

**Bron NT 2 november 2005.**

**De Arbeidsinspectie controleerde dit najaar 250 schepen in de binnenvaart op gevaarlijke arbeidsomstandigheden. Hoe gaat zo iets in zijn werk? Op koers bij windkracht vijf met inspecteur Haverkate. De oogst? Vijf waarschuwingen.**

„Hé, daar loopt er eentje zonder reddingsvest.” Aan boord van de Sownent, een binnenvaartschip uit Zwijndrecht, schrobt een matroos zonder reddingsvest het dek. Het lijkt een volmaakt onschuldige bezigheid, want wat kan er nou gebeuren op deze doodgewone dinsdagochtend in het Schelde-Rijnkanaal ter hoogte van Tholen? Oké, het is windkracht vijf, en vooruit, er drijft olie op het water, dus het dek is misschien glad. Maar er moet meer aan de hand zijn, wil een matroos zijn reddingsvest dragen. Tegen deze en andere overtredingen van de Arbowet kwam de Arbeidsinspectie in de maanden september en oktober in actie. Aanleiding voor het onderzoek was het relatief groot aantal ongevallen in de afgelopen jaren, waarvan twaalf met dodelijke afloop.

Acht slachtoffers verdronken, de overige vier vielen van containers, werden gesandwichd tussen schuivende lading of stikten in het ruim. Op deze wonderige ochtend vaart Haverkate mee met de snelle P84 van het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD), waarmee de Arbeidsinspectie nauw samenwerkt. Haverkate laat zich vervoeren naar de ‘Sownent’ en gaat aan boord om de bemanning te overtuigen van de risico’s van schrobben zonder reddingsvest. Want als deze man overboord raakt, kan het schip in het smalle kanaal onmogelijk draaien. De schipper krijgt een waarschuwing en een preek van Haverkate cadeau over valgevaar, geblokkeerde nooduitgangen, geluidsoverlast en gevaarlijke stoffen. Het loopt met een sisser af. Op de ‘Sownent’ blijken de arbeidsomstandigheden verder namelijk goed voor elkaar te zijn. Inspecteur Haverkate kent zijn pappenheimers. Hij zat zelf op de grote vaart en was ooit loods in Curaçao. In zijn carrière als inspecteur had hij met drie dodelijke ongelukken te maken. Het drama in Vlissingen, een paar jaar geleden, herinnert hij zich nog goed. Het was een zaterdagavond, nat en koud. De vrouw van een schipper zat achter het roer, haar man liep even naar voren om de meerdraden op te bergen. Aangekomen in de haven was hij verdwenen. Waarschijnlijk uitgegleden. Zonder reddingsvest. Weggezonken. Nooit meer teruggevonden. Bij Nieuw-Vossemeer vaart de P84 achter ‘Danny’ aan, een Belgisch schip. Even poolshoogte nemen, vindt Haverkate. Achter het roer treft hij Danny van Gaever uit Merksem, die op weg is naar Den Bosch om oud ijzer te laden. Zonder vergunning. Van Gaever verneemt dat hij een boete van 1.000 euro riskeert en belooft zijn plannen te wijzigen, want nóg een boete kan hij zich niet permitteren. De Milieupolitie had hij dit jaar ook al op zijn dak. De inspectie van het schip gaat voort. Haverkate ziet in het vaartijdenboek dat er nóg iemand aan boord is, dus is er sprake van een werkgever/werknemer-relatie. „Robert!” De Slowaak Robert Sugar sjokt de trap op. Sugar blijkt een in Duitsland afgestempeld dienstboekje te hebben, wat voor de politie acceptabel is. Bij een eerdere inspectie werden bij Lobith op 9 van de 28 schepen illegale Oost-Europeanen aangetroffen. Nu wil Haverkate de machinekamer zien. Sugar gaat voor maar loopt zonder reddingsvest het dek op en krijgt prompt een officiële waarschuwing. Zijn er eigenlijk wel reddingsvesten aan boord? Jazeker, keurig in plastic verpakt en opgeborgen in een oude kist. De herrie in de donkere en spekgladde machinekamer van het schip uit 1964 is niet te harden. Aangezien er geen gehoorbeschermers aanwezig zijn, krijgt schipper Van Gaever een tweede waarschuwing. Ook de niet afgeschermd tandwielen waarmee de motor wordt aangedreven, komen hem op een waarschuwing te staan. „Dat kan je zomaar een hand kosten”, licht Haverkate toe. Op de weg terug naar de stuurhut komt hij in het ruim een niet geborgde aluminium ladder tegen: waarschuwing vier. Er zal een keurige brief naar Merksem gaan. Als de situatie over drie maanden niet is verbeterd, volgen er boetes. Terug op de P84 van de KLPD. De inspecteur

ziet een duwboot met een tankbak ervoor. Het is de door Chemgas gehuurde 'Auriga' uit Rotterdam. Haverkate gaat poolshoogte nemen en constateert dat er met de arbeidsomstandigheden op de Auriga niets mis is. Schipper Adrianus Krooswijk toont de reddingsvesten. Bij de ingang van de overzichtelijke machinekamer hangen vier gehoorbeschermers. Waarschuwingstickers bij de machines geven aan dat gezichtsbescherming verplicht is. Alles volgens het boekje. Terwijl de 'Deo Volente', de 'Volharding 15' en de 'RWS 88' voorbij varen, en de wind wat is gaan liggen, maakt Haverkate de balans op van zijn werkdag: vijf waarschuwingen. Er moet nog veel aan bewustwording worden gedaan. Gelukkig krijgt straks ook de politie een toezichthoudende taak op Arbo-gebied, zodat er meer mankracht is. Het zal nodig zijn. Met name reddingsvesten worden veel te weinig gedragen. Haverkate: „In de winter hou je het maar vijf of zes minuten vol in het ijskoude water, waarna je bewusteloos raakt. Het vest houdt je drijvende.” „

07 november 2006

Nr. 06/170

### **Arbeidsinspectie: meer aandacht nodig voor veilig werken in binnenvaart**

Tijdens controles van de Arbeidsinspectie is gebleken dat minstens vier op de tien binnenschippers geen reddingsvest draagt tijdens risicovolle werkzaamheden. Verder laat het onderhoud van machines op de schepen nogal eens te wensen over en zijn veel schepen niet op een veilige manier toegankelijk. Dit blijkt uit een onderzoek van de Arbeidsinspectie.

In de binnenvaart gebeuren relatief veel dodelijke ongelukken: 12 in de periode tussen 1997 en 2004. In acht daarvan was de oorzaak verdrinking. Ook in 2005 waren er twee ongelukken met fatale afloop, waarbij de slachtoffers in het water terechtkwamen. Daarom heeft de Arbeidsinspectie tussen juli en november 2005 in totaal 210 inspecties uitgevoerd op binnenschepen. Bij een aantal daarvan (67) werkte de inspectie samen met de politie te water, die vooral lette op naleving van de vaar- en rusttijden van de bemanning en illegale arbeid. De Arbeidsinspectie heeft 137 waarschuwingen uitgedeeld aan 73 schippers met personeel. Van de 210 gecontroleerde schepen waren 111 schippers zonder personeel of gezinsbedrijven. Voor hen gelden de meeste eisen van de Arbowet niet. In die gevallen kan de inspectie ook geen waarschuwing of boete uitdelen.

De Arbeidsinspectie constateert dat er meer aandacht nodig is voor de gevaren van overboord vallen. In gesprekken met de inspecteurs gaf ruim 40 procent van de bemanningsleden aan geen reddingsvest te dragen in gevaarlijke situaties, zoals bij slecht weer, 's nachts en schoonmaak- en schilderwerk op het dek waarbij iemand makkelijk z'n evenwicht kan verliezen. In de praktijk is dit aantal waarschijnlijk nog hoger. Op een kwart van de schepen was niet eens een reddingsvest voorhanden. Veel schippers onderkennen de risico's wel, maar vinden dat de reddingsvesten het werk hinderen. De Arbeidsinspectie beveelt aan dat de sector gebruikmaakt van speciale buitenwerkjassen met ingebouwd reddingsvest.

Bijna 30 procent van de waarschuwingen had betrekking op de toegang tot het schip. Vaak moesten bemanningsleden halsbrekende toeren uithalen om van de kade op het schip te komen of andersom. Bijvoorbeeld omdat de trappen aan de kade slecht onderhouden zijn of bijna niet te bereiken, of omdat leuningen van loopplanken ontbraken. Dit is overigens zowel een verantwoordelijkheid van de binnenschippers als het havenbedrijf dat de kades beheert. Volgens de Arbeidsinspectie moet de binnenvaartsector overleg zoeken met havenbedrijven over het kadeonderhoud.

Een vijfde van de overtredingen betrof de veiligheid van machines. Bewegende delen waren

bijvoorbeeld niet afgeschermd, waardoor het risico bestaat dat iemands hand ertussen komt. Ook waren bijvoorbeeld autokranen en koppellieren gebrekkig onderhouden. In een aantal gevallen ontbraken brandblussers, of werden die gebruikt als kapstok.

De politie te water stelde vast dat ongeveer de helft van de gecontroleerde schippers zich niet hield aan de vaar- en rusttijden. Dit cijfer komt overeen met de controles die de politie door het jaar heen uitvoert. Op de schepen zijn geen illegale werknemers aangetroffen.