

# Golf

Magazine voor leden van FNV Waterbouw



- Een jongensdroom uit grauwbruine drab
- De beste stuurlui staan aan wal
- Pas op: piraten stappen zó aan boord

## Dat is nu wel héél aantrekkelijk.

Lid worden van FNV Waterbouw was nog nooit zo voordelig. Want wie zich nu aanmeldt, betaalt het eerste half jaar slechts € 25,-. Ben je ook nog eens jonger dan 22 jaar dan betaal je de eerste 6 maanden maar € 15,-. Daarna is de contributie afhankelijk van je leeftijd. Deze actie is geldig tot 31 januari 2009.

**Maak er gebruik van!**

### IK WORD LID!

Naam:	m / v
Straat   Huisnummer:	
Postcode   Plaats:	
Telefoonnummer:	
E-mail:	
Geboortedatum:	Nationaliteit:
Ik werk bij ... te ...:	
Adres werkgever:	
Postcode   Plaats:	
Mijn functie / beroep:	
Mijn salaris bedraagt: €	bruto per maand / per vier weken*
Ik ben wel / niet* in het bezit van een zeegaande vaarbevoegdheid	
*doorhalen wat niet van toepassing is.	

### CONTRIBUTIEBETALING:

Ik machtig FNV Waterbouw om via FNV Bouw / Nautilus NL de maandelijks verschuldigde contributie automatisch af te schrijven van mijn (post)bankrekeningnummer:

Datum: \_\_\_\_\_ Handtekening: \_\_\_\_\_

### AANGEMELD DOOR:

Naam:	
Straat   Huisnummer:	
Postcode   Plaats:	
Lidnummer FNV Bouw lid:	
<input type="checkbox"/> Maak € 10 werverspremie over op rekeningnummer:	
Lidnummer Nautilus lid:	
<input type="checkbox"/> Ik ontvang graag de attentie	08372

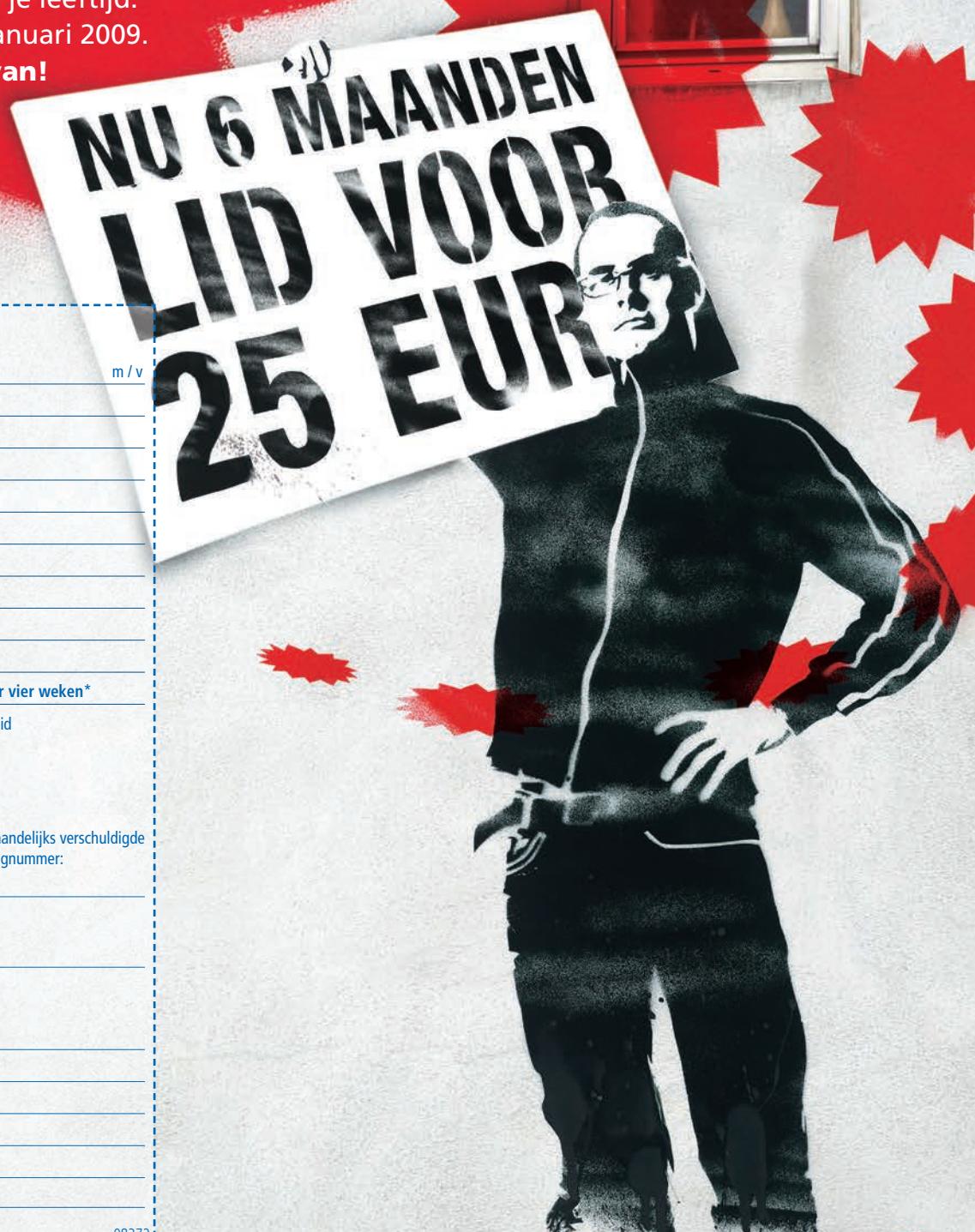
**CONTRIBUTIE:** Fulltime vanaf 22 jaar: € 14,50 p.m. (stand 1 juli 2008).

**OPSTUREN NAAR:** FNV Waterbouw,  
Antwoordnummer 2275, 3440 VB Woerden. (Postzegel niet nodig)

**FNV** waterbouw

[WWW.FNVWATERBOUW.NL](http://WWW.FNVWATERBOUW.NL)

POWER TO THE  
BIJIJIJIJNA LEIDEN **FNV**





## Kijk ons nou!

Waterbouwers zijn trots op hun werk. En terecht. Op verzoek van de redactie leveren ze zelf foto's voor de website van FNV Waterbouw. Het beeld hierboven is één van de vele inzendingen. Van een aantal anderen hebben we in dit blad een collage gemaakt. Wie ze allemaal wil zien, surft gewoon naar [www.fnwwaterbouw.nl](http://www.fnwwaterbouw.nl) en kiest voor 'fotogalerij'. Enne...stuur er zelf ook eens een paar.

Pagina 28-29

**FNV** waterbouw

**FNV Waterbouw** is de officiële vakbond in de waterbouw. FNV Waterbouw behartigt de belangen van de baggeraars en van het varend personeel. De bond is een samenwerkingsverband van FNV Bouw en Nautilus NL.

**Beeld omslag:** Chris Pennarts

### Piraterij

## KAPERS STAPPEN ZÓ AAN BOORD

6

Waterbouwers zijn niet voor een kleintje vervaard. Maar ook de meest stoere baggeraars vallen liever niet in handen van piraten. Ze lopen een extra risico: door de lage snelheid en het lage vrijboord van de baggerschuiten kunnen criminelen gemakkelijk aan boord stappen. Het meest beruchte gebied is de Golf van Aden. Maar ook in de buurt van Nigeria is het niet pluis. FNV Waterbouw praat met de werkgevers over de veiligheid van de baggeraars.

### Megaproject

## EEN JONGENDSDROOM UIT GRAUWBRUINE DRAB

16

Waar de woeste golven nu nog vrij spel hebben, ligt over een paar jaar de Tweede Maasvlakte: tweeduizend hectare nieuw havengebied bij Rotterdam, dik vijf meter boven de zeespiegel. Dat wordt het werk van baggeraars. Een jongendsdroom. "Eindelijk weer eens een project waarmee we in Nederland kunnen laten zien waartoe we in staat zijn."

### Op het droge

## DE BESTE STUURLUI...

25

Jazeker, baggeraars werken op het water. Ze kiezen het ruime sop of zijn te vinden op rivieren, in plassen of grachten. Maar ook ... op het droge. Want de jongens op hun baggermolens en hopperzuigers kunnen niks zonder die vele collega's die vanaf de zijlijn plannen, organiseren, sturen en administreren. Misschien staan de beste stuurlui wel aan wal.



## Klaar!

**Met een gigantisch vuurwerk werd in november Jumeirah geopend, het kunstmatige eiland in de vorm van een palmboom voor de kust van Dubai. Op het door Van Oord opgespoten eiland zijn dertig luxe hotels en vijftienhonderd villa's neergezet. De afgelopen zeven jaar hebben veertigduizend mensen aan de klus gewerkt. Naast Van Oord waren vanuit Nederland ook Boskalis en ingenieursbureau Fugro bij het werk betrokken.**

Foto Reporters

## Column

Dick van Haaster  
voorzitter FNV Waterbouw



## FNV Waterbouw: kracht èn macht

Een paar jaar geleden kreeg ik het sein dat Marcel van den Broek de nieuwe voorzitter zou worden van de FNV-bond van zeevarenden. Die heette toen nog FWZ en inmiddels Nautilus NL. En natuurlijk ging ik hem een hand geven op de receptie in Rotterdam ter gelegenheid van zijn verkiezing.

Marcel en ik kwamen aan de praat, natuurlijk over de waterbouw. We waren allebei voorzitter van een FNV-bond die werknemers organiseert in de waterbouw. Wij van FNV Bouw organiseren al decennia de baggeraars, zij organiseren nautisch personeel. En omdat er in de loop der tijd steeds meer stuurlui en kapiteins overstappen van rederijen naar baggerbedrijven, kwamen we in elkaar vaarwater. Aanvaringen bleven niet uit. Dat was voor niemand goed en al helemaal niet voor de goede naam van de FNV.

Wij lagen elkaar goed, Marcel en ik. En zo kwam van het een het ander. We vonden het beide een grote uitdaging om te koersen naar één FNV-bond voor de waterbouw. En die is er ook gekomen: FNV Waterbouw. Niet in de vorm van een nieuw, klein, zelfstandig bondje maar als een vereniging die gedragen wordt door de beide

moederorganisaties. Een vereniging die cao's afsluit en onderhandelt over het buitenlandcontract, die leden helpt en luistert naar wat er onder hen leeft. Al onze leden die in de waterbouw werken, zijn nu ook lid van FNV Waterbouw. Dat is een sterke bond, want hij maakt gebruik van de kennis en de macht van zowel Nautilus NL als FNV Bouw. En de leden zijn dik tevreden nu er eindelijk eenheid is en een eigen bond met een duidelijk gezicht. FNV Waterbouw combineert de kracht van herkenbaarheid met de macht van het getal. Toen het allemaal rond was, hebben we er een flesje champagne tegenaan gegooid. Dat hoort zo in onze sector, nietwaar? Dit blad laat zien waar we voor staan. Wij zijn er trots op. Laat ons weten wat u ervan vindt! En als u nog niet bij ons bent aangesloten: dat kan direct geregeld worden. Op pagina 2 staat te lezen hoe.

## Bond zoekt oren en ogen

Met honderden schepen en werkplekken tot in het verre buitenland is het soms moeilijk na te gaan wat er leeft onder de bemanningen in de baggersector. FNV Waterbouw is daarom op zoek naar contactpersonen aan boord, die het bondswerk wil ondersteunen. Geen vergadertijgers maar mensen die de bond vertellen wat er leeft en aan wie FNV Waterbouw nieuwe ideeën kan doorspelen. Belangstellenden kunnen bellen met 088-5757760. Een mail sturen kan natuurlijk ook: info@fnvwaterbouw.nl.

## AFSPRAKEN PIRATERIJ

FNV Waterbouw en de werkgeversorganisatie VBKO zijn gesprekken gestart over de groeiende risico's van piraterij. Met name voor de kust van Somalië zijn al honderden schepen door piraten overvallen. In de koopvaardij bestaat de afspraak dat een bemanning niet gedwongen mag worden om te werken in riskante gebieden. Volgens de bond staat de VBKO 'niet onwelwillend' tegenover het verzoek om die afspraak ook voor de baggeraars te laten gelden.

## De Groene Tafel van Cyprus

De aansprakelijkheid van een gezagvoerder bij een ongeval op zee is door de Nederlandse wetgever keurig geregeld. De Raad voor de Scheepvaart met deskundigen aan de zogeheten 'groene tafel' beoordeelt wie er in de fout is gegaan en wat de gevolgen zijn. Maar hoe is dat geregeld in Cyprus? Die vraag leeft bij veel baggeraars nu Boskalis een deel van de vloot heeft omgevlaged. Hoe waterdicht is de wettelijke bescherming wanneer een schipper is aangewezen op Cypriotische wetgeving? FNV Waterbouw is een onderzoek begonnen. De resultaten staan binnenkort op de website.



## OVERLEG MET BELGEN

Begin januari zit FNV Waterbouw opnieuw aan tafel met de Belgische collega-bonden ACV en ABVV. Onderzocht wordt of de bonden op het gebied van arbeidsvoorraarden één lijn kunnen trekken. De laatste tijd zijn veel Nederlandse baggeraars overgestapt naar het Belgische baggerconcern De Nul. Bij FNV Waterbouw regent het vragen over secundaire arbeidsvoorraarden. Hans Crombeen van FNV Waterbouw: "Financieel lijkt zo'n overstap aantrekkelijk maar in de praktijk kan het rond bijvoorbeeld pensioen of de uitbetaling van overuren ongunstig uitpakken". Baggeraars kunnen door FNV Waterbouw laten uitrekenen wat de gevolgen zijn als ze in zee gaan met een Belgische werkgever.

## LEKKERDER VLIEGEN

*Veel baggeraars moeten het doen met een goedkope stoel tijdens de vliegreis naar verre bestemmingen. Een zeemansticket staat vaak voor een plek naast de toiletten of met weinig beenruimte, waardoor de urenlange reis niet bepaald een pretje is. FNV Waterbouw wil met werkgevers bespreken of een 'upgrade' van de tickets mogelijk is. Het onderwerp komt vermoedelijk aan de orde tijdens het overleg over de verlenging van het buitenlandcontract.*

Foto ANP



## Bondsdelegatie bezoekt zeventien schepen

Wie in het buitenland belasting betaalt heeft in Nederland geen recht op aftrek van de hypotheekrente. Voor baggeraars die langdurig in het buitenland werken, pakt dat ongunstig uit. Ze zouden door de werkgever gecompenseerd moeten worden. Deze boodschap gaven baggeraars mee aan een delegatie van FNV Waterbouw, die in november schepen bezocht in Dubai en Abu Dhabi. De bondsbestuurders stapten bij zeventien schepen aan boord en spraken met 77 Nederlanders die onder het buitenlandcontract werken. Naast de renteaftrek werd ook aandacht gevraagd voor de eigen bijdrage aan de reisdagen. Maximaal twee reisdagen komen nu voor eigen rekening maar of een werknemer naar Spanje of naar afgelegen gebieden in Rusland moet speelt geen rol. Ook is er onvrede over de regeling voor verplaatsing. De bemanning van een hopperzuiger slaapt dikwijls aan boord, terwijl de bemanningsleden van een cutterzuiger veel tijd kwijt kunnen zijn om hun plek voor de nacht te bereiken. FNV Waterbouw zal de onderwerpen ter sprake brengen tijdens de besprekingen over het buitenlandcontract in 2009.

Foto Hans Crombeen

FNV WATERBOUW WIL AFSPRAKEN MET WERKGEVERS OVER PIRATERIJ

# KAPERS KUNNEN ZÓ AAN

**“Piraterij is een dag jonger dan de zeescheepvaart”, zegt vice-voorzitter Marcel van den Broek van FNV Waterbouw. Maar de laatste tijd is het wel erg gortig, met name voor de kust van Somalië. Tot op heden bleef de Nederlandse waterbouw buiten schot, maar de dreiging neemt toe. Wie neemt het voortouw in de bestrijding?**

Een kaping in beeld. De foto's zijn afkomstig van een Amerikaans marineschip in de Golf van Aden. Links: piraten arriveren met hun bootjes bij het koopvaardijsschip Faina uit Oekraïne. Midden: de kapers patrouilleren zwaarbewapend aan dek van de Faina. Rechts: op verzoek van de Amerikaanse marine stelt de bemanning zich op aan dek om te laten zien dat ze in goede conditie verkeert.

Marcel van den Broek haalt de site van de internationale Kamer van Koophandel ICC op het beeldscherm van zijn pc. Op een wereldkaart staat met ballonnetjes aangegeven waar zich in 2008 gevallen van piraterij hebben voorgedaan. “Kijk, op sommige plaatsen is niet eens genoeg plek voor alle

ballonnetjes”, zegt Van den Broek. Met name in de buurt van Somalië in het één grote ballonnenbrij.

**Dobberen voor de kust** Sinds Somalische piraten erin slaagden een tanker met voor 100 miljoen dollar olie aan boord te





# BOORD STAPPEN

overmeesteren, is het kapen van schepen niet meer uit het nieuws verdwenen. Toch is er niks nieuws onder de zon, relativeert Van den Broek. "Piraterij is een dag jonger dan de zeescheepvaart." Maar de golf van de laatste maanden onderstreept wat hem betreft dat het hoog tijd is voor maatregelen. "Bij een vliegtuigkaping wordt er gelijk een cordon aan militairen rond het vliegveld neergelegd en mag gerekend worden op massale verontwaardiging van publiek en overheid. Wat gebeurt er met de gekapte schepen? Die liggen een beetje voor de kust te dobberen en te wachten tot er is betaald. Weinig mensen en instanties aan de wal die zich druk maken."

**Handen afhakken** Piraterij kan vele achtergronden hebben. In Somalië is al sinds jaar en dag geen centraal gezag en in de Golf van Aden is het volgens Van den Broek eigenlijk altijd een beetje wild-west geweest. "In sommige landen is het een soort inheems gebruik en wordt het haast normaal gevonden", stelt hij. En wat doe je eraan? Van den Broek: "Er worden nu wat marine-eenheden gestuurd, maar dat is veel

te weinig. Het is ook wel lastig, want wat mogen ze doen? Schieten? Mag je piraten gevangennemen? Wat doe je er dan mee? Ze binnen 24 uur een advocaat geven, ze hier berechten en in een cel met kleurentelevisie zetten? De Denen hebben ooit gevangen genomen piraten stiekem weer aan land gezet, want ze durfden ze niet aan de lokale autoriteiten over te dragen. Volgens de wetten van de sharia mogen handen en voeten worden afgehakt en dat wilden de Denen natuurlijk ook weer niet." Van den Broek pleit voor een aanpak in VN-verband. "Er zou een internationaal gerechtshof moeten zijn voor dit soort zaken. Maar ja, krijg alle partijen daar maar eens achter. Niemand neemt het voortouw en regeringen lijken vooral druk met de kredietcrisis."

**Traig en laag** Ondertussen gaat de piraterij lekker door en ligt ook de waterbouw onder vuur. "Je hoort er weinig over omdat er nou eenmaal veel meer koopvaardijschepen dan baggerschepen zijn", zegt Van den Broek. "Maar baggerschepen zijn traag en hebben een laag vrijboord, je kunt er zo aan boord stappen." En ze moeten vaak door de Golf van



## 'Liever niet meer naar Nigeria'

Piraterij is Nederlandse baggeraars tot op heden redelijk bespaard gebleven maar werkneemers die de beruchte gebieden moeten passeren zijn er niet echt gerust op. "Slapen doe je echt niet lekker als je door de Golf van Aden moet", zegt **Marcel Wischmeijer** (35), die voor Boskalis in Bahrein aan het baggeren is.

"Je bent een sitting duck", zegt ook Boskalis-hoofdmachinist **Ben Veldman** (54), die onlangs de beruchte Somalische kust passeeerde. "Ook al omdat je met 11,5 mijl niet echt de snelste bent." Hoewel hij de gevaren graag relativiert - "het is de piraten alleen om het geld te doen en ze snijden heus je nek niet af" - was hij blij dat er ondersteuning van een Frans fregat was geregeld. "We hadden ook tien bewapende Fransen aan boord, een soort eigen bewaking. Een structurele oplossing is het natuurlijk niet, maar voor het moment wel."

Eerste stuurman **Leen Overwater** (55), werkzaam bij Van Oord, laat zich niet makkelijk gek maken maar gaat toch ook niet graag meer naar Nigeria. "Een mensenleven is daar niets waard. Je doet je werk daar tussen de gewapende beveiligingsmensen, zo wil ik niet werken", zegt Overwater. Veldman bevestigt het beeld. "Nigeria is een heel raar en gewelddadig land. Het bloed loopt er nog net niet door de straten. Ik zou er wel heengaan, maar hoop dan dat de veiligheid goed geregeld is."

Wischmeijer: "Het is natuurlijk allemaal niet normaal, maar dat wordt het wel. Net als bij een politieagent. Die maakt veel ellende mee, maar wordt er immuun voor. Maar gelukkig komen we ook in heel mooie gebieden, ook dat hoort erbij."

Foto links: piraten hebben de Faina verlaten en zetten koers naar de Somalische kust. Foto midden: gevangengenomen piraten worden zwaarbewaakt opgebracht. Foto rechts: ook de Chinese vissersboot Tian Yu is in handen gevallen van kapers.



Aden. "Nigeria is ook zo'n gevaarlijk gebied. Er wordt daar veel in de delta gewerkt. Leden bellen met de vraag: moet ik me daar naartoe laten sturen?" Wordt van Somaliërs over het algemeen gezegd dat de gijzelaars 'goed worden behandeld', in Nigeria gaat het er doorgaans veel gewelddadiger aan toe. Van den Broek: "Wat heet goed behandeld? Reken maar dat je ook van een gijzeleling zonder geweld een douw krijgt. En ook als dat niet gebeurt: hoe is het om te weten dat je door de Golf van Aden moet? Of als je weet dat papa daar langs moet?"

**Veilige corridor** Onder de vlag van FNV Waterbouw willen Van den Broek en voorzitter Dick van Haaster met de baggerwerkgevers aan tafel. Er moeten in ieder geval afspraken worden gemaakt over de doorvaart in de Golf van Aden, vergelijkbaar met het convenant dat in oktober voor de koopvaardij met de rederijen is



## “Bij een vliegtuigkaping wordt er meteen een cordon militairen rond het vliegveld neergelegd. Gekaapte schepen liggen maar een beetje voor de kust te dobberen tot er is betaald.”

overeengekomen. Belangrijkste element hiervan is dat werkgevers toezeggen gebruik te zullen maken van een relatief veilige corridor voor de kust van Jemen. Los daarvan wil Van den Broek met de werkgevers afspraken maken over gevaarlijke gebieden in het algemeen. “Om te beginnen door samen vast te stellen wat die gebieden zijn, zoals we dat nu ook bij oorlogsgebieden doen. En door bijvoorbeeld vast te stellen in welke gevallen de hulp van de marine wordt ingeroepen. Verder moeten mensen gevaarlijke klussen kunnen weigeren zonder dat ontslag dreigt. Je moet toch je boterham kunnen verdienen zonder aan allerlei gevaren blootgesteld te worden?”

**Schering en inslag** Ondertussen mag de media-aandacht z'n werk doen. Van den Broek: “Als er veel

over te lezen en te zien is, neemt de publieke verontwaardiging toe. Vervolgens zie je dat politici er in de media mee willen scoren. En zo komt de zaak dan toch in beweging.” En dat het wel degelijk mogelijk is maatregelen te treffen, is wat Van den Broek betreft bewezen in de Straat van Malacca, tussen Maleisië en Sumatra. “Daar waren kapingen een aantal jaren geleden schering en inslag. Er werden steeds afspraken gemaakt over de aanpak, maar daar kwam niks van terecht. Tot de Londense assurantiemarkt de premies voor de doorvaart fors verhoogde. Dat had consequenties voor de kuststaten, want toen werden de havens daar ook niet meer aangedaan. Dat had toen wel degelijk effect: piraten werden vervolgd. Uiteindelijk is het dus ook gewoon een centenkwestie.” ☙



Vice-voorzitter Marcel van den Broek van FNV Waterbouw wil afspraken maken met de werkgevers over piraterij: “Je moet toch je boterham kunnen verdienen zonder aan allerlei gevaren te worden blootgesteld?



## WATERBOUWPROJECT BRENGT RIVIER TERUG NAAR OERTOEOSTAND



In 1995 zette een hoogwatergolf grote delen van Limburg voor de tweede keer in twee jaar onder water. Nu, dertien jaar later, is begonnen met de meest ingrijpende rivieraanpassing uit de Nederlandse geschiedenis: het Grensmaasproject. Een consortium van bedrijven en natuurbeschermers maakt het Maasdal in Zuid-Limburg mooier en vijf keer veiliger zonder dat het één euro belastinggeld kost.

# Baggeraars maken Limburgs Maasdal mooier en veiliger

Bij droogte kun je de Grensmaas tussen Nederland en België soms met een paar stevige laarzen te voet oversteken. Even later kan het gebeuren dat dat zelfs met een stevige boot niet meer veilig is. Als het hard regent in de Belgische Ardennen kan het waterpeil snel meters stijgen. De overstromingen in de jaren negentig maakten pijnlijk duidelijk dat het ophogen van kades alleen onvoldoende was. Verbreding van de rivier levert meer bescherming op en geeft de natuur extra ruimte, zo luidde de uitkomst van uitgebreid onderzoek. Na jaren van overleg en plannenmakerij wordt

die verbreding de komende vijftien jaar op elf plekken uitgevoerd. Nu hebben bewoners van het gebied eens in de vijftig jaar een statistische kans op natte voeten; na de verbreding hoeven nog maar eens in de 250 jaar de zandzakken gevuld te worden en dat wordt beschouwd als een aanvaardbaar risico.

**Oertoestand terug** Nooit eerder werd in Nederland een rivier zo grondig aangepakt. Over een lengte van 43 kilometer tussen Roosteren en Maastricht worden op elf locaties de steile oevers

Na drie jaar van voorbereiding staan de baggeraars nu in de startblokken om het grensmaasproject te gaan uitvoeren. Baggermolen de Friesland is vanuit Duisburg overgevaren. Het gevarieerde moest daarvoor worden gedemonteerd. "Sleutelen aan de molen, dat is weer eens iets anders."





afgegraven. De rivier wordt als het ware teruggebracht in de oertoestand zodat die in natte tijden kan uitgroeien tot een imposante waterstroom van wel een kilometer breed. Het verzet van in totaal tachtig miljoen ton grond, de natuurontwikkeling, de civiele werken en de infrastructurele maatregelen gaan in totaal zo'n vijfhonderd miljoen euro kosten. Dat geld wordt terugverdiend door gebruik te maken van de gelukkige omstandigheid dat de Maas de enige grindrivier van ons land is. Direct onder een deklaag van klei kan op veel plaatsen vrij gemakkelijk grind worden gewonnen. Door dat direct bij het afgraven te veredelen en te verkopen betaalt het project zichzelf. Het grind wordt droog afgegraven en verwerkt in grindverwerkingsinstallaties. Bij Itteren, een van de elf locaties, wordt op dit moment een werkhaven gegraven, de feitelijke start van het Grensmaasproject. Het reusachtige havenbassin krijgt een directe aansluiting op het naastgelegen Julianakanaal zodat het grind per schip kan worden afgevoerd.

**Vrij spel natuur** Grindwinning voor de bouw is dus essentieel voor het welslagen van het Grensmaasproject. Al eeuwen worden de kleine kiezels uit de Limburgse grond gehaald maar de laatste jaren leverde dat steeds meer verzet op. De diepe grindputten, die vooral in Midden-Limburg achterbleven, ontsieren volgens actiegroepen het landschap en het lawaaiige graafwerk geeft overlast. Om die problemen op te lossen zocht de

provincie Limburg voor de Grensmaas naar een alternatief, waarbij ook de grond die vrijkomt bij de verbreding van de rivier en de grindwinning weer een bestemming zou krijgen. De oplossing werd gevonden in de zogenoamde dekgrondbergingen. De gaten die ontstaan bij het afgraven van het grind worden gevuld met de grond die overblijft bij het afgraven van de Maasoever. Als de dekgrondbergingen vol zijn krijgt de natuur vrij spel. Op deze manier levert het project ongeveer duizend hectare nieuw natuurgebied op.

**Consortium** Om het project te kunnen uitvoeren is een nieuw bedrijf opgericht: Consortium Grensmaas BV, een samenwerkingsverband van partijen die bij het project betrokken zijn; aannemers die het werk uitvoeren, grindbedrijven die het grind winnen en verkopen en de vereniging Natuurmonumenten, die zorgt voor de ontwikkeling en het beheer van de natuur. De aannemers zijn Van de Biggelaar, Van Oord en Boskalis. De taak om voor alle partijen optimaal rendement te behalen ligt in handen van Kees van der Veeken, directeur van Grensmaas BV. De start van het werk bij Itteren was voor Van der Veeken de afronding van drie jaar voorbereiding. Het aanvragen van de vele honderden vergunningen kostte veel tijd. "We hebben vier mensen in dienst die zich fulltime bezig houden met de vergunningen", zegt Van der Veeken. "De papierberg is al drie meter hoog, van verlichting van de regeldruk heb ik maar weinig gemerkt".



**Verkoop grind** Het Grensmaasproject houdt z'n eigen broek op. De kosten van het project worden terugverdiend met de verkoop van grind. Afspraak is dat het Consortium 53 miljoen ton grind gaat winnen. Een astronomische hoeveelheid, die een vijfde van de binnenlandse grindbehoefte dekt. Als je van alle grond die verzet wordt een dijk van één kubieke meter maakt, kun je er anderhalf keer de wereld mee rond. Of al dat grind in de grond zit en kan worden verkocht is een bedrijfsrisico. De vraag naar grind hangt samen met de bouwactiviteit en de opdoemende recessie is dan ook een grote zorg voor het Consortium. "Het project heeft al miljoenen gekost, maar er is nog geen kilo grind verkocht", zegt Van der Veeken. Hoe dan ook, op de locatie Boscherveld wordt de eerste baggermolen opgebouwd. Omdat baggermolen de Friesland te hoog was om de bruggen te passeren werd het gevaarte gedemonteerd en in stukken vanuit Duisburg overgevaren naar de Grensmaas.

**Niet ver van huis** "Sleutelen aan de molen is weer eens wat anders", zegt een van de baggeraars aan boord van de Friesland terwijl hij een drijvende bok een paar meter verplaatst. De mannen van het echte werk zijn nuchter over het Grensmaasproject: "Wij zien het liefst de molen draaien", vertelt Huub Welters die al tientallen jaren op de Friesland werkt. "Waard de molen ligt maakt ons niet veel uit. Het is wel prettig om niet ver van huis te zitten en het vooruitzicht dat we hier een paar jaar blijven geeft rust."

**Ploegendienst** Toch zijn de mannen op de Friesland ook bezorgd: "Er is nog veel onduidelijk", zegt één van hen. "De molen moet twaalf uur per dag draaien. Dat betekent dat je in ploegen moet werken en daar voel ik weinig voor".

De ploegendienst valt niet goed bij de baggeraars, bevestigt regiobestuurder Hans Wijers van FNV Waterbouw: "Niet alleen de werktijden zijn een bezwaar, ook het idee dat een ander je werk overneemt vinden veel baggeraars vervelend. Een baggermolen is voor die jongens een stuk gereedschap, ze werken vaak jaren op dezelfde molen en zijn aan hun werkplek en collega's gehecht. Een ander heeft daar niets te zoeken".

**Duidelijke afspraken** Die zekerheden worden door het Grensmaasproject behoorlijk overhoop gehaald. Het is nog niet duidelijk of het personeel in dienst komt van Grensmaas BV of dat het gedetacheerd wordt. De bond is geen voorstander van langdurige detachering. Het levert volgens Wijers veel onduidelijkheden op. "Het zal ook nog een hele klus worden om alle verschillen in arbeidsvoorraarden te stroomlijnen", zegt hij. "Ik probeer duidelijke afspraken te maken maar dat valt niet mee omdat je met veel partijen aan tafel zit". K

Meer weten? Kijk op [www.grensmaas.nl](http://www.grensmaas.nl)

## ARBOREGELS OVERZICHTELIJK GEBUNDELD

# Primeur voor waterbouw

In de waterbouw lijken de papieren regels over arbeidsomstandigheden soms ver weg. Maar sinds kort kan niemand er meer om heen. De afspraken, die bedrijven en bonden maakten om de risico's tijdens het werk te beperken, zijn voor iedereen toegankelijk geworden. Hoe? Via een speciale arbocatalogus op internet.

Het idee was simpel. Breng de honderden spelregels en wettelijke voorschriften op een overzichtelijke manier samen op internet en geef de drieduizend werknemers toegang via de site van FNV Waterbouw en de andere cao-partijen. En dat gebeurde. Sinds 12 december kan iedereen met een computer via een enkele muisklik lezen wat er in de sector over arbeidsomstandigheden is afgesproken. De arbocatalogus maakt gebruik van een eenvoudige zoekfunctie waarmee gemakkelijk van het ene naar het andere trefwoord kan worden gesprogen. Ook over het kleinste onderwerp is belangrijke informatie in een handomdraai beschikbaar.

**Specifieke risico's** De nieuwe digitale catalogus is het resultaat van een gezamenlijke inspanning van bonden en werkgevers. Zij namen begin 2007 het initiatief om het handboek VGM en alle overige veiligheidsinstructies samen te voegen. De nieuwe Arbowet, die dat jaar werd ingevoerd, gaf werkgevers en werknemers de mogelijkheid om per sector afspraken te maken, zodat beter rekening kon worden

gehouden met specifieke risico's van een bedrijfstak. Waterbouw is de eerste grote bedrijfstak die het complete aanbod van bestaande arboregels heeft weten te bundelen. Dat was geen eenvoudige klus. Niet alleen moesten de bestaande regels en afspraken zorgvuldig worden geïnventariseerd, ook moest worden ingespeeld op internationale afspraken over de zeevaart. Bovendien moest de Arbeidsinspectie met de nieuwe afspraken akkoord gaan. Die instantie moet immers toezien op naleving van de regels.

**Verschil van mening** Oud-beleidsmedewerker Jan Kroeze van FNV Bouw vertegenwoordigde FNV Waterbouw in het overleg over de arbocatalogus. "De goedkeuring had veel voeten in de aarde. Men zei: als we ja zeggen wordt dit de maatstaf voor onze controles. Volgens de Arbeidsinspectie was onze catalogus eigenlijk te uitgebreid. We hadden ons huiswerk te goed gedaan." Uiteindelijk ging de inspectie in oktober op een aantal hoofdpunten akkoord. Op sommige onderdelen is nog





nader overleg nodig. Zo bestaat er verschil van mening over de vraag wat er moet gebeuren als er een oude mijn wordt opgebaggerd. Via internet worden belangstellenden nu voor mogelijke oplossingen verwezen naar sites waarvoor soms betaald moet worden. Dat stuit op bezwaren van de inspectie, maar tegelijkertijd is het de praktijk waarmee in de sector moet worden gewerkt.

**Andere vlag** Jan Kroeze is enthousiast over wat er nu is bereikt: "Los van die uitwerkingen kan iedereen aan boord van een Nederlands schip en aan de wal zien hoe zaken geregeld zijn en aan welke afspraken werkgevers en werknemers zich moeten houden. Zelfs wanneer schepen onder een andere vlag gaan varen hebben werkgevers de intentie uitgesproken dat zij met deze regels gaan werken." ☐

Jan Kroeze: "Iedereen kan nu zien wat er geregeld is en aan welke afspraken werkgevers en werknemers zich moeten houden."

## WAT IS ER NOG NIET GEREGELD?

**De nieuwe arbocatalogus is behoorlijk compleet. Toch wil FNV Waterbouw de regels rond veiligheid op het werk de komende periode verder verbeteren. Dit zijn de belangrijkste onderwerpen.**

**Besloten ruimten** Hoewel er regels zijn voor het werken in besloten ruimten staat er nog te weinig op papier voor de specifieke situatie aan boord van baggerschepen. Bemanningsleden kunnen zich aan onveilige situaties blootstellen als ze op routine 'even' een klus in zo'n ruimte klaren en dan bijvoorbeeld vergeten een tweede man mee te nemen of zuurstofmaskers, zoals is voorgeschreven.

**Fijnstof** Zodra zon en wind vat krijgen op opgespoten zand komt het fijnstof kwarts vrij. Het gaat om een mineraal dat niet bevorderlijk is voor de gezondheid. De bond wil duidelijker afspraken over het Nathouden van zand en over het gebruik van beschermende kleding.

**Fatigue** Het Franse 'fatigue' wordt gebruikt om aan te geven dat iemand oververmoeid raakt zonder lichamelijke inspanning. Iemand die urenlang wacht loopt bijvoorbeeld en zo het schip in gevaar brengt. Deze bijzondere omstandigheid vraagt volgens de bond om betere afspraken.

**Explosieven** Vissers die een mijn in hun net krijgen weten zo langzamerhand wel wat ze moeten doen. Maar voor baggeraars met een ingezogen granaat zijn er nog te veel onduidelijkheden. De bestaande regels zijn volgens de bond te algemeen.

**Duikers** Baggerbedrijven maken veel gebruik van gespecialiseerde duikbedrijven, die volgens eigen strenge voorschriften werken. Volgens de bond is onvoldoende duidelijk wat de verantwoordelijkheid in dat soort situaties is van de leidinggevenden aan boord.

**Gritstralen** Het roest- en verfvrijmaken van de romp van een schip is aan strikte regels gebonden omdat het gritstralen bepaalde gezondheidsrisico's oplevert. Om die reden is afgesproken dat de bemanning van boord gaat. Volgens FNV Waterbouw gebeurt dat niet altijd.





MET AANLEG TWEEDE MAASVLAKTE HEEFT BAGGER EINDELIJK WEER EEN MEGAPROJECT IN NEDERLAND

# Een jongensdroom uit grauwwbruine drab

Waar de woeste golven nu nog vrij spel hebben, zijn het over een paar jaar kranen en containers die het beeld bepalen. Het wordt de Tweede Maasvlakte: tweeduizend hectare nieuw havengebied, dik vijf meter boven de zeespiegel. Het samenwerkingsverband PUMA van Boskalis en Van Oord ontwerpt en realiseert de eerste fase. “Eindelijk weer een project waarmee we in Nederland kunnen tonen waartoe we in staat zijn.”

“Kijk, dit is dan de Tweede Maasvlakte.” Erwin Landman (40) is zojuist het duin afgewandeld en bevindt zich op een steenworp afstand van een historische plek: hier gaf de Rotterdamse burgemeester Ivo Opstelten op 1 september met het openen van de pijpleiding het startsein voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Het is een wat troosteloze zandvlakte, ter grootte van een stuk of wat voetbalvelden, twee meter boven NAP. Daar moet nog dik drie meter bij, want de hoogte van het nieuwe haventerrein wordt ruim vijf meter boven NAP.

**Niet kleurrijk** Landman tuurt even over zee, waar straks zijn werkterrein ligt. Hij is surveyor, ofwel landmeter ter zee. Zijn werk is het doorlopend aanpassen van de kaart van het deel van de zee waar de komende jaren de Tweede Maasvlakte wordt aangelegd. De hoogtekaart van de bodem, welteverstaan. “Aan de hand

daarvan bepalen we waar de sleephopperzuigers het zand moeten achterlaten. Eerst door de bodemdeuren open te zetten en als het zand te hoog komt, door te rainbowen”, vertelt Landman. Het zand wordt dan in een boog het land opgespoten. “Niet dat het erg kleurrijk is trouwens”, voegt hij eraan toe, “het is grauwwbruine drab.” Maar zover is het nog lang niet, want de benodigde vier tot zes sleephopperzuigers zijn nog niet beschikbaar. Een ervan, de Utrecht, wordt eerst nog ingezet bij het project ter compensatie van natuur die verloren gaat: de aanleg van 35 hectare duingebied bij Delfland. Vanaf maart 2009 gaan de hoppers af- en aanvaren. “Ze halen het zand dan een kilometer of elf uit de kust op. We beginnen met de aanleg van een banaanvormig eiland, drie kilometer uit de kust”, vertelt Landman. Dat zou ook nu al kunnen, met minder capaciteit, maar dat heeft geen zin, legt hij uit. Vergelijk het



“Wij zijn een waterbouwende natie maar daar zie je doorgaans niks van. We halen 80 tot 90 procent van onze omzet uit het buitenland.”



Op dit moment zijn werknemers van PUMA nog aan het pioneren. Straks werken hier zevenhonderd mensen.

met het bouwen van een zandkasteel in de branding. “Dat lukt niet als je eens per dag een emmertje zand brengt.”

**Pech** En dus houdt de aanleg voorlopig niet veel meer in dan het opspuiten van zand, dat bij het verdiepen van de huidige Yangtzehaven in de bestaande Maasvlakte wordt gewonnen. Het wordt daar naar boven gehaald met een cutterzuiger en via 850 meter drijvende leiding en nog eens zes kilometer landleiding naar z'n nieuwe bestemming gespoten. Als het goed is tenminste, want vandaag zit het even tegen en ligt het stil. Terwijl de bestuurders van kraan en shovel - doorgaans druk met het verplaatsen van het zand op het nieuwe land - van de rust

genieten, wordt op de Zuiderlip koortsachtig gewerkt aan het verhelpen van de pech.

“Nee, die 180 duizend ton per week halen we op deze manier niet”, zegt eerste schipper Leon van Gent (29). Hij heeft zojuist een klep geopend, waardoor het mengsel van zand en water uit de ‘stofzuigerslang’ van de cutter kan lopen. Dat is nodig, want er zit een lek in en dat moet gelast worden. Probleem twee: bij het afgraven van de walkant is er een flinke berg zand op het anker gevallen, waardoor er zwaarder materieel nodig is om het te lichten. “Vervelend, maar het hoort bij het werk”, zegt Van Gent. “Er is altijd wat te doen, ook als het werk door dit soort dingen stilligt. Dan plan je gewoon iets anders.”

Het afgraven gaat 24 uur per dag door, vijf dagen



per week. Er is een dag- en een nachtploeg, van ieder vier man. "Een week dagdienst, een week nachtdienst en dan een week vrij. Een prettig ritme."

**Zevenhonderd mensen** Van Gent en zijn collega's kunnen met recht de pioniers van de Tweede Maasvlakte worden genoemd, want zij zijn met een stuk of vijftien de eersten en vooralsnog de enigen die met 'de poten in de modder' aan het project werken. Op het kantoor van de Projectorganisatie Uitbreiding Maasvlakte, kortweg PUMA, werken ook nog eens rond de vijftig mensen, die voor ongeveer eenderde afkomstig zijn van externe ingenieursbureaus. Dat wordt straks wel anders, vertelt Peter Klip

(45), projectdirecteur van het samenwerkingsverband PUMA van Boskalis en Van Oord. "Op het hoogtepunt werken er hier zeventig mensen, van wie zeventig in de staf. Dat is zo eind 2010. We zijn dan nog druk met de hoppers op zee, maar ook met de cutters in de haven en de steenstorters bij de zeewering, terwijl ondernemers al bezig zijn met de aanleg van wegen, het spoor en de kades."

**Innovatieve elementen** Het belang van het project staat voor hem als een paal boven water. Natuurlijk, de haven schreewt om uitbreiding en het komt heel Nederland ten goede als er in de haven goed wordt geboerd. Maar ook voor waterbouwend Nederland is het project van groot



“Vergelijk het aanleggen van een eiland met het bouwen van een zandkasteel in de branding. Dat lukt niet als je eens per dag een emmertje zand brengt.”



## De aanleg in vogelvlucht

Er moet nog heel wat gebeuren voor in 2013 volgens planning het eerste containerschip de haven van de Tweede Maasvlakte in kan varen: te beginnen met het verplaatsen van niet minder dan 240 miljoen kubieke meter zand. Hiervan wordt 210 miljoen kuub buitengaats gehaald, de overige 30 miljoen komt van het verdiepen van nieuwe en bestaande havens tot een diepte van twintig meter.

Het serieuze werk begint in het voorjaar van 2009, met de aanleg van een banaanvorming eiland, drie kilometer uit de kust. Van daaruit wordt de vlakte in de luwte verder opgespoten en maakt de zee langzaamaan plaats voor land. In het najaar van 2009 wordt een begin gemaakt met de bouw van de kades, die in deze eerste fase een totale lengte van 3,5 kilometer krijgen. De aanleg van de 2,4 kilometer lange harde zeewering aan de noordkant van de Tweede Maasvlakte staat gepland voor het voorjaar van 2010. De rest van de in totaal elf kilometer lange zeewering bestaat uit zandige kust. De overgang is een keienstrand van 1,4 kilometer lang.

Aan het eind van 2010 is het ook tijd om te beginnen met de aanleg van wegen en spoorverbindingen: dertien kilometer aan wegen, veertien kilometer spoor en nog de nodige fietspaden. Sluitstuk voor de aanleg is het doorsteken van de bestaande Yangtzehaven naar het havenbassin van de Tweede Maasvlakte, waarmee de nieuwe havens toegankelijk worden voor de scheepvaart.

De Tweede Maasvlakte heeft een totale oppervlakte van tweeduizend hectare. Van de geplande duizend hectare haventerrein, worden er in deze eerste fase zevenhonderd opgeleverd. Het havenbassin heeft in de eerste fase een omvang van 530 hectare. De tweede fase is nog niet aanbesteed, omdat de opdrachtgever - het Havenbedrijf Rotterdam NV - de terreinen verhuurd wil hebben alvorens ze worden aangelegd. Puma klaart de klus voor 1,1 miljard. Het contract omvat het ontwerp, de aanleg de komende vijf jaar, plus nog eens vijf jaar het onderhoud.

belang. Na de Deltawerken en de aanleg van de Eerste Maasvlakte werd het wat stiljetjes. "Wij zijn een waterbouwende natie, maar we halen 80 tot 90 procent van onze omzet uit het buitenland. Je ziet er niets van. Eindelijk hebben we weer eens een project in de thuismarkt, waar mee we kunnen laten zien wat we allemaal kunnen", zegt Klip. "Zo makkelijk is het tegenwoordig niet om jongeren voor dit mooie werk te vinden."

En het heeft nog innovatieve elementen ook, zegt hij. Om te beginnen de contractvorm design & construct. "Meestal krijg je als aannemer een bestek dat je moet uitvoeren. Nu hebben we een programma van eisen, waarbinnen we zelf kunnen bepalen hoe het precies wordt. Zo kunnen we onze kennis en materieel zo slim mogelijk inzetten, wat ook voor de klant goedkoper is."

**Grove korrel** Technische vernieuwingen zijn er in de harde zeewering, waar bestaande betonblokken worden hergebruikt en in de overgang van de harde naar de zachte zeewering met een acht meter dikke keienlaag. En niet te vergeten de diepe zandwinning. "Op een diepte van twintig meter graven we een put van nog eens twintig meter. Het zand heeft daar een grovere korrel. Voordeel daarvan is dat we het talud steiler kunnen maken. Dat scheelt in oppervlakte en het is minder aan erosie onderhevig, waardoor minder onderhoud nodig is. Bijkomend voordeel is dat deze manier van zandwinning minder belastend is voor het milieu, omdat je de zeebodem over een kleiner oppervlak aantast."

**Jongensdroom** Maar zoals gezegd: zover is het nog lang niet. En vandaag schiet het letterlijk voor geen meter op. Over een uurtje draait de boel weer, is aanvankelijk de voorspelling van Van Gent. Het anker blijkt inderdaad vrij snel gelicht, maar het lek blijkt een hardnekkiger probleem dan was voorzien. "Dat gaat vandaag niet meer lukken", luidt de volgende boodschap van de eerste schipper. Die los van deze tegenslag overigens met veel plezier aan het project werkt. "Het leuke is", zegt Van Gent, "dat mensen die je erover vertelt tenminste weten waar je werkt.

Iedereen weet wat de Tweede Maasvlakte is. En het is natuurlijk prettig om wat dichterbij huis te zitten."

"Je werkt aan iets heel concreets", zegt Erwin Landman, die ook al aan diverse projecten elders op de aardbol meewerkte. "Je komt ergens, er is niets, alleen een paar primitieve vissershuisjes. Je gaat weg en er ligt een haven met alles erop en eraan, inclusief een vierbaansweg ernaartoe. En dat is hier ook zo, je kunt later zeggen: hier heb ik aan meegewerkt." En Klip noemt het een enorme uitdaging. "Het is echt een hele eer om dit te mogen doen. Een jongensdroom is in vervulling gegaan." ☺



# ‘Er is nog veel te doen’



## FNV-BESTUURDER LOUW ELZINGA DRAAGT TAKEN OVER

**De wereldwijde kredietcrisis lijkt op waterbouwers en baggeraars geen vat te krijgen. De orderportefeuilles puilen uit en opdrachtgevers staan in de rij. Bestuurder Louw Elzinga, bij FNV Bouw verantwoordelijk voor de sector, draagt binnenkort de fakkel over. Ondanks alle voorspoed in de bedrijfstak waarschuwt hij zijn opvolger dat er voldoende werk aan de winkel is. “We hebben nog veel op ons verlanglijstje staan.”**

Hij geeft direct toe: de baggersector is voor een bond geen eenvoudig werkterrein. De wereldwijde competitie, de dominante rol van de twee reuzen Boskalis en Van Oord en niet in de laatste plaats de eigenzinnige en trotse achterban van het soort ‘niet lullen maar poetsen’. Het zijn slechts enkele kenmerken die de baggerwereld volgens Louw Elzinga zo uniek maken.

**Apart slag** Zeven jaar lang was hij namens de bond het boegbeeld als het om waterbouw ging. Die tijd had hij ook nodig om de sector te leren kennen. Er werkt een apart slag volk, zegt hij grijnzend. “Die enorme schepen, die techniek, dat Hollands-Gloriegevoel. Je moet er iets mee hebben. En je moet echt een keer aan boord zijn geweest om te snappen hoe ‘t bij die mannen werkt. Zo’n schip is hun woon- én werkruimte.”

Een aparte wereld. Met hoekige omgangsvormen en eigen spelregels, die niet altijd in de pas lopen met wat in andere bedrijfstakken gebruikelijk is. “Als er aan boord iets niet goed is geregeld, dan wordt dat meestal met geld afgekocht. Klaar. Baggeraars zitten wat dat betreft in de beste onderhandelingspositie die je kunt verzinnen. Het werk moet door. Een toeslag is altijd goedkoper dan een boot die stil ligt.”

Ook typerend voor de sector? Goede verstandhouding met werkgevers. Elzinga: Wat er ook gebeurt: afspraak is afspraak. Dat is de cultuur. Men is zakelijk, kort, op z’n tijd behoorlijk ongenuineerd of hard als het moet. Maar als je eenmaal een afspraak hebt gemaakt, dan staat die vast. Desnoods zonder papier. Dat is anders dan in andere sectoren. Daar kunnen partijen het zelfs oneens over

wat er nou eigenlijk op papier staat. Zal in de bagger niet gebeuren.”

**Personeelstekort** Op het bordje van zijn opvolger ligt een behoorlijke uitdaging. Belangrijkste probleem dat moet worden getackeld is het enorme personeelstekort. Jaarlijks verlaten tientallen opgeleide jongeren de scholen, maar de sector heeft er honderden nodig. Vandaar dat bedrijven steeds vaker in het buitenland op zoek zijn naar personeel.

Elzinga: “Je ziet een verdringing van de Nederlandse arbeidsmarkt. Het begon met een paar functies, maar nu zie je aan boord steeds vaker buitenlandse tweede en derde functionarissen. Voor ons een rare spagaat. We hebben geen argumenten om tegen te zijn, want er zijn domweg te weinig mensen. We snappen best dat het werk gedaan moet worden. Aan de andere kant is het iets dat we in de toekomst scherp moeten blijven observeren.”

Ander aandachtspunt zijn de primaire en secundaire arbeidsvoorraarden. Elzinga vindt dat in de cao Waterbouw en het buitenlandcontract de meeste zaken inmiddels goed geregeld zijn. “Het komt nu aan op fijnslijpen. We krijgen veel vragen over belastingzaken uit het buitenland. De mensen kennen daar geen bruto-, alleen een nettoloon. Een levensloopregeling is daarom niet mogelijk. Dat geldt ook voor hypotheekafrek. Dergelijke vraagstukken gaan we onderzoeken. We willen dat mensen de juiste route weten om in aanmerking te komen voor fiscale regelingen.”

**Organisatiegraad** Volgens de sectorbestuurder zal FNV Waterbouw zich ook nadrukkelijker gaan



De 38-jarige **Hans Crombeen** uit Gouda neemt vanaf 1 januari de waterbouwportefeuille van Louw Elzinga over en wordt het nieuwe gezicht van FNV Waterbouw. Crombeen werkt sinds 1994 voor FNV Bouw, de laatste tien jaar als regiobestuurder. "Waterbouw is behoorlijk nieuw voor me. Nee, ik heb geen zeebenen en ben ook niet erg technisch. Maar ik heb wel een flink portie enthousiasme!" Crombeens eerste kennismaking met de sector vond al lang geleden plaats, toen hij een keer de WW-uitkering voor een baggeraar moest uitrekenen. "Dat bleek enorm ingewikkeld. Met lonen in een buitenlandse munt, die teruggerekend moesten worden naar een Nederlandse uitkering. Ik weet dat het in veel opzichten een bijzondere bedrijfstak is. Iedereen zegt dat je geen afscheid meer wilt nemen als je er eenmaal mee in aanraking bent geweest." De nieuwe sectorbestuurder bezoekt de komende maanden veel projecten om kennis te maken met de mensen en het vak. "Ik hoor graag wat er leeft en of mensen tevreden zijn of niet. De telefoon is er voor kritiek. En natuurlijk ook voor applaus."

Foto Ton Poortvliet



Bij de zeeliedenbond Nautilus NL - de partner van FNV Bouw in FNV Waterbouw - is hij samen met Jelle de Boer verantwoordelijk voor waterbouw. Bestuurder **Joost Kaper** (36) uit Alphen aan den Rijn doet al dik vier jaar aan individuele en collectieve belangenbehartiging. Net als Crombeen is Kaper niet bepaald een watermens. "Nee, ik heb rechten gestudeerd, ben jurist. Aan boord roepen ze wel eens: die man weet niets van de zeevaart! Klopt, maar over zeevaart hoeft ik ze ook niets te vertellen. Ik heb verstand van arbeidsvoorwaarden, van rechten en plichten. Daar geven ze me dan ook gelijk in!" Wat is zijn belangrijkste taak als vakbondsbestuurder? "Ervoor zorgen dat werkgevers en werknemers op gelijkwaardig niveau met elkaar praten over arbeidsvoorwaarden. En dat niet te snel op ontslag wordt aangestuurd. Het hoeft vaak niet zover te komen als de verhoudingen goed zijn. En in de huidige arbeidsmarkt is dat in ieders belang."

Foto Nautilus

inzetten voor kantoorpersoneel. De bond heeft nog te weinig grip op de arbeidsvoorwaarden van de utawerknemers (uitvoerend, technisch en administratief personeel). Elzinga zou dat graag verbeteren maar daarvoor zijn wel meer leden nodig. "De bedrijven vinden dat we bij dit onderwerp weg moeten blijven zolang we onder het utapersoneel onvoldoende leden hebben. Ze hebben een punt. Een betere organisatiegraad is voor ons dan ook een van de belangrijkste onderwerpen." Ook van de mensen aan boord van de schepen zou de bond vaker iets willen

horen, bijvoorbeeld of er iets speelt rond de cao en of die goed wordt nageleefd. De bestuurder: "Als we tijdens onderhandelingen een mail sturen om te vertellen dat er loon moet worden ingeleverd, dan krijgen we binnen de kortste keren driehonderd mails terug en gaan alle schepen bij wijze van spreken terug naar de haven. Maar tussen door horen we te weinig. Het is moeilijk na te gaan of de cao goed wordt nageleefd."

**Spanningsveld** Zijn opvolger zal, zo is zijn boodschap, nog flink wat werk

moeten verzetten. Hij moet, zegt Elzinga, stevig in zijn schoenen staan. "Onder de cao vallen niet alleen grote bedrijven, maar ook een stuk of vijftig kleinere. De grootste uitdaging is dat je je niet laat gek maken door die prachtige projecten in het buitenland. Als je kijkt naar de Nederlandse loonsom, dan zijn de verschillen niet zo groot. Veel baggeraars vinden het moeilijk om regelingen in de cao en het buitenlandcontract uit elkaar te houden. Een voortdurend spanningsveld voor een onderhandelaar, maar ook een mooie uitdaging." ↗

IN WATERBOUW WORDEN BERGEN WERK VERZET ‘OP HET DROGE’

# Beste stuurlui staan aan wal

Baggerwerk in een haven, het bekleden van een rivieroever met basaltblokken, een dragline die een dam opwerpt. Het uitvoerende werk in de waterbouw ziet er bijna altijd spectaculair uit. De strijd tegen de natuurkrachten heeft zelfs iets heldhaftigs. Je zou bijna vergeten dat de projecten tot in detail worden voorbereid en gestuurd door vakkrachten ‘op het droge’. Misschien staan de beste stuurlui zelfs wel aan wal. Golf nam een kijkje bij Van den Herik in Sliedrecht, een bedrijf met bagger-, kust- en oeverwerken als kernactiviteit.

**Herman van Kampen (35)** uit Pernis heeft altijd iets gehad met schepen en havens. Het was bijna vanzelfsprekend dat hij naar de mts-waterbouw ging. Een bewuste keuze voor een maritiem beroep maakte hij op twintigjarige leeftijd. Hij wist dat hij baggeraar wilde worden. Na de baggeropleiding werkte hij op baggerschepen als tweede schipper en als operator van de zuiger. Van zijn ervaring op het water maakt hij nu gebruik in zijn werk als uitvoerder waterbouw. “Het is mijn taak om bij bagger-, kust- en oeverwerken de schepen, de kranen en de schippers en machinisten in te zetten en hun werk in te delen. Op de werkplek leg ik uit wat er moet gebeuren. Ik houd de voortgang van het werk bij, vul de urenstaten in en houd contact met de opdrachtgever over mogelijke tussentijdse aanpassingen.” Een bijzondere taak is de planning van het werk van de negen steenzetters.

Het werk van Van Kampen speelt zich voor het grootste deel buiten af. Hij heeft altijd rekening te houden met waterstanden, getijden, stromingen, wind en regen. “De natuur bepaalt ons werk. Pas waren we bezig met de aanleg van nieuwe kribben in een natuurgebied bij Deventer. De zinkstukken die de rijswerkers hadden gemaakt, lagen klaar om naar de aangewezen plek te worden gesleept. Toen kwam het bericht over hevige regenval in Duitsland. Binnen een paar uur is het dan hoog water. Als we toen niet heel hard hadden doorgebeukt, had de rivier zo onze mooie zinkstukken meegenomen. Het was op het nippertje.”



Uitvoerder waterbouw Herman van Kampen:

**“De natuur bepaalt ons werk”**

**“DAN KRIJG IK BIJVOORBEELD EEN TELEFOONTJE VAN DE UITVOERDER DIE BEZIG IS MET EEN BAGGERPROJECT: ‘HÉ, ESTHER, HEB JE NOG EEN BEUNBAK VOOR ONS?’ DAAR ZORG IK DAN VOOR.”**

Dat **Esther Mikhout (23)** werd geboren in Sliedrecht en opgroeide in dit centrum van de Nederlandse baggercultuur, wil niet zeggen dat ze bijzondere belangstelling had voor 'het werk op het water'. "Met bagger had ik helemaal niks", zegt ze. Omdat ze van reizen hield, koos ze op haar vijftiende een opleiding in toerisme. Met het diploma op zak heeft ze wel een fijne reis naar Thailand gemaakt maar een baan vinden in de reissector zat er niet direct in. Via een uitzendbureau kwam ze op de afdeling Logistiek&Materieel van Van den Herik terecht.

"Hoe langer ik hier werk hoe leuker ik de waterbouw ga vinden. Je realiseert

je dat zonder waterbouw Nederland onder water komt te staan. Ik blijf leren. Wat is een sleepopperzuiger en wat is een beun? Elke dag is anders hier en ik heb verschillende taken. Ik moet ervoor zorgen dat alle twintig schepen om de vijf jaar worden geïnspecteerd om weer het verplichte certificaat te kunnen krijgen. Het beheren van de verzekering van kranen, schepen, werkketten, containers en gereedschappen hoort ook bij mijn werk. In samenwerking met een projectleider maak ik de planning voor het inzetten van personeel en materieel. En die planning houd ik bij gedurende de loop van een project. Dan krijg ik bij-

voordeel een telefoontje van de uitvoerder die bezig is met een baggerproject: 'Hé, Esther, heb je nog een beunbak voor ons?' Daar zorg ik dan voor. Esther Mikhout regelt ook de medische keuringen van het buitenpersoneel en de speciale keuringen van degenen die met verontreinigd baggerslib in aanraking komen.

Twee weken geleden stak er een storm op terwijl een van de baggerschepen van Van den Herik langs de kust bezig was. "Golven van drie meter hoog. Dan valt er natuurlijk niet te baggeren. Ik heb gezegd dat ze alternatieve werkzaamheden mochten verzinnen en zelf de werkuren moesten bijhouden."



Medewerker logistiek en materieel Esther Mikhout:

**“Zonder waterbouw loopt Nederland onder”**



Werkvoorbereider Roger van Duivenbode:  
**“Ik moet wel veelzijdig zijn”**

**Roger van Duivenbode (39)** is Scheveninger van geboorte. In zijn jeugd was hij meestal te vinden op het strand of in de haven. “Dat gevoel van het leven aan het water raak je nooit meer kwijt.” Van Duivenbode heeft niet lang hoeven nadenken over een studierichting. Hij deed waterbouw op de mts en stoomde door naar de hts. Als eindwerkstuk maakte hij een ontwerp voor een tunnel voor de Betuwelijn onder de Noord. Dat project is in grote lijnen uitgevoerd zoals Van Duivenbode het had ontworpen. Als waterbouwkundig tekenaar heeft hij tien jaar gedoceerd aan de hts in Den Haag. Hij werkt sinds april van dit jaar als werkvoorbereider bij Van den Herik. “Ik bereid waterbouwprojecten voor. Tot in de details. Dat begint met de voorbesprekking over het werk en de kosten met de calculator, de projectleider en meestal ook de opdrachtgever. Er vallen besluiten over sommige onderdelen die sneller of goedkoper kunnen. Dan ga ik alle vergunningen regelen en een planning en berekening maken voor de inzet van materieel en vakmensen. Ik bepaal per onderdeel welke werkzaamheden achtereen volgens worden uitgevoerd en hoe dat gaat gebeuren. Daarover heb ik dan voortdurend overleg met de opdrachtgever, de uitvoerder, onderaannemers en leveranciers. Als het werk eenmaal loopt, blijf ik bezig met kostenbewaking, bijhouden van de planning en het bedenken van oplossingen voor allerlei wijzigingen. Improviseren dus. Als een leverancier natuurstenen afdekplaten voor een kademuur aflevert die een verkeerde maatvoering hebben, moet ik een oplossing verzinnen die niet te veel extra tijd kost. En die platen komen per boot uit China. Ik moet wel veelzijdig zijn.”



► Kijk ook op [www.fnvwaterbouw.nl](http://www.fnvwaterbouw.nl)



De HAM 316 en de Lelystad tijdens onderhoudswerkzaamheden in het Noordzeekanaal in het havengebied van Amsterdam. Foto Mike Poelman



De jokra aan het werk op sassenplaat. Foto Willem Schmetz



4 hoppers bezig met rainbows. Het zijn de Geopotes 14, Ostsee, Ham 316 en de Geopotes 15. Foto Van Oord archief HAM 316

## Fotoalbum waterbouw

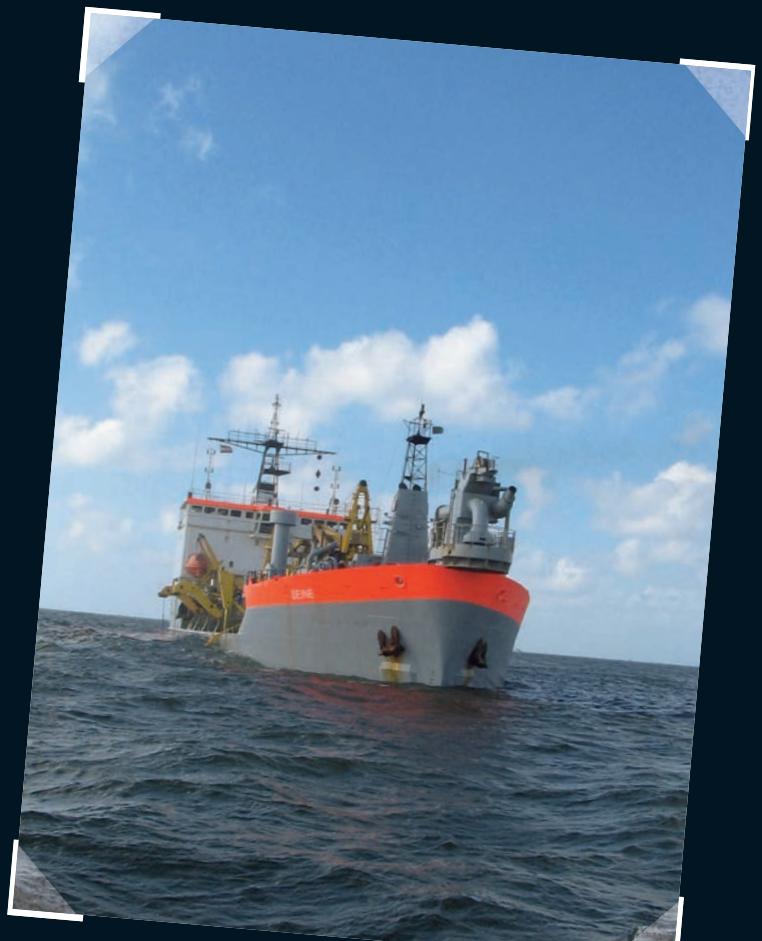
Waterbouwers zijn trots op hun werk. Op de website van FNV Waterbouw laten ze zelf aan de hand van foto's zien waar ze mee bezig zijn. Op deze pagina's een greep uit de inzendingen. Met daarbij (voorzover beschikbaar) de naam van de inzender/fotograaf en de bijgeleverde tekst. Alle foto's zijn te zien op [www.fnvwaterbouw.nl](http://www.fnvwaterbouw.nl) (fotogalerij). Wil jij ook iets laten zien over je werk en heb je een camera bij de hand? Stuur je beelden, voorzien van naam en korte toelichting naar [info@fnvwaterbouw.nl](mailto:info@fnvwaterbouw.nl).



De THSD Seine aan het werk in Egypte. Foto Jos Geene



Op het werk van de voorveversuppletie bij de kust van Petten in NL. Foto Van Oord archief HAM 316



De THSD Seine aan het werk in Egypte. Foto Jos Geene

# “Liever een beetje invloed dan geen invloed”

**Naam:** Arie Oosterbaan

**Baan:** Machinist op een boosterstation op de Maasvlakte, Boskalis

**Leeftijd:** 40 jaar

“Als machinist heb ik overal op gewerkt, op sleephooperzuigers, steenstorters en nu dan op een boosterstation. Ik ben met de baggerij opgegroeid. Mijn vader en twee ooms hebben er ook altijd in gewerkt. Ik vind 't een mooi vak. Zwaar? Ik trek altijd de vergelijking met een kind dat ergens in Afrika dagelijks tien kilometer moet lopen voor een bakje water. Dan valt het met de zwaarte van mijn werk dus wel mee. Inmiddels zit ik bijna twintig jaar bij Boskalis en werk ik in dag- en nachtdiensten. Altijd vijf dagen achter elkaar en op vijf dagen nacht volgt een weekje vrij. Als je werkt, blijf je aan boord. De onderlinge loyaliteit is groot, groter dan aan de wal. Je zit met een klein team op een kleine oppervlakte en dan moet je elkaar kunnen vertrouwen. Ik ben bij de Raad gegaan omdat ik vind dat je niet alleen maar met commentaar langs de zijlijn moet staan. Ik vind de vergaderingen constructief en het bestuur luistert en overlegt met ons. Wat wij vinden wordt meegewogen al is het niet per se doorslaggevend. Toch blijf ik lid, want ik heb liever een beetje invloed dan helemaal geen.”



**Naam:** Zoltan Nagy

**Baan:** medewerker technische dienst, Van Oord

**Leeftijd:** 44 jaar

“Ik heb een Hongaarse naam maar ben zo Rotterdams als wat. Ik ben in Vlaardingen geboren en er ook opgegroeid. Mijn vader is Hongaars, hij is in 1956 voor de communisten gevlogen, maar dat is verder geen verhaal dat bij ons in de familie leeft. Mijn vader was niet zo'n stoere verhalenverteller. Sinds mijn vijftiende werk ik bij Van Oord, ik ben onder andere scheepselektricien en marconist geweest. Nu werk ik bij de technische dienst en is Rotterdam mijn standplaats. In juni heb ik een project van negen maanden afgerond in China, waar we een schip met vijftig meter hebben verlengd. Mijn werk vind ik leuk, het is afwisselend en ik houd van techniek.

Hoewel, thuis heb ik er helemaal niets mee. Als er dingen stuk gaan heb ik nooit zin om ze te repareren. Maar daar hebben m'n vrouw en dochters geen boodschap aan. Ik ben altijd lid geweest van de FNV. Vanuit een betrokkenheid met de bedrijfstak, maar ook vanuit het besef dat je georganiseerd moet zijn om goede arbeidsvoorwaarden af te dwingen. Als Raad van Advies komen we eens in de drie maanden samen, onze stem wordt beslist gehoord door het bondsbestuur. We lopen in de praktijk rond en weten precies welke onderwerpen spelen. Momenteel is piraterij heel actueel en ook de reistijdvergoeding stond het afgelopen jaar hoog op de agenda. Met dat laatste punt hebben we overigens niets bereikt, de werkgevers gaan er niet mee akkoord.”



**Wie zijn de mannen van de Raad van Advies van FNV Waterbouw? Golf sprak vier van hen, die als raadslid als klankbord fungeren voor het bondsbestuur en zodoende de brug slaan tussen beleid en werkvloer. Meestal zonder daarbij een blad voor de mond te nemen. Hier stellen baggeraars Zoltan Nagy, Johan van de Pol, Arie Oosterbaan en Leen Overwater zich voor.**

**Naam:** Johan van de Pol

**Baan:** 1e Schipper op een snijkopzuiger, Boskalis

**Leeftijd:** 53 jaar

“Op dit moment werk ik in Nederland, op profielzuiger ‘Olst’ bij Maassluis. Ik zit al 38 jaar in de bagger en zou geen ander vak willen. Op de Olst werk ik tweeëneenhalve dag op, tweeëneenhalve dag af. Dat is goed te doen. Toen ik nog in het Midden-Oosten werkte, was het zes weken op, zes weken af. Het werken daar was ik zeker niet beu, maar je wordt toch ouder en in de bagger tellen tropenjaren niet. Terwijl je er soms twaalf uur in de zon staat te sleutelen en het 50, 60 graden is. Ik ben al 38 jaar lid van de FNV en heb al ik-weet-niet-hoeveel voorzitters meegeemaakt. De oprichting van FNV Waterbouw nu bijna twee jaar geleden, zie ik wel als verbetering. Met een grotere groep mensen kun je ook meer voor elkaar krijgen. Al heb ik wel het idee dat de twee beroepsgroepen bagger en zeevarenden nog naar elkaar moeten toe-groeien, dat zie ik ook binnen de Raad. Eigenlijk had ik al een jaar geleden met de Raad willen stoppen vanwege ons verzoek om uitloopschalen. Daar is bij de afgelopen cao-onderhandelingen door het bestuur niets mee gedaan en toen zijn al een paar collega’s uit de Raad opgestapt. Ik heb vervolgens besloten te blijven, je hebt toch een ouder iemand nodig met ervaring. Ik blijf het ook wel een sport vinden om al die cao-artikeltjes uit te pluizen en mee te praten. Ondertussen probeer ik wel jongere collega’s te pushen om in de Raad te komen.”



## Dubai calling

**1e Stuurman Leen Overwater (55)** werkt bij Van Oord en is zes weken op, zes weken af aan het werk op de sleephopperzuiger HAM 318 in Dubai. Een interview per mail:

### Hoe werd je lid van de Raad van Advies?

“Toen FNV Waterbouw een feit werd, ben ik gevraagd om vanuit Nautilus lid te worden.”

### Hoe zie jij je rol als Raadslid?

“Wij zijn voor het bestuur de schakel met de praktijk. Als ‘ervaringsdeskundigen’ kennen we de uitwerking van alle regels en arbeidsvoorwaarden. Problemen op de werkvloer spelen we snel door aan de bond.”

### Heeft de Raad voldoende invloed?

“Ik vind van wel! Anders was ik er direct mee gestopt. Ik zie onze invloed onder andere terug in de afgesloten cao en het buitenlandcontract.”

### Hoe lang blijf je nog lid?

“Totdat er zich voldoende jongere vervangers melden uit de functiegroepen 2e en 3e functionarissen.”

Leden van FNV Waterbouw kunnen met vragen of problemen bij hun bond terecht.

**FNV Waterbouw**  
**Kantoor Woerden**  
Houttuinlaan 3  
3447 GM Woerden  
Postbus 520  
3440 AM Woerden

**FNV Waterbouw**  
**Kantoor Rotterdam**  
Schorpioenstraat 266  
3067 KW Rotterdam Alexander  
Postbus 8575  
3009 AN Rotterdam

**FNV Waterbouw is verder bereikbaar:**

- onder telefoonnummer:  
+31 (0) 88 575 77 60,
- via de e-mail:  
[info@fnewaterbouw.nl](mailto:info@fnewaterbouw.nl)
- en de website:  
[www.fnewaterbouw.nl](http://www.fnewaterbouw.nl)

**GOLF** | COLOFON

Golf is een uitgave van de Stichting FNV Pers in opdracht van FNV Waterbouw.  
December 2008

**Redactie** Peter van der Aa (hoofdredactie), Andrew Groeneveld (coördinatie), Janine Bosma, Louis Jongeleen, Luuk Obbink, Bart van Zutphen

**Vormgeving** Mieneke van der Wekken, Kees de Wit

**Lithografie** Ziezo, Maarssen

**Druk** Senefelder Misset, Doetinchem

**Contact**

Redactie Golf  
Postbus 520, 3440 AM Woerden  
E-mail: [info@fnewaterbouw.nl](mailto:info@fnewaterbouw.nl)

