Twaalf doden in acht jaar onaanvaardbaar veel

Arbeidsinspectie controleert binnenvaart

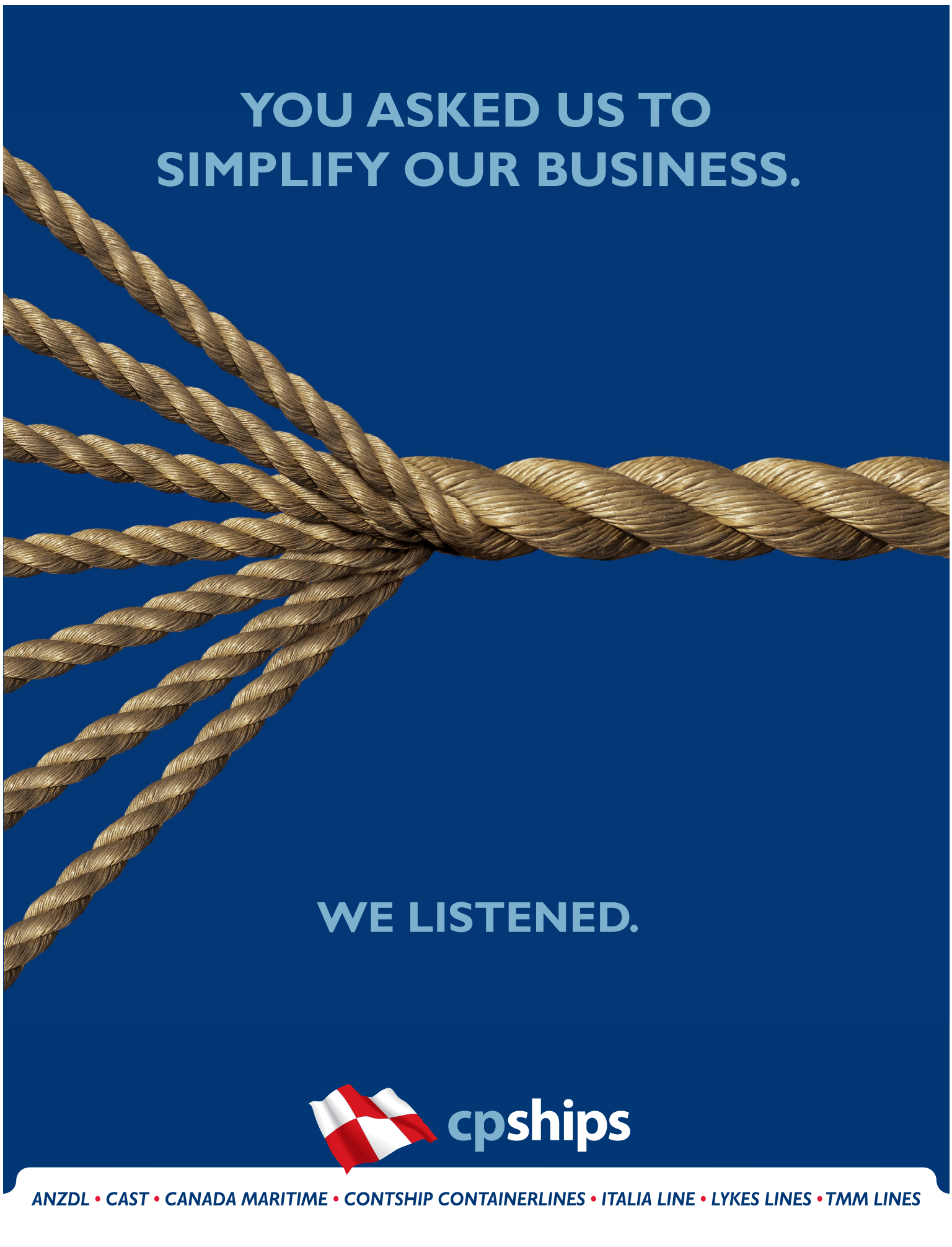
De Arbeidinspectie controleerde dit najaar 250 schepen in de binnenvaart op gevaarlijke arbeidsomstandigheden. Hoe gaat zoiets in zijn werk? Op koers bij windkracht vijf met inspecteur Haverkate. De oogst? Vijf waarschuwingen.

TON VERHEIJEN

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

Op deze winderige ochtend vaart Haverkate mee met de snelle P84 van het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD), waarmee de Arbeidsinspectie nauw samenwerkt. Haverkate laat zich vervoeren naar de 'Sownent' en gaat aan boord om de bemanning te overtuigen van de risico's van schrobben zonder reddingsvest. Want als deze man overboord raakt, kan het schip in het smalle kanaal onmogelijk draaien. De schipper krijgt een waarschuwing en een preek van Haverkate cadeau over valgevaar, geblokkeerde nooduitgangen, geluidsoverlast en gevaarlijke stoffen. Het loopt met een sisser af. Op de 'Sownent' blijken de arbeidsomstandigheden verder namelijk goed voor elkaar te zijn.
Inspecteur Haverkate kent zijn pappenheimers. Hij zat zelf op de grote vaart en was ooit loods in Curaçao. In zijn carrière als inspecteur had hij met drie dodelijke ongelukken te maken. Het drama in Vlissingen, een paar jaar geleden, herinnert hij zich nog goed. Het was een zaterdagavond, nat en koud. De vrouw van een schipper zat achter het roer, haar man liep even naar voren om de meerdraden op te bergen. Aangekomen in de haven was hij verdwenen. Waarschijnlijk uitgegleden. Zonder reddingsvest. Weggezonken. Nooit meer teruggevonden.

Bij Nieuw-Vossemeer vaart de P84 achter 'Danny' aan, een Belgisch schip. Even poolshoogte nemen, vindt Haverkate. Achter het roer treft hij Danny van Gaever uit Merksem, die op weg is naar Den Bosch om oud ijzer te laden. Zonder vergunning. Van Gaever verneemt dat hij een boete van 1.000 euro riskeert en belooft zijn plannen te wijzigen, want nóg een boete kan hij zich niet permitteren. De Milieupolitie had hij dit jaar ook al op zijn dak.
De inspectie van het schip gaat voort. Haverkate ziet in het vaartijdenboek dat er nóg iemand aan boord is, dus is er sprake van een werkgever/werknemer-relatie. ,,Robert!'' De Slowaak Robert Sugar sjokt de trap op. Sugar blijkt een in Duitsland afgestempeld dienstboekje te hebben, wat voor de politie acceptabel is. Bij een eerdere inspectie werden bij Lobith op 9 van de 28 schepen illegale Oost-Europeanen aangetroffen.
Nu wil Haverkate de machinekamer zien. Sugar gaat voor maar loopt zonder reddingsvest het dek op en krijgt prompt een officiële waarschuwing. Zijn er eigenlijk wel reddingsvesten aan boord? Jazeker, keurig in plastic verpakt en opgeborgen in een oude kist.
De herrie in de donkere en spekgladde machinekamer van het schip uit 1964 is niet te harden. Aangezien er geen gehoorbeschermers aanwezig zijn, krijgt schipper Van Gaever een tweede waarschuwing. Ook de niet afgeschermde tandwielen waarmee de motor wordt aangedreven, komen hem op een waarschuwing te staan. ,,Dat kan je zomaar een hand kosten'', licht Haverkate toe. Op de weg terug naar de stuurhut komt hij in het ruim een niet geborgde aluminium ladder tegen: waarschuwing vier. Er zal een keurige brief naar Merksem gaan. Als de situatie over drie maanden niet is verbeterd, volgen er boetes.

Terug op de P84 van de KLPD. De inspecteur ziet een duwboot met een tankbak ervoor. Het is de door Chemgas gehuurde 'Auriga' uit Rotterdam. Haverkate gaat poolshoogte nemen en constateert dat er met de arbeidsomstandigheden op de Auriga niets mis is. Schipper Adrianus Krooswijk toont de reddingsvesten. Bij de ingang van de overzichtelijke machinekamer hangen vier gehoorbeschermers. Waarschuwingsstickers bij de machines geven aan dat gezichtsbescherming verplicht is. Alles volgens het boekje.
Terwijl de 'Deo Volente', de 'Volharding 15' en de 'RWS 88' voorbij varen, en de wind wat is gaan liggen, maakt Haverkate de balans op van zijn werkdag: vijf waarschuwingen. Er moet nog veel aan bewustwording worden gedaan. Gelukkig krijgt straks ook de politie een toezichthoudende taak op Arbo-gebied, zodat er meer mankracht is. Het zal nodig zijn. Met name reddingsvesten worden veel te weinig gedragen. Haverkate: ,,In de winter hou je het maar vijf of zes minuten vol in het ijskoude water, waarna je bewusteloos raakt. Het vest houdt je drijvende.''

advertentie