



Hartelijk dank voor het kunnen meedenken over de 1,5m samenleving. Wij brengen hier graag onze overwegingen naar voren. Alvorens op de gestelde vragen in te gaan het volgende. We kunnen constateren dat de havens operationele continuïteit hebben getoond. In de kern moeten we vaststellen dat met de ingezette maatregelen (zoals regeling vitale bedrijven) de havens operationeel goed functioneren ondanks alle beperkende maatregelen. Het gaat hier nadrukkelijk om het operationeel zijn en niet de financiële en commerciële impact. Want deze is groot. Hier beperken we ons tot de operationele continuïteit waarbij we ons richten op de logistieke keten en het goederenvervoer in de zeehavens. Onderstaand daartoe onze input op de hoofdlijnen rondom de 1,5 meter samenleving.

De ‘1,5 meter samenleving’; als we de maatregel van 1,5 meter afstand nog voor langere tijd nodig zouden moeten hebben: Welke knelpunten levert dit op? Wat heb je nodig om invulling te kunnen geven aan de “1,5 meter samenleving”, of anderszins voorkomen van verdere besmetting/verspreiding?

Zoals gezegd, de havens functioneren operationeel goed ondanks alle beperkende maatregelen. In het algemeen is er, met uitzondering van de passagiersvaart, goed te werken volgens de bevroegde partijen, maar het is wel een stuk minder menselijk geworden. Contacten met het schip gaan nu veel via telefoon en email. Zowel schip als wal ervaart dat als lastig, maar is werkbaar en geen impact op operationele continuïteit. De wezenlijke veranderingen zullen we – maar dat is niet anders voor andere bedrijven buiten het havengebied - wel in kantooromgeving zien, maar in de vitale processen (autoriteiten, scheepvaart, overslag en industrie) is alles met vanzelfsprekend gewijzigde werkwijze, doorgegaan met genoemde maatregelen. Wat wel een uitdaging blijft is de passagiersvaart. Hoe zorg je dat mensen veilig aan- en van boord kunnen. Rondvaartboten en bussen voor excursies zijn nu niet ingericht op 1,5 m. Wanneer je de afstand wel zou bewaren ontstaat er veel meer verkeer om hetzelfde aantal mensen te vervoeren. Kortom de impact daar is nog steeds groot.

Wel hebben verschillende bedrijven verzocht – gezien de beperking - om niet nieuwe ontwikkelingen bv rondom kades in te zetten omdat dit operationeel teveel impact zou (kunnen) hebben. Kijkend naar de situatie in de haven nu en vooruitkijkend naar de situatie dat dit langer gaat duren (en sommige bedrijven weer opgestart worden) zijn er voor de haven in feite weinig verschillen. Op dit moment houdt men op terminals en aan boord van schepen gepaste afstand waar het kan, nemen sanitaire maatregelen en volgen de richtlijnen van de RIVM. Dat betekent evenwel ook dat de 1,5 meter samenleving nog steeds dezelfde beperkingen kent als nu.

Zo is een knelpunt dat het contact voor loodsen en overheden met de rest van de bemanning vaak noodzakelijk is. Loods moet op de brug staan met bemanning, waarbij beide partijen (schip en loods) zoveel mogelijk van elkaar verwijderd moeten blijven. De koninklijke Marechaussee en douane moeten fysiek aan boord, maar vaak is men ongewenst omdat het schip een eigen omgeving van veiligheid is.

Notitie “De 1.5m samenleving” in de haven

Ook op dergelijke processen in contact tussen schip en wal, zijn work-arounds gevonden. Bv. documenten voor agentschappen worden nu in tasjes aan de gangway gehangen. Het lossen/ laden van een schip is an sich geen probleem met voldoende afstand tot bemanning en werkers onder elkaar. Dat allemaal onder de randvoorwaarde van strikte en heel duidelijke regels. Naarmate de tijd vordert zal het voorkomen van onachtzaamheid een belangrijk communicatiedoel moeten zijn.

Bij bijzondere omstandigheden zoals een turnaround op bv. een raffinaderij zullen we mogelijk te maken krijgen met hogere eisen die gesteld moeten worden aan de wijze waarop we met grote hoeveelheden personeel en contractors omgaan en toezicht GGD.

Momenteel wordt vanuit sommige bedrijven – vooral bij logistieke processen rondom de kades - nog dus gevraagd om niet teveel nieuwe activiteiten te ontplooiën (bv. onderhoud kade, etc). Op termijn van maanden gaat dit niet meer en zal ook dat werk voortgezet moeten worden. En hopelijk zien we ook weer verandering in de doorstroom van goederen. Dit zijn zaken die extra druk geven op de processen in de haven.

Het is niet steeds mogelijk om afstand te respecteren binnen bepaalde sectoren en operaties moeten dan anders ingericht worden bv. aantal actieve ploegen, ploegwissels, etc. Vooral in de logistieke centra geeft men aan dat het respecteren van de afstandsregels van 1,5 meter soms al ingewikkeld is. Ook op sommige terminals en bij sommige activiteiten is dit niet altijd mogelijk of moeilijk. Dat vergt in dat geval om aanpassing van werkprocessen. Voorstellen tot reorganisatie van productie, looplijnen, organisatie, kleedkamer inrichting moeten worden doorlopen. Dit vergt inregelmatig, onder meer ook in het overleg met vakbonden / OR's. Het proces van goedkeuring en overleg vergt tijd afhankelijk mate van noodzaak reorganisatie.

Wat wel nodig is dat er *duidelijke éénduidige* regels komen. Verschillende terminals hebben verschillende regels, ook waar in feite gelijke omstandigheden zijn, maar een uniforme richtlijn zou er voor kunnen zorgen dat er duidelijkheid is gewaarborgd, ook als de eerste stappen naar het (nieuwe) “normaal” worden gezet. Vanzelfsprekend met de mogelijkheid van lokaal maatwerk. Maar wij pleiten hier nadrukkelijk in een overgangsfase “voor *uniformiteit, tenzij..*”

De 1,5 meter ‘social distance’ vergt wel ruime aanwezigheid van persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's). Het gaat daarbij over de beschikbaarheid én financiering, maar ook de distributie van gels, mondklappers en eventuele andere PBM's die verplicht of geadviseerd zouden worden. De beschikbaarheid moet dan verzekerd zijn om comfort te bieden aan de werknemers. *Adviseren betekent beschikbaar hebben.*

Laatste punt, er zijn de “richtlijnen” van Europa over crew wissels, gebruik van PBM's door loodsen, etc. De implementatie van deze richtlijnen vergt aanpassing naar een uniforme landelijke werkwijze waar het ministerie een leidende rol heeft in de formulering daarvan.

Voor het werk in de kantooromgeving zal de problematiek niet anders zijn dan voor andere organisaties. Hoe gaat dat straks. Kan men op kantoor 1,5 m afstand houden ? Staan we niet met z'n allen in de lift? En kan men naar het werk komen of zijn de treinen weer te vol? Deze praktische kant moeten bedrijven zelf weliswaar oplossen maar een vaste omgangsvorm voor de gehele samenleving zou helder en duidelijk zijn. Eenduidige top down communicatie ook op dit punt “uniformiteit, tenzij..”, zoals die tot op heden steeds strak is aangegeven, is gewenst.

Notitie “De 1.5m samenleving” in de haven

Als er op gegeven moment weer maatregelen afgeschaald zouden kunnen worden: Welke opstarttermijn is hiervoor nodig? Welke knelpunten doen zich hierbij eventueel voor? Wat heb je nodig om eventuele knelpunten te verhelpen?

Opstarttermijnen bij afschaling is anders sector per sector. Bij sommigen lijkt het vrij eenvoudig en dag op dag te beslissen. Bij anderen zoals heropstart hoogoven, heropstart cementcentrale... spreken we over langere opstartperiode. Hiervoor zouden we als havens een uitvraag naar bedrijven kunnen doen in de wekelijkse uitvraag zoals wij die thans doen.

Het is de vraag onder welke voorwaarden de afschaling plaatsvindt. De aandachtspunten zoals onder 1. genoemd blijven vanzelfsprekend ook in de afschaling, onveranderd (bv. beschikbaarheid PBM's etc). Veel is daarbij ook afhankelijk van de soort maatregelen. In de haven zal voor het primaire proces afschaling redelijk snel kunnen, maar vergt duidelijkheid vooraf. Het is derhalve ook nu vooral belangrijk dat er eenduidigheid gaat komen en dat kan alleen door heel duidelijk aan te geven wat de maatregel van afschalen *per keer* is. Het gevaar ligt daar in dat niet iedereen de “nieuwe info” op tijd heeft en er dus op verschillende niveaus gewerkt wordt. Dan kan je spanning tussen partijen krijgen (verschil in kennisniveau / achterstand informatieniveau). Dit zou zowel via een ‘push’ bericht en centraal communicatiekanaal (website) verzekerd moeten worden.

In deze transitie fase zal nodig zijn dat er top down voor de havens een duidelijke lijn is. Ook hier weer expliciet werkwijze op basis van “*uniformiteit, tenzij..*”.

Afstand houden, thuis blijven bij ziekte verschijnselen wordt nu nauwgezet gedaan en na de initiële inrol, zijn de problemen te overzien. Mogelijke versoepelingen in de afschaling maken het proces makkelijker. Als aangegeven, veel activiteiten op de kades, dus ook onderhoud en levering is door bepaalde bedrijven uit operationeel oogpunt ook beperkt tot wat echt noodzakelijk is. Tevens wordt nu zoveel mogelijk contact met bemanning / agenten / loodsen, etc. vermijden. Naar 1,5m brengen betekent dat het drukker zal worden. We gaan dan over naar het (nieuwe) normaal.

Máár, groot belang zal zijn de richtlijn hoe te handelen als er in een bedrijf ineens een besmetting is, hoe moet dan opgetreden worden? Kortom, “*lokale opschaling* van beperkingen bij besmetting(shaard)? Dit betekent dat bij het inregelen van de afschaling ook helder moet zijn onder welke omstandigheden toch weer *opgeschaald* moet worden, per bedrijf, per regio, etc.

Tot zover een uiteenzetting van de 1,5m samenleving en de mogelijke verdere afschaling, zoals dat in de havens wordt beoordeeld. We kunnen constateren dat de havens operationele continuïteit hebben getoond. Dat maakt de afschaling ook relatief eenvoudiger en opportuun gegeven de economische functie van de havens mits:

- Exact wordt aangegeven onder welke omstandigheden / criteria “*lokale opschaling*” weer nodig zou mogen blijken
- Richtlijnen voor de 1.5m samenleving en verdere afschaling worden aangegeven met als leidraad “*uniform, tenzij..*”
- Ruime beschikbaarheid PBM's wordt voorzien
- Tijdens de afschaling randvoorwaarden inrichten voor de “*medisch kwetsbare medewerkers*”

Graag hopen wij hiermee een bijdrage te hebben kunnen leveren voor de verdere ontwikkeling van de 1.5 economie. Wij zijn graag bereid verder mee te denken en waar nodig te ondersteunen bij verdere bevraging in het havengebied.