal bezighouden:
    - uitwisselen van kennis en ervaring onderling, maar ook extern en internationaal
    - faciliteren, ondersteunen en znodig trainen van medezeggenschapsorganen
    - voorbereiden en uitvoeren van de tweede 'veiligheidsthermometer' in de tweede helft van 2005
- overleg met werkgevers, overheid en volksvertegenwoordiging
  - organiseren en faciliteren van vakbondsacties en activiteiten gericht op veilig werken in de havens.

<sup>7</sup> Laatste wapenfeit levert minister de Geus met zijn voornemen ILO-verdrag 137 op te zeggen.



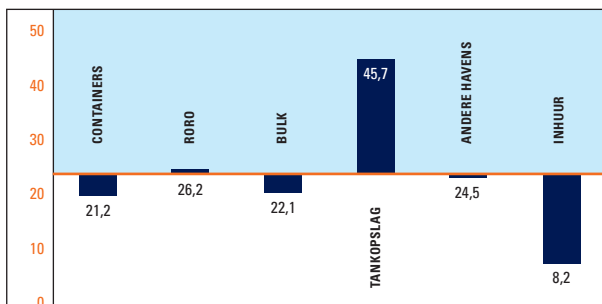
“Door de werkdruk en vaak te weinig mensen worden er meer fouten gemaakt. Door die fouten is er regelmatig letsel (stoten, knellen, snijden en vallende voorwerpen).” (iemand van een inhuurbedrijf)

# Bijlage 1: Enqueteresultaten per vraag en per sector

**Vraag e: het afgelopen jaar is ten minste één van mijn collega's getroffen door een ongeval met (licht of zwaar) letsel**

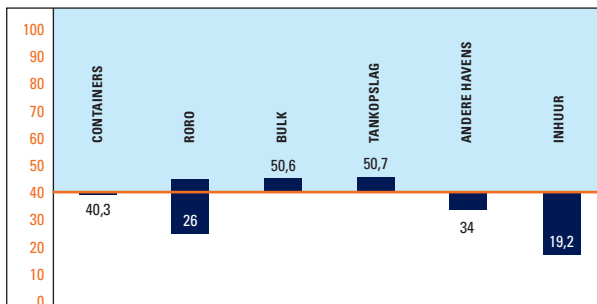
Gem. 61,9% "ja", 25% "nee"

aantal "nee" zeggers als vertrekpunt genomen: hoger percentage = gunstiger  
Kernthema: veilig of niet

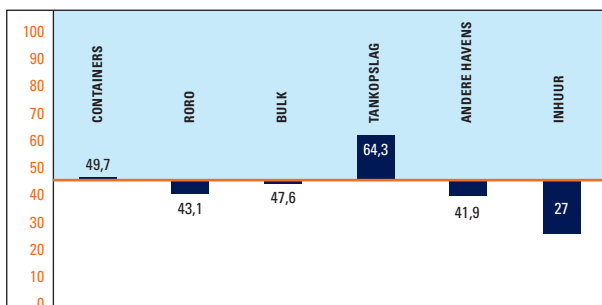


**Vraag g: ik beschik over een certificaat/ veiligheidspaspoort op grond van een VCA-opleiding**

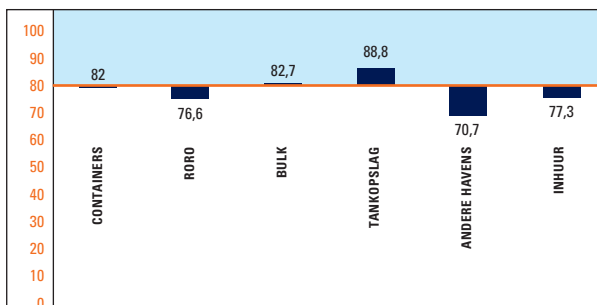
(gemiddeld 41,7% "ja") Kernthema: vakkennis en veiligheid



**Vraag f: is het werken in de Rotterdamse haven de afgelopen jaren veiliger geworden?** (gemiddeld: 48,1 % "ja") kernthema: veilig of niet?



**Vraag 1: Ik voel mij veilig als ik in de haven aan het werk ben** (gemiddeld 82,3 % "altijd" of "meestal") Kernthema: veilig of niet?



**Vraag h: Onveiligheid op mijn werkplek bestaat vooral uit de volgende gevaren:**

(vijf belangrijkste = oranje, minder dan 15% score= licht blauw, overige wit)

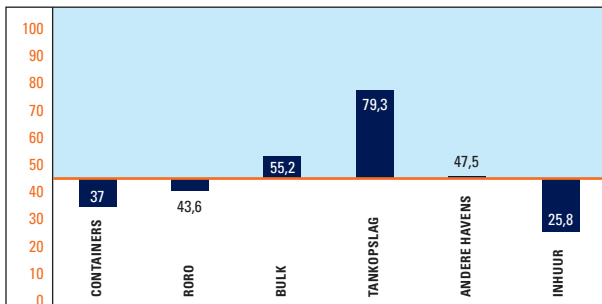
Kernthema: voornaamste risico's

Risico/ letsel		Alle havens samen	Containers	Roro	Bulkoverslag	Tankopslag	Andere havens dan R'dam/Europoor	Inhuurbedrijven
1	struikelen	57,8%	57,3%	59,5%	62,2%	55,7%	60,0%	55,7%
2	hoogte (valgevaar)	55,3%	70,4%	30,6%	58,3%	27,3%	52,0%	55,7%
3	stoten, knellen, snijden	53%	48,7%	68,6%	57,7%	51,1%	58%	44,3%
4	vallende voorwerpen	46,5%	60,4%	41,3%	50,2%	7,2%	45,3%	62,9%
5	werkdruk, onderbezetting	40,2%	35,8%	54,5%	38,4%	39,6%	46,7%	45,4%
6	achterstallig onderhoud	26,6%	32,2%	18,2%	26,6%	19,4%	26,0%	36,1%
7	gevaarlijke stoffen	19,2%	14,9%	19,8%	10,9%	57,6%	16,0%	12,4%
8	werken in besloten ruimtes	16,4%	4,2%	14,9%	23,6%	43,9%	18,7%	17,5%
9	onvoldoende geschoold personeel	15,2%	11,8%	25,6%	17,5%	5,8%	30,7%	28,9%
10	niet bewust zijn van de gevaren	13,9%	14,9%	20,7%	12,4%	9,4%	17,3%	18,6%
11	niet naleven veiligheidsprocedures	13%	16,0%	10,7%	9,1%	10,1%	15,3%	20,6%
12	omringende bedrijven	10,8%	10,2%	18,2%	13,6%	10,1%	9,3%	9,3%
13	explosiegevaar	8,6%	4,2%	5,8%	6,6%	33,1%	7,3%	7,2%
14	andere risico's	4,5%	4,4%	5,0%	2,4%	3,6%	5,3%	6,2%



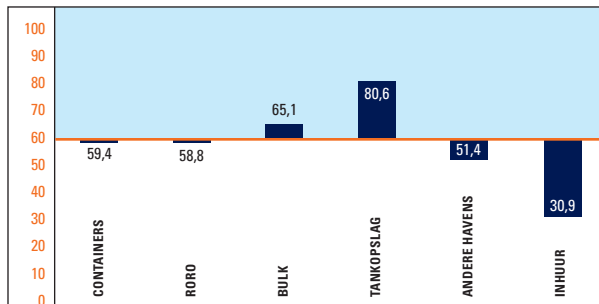
**Vraag 2: Bijna-ongelukken ("near-misses") worden door mijn werkgever geregistreerd**

(gemiddeld 46,6% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbeleid



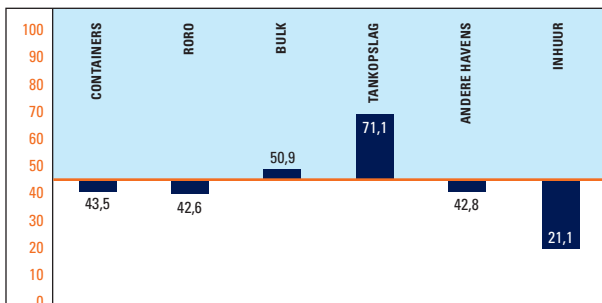
**Vraag 7: Mijn werkgever treft maatregelen naar aanleiding van onveilige situaties en bijna-ongevallen, die gericht zijn op het opheffen van de onveilige situatie**

(gemiddeld 60,5% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbeleid



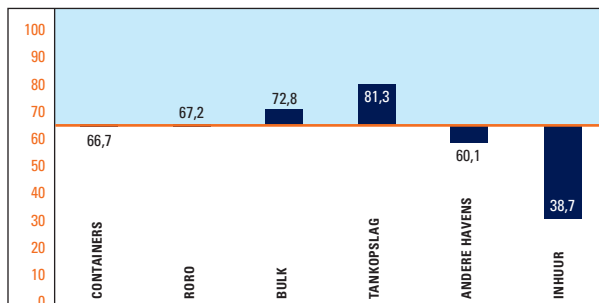
**Vraag 3: Veilig werken wordt bij ons op het werkoverleg besproken**

(gemiddeld 46,6% "altijd" of "meestal") Kernthema: communicatie/informatie



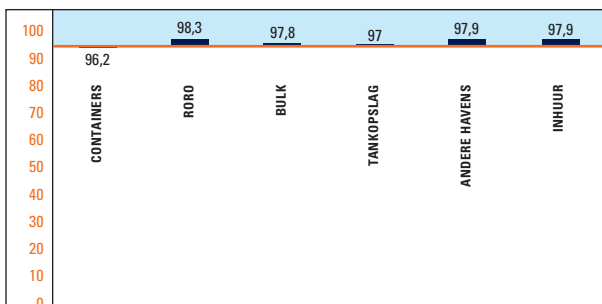
**Vraag 8: Mijn werkgever treft maatregelen naar aanleiding van ongevallen, die gericht zijn op het opheffen van de onveilige situatie**

(gemiddeld 66,8% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbeleid



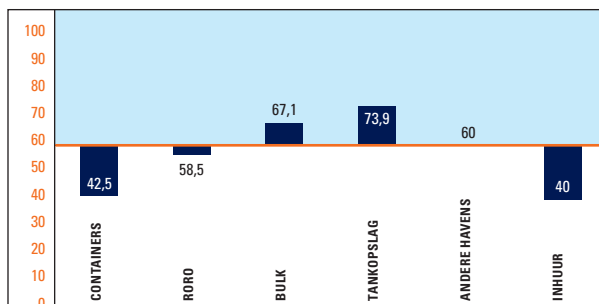
**Vraag 5: Veilig werken staat bij mij tijdens het werk voorop**

(gemiddeld 96,5% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbewustzijn



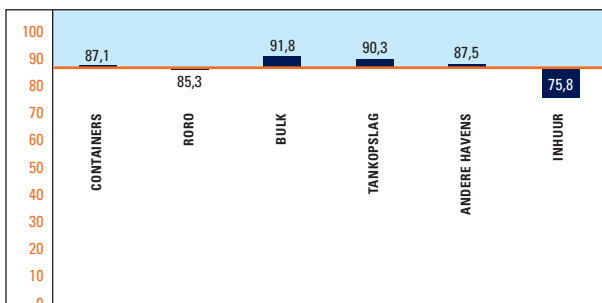
**Vraag 9: De middelen waar ik mee (of op) werk worden goed onderhouden (b.v. equipment, terreinen en installaties)**

(gemiddeld 56,2 "altijd" of "meestal") Kernthema: onderhoud



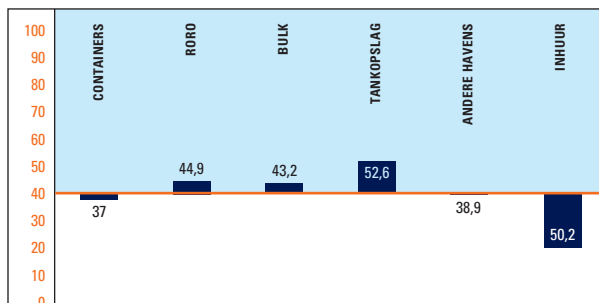
**Vraag 6: Veilig werken staat bij mijn collega's voorop**

(gemiddeld 86,7% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbewustzijn

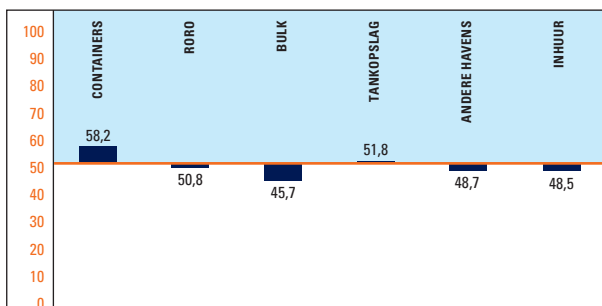


**Vraag 10: bij ons op het bedrijf is er direct toezicht op de werkplek of de werkzaamheden veilig worden uitgevoerd**

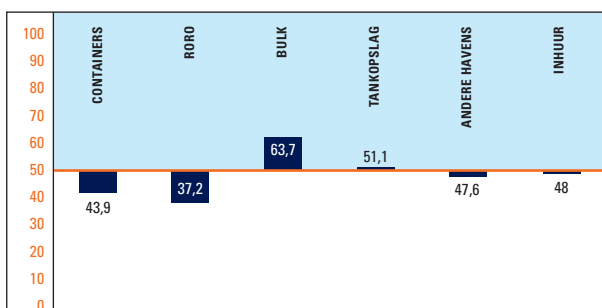
(gemiddeld 39,8% "altijd" of "meestal") Kernthema: communicatie/informatie



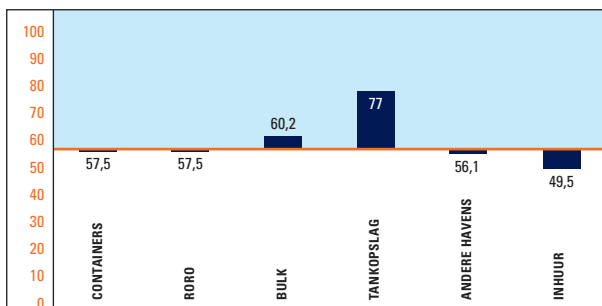
**Vraag 11: Bij ons is de bezetting voldoende om het werk op tijd af te krijgen**  
(gemiddeld 52,1% "altijd" of "meestal") Kernthema: werkdruk/ werktempo



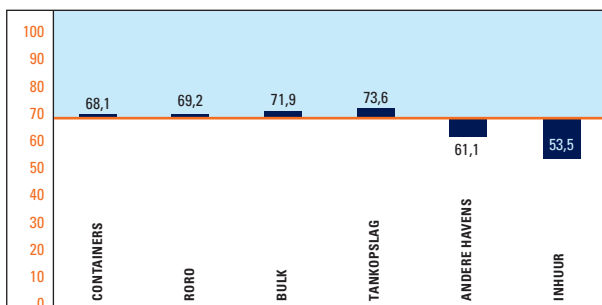
**Vraag 12: bij ons moet je onder tijddruk werken om het werk op tijd af te krijgen**  
(gemiddeld 49,9% "af en toe" of "nooit") (omkering i.v.m. grafiekinterpretatie)  
Kernthema: werkdruk/ werktempo



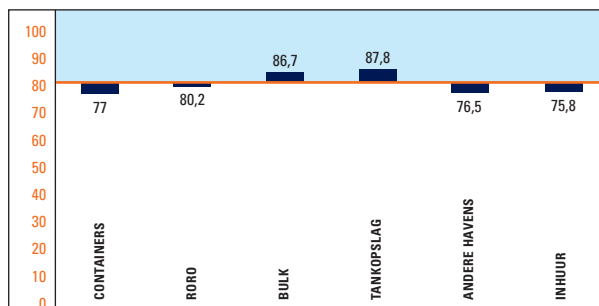
**Vraag 13: Ik merk op mijn werk dat de bedrijfsleiding veiligheid écht belangrijk vindt: safety first**  
(gemiddeld 58,0% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbeleid



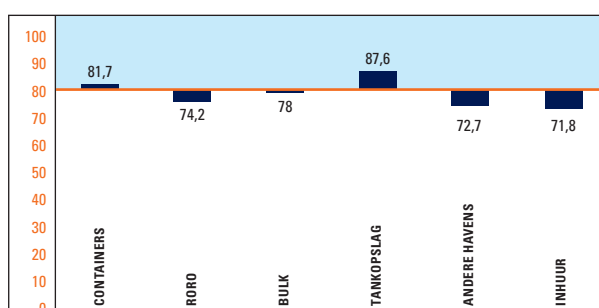
**Vraag 14: Ik merk dat de medezeggenschap op ons bedrijf (ondernemingsraad, VGWM-commissie) zijn best doet om veilige werkomstandigheden te bevorderen.**  
(gemiddeld 67,4% "altijd" of "meestal") Kernthema: communicatie/ informatie



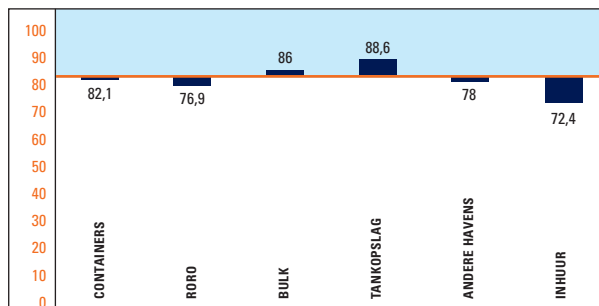
**Vraag 15: ik word tijdens mijn werk geconfronteerd met onveilige situaties die te maken hebben met ondoordacht handelen van andere werknemers.**  
(gem. 81,9% "af en toe" of "nooit"; omkering ivm grafiekinterpretatie)  
Kernthema: veiligheidsbewustzijn



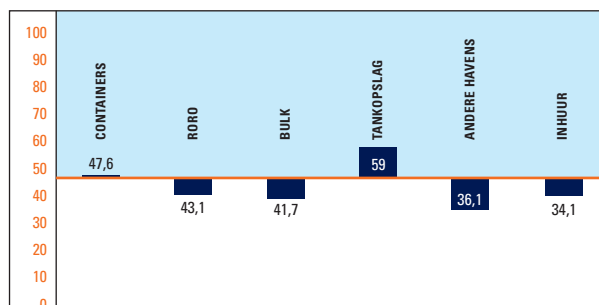
**Vraag 16: ik word tijdens mijn werk geconfronteerd met onveilige situaties die te maken hebben met niet of onvoldoende gekwalificeerd uitvoerend personeel**  
Gem. 80% "af en toe" of "nooit"; omkering i.v.m. grafiekinterpretatie) vakkennis en veiligheid



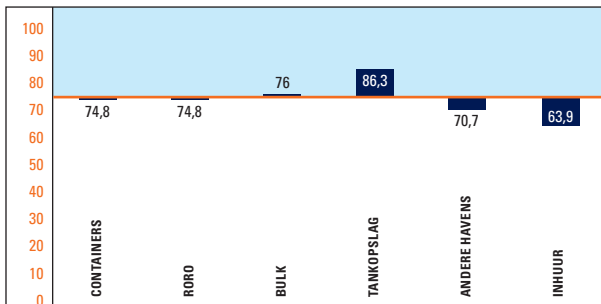
**Vraag 17: mijn werkgever stelt mij in staat mijn werk veilig uit te voeren**  
(gemiddeld: 83,2% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbeleid



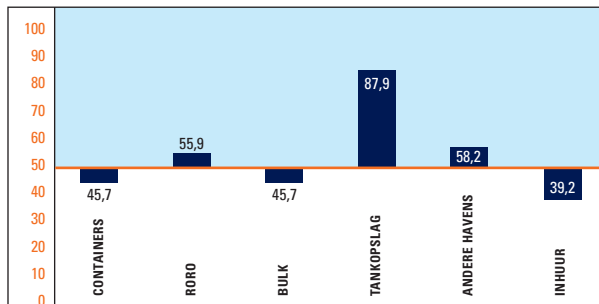
**Vraag 18: Inhuurkrachten zijn bij ons goed op de hoogte van geldende veiligheids- en werkprocedures**  
(gemiddeld: 45,7% "altijd" of "meestal") Kernthema: vakkennis en veiligheid



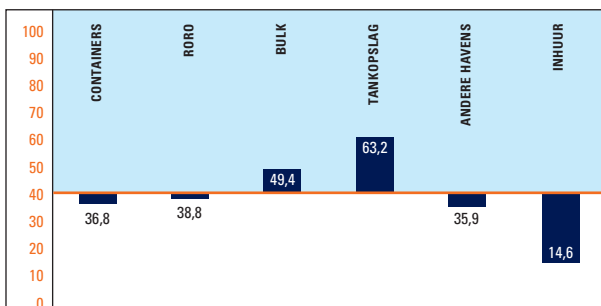
**Vraag 19: bij ons wordt gewerkt volgens de geldende veiligheidsprocedures**  
(gemiddeld: 75% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbeleid



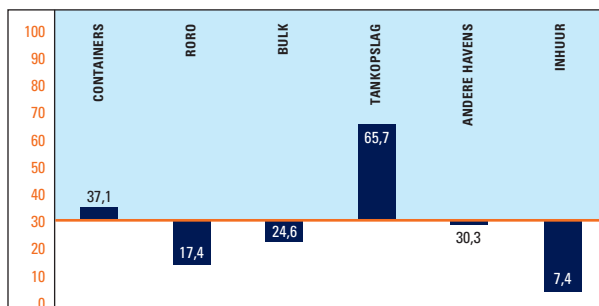
**Vraag 23: als ik met gevaarlijke stoffen werk, weet ik wat ik moet doen om veiligheids- en gezondheidsrisico's te vermijden**  
(gemiddeld: 51,4% "altijd" of "meestal") kernthema: gevaarlijke stoffen



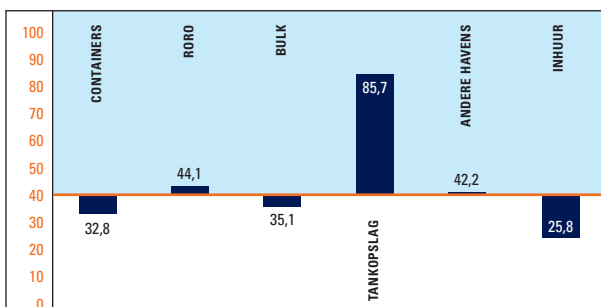
**Vraag 20: Mijn werkgever/ leidinggevende informeert mij over de gevaren en risico's die zijn vermeld in de Risico Inventarisatie (RIE) van het bedrijf**  
(gemiddeld: 41,3% "altijd" of "meestal") kernthema: communicatie/ informatie



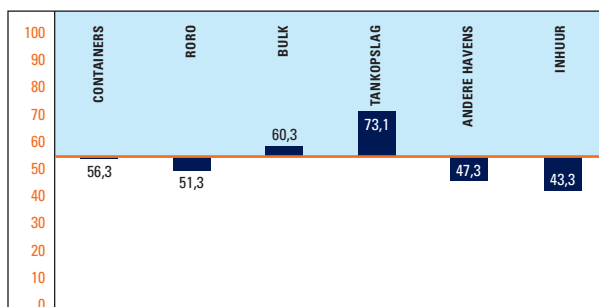
**Vraag 24: werknemers krijgen bij ons minstens eenmaal per jaar voorlichting, training of instructie over veilig werken**  
(gemiddeld: 32,5% "altijd" of "meestal") (kernthema: communicatie/ informatie)



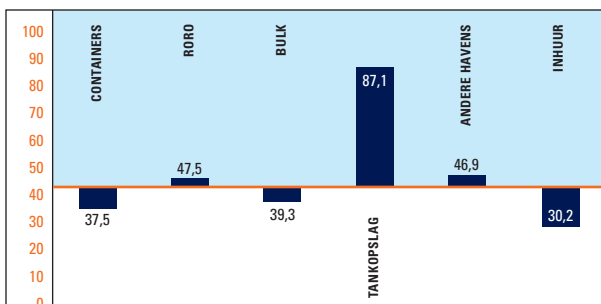
**Vraag 21: als ik met gevaarlijke stoffen werk, weet ik welke stoffen het betreft**  
(gemiddeld: 40,7% "altijd" of "meestal") kernthema: gevaarlijke stoffen



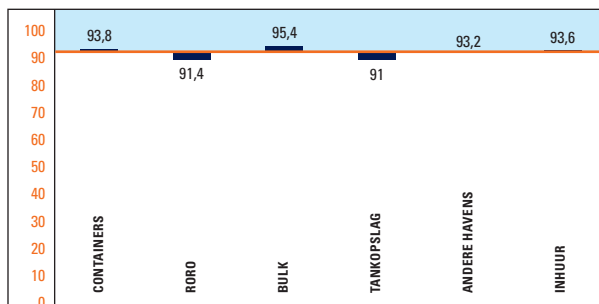
**Vraag 25: als ik een onveilige situatie meld bij mijn baas, wordt daar direct actie op ondernomen**  
(gemiddeld: 56,9% "altijd" of "meestal") kernthema: communicatie/ informatie



**Vraag 22: als ik met gevaarlijke stoffen werk, weet ik wat de gevaren van die stoffen voor veiligheid en gezondheid zijn**  
(gemiddeld: 44,1 "altijd" of "meestal") kernthema: gevaarlijke stoffen

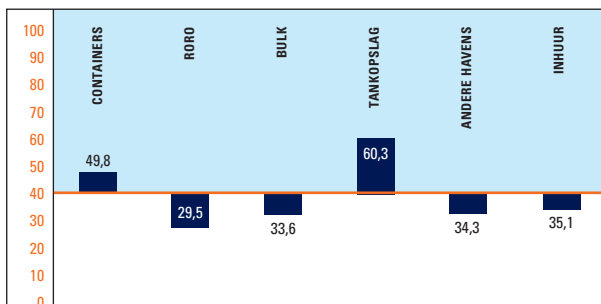


**Vraag 26: mijn eigen vakopleiding en vakmanschap vormen een goede basis voor het leveren van veilig werk**  
(gemiddeld: 93,2% "altijd" of "meestal") kernthema: vakkennis en veiligheid



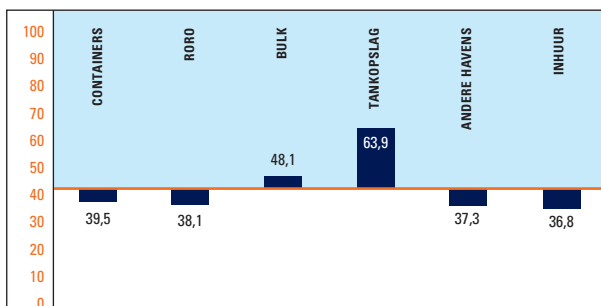
**Vraag 27: Als ik niet veilig werk loop ik de kans dat ik daarvoor bestraft wordt (sancties)**

(gemiddeld: 42,6% "altijd" of "meestal") kernthema: veiligheidsbeleid



**Vraag 28: als er een calamiteit (b.v. brand, explosie, lekkage) bij een bedrijf in de omgeving is, krijgen wij vrijwel direct informatie over wat er aan de hand is**

(gemiddeld: 43,3% "altijd" of "meestal") kernthema: communicatie/informatie



## Colofon

Dit is een uitgave van Stichting FNV pers  
t.b.v. FNV Bondgenoten

Onderzoek en tekst: Jan Verhagen

Foto's: D. Cornelissen ([www.portpictures.nl](http://www.portpictures.nl))

Oplage: 500

Ontwerp: RAAK Grafisch Ontwerp. April 2004

FNV Bondgenoten  
Postbus 9208  
3506 GE Utrecht

Tel. 0900-9690 (10 eurocent p/min.  
+ kosten mobiele telefoon)  
[www.fnvbondgenoten.nl](http://www.fnvbondgenoten.nl)