

Havenwerk, steeds veiliger?

Arbeidsveiligheidsonderzoek FNV Bondgenoten 2006

Veilig in de haven? Maak er werk van!



Voorwoord

In 2003 kreeg FNV Bondgenoten ongeruste signalen van zijn leden over het aantal ongevallen in de havens. Dat was aanleiding voor de bond om in 2004 een eerste veiligheidsenquête onder havenwerknemers te houden, met als titel "Havenwerk, veilig werk?"

Uit dit onderzoek bleek dat de arbeidsveiligheid in de havens stukken beter kon. Omgezet in rapportcijfers voor een aantal veiligheidsaspecten scoorde men enkele zesjes en de nodige onvoldoendes. De bij de presentatie van het rapport aanwezige werkgevers beloofden bij een volgend onderzoek een aanzienlijk beter resultaat neer te zetten.

Wat in 2004 opviel, was dat de tankopslag over de hele linie aanzienlijk beter scoorde, dan de andere havensectoren. De werknemers van de inhuurbedrijven maakten zich daarentegen juist vaker zorgen over hun veiligheidssituatie dan de andere havenwerkers.

Om te kijken of de veiligheidssituatie volgens de leden inmiddels is verbeterd, is nu - twee jaar later - dit herhalingsonderzoek uitgevoerd.

De resultaten hiervan vindt u in dit rapport.

Allereerst wordt er teruggekeken naar het onderzoek van 2004 "Havenwerk, veilig werk?" en wordt de voorbereiding van het huidige onderzoek beschreven. Ook worden kort wet- en regelgeving, en een aantal actuele ontwikkelingen behandeld.

De voornaamste resultaten van het onderzoek zelf zijn te lezen in hoofdstuk 4. Daar worden de onderzoeksresultaten per kernthema toegelicht. Tenslotte worden de aanbevelingen in hoofdstuk 5 behandeld.

Onderzoek en rapportage zijn deze keer het resultaat van de inspanningen van een tweetal studenten van de Hogeschool Rotterdam, Jiva Jaliens en Elaine van der Lek. Voor hen is dit tevens hun afstudeerscriptie in het kader van de differentiatie 'beleidskunde' binnen hun studie. Zij werden tijdens hun werkzaamheden begeleid door één van de arbo-adviseurs van FNV Bondgenoten, Jan Verhagen, en door drs. M.M. Feddes (Hogeschool Rotterdam).

Wij wensen u veel leesplezier en hopen dat dit rapport bijdraagt aan verdere bewustwording en actie gericht op veilig havenwerk..

Rotterdam, april 2006

Niek Stam

Ruud Wennekes

(vakbondsbestuurders FNV Bondgenoten, sector havens)



FEBRUARI 2005 Een ingehuurd werknemer wordt van achteren aangerezen door een tugmaster op de laad en loskade, doordat een andere tugmaster slipte na een manoeuvre en een aanrijding veroorzaakte

Inleidend

In 2003 kreeg FNV Bondgenoten van zijn leden te horen dat het aantal ongevallen en veiligheidsincidenten flink zou zijn toegenomen.

Dit was voor de vakbond de directe aanleiding om onder de eigen leden onderzoek te doen naar de veiligheidssituatie en de veiligheidsbeleving in de Nederlandse havens.

Destijds waren er een aantal ingrijpende veranderingen op til rondom het havenwerk die van negatieve invloed zouden kunnen zijn op het ongevalsrisico dat werknemers in de haven lopen.

De twee belangrijkste zijn:

- **zelfafhandeling.**

De toenemende ruimte die geboden wordt aan scheepsbemanningen om zélf (riskant) laad- en loswerk te verrichten, dat nu door geschoolde havenarbeiders wordt gedaan.

- **vrij verkeer van arbeidskrachten in de Europese Unie.**

In het kader van de 'gemeenschappelijke markt', wilden overheden het havenwerk "vrijgeven", wat direct raakvlak heeft met kwalificatie, vakkennis en arbeidsomstandigheden van werknemers in de havens.

Ondanks een aantal klinkende overwinningen van werknemers in het verzet hiertegen, zijn dit nog steeds belangrijke actuele punten.

Tijdens het onderzoek is er ook gesproken met de Arbeidsinspectie. De bond vindt het belangrijk om ervaringen en meningen over het veiligheidsbeleid in de Nederlandse havens uit te wisselen met deze instantie. Hoewel de precieze ongevalscijfers in de havens nog steeds lastig te achterhalen zijn, is de Arbeidsinspectie

wederom erg behulpzaam geweest de aanwezige statistieken te herleiden tot een handzaam overzicht. In 2004 werd de enquête een 'nulmeting' genoemd. Hoewel we op basis van twee onderzoeken nog niet echt van trends kunnen spreken, kunnen we wel aangeven of de cijfers wijzen op een positieve dan wel negatieve ontwikkeling.

In januari 2006 hebben we ongeveer 6000 vragenlijsten naar de leden gestuurd. Ruim 1400 leden hebben deze lijsten ingevuld. Dat is ruim meer dan 20 procent, een prima resultaat: voor een onderzoek als dit is een respons van 10 procent vaak al een goede score.

Ook vergeleken met 2004 is de respons verder gestegen, want toen kregen we "slechts" 1187 formulieren retour.

Het decor: Lichtpuntjes aan een bewolkte hemel

Port Package

In het verleden zijn er diverse malen acties gevoerd tegen het zogenoemde Port Package 1. Daarmee wordt een nieuwe Europese Havenrichtlijn bedoeld: 'Toegang tot de markt voor havendiensten'. De toenmalige voorzitter van de Europese Commissie, Romano Prodi, heeft deze plannen in 2003 terug moeten trekken onder druk van de havenvakbonden en een meerderheid van het Europese Parlement. Onder het voorzitterschap van zijn opvolger, José Manuel Barroso is een nieuwe versie (Port Package 2) ontworpen en vervolgens besproken in het parlement. Ook dit voorstel is verworpen, met 200 stemmen verschil, onder druk van de acties van Europese havenarbeiders. De belangrijkste aspecten die invloed zouden hebben op de veiligheid van havenwerkers zijn:

- sterke toename van de zelfafhandeling (laden en lossen door niet-gekwalificeerde en onvoldoende toegeruste scheepsbemanningen)
- wildgroei in bedrijven die havenwerk verrichten
- aantasting van het vakmanschap omdat niet of onvoldoende gekwalificeerde werknemers stuwadoorswerk mogen verrichten

ILO- verdragen

De Internationale Arbeids Organisatie (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 die verschillen op één lijn te brengen.

Minister de Geus heeft het belangrijke Internationale Havenwerkerverdrag, ILO- verdrag 137 (omtrent registratie en tewerkstelling) opgezegd. Voor FNV Bondgenoten reden om ook rond dit onderwerp actie te voeren. Middels CAO-afspraken wordt gestreefd naar het over-

eind houden van de verplichte registratie van havenarbeiders, zoals ILO-137 vereist.

Een ander ILO-verdrag dat in Nederland nog steeds onvoldoende voet aan de grond heeft gekregen, ook al is het in 1998 geratificeerd, is ILO-152, dat handelt over het veilig verrichten van havenwerk.

Open Europese Grenzen: de dienstenrichtlijn

In 2004 heeft de Europese Commissie een voorstel ingediend voor een zogenaamde dienstenrichtlijn, "ter bevordering van het vrije verkeer van arbeidskrachten." Eén van de kernpunten in dit voorstel was het 'oorspronglandbeginsel'. Alleen de wetgeving van het eigen land (het 'oorsprongland') zou van toepassing zijn op dienstverleners in andere EU-landen.. Dus niet die van het land waarin men de diensten verricht. Ook controle en toezicht op naleving moesten vanuit het oorsprongland plaatsvinden.

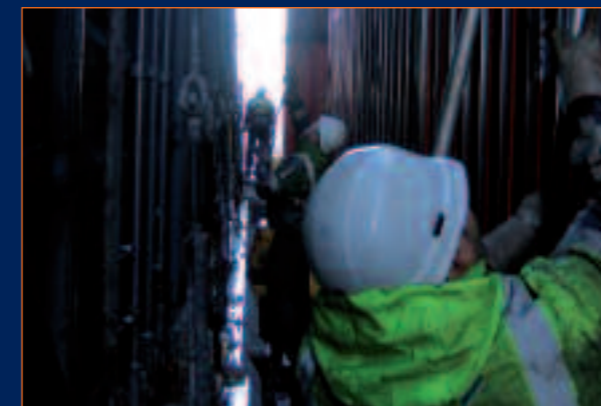
Het Europese Parlement heeft ook dit principe – mede door vakbondsacties – verworpen.

In de herziene voorstellen wordt het 'werklandbeginsel' gehanteerd. Dit houdt in dat de wetgeving van het desbetreffende land toegepast moet worden.

Op 3 april 2006 heeft het kabinet in principe besloten dat het de toegangsbeperkende maatregel voor werknemers uit de nieuwe Europese lidstaten (de zogenaamde MOE- landen) per 1 januari 2007 wil afschaffen. De Tweede Kamer wil daar vooralsnog echter niet zonder verdere garanties in meegaan. FNV Bondgenoten is op zich voorstander van vrij verkeer van werknemers, zolang het niet tot uitbuiting van de werknemers uit de MOE- landen leidt én zolang het niet leidt tot oneerlijke concurrentie met Nederlandse werknemers. Er mag kortom geen neerwaartse druk op lonen, arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden ontstaan.



"Daar mijn bedrijf uitsluitend cars en Roro doet, met veel inhuur van personeel, blijft de taalbarrière een primair punt. Men kan niet lezen wat je aanbiedt, en niet verstaan wat je zegt, laat staan dat men het begrijpt."
(werknemer van een autoterminal)



APRIL 2005 Een bemanningslid van een IJslands zeeschip heeft zijn hand verbrijzeld: bij het plaatsen van een stacker/twistlock kwam de container op zijn hand.



Onder de slogan "gelijk werk, gelijk loon", voert de vakbeweging hier in 2006 actie voor.

Ontwikkelingen in de Arbowetgeving

Het wettelijke kader voor Veiligheid en Gezondheid van werknemers ligt vast in de Arbowet, en in de daarvan afgeleide regels, waaronder het Arbobesluit. In het najaar van 2004 liepen er een aantal dereguleringsoperaties onder het motto 'evaluatie van de Arbowet' en 'vermindering administratieve lasten'. De vakbeweging en de SER adviseerden het kabinet om in de Arbowet en het Arbobesluit veel duidelijker en concreter dan nu aan te geven welke doelen gehaald moeten worden om te garanderen dat veiligheid en gezondheid van werknemers beschermd worden. Tegelijk wil de vakbeweging de vraag hoé die doelen dan gehaald moeten worden sterker dan op dit moment neerleggen bij werk-

gevers en werknemers zelf, onder andere met behulp van arbocatalogi voor de diverse sectoren.

Of het kabinet deze voorstellen daadwerkelijk overneemt is onduidelijk. Het heeft er alle schijn van dat de staatssecretaris vrolijk aan het 'shoppen' is geslagen in de adviezen, waarbij het streven naar deregulering en Europese gelijkenschakeling belangrijker lijkt dan een goede bescherming van veiligheid en gezondheid van werknemers. Ook de werknemersinspraak en medezeggenschap lijkt hij eerder te verschromelen dan te versterken.

Voor de havens biedt het fenomeen arbocatalogus wellicht mogelijkheden om – bijvoorbeeld – bepalingen uit de "Code of practice" die bij ILO-verdrag 152 hoort, meer handen en voeten te geven en te borgen dat concurrentie in de sector niet ten koste gaat van veiligheid en gezondheid van werknemers.

Niet bevorderlijk voor de veiligheid: illegale tewerkstelling van Poolse werknemers.

Op woensdag 7 december 2005 zijn veertien havenwerkers en de Sector Coördinator Havens van FNV Bondgenoten tijdens een actie tegen illegale tewerkstelling van Poolse werknemers - niet-zijnde bemanningsleden- gearresteerd.

Voordat FNV Bondgenoten besloot om over te gaan tot de actie is er uitvoerig contact geweest met de Arbeidsinspectie. De melding van de bond aan de Arbeidsinspectie was tweeledig.

Ten eerste: FNV Bondgenoten heeft melding gemaakt dat er 5 Polen werkzaam waren voor een sjobedrijf. De werkzaamheden zouden plaatsvinden van 07.30 uur tot 24.00 uur. De melding van de Bond gebeurde om 16.40 uur. De Poolse werknemers hadden voor aanvang van hun werkzaamheden (07.30 uur) een lange reis van ruim 6 uur achter de rug.

Deze Poolse werknemers zouden niet afgelost worden, maar aan een stuk doorwerken om het werk af te maken. De Arbeidsinspectie heeft de mededeling gedaan dat reistijd geen onderdeel van werktijden is, zoals bedoeld in het Arbeidstijdenbesluit. Dit zou formeel zo kunnen zijn, maar de concrete situatie is anders. In Nederland is een reistijd van 1,5 uur naar werk en 1,5 uur naar huis na een werkdag van 8 of 9 uur normaal. Zo wordt ook het begrip 'passende arbeid' door UWV gehanteerd in het kader van de WWV, waarin dit is gedefinieerd.

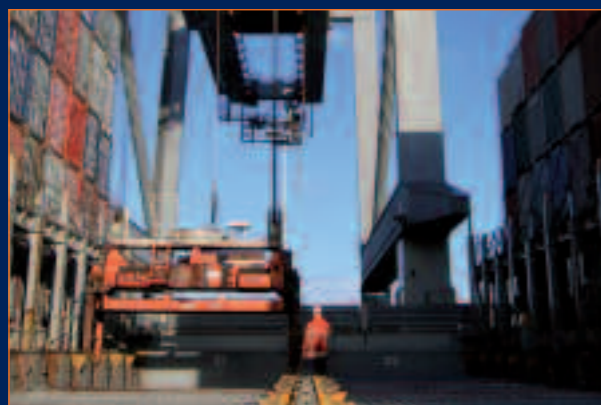
Maar, hier was duidelijk dat de Poolse werknemers een werkdag zouden maken (zonder reistijd) van 07.30 uur tot 24.00 uur. Indien havenwerkers dit werk zouden doen onder de CAO en conform het Arbeidstijdenbesluit, dan zou er een ploegenwisseling plaatsvinden. De Arbeidsinspectie gaf in het telefoongesprek aan dat zij niet in de gelegenheid waren om serieus op de melding van

de Bond in te gaan, omdat er op dat moment formeel nog geen sprake was van overtreding van het Arbeidstijdenbesluit. Bovendien kregen wij te horen dat onze melding als een tip beschouwd zou worden. De reden hiervoor was dat FNV Bondgenoten geen direct belanghebbende zou zijn. Volgens de richtlijnen van de Arbeidsinspectie zijn de direct belanghebbenden de werknemers. In deze situatie de Polen dus. Alsof Polen eerst ruim 6 uur gaan reizen naar Rotterdam vanuit Duitsland en dan aan het werk gaan en direct de Arbeidsinspectie gaan bellen.

Ten tweede: een ander punt is de opvatting van de Bond over; illegale tewerkstelling. FNV Bondgenoten heeft telefonisch aangegeven, dat er wat hen betreft sprake was van illegale tewerkstelling. FNV Bondgenoten heeft niet de autorisatie om dit ook te kunnen constateren. Die taak is aan de Arbeidsinspectie. Indien de bond dit in de toekomst wel moet doen is een havenwerkregistratiesysteem nodig.

Zowel Minister Brinkhorst en Staatssecretaris van Hoof hebben in brieven van 20 en 23 september 2005 aan de Voorzitter Van de Tweede Kamer, als reactie op het unanieme SER Advies over de Dienstenrichtlijn aangegeven, dat zij **niet** bereid zijn om handhaving en controle op naleving van nationale regelgeving voor buitenlandse werknemers die in Nederland werkzaam zijn te verbeteren. Zij vinden dat het economische belang voorop moet staan. Ondanks het feit dat Nederlandse havenwerkers die dag werkloos mochten toekijken hoe anderen hun werkzaamheden verrichtten voor nog geen 45% van de prijs en loon- en arbeidsvoorwaarden...

(Uit een brief van FNV Bondgenoten aan de Tweede Kamer)



"Ik ben inhuurkracht en werk bij diverse bedrijven. Ik vind het over het algemeen veilig. Valhelmen worden gebruikt om veiligheid te creëren. Maar vakopleidingen op zwaar en gevaarlijk materieel moeten in heel korte tijd gedaan worden. Aan verkeersgedragsregels wordt al helemaal niets gedaan."
(werknemer van de SHB)



APRIL 2005 De toezichthouder zag dat het lossen van een silo kolen vastliep. Hij is de silo ingegaan om het weer op gang te brengen. Het lossen is weer op gang gekomen. De kolen liepen echter sneller naar beneden dan hij naar boven. Hij is tot circa zijn navel bekneld geraakt en heeft via de portofoon een collega de lopende band stop laten zetten. De brandweer is met abseilapparatuur vanaf het dak van de silo afgedaald en heeft geprobeerd de man te bevrijden. Hij is gedeeltelijk in een harnas gehesen. Iets later begon de man weg te zakken in de kolen. Daarop is besloten om de lopende band weer te starten om zo te proberen de man weer vrij te krijgen, hij hing immers gedeeltelijk in een harnas. Dit is gelukt.

Voornaamste resultaten van het havenonderzoek 2006

1. Karakter van het onderzoek

Dit jaar heeft FNV Bondgenoten voor de tweede maal een veiligheidsonderzoek onder havenwerkers gedaan. Omdat hetzelfde onderzoek ook al in 2004 plaatsvond, is het voor het eerst ook mogelijk een ontwikkeling ten goede - of omgekeerd - te signaleren.

In dit onderzoek zijn niet de officiële cijfers van ongevallen en bijna-ongevallen in kaart gebracht. Het gaat in de eerste plaats om de mening van de havenwerkers over hun eigen veiligheidssituatie en die van hun collega's.

Met cijfers en statistieken kun je een hoop zaken zichtbaar

maken, maar soms ook juist camoufleren. Een belevingsonderzoek – zeker als dat wordt uitgevoerd onder mensen die dagelijks bezig zijn met het lossen en laden van schepen, weten waar ze het over hebben – brengt ook andere zaken aan het licht.

De cijfers die zijn ontvangen van de Arbeidsinspectie dienen als aanvulling op het onderzoek.

De onderzoeksuitslagen zijn gebaseerd op de enquêtes die zijn teruggestuurd vanuit alle zeehavens in Nederland.

Respons op de enquête - Verdeling over de sectoren ¹						
Sector	Respons			Bedrijfsgrootte		
	Aantal ingevulde lijsten	% 2006	% vorig onderzoek (2004)	<50 werknemers (%)	50-200 werknemers (%)	> 200 werknemers
Tankopslag	138	9,6	9,7	3,6	35	61,3
RoRo	92	6,4	8,6	0,0	46,2	53,8
Bulk	255	17,8	23,1	5,9	32,8	61,3
Containers	447	31,1	31,5	0,7	15,5	83,9
Inhuurkrachten	206	14,3	6,9	5,9	39,0	55,1
Overige sectoren	298	20,8	20,2			
Totaal	1436	100	100			

¹ Respons-cijfers 2004 zijn gecorrigeerd om vergelijkbaar te zijn met die van 2006; vanwege dubbeltellingen lag de respons in 2004 nl. hoger dan 100%.

2. De respons¹

De respons is nog hoger dan in 2004. Van de ruim 6000 vragenlijsten kwamen er maar liefst 1436 terug. Twee jaar geleden waren dat er 1187.

Meest opvallend is dat tegenover een verhoudingsgewijs flink hogere respons uit de inhuurbedrijven een dalend aantal ingestuurde vragenlijsten uit de bulkbedrijven, en in mindere mate de RoRo staat.

3. Kernconclusies uit het onderzoek

De onderzoeksconclusies kunnen eigenlijk in één zin worden samengevat: over de hele linie beoordelen de havenwerkers de veiligheid op hun werk een stuk beter dan twee jaar geleden.

De onvoldoendes van 2004 zijn vervangen door een groot aantal zessen. Alleen de onderwerpen "communicatie", "gevaarlijke stoffen" en "werkdruk" blijven daar onder.

Dissonant in het verhaal wordt gevormd door de ongevals cijfers van de Arbeidsinspectie: die lagen in zowel 2004 als 2005 op een beduidend hoger niveau dan de jaren ervoor.

Een duidelijke verklaring hiervoor hebben we niet, of het moest zijn dat op sectorniveau de laatste jaren nauwelijks betrouwbaar cijfermateriaal meer voorhanden is.

In de aanbevelingen komen we hierop terug. Dit alles maakt het van des te groter belang om de ingezette lijn vast te houden en verder omhoog te trekken. Dat kán, bewijst de tankopslag, die nog steeds meer in achten dan in zessen of zevens grossiert.

Deze lijn omhoog mag wat betreft FNV Bondgenoten niet weer naar beneden omgebogen worden door de eventuele liberaliseringsmaatregelen die kabinet dan wel Europese commissie wellicht de komende jaren voor de haven in petto hebben.

Essentieel daarbij is volgens de vakbond dat op het gebied van veilig en gezond werken de havensector meer dan voorheen de handen in elkaar slaat: elkaar in economisch opzicht beconcurreren is prima, maar níet ten koste van veiligheid en gezondheid van werknemers.

FNV Bondgenoten acht zich bovendien een direct betrokken partij in een dergelijk proces: gezond en veilig werken is een primair werknemersbelang, en op sectorniveau is de vakbond de aangewezen partij om dit belang te behartigen en in samenspraak met werkgevers vorm en inhoud te geven.

4. Resultaat havenbreed en per sector

Ook dit jaar zijn de onderzoeksresultaten op verschillende manieren doorgelicht. Daarbij is gekeken naar de dezelfde havensectoren als in 2004.

- Containerverwerkende bedrijven
- Roro (afhandeling roll on roll off schepen)
- Bulkoverslag (erts, kolen, graan...)
- Tankopslag
- Inleenbedrijven, die hun krachten aan andere bedrijven verhuren.

De vragen zijn daarnaast gerelateerd aan een aantal 'kernthema's', te weten:

- Wordt werken in de haven veiliger of niet?
- Voornaamste risico's
- Veiligheidsbeleid
- Communicatie en informatie over veiligheid
- Veiligheidsbewustzijn werknemers
- Onderhoud van machines, terreinen, apparatuur
- Werkdruk en werktempo
- Positie van inleenkrachten
- Gevaarlijke stoffen
- Vakkennis en veiligheid



"Het staat nog steeds in de kinderschoenen. Er is maar één veiligheidsman voor zo'n groot bedrijf. Als je dan een onveilige situatie meldt, wordt dat ook nog eens met een lachertje afgedaan."
(werknemer uit het Sloegebied)



AUGUSTUS 2005 Een chauffeur op een FTF (trekker met een 6-tal containers) reed over het terrein en passeerde twee slagbomen, die aangestuurd worden middels detectielussen in het wegdek. Kennelijk werkte deze nieuw aangelegde detectie niet goed, want tijdens het passeren gingen de slagbomen plotseling dicht en deze kwamen tussen de aanhangwagens terecht. Betrokken chauffeur heeft samen met een collega geprobeerd om de slagboom weer omhoog te krijgen. Hij leunde hiertoe over de slagboom en trok aan de slagboom. Deze schoot plotseling met grote kracht omhoog en raakte het slachtoffer in het gelaat. Hij werd hierdoor omhoog geslingerd en kwam ten val op zijn achterhoofd. Hij raakte gewond aan onderlip, die inscheurde tot aan zijn kin, en klaagde over pijn in nek, aan kaak en aan zijn achterhoofd.

Opvallende sectoren in de havens: tankopslag en inhuurbedrijven.

Binnen een onderzoek, zijn er vrijwel altijd punten die opvallen. Uit dit onderzoek is gebleken dat de tankopslag en de inhuurbedrijven er net als in 2004 uitspringen.

Ook dit jaar is te zien dat de tankopslag er weer flink bovenuit schiet. Deze sector scoort zowel in 2004 als dit jaar bij veel vragen goed. Uiteraard zeer positief, hoewel niet helemaal verbazingwekkend. Binnen de tankopslag wordt extra gelet op veiligheid, aangezien ongevallen door de omvang en impact op de omgeving al snel enorme gevolgen voor de continuïteit en het imago van het bedrijf hebben. In deze sector komt de veiligheidsbenadering dan ook sterk overeen met de chemiebedrijven.

Andere sectoren lopen nog steeds achter op de tankopslag, maar de verschillen zijn een stuk kleiner geworden. FNV Bondgenoten beschouwt het niveau van de tankopslag als maatlat, die ook in de rest van de haven haalbaar moet zijn.

In 2004 werd er geconcludeerd dat de werknemers van de inhuurbedrijven structureel worstelden met het veiligheidsniveau in de haven en met de aanpak (of het gebrek daaraan) door hun werkgever. Erg opvallend is dat deze werknemers in 2006 de veiligheid en de aanpak van de werkgever een stuk positiever beoordelen. Niet alleen de inhuurkrachten zelf zijn positiever geworden, maar ook de vaste havenwerkers beoordelen hun ingehuurde collega's opvallend goed in vergelijking met het vorige onderzoek. Vraag 19 van de enquête had specifiek betrekking op de inhuurkrachten en sjorders.

Hier werd aan alle geënquêteerden gevraagd of de inhuurkrachten goed op de hoogte zijn van de geldende veiligheids- en werkprocedures. In 2004 was er een gemiddelde van 45,7% (havenbreed) dat een positief antwoord gaf. Dat is dit jaar gestegen naar 62,7%. Wat ontzettend opvalt, is dat in 2004 slechts 27% van de inhuurkrachten aangaf dat het werk veiliger was geworden. Dit jaar gaf maar liefst 47,10% een positief antwoord!

Ook in de bulk is het percentage positieve antwoorden op deze vraag opvallend gestegen van 47,6% naar 62%.



² Het aantal 'nee'-zeggers was met 38,7% een stuk lager.
³ Hier bedraagt het aantal 'nee'-zeggers 29,4%.

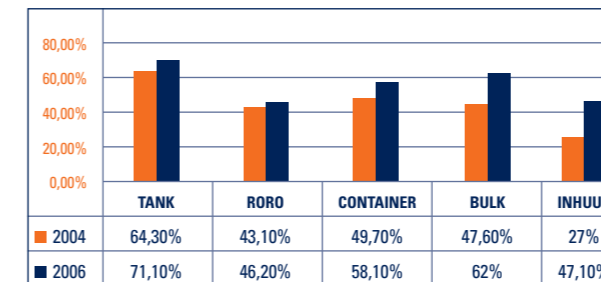
Resultaten per kernthema

Kernthema A
"Wordt werken in de haven veiliger of niet?"
(vragen d, e, 1 en 13 uit de enquête)

Aanleiding voor de enquête 2 jaar geleden waren signalen over toenemende onveiligheid in de haven. De enquête zelf wees echter uit dat het merendeel van de vakbondsleden in de haven vond dat het in de haven eerder veiliger was geworden: 48,1% 'ja' tegenover 42,6% 'nee'. Dit jaar is deze mening versterkt. Op de betreffende enquêtevraag, antwoordt gemiddeld 56,7% 'ja', en 31,3% 'nee'. In de onderstaande tabel is te zien dat de sector inhuur de veiligheid in de haven bijna 20% positiever beoordeelt dan twee jaar geleden.

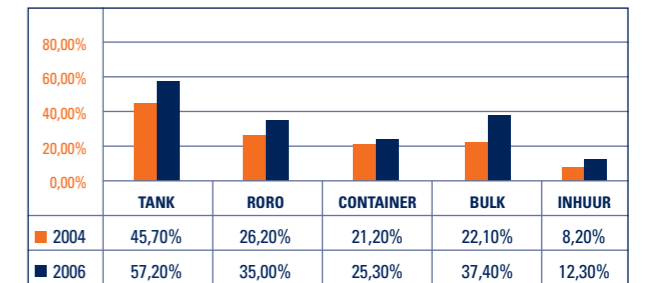
Terwijl in 2004 alleen in de tankopslag méér dan de helft positief was, geldt dat in 2006 ook voor de werknemers in de containersector en de bulk.

Vraag e: is het werken in de haven de afgelopen jaren veiliger geworden?
(gemiddeld: 56,7% "ja") kernthema: veilig of niet?



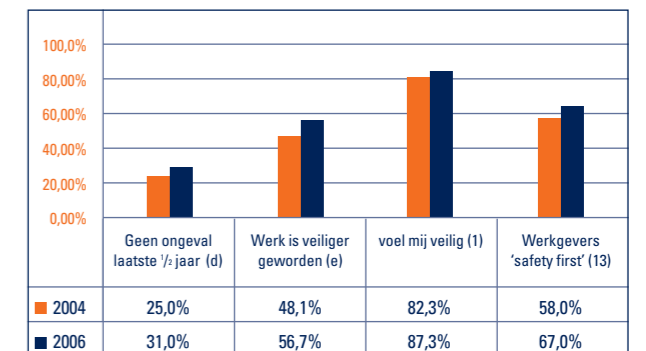
Overigens meldt gemiddeld 50,6% van de havenwerkers dat het afgelopen half jaar ten minste één van hun collega's getroffen is door een ongeval met (licht of zwaar) letsel. Bij het onderzoek in 2004 was dit 61,9%. Dit maakt duidelijk dat de haven ondanks alles nog steeds getypeerd kan worden als een "gevaarlijke" bedrijfstak.

Vraag d: Het afgelopen half jaar is ten minste een van mijn collega's getroffen door een ongeval met (licht of zwaar) letsel
Gemiddeld meldt 50,6% hierop "ja", 33,6% "nee"
Let op: in de tabel is het aantal "nee" zeggere vermeld: hoe hoger percentage, hoe gunstiger!



Opvallend: de ongevals cijfers van de Arbeidsinspectie geven een ander beeld. In 2004 werden er 56 ongevallen gemeld, in 2005 waren dat er 44. In beide gevallen was dat cijfer beduidend hoger dan in de jaren daarvoor.

Resultaatindicator "veilig of niet"
(alle bovengenoemde vragen gemiddeld voor de gehele haven: 66% "ja", dus cijfer 6,6. In 2004: 6,2) Kernthema: veilig of niet?



⁴ Bij de arbeidsinspectie moeten alleen ongevallen worden gemeld die hebben geleid tot ziekenhuisopname of blijvend letsel.
⁵ Zie voor meer informatie het aparte kader over de Arbeidsinspectie.



"Ik vind het redelijk goed gesteld met de veiligheid op ons bedrijf."
(werknemer tankopslagbedrijf)



FEBRUARI 2006 Een 61-jarige man uit Barendrecht is in de Waalhaven in Rotterdam overleden, nadat een container op zijn auto was gevallen. Dat meldde de politie.

Het slachtoffer is een werknemer van een beveiligingsbedrijf die in de haven aan het werk was. De container, geladen met rijst, viel uit een hijskraan. Het ongeval gebeurde rond half tien in de Zaltbommelstraat in de Waalhaven.

Kernthema B
Voornaamste risico's
(vraag g)

In de enquêtes is gevraagd uit een reeks gevaren, ongevalsoorzaken en type ongevallen er maximaal 3 te kiezen. De vijf meest genoemde factoren zijn oranje gekleurd. Factoren die minder dan 15%, dus positief, scoren, zijn licht blauw gemarkeerd. Te zien is dat de top 5 in grote lijnen hetzelfde is gebleven als bij het onderzoek in 2004.

Alle onderwerpen uit de top vijf van de diverse sectoren worden door meer dan 20% van de werknemers als 'top 3' risico omschreven, behalve in de sectoren bulk en tankopslag: risico nummer 5 scoort daar onder de 20%, alleen de eerste vier komen daar boven. Er hebben wel een aantal opvallende verschuivingen plaatsgevonden. Zo is werkdruk/ onderbezetting van plaats 5 naar plaats 1 verschoven.⁶ Wellicht komt dit onder andere door het verloop van de werknemers in de haven. Er gaan werknemers uit dienst, maar er komen te weinig nieuwe havenwerkers voor terug. Werkdruk is volgens dit onderzoek het hoogst binnen de sectoren Roro, tankopslag en bij de inhuurbedrijven.⁷

"Werken onder tijdsdruk" geldt als een belangrijke maatstaf voor de mate van werkdruk in een bedrijf. In heel Nederland werkt gemiddeld 31% van de mensen vaak of regelmatig onder tijdsdruk.⁸ In sectoren als de autohandel en verpleeghuizen, die worstelen met een veel te hoge werkdruk ligt dit percentage tussen de 40 en 65%. In de havenenquête is de vraag over werken onder tijdsdruk ook gesteld.

⁶ Kijkend naar de percentages op zich, moet wel gesteld worden dat ook deze in de meeste sectoren iets lager zijn dan in 2004.
⁷ Ook in het oog springend is het in de ogen van werknemers spectaculair verminderde gevaar van vallende voorwerpen in Roro en bulk: van 41,3 en 50,2% naar 3,4% voor beide sectoren.
⁸ Arbobalans 2004.

Hoeveel havenwerkers werken 'altijd' of 'meestal' onder tijdsdruk?
(onderzoek 2006)

TANKOPSLAG	40,7%
RORO	57,2%
CONTAINERS	46,4%
BULK	32,9%
INHUUR	44,2%
STUKGOED	48,5%
CONTROLE	45,6%
TOTAAL	44,4%

Behalve in de bulksector geven werknemers aan dat vrijwel de hele haven in het "topsegment" qua werken onder tijdsdruk opereert, met als alarmerende uitschieter de roro. Omdat herhaaldelijk is aangetoond dat er een duidelijke relatie kan zijn tussen werkdruk en (on)veiligheid, is FNV Bondgenoten van mening dat hier snel nader onderzoek, gevolgd door maatregelen, nodig is.

Positief is de groei van het "blauwe gebied" in de risico-tabel: dat zijn de risico's die door minder dan 15% van de respondenten in hun risico-top 3 zijn genoemd.

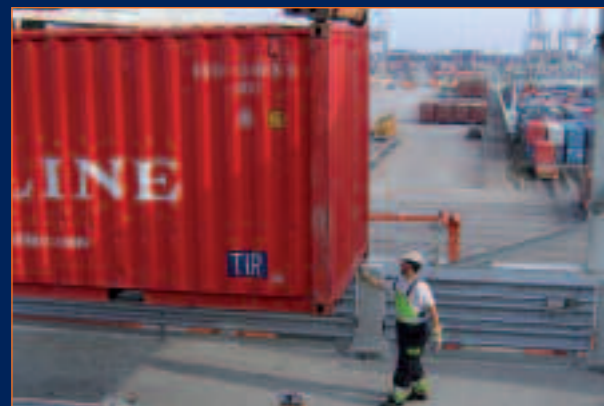
De meeste onderlinge verschillen tussen de diverse havensectoren hebben te maken met de verschillende specifieke werkzaamheden die er worden uitgevoerd.

Tot slot valt op dat één risico nauwelijks wordt genoemd: aanrijdgevaar. Dit is in de ogen van de Arbeidsinspectie juist één van de voornaamste ongevalsoorzaken in de havens.

16,6 % van de respondenten noemde in de enquête "andere gevaren" in hun top 3, een percentage dat in zijn totaliteit normaal gesproken niet hoog genoeg is om in de "top 5" terecht te komen. Wel is hier een toename te zien: in 2004 gaf slechts 4,5% ook 'andere gevaren' aan in hun top 3. In 2004 maakte 0,5% melding van oorzaken die te typeren zijn als "aanrijdgevaar". In 2006 is dit "verdubbeld" tot bijna 1%...⁹

RISICO / LETSEL		NR. ALLE HAVENS SAMEN	CONTAINERS	RORO	BULKOVERSLAG	TANKOPSLAG	INHUURBEDRIJVEN
1	Werkdruk	37,5%	30,4%	46,0%	32,1%	47,3%	45,8%
2	hoogte (valgevaar)	36%	56,9%	2,3%	44,0%	9,2%	30,7%
3	Struikelen	34%	37,7%	31,0%	48,7%	35,1%	25,5%
4	vallende voorwerpen	23%	33,9%	3,4%	3,4%	0,8%	31,3%
5	Stoten, knellen of snijden	22,6%	17,0%	33,3%	28,6%	13,0%	25,0%
6	achterstallig onderhoud	17,2%	21,9%	12,6%	13,7%	19,1%	20,8%
7	Niet bewust van de gevaren	16,6%	17,0%	24,1%	11,5%	3,1%	23,4%
8	Gevaarlijke stoffen	15,2%	8,5%	23,0%	6,0%	59,5%	6,3%
9	onvoldoende geschoold personeel	14,7%	8,5%	13,8%	15,0%	3,1%	19,3%
10	Andere gevaren	12,3%	9,7%	19,5%	12,8%	8,4%	13,0%
11	Niet naleven van veiligheidsprocedures	11,5%	15,0%	6,9%	8,5%	6,1%	17,7%
12	omringende bedrijven	8,8%	7,7%	5,7%	10,7%	14,5%	4,2%
13	Werken in besloten ruimte	5,2%	1,0%	4,6%	6,8%	13,0%	2,6%
14	Explosiegevaar	4,6%	1,7%	0,0%	1,3%	28,2%	0,5%

⁹ Wellicht dat het niet expliciet noemen van dit risico hieraan debet is. Bij een volgend onderzoek moet dit als duidelijk omschreven gevaar worden genoemd.



"Het kan allemaal wel veel beter! Veel Poolse en Roemeense vrachtwagenchauffeurs tegenwoordig, waar niet mee valt te communiceren."
(werknemer containerbedrijf)



OKTOBER 2005 Bij het laden van een zeeschip is de radioman aan dek overboord gevallen/ gesprongen. De container was scheef gezet. De kraanmeester dacht dat de radioman zei dat de container omhoog gehesen moest worden, terwijl de radioman de stekkers uit de container verwijderde. De radioman dreigde bekneld te raken tussen de containers en wilde de container ontwijken. Er was geen andere mogelijkheid dan in de haven te springen (12 á 15 m).

Kernthema C

Beoordeling werkgeversbeleid

(vragen f, 2, 4, 7, 8, 9, 13, 18, 20 en 28)

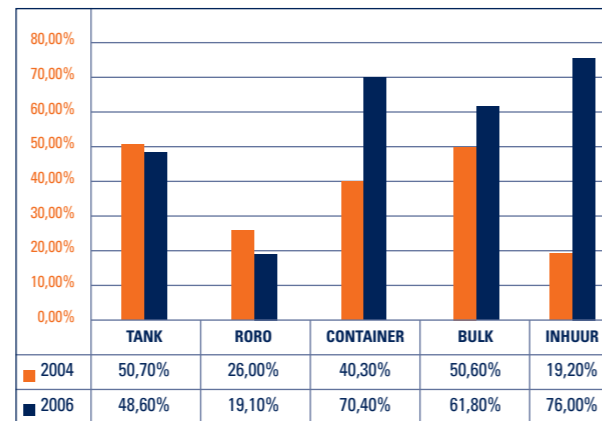
Door middel van bovengenoemde vragen is een beeld gevormd van het werkgeversbeleid in de havensectoren. Aspecten die in dat kader tegen het licht zijn gehouden:

- Hebben de werknemers een veiligheidspaspoort? Met andere woorden: zijn ze opgeleid in het kader van een VCA-certificaat?
- Is er – naast ongevalregistratie – 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?
- Draagt de werkgever er zorg voor dat het werk veilig kan worden uitgevoerd?
- Merken de werknemers dat voor hun werkgever 'safety first' geldt?
- Wordt er daadwerkelijk gewerkt volgens de geldende veiligheidsprocedures?
- Treft de werkgever sancties bij overtreding van veiligheidsregels?

In de onderstaande tabel is te zien dat steeds meer havenwerkers beschikken over een certificaat/veiligheidspaspoort op grond van een VCA-opleiding. Opvallend is de verhoging in de sector inhuur, maar ook in de containersector zijn er veel meer medewerkers die hierover beschikken. Voor zover ons bekend betekent dit allemaal echter niet dat er in de haven stuwadoorsbedrijven werken die hun volledige veiligheids beheersysteem¹⁰ VCA hebben laten certificeren.

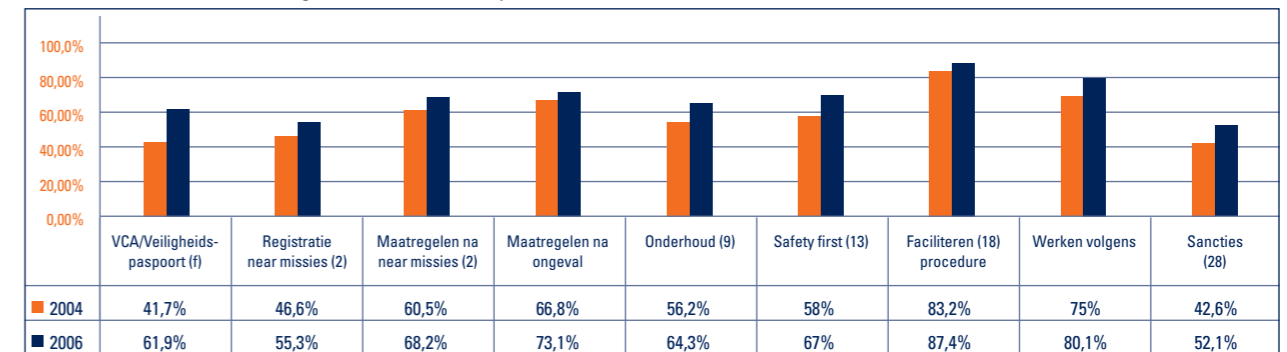
¹⁰ In VCA-terminen: hun VGM-beheersysteem.

Vraag f: ik beschik over een certificaat/ veiligheidspaspoort op grond van een VCA- opleiding (gemiddeld 55,2% "ja") Kernthema: vakkennis en veiligheid

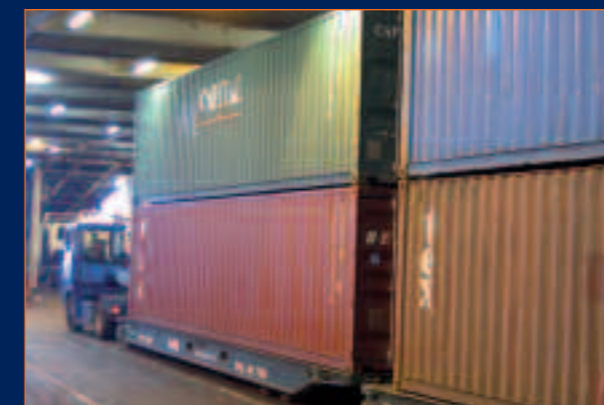


Aan de overzichtsgrafiek hiernaast is te zien dat de resultaten over de hele linie positiever zijn dan twee jaar geleden. Dit duidt erop dat havenwerkgevers inderdaad meer aandacht zijn gaan geven aan hun veiligheidsbeleid én dat dit ook door werknemers als zodanig wordt ervaren. Ook sanctiebeleid wordt meer toegepast. Dit kan als negatief gezien worden, omdat sancties kennelijk nodig zijn om de veiligheid in de haven te waarborgen. Anderzijds is het acceptabel, als het daadwerkelijk leidt tot veiliger werk.

Resultaatindicator havenbreed: veiligheidsbeleid Gemiddeld cijfer: 6,8 (in 2004: 5,9)



"Alle middelen worden in het bedrijf toegereikt. Het is aan jezelf wat je ermee doet om het werk veiliger te maken." (werknemer sjorbedrijf)



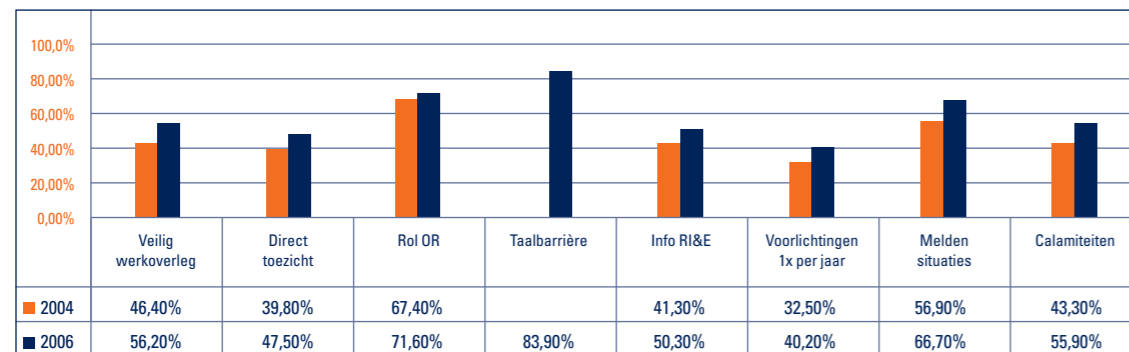
MAART 2005 Een werknemer is tijdens het laden van een schip bekneld geraakt. Hij was bezig met een zogenaamde mafi die door een tucmaster van boord werd gereden. Daarbij werd door hem gebruik gemaakt van een liftplateau. De combi was maar iets kleiner dan het liftplateau zodat bij het naar boven gaan een uitstekend deeltje van de tucmaster bleef haken achter het bovendeck. Daardoor kantelde de tucmaster naar voren waarbij het slachtoffer met zijn hoofd ergens tegenaan kwam en buiten westen is geraakt.

Kernthema D
Communicatie en informatie over veiligheid
 (vragen 3, 4, 10, 14, 17, 21, 25, 26 en 29)

Negen van de dertig vragen hebben betrekking op het thema "communicatie en informatie". Een thema dat erg belangrijk is in het geheel. Medewerkers moeten goed geïnformeerd worden en de communicatie moet goed en helder verlopen, om de kans dat iets misgaat te verkleinen. Binnen dit thema staan de volgende punten centraal:

- Het bespreken van veilig werken en near-misses in het werkoverleg
- Direct toezicht
- Beoordeling van de werkzaamheden van de OR door de medewerkers
- Onveilige situaties als gevolg van een taalbarrière
- Informatieverstrekking over risico's en gevaren
- Periodieke voorlichting over veilig werken
- Adequate actie op meldingen van onveilige situaties
- Communicatie over calamiteiten bij omringende bedrijven

Resultaatindicator havenbreed: communicatie en informatie
 Gemiddeld cijfer: 5,7 (in 2004: 4,7)



Ten opzichte van 2004 is het gemiddelde cijfer van een 4,6 naar een 5,7 gegaan. Bepaald niet uitmuntend, maar wel een stap in de goede richting.

De score op alle aspecten is verbeterd, en dat is een goed teken.

Nieuw was de vraag over onveilige situaties veroorzaakt door een taalbarrière. Er zijn signalen dat taalproblemen – elkaar niet verstaan – nu reeds in toenemende mate bijdragen aan onveilige situaties.

83,9% van de mensen gaf aan "af en toe" of "nooit" geconfronteerd te worden met onveilige situaties door de taalbarrière.

Kennelijk vormen taalverschillen op dit moment voor de meeste havenwerkers nog geen groot probleem. Dat kan veranderen als met de verdere liberalisering van de Europese arbeidsmarkt de toestroom van chauffeurs en andere werknemers die het Nederlands, Engels of Duits niet of onvoldoende machtig zijn, verder toeneemt.

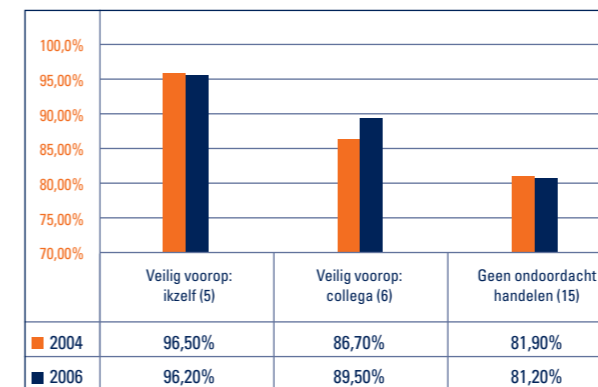
Daarmee zou het toch al niet sterk scorende, maar uiterst belangrijke veiligheidsaspect 'communicatie' opnieuw onder druk komen te staan.

Kernthema E
Veiligheidsbewustzijn werknemers
 (vragen 5, 6 en 15)

Ook dit jaar staan de werknemers zeer positief tegenover hun eigen 'veiligheidsbewustzijn' bij het uitvoeren van hun werk. Bij 96,2% staat veilig werken voorop. Opvallend is dat men nog iets positiever is gaan denken over het veiligheidsbewustzijn van de collega's. In 2004 dacht 86,7% van de havenwerkers dat veiligheid bij zijn/haar collega's voorop stond. Dit jaar is dat licht gestegen naar 89,5%.

Net als in 2004 wordt dit beeld niet helemaal bevestigd als we vragen in hoeverre men wordt geconfronteerd met onveilige situaties door ondoordacht handelen van andere werknemers: 10,8% zegt "nooit" (was 9,5%), maar 70,4% zegt "af en toe" (was 72,4%). Omgekeerd blijft het percentage werknemers dat zich 'altijd' of 'meestal' geconfronteerd ziet met onveilig handelen van anderen vrijwel stabiel op 15% (was 14,6%).

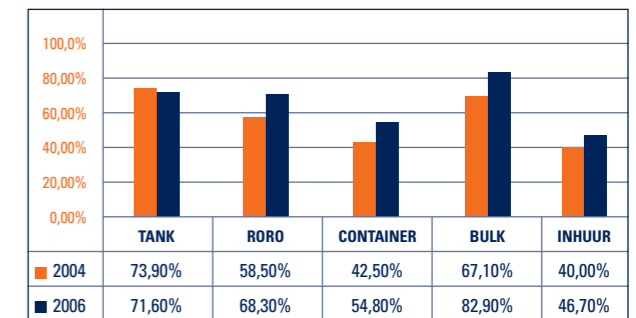
Resultaatindicator havenbreed: veiligheidsbewustzijn
 Gemiddeld cijfer: 8,9 (in 2004: 8,8)



Kernthema F
Onderhoud van machines, terreinen, apparatuur
 (vragen g en 9)

Bij vraag g staat achterstallig onderhoud nog steeds op de zesde plaats. Toch is het percentage werknemers dat dit veiligheidsrisico tot de top drie rekent aanzienlijk lager dan in 2004. Bij vraag 9 is te zien dat 64,9% het onderhoud "altijd" of "meestal" als goed typeert. In 2004 was dit gemiddelde 56,2%. Dit is dus een positieve ontwikkeling. In de havensector tankopslag is het resultaat licht gedaald. De bulksector heeft – althans volgens de eigen werknemers – het stokje overgenomen. Ook in andere havensectoren zijn de havenwerkers meer tevreden over het onderhoud van de middelen, waarmee zij moesten werken.

Vraag 9: De middelen waar ik mee werk (of op werk), worden goed onderhouden.
 Gemiddeld 2006: 64,9% "altijd" of "meestal" (in 2004 was dat 56%)



"Door vermindering van personeel komt de veiligheid steeds meer in het geding."
 (werknemer tankopslagbedrijf)



MAART 2005 Er was een heftruck (leasetruck) in het ruim gehesen. Het slachtoffer wilde de hijshaak losmaken. Hierbij ging hij tussen de kooi en de mast van de heftruck staan. Hij gleed uit een raakte daarbij de hendel waarmee de mast voor- en achterover kantelt. De mast kantelde achterover en het slachtoffer raakte bekneld tussen de mast en de kooi.

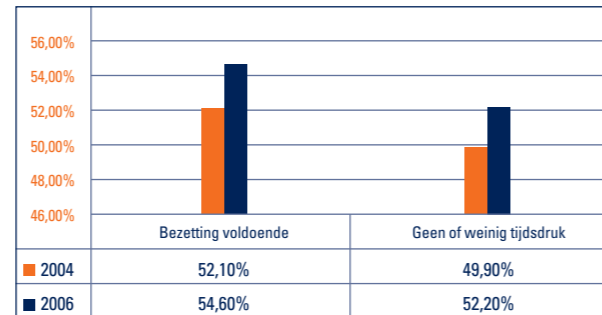
Kernthema G
Werkdruk en werktempo
 (vragen 11 en 12)

In kernthema B is reeds naar voren gekomen, dat de risico's werkdruk en werktempo fors gestegen zijn op de risicoladder. Terwijl in 2004 'struikelen' nog als voornaamste risico werd gegeven, staan werkdruk en -tempo dit jaar met stip op nummer 1.

Het verhaal daarachter ligt genuanceerder: het aantal mensen dat werkdruk als belangrijk risico noemt ligt namelijk, ondanks de 'koppositie' iets lager dan in 2004. Dat beeld wordt bevestigd door de vragen over persoonsbezetting en werken onder tijdsdruk. Tegelijk blijft staan dat vergeleken met veel andere beroepsgroepen in Nederland de tijdsdruk voor veel havenwerkers tot de hoogste van het land hoort. Het gemiddelde in Nederland bedraagt namelijk 31%, in de havens ligt dat gemiddeld op 44,4%. Bovendien is de kans dat tijdsdruk tot ernstige ongevallen leidt juist bij havenwerk groot, zo is onze inschatting. Reden temeer voor FNV Bondgenoten om de Arbeidsinspectie te vragen hier extra aandacht aan te besteden.

Als gekeken wordt naar de bezetting, zegt 42,5% van de respondenten "af en toe" of "nooit" de bezetting voldoende te vinden om het werk af te krijgen. 44,4% geeft aan "altijd" of "meestal" onder tijdsdruk te moeten werken. In de onderstaande grafiek is dit – omdat we een positieve benadering van de problematiek aanhouden – omgekeerd weergegeven: de aantallen slaan op de werknemers die geen of weinig klachten hebben.

Resultaatindicator havenbreed: werkdruk en werktempo (gebaseerd op een positief antwoord)
 Gemiddeld cijfer 2006: 5,3 (in 2004: 5,1)



Per havensector is het volgende te zien: van de tankopslag zegt 45,9% dat de bezetting "altijd" of "meestal" voldoende is en 56,3% hoeft "nooit" of slechts "af en toe" onder tijdsdruk te werken.

In de RoRo is 60% positief over de bezetting. Dat ze "nooit" of "af en toe" onder tijdsdruk moeten werken, beaamt echter slechts een minderheid van 41,7%. Omdat werken onder tijdsdruk een cruciale indicator voor werkdruk vormt, is de Roro daarmee 'topscorer' in de haven op het onderwerp werkdruk, op enige afstand gevolgd door de andere sectoren. Alleen de bulksector scoort op het onderwerp 'tijdsdruk' rond het landelijk gemiddelde.

De containersector is het meest positief over de ploegenbezetting, want met 65,5% scoren zij het hoogst. Over de tijdsdruk zijn ze iets minder tevreden dan gemiddeld. Hier geven zij met 49,8% aan "nooit" of "af en toe" onder tijdsdruk te moeten werken.

De bulk geeft met 52% aan dat de bezetting "altijd" of "meestal" voldoende is en maar liefst 65,1% zegt "nooit" of "af en toe" onder tijdsdruk te moeten werken. De inhuurkrachten geven met 45,2% aan dat de bezetting altijd of meestal voldoende is en 49,7% geeft aan nooit of af en toe onder tijdsdruk te moeten werken.

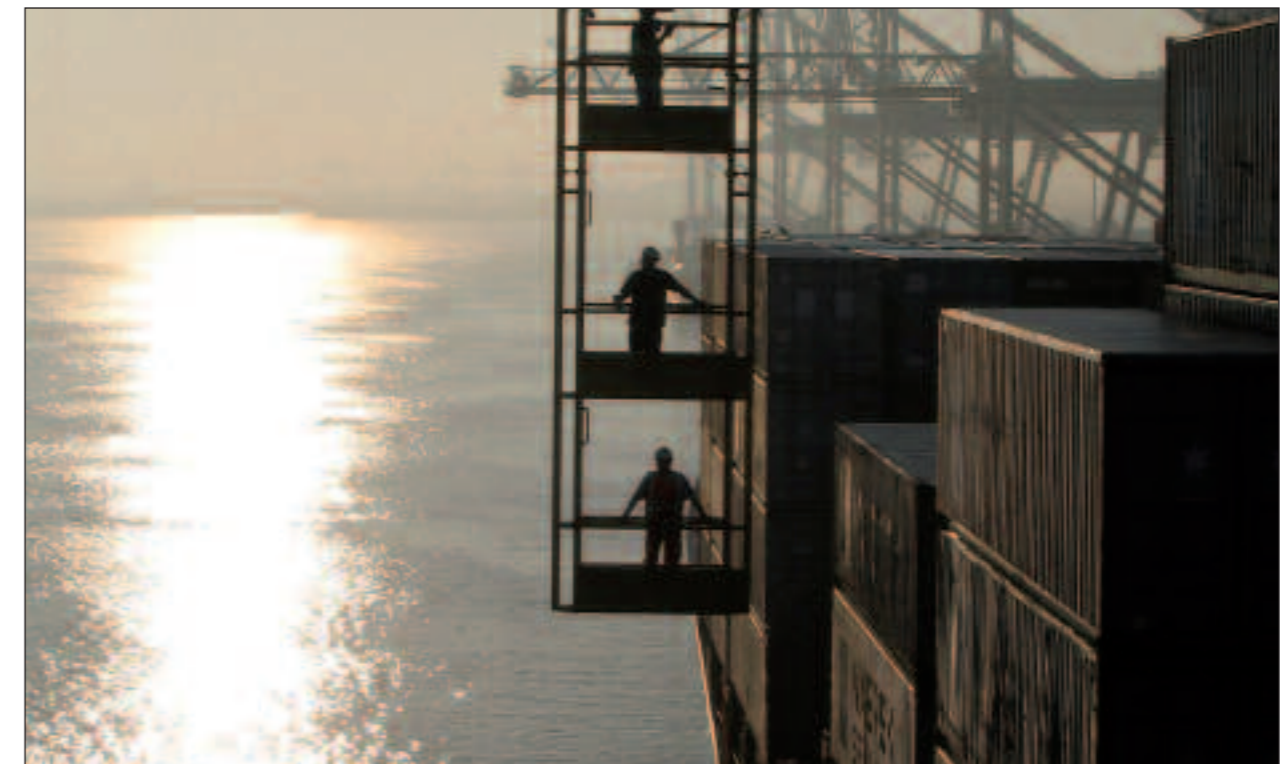
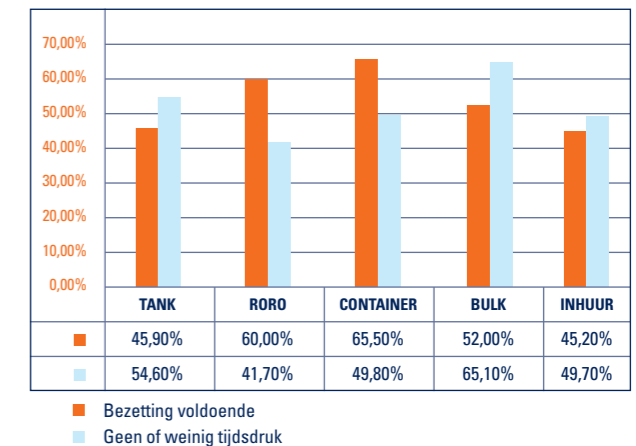
Hoeveel havenwerkers werken 'altijd' of 'meestal' onder tijdsdruk?
 (havenonderzoek FNV Bondgenoten 2006)
 (Nederland: 31%, pieksectoren: 40-65%)¹¹

TANKOPSLAG	40,7%
RORO	57,2%
CONTAINERS	46,4%
BULK	32,9%
INHUUR	44,2%
STUKGOED	48,5%
CONTROLE	45,6%
TOTAAL	44,4%

¹¹ (Bron: arbobalans 2004)

¹² Omdat hier geen vergelijking tussen 2004 en 2006 gemaakt wordt, zijn andere grafiekkleuren gebruikt

Resultaatindicator sectoraal: werkdruk en werktempo¹²
 Gemiddeld (bezetting voldoende): 53,7% "altijd" of "meestal"
 Gemiddeld (geen of weinig tijdsdruk): 52,2% "altijd" of "meestal"



"Over het algemeen worden bij ons alle geldende veiligheidsmaatregelen goed nageleefd."
 (werknemer roro-bedrijf)

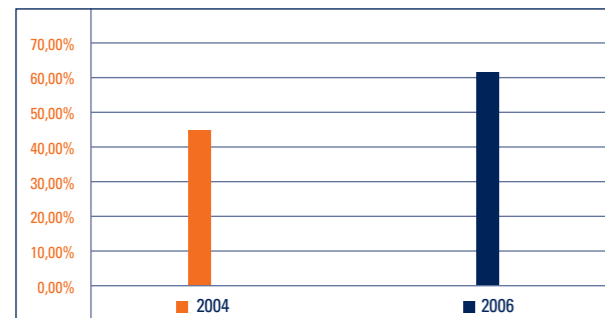


MEI 2005 Werknemer was bezig met leeghalen van een schip. De lading bestond uit maisglutenmeel. Ook een Bobcat was bezig met leeghalen schip. De werknemer zag dat in de hoek waar de Bobcat bezig was nog wat lading bleef liggen en liep erheen om dit op te scheppen. Hij gaf echter geen signaal aan de Bobcat en bediener daarvan heeft hem niet zien lopen, waarop een aanrijding volgde.

Kernthema H
Positie van inleenkrachten (inhuurbedrijven)
 (vraag 19)

Vraag 19 gaat over de inhuurkrachten en of zij goed op de hoogte zijn van de geldende veiligheids- en werkprocedures. Het havenbrede percentage van respondenten, die "altijd" of "meestal" hebben geantwoord, staat vermeld in de volgende grafiek.

Resultaatindicator havenbreed: Inhuurkrachten goed op de hoogte van procedures.

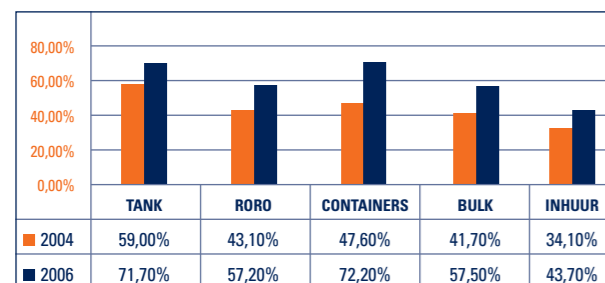


Het aantal mensen dat aangeeft dat de inhuurkrachten 'altijd' of 'meestal' goed op de hoogte zijn van de procedures is gestegen van 45,7 naar 61,8%.

Dit is een uitermate positief resultaat.

In onderstaande tabel vindt u de resultaten per sector.

Resultaatindicator sectoraal: Inhuurkrachten zijn bij ons goed op de hoogte van geldende veiligheids- en werkprocedures.
 Gemiddeld cijfer: 6,0 (in 2004: 4,6)



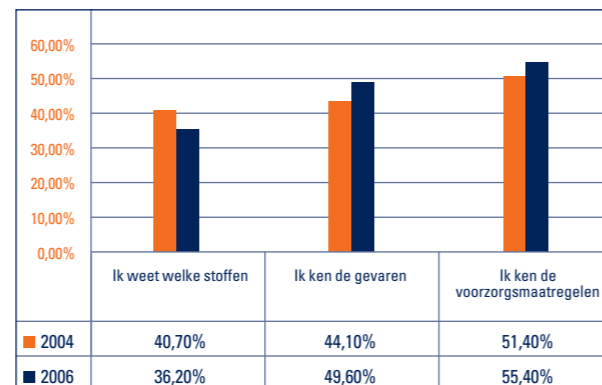
We zien dat de percentages "positief" in alle sectoren gestegen zijn. Wat opvalt, is de stijging binnen de containersector. Maar liefst 72,2% is dit jaar positief over de kennis op veiligheidsgebied van inhuurkrachten, tegen slechts 47,6% in 2004.

Kernthema I
Gevaarlijke stoffen
 (vragen 22, 23 en 24)

De vragen 22, 23 en 24 hebben het onderwerp gevaarlijke stoffen met elkaar gemeen. Net als in het vorige onderzoek geeft de enquête een op het eerste gezicht vreemd resultaat. Wederom is het aantal mensen dat aangeeft de voorzorgsmaatregelen te kennen om risico's te vermijden (55,4%) groter dan het aantal mensen dat zegt de gevaren van de stoffen ook daadwerkelijk te kennen (36,2%). Kennelijk gaat men vooral af op veiligheidsvoorschriften en -etiketten om de nodige maatregelen te treffen, zonder precies alle ins en outs van een stof te kennen.

Het gemiddelde cijfer is dit jaar een 4,7 tegenover een 4,5 in 2004. Daarmee verkeert het omgaan met gevaarlijke stoffen nog steeds in de onderste regionen van dit onderzoek.

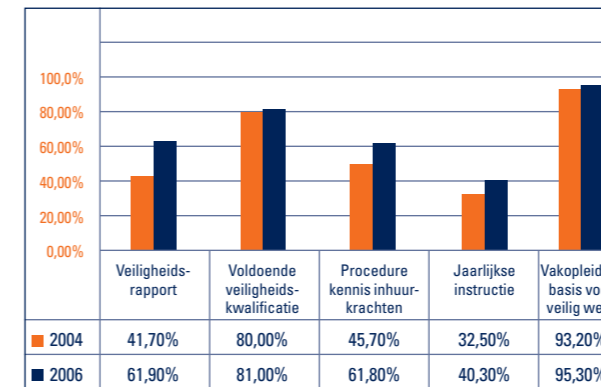
Resultaatindicator havenbreed: gevaarlijke stoffen
 Gemiddeld cijfer 2006: 4,7 (in 2004: 4,5)



Kernthema J
Vakkennis en veiligheid
 (vragen f, 16, 19, 25 en 27)

Vakkennis en veiligheid staan hier centraal. Vijf vragen behoren tot dit thema en ook hier is te zien dat de cijfers zijn gestegen. Nu wordt er een gemiddelde behaald van 6,8, terwijl dat in 2004 nog een 5,9 was.

Resultaatindicator havenbreed: vakkennis en veiligheid
 Gemiddeld cijfer 2006: 6,8 (in 2004: 5,9)



In het vorige onderzoek beoordeelden de medewerkers de bijdrage van hun vakkennis aan het veilig werken zeer positief. Dit jaar zijn zij nog positiever geworden met 95,3%.

Verder geven nu meer mensen aan in het bezit te zijn van een certificaat/veiligheidspaspoort op grond van een VCA-opleiding. Positief is ook dat het percentage, dat aangeeft een jaarlijkse instructie over veilig werken te krijgen, dit jaar gestegen is naar 40,3%.

Kernthema K
Leeftijd
 (vraag 31)

Dit jaar hebben wij gekozen om het aspect leeftijd toe te voegen aan het onderzoek. Met dit onderwerp willen we nagaan of leeftijdsverschillen van invloed zijn op de visie op veiligheid van havenwerkers. De enquête wijst uit dat er geen extreme verschillen zijn tussen de verschillende leeftijdscategorieën. Veilig werken staat bij alle leeftijdscategorieën voorop en scoort hoog met een gemiddelde van 97,1%. De havenwerkers zijn zich zeer bewust van de noodzaak tot veilig werken, tussen de leeftijdscategorieën zijn geen verschillen merkbaar.

Op de vraag of het werk de afgelopen jaren veiliger is geworden, antwoordde 50,2% "ja". Opvallend was dat de havenwerkers onder de 20 jaar veel minder positief zijn. Hiervan antwoordde maar 14,3% met "ja".

De havenwerkers tussen de 26 en 40 jaar voelen zich het minst veilig als zij in de haven aan het werk zijn.

De scores zijn gelukkig wel zeer positief, want gemiddeld beantwoordde 86,8% de vraag: 'Ik voel me veilig als ik in de haven aan het werk ben', met "altijd" of "meestal".

Bij de vragen over het veiligheidsbeleid valt op dat de havenwerkers onder de 20 jaar ook hier het minst positief zijn. Bij de vraag over taalbarrière zijn er geen grote verschillen te ontdekken. Gemiddeld is 84,8% van de havenwerkers 'af en toe' of 'nooit' geconfronteerd met onveilige situaties die te maken hebben met een taalbarrière tussen Nederlands- sprekkenden en niet Nederlands-sprekkenden. Te zien is dat de medewerkers tussen de 26 en 65 jaar meer last ondervinden van werkdruk. De oudere medewerkers zijn juist weer positief over hun eigen vakopleiding en vakmanschap. Dit vormt volgens hen een goede basis voor het leveren van veilig werk. Gemiddeld antwoordde 87,2% van de havenwerkers deze vraag met "altijd" of "meestal". De medewerkers onder de 20 jaar scoorden echter anders: slechts 53,5% gaf aan dat de eigen vakopleiding en vakmanschap een goede basis vormen voor veilig werk.



"Niet op alle kranen zitten camera's, er is nooit werkoverleg en geen contact met collega's of management."
 (werknemer containerbedrijf)



JULI 2005 Een ingeleende werknemer is bij werkzaamheden op een roll-on/roll-off schip van 2 gestapelde containers gevallen.

De visie van de Arbeidsinspectie

De Arbeidsinspectie is een belangrijke organisatie als het gaat om de handhaving van wettelijke veiligheidsvoorschriften in de haven. Als er een (ernstig) ongeval gebeurt bij een havenbedrijf is zij degene die dit zal onderzoeken.

Ook bij overtreding van de Arbowet grijpt de Arbeidsinspectie in.

Daarnaast voert de Arbeidsinspectie al enige tijd een jaarlijks inspectieproject uit bij de stuwadoorsbedrijven. Zo ook in 2006.

Ook in het kader van dit onderzoek is er een gesprek geweest tussen FNV Bondgenoten en de Arbeidsinspectie. De Arbeidsinspectie beschikt niet over de cijfers van alle ongevallen die er gebeuren in de haven. Het zijn de ongevallen die leiden tot ziekenhuisopname, tot blijvend lichamelijk letsel of de ongevallen die havenwerkers niet overleven, die gemeld en geregistreerd worden en waar onderzoek naar gedaan wordt.

De haven vormt geen aparte categorie in de statistieken van de Arbeidsinspectie. Zij vormen daar namelijk een onderdeel van de groep 'dienstverlening ten behoeve van vervoer'. Ook bedrijven, die luchtvracht afhandelen, vallen hier onder. Dat maakt het genereren van betrouwbare cijfers er niet makkelijker op.

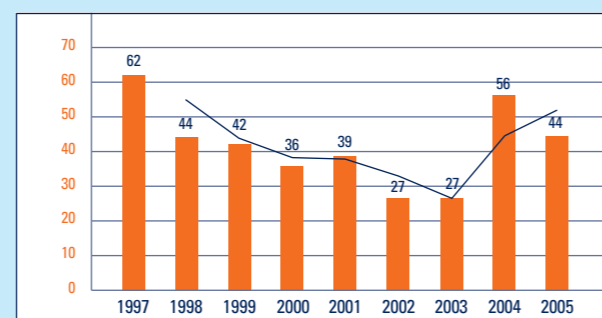
De ongevalscijfers van 2005 zijn in vergelijking met de cijfers in 2004 omlaag gegaan, maar bewegen zich op een duidelijk hoger niveau dan de jaren daarvoor. In de tabel is te zien dat er een groot verschil is met de ongevalscijfers van 2003 en van 2004. De Arbeidsinspectie signaleert als groot probleem is het aanrijdgevaar op de haventerreinen, ook door zware machines en het werken op hoogte blijft het werken in de haven gevaarlijk. Het aanrijdgevaar en vallende voorwerpen zijn de meest voorkomende ongelukken op het bedrijfsterrein.

Er worden door de Arbeidsinspectie nog steeds geen diepgaande onderzoeken verricht naar ongevalsoorzaken. De belangrijkste redenen die de Arbeidsinspectie hiervoor

aangeeft, zijn tijdsgebrek en te weinig financiële middelen. De Arbeidsinspectie is wel van plan om voorlopig ieder jaar een inspectieproject uit te voeren in de haven.

FNV Bondgenoten vindt het jammer dat de Arbeidsinspectie niet meer sectorgericht werkt, zoals in het verleden met de Inspectie voor de Havenarbeid, want dit maakt Inspectie voor het werkveld vrij onzichtbaar.

Aantal meldingsplichtige ongevallen – Havens regio Rotterdam
(bron: Arbeidsinspectie)



Aanbevelingen van FNV Bondgenoten aan werkgevers en overheid

In 2004 heeft FNV Bondgenoten een reeks aanbevelingen gedaan n.a.v. het onderzoek 'Havenwerk, Veilig werk?' Deze aanbevelingen zijn tot nu toe door allerlei oorzaken slechts in beperkte mate opgepakt. De bond is van mening dat de meeste toen gedane aanbevelingen nog niet aan actualiteit hebben ingeboet. Echter papier is geduldig, het zal aankomen op handelen, op daadwerkelijke (vervolg)initiatieven, ook van vakbondszijde. Sommige aanbevelingen zult u wellicht herkennen van het vorige rapport, andere zijn relatief nieuw. In alle gevallen hebben we de formulering aangepast aan recente ontwikkelingen én de resultaten van het havenonderzoek 2006.

1. Veilig werken in de havens op sectorniveau aanpakken, de versnippering doorbreken

Om te voorkomen dat toenemende concurrentie en liberalisering de komende jaren resulteren in een stijging van arbeidsongevallen in de haven én om de haven aantrekkelijker te maken als sector waarin het veilig werken is, pleit FNV Bondgenoten voor extra inspanningen op sectorniveau. Het thans bestaande havenplatform AGM van Deltalinqs zou daar voor wat betreft het Europoort-Botlek gebied een belangrijke rol in kunnen spelen. De ontwikkelingen op het gebied van arboret- en arbo-regelgeving wijzen dezelfde kant op: in toenemende mate zullen werkgevers en werknemers op sectorniveau vorm moeten leren geven aan een goed arbeidsomstandigheden- en veiligheidsbeleid.

2. Werknemers en vakbonden actiever betrekken bij het streven naar een nog veiliger haven

De ondernemers in de Rotterdamse haven beschikken binnen Deltalinqs over een eigen platform op het gebied van (onder andere) veiligheid. Kaderleden van FNV

Bondgenoten hebben een vergelijkbaar werknemersplatform gevormd.

Al in 2004-2005 zijn van beide zijden positieve intenties geuit om tot contacten en samenwerking te komen tussen beide platforms. Misschien vergt dat een wat andere 'cultuur' dan we soms in de haven gewend zijn. Het voorbeeld van de papier- en kartonindustrie laat echter zien dat samenwerking op sectorniveau uiterst effectief kan zijn.

3. 'Best practices' op veiligheidsgebied verwerken in een sectorgerichte 'arbo-catalogus', tegen de achtergrond van ILO-152

ILO-conventie 152 en de bijbehorende 'code of practice' leveren een internationaal raamwerk en richtsnoer voor veilig werken in havens.

Tegelijk zien we dat de Nederlandse regering, hoewel vooral gericht op deregulering en marktwerking, wellicht toch uitvoering wil geven aan het door de vakbeweging geïnitieerde SER-advies over de arboret. De daar voorgestelde benadering schept onder andere kansen voor een eenvoudige en effectieve impuls aan veilig werk in de haven middels een zogenaamde 'arbo-catalogus'. FNV Bondgenoten pleit ervoor om – mochten de kabinetten plannen in hun geheel inderdaad recht blijken te doen aan het SER-advies – samen met werkgevers in de havens het samenstellen van een arbo-catalogus ter hand te nemen. Veilig werken zal daar dan een prominent (zij het niet het enige) onderdeel van moeten zijn.

4. Een betrouwbare ongevalsregistratie op sectorniveau opzetten

Het Havenonderzoek van FNV Bondgenoten levert een positief beeld op. De ongevalscijfers van de Arbeidsinspectie wijzen eerder op het tegendeel. Omdat



"Te veel werk met te weinig personeel. Hierdoor wordt de werkdruk te hoog, zeker in vakantieperiodes."
(werknemer roll on roll off bedrijf)



MAART 2005 Op een terrein aan de Osloweg in Terneuzen vond donderdagmiddag rond 13.50 uur een bedrijfsongeval plaats.

Een 19-jarige Terneuzenaar had tijdens hijswerkzaamheden een haak tegen zijn hoofd gekregen. Hij droeg wel een helm maar had zeer veel last van zijn nek. De man is voor onderzoek overgebracht naar het ziekenhuis in Terneuzen.

ook hier geldt: 'meten is weten', is het van groot belang om over betrouwbare gegevens te beschikken. Ooit waren die er, maar daar is de laatste jaren flink de klad in gekomen. Vandaar ons pleidooi om voor de gehele sector te komen tot een betrouwbare registratie én uitwisseling van ongevalsgegevens.

Als de opzet en vormgeving daarvan dusdanig is dat ook de bedrijven zélf hier gemak van ondervinden, zou dit haalbaar moeten zijn.

5. Werkgevers en werknemers samen aan de slag voor een "Veiligheids Certificaat Havens" (VCH)

Ook in 2004 is deze aanbeveling gedaan. Gesprekken met werkgevers in de haven leveren wisselende, maar niet onwelwillende reacties op. In de tweede helft van 2006 gaat een stagiaire van de Hogeschool Rotterdam namens FNV Bondgenoten een uitgebreider haalbaarheidsonderzoek uitvoeren.

De term VCH is geïnspireerd op het al bestaande VCA-certificaat voor aannemers.

Een deel van dit certificaat, de persoonsgerichte veiligheidsopleiding en veiligheids-certificatie is door een toenemend aantal havenbedrijven ingevoerd voor het eigen en ingeleend personeel.

Daarbij blijken de kosten hoog, het 'maatwerkgehalte' laag en het beheer (via de stichting die VCA beheert) lastig te zijn. Ruimte dus wellicht om te komen tot een op maat gesneden certificaat voor de havens.

Onderdeel van de discussie moet daarbij zijn of alleen een certificaat voor personen wordt nagestreefd, dan wel een volwaardig VCA/ VCO-certificaat¹³, wat betekent dat ook het eigen Veiligheids Beheers Systeem van het bedrijf certificeerbaar wordt.

6. Eén havenpas voor alle havenwerkers waarin zowel vakmanschap, security en safety geborgd worden

Om te voorkomen dat havenwerkers met vele verschillende passen op zak moeten lopen, en om een reeks bedrijfs-essentiële kwalificaties overzichtelijk te houden, stelt FNV

Bondgenoten voor om te werken aan de ontwikkeling aan één havenpas voor havenwerkers. Daarin kunnen zowel het vakmanschap (gekwalificeerd havenwerker), de security eisen die in het kader van terrorismebestrijding noodzakelijk zijn, als het certificaat veilig werken conform VCA/ VCH verwerkt worden.

7. Preventief onderzoek naar de veiligheidssituatie en benchmarking middels de Tripod Delta methode

Ook dit is een aanbeveling die al dateert uit 2004. FNV Bondgenoten is een warm voorstander van een 'veiligheidsbarometer' die de stand van zaken op het gebied van veiligheid meet vóórdat ongevallen en incidenten ons met de neus op de harde feiten drukken. Dit havenonderzoek is daartoe mede een aanzet, maar ontbeert een stuk wetenschappelijkheid. De door de Universiteiten van Leiden en Manchester ontwikkelde Tripod-Delta methode biedt niet alleen een wetenschappelijk onderbouwde pro-actieve onderzoekswijze naar de stand van zaken op veiligheidsgebied, maar herleidt gesignaleerde knelpunten ook tot een reeks 'basisrisicofactoren', waarop daadwerkelijk door de bedrijfsleiding gestuurd kan worden.

Bovendien maakt deze methode óók nog eens een vorm van benchmarking mogelijk.

8. Concreet plan van aanpak van de speerpuntonderwerpen werkdruk, aanrijdgevaar, gevaarlijke stoffen en communicatie over veiligheid

Drie van de vier hier genoemde onderwerpen sprongen er in minder positieve zin uit tijdens het Havenonderzoek 2006. Het vierde onderwerp – aanrijdgevaar – kwam niet uit ons onderzoek, maar uit de ongevalsstatistiek van de Arbeidsinspectie naar voren. FNV Bondgenoten adviseert werkgevers en ondernemingsraden in de havens de komende twee jaar extra aandacht en energie te steken in deze onderwerpen, zodat zij zich bij een vervolgonderzoek aan de positieve kant van de veiligheidsstreep kunnen verzoegen.



9. Het grondrecht op een veilige werkplek borgen in een solide arboret

Vakbeweging en SER ijveren momenteel voor een arboret die niet alleen speelruimte voor sociale partners vergroot, bijvoorbeeld in de vorm van een arbocatalogus, maar óók voor een wet waarin de overheid duidelijk de verantwoordelijkheid neemt voor het formuleren van normen en grenswaarden én het handhaven daarvan. Dat geldt ook voor veiligheid.

Omdat het nog zeer onzeker is of en in welke mate het kabinet daadwerkelijk met een overzichtelijke én effectievere arboret gaat komen, zal de bond de komende maanden de druk op de ketel moeten houden.

Als havenwerkgevers zich daarbij aan zouden sluiten, is dat pure winst voor veiligheid en gezondheid in de havens, én een extra impuls voor heldere, beknopte arboretgeving.

Colofon

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

Onderzoek en tekst: Elaine van der Lek en Jiva Jaliens (Hogeschool Rotterdam)

Eindredactie en projectbegeleiding: Jan Verhagen (FNV Bondgenoten)

Foto's: D. Cornelissen (www.portpictures.nl)
Ontwerp: RAAK Grafisch Ontwerp. April 2006

Oplage: 500

FNV Bondgenoten
Postbus 9208, 3506 GE Utrecht
Tel. 0900-9690 (€ 0,10 + kosten mobiele telefoon)
www.fnvbondgenoten.nl

¹³ VCO=Veiligheids Certificaat Opdrachtgevers



"Als controleur altijd te gast bij andere bedrijven, met name tankopslag en raffinaderijen. Ik heb gemerkt dat men bij raffinaderijen wel luistert naar onze opmerkingen. Maar tankopslagbedrijven snappen hun eigen regels niet, en zijn ook niet in staat om onze opmerkingen te verwerken."

(werknemer controlebedrijf)



MAART 2005 Gisteren hoorde ik dat er weer 2 carriers op elkaar geknald waren. De zoveelste. Op den duur zou je bang worden op de carrier. Die carriers hier rijden veel te hard. Ik betrap mij er elke keer weer op dat ik zelf ook te hard rij, want je gaat toch op een gegeven moment je grenzen verleggen.

Bijlage 1

Leren van ongevallen: de aanpak van ECT
Ongeval vorkheftruck

Inleiding:
DDN terminal - 5 Oktober 2005 - 05:15 uur. De werkzaamheden bij het schip zijn praktisch afgerond, als laatste moeten de stackerbakken nog worden teruggeladen. De tugmasterchauffeur koppelt het chassis met de stackerbakken aan en rijdt er mee weg. Onderweg stopt hij even ter hoogte van bolder 192 en vraagt aan de kraanmeester waar hij het chassis kan neerzetten. De heftruckchauffeur was onderlussen begonnen om alle stackerbakken uit de straat terug te plaatsen, hij ziet de tugmasterchauffeur afremmen en grijpt zijn kans om op het



stilstaande chassis de laatste stackerbak te plaatsen.

Het ongeval:

Tijdens het plaatsen van de stackerbak trekt de tugmasterchauffeur onverwachts weer op. De lepels van de heftruck blijven achter de stackerbakken op het chassis hangen en de heftruck valt in één klap om.

De heftruckchauffeur springt in paniek van de heftruck af en blijft ongedeerd. De tugmasterchauffeur heeft in eerste instantie niets in de gaten tot hij een luide knal hoort, hij draait zich om en ziet dat het totaal fout is gegaan.

Oorzaken van het ongeval:

Twee mensen werken zo dicht bij elkaar aan hetzelfde doel, hebben dagelijks inzicht in elkaars werkzaamheden en

kunnen op het einde blijkbaar toch niet voorkomen dat het fout gaat. De tugmasterchauffeur heeft niet afgestemd dat hij het chassis met de stackerbakken ging verplaatsen, terwijl hij ongetwijfeld in de gaten had dat het chassis nog niet vol was. De heftruckchauffeur heeft niet afgestemd dat hij er een stackerbak bij ging plaatsen, terwijl hij ongetwijfeld in de gaten had dat de tugmaster nog aangekoppeld stond.

Dit ongeval heeft kunnen plaatsvinden, omdat de betrokken medewerkers onvoldoende rekening hebben gehouden met het dynamische proces onder de kraan. In dit proces moet je even wachten op elkaar of duidelijk met elkaar afstemmen in welke volgorde de werkzaamheden zullen plaatsvinden.

Gevolgen van het ongeval

De gevolgen van het ongeval zijn deze keer best te overzien. Schade aan de heftruck, een erg geschrokken tugmasterchauffeur en een korte operationele verfraging om alles weer op te ruimen. De gevolgen van dit ongeval hadden zeer ernstig kunnen zijn. Tijdens het kantelen is de heftruckchauffeur van de heftruck gesprongen, en dit is precies doodsoorzaak nummer-1 bij heftruckongevallen!

Gebruik je gordel!

Als de chauffeur geen gordel draagt en de heftruck kantelt, is de kans groot dat de chauffeur onder de heftruck terecht komt, met fatale afloop als gevolg. Door het dragen van een gordel wordt de chauffeur op zijn stoel gehouden. De gordel beschermt de bestuurder tegen zijn reflex om aan de verkeerde kant van de heftruck of op het verkeerde moment uit de heftruck te springen. Alle heftrucks die op de ECT terminals rijden, dienen te zijn voorzien van een deugdelijke gordel. Gebruik deze gordel!

De lessen

- Stackerbakken alleen laden op een niet aangekoppeld chassis.
- Wees alert op het onverwachte en kijk bij het wegrijden altijd eerst in beide spiegels en achterom.
- Draag in een open heftruck altijd je gordel. 36 collega's in Nederland dachten de laatste 7 jaar ook dat het hun niet zou gebeuren.

Safety is in your hands

Vorkheftruckongevallen in Nederland

In zeven jaar tijd zijn er 1500 ongevallen met een heftruck bij de Arbeidsinspectie gemeld, bij 36 van deze 1500 ongevallen was sprake van een dodelijk slachtoffer. De belangrijkste oorzaak was steeds dat de chauffeur geen gordel droeg tijdens het kantelen. Het aantal ongevallen en de gevolgen hiervan zijn dermate ernstig dat de Arbeidsinspectie is gestart met een inspectieproject. Bedrijven worden regelmatig gecontroleerd op uitvoering en gebruik van de heftrucks.

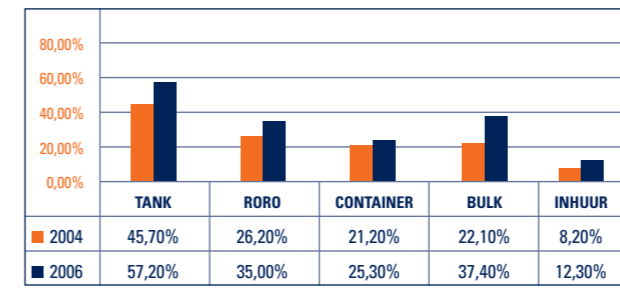


Deze flyer wordt verspreid aan de medewerkers van ECT en de inhuurkrachten om duidelijkheid te verschaffen over de toedracht van een ongeval. Heeft u vragen of verbetervoorstellen ten aanzien van veiligheidsvraagstukken bespreek deze dan Leidinggevende.

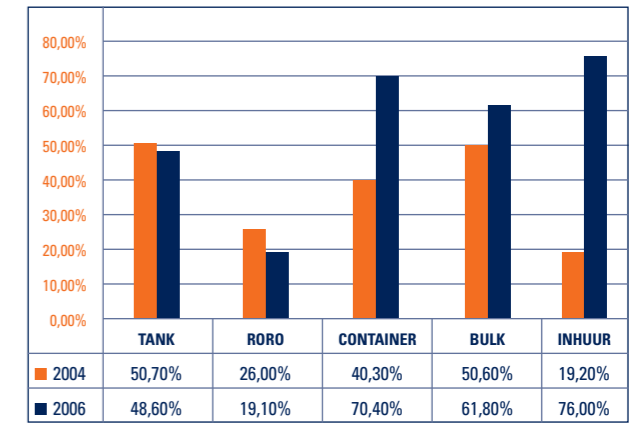
© januari 2006 Anje Lodder, Marcel Koorevaar (tel.8480)

Bijlage 2: Enquêteresultaten per vraag op sectoraal niveau

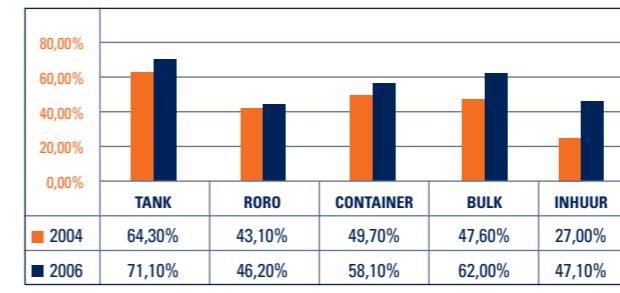
Vraag d: Het afgelopen half jaar is ten minste een van mijn collega's getroffen door een ongeval met (licht of zwaar) letsel
Gemiddeld meldt 50,6% hierop "ja", 33,6% "nee"
Het aantal "nee" zeggars is als vertrekpunt genomen: hoe hoger percentage, hoe gunstiger.



Vraag f: ik beschik over een certificaat/ veiligheidspaspoort op grond van een VCA- opleiding
(gemiddeld 55,2% "ja") Kernthema: vakkennis en veiligheid



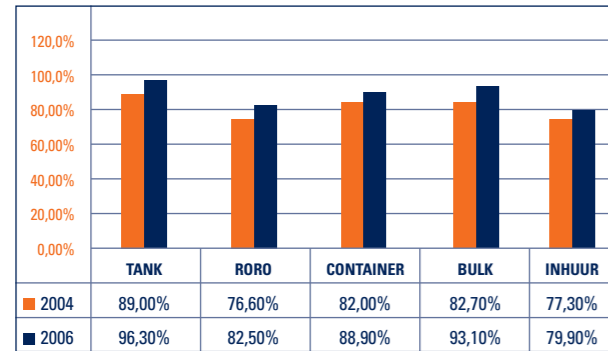
Vraag e: is het werken in de haven de afgelopen jaren veiliger geworden?
(gemiddeld: 56,7% "ja") Kernthema: veilig of niet?



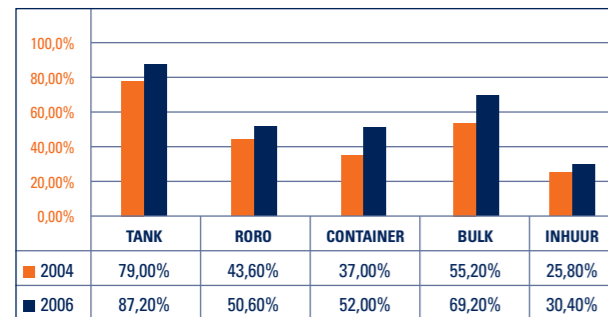
Vraag h: Onveiligheid op mijn werkplek bestaat vooral uit de volgende gevaren
Kernthema: voornaamste risico's
oranje = 5 voornaamste risico's
blauw = risico's die door minder dan 15% van de wwerknemers genoemd worden

RISICO / LETSEL		NR.ALLE HAVENS SAMEN	CONTAINERS	RORO	BULKOVERSLAG	TANKOPSLAG	INHUURBEDRIJVEN
1	Werkdruk	37,5%	30,4%	46,0%	32,1%	47,3%	45,8%
2	hoogte (valgevaar)	36%	56,9%	2,3%	44,0%	9,2%	30,7%
3	Struikelen	34%	37,7%	31,0%	48,7%	35,1%	25,5%
4	vallende voorwerpen	23%	33,9%	3,4%	3,4%	0,8%	31,3%
5	Stoten, knellen of snijden	22,6%	17,0%	33,3%	28,6%	13,0%	25,0%
6	achterstallig onderhoud	17,2%	21,9%	12,6%	13,7%	19,1%	20,8%
7	Niet bewust van de gevaren	16,6%	17,0%	24,1%	11,5%	3,1%	23,4%
8	Gevaarlijke stoffen	15,2%	8,5%	23,0%	6,0%	59,5%	6,3%
9	onvoldoende geschoold personeel	14,7%	8,5%	13,8%	15,0%	3,1%	19,3%
10	Andere gevaren	12,3%	9,7%	19,5%	12,8%	8,4%	13,0%
11	Niet naleven van veiligheidsprocedures	11,5%	15,0%	6,9%	8,5%	6,1%	17,7%
12	omringende bedrijven	8,8%	7,7%	5,7%	10,7%	14,5%	4,2%
13	Werken in besloten ruimte	5,2%	1,0%	4,6%	6,8%	13,0%	2,6%
14	Explosiegevaar	4,6%	1,7%	0,0%	1,3%	28,2%	0,5%

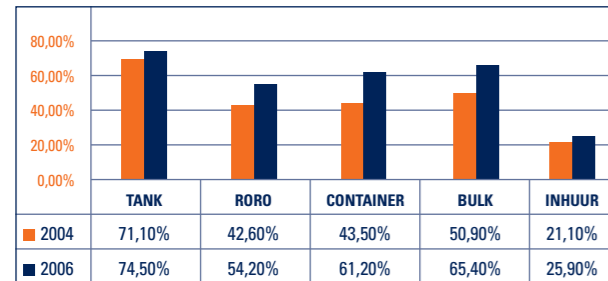
Vraag 1: Ik voel mij veilig als ik in de haven aan het werk ben
(gemiddeld 88,1% "altijd of meestal") Kernthema: veilig of niet?



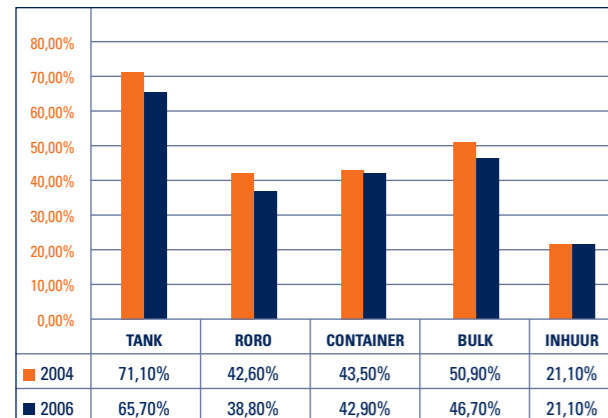
Vraag 2: Bijna-ongelukken ("near-misses") worden door mijn werkgever geregistreerd.
(gemiddeld: 57,9% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbeleid



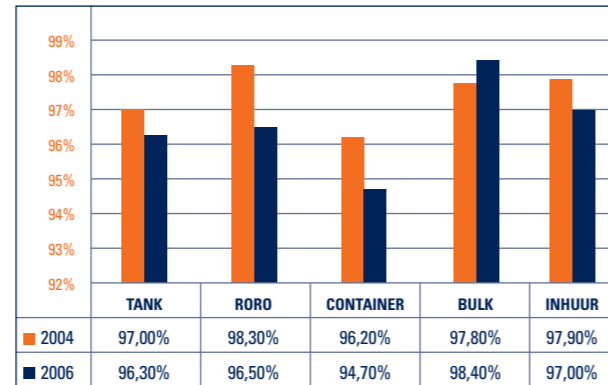
Vraag 3: Veilig werken wordt bij ons op het werkoverleg besproken
(gemiddeld: 56,2% "altijd" of "meestal") Kernthema: communicatie/informatie



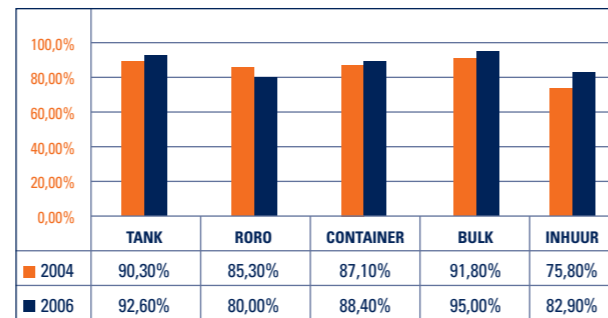
Vraag 4: Bijna-ongevallen worden bij ons op het werkoverleg besproken
(gemiddeld: 43,0% "altijd" of "meestal") Kernthema: communicatie/informatie



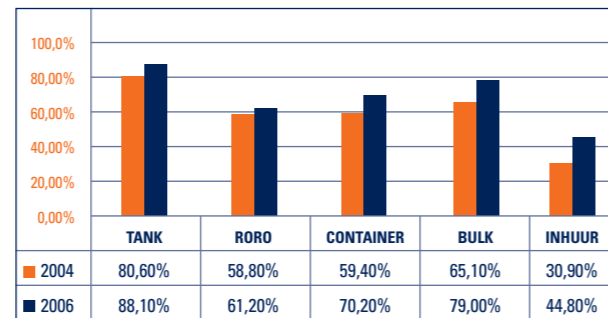
Vraag 5: Veilig werken staat bij mij tijdens het werk voorop
(Gemiddeld 96,6% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbewustzijn



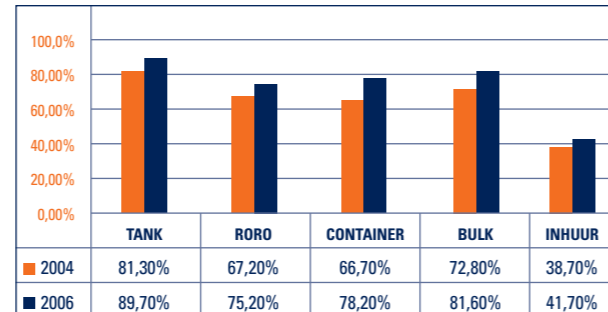
Vraag 6: Veilig werken staat bij mijn collega's voorop
(gemiddeld 87,8% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbewustzijn



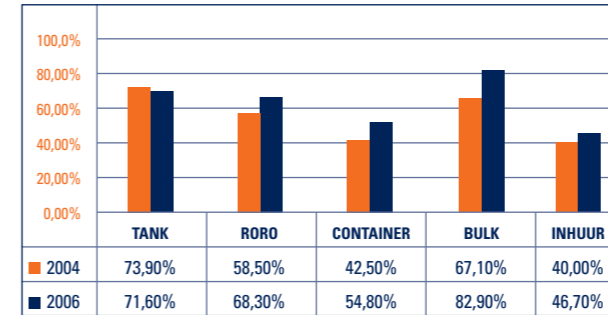
Vraag 7: Mijn werkgever treft maatregelen naar aanleiding van onveilige situaties en bijna-ongevallen (near-misses), die gericht zijn op het opheffen van de onveilige situatie.
(gemiddeld: 68,7% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbeleid



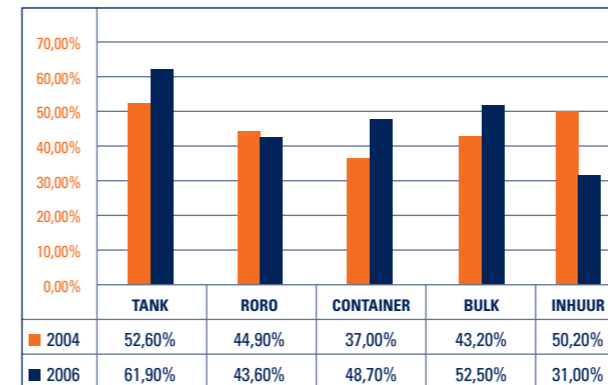
Vraag 8: Mijn werkgever treft maatregelen naar aanleiding van ongevallen, die gericht zijn op het opheffen van de onveilige situatie.
(Gemiddeld: 73,3% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbeleid



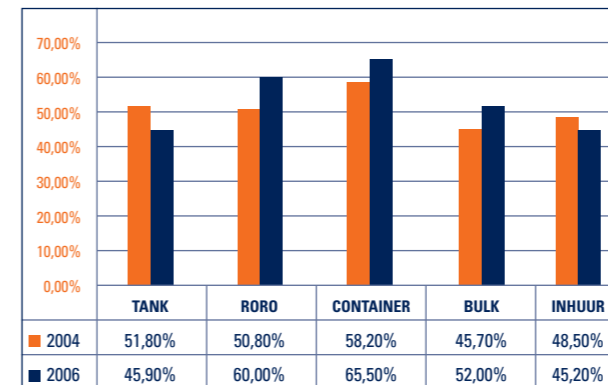
Vraag 9: De middelen waar ik mee werk (of op) werk, worden goed onderhouden.
(Gemiddeld: 64,9% "altijd" of "meestal") Kernthema: onderhoud



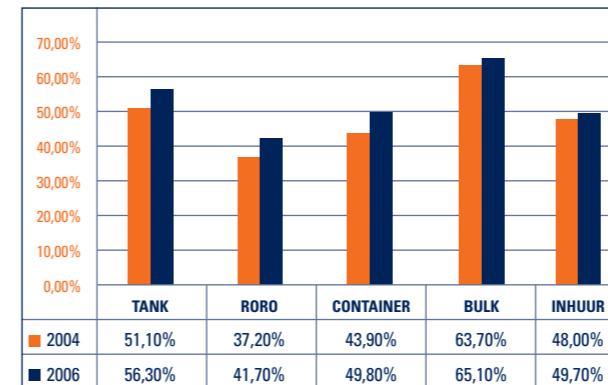
Vraag 10: Bij ons op het bedrijf is er direct toezicht op de werkplek of de werkzaamheden veilig worden uitgevoerd.
(Gemiddeld: 47,5% "altijd" of "meestal") Kernthema: communicatie en informatie



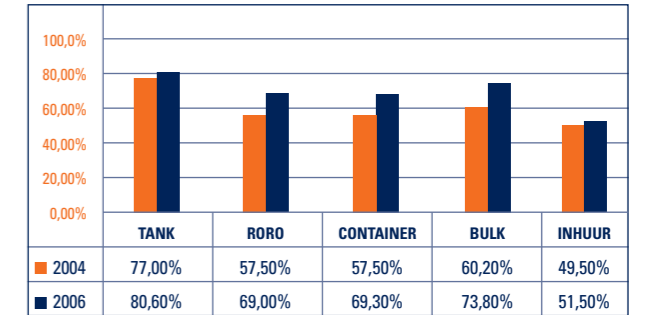
Vraag 11: Bij ons is de bezetting voldoende om het werk op tijd af te krijgen.
(Gemiddeld: 53,7% "altijd" of "meestal") Kernthema: werkdruk/werktempo



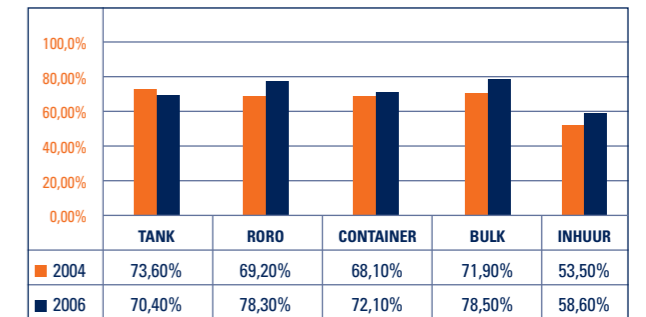
Vraag 12: Bij ons moet je onder tijdsdruk werken om het werk op tijd af te krijgen.
(Gemiddeld: 52,5% "af en toe" of "nooit") Kernthema: werkdruk/werktempo



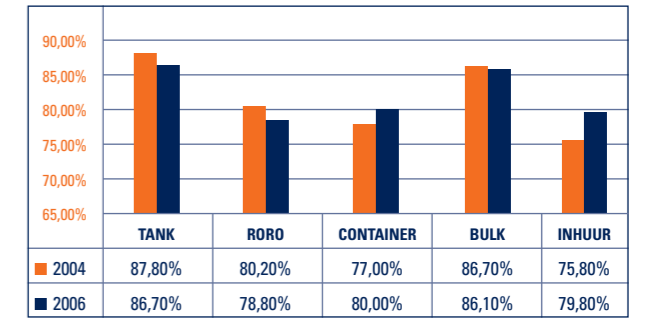
Vraag 13: Ik merk op mijn werk dat de bedrijfsvoering veiligheid echt belangrijk vindt: safety first.
(Gemiddeld: 68,8% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbeleid



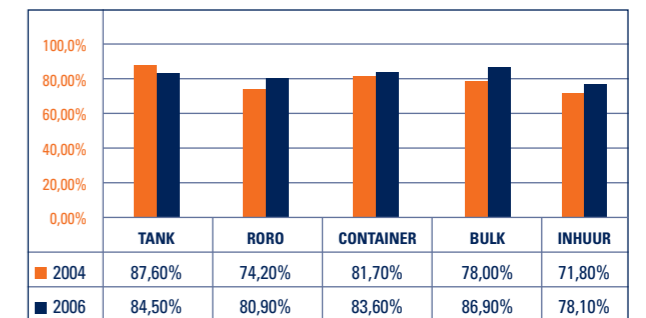
Vraag 14: Ik merk dat de medezeggenschap op ons bedrijf (OR, VGWM-commissie) zijn best doet om veilige werkomstandigheden te bevorderen.
(Gemiddeld: 71,6% "altijd" of "meestal") Kernthema: communicatie en informatie



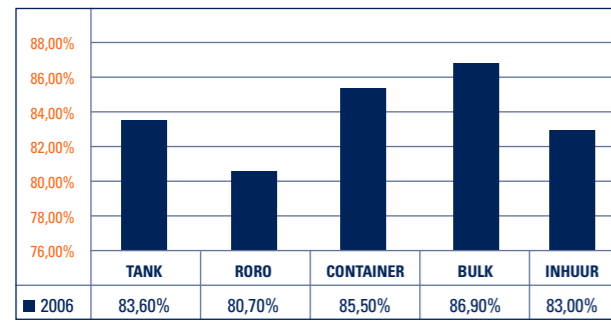
Vraag 15: Ik word tijdens mijn werk geconfronteerd met onveilige situaties die te maken hebben met ondoordacht handelen van andere werknemers.
(Gemiddeld: 82,2% "af en toe" of "nooit") Kernthema: veiligheidsbewustzijn



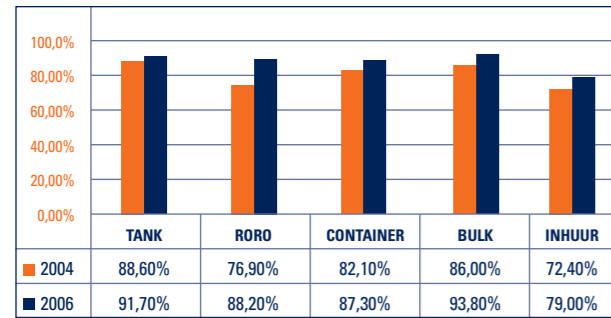
Vraag 16: Ik word tijdens mijn werk geconfronteerd met onveilige situaties die te maken hebben met niet of onvoldoende gekwalificeerd uitvoerend personeel.
(Gemiddeld: 82,8% "af en toe" of "nooit") Kernthema: vakkennis en veiligheid



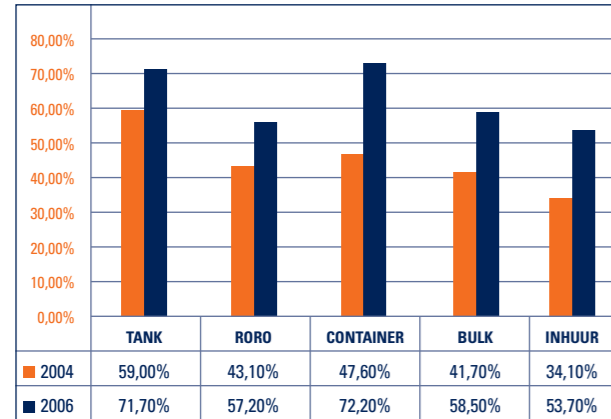
Vraag 17: Ik word tijdens mijn werk geconfronteerd met onveilige situaties die te maken hebben met een taalbarrière tussen Nederlands-sprekenden en niet-Nederlands-sprekenden. (Gemiddeld: 83,9% "af en toe" of "nooit") Kernthema: communicatie en informatie



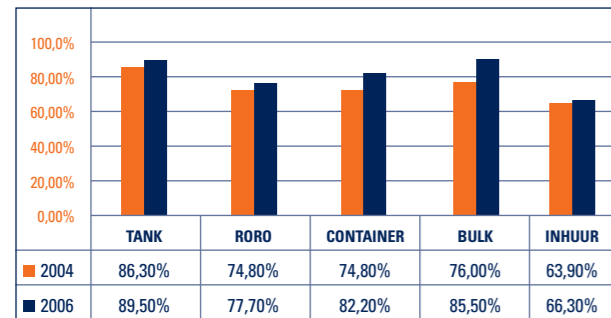
Vraag 18: Mijn werkgever stelt mij in staat mijn werk veilig uit te voeren. (Gemiddeld: 88,0% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbeleid



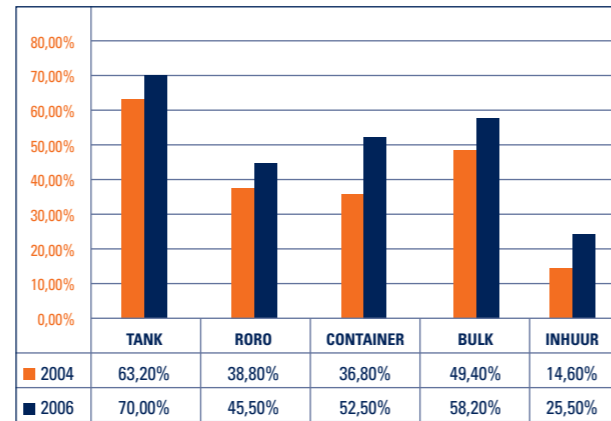
Vraag 19: Inhuurkrachten zijn bij ons goed op de hoogte van geldende veiligheids- en werkprocedures. (Gemiddeld: 62,7% "altijd" of "meestal") Kernthema: vakkennis en veiligheid



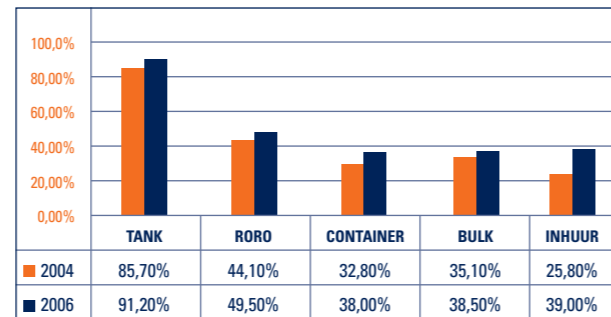
Vraag 20: Bij ons wordt gewerkt volgens de geldende veiligheidsprocedures. (Gemiddeld: 80,2% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbeleid



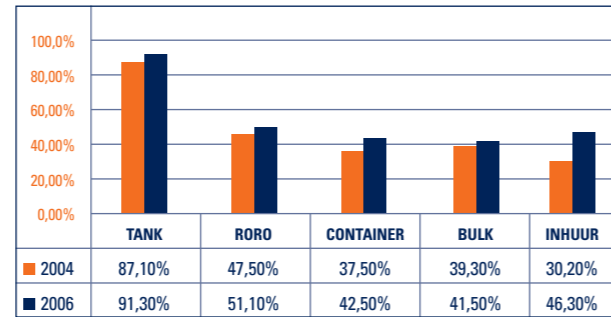
Vraag 21: Mijn werkgever/ leidinggevende informeert mij over de gevaren en risico's die zijn vermeld in de Risico Inventarisatie (RIE) van het bedrijf. (Gemiddeld: 50,3% "altijd" of "meestal") Kernthema: communicatie en informatie



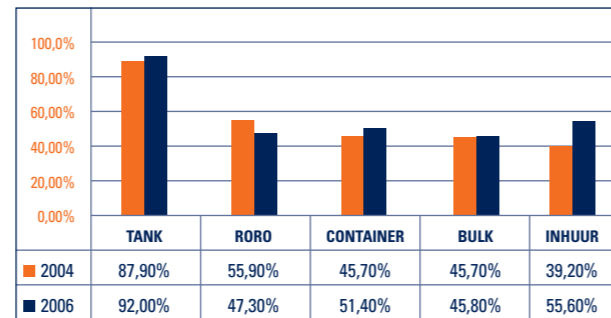
Vraag 22: Als ik met gevaarlijke stoffen werk, weet ik welke stoffen het betreft. (Gemiddeld: 51,2% "altijd" of "meestal") Kernthema: gevaarlijke stoffen



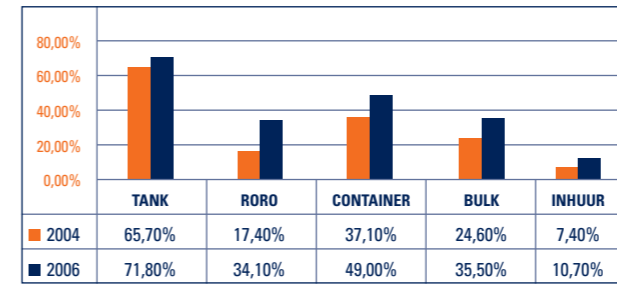
Vraag 23: Als ik met gevaarlijke stoffen werk, weet ik wat de gevaren van die stoffen voor veiligheid en gezondheid zijn. (Gemiddeld: 54,5% "altijd" of "meestal") Kernthema: gevaarlijke stoffen



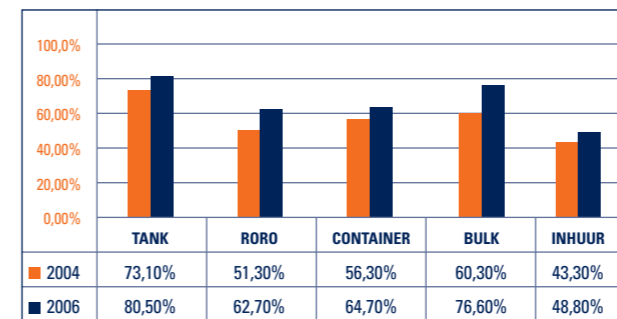
Vraag 24: Als ik met gevaarlijke stoffen werk, weet ik wat ik moet doen om veiligheids- en gezondheidsrisico te vermijden. (Gemiddeld: 58,4% "altijd" of "meestal") Kernthema: gevaarlijke stoffen



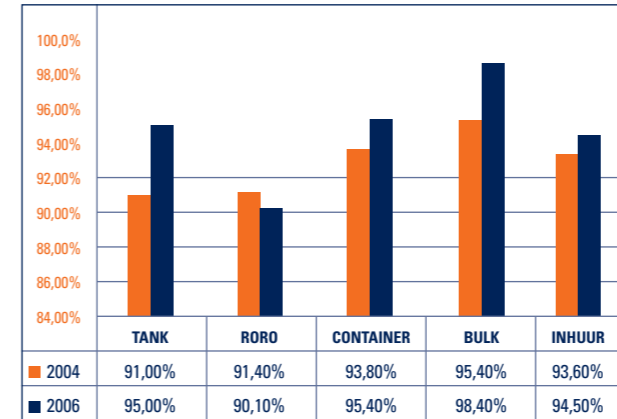
Vraag 25: Werknemers krijgen bij ons minstens eenmaal per jaar voorlichting, training of instructie over veilig werken. (Gemiddeld: 40,2% "altijd" of "meestal") Kernthema: communicatie en informatie



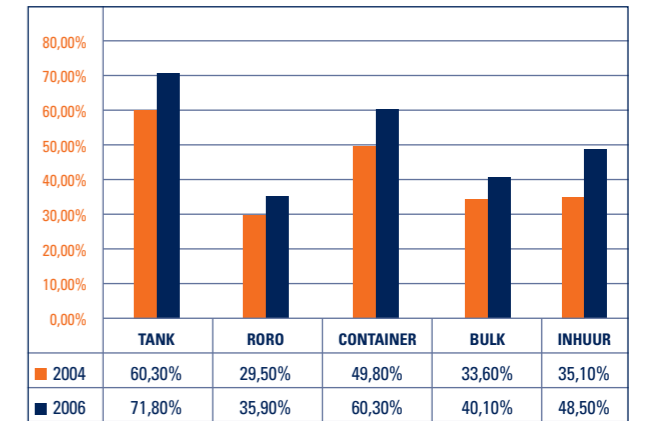
Vraag 26: Als ik een onveilige situatie meld bij mijn baas, wordt daar direct actie op ondernomen. (Gemiddeld: 66,7% "altijd" of "meestal") Kernthema: communicatie en informatie



Vraag 27: Mijn eigen vakopleiding en vakmanschap vormen een goede basis voor het leveren van veilig werk. (Gemiddeld: 94,7% "altijd" of "meestal") Kernthema: vakkennis en veiligheid



Vraag 28: Als ik niet veilig werk, loop ik de kans dat ik daarvoor bestraft wordt (sancties). (Gemiddeld: 51,3% "altijd" of "meestal") Kernthema: veiligheidsbeleid



Vraag 29: 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: 55,9% "altijd" of "meestal") Kernthema: communicatie en informatie

