

## **Het zal je maar gebeuren**

### **“Nooit een aanvaring gehad”**

*Schipper Gert van Halen dacht gezond de eindstreep te halen. Maar door slechte arbeidsomstandigheden op zijn laatste veerpont, liepen zijn heupen onherstelbare schade op. Bureau Beroepsziekten FNV regelde een letselschadevergoeding.*

Hij had zich het einde van zijn loopbaan anders voorgesteld. Bijna 45 jaar op het water gezeten en dan voortijdig met pijnlijke heupen moeten uitvallen? Gert van Halen (66) vindt het moeilijk te accepteren dat hij in 2013 uiteindelijk de handdoek in de ring moest gooien.

In zijn huis veel scheepsantiek. Schipperskind Gert van Halen laat een lange lijst met diploma's en certificaten zien die hem sinds zijn veertiende van scheepsjongen tot kapitein hebben gebracht. Zijn grootvader en vader voeren ook op de Rijnvaart. Het water zit de Van Halens in het bloed. Hij vertelt hoe moeilijk hij het in het begin had toen hij als kleine jongen naar een internaat moest. Zijn vader bracht hem vanuit Duisburg naar Nijmegen. Met een koffertje waarop nummer 133 stond. Tot zijn twaalfde droeg hij dat nummer. “Het waren lieve broeders, maar in het begin had ik veel heimwee. Alles went, ook heimwee.” Van Halen ziet ook de andere kant: “Ik ben een doorzetter; ik geef niet gauw op. En nog steeds maak ik mijn bed onberispelijk op, vouw mijn t-shirts keurig en poets mijn schoenen regelmatig.”

### **Nooit aanvaring**

Gert van Halen staat in ‘het wereldje’ bekend als een bekwame binnenvaartschipper. Nooit een aanvaring gehad, zegt hij. Altijd hard gewerkt, zeven dagen per week. In 1999 besloot hij een regelmatig leven te gaan leiden en werd de eerste kapitein op de Fast Ferry, de snelle veerdienst tussen Dordrecht en Rotterdam. “De eerste vijf jaar waren top”, vertelt hij. “De stuurman, de stewardess en ik vormden een goed team.”

Hij heeft zo'n beetje op alle veren in de regio gevaren. Als laatste op het Driehoeksveer tussen Kinderdijk, Krimpen aan de Lek, Ridderkerk. “Mooi werk vanwege het contact met allerlei mensen, zowel forenzen, scholieren als toeristen. En verantwoordelijk werk omdat we op het drukste vaarknooppunt van Nederland voeren, tussen duwboten, containerschepen en tankers. Samen met een kaartverkoopster werkte ik drie dagen van twaalf uur. We deden drie steigers in een half uur. Soms hadden we honderd passagiers aan boord en veel fietsen. Een stop mocht maximaal drie minuten duren.”

### **Te duur**

Het werd stressen toen in 2011 na een overname de vaste kaartverkoopster werd wegbezuinigd. “Vanaf dat moment moest ik alles alleen doen: varen, aanmeren, het touw om de bolder leggen, kaartjes verkopen, de hekken openen en sluiten. Dat werd jagen om de dienstregeling te halen. Mijn nieuwe werkgever Ottevanger gaf meteen aan dat hij van me af wilde. Ik was te duur, hij werkte liever met gepensioneerden en zzp'ers.”

Gert van Halen staat moeizaam op van de bank. Hij kan niet lang zitten. Een chronische slijmbeursontsteking aan beide heupen veroorzaakt veel pijn. Die heeft hij opgelopen toen hij het veer in zijn eentje moest bedienen en als kapitein bij elke stop vanuit zijn stuurhut de trap af en later weer op moest om kaartjes te verkopen en passagiers te laten op- en afstappen. Van Halen: “Ik kreeg enorme pijn aan mijn linkerheup en later ook rechts. Huisartsen, fysiotherapeuten en orthopeden konden niets voor me doen, behalve de diagnose bevestigen. Het continu traplopen was funest.”

### **Re-integratie kansloos**

Dagelijks ruim 750 treden hebben ervoor gezorgd dat hij niet meer op de veerdienst kon werken. “Het punt was natuurlijk dat mijn baas sowieso van me af wilde, dus duurzame re-integratie was eigenlijk kansloos. Ik heb nog een tijdje om de dag gewerkt, zodat ik meer hersteltijd had. En gedurende een maand kreeg ik er een kaartverkoopster bij. Maar na die maand zat ik weer in hetzelfde schuitje. En liep ik rond met een icepack op die gezwollen heup. Op een gegeven moment zei de bedrijfsarts dat het zo niet langer kon.”

Gert van Halen wilde niet opgeven. Hij kon het niet verdragen dat zijn werkgever zo gemakkelijk van hem af kwam. Dus “jojo’de” hij met veel pijn nog een tijdje door. En klinkt het wrang: “Totdat het echt niet meer ging en ik in 2013 op mijn 59<sup>ste</sup> werd afgeschreven. Voor de WIA was ik volgens het UWV te goed. Ik heb er nog steeds spijt van dat ik geen WIA-begeleider van de bond heb meegenomen. Ottevanger heeft me expres nooit ontslagen; naar een transitievergoeding kon ik fluiten. Het zit me nog steeds dwars dat ik het na ruim 45 dienstjaren mijn loopbaan met een schamele IOAW-uitkering moest afsluiten. Een uitkering voor werkloze 50-plussers op bijstandsniveau. Dat dat gewoon kan heeft me heel diep geraakt.”

### **Compensatie letselschade**

Hij is altijd lid van de bond geweest. Die vorderde bij zijn oud-werkgever achterstallig loon en vakantiedagen. En hij kwam terecht bij Bureau Beroepsziekten FNV. “We konden aannemelijk maken dat onze cliënt door de piekbelasting van het vele traplopen op het schip gezondheidsklachten heeft opgelopen”, zegt Sabrina Bergraaf-Fernandez, letselschaderegelaar bij Bureau Beroepsziekten FNV (BBZ). “Het is vaak ingewikkeld een exact causaal verband aan te geven, omdat de tegenpartij gezondheidsklachten vaak aan de privésituatie wijt. Maar na het bekende getouwtrek zijn we tot een schikking gekomen. Op deze manier zijn de periode tot het pensioen en alle medische kosten redelijk gecompenseerd.”

“BBZ heeft me heel goed geholpen”, vindt Van Halen. “Half mei ben ik officieel met pensioen gegaan. Nu is het tijd om alles achter me te laten. Ottevanger heeft mijn leven al genoeg verpest.” Hij laat een foto zien van de museumboot, de René Siegfried, waar hij vrijwilliger is. Het is een duwboot uit 1963 ingericht als eerste Nederlandse binnenvaartmuseum. “Het is ook een ontmoetingsplaats voor oud-schippers. We klussen en verzorgen rondleidingen. Dat kan ik gelukkig nog wel.”