

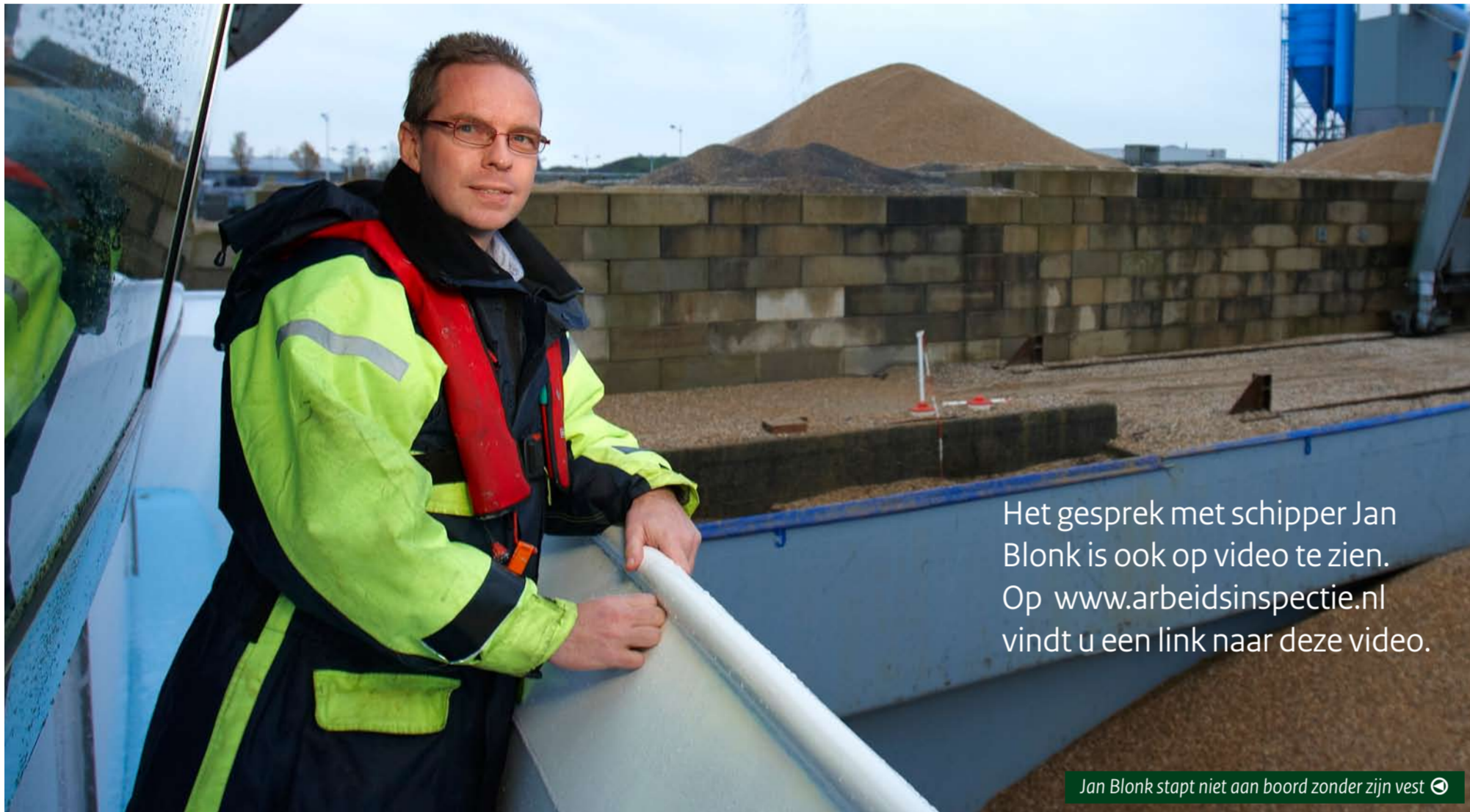


# Vest voor je leven



Elk beroep heeft zijn eigen bescherming. In de binnenvaart is dat niet anders. Trek dus gewoon altijd je reddingsvest aan.

# Vest voor je leven



Het gesprek met schipper Jan Blonk is ook op video te zien. Op [www.arbeidsinspectie.nl](http://www.arbeidsinspectie.nl) vindt u een link naar deze video.

Jan Blonk stapt niet aan boord zonder zijn vest.

## In de bouw is een helm heel normaal

Bemanningsleden op een binnenvaartschip willen vooral 's zomers wel eens zonder reddingsvest aan dek gaan. In de bouw is het betreden van een bouwplaats zonder helm echt verleden tijd. Bij aannemer Panagro bv is drie keer geen helm op einde verhaal.

Ooit was het in de bouw gebruikelijk dat bouwvakkers zonder beschermende helm de bouwplaats betraden. Die vrijblijvendheid is grotendeels verleden tijd: op bouwplaatsen vind je nauwelijks meer iemand zonder veiligheidshelm. Dat wil niet zeggen dat op de bouw alles koek en ei is, maar belangrijke stappen zijn gezet. Bouwondernemingen als Panagro werken bewust aan de veiligheid op de bouwplaats.

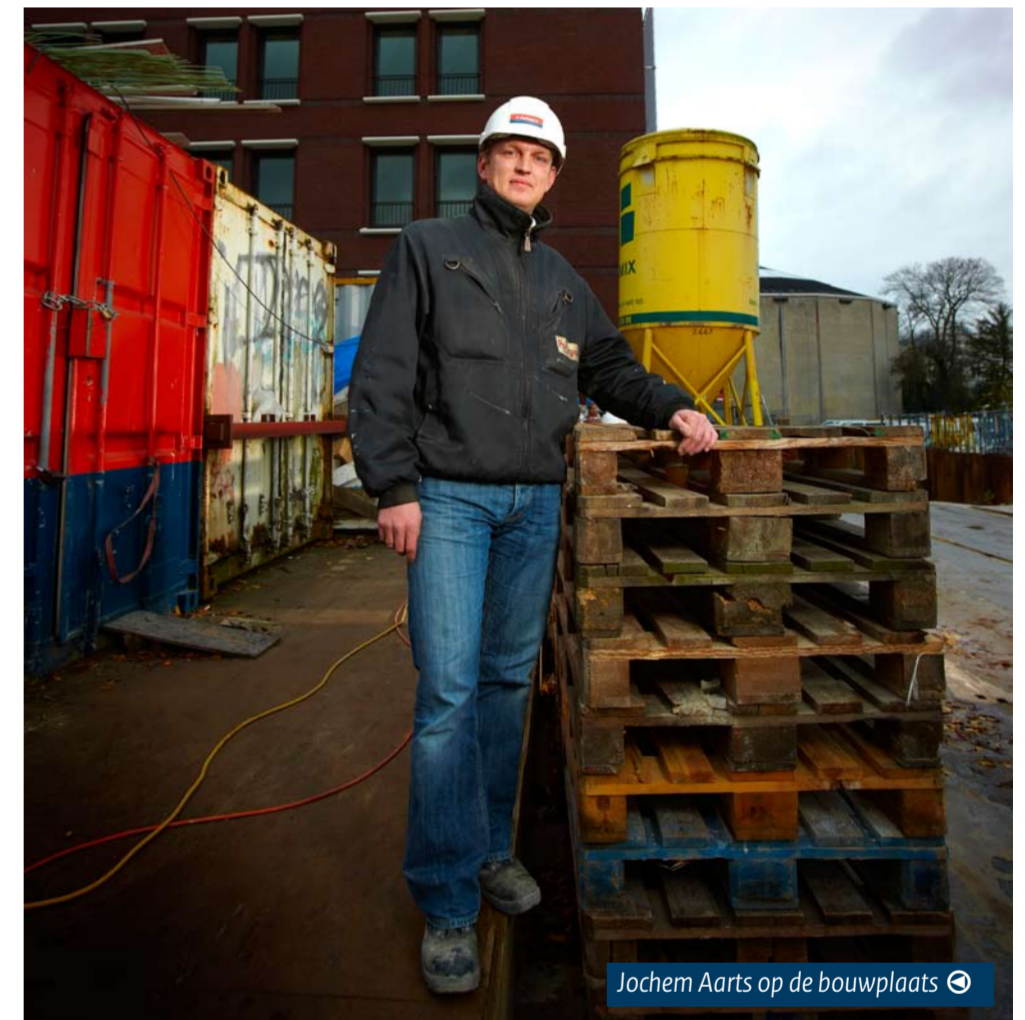
Toch zijn de fysieke veiligheidsmaatregelen niet het belangrijkste, zegt Aarts. Dat zijn de afspraken die de aannemer maakt met de bouwvakkers (vaak onderaannemers) of hun bazen. Een instructie kan zo simpel zijn als een op een deurpost geplakt A4'tje met de tekst: 'Pas op! Uitglijgevaar'.

Belangrijk zijn ook de afspraken die elke nieuwe werknemer met Panagro maakt. Wat zijn de taken

"Bij ons is het helemaal geen vraag of je veilig werkt of niet", zegt Jochem Aarts van Panagro. Aarts is uitvoerder van een bekend Haags project: de bouw van het nieuwe Hiltonhotel bij museum Panorama Mesdag. Vanuit zijn bouwkeet coördineert Aarts de dagelijkse gang van zaken op de bouwplaats waar ruim 140 bouwvakkers de kost verdienen. "Veiligheid gaat voor alles", zegt hij. "Daar zijn we heel streng in. Zien we iemand drie keer zonder de voorgeschreven veiligheidskleding, dan hoeft hij niet meer terug te komen."

Zien we iemand drie keer zonder de voorgeschreven veiligheidskleding, dan hoeft hij niet meer terug te komen."

van de werknemer? Waar liggen de risico's? De afspraken zijn duidelijk en worden ook ondertekend. Zo komt niemand voor verrassingen te staan.



Jochem Aarts op de bouwplaats

## Reddingsvest alleen lastig als je wilt bijbruinen

Schipper Jan Blonk van binnenvaartschip de Princess is nog van de oude stempel. Hij begon met varen toen een reddingsvest in de binnenvaart nog een zeldzaamheid was. Inmiddels weet hij beter. "Je bent geen watje als je een reddingsvest draagt."

Over gevaar en het belang van veiligheid kan Blonk een woordje meepraten. Begin vorig jaar overkwam hem zo'n beetje het ergste wat een schipper kan gebeuren. Zijn Princess, volgeladen met 1700 ton grint, zonk tijdens onverwacht hevige golfslag op het IJsselmeer. Gelukkig kunnen hij en zijn matroos het navertellen.

"Het was dik windkracht 6", zegt de schipper. "Normaal gesproken is dat geen wind waarbij we blijven liggen." Maar op het IJsselmeer kan het spoken. Lange golven rolden van achteren over het schip, met elke roller stortte meer water de openstaande laadruimte binnen. "Er kwamen golven langs van ruim twee meter hoog, bijna een halve meter hoger dan de bovenkant van de

denneboom. Toen ik zag dat het misging, heb ik mijn matroos gebeld. Die zat op dat moment in het voorschip. Blijf voorop, zei ik hem." In ondiep water bij Urk zonk de Princess. Alleen de stuurhut stak nog boven water. Zijn matroos werd door de aangesnelde KNMR van boord gehaald, zelf bleef hij aan boord. Beiden brachten het er zonder kleerscheuren vanaf.

### Dodelijke routineklusen

Het voorval heeft schipper Blonk er meer dan ooit van overtuigd dat veiligheid prioriteit nummer één is aan boord. Wat hij op het IJsselmeer meemaakte, is gelukkig een uitzondering in de binnenvaart. Het meeste gevaar schuilt in de dagelijkse werkzaamheden: al die ogenschijnlijk onschuldige

routineklusen die met name de matroos uitvoert: aanmeren, schoonmaken, buitenschilderwerk. Gewoon over het gangboord lopen. "Elk jaar verdrinken er weer mensen omdat ze van boord vallen. Meestal glijden ze gewoon uit."

Het is vooral afhankelijk van de schipper of zijn bemanning een reddingsvest gebruikt. Als niemand aan boord een vest draagt, dan doet een nieuwe matroos dat natuurlijk ook niet. Vaak genoeg komt Blonk schepen tegen waar de bemanning zonder vest aan het werk is, zeker in de zomer. Hij pleit daarom voor een mentaliteitsomslag. "Als schipper

Werkgevers en werknemers in de binnenscheepvaart zijn in 2008 gestart met de ontwikkeling van een arbocatalogus. Hierin is voor het eerst opgenomen dat mensen aan boord altijd een reddingsvest moeten dragen. [www.arbo-binnenvaart.nl](http://www.arbo-binnenvaart.nl)

moet je beseffen dat de matroos jouw verantwoordelijkheid is. Dat staat ook in het arbeidscontract."

### Uitglieder

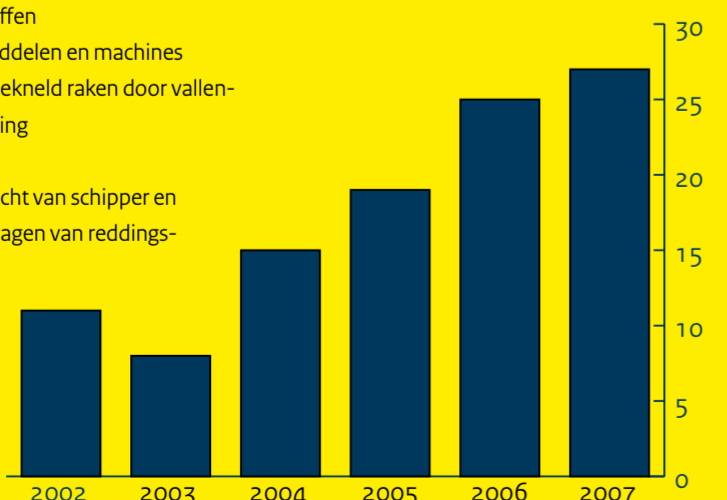
De Princess is een jaar na het ongeval weer opgekalefaterd en ligt in Drachten, waar het zojuist een lading grint heeft afgeleverd. Blonk loopt – altijd in werkschoenen met extra grip – over het glibberige gangboord. Zelf is hij ook een keer overboord gevallen. Het liep goed af, maar het staat Blonk nog helder voor de geest hoeveel kracht het kostte om zich uit het koude water weer aan boord te hijsen. "Ik was helemaal uitgeput." Hij wijst op één van de bolders op het gangboord. "Negen van de tien keer vallen mensen overboord als ze over het gangboord lopen. Je blijft haken en je struikelt. Een ongelukje is zo gebeurd." Hoewel dragen van het reddingsvest nog geen gemeengoed is, ziet Blonk het levensreddende stuk uitrusting steeds vaker op Europa's vaarwegen. "Toen ik begon met varen op mijn twintigste, droeg niemand een vest. Dat was iets voor watjes. Tegenwoordig gaat het gelukkig anders, zeker in de winter. Dan is het water koud en het gevaar op verdrinking groter. Mensen zijn dan alerter." En waarom zou je geen vest dragen? Blonk zo het eigenlijk niet weten. "Een vest zit bij je werk niet in de weg. Nou ja, hoogstens als je 's zomers even wilt bijbruinen."

## Facts and figures

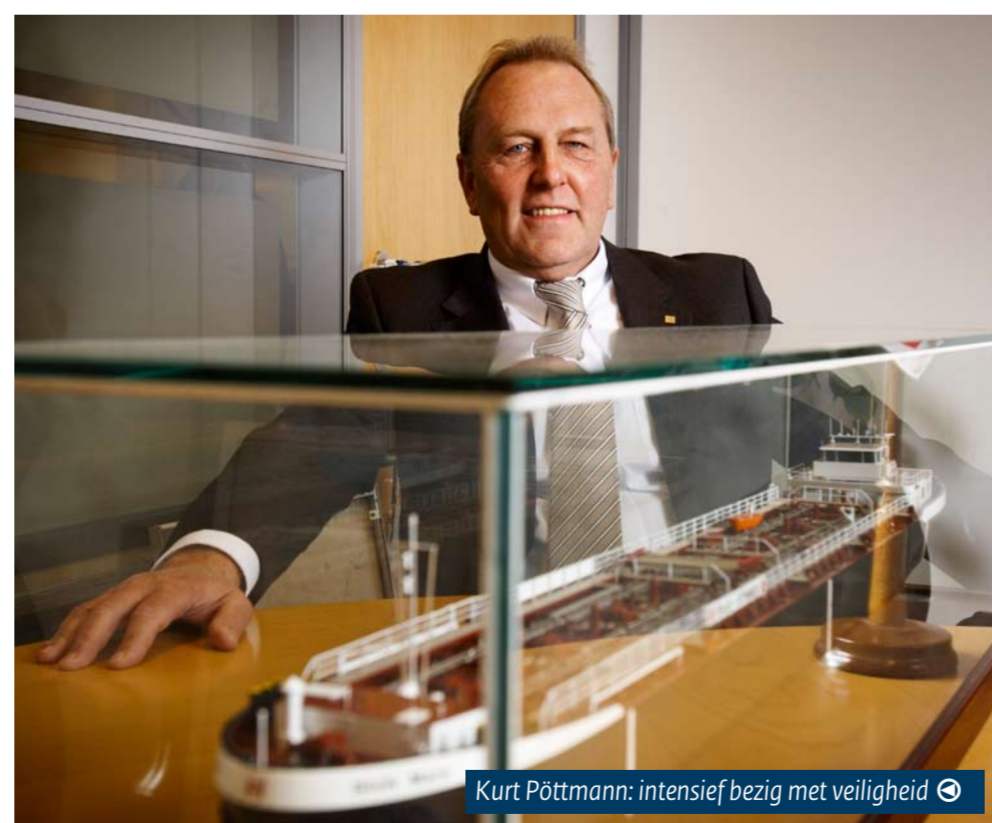
Op binnenscheepvaart kan altijd iets gebeuren. De arbeidsinspectie stelde op basis van de geregistreerde ongevallen een top 5 van risico's op:

- 1 Verdrinkinggevaar
- 2 Valgevaar (in ruimten, tussen wal en schip)
- 3 Blootstelling aan stoffen
- 4 Veiligheid arbeidsmiddelen en machines
- 5 Geraakt worden of bekneld raken door vallende of schuivende lading

We vragen extra aandacht van schipper en bemanning voor het dragen van reddingsvesten om de risico's van overboord vallen en verdrinken met z'n allen sterk terug te dringen.



Het aantal ernstige ongevallen per jaar is tussen 2003 en 2007 sterk toegenomen. In totaal registreerde de arbeidsinspectie 105 ernstige ongevallen tussen 2002 en 2007. Zeven daarvan kenden een dodelijke afloop.



Kurt Pöttmann: intensief bezig met veiligheid

Rederij Stolt Tankers – Inland Tanker Service B.V. uit Rotterdam neemt geen enkel risico als het op veiligheid aankomt. Geen wonder, Stolt verscheept vooral chemicaliën over de Europese binnenwateren. "Je moet altijd bewust zijn waar je loopt, wat je doet."

Juist in de zomertijd is het oppassen geblazen op een binnenvaartschip, zegt Kurt Pöttmann,

quality and safety manager van de rederij. Het is ogenschijnlijk veilig: lekker weer, warm water. Tot je uitglijdt, met je hoofd ergens tegenaan stoot en bewusteloos in het water valt. "Al is de verleiding nog zo groot om het niet te doen, ook in de zomer is het essentieel om je vest te dragen."

Bij Stolt is het reddingsvest slechts één van de middelen om de veiligheid aan boord van hun

## Juist 's zomers oppassen geblazen zonder reddingsvest

scheep te vergroten. Het ISO-gecertificeerde bedrijf is consequent bezig de risico's van het vervoeren van gevaarlijke stoffen (zuur, loog) uit te bannen – beleid van Stolt wereldwijd. Aan de ene kant met nauwgezette veiligheidsprocedures, risicoanalyses en checklijsten voor gevaarlijk werk. Aan de andere kant door controles. Drie tot vier keer per jaar voert de rederij inspecties uit op zijn schepen, soms onaangekondigd. "Niet alleen wij, maar ook andere rederijen zijn hier heel bewust mee bezig", zegt Pöttmann.

"We zien dat de reddingsvesten sinds een paar jaar beter worden gedragen. Daar controleren we ook op. Maar het is een lang proces. Dragen van een vest moet een automatisme worden, en dat betekent dat je de boodschap moet blijven herhalen."

Niet zonder trots zegt Pöttmann dat het aantal ongevallen ('incidenten') op de binnenvaartvloot van Stolt, 33 tankschepen groot, de laatste jaren met bijna driekwart is afgenomen. Dat is niet

vanzelf gegaan. De reder houdt er een intensief scholings- en bewustwordingsprogramma na op bemanningsleden alert te houden. Een keer of tien per jaar gaan schippers en matrozen op

**Je moet altijd bewust zijn waar je loopt, wat je doet**

curcus. En er zijn zogeheten captains meetings waar schippers hun ervaringen uitwisselen en de laatste ontwikkelingen in de techniek en wetgeving bespreken. Pöttmann: "Veiligheidsbewustzijn moet je blijven stimuleren. Je moet altijd weten waar je loopt, wat je doet."

In 2010 zal extra gecontroleerd worden op onder andere het dragen van reddingsvesten aan boord van binnenscheep. Voor meer informatie kunt u terecht op [www.iww.nl](http://www.iww.nl).

## Colofon

Deze publicatie is gemaakt in opdracht van de Arbeidsinspectie en in samenwerking met Rijkswaterstaat, de KLPD/Waterpolitie, de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de Zeehavenpolitie, het Havenbedrijf Rotterdam, het Havenbedrijf Amsterdam en het Openbaar Ministerie.

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid  
De Arbeidsinspectie  
0800 27 00 00 (gratis)  
0031 70 333 4444  
(vanuit het buitenland)  
Postbus 820, 3500 AV Utrecht

Oplage: 15.000  
Tekst en vormgeving: Tappan Communicatie  
Fotografie: Jeroen Bouman  
Drukwerk: drukkerij Impressed  
[www.arbeidsinspectie.nl](http://www.arbeidsinspectie.nl)