

Nederlandse havenwerkers willen gezond hun pensioen halen

Pien Heuts

Journalist

Havenwerkers moeten eerder met pensioen kunnen om enigszins gezond de eindstreep te halen. Daar strijdt de Nederlandse vakbond FNV Havens voor. Omdat havenwerkers in ploegendiensten werken, de werkdruk hoog is en de arbeidsomstandigheden zwaar zijn, vallen velen voor de pensioengerechtigde leeftijd totaal versleten uit. Ook gaan ze gemiddeld zes jaar eerder dood. 'Wij betalen de prijs voor de 24-uurs economie.'



Photo: © Martine Zunini

Dit kan zo niet langer doorgaan, dacht vakbond FNV Havens in 2019. Met de almaar stijgende levensverwachting werd de pensioengerechtigde leeftijd, waarop werknemers in Nederland een wettelijk ouderdomspensioen en een bij de werkgever opgebouwde pensioenuitkering krijgen, steeds verder vooruitgeschoven. In 2004 waren fiscaal aantrekkelijke regelingen om vervroegd te stoppen met werken al afgeschaft. Zeker bij zware beroepen, waar ploegendiensten een enorme wissel trekken op de gezondheid van werknemers, is 67 jaar, veel te laat, zag Niek Stam, vakbondsbestuurder van FNV Havens. [Onderzoek](#) had in 2017 al aangetoond dat nachtwerk het risico op hart- en vaatziekten, diabetes verhoogt en tot kortere levensverwachting leidt. Havenwerkers werken volcontinu in ploegen. En betalen vaak de tol van de 24 uren economie.

etui.

De van oudsher sterk georganiseerde havensector wist met gemak havenwerkers te mobiliseren en actie te voeren voor een regeling waarbij havenwerkers eerder kunnen stoppen met werken. In zo'n 23 van de 62 cao's die FNV Havens afsluit, wordt nu een percentage van de loonsom gereserveerd zodat havenwerkers maximaal drie jaar eerder kunnen stoppen met werken tegen een redelijk inkomen. Ook wil de havenvakbond dat de hoge belasting die havenwerkers over hun onregelmatige diensten betalen in een fonds voor eerder stoppen met werken wordt gestort. Evenals de pensioenpremie die werkgevers die laatste jaren niet hoeven te betalen. Met de landelijke overheid, die geen cent meebetaalt aan eerder stoppen met werken, moet nog wel geregeld worden dat hierover geen boetebelasting betaald hoeft te worden. Vakbondsman Stam: 'Tot 2032 investeren we als havensector 83 miljoen in deze operatie. Werkgevers zien natuurlijk ook dat oudere havenwerkers de pensioenleeftijd vaak niet halen, eerder uitvallen en nog wel twee ziektejaren moeten doorbetalen. Ook zij hebben er belang bij dat werknemers op een relatief gezonde manier hun pensioen kunnen halen. Daarom willen de meesten er wel aan bijdragen. Deze regeling is baanbrekend in Nederland en uniek in Europa.'

Zoveel mogelijk ontzien

In de cao's die FNV Havens voor de Nederlandse zeehavens (Rotterdam, Amsterdam en Zeeland) afsluit heeft de vakbond zich altijd sterk gemaakt voor gezond en veilig werken en duurzame inzetbaarheid van oudere havenwerkers. Zo zijn er in cao's zogeheten Senioren Fitregelingen afgesproken waarbij ouderen vijf jaar voor hun pensioengerechtigde leeftijd minder kunnen werken tegen hetzelfde salaris en gelijke pensioenopbouw. Stam: 'We proberen ouderen altijd al zoveel mogelijk te ontzien. Ze zijn immers vaak al op jonge leeftijd in de haven aan de slag gegaan. En door automatisering en robotisering zijn veel lichtere, fysiek minder inspannende taken komen te vervallen, waardoor ze minder kunnen rouleren. Het is bovendien een fabeltje dat automatisering leidt tot minder zwaar werk. Als je de hele dag als remote crane operator achter een beeldscherm containerschepen laadt en lost vergt dat enorm veel inspanning en concentratie. Maar los van alle fysieke belasting, was het vooral de steeds verder oplopende pensioenleeftijd die om een rigoureuze ingreep vroeg.'

Gevaarlijk werk

Naast het gegeven dat havenwerkers vroegtijdig opbranden door het zware werk en de gezondheidsschade door ploegendiensten groot is, is havenwerk ook gevaarlijk werk. De arbeidsomstandighedenwetgeving ten spijt heeft elke havenwerker het wel eens meegemaakt: een ongeluk of bijna-ongeluk in de ploeg. Een sjorder die naar beneden valt, een collega die door een heftruck wordt aangereden. Hoewel de fysieke gevaren van het stukgoed voorbij zijn, en steeds meer havenwerk geautomatiseerd wordt, zijn gevaarlijke situaties aan de orde van de dag. 'In het oude stukgoed was de kans op ongelukken veel meer aanwezig, maar was ook het veiligheidsbewustzijn van havenwerkers groter', weet Stam. 'En je hebt nu in bepaalde sectoren meer eenmansposten, zoals de straddle carrierchauffeur, die containers verplaatst. Als die te hard door de bocht gaat, is er niemand die kan ingrijpen.'

Stam, die ook vicevoorzitter is van de dockers' section van de Internationale Transportarbeiders' Federatie (ITF), vindt het belangrijk ook in Europees verband en liefst wereldwijd veilige arbeidsomstandigheden voor havenwerkers te realiseren. 'Boten worden steeds groter, werkdruk steeds hoger, havenbedrijven willen zo goedkoop en snel mogelijk hun handel vervoeren. Kwaliteit van het havenwerk moet voorop staan. Daarom hebben we bijvoorbeeld de Lashingcampagne opgezet. Daarin controleren onze ITF-inspecteurs schepen of het sjourwerk daadwerkelijk door gekwalificeerde havenwerkers wordt gedaan en niet door goedkope zeelieden. Dit is goede manier om internationaal de veiligheid te verbeteren.'

Volgens de jaarlijkse enquête arbeidsomstandigheden 2020 stond de sector transport en logistiek in de Nederlandse top-10 van gevaarlijke beroepsgroepen. Al lange tijd dringt FNV Havens aan op de registratie van arbeidsongevallen. Desnoods in een anonieme havenbrede database. Havenbedrijven hebben eigen veiligheidsprotocollen en weigeren vanuit bedrijfsbelangen echter inzicht te geven in aantallen arbeidsongevallen. Omdat de Nederlandse overheidsinspectie pas na drie dagen verzuim registreert, vallen er geen harde cijfers te geven over ongevallen in de Nederlandse zeehavens.

Veiligheidscertificaat

Om de veiligheid en het veiligheidsbewustzijn van havenwerkers te vergroten en de kans op arbeidsongevallen te verkleinen richtte FNV Havens in 2008 de Stichting Veilige Haven (SVH) op. De eerder door de havenvakbond gehouden veiligheidsenquêtes, waarin havenwerkers de veiligheid slechts een magere zes gaven, lagen ten grondslag aan de SVH. Ook werkgevers werden uitgenodigd in het bestuur zitting te nemen. Een belangrijk middel om de veiligheid te vergroten zijn de basis- en sectorspecifieke opleidingen die havenwerkers krijgen aangeboden en waarmee ze sinds 2014 het zogeheten Veiligheidscertificaat Havens kunnen behalen. Er zijn modules voor de containersector, de sjorders, de tankopslag, de bulksector en de roll on-roll offsector. Het certificaat is vijf jaar geldig. Bijna vijftig havenbedrijven hebben inmiddels hun werknemers naar de opleiding gestuurd. FNV Havens vindt dat elke havenwerker een veiligheidscertificaat moet hebben.

Vakbondsbestuurder Asmae Hajjari zit namens FNV Havens in het bestuur van de stichting. 'Elk ongeval is er een te veel', zegt ze. 'We willen dat elke havenwerker 's avonds weer veilig en gezond thuiskomt. Werkgevers en vakbond hebben daarin een gezamenlijk belang. Daarom spreken we in de cao een bepaald bedrag af waaruit de opleiding wordt gefinancierd en de stichting wordt geborgd. Door de opleidingen steeds te verbeteren en te laten aansluiten bij allerlei mogelijke gevaarlijke situaties, zijn havenwerkers zich steeds meer bewust van hun eigen veiligheid en die van hun collega's. En van het belang van veiligheidsprotocollen. Ook als je moe bent of de werkdruk hoog is. Havenwerkers zijn vaak enorm geroutineerd en dan kunnen risico's wel eens onderschat worden.'



Photo: © Martine Zunini

Haven Rotterdam

De Rotterdamse haven is de grootste zeehaven van Europa en staat wereldwijd op de elfde plaats als het om containeroverslag gaat. De haven van Rotterdam is belangrijk op het gebied van overslag van containers en bulkoverslag zoals aardolie, chemicaliën, kolen en ertsen. De Rotterdamse haven biedt directe werkgelegenheid aan zo'n 70.000 mensen en nog eens 200.000 daarbuiten. Vakbond FNV Havens heeft ruim 6000 leden in de Nederlandse zeehavens: Rotterdam, Amsterdam en Zeeland en sluit voor hen zo'n zestig cao's af. www.fnvhavens.nl

Bruce Heezen (31)

- Werk: allround operator ertsoverslagbedrijf EECV
- Sinds 15 jaar werkzaam in de Rotterdamse haven

'Je moet je niet gek laten maken door werkdruk'

Hij ziet veel oudere havenwerkers die ziek worden of compleet versleten zijn als ze hun pensioen al halen. Iedereen heeft last van schouders, knieën en rug, ziet hij. Zelf mag Bruce Heezen met pensioen als hij 69 jaar en 3 maanden is. 'Dan zou ik 53 arbeidsjaren hebben', zegt hij. 'Dat ga ik in de kolen- en ertsoverslag niet halen.'

Ertsoverslagbedrijf EECV is hofleverancier van de Duitse staalgigant Thyssen-Krupp. In tegenstelling tot andere bulkbedrijven levert EECV niet aan kolencentrales. Heezen: 'Ik ben voor de bulkoverslag gemaakt. Het is afwisselend werk variërend van de kolen met grijpers uit het ruim halen, trappen schoonsteken, met shovels de laatste tonnen wegrijden als het schip bijna leeg is, tot alles wat er achter de lostoren gebeurt. Daar worden de grote hopen met kolen en erts met combimachines op duwbakken geladen die naar het Duitse Ruhrgebied gaan.'

Werken in de kolenoverslag is volgens Heezen zwaar. Niet alleen het fysieke aspect, ook de volcontinudiensten breken op. 'Ik zie collega's in de nacht vaak de pauze gebruiken om even te slapen. Ook eet je 's nachts minder gezond: koeken en vette dingen om wakker te blijven. Veel havenwerkers hebben last van overgewicht en diabetes. Omdat ik veel sport ben ik nu nog fit. Hoewel mijn knieën en rug altijd pijn doen.'

Dat een ongeluk in een klein hoekje zit, weet Heezen ook. Hij heeft veel (bijna) ongelukken zien gebeuren. Zelf raakte hij in 2017 bekneld tussen twee duwbakken, toen hij van de ene op de andere wilde overstappen. 'Gelukkig kwam ik er alleen met een beschadigde knie vanaf. Ik had totaal vermorzeld kunnen worden. Je moet zó alert zijn. En je niet laten gek maken door de werkdruk.'

Heezen is actief voor vakbond FNV Havens. Hij vindt het belangrijk dat havenwerkers eerder kunnen stoppen met werken. Daar heeft hij begin dit jaar nog voor gestaakt. 'Als je veertig jaar of langer je leven hebt gegeven voor het bedrijf, moet je daar niet zelf de dupe van worden. Nog even kunnen genieten van je pensioen is toch gewoon een recht? Laatst werkte ik met een oudere collega die niet eens meer op een duwbak kon klimmen. Je helpt elkaar onderling; de jongeren verzetten meer werk.'

Johan van Kooten (56)

- Werk: sjorder bij Matrans Marine Services Rotterdam
- Sinds 34 jaar werkzaam in de Rotterdamse haven

'We sjorren met hetzelfde aantal mensen als dertig jaar geleden'

In de Rotterdamse haven is het sjorren van containers uitbesteed aan twee sjorbedrijven: Matrans Marine Service (MMS) en International Lashing Services (ILS) doen al het sjorwerk voor de grote containerterminals. De sjorbedrijven moeten voldoen aan de havenverordening, die gekwalificeerd personeel voorschrijft. 'Het is heel belangrijk dat containers goed, professioneel gesjord staan en er met zwaar weer niet af vliegen', zegt sjorder Johan van Kooten. Van Kooten heeft het werk in de loop der jaren zwaarder en gevaarlijker zien worden. Het volcontinu werken in vijf ploegen maakt dat sjorders voortijdig uitvallen en het verloop onder jongeren groot is. De werkdruk is hoog, sjorders werken in weer en wind en de boten worden steeds groter. Containers moeten zo snel mogelijk los of vast.

Toen Van Kooten als sjorder begon was er niet eens een cao. Die kwam er in 1991, na drie weken staken. 'Vroeger stond je gewoon in spijkerbroek op gympies die containers vast te maken of los te gooien. Toen was een boot dertien meter breed en stonden de 'dozen' driehoog. We stonden met twee man per kraan. Nu zijn de schepen 30 meter breed en staan containers elfhoog opgestapeld. En nog steeds staan we, net als dertig jaar geleden, met twee man per kraan. Wij vechten, samen met FNV Havens, voor vier man per kraan, aan elke kant van het dek twee. Dat is ook veel veiliger.'

Met de vaak megagrote containerschepen die zo'n 20 tot 24.000 containers vervoeren, is ook het aantal steile trappen dat sjorders moeten nemen toegenomen. De trappen in de kooiladders gaan recht omhoog van verdieping naar verdieping. 'We hebben nu als tijdelijke maatregel valbeveiliging waarbij we ons vastklikken aan de trap. Het grote aantal trappen dat je omhoog en omlaag moet nemen, zorgt dat iedereen last van zijn knieën heeft. Vanwege de zware sjorstangen en -ringen die vast- en losgemaakt moeten worden, hebben ook nek, schouders, polsen en handen het zwaar te verduren. Zestig procent van het totale ziekteverzuim komt door klachten aan het bewegingsapparaat.' Van Kooten vindt het onbegrijpelijk dat in een containersector waarin zoveel geld omgaat, de sjorbedrijven niet de tarieven verhogen om de veiligheid van sjorders te verbeteren en de ploegen uit te breiden. Drie jaar geleden maakte een jonge sjorder nog een dodelijke val.

Voor oudere sjorders zijn in de MMS-cao wel maatregelen genomen. Vanaf 55 jaar krijgen ze extra vrije dagen, vanaf 57 jaar hoeven ze geen nachtdiensten meer te draaien en vanaf 60 jaar mogen ze stoppen met sjorren en kunnen ze minder belastende taken doen. En vijf jaar voor de pensioengerechtigde leeftijd kunnen ze minder werken tegen hetzelfde loon en pensioenopbouw. Een generieke maatregel in de haven om eerder te stoppen met werken is in de maak. 'Dat is echt noodzakelijk, want als je ouder wordt krijg je steeds meer fysieke problemen. En je slaapt korter en slechter en moet langer herstellen van nachtdiensten. De 1,3 miljoen ploegendienstwerkers in Nederland zijn de nieuwe kanaries in de kolenmijnen.'

Ton de Munck (61)

- Werk: chauffeur bij Stena Line Hoek van Holland
- Sinds 35 jaar werkzaam in Rotterdamse haven

'Het gaat meestal nét goed'

Voordat een boot vertrekt rijdt Ton de Munck zo'n 150 trailers aan boord, collega's zetten ze vast met houten bokken en kettingen. Dat sjoeren is zwaar werk. Daarnaast zet een groot aantal vrachtwagenchauffeurs/selfdrivers dat de oversteek naar Engeland maakt, hun vrachtwagen zelf aan boord. Bij aankomst gebeurt deze operatie in de omgekeerde volgorde. In de 35 jaar dat De Munck voor Stena Line werkt, is er niet veel veranderd. 'Behalve dan de werkdruk', zegt hij. 'De oudere garde is echt wel wat gewend omdat velen uit het stukgoed komen. Vroeger hadden we veel meer pauzes en veel meer rust tussendoor. Het werk is vertwintigvoudigd, de boten zijn veel groter. Vroeger stonden er zes trailers op een boot, nu 160. Terwijl het aantal werknemers verminderd is. Als je om 13.30 begint kun je tussen 17.30 en 22.30 echt geen koffie meer drinken. Terwijl', vervolgt De Munck 'je altijd scherp moet zijn. Op piekmomenten moet je enorm opletten. Een kleine fout kan fataal zijn. Het gaat meestal nét goed.'

Volgens de chauffeur wordt er bij Stena Line stilzwijgend rekening gehouden met oudere havenwerkers. Ze hoeven de vrachtwagens niet meer vast te zetten en ook als ze geen kettingen meer losgooien, zegt niemand daar wat van. 'De jongere gasten doen echt alles', zegt De Munck, wiens zoon ook bij Stena werkt. Zelf is hij sinds twintig jaar chauffeur.

Als het aan hem ligt, zou 62 jaar een goede pensioengerechtigde leeftijd zijn. 'Er zijn zoveel jongens die zich aan hernia's hebben moeten laten opereren. Havenwerkers beginnen vroeg met werken en zijn eerder versleten. Als ze jong zijn vinden ze dat zware lichamelijk werk alleen maar mooi. Tot ze fysieke klachten of slaapproblemen krijgen.'

De Munck die als kaderlid actief is voor FNV Havens vindt het mooi dat de havenvakbond in Nederland vooroploopt als het om eerder stoppen met werken gaat voor werknemers met zware beroepen. 'Wij beginnen met wat rekenen op de achterkant van een bierviltje en knokken vervolgens door tot we resultaat hebben. Dankzij FNV Havens is eerder stoppen met werken voor ouderen met zware beroepen op de kaart gezet.'