

HAVEN- WERKER VAN HET JAAR!

Ed van den Hoek (54) is trots. Trots op de Rotterdamse haven, maar ook een beetje op zichzelf. Hij werd benoemd tot Havenwerker van het Jaar 2016, een titel die wordt uitgereikt aan een havenwerker die uitblinkt in veilig en innovatief werken én in collegialiteit. “Ik zeg altijd, de Havenman van het Jaar is een verkiezing voor bobo’s, deze titel is echt voor de werkers met opgestroopte mouwen.”

Tekst: Karin Koolen

‘Er is vooral vraag naar hoogopgeleiden. Havenwerkers zijn steeds minder nodig.’

In café Van Zanten aan de Meent neemt Ed van den Hoek een slok van zijn cappuccino. “Ik was al in de buurt”, zegt hij. “Ik had een foto laten afdrukken, die heb ik niet opgehaald. Een zussenportret.” Jawel, de Havenwerker van het Jaar is tevens een gepassioneerd fotograaf. Maar daarover later meer.

Al 34 jaar werkt Ed bij Matrans Marine Services, een sjobedrijf in de haven dat scheepsladingen vastzet en losmaakt. Na zelf vele jaren sjobben is hij er nu instructeur en veiligheidsinspecteur: “Onze jongens gaan pas aan boord als de veiligheidsinspectie uitwijst dat het veilig is. We checken het schip van onder tot boven. Zijn zaken niet op orde, dan geven we de rederij instructies mee.”

Ed leidt ook nieuwe sjorders op én denkt mee over lesprogramma’s op het Scheepvaart en Transport College. Een prestigieuze titel was hem niet vreemd. “Ik ben al een keer Instructeur van het Jaar geweest. Trots? Tuurlijk, zo’n titel krijg je niet zomaar.” Wel voelde hij zich bezwaard om een tweede nominatie. “Iemand anders moet ook een kans krijgen, vind ik. Maar mijn directeur zei: ‘Ed, je werkt hier al zo lang, je bent goed voor de zaak, dus niet zeuren.’” Ed won glansrijk met vierenvijftig procent van de stemmen. “Iedereen moest op het podium vertellen wat je doet en wat je belangrijk vindt.”

WAT VIND JIJ HET BELANGRIJKST?

“Veiligheid! Er gebeuren nog steeds teveel ongelukken in de haven. Ik zeg altijd: als je nou allemaal gewoon veilig werkt, kan iedereen terug naar vrouw en kind. Ik heb eens een dodelijk ongeval van dichtbij meegemaakt. Afschuwelijk. Het zorgde voor een enorme bewustwording bij mij. Ik ben sindsdien ook actief bij FNV Haven.”

Voor presentaties over veilig sjobwerk vloog Ed naar Australië. “Australië is vijftientwintig jaar terug in de tijd. Vergis je niet: Rotterdam loopt echt voorop qua veiligheidsmaatregelen en techniek. Die Australische jongens stonden met open mond te luisteren. Ze zijn daar ook wel op veiligheid gefocust, maar op de verkeerde dingen.”

WAT VERTEL JE DAN?

“Het grootste gevaar is valgevaar. Diepe ruimen, afzettingen die niet kloppen, te weinig verlichting of het niet dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen - allemaal zaken waar je

op moet letten. Ik vertelde er trouwens ook dat wij gewoon in de regen werken. Op z’n Rotterdams: met je hol in de sneeuw. Zeiden ze: ‘Zeg dat maar niet tegen onze baas, want wij hoeven dat niet.’” (lacht)

HOE BEN JE IN DIT WERK GEROLD?

“Ik wilde de zee op. De vrijheid, het grote avontuur. Dat trok me. Ik deed eerst de opleiding tot scheepskok. Uiteindelijk werd ik derde stuurman: ‘s nachts wachtlopen, navigatieboeken bijhouden, vrachten uitrekenen - toen nog handmatig. Ik ben de hele wereld over geweest, van Zuid-Amerika tot Azië.”

Dat avontuurlijke is minder geworden, denkt Ed. “Begin jaren tachtig lag je minstens drie dagen op een plek. Of twee weken in Venezuela. *Tranquilo*, zeiden ze daar. Jij was klaar wanneer zij klaar waren. Nu ben je overal binnen twaalf uur weg.”

WAAROM BEN JE GESTOPT MET VAREN?

“Ik kreeg verkering. Ik wilde niet meer zes maanden van huis zijn - we wilden ook kinderen. Via een oom kreeg ik een baan als sjorder bij Matrans.” Zijn eerste nachtdienst in 1984 herinnert hij zich nog goed. “Er was geen inspectie, geen instructie, niks. ‘Kijk maar hoe je ‘t doet’, zeiden ze. Gelukkig had ik aan boord al de nodige ervaring opgedaan. Zoiets is nu ondenkbaar. Als je een kruiwagentje had, zat je ook zo in de haven. Nu moet je een opleiding op niveau 2 hebben, certificaten gehaald, stages gelopen... Goede zaak, vind ik.”

Een andere verandering is de automatisering. “Ik heb nog gewerkt met ponskaartjes met gaatjes. Nu kunnen ze een containerkraan bedienen vanachter een bureau.” Mooi, die vooruitgang, stelt Ed, maar er is een keerzijde. “Veel mensen stonden ineens op straat. Iemand zei eens tegen me dat de Tweede Maasvlakte voor enorme werkgelegenheid zou zorgen, maar er is vooral vraag naar hoogopgeleiden. Havenwerkers zijn steeds minder nodig.”

GELDT DAT OOK IN EEN SJORBEDRIJF?

“Minder. Een sjobedrijf zal altijd mensenhanden nodig hebben.” Het werk bestaat overigens niet alleen uit het vastzetten van de containers, benadrukt Ed. “Als de lading in de containers kan schuiven, kapseist het schip. Deze week hadden we trouwens weer grote scheepsschroeven, zestig ton per stuk.”



Foto: Freek van Arkel

WAT IS DE MEEST BIJZONDERE LADING GEWEEST?

“We hadden eens een treinwagon van Auswitch, die ging naar het holocaustmuseum in Florida. ‘Hier moet je nou respect voor hebben’, zei ik tegen mijn leerlingen. ‘Besef effe wat je vastzet.’ Ik ben er zelf nog even in gaan staan. Dat je dat als havenwerkertje meemaakt - bijzonder! Tijdens een vakantie op Cuba zag ik trouwens een Nederlandse bus staan. ‘Kijk’, zeg ik tegen mijn vrouw, ‘die kan ik nog weleens vastgezet hebben.’”

Hoewel Ed heilig gelooft in alle veiligheidsmaatregelen, geeft hij toe dat de sfeer in de haven ook wel veranderd is. “De geintjes die wij vroeger maakten, kunnen niet meer. Tijdens een nachtdienst kroop een van ons de kombuis in en jatte een stuk kip uit de ijskast. Hij kroop naar buiten met dat stuk tussen zijn tanden, stond daar ineens een grote Noor. Hij kwam ervan af met klap op zijn kanis, maar nu zou je hangen. Vroeger dronken we ook weleens een biertje aan boord. Zaten we met zes sjorders en de bemanning op een Engels schip aan de bar. Maar joh, ik vind het nog steeds vreselijk leuk werk en het is oergezellig met collega’s.”

VOORUIT, NU EVEN OVER DE FOTOGRAFIE...

“Dat is al zolang een hobby van me. Op een gegeven moment ging ik op verzoek bruidsfotografie doen en van het één kwam het ander. Ik fotografeer ook veel in havens. Mensen zien boten, maar ik pak de matroos of stuurman die iets beet heeft of net effe vreemd staat te kijken. En ik laat graag de grootte van een schip verbaal zien. En alles bewerkt met veel contrast; dat zorgt voor expressieve, krachtige foto’s.” Ja, de haven verandert. Maar als je negatief denkt, kom je er niet, stelt Ed. “Wat je uitzendt, krijg je terug.” En positieve dingen zijn er nog genoeg. “Ze willen nu de terminals tussen de twee Maasvlaktes automatiseren. Maar we zijn ook zover dat we containers met vrachtwagens laten rijden in plaats van met automatische wagens. Kijk, en dat is weer goed voor de werkgelegenheid. De haven blijft groeien; vroeger vonden we tweeduizend containers op een schip enorm, nu zijn het er soms *achttienduizend*. Die Rotterdamse haven blijft fascineren!” We nemen afscheid van de goedlachse en immer positieve Ed. Met een grote, stevige handdruk, want je bent een havenwerker of je bent het niet. Morgen weer de handen uit de mouwen, nu eerst die foto bij de zussen afleveren.