

Arborisico's in de branche

Goederenvervoer

Ruben Jongkind
TNO Arbeid, Hoofddorp, 2002

Zoekprofiel

BIK-code:

Goederenvervoer 60

UDC-code:

Logistieke goederenstromen 656.07
Laden, lossen 331.441.11
Goederenvervoer 656.073*
Goederenvervoer over de weg 656.1
Spoorwegverkeer, railverkeer 656.2
Intern transport 656.5
Scheepvaart, goederenvervoer over water 656.6*
Luchtverkeer 656.7*
Transportbedrijven, vervoersondernemingen 656.9

SBI-code:

Vervoer over land 600
Vervoer per spoor 601
Vervoer over de weg 602
Vervoer over water 610
Zeevaart 611
Binnenvaart 612
Vervoer door de lucht 620

Inleiding

In de sector Vervoer werken in totaal zo'n 195.000 werknemers en daarbinnen is het Beroepsgoederenvervoer de grootste groep met ca. 110.000 werknemers in veel kleinere en een aantal grote ondernemingen. Het grootste deel van de werknemers (85 procent) valt onder de CAO die wordt afgesloten met de werkgeversorganisatie Transport en Logistiek Nederland.

De overslagbedrijven in de havens vallen ook onder de sector goederenvervoer. Daar gaat het om grote bedrijven met in totaal zo'n 12.000 werknemers.

Naast de luchtvaartsector valt ook de groeisector expeditie en distributie onder het goederenvervoer.

Het zijn met name de vrachtwagenchauffeurs die als risicogroep kunnen worden beschouwd. Maar ook planners en loodspersoneel lopen risico's. Tot de gezondheidseffecten behoren ziekteverzuim en stress. Het werken in een goederenvervoerbedrijf is niet altijd even gemakkelijk. Het betekent veel zitten, laden en lossen, wachttijden, toenemende drukte op de weg en scherpe levertijden. Dergelijke omstandigheden kunnen leiden tot uitval van medewerkers in het bedrijf.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen vereist een goede voorbereiding: men moet rekening houden met onder meer; het tijdstip van de rit, de weersomstandigheden, files, speciale routes voor gevaarlijke stoffen, het gebruik van tunnels en veerponten, het verkrijgen van eventuele ontheffingen en het doen van meldingen van het voornemen van laden en lossen op plaatsen waar een ontheffing nodig is. Bij ritten in het buitenland komen er nog vele land- en plaatsvoorschriften bij.

De werkzaamheden van een vrachtwagenchauffeur gaan gepaard met een grote fysieke belasting. De beroepsgroep heeft te maken met pijnklachten in de nek en rug, vooral de onderrug, klachten aan schouders en knieën en een relatief groot aantal klachten aan heupen en dijen. Tevens is het werk geestelijk inspannend.

In de logistiek wordt veel met heftrucks gewerkt. Heftrucks zijn levensgevaarlijk als er niet goed mee om wordt gegaan of als het onderhoud achterblijft. Jaarlijks vinden ruim 200 geregistreerde ernstige ongevallen plaats, waarvan enkele met dodelijke afloop.

De sector kent al meer dan 10 jaar een orgaan dat is opgezet door de sociale partners samen: BGZ Wegvervoer. Deze bedrijfstakorganisatie regelt voor de gehele sector de dienstverlening op het terrein van arbozorg, verzuimbegeleiding, preventie en reïntegratie. Naast brede op het wegvervoer gespecialiseerde arbo-dienstverlening en preventieve maatregelen ter voorkoming van verzuim biedt het ArboTotaalpakket ook snelle reïntegratie van potentieel langdurig verzuimende medewerkers.

In het wegvervoer bestaat daarnaast de praktijkgerichte aanpak van de arbozorg, verzuimbegeleiding en reïntegratie in het wegvervoer. Deze is zeer succesvol. De aanpak die door de brancheorganisatie BGZ Wegvervoer is ontwikkeld, heeft buiten de vervoerssector veel belangstelling gewekt. Een belangrijk onderdeel van die aanpak is dat zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval binnen vier weken, wordt gekeken of een verzuim langdurig dreigt te worden. In een vroegtijdig stadium wordt zo bekeken welke concrete activiteiten/behandelingen men kan uitvoeren om een snelle(re) reïntegratie van de verzuimende werknemer te bewerkstelligen.

1 Arbozorg en arbeidsorganisatie

Risicogroepen en effecten:

Het zijn met name de **vrachtwagenchauffeurs** die als risicogroep kunnen worden beschouwd. Maar ook **planners** en **loodspersoneel** lopen risico's. Tot de gezondheidseffecten behoren ziekteverzuim en stress. Het werken in een goederenvervoerbedrijf is niet altijd even gemakkelijk. Het betekent veel zitten, laden en lossen, wachttijden, toenemende drukte op de weg en scherpe levertijden. Dergelijke omstandigheden kunnen leiden tot uitval van medewerkers in het bedrijf. **Medewerkers in het wegvervoer** hebben met name te maken met:

- overbelasting van de rug door lange ritten;
- veiligheid op de weg en veiligheid van het vervoermiddel;
- blootstelling aan uitlaatgassen en eventuele gevaarlijke stoffen die worden vervoerd;
- lichamelijke belasting door het trekken, duwen en sjoeren aan goederen tijdens het laden en lossen;
- stress met als mogelijk gevolg maagklachten, stofwisselingsstoornissen en overspannenheid.

In de arbeidsorganisatie in de **zeevaart** ziet men als een van de moderne kwalen het gebrek aan sociale contacten. Er werken steeds minder mensen op een schip. Als de een werkt, is een collega aan het eten en de derde slaapt. Vroeger waren de bemanningen groter en had de zeeman veel meer aanspraak. Als zeeman werk en woon je maandenlang in een relatief kleine ruimte met een beperkt aantal mensen. Bemanningen zijn sterk teruggelopen en de tonnages zijn verdubbeld. Dit levert sociale problemen als vervreemding op.

Werknemers in de logistiek worden in toenemende mate geconfronteerd met industriële activiteiten. Zo verschijnen er bijvoorbeeld steeds meer rollerbanen waaraan productiewerkzaamheden worden verricht. Dergelijke activiteiten moeten uiteraard voldoen aan hetgeen in de industrie gebruikelijk is. Dat wil zeggen: de juiste werkhoopte, goed daglicht, een juiste omgevingstemperatuur, niet te zwaar tillen en geen eentonig herhalende werkzaamheden. Kortom, de arbeidsomstandigheden moeten goed zijn.

Risicofactoren en preventiemaatregelen:

Risicofactoren	Preventiemaatregelen
1) Aandacht en omgang met ziekteverzuim en de stijl van leiding geven binnen de organisatie.	1) Men moet meer aandacht besteden aan de arbeidsomstandigheden en in het bijzonder in het stukgoedvervoer. Het verdient de aanbeveling om activiteiten te ontplooiën die gericht zijn op het aantrekken van voldoende personeel. Voorts kan men denken aan het verbeteren van de veiligheid gedurende het werk en op het bedrijf alsmede het nakomen van de veiligheidsvoorschriften. De leiding moet meer en gericht inspelen op persoonlijke problemen van de medewerkers. Tevens is het aanleren van managementtechnieken, met name in bedrijven waar nu geen of weinig aandacht wordt besteed aan leiding geven belangrijk. Daarnaast is het verbeteren van de ziekmeldingsprocedure in het bedrijf en het meer aandacht geven vanuit de directe leiding voor de zieke werknemer tijdens en na ziekte een belangrijke preventiemaatregel.

	<p>Ook moet men voorkomen dat werknemers in tijden met een beperkter werkaanbod “soepel” zijn met het ziek zijn/worden. Tegelijkertijd kan men door controle voorkómen dat de werknemer zonder ziek te zijn thuis van een ziekte-uitkering geniet. Daar waar nodig, en zinnig, kan men verzuim verdisconteren in de beoordeling. Tevens kan men de mogelijkheden tot en begeleiding van het bedrijf bij arbeidstherapeutische terugkeer van een van ziekte herstellende medewerker in het bedrijf verruimen. Men kan ook denken aan het verbeteren van het contact tussen werknemer en werkgever, bijvoorbeeld door de werknemers meer te betrekken bij de ontwikkelingen in het bedrijf. De beloningsregeling van de werknemer kan verbeterd worden.</p> <p>Ook kunnen werkgevers denken aan activiteiten die gericht zijn op een betere bedrijfsgezondheidszorg en het verbeteren van de controle door het GAK.</p> <p>Het management moet getraind worden op sociale vaardigheden en motivatie van medewerkers. Daarnaast aandacht voor activiteiten die gericht zijn op het verbeteren van de werksfeer. Er moet gewerkt worden aan een betere CAO en een betere werkorganisatie. Werknemers willen bijvoorbeeld de controle verbeteren, de aandacht van baas voor werknemer vergroten en de verhouding baas-werknemer verbeteren. Tevens denkt men aan het instellen van een gezondheidspremie en invoeren van sancties bij ziekte.</p>
<p>2) Gebrek aan autonomie en zeggenschap onder loodspersoneel. Bovendien leeft het onderwerp ‘arbeidsomstandigheden’ niet echt in de bedrijfstak. Er heerst in de bedrijfstak geen scholingscultuur die zich inhoudelijk tevens richt op aspecten van gezondheid en welzijn. Deskundigheid om arboproblemen op te lossen is nog onvoldoende aanwezig binnen de bedrijfstakorganisaties en de ondernemingen. Voorts zijn leidinggevende kwaliteiten vaak onvoldoende ontwikkeld.</p>	<p>2) Scholing is een belangrijke maatregel om stress tegen te gaan. Tevens kan de aandacht voor het veiligheids-, gezondheids- en welzijnsbeleid in een breder kader plaatsen, zoals het aanpakken van bestaande problemen in de bedrijfstak, de arbeidsmarktproblemen, de kosten van verzuim en arbeidsongeschiktheid en de ontwikkeling van kwaliteitszorg. Men kan ook werkstress-scholing in een breder kader plaatsen, namelijk: arbeid en gezondheid. Scholing op het terrein van werkstress heeft vooral zin binnen de bredere aandacht voor arbeidsomstandigheden in relatie tot de gezondheid.</p> <p>Men kan ook denken aan het ontwikkelen van stresspreventieprogramma’s voor afzonderlijke bedrijven.</p>
<p>3) Het ontbreekt aan overleg tussen werkgever en werknemers.</p>	<p>3) Preventiemaatregelen zijn bijvoorbeeld het voeren van overleg, met mensen praten, het sociaal beleid verbeteren en de kwaliteit van het management verbeteren.</p>
<p>4) Sociale problematiek zeevaart, minder contactmogelijkheden</p>	<p>4) -</p>

2 Inrichting arbeidsplaatsen

(o.a. vluchtwegen, kleedruimtes en bouwkundige voorzieningen)

Risicogroepen en effecten:

Vrachtwagenchauffeurs vormen de belangrijkste risicogroep. Als gevolg van het werk ondervinden zij pijn in de nek en rug, vooral de onderrug, klachten aan schouders en knieën en een relatief groot aantal klachten aan heupen en dijen. Bovendien wordt het werk als geestelijk inspannend beschouwd. Andere risico's die tijdens het werk kunnen voorkomen zijn kans op uitglijden en/of vallen en het stoten van het hoofd.

Chauffeurs die overnachten in hun cabine noemen de topsleeper, een soort slaapcabine, een groot risico. De topsleeper biedt geen vluchtweg in geval van brand. Ook kan men bij dreigend onraad niet snel polshoogte nemen. Voorts zijn er te grote bewegingsuitslagen en gebrekkige klimaatomstandigheden. Het een en ander heeft ook onrustig slapen en een verkeerde slaaphouding tot gevolg.

Risicofactoren en preventiemaatregelen:

Risicofactoren	Preventiemaatregelen
1) Er worden veel problemen in de cabine gesignaleerd. Met name met betrekking tot de chauffeursstoel. De diepte van de stoelzitting is onvoldoende. Ook is er niet genoeg zijdelings steun in de rug en te weinig steun onder in de rug. De bekleding is niet voldoende ademend en er is onvoldoende steun tegen schuiven.	1) Verbetering van de stoel doorvoeren en dan niet op zitcomfort, die over het algemeen redelijk tot goed wordt beoordeeld, maar op detailonderdelen. Bij verbeteringen zoveel mogelijk NEN 5518 norm hanteren. De richtlijnen voor het verbeteren van de stoelinstellingen zijn als volgt: <ul style="list-style-type: none">- verticale instelbaarheid van 44 cm van de vloer tot de bovenkant van de (ingedrukte zitting) is voor een chauffeur van 1.78 de beste zithoogte. De stoel moet ten opzichte van die hoogte minimaal 5 cm omhoog en omlaag kunnen;- horizontale instelbaarheid; wanneer de stoel is ingesteld op een chauffeur van gemiddelde lengte, moet de stoel nog minstens 7,5 cm naar voren of naar achteren kunnen;- de rugleuning moet van rechtop tot achterover instelbaar zijn;- de breedte van de rugleuning moet minimaal 40 cm zijn, de hoogte minimaal 50 cm;- belangrijk is de steun onder en midden in de rug. Goede stoelen hebben daarvoor delen die met perslucht opblaasbaar zijn;- de schokdemping moet instelbaar zijn;- de bekleding moet stroef zijn om schuiven te voorkomen; Voorts moet de stoel ventileren, warmte absorberen en makkelijk schoon te maken zijn. Een andere genoemde oplossing is het uitrusten van de stoelen met het detensor-lamellensysteem waarbij de rugleuning van de autozetel bestaat uit zachte lamellen. Deze structuur helpt bij het behouden van een correcte anatomische positie en heeft een therapeutische werking door de opwaartse fractie die ze veroorzaakt.

2) Bereikbaarheid van bedieningsmiddelen in de cabine is ontoereikend.	-
3) Het sturen gaat zwaar.	-
4) Er is te weinig ruimte voor voeten en knieën.	4) De ideale breedte voor en naast de knieën is 55 cm. Tussen het stuur en de zitting is minimaal afmeting 24 cm. Voor de armen is minimaal 80 cm in de breedte nodig, terwijl de handruimte rondom het stuur minstens 10 cm moet zijn. De cabine zelf is minimaal 1.50m hoog.
5) Het slaapgedeelte biedt soms te weinig ruimte. Lengte en breedte van het bed in de cabine en de vrije hoogte boven het bed kan niet toereikend zijn.	5) Het bed in de cabine is minstens 2 meter bij 70 cm. Nog beter is een slaapbank die 80 cm breed is. Liefst een vaste slaapbank achter het stuur en geen opklapbed.
6) Obstakels op de route van rolcontainers (drempels, stoepranden, hellingbaantjes).	6) Laadklep voorzien van zijklep zodat stoepranden vermeden worden en loopafstanden korter worden.
7) Eerste opstap bij cabines is in veel gevallen te hoog en de hoogte van de toegang is de laag.	7) Niet het stuur als handgreep gebruiken maar geplaatste handgrepen, minimaal 2 of een lange handgreep. Het is raadzaam om de opstapjes niet recht onder elkaar te plaatsen, maar onder een hoek aan te brengen.

3 Gevaarlijke stoffen

Risicogroepen en effecten:

Vrachtchauffeurs lopen hier de meeste risico's. Het vervoer van gevaarlijke stoffen vereist een goede voorbereiding: men moet rekening houden met onder meer; het tijdstip van de rit, de weersomstandigheden, files, speciale routes voor gevaarlijke stoffen, het gebruik van tunnels en veerponten, het verkrijgen van eventuele ontheffingen en het doen van meldingen van het voornemen van laden en lossen op plaatsen waar een ontheffing nodig is. Bij ritten in het buitenland komen er nog vele land- en plaatsvoorschriften bij. Bij **tankvervoer** is de wijze en graad van vulling, vooral bij meerdere tanks, van belang en moet deze in harmonie zijn met de volgorde van lossen. Het rijden met een halfgevulde tank moet voorkomen worden, omdat een half gevulde tankauto in bochten, mede afhankelijk van massa en snelheid, door dwarsgolving van de weg kan raken. Bij meerdere tanks op de auto moet het zwaartepunt van de lading als geheel in het midden van het voertuig liggen om uitbreken te voorkomen. Tanks hebben inwendige slingerschotten om golfbewegingen in de lengte te voorkomen. Bij remmen of stoppen kan het voertuig plotseling een voorwaartse schok krijgen doordat de lading na golft.

Met ingang van 1 januari 2000 moet nagenoeg ieder bedrijf dat zich bezighoudt met het vervoer van gevaarlijke stoffen per auto, binnenvaart of spoor een 'veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen' hebben. De veiligheidsadviseur moet de bedrijfsleiding ondersteunen bij het naleven van de regels, een jaarverslag maken en incidenten met het vervoer van gevaarlijke stoffen onderzoeken. Hij of zij moet de bedrijfsleiding daarover informeren. Een vergelijking met de veiligheidsfunctionaris dringt zich op. Opleidingsinstituten aken zich nu op om mensen op te leiden. De examinering is in handen gelegd van de Stichting Exameninstituut Veiligheidsadviseur.

Risicofactoren en preventiemaatregelen:

Risicofactoren	Preventiemaatregelen
1) In contact komen met gevaarlijke stoffen door vervoer en ongelukken	1) Implementeren veiligheidsadviseur functies.

4 Biologische agentia

Risicogroepen en effecten:

Risicofactoren en preventiemaatregelen:

Risicofactoren	Preventiemaatregelen
-	-

5 Fysieke belasting

Risicogroepen en effecten:

De werkzaamheden van een **vrachtwagenchauffeur** gaan gepaard met een grote fysieke belasting. De beroepsgroep heeft te maken met pijnklachten in de nek en rug, vooral de onderrug, klachten aan schouders en knieën en een relatief groot aantal klachten aan heupen en dijen. Tevens is het werk geestelijk inspannend. Chauffeurs die zelf rolcontainers of stukgoed moet laden en lossen, ondervinden meer moeite met activiteiten en hebben meer klachten aan het bewegingsapparaat dan chauffeurs die niet of nauwelijks zelf hoeven te laden en lossen.

Ook **logistiek medewerkers** worden genoemd als risicogroep. Zij hebben te maken met een dalende productiviteit.

Oudere werknemers verzuimen meer dan de anderen door klachten over bewegingsapparaat en stress. **Jongeren** hebben een groter aandeel in het aantal ziektegevallen als gevolg van verwondingen en vergiftigingen.

In de **binnenvaart** zijn de hefbare stuurhuizen op binnenvaartschepen onvoldoende veilig. Dat concludeert de Raad voor de Transportveiligheid na bestudering van vijf recente ongevallen, waarbij de stuurhuizen bruggen raakten met verwondingen van de bemanning en soms ernstige schade als gevolg. Deze hefbare stuurhuizen worden vaak geplaatst om voldoende uitzicht te garanderen bij hoge ladingen, zoals containers, en tegelijkertijd een voldoende lage kruiplijn te geven voor het passeren van bruggen. Bovendien bleek bij dit onderzoek dat een van de bruggen lager was dan aangegeven, terwijl bovendien de waterstand op het betreffende vaarwater structureel hoger was dan het afgesproken kanaalpeil. Uit het veiligheidsonderzoek van de Raad voor de Transportveiligheid komen verschillende concrete oorzaken van de aanvaringen naar voren. In het algemeen komt het erop neer dat meestal de bemanning er niet in slaagde het stuurhuis op tijd naar de lage stand te laten zakken. Dat komt soms doordat de bediening van de installatie niet duidelijk is, er onvoldoende of onjuiste hoogteberekeningen zijn gemaakt, of de installatie weigert door onvoldoende onderhoud. Een belangrijk probleem is dat er voor de constructie van deze voorzieningen nog geen wettelijke eisen zijn geformuleerd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart (de vroegere Scheepvaartinspectie). Als gevolg hiervan hoeven eveneens geen bouwplannen voor hefbare stuurhuizen aan hen te worden voorgelegd. De Raad concludeert dat de bouwers van hefbare stuurhuizen, vanuit hun eigen verantwoordelijkheid, de veiligheid van de constructies tegenover hun klanten moeten aantonen. De Raad onderzocht verschillende hefbare stuurhuizen op constructie, mechanica van de hefinstallatie en bedieningsveiligheid. Geen van de constructies voldeed aan de geldende industriestandaarden voor belastingen als wind, slagzij en vertragskrachten die bij aanvaringen kunnen optreden.

Fysieke problemen bestaan er ook bij **de medewerkers van distributiecentra** van supermarktorganisaties. Met name de orderverzamelaars in de distributiecentra hebben vrij zwaar werk. Vooral het tillen is zwaar en belastend door ongunstige houdingen. Samen met TNO heeft het distributiecentrum Schuitema de Schuitema-normen ontwikkeld, welke strengere normen voorschrijven voorn tillen dan de NIOSH normen.

Verder wijst men op risico's voor **beroepschauffeurs** op OSAS. Het obstructief slaap apnoe syndroom is een aandoening waarbij de ademhaling tijdens de nachtrust meer dan tien keer per uur stopt. Deze onderbreking duurt telkens minstens tien seconden en maximaal 1-2 minuten. Dit wordt gevolgd door een abrupt veranderen van het slaapstadium waarna de ademhaling weer begint. Deze verandering leidt tot gefragmenteerde slaap en daardoor tot excessieve slaperigheid overdag. Sommige patiënten hebben meer concentratieproblemen, zijn minder alert, hebben een langzamere reactietijd en een minder goed geheugen dan gezonde mensen. Risicofactoren en/of indicatoren voor OSAS zijn overgewicht, grote nekomvang, mannelijk geslacht, erfelijkheid, slaapdeprivatie, leeftijd, lage vitale capaciteit, snurken, medicatie, roken en gebruik van alcohol. Hoewel OSAS niet meer lijkt voor te komen onder Nederlandse beroepschauffeurs dan in de rest van de bevolking, dient men toch op deze aandoening te letten aangezien oververmoeidheid tijdens het rijden tot ongevallen kan leiden. Een gevalideerde vragenlijst kan nuttig zijn bij het opsporen van de ziekte onder chauffeurs.

Risicofactoren en preventiemaatregelen:

Risicofactoren	Preventiemaatregelen
<p>1) De rolcontainer is een belangrijke bron van fysieke belasting.</p> <p>Tijdens laden en lossen wordt 65% van de tijd in de laadruimte gewerkt. 18% van de tijd wordt besteed aan (ont)blokken en draaien. 82% van de werktijd wordt besteed aan het rechtuitrijden van rolcontainers.</p> <p>Duwen/trekken kost daarbij gemiddeld 25% meer kracht als de zwenkwielen dwars op de rijrichting staan.</p> <p>Bij het duwen en trekken van rolcontainers wordt de gezondheidsgrens van 300 N en de maximale toegestane I-SZW waarde van 500 N vaak overschreden. De gemiddelde trek/duw belasting over alle handelingen met rolcontainers is 490 N.</p> <p>Alle geteste rolcontainers hebben wielen met rollagers. Ook komt het voor dat rolcontainers te harde wielen (geen loopvlak) of te zachte wielen (een groot loopvlak, vooral bij hoge beladingsgraden) hebben.</p>	<p>1) Mogelijke oplossingen beweegbare vloeren in het laadruim en een juiste laadklep (kleine rand in de vorm van de letter U). Ook rolcontainers zelf moeten worden verbeterd. Belangrijke punten zijn het aanbrengen van grote wielen onder rolcontainers (dubbele omtrek = halve weerstand) en andere wiellagers. Bij lasten van minder 100 kg glijlagers toepassen en bij een last van meer dan 200 kg kogellagers toepassen. Bij wielen met een diameter groter dan 10 cm en als de belading groter is dan 100 kg zijn kogellagers altijd de beste oplossing. Periodiek onderhoud van de wielen is belangrijk. Wellicht is het verstandig om de maximale belading rolcontainer te heroverwegen. Bij duw- en trekkrachten is de gezondheidsgrens 300 N (= 30 kg) en maximaal toegestane I-SWZ waarde 500 N (=50 kg). Niet meer dan 30 kg kracht gebruiken voor het op gang brengen en 20 kg voor het op gang houden van rolcontainers</p> <p>Laden en lossen gaat het beste in een laadruimte (meestal 250 cm breed) waar drie rolcontainers recht naast elkaar passen. Draaien van rolcontainers is dan niet meer nodig.</p> <p>Om trek- en duwkracht te verminderen kan de beladingsgraad van de container omlaag.</p> <p>Ook kan men denken aan het invoeren van een intelligent beladingssysteem waardoor steeds lichte en zware goederen op één rolcontainer komen</p> <p>Gebruik van een elektrische palletheffer met aangepaste (smalle) lepel kan eveneens een oplossing zijn.</p> <p>Maar er kunnen nog meer eisen aan rolcontainers worden gesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grote wielen van hard rubber; - Stevige bodem;

	<ul style="list-style-type: none"> - Handvaten aanbrengen; - Niet te zwaar beladen: max. 245 kg bij gladde vloer en max. 125 kg bij oneffen vloer; - Niet te hoog beladen (er moet over heen kunnen worden gekeken); - Goed onderhoud plegen. <p>Voorts is het duwen van rolcontainers beter dan trekken. Ook is het verstandig om chauffeurs niet te laten laden en/of lossen.</p> <p>Een andere bron noemt nog de volgende eisen ten aanzien van rolcontainers:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bij wielen groter dan 20 cm en belading zwaarder dan 200 kg als kogellagers; - Bij wielen groter dan 10 cm en belading zwaarder dan 100 altijd kogellagers; - Het gebruik van glijlagers verdient niet de voorkeur. Waar mogelijk altijd kogellagers gebruiken en op z'n minst rollagers. <p>Hellingbanen en schuine vallen niet steiler dan max. 10 graden maken. Zwenkwielen altijd in de rijrichting zetten.</p> <p>Ook is het verstandig om de rolcontainerstijfheid tijdens het gebruik verhogen en is het belangrijk om chauffeurs te betrekken bij het onderhoud.</p> <p>De introductie van een nieuw type rolcontainer met een maatvoering van 80x120 cm kan tot aanzienlijke verbeteringen van de arbeidsomstandigheden leiden. Men kan ondeugdelijke rolcontainers labelen zodat ze opvallen en in onderhoud kunnen.</p>
2) Verschillen in maatvoering tussen de diverse rolcontainers/stapelwagens waardoor veel geblokt en gedraaid moet worden.	2) Rolcontainers van één type gebruiken en/of het werken met stapelbare rolcontainers.
3) Vloeroppervlakten zijn niet geheel vlak waardoor er sprake is van een hogere rolweerstand. Het laden en lossen met behulp van laadklep is zwaarder dan m.b.v. laaddock.	3) Werk met een laaddock i.p.v. een laadklep. Duwen van rolcontainers is beter dan trekken. Ook is het handig om de route zo plannen dat lege rolcontainers niet steeds in en uit de laadruimte gereden te hoeven worden. Voorts is verstandig om afspraken te maken met klanten om de losplaats aan te passen.
4) Rolcontainerhandelingen worden nog al eens eenhandig uitgevoerd.	4) Tweehandig werken met rolcontainer.
5) Twee rolcontainers tegelijkertijd trekken.	5) Werk met één rolcontainer tegelijkertijd.
6) Verkeersdrukke.	-
7) Lossen met de hand.	-
8) Springen uit de cabine of van de geopende laadklep.	8) Chauffeurs mogen niet springen van hoogtes boven de 30 cm.
9) Laden en lossen van kleine colli.	9) Rolbodem aanbrengen met meelopend kopschot.
10) stuurhuizen onvoldoende veilig: letsel	10) V&W formuleert wettelijke eisen m.b.t. hoogte-eisen.
11) Fysieke belasting door ongunstige houdingen voor medewerkers van distributiecentra	11) Implementeren van Schuitema-normen
12) Kans op OSAS	12) Preventie door invullen vragenlijst.

6 Fysische factoren

(o.a. geluid, trillingen, straling, klimaat, verlichting en uitzicht)

Risicogroepen en effecten:

Chauffeurs hebben als gevolg van fysische belasting last van vermoeidheid, onoplettendheid en een lagere reactietijd. Daardoor ontstaan er ongelukken met doden of gewonden. Maar ook slaperigheid, gehoorschade (lawaai boven 80 dB levert gehoorschade op) worden genoemd. Het risico op gehoorschade wordt vergroot door de lange werktijden maar ook verslechtering van het rijgedrag. Ook komen er rugklachten voor.

Risicofactoren en preventiemaatregelen:

Risicofactoren	Preventiemaatregelen
1) Het niet dragen van veiligheidsgordels (Een kleine minderheid van de Europese chauffeurs draagt gordels).	-
2) Door het ontbreken van airconditioning komen er in de cabine hoge temperaturen voor.	2) Het aanbrengen van airconditioning in de cabine.
3) Monotone geluiden in de cabine en het werken tijdens de nacht.	3) Waarschuwingssysteem door middel van geluiden in de cabine waardoor de chauffeur niet in slaap valt.
4) Cabine kan niet gemakkelijk op temperatuur worden gebracht. Bovendien is er kans op tocht in de cabine en is de snelheid van ontwaseming te laag.	4) De ideale temperatuur in de cabine ligt tussen de 18 en 21 graden. Lucht regelmatig verversen is nodig middels een goed ventilatiesysteem. Een airconditioning is het best. Voor chauffeurs die regelmatig in de wagen overnachten is een kachel belangrijk (standkachel). Deze moet onafhankelijk van de motor kunnen werken.
5) Onvoldoende afscherming voor de zon.	-
6) Zicht in de spiegels is vaak onvoldoende.	6) Een trottoirspiegel voor wagens boven de 12 ton is verplicht. Eventueel aanbrengen van spiegelverwarming en/of elektrisch bedienbare spiegels. Belangrijk ook is goed werkende ruitenwissers en een voorruitverwarming. Goede spatschermen helpen voorkomen dat spiegels en zijramen bij slecht weer 'dicht slaan'.
7) Chauffeurs komen los van hun stoel of pedalen bij schokken. Trillingen en schokken in combinatie met langdurig zitten in dezelfde houding.	7) Trillen/schokken tegengaan door goede bandenspanning, schommelschotten bij vloeibare lading, luchtvering van de wielassen, vering van de cabine (vooral 4-punt geveerd) en een luchtgeveerde stoel.
8) Hoog lawaainiveau.	-

7 Arbeidsmiddelen

(o.a. gereedschappen, machines)

Risicogroepen en effecten:

Chauffeurs hebben te maken met zware fysieke belasting als gevolg van het gebruik van arbeidsmiddelen. Bij het werken met rolcontainers/stapelwagens wordt tijdens het stapelen van bodems de tilnorm overschreden en veroorzaken hulpstukken veiligheidsknelpunten.

In de **logistiek** wordt veel met heftrucks gewerkt. Heftrucks zijn levensgevaarlijk als er niet goed mee om wordt gegaan of als het onderhoud achterblijft. Jaarlijks vinden ruim 200 geregistreerde ernstige ongevallen plaats, waarvan enkele met dodelijke afloop. Nu mag iedereen die dat wil een heftruckopleiding geven en daarvoor zijn eigen eisen opstellen. Bovendien zijn werkgevers nog steeds niet verplicht heftruckchauffeurs een opleiding te laten volgen. Wat dat voor gevolgen heeft, blijkt uit de ongevalcijfers.

Top-10 van ongelukken met heftrucks:

1. Aanrijdingen
2. Vallende lading
3. Beknellingen
4. Van hoogte vallen
5. Afspringen
6. Vallende lepels en dergelijke
7. Kantelen
8. Van laadperron vallen
9. Slecht onderhoud
10. Storingen

Risicofactoren en preventiemaatregelen:

Risicofactoren	Preventiemaatregelen
1) Rolcontainers zijn een belangrijke risicofactor.	1) De volgende eisen kunnen aan rolcontainers worden gesteld: - Grote wielen van hard rubber; - Stevige bodem; - Handvaten aanbrengen; - Niet te zwaar beladen: max. 245 kg bij gladde vloer en max. 125 kg bij oneffen vloer; - Niet te hoog beladen (er moet over heen kunnen worden gekeken); - Goed onderhoud plegen. Voorts is het duwen van rolcontainers beter dan trekken. Ook is het verstandig om chauffeurs niet te laten laden en/of lossen. Een andere bron noemt nog de volgende eisen ten aanzien van rolcontainers: - Bij wielen groter dan 20 cm en belading zwaarder dan 200 kg als kogellagers; - Bij wielen groter dan 10 cm en belading zwaarder dan 100 altijd kogellagers; - Het gebruik van glijlagers verdient niet de voorkeur. Waar mogelijk altijd kogellagers gebruiken en op z'n minst rollagers. Hellingbanen en schuine vallen niet steiler dan max. 10 graden maken. Zwenkwielen altijd in de rijrichting zetten.

	<p>Ook is het verstandig om de rolcontainerstijfheid tijdens het gebruik verhogen en is het belangrijk om chauffeurs te betrekken bij het onderhoud.</p> <p>De introductie van een nieuw type rolcontainer met een maatvoering van 80x120 cm kan tot aanzienlijke verbeteringen van de arbeidsomstandigheden leiden.</p> <p>Men kan ondeugdelijke rolcontainers labelen zodat ze opvallen en in onderhoud kunnen.</p>
2) Laadkleppen zijn ook een bron van problemen.	<p>2) Het integreren van een extra uitklapbare klep op de huidige laadklep. Het gebruik van langere laadkleppen of het inzetten van vlakke(re) laadkleppen.</p> <p>Vrachtwagens met luchtvering gebruiken voor correctie van onevenredige gewichtsverdeling.</p>
3) Ongelukken met heftrucks	3) Opleidingen en APK keuringen

8 Specifieke werkzaamheden (zoals laden, lossen, onderhoud, asbestsloop e.d.)

Risicogroepen en effecten:

Chauffeurs vormen hier de belangrijkste risicogroep (1, 7). Zij hebben te maken met zware fysieke belasting als gevolg van het gebruik van arbeidsmiddelen (7). Bij het werken met rolcontainers/stapelwagens wordt tijdens het stapelen van bodems de tilnorm overschreden en veroorzaken hulpstukken veiligheidsknelpunten (10).

De werkzaamheden van een vrachtwagenchauffeur gaan gepaard met een grote fysieke belasting. De beroepsgroep heeft te maken met pijnklachten in de nek en rug, vooral de onderrug, klachten aan schouders en knieën en een relatief groot aantal klachten aan heupen en dijen. Tevens is het werk geestelijk inspannend (9). Chauffeurs die zelf rolcontainers of stukgoed moeten laden en lossen, ondervinden meer moeite met activiteiten en hebben meer klachten aan het bewegingsapparaat dan chauffeurs die niet of nauwelijks zelf hoeven te laden en lossen (19).

In 1998 gebeurden er in de sector van het goederenvervoer over de weg 6.372 ongevallen, waarvan er 6.011 werden aanvaard. Hiervan zijn er 201 een ongeval op de werkdag. Er waren dus 5.810 ongevallen op de werkdag. Chauffeurs hebben een ingewikkelde functie en staan hierbij blootgesteld aan verschillende risico's. Uit onderzoek in de branche bleek dat het zwaartepunt ligt bij de afdeling planning. Chauffeurs laden zelf en hierbij kunnen ze vallen, hebben ze weinig steunpunten en zijn aan atmosferische invloeden blootgesteld. Bij de vorm van het ongeval gaat het om de situatie waarvan het letsel het directe gevolg is. In de sector heeft het hoogste percentage (22%) betrekking op het contact met beweeglijke voorwerpen. Daarop volgen de val van personen op een hoger gelegen vlak (15%) en de inspanningen, verkeerde bewegingen of uitglijden zonder val tijdens behandelingen zonder drijfkracht.

Terwijl de chauffeur zich verplaatst, komt hij veel obstakels tegen. Hij moet opletten om niet met het portier tegen de afstortbeveiliging te stoten, moet opletten dat hij op het loopprofiel stapt en niet erlangs. Vaak zijn er beperkte steunpunten. De aard van het letsel is in de sector:

- kneuzingen en verbrijzelingen: 21%
- verstuikingen en verzwikkingen: 20%
- andere verwondingen: 16%
- fracturen: 11%

De plaats van letsel in het goederenvervoer is:

- enkels en voeten: 17%
- vingers: 11%
- rug: 5%
- handen: 7%
- knie: 6%
- ogen: 5%

Risicofactoren en preventiemaatregelen:

Risicofactoren	Preventiemaatregelen
<p>1) Tijdens laden en lossen wordt 65% van de tijd in de laadruimte gewerkt. 18% van de tijd wordt besteed aan (ont)blokken en draaien. 82% van de werktijd wordt besteed aan het rechtuitrijden van rolcontainers. Duwen/trekken kost daarbij gemiddeld 25% meer kracht als de zwenkwielen dwars op de rijrichting staan. Bij het duwen en trekken van rolcontainers wordt de gezondheidsgrens van 300 N en de maximale toegestane I-SZW waarde van 500 N vaak overschreden. De gemiddelde trek/duw belasting over alle handelingen met rolcontainers is 490 N. Alle geteste rolcontainers hebben wielen met rollagers. Ook komt het voor dat rolcontainers te harde wielen (geen loopvlak) of te zachte wielen (een groot loopvlak, vooral bij hoge beladingsgraden) hebben.</p>	<p>1) Mogelijke oplossingen zijn beweegbare vloeren in het laadruim en een juiste laadklep (kleine rand in de vorm van de letter U). Ook rolcontainers zelf moeten worden verbeterd. Belangrijke punten zijn het aanbrengen van grote wielen onder rolcontainers (dubbele omtrek = halve weerstand) en andere wiellagers. Bij lasten van minder 100 kg glijlagers toepassen en bij een last van meer dan 200 kg kogellagers toepassen. Bij wielen met een diameter groter dan 10 cm en als de belading groter is dan 100 kg zijn kogellagers altijd de beste oplossing. Periodiek onderhoud van de wielen is belangrijk. Wellicht is het verstandig om de maximale belading rolcontainer te heroverwegen. Bij duw- en trekkrachten is de gezondheidsgrens 300 N (= 30 kg) en maximaal toegestane I-SWZ waarde 500 N (=50 kg). Niet meer dan 30 kg kracht gebruiken voor het op gang brengen en 20 kg voor het op gang houden van rolcontainers</p> <p>Laden en lossen gaat het beste in een laadruimte (meestal 250 cm breed) waar drie rolcontainers recht naast elkaar passen. Draaien van rolcontainers is dan niet meer nodig.</p> <p>Om trek- en duwkracht te verminderen kan de beladingsgraad van de container omlaag. Ook kan men denken aan het invoeren van een intelligent beladingsstelsel waardoor steeds lichte én zware goederen op één rolcontainer komen. Gebruik van een elektrische palletheffer met aangepaste (smalle) lepel kan eveneens een oplossing zijn.</p> <p>Een andere bron noemt de volgende eisen die aan rolcontainers kunnen worden gesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grote wielen van hard rubber; - Stevige bodem; - Handvaten aanbrengen; - Niet te zwaar beladen: max. 245 kg bij gladde vloer en max. 125 kg bij oneffen vloer; - Niet te hoog beladen (er moet over heen kunnen worden gekeken); - Goed onderhouden. <p>Voorts is het duwen van rolcontainers beter dan trekken. Ook is het verstandig om chauffeurs niet te laten laden en/of lossen.</p> <p>Nog een andere bron noemt nog de volgende eisen ten aanzien van rolcontainers:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bij wielen groter dan 20 cm en belading zwaarder dan 200 kg als kogellagers; - Bij wielen groter dan 10 cm en belading zwaarder dan 100 altijd kogellagers; - Het gebruik van glijlagers verdient niet de voorkeur. Waar mogelijk altijd kogellagers gebruiken om op z'n

	<p>minst rollagers. Hellingbanen en schuine vallen niet steiler dan max. 10 graden maken. Zwenkwiel altijd in de rijrichting zetten. Ook is het verstandig om de rolcontainerstijfheid tijdens het gebruik verhogen en is het belangrijk om chauffeurs te betrekken bij het onderhoud.</p> <p>De introductie van een nieuw type rolcontainer met een maatvoering van 80x120 cm kan tot aanzienlijke verbeteringen van de arbeidsomstandigheden leiden.</p> <p>Men kan ondeugdelijke rolcontainers labelen zodat ze opvallen en in onderhoud kunnen.</p>
2) Verschillen in maatvoering tussen de diverse rolcontainers/stapelwagens waardoor veel geblokt en gedraaid moet worden.	2) Rolcontainers van één type gebruiken en/of het werken met stapelbare rolcontainers.
3) Vloeroppervlakten zijn niet geheel vlak waardoor er sprake is van een hogere rolweerstand Het laden en lossen met behulp van laadklep is zwaarder dan m.b.v. laaddock.	3) Werk met een laaddock i.p.v. een laadklep. Duwen van rolcontainers is beter dan trekken. Ook is het handig om de route zo plannen dat lege rolcontainers niet steeds in en uit de laadruimte gereden te hoeven worden. Voorts is verstandig om afspraken te maken met klanten om de losplaats aan te passen.
4) Rolcontainerhandelingen worden nog al eens eenhandig uitgevoerd.	4) Tweehandig werken met rolcontainers.
5) Twee rolcontainers tegelijkertijd trekken.	5) Werk met één rolcontainer tegelijkertijd.
6) Lossen met de hand.	-
7) Springen uit de cabine of van de geopende laadklep.	7) Chauffeurs mogen niet springen van hoogtes boven de 30 cm.
8) Laadkleppen zijn ook een bron van problemen.	8) Het integreren van een extra uitklapbare klep op de huidige laadklep. Het gebruik van langere laadkleppen of het inzetten van vlakke(re) laadkleppen. Vrachtwagens met luchtvering gebruiken voor correctie van onevenredige gewichtsverdeling.

9 Persoonlijke beschermingsmiddelen en veiligheids- en gezondheidssignalering

Risicofactoren en preventiemaatregelen:

Risicofactoren	Preventiemaatregelen
-	-

10 Werktijden, overwerk en werkdruk

Risicogroepen en effecten:

Een (te) hoge werkdruk en onvoldoende tijd hebben om je te herstellen, piekeren over je werk en je niet betrokken voelen omdat je chef niet goed met jou communiceert, zijn allemaal aspecten die uiteindelijk vaak leiden tot verzuim. Maar dergelijke omstandigheden leggen niet alleen de basis voor psychische verzuimklachten, ook de kans op rugklachten is dan veel hoger. Dit blijkt uit een onderzoek dat het Coronel Instituut van het AMC / Universiteit van Amsterdam het afgelopen jaar in opdracht van BZG Wegvervoer heeft uitgevoerd. In 1998 is een soortgelijk onderzoek gehouden.

Voortdurend onder hoge druk werken, vergroot de kans op verzuim flink. Zo is 33% van de chauffeurs die in 1998 invulden onder hoge werkdruk te werken, in de periode daarna uitgevallen door psychische klachten. Van de chauffeurs die in 1998 geen problemen met de werkdruk hadden, viel slechts 5% uit met psychische klachten. Bij een hoge werkdruk en ook bij een grote lichamelijke inspanning is er een hoge herstelbehoefte. Dat ligt voor de hand maar wat men zich niet realiseert, zijn de gevolgen op langere termijn. Want als je na een werkdag door vermoeidheid niet meer aan andere dingen toekomt, blijkt de kans maar liefst tweemaal zo hoog dat je in de periode daarna langdurig (meer dan 3 weken) verzuimt. Maar psychische / stressklachten hebben meer invloeden op de gezondheid en het welbevinden. Van de chauffeurs die in 1998 aangaven dat zij zich zorgen over het werk maakten, had 54% rugklachten in 2000. Bij de groep die in '98 zich geen zorgen maakten over het werk, had slechts 28% rugklachten in 2000. Vaak is een hoge herstelbehoefte niet alleen een voorbode van langdurig verzuim. Tezamen met opzien tegen het werk en je daarbij minder betrokken voelen bij de organisatie blijken aspecten te zijn die de kans op 'jobhoppen' vergroten. In de periode tussen 1998 en 2000 blijkt 21% minstens éénmaal van baan veranderd te zijn. Ook heeft éénvijfde van de ondervraagden in die periode met een reorganisatie of fusie te maken gehad. Dat neemt overigens niet weg dat de 'toekomstonzekerheid' is afgenomen van 26% in 1998 tot 23% in 2000.

Verminderen van lichamelijke inspanning, verhogen van de betrokkenheid-, inspraakmogelijkheden en een andere werkinvulling vormen enkele van de te nemen maatregelen. Maar ook het ontwikkelen van een mensgerichte, coachende en ondersteunende stijl van leidinggeven is een uitdaging die de leiding (management, planners, etc) van transportbedrijven zich ter harte zouden moeten nemen. BGZ Wegvervoer gaat dit najaar bekijken op welke wijze zij de wegvervoerbedrijven en hun medewerkers daarbij behulpzaam kan zijn.

Chauffeurs in zowel binnen- als buitenland krijgen steeds meer te maken met werkdruk. Dit wordt veroorzaakt door steeds drukker wordende wegen in combinatie met scherpe levertijd-eisen. Risico's zijn dat chauffeurs te lang achter het stuur zitten. Gemiddeld hebben chauffeurs die internationaal rijden werkdagen van 12 a 13 uur, terwijl het risico op ongevallen na 11 uur werk verdubbeld!

Chauffeurs en planners hebben te maken met stress, ziekte en overspannenheid als gevolg van werkdruk, overwerk en werktijden (1). Voorts vertonen chauffeurs verslechtering van het rijgedrag. Ook hart- en vaatziekten komen voor.

Risicofactoren en preventiemaatregelen:

Risicofactoren	Preventiemaatregelen
1) Lange dagen en een hoog werktempo. Werkdruk leidt ook tot fysieke klachten	1) Het werk verlichten, zowel fysiek als qua taakdruk. De werkdruk verminderen door bijvoorbeeld betere spreiding in de tijd. Ook kan men de verlofmogelijkheden versoepelen. Verminderen van lichamelijke inspanning, verhogen van de betrokkenheid-, inspraakmogelijkheden, een andere werkinvulling. Ontwikkelen van een mensgerichte, coachende en ondersteunende stijl van leidinggeven
2) Slechte afstemming van de rijtijden en arbeidstijdenregeling, vooral in het internationale vervoer en bij het vervoer van dagverse producten.	2) Tot de oplossingen behoren het verbeteren van de planning der werkzaamheden waardoor de onregelmatigheid in de werktijden kan worden teruggebracht. Tevens kan men denken aan ontkoppeling van chauffeur en wagen waardoor meerdere chauffeurs op een wagen en dus klus kunnen rijden. Voorts is scholing een belangrijke maatregel om stress tegen te gaan.
3) Wachtijden in het verkeer, aan grenzen en bij verladers leiden tot langere werktijden. Deze worden vaak beschouwd als rusttijd door de werkgever en zetten de chauffeurs onder druk, omdat ze zich genoodzaakt voelen de opgelopen achterstand in te halen.	-

11 Agressie en geweld, seksuele intimidatie

Risicogroepen en effecten:

Risicofactoren en preventiemaatregelen:

Risicofactoren	Preventiemaatregelen
-	-

12 Overige: activiteiten ter verbetering in en door de branche

Risicogroepen en effecten:

Zoals in 1. al vermeld lopen chauffeurs verschillende soorten risico's. In de Arbowet is bepaald dat per 1 januari 1994 alle bedrijven een risico-inventarisatie en –evaluatie op moeten stellen als basis voor goede arbeidsomstandigheden. De Arbocheck voor wegvervoerders is zo'n risico-inventarisatie. De Arbocheck (2000) is speciaal gemaakt voor wegvervoerbedrijven met minder dan 15 medewerkers. Deze is ontwikkeld in opdracht van en in samenwerking met BGZ Wegvervoer. De Arbocheck geeft aan welke zaken goed geregeld zijn, waar eventuele knelpunten zitten en welke verbeteringen kunnen worden doorgevoerd. Een belangrijke functie van de Arbocheck is dat de medewerkers bewust maakt van de arbeidsomstandigheden in het bedrijf.

Na het invullen van de Arbocheck weet men:

- Welke gevaren er zijn in hun wegvervoer;
- Hoe groot de gevaren zijn en wie er schade aan de gezondheid kan oplopen en waardoor;
- Of er voldoende voorzorgsmaatregelen zijn getroffen zodat de risico's zo klein mogelijk zijn;
- Welke nieuwe maatregelen men gaat nemen om de rest risico's te verkleinen;
- Welke prioriteiten men stelt in het plan van aanpak.

Chauffeurs lopen daarnaast kans op ziekteverzuim (11) en hart- en vaatziekten (12) als gevolg van ongezond eten, teveel roken, teveel drinken van alcohol en een hoog cholesterolgehalte. Het ontbreekt op dit moment aan preventiemaatregelen.

Met betrekking tot vervoer per spoor is Europees beleid ontwikkeld. Europese Commissie bepaald dat de richtlijnen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor elke twee jaar aan nieuw technisch en wetenschappelijk inzicht moet worden aangepast. De daartoe strekkende richtlijnen zijn aangepast. Tevens is er een lijst ontwikkeld van gevaarlijke goederen met bijbehorend gevaaridentificatienummer

Huisvuilbeladers hebben een fysiek zwaar beroep. Het arbeidsongeschiktheidspercentage is daarom altijd hoog geweest en liep soms zelfs op tot 25%. Sinds een aantal jaren proberen alle betrokkenen in de branche de werkomstandigheden te verlichten. Er is een tilnorm vastgelegd, de veiligheidsregels voor de vuilniswagens zijn duidelijk en de invloed van schimmels en bacteriën in het groente-, fruit- en tuinafval (GFT-afval) op de gezondheid van de werknemers wordt onderzocht. Na 1 januari 1998 geldt de P-90 norm: volgens wetenschappelijk onderzoek zou 90% van de groep werknemers de pensioengerechtigde leeftijd gezond moeten halen. Onderzoek en regels zijn er voldoende, maar de implementatie laat nogal eens te wensen over.

Het nieuwe ArboTotaalpakket 2000 van hun bedrijfstakorganisatie BGZ Wegvervoer biedt een antwoord op het voornemen om naast verzuim ook WAO-kosten af te wentelen op de werkgever. Het wegvervoer bestaat uit veel middelgrote en kleine bedrijven die doorgaans door het bos de bomen niet meer zien in het woud van verzuim, WAO, PEMBA, uitkeringsinstanties, verzekeraars, arbodiensten, reïntegratiebedrijven, CWI's, LISV en ga zo maar door. Daarbij komt nog eens dat het kabinet plannen ontwikkelt waarin zij haar voorkeur voor vijf alternatieven voor de definitieve inrichting van het sociale zekerheidsstelsel gaat uitspreken. Werkgevers worden daarin eindverantwoordelijk gesteld om WAO'ers aan het werk te helpen net zoals zij al opdraaien voor de kosten van verzuim. Uitkeringsinstanties en particuliere verzekeraars zou verboden worden samen te werken en dus wordt het de nieuwe reïntegratiebedrijven die zij samen opzetten moeilijk gemaakt.

Werkgevers en ook werknemers(organisaties) vragen zich af wat er van hen verwacht wordt en hoe ze dat dan geregeld moeten krijgen. Vooral de kleinere ondernemer ziet zich

geconfronteerd met de kans van zeer hoge kosten (verzuim én WAO) en hij weet niet waar hij aan moet kloppen om die kosten in te dammen en te voorkomen.

Zo niet in het beroepsgoederenvervoer. De sector kent al meer dan 10 jaar een orgaan dat is opgezet door de sociale partners samen: BGZ Wegvervoer. Deze bedrijfstakorganisatie regelt voor de gehele sector de dienstverlening op het terrein van arbozorg, verzuimbegeleiding, preventie en reïntegratie. Naast brede op het wegvervoer gespecialiseerde arbo-dienstverlening en preventieve maatregelen ter voorkoming van verzuim biedt het ArboTotaalpakket ook snelle reïntegratie van potentieel langdurig verzuimende medewerkers. Ook de afstemming tussen alle betrokken partijen, een efficiëntere informatievoorziening met uitkerings instanties en verzekeraars om vertragingen te voorkomen én een samenwerkingsovereenkomst met de drie grootste verzuimverzekeraars in het wegvervoer (Centraal Beheer, Nationale Nederlanden en TVM Groep) zijn in de ArboTotaal-aanpak opgenomen.

BGZ Wegvervoer realiseert de dienstverlening deels vanuit eigen huis en deels met twee landelijke arbodiensten (Arbo Unie Nederland en De Twaalf Provinciën) en met een breed spectrum van behandelaars en reïntegratiebedrijven. Tevens zijn er met het GAK en met verzekeraars procedurele en financiële afspraken. Deze zijn er vooral op gericht om al tijdens het eerste ziektejaar snel in te kunnen grijpen. Bedrijven die zich op het ArboTotaalpakket van BGZ Wegvervoer abonneren betalen voor dit alles een gemiddelde prijs per werknemer per jaar van rond de 200 gulden all-in.

Het is zinvol te kijken naar een benchmark voor arbozorg in het wegvervoer. De Arboprijs Wegvervoer 2000 is zo'n benchmark. De jury van de ArboPrijs Wegvervoer 2000 bestond uit afgevaardigden van werknemersorganisaties en arbodiensten en van BGZ Wegvervoer. De beoordeling heeft plaatsgevonden op basis van schriftelijke informatie en eventuele mondelinge toelichting van bedrijven. Criteria die de jury daarbij heeft gehanteerd waren onder andere de aanwezigheid van een actuele Risico Inventarisatie en Evaluatie, arboactieplannen, structurele aanpak arbozorg & verzuimbegeleiding, een duidelijke toedeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden, het bezitten van gecertificeerde arbo- en/of VCA-systemen, gerichte voorlichtingsactiviteiten voor medewerkers, reïntegratieaanpak, aanschafbeleid hulpmiddelen, etc. Ook het oordeel van de arbodiensten waarbij de bedrijven zijn aangesloten en reactiekaarten die medewerkers van genomineerden hebben ingestuurd, zijn in de uiteindelijke beoordeling en verkiezing van de winnaars meegenomen.

In het wegvervoer bestaat daarnaast de praktijkgerichte aanpak van de arbozorg, verzuimbegeleiding en reïntegratie in het wegvervoer. Deze is zeer succesvol. De aanpak die door de brancheorganisatie BGZ Wegvervoer is ontwikkeld, heeft buiten de vervoerssector veel belangstelling gewekt. Een belangrijk onderdeel van die aanpak is dat zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval binnen vier weken, wordt gekeken of een verzuim langdurig dreigt te worden. In een vroegtijdig stadium wordt zo bekeken welke concrete activiteiten/behandelingen men kan uitvoeren om een snelle(re) reïntegratie van de verzuimende werknemer te bewerkstelligen.

Risicofactoren en preventiemaatregelen:

Risicofactoren	Preventiemaatregelen
1)Arbeidsrisico's chauffeurs	1)Uitvoeren Arbocheck
2)Hart- en vaatziekten chauffeurs	-
3)Ongevallen per spoor met gevaarlijke stoffen	3) Navolgen richtlijnen Europese Commissie
4) Arbeidsrisico's (fysiek, bacteriën/schimmels) huisvuilbeladers	4) Naleven P-90 normen

Bronnen:

1 Arbozorg en arbeidsorganisatie

- Grijsbach, M.
Den Hoed: van beroep havenarts
Arbo & Milieu, juli 2000
- De Arbocheck voor wegvervoer
Hoofddorp, TNO Arbeid, 1999
- Rapport ziekteverzuim wegvervoer / C.M. van der Werf-de Koning, D.W. Izaks, C.P.M. Schellens. - Rijswijk, Leeuwendaal Advies BV, 1991, 93 p. , bijl.
- Scholing serieuze maatregel bij verminderen werkstress : onderzoek goederenvervoer over de weg / J. Dam, I Houtman, M. Kompier. - In: Arbeidsomstandigheden 68 (1992) no. 10, p. 577-580
- Kwaliteit management: aanknopingspunt verminderen langdurig ziekteverzuim : werknemers als mens behandelen / Renée Amen. In: Arbeidsomstandigheden 69 (1993) no. 12 , p. 659-662

2 Inrichting arbeidsplaatsen

- De ergonomie van vrachtwagencabines : een vragenlijstonderzoek onder chauffeurs / P. van Lingen, J.C.M. Mossink. - Gouda, BGZ Vervoer, 1993, 76 p.
- Arbeidsomstandigheden bij vervoer in de sierteeltketen / I. Stomp, W. Boers, A. de Rooij. - Gouda, BGZ Vervoer, 1995, 34 p.
- Als je stuur maar rond is : een brochure met checklist over vrachtwagencabines / B. Kamp, I ter Haar, L. Kusiak. - Amsterdam, FNV, Steunpunt Technologie, 1989, 28 p.
- De toegankelijkheid en het zitten bij vrachtwagen- en heftruckcabines : cabine-ergonomie in de praktijk / J. Houwman, I.T.J. Braam, A.J. van der Beek [et al]. - In: Tijdschrift voor ergonomie 19 (1994) no. 3 p. 2-6
- Benodigde kled- en slaapruiimte in vrachtwagencabines / E. Ellens. - Den Haag, DGA, 1992, 25 p. Studie S 136, Ser. 4, S 136
- Hoe rugklachten voorkomen bij mensen die vaak achter het stuur zitten? / Kris Vancuyck. - In: Veiligheidsnieuws 32 (1996), no. 111 (april/mei/juni), p. 49-51

3 Gevaarlijke stoffen

- NWK Info, N.C. Oosterom, Mei 1999
- Wegtransport en kwaliteit van de arbeid : voorbeelden uit het beroepsgoederenvervoer / J. Middendorp, H.H.W. den Hartog, E. Pennekamp. - Amsterdam, Nederlands Instituut voor Arbeidsomstandigheden (NIA), 1992, 80 p. Praktijkreeks

4 Biologische agentia

5 Fysieke belasting

- Tijdschrift voor Geneeskunde, 1999, nr. 3, Obstructief Slaap abnoe bij beroepschauffeurs. Boos et al.
- Arbo&Milieu, Januari,2001, Fysieke belasting in de levensmiddelenhandel, Spinhoven, M.
- www.rvtv.nl
- Stress in het wegvervoer / A. Hestens. - In: Transport en logistiek. - 6 (1998), 24 (11 jun), pag. 18-19
- Goede laadklep vermindert fysieke belasting chauffeur : VHP propageert rendement van ergonomie ? T. de Jong. - In: TTM truck en transport management. - (1998), 5 (mei), pag. 34-35
- Sneller en vriendelijker voor chauffeurs : lossysteem voor fijnmazige distributie / A. van Nierop. - In: Transport en logistiek. - 5 (1997), 6 (6 feb), p. 14-15

- Rolcontainers rollen rottig : onderzoek naar laden en lossen / F. Catz. - In: FNV magazine : editie Vervoersbond FNV. - 10 (1994), 20 (17 nov), p. 20-22
- De ergonomie van vrachtwagencabines : een vragenlijstonderzoek onder chauffeurs / P. van Lingen, J.C.M. Mossink. - Gouda, BGZ Vervoer, 1993, 76 p.
- Arbeidsomstandigheden bij vervoer in de sierteeltketen / I. Stomp, W. Boers, A. de Rooij. - Gouda, BGZ Vervoer, 1995, 34 p.
- Rapport ziekteverzuim wegvervoer / C.M. van der Werf-de Koning, D.W. Izaks, C.P.M. Schellens. - Rijswijk, Leeuwendaal Advies BV, 1991, 93 p. , bijl.
- Wegtransport en kwaliteit van de arbeid : voorbeelden uit het beroepsgoederenvervoer / J. Middendorp, H.H.W. den Hartog, E. Pennekamp. - Amsterdam, Nederlands Instituut voor Arbeidsomstandigheden (NIA), 1992, 80 p. Praktijkreeks
- Arbeidsrisico's voor chauffeurs en bestuurders in de groothandel / Hans Warnaar. - In: Arboscoop (1994) no. 3 p. 4-5
- Laden en lossen door vrachtwagenchauffeurs en klachten aan het bewegingsapparaat / A. van der Beek, M.H.W. Frings-Dresen, F.J.H. van Dijk [et al]. - In: Tijdschrift voor sociale gezondheidszorg 71 (1993) no .1, p. 44-50

6 Fysische factoren

- Veiligheidsvoorzieningen in vrachtauto's steeds talrijker : mede dankzij elektronica / H. Kuipers. - in: Grondverzet en bouwtransport. - 32 (1997), 10 (okt), p. 28-29
- Opwekkende geluiden tegen slaperigheid achter het stuur / A. van Nierop. - In: Transport en logistiek. - 5 (1997), 5 (31 jan), pag. 16-17
- Hart- en vaatziekten bij chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer : literatuurstudie/ B.N.E. Verheggen-Laming. - Amsterdam, Universiteit van Amsterdam (UvA), Coronel Laboratorium, 1991, 43 p. CORVU rapport 7
- Als je stuur maar rond is : een brochure met checklist over vrachtwagencabines / B. Kamp, I ter Haar, L. Kusiak. - Amsterdam, FNV, Steunpunt Technologie, 1989, 28 p.
- Laden en lossen door vrachtwagenchauffeurs en klachten aan het bewegingsapparaat / A. van der Beek, M.H.W. Frings-Dresen, F.J.H. van Dijk [et al]. - In: Tijdschrift voor sociale gezondheidszorg 71 (1993) no .1, p. 44-50

7 Arbeidsmiddelen

- www.bondgenoten.fnv.nl/start/fbg/frames/index.htm
- Rolcontainers rollen rottig : onderzoek naar laden en lossen / F. Catz. - In: FNV magazine : editie Vervoersbond FNV. - 10 (1994), 20 (17 nov), p. 20-22
- Arbeidsomstandigheden bij vervoer in de sierteeltketen / I. Stomp, W. Boers, A. de Rooij. - Gouda, BGZ Vervoer, 1995, 34 p.

8 Specifieke werkzaamheden

- Werk & welzijn, arbeidsongevallen bij het goederenvervoer over de weg, 2000 (3), nr. 4
- Stress in het wegvervoer / A. Hestens. - In: Transport en logistiek. - 6 (1998), 24 (11 jun), pag. 18-19
- Rolcontainers rollen rottig : onderzoek naar laden en lossen / F. Catz. - In: FNV magazine : editie Vervoersbond FNV. - 10 (1994), 20 (17 nov), p. 20-22
- De ergonomie van vrachtwagencabines : een vragenlijstonderzoek onder chauffeurs / P. van Lingen, J.C.M. Mossink. - Gouda, BGZ Vervoer, 1993, 76 p.
- Arbeidsomstandigheden bij vervoer in de sierteeltketen / I. Stomp, W. Boers, A. de Rooij. - Gouda, BGZ Vervoer, 1995, 34 p.
- Werken met rolcontainers : vooral verkeerde wielkeuze is vragen om problemen / K. Peereboom, R. van Walt van Praag. In: Arbeidsomstandigheden 7(1997) no. 10 p. 454-456
- Laden en lossen door vrachtwagenchauffeurs en klachten aan het bewegingsapparaat / A. van der Beek, M.H.W. Frings-Dresen, F.J.H. van Dijk [et al]. - In: Tijdschrift voor sociale gezondheidszorg 71 (1993) no .1, p. 44-50

9 Persoonlijke beschermingsmiddelen en veiligheids- en gezondheidssignalering

10 Werktijden, overwerk en werkdruk

- Beter op Weg, 2001 nr. 4, STRESS..."De kip of het ei" in het wegvervoer
- Working without limits, Road transport, La durée de travail des conducteurs professionnels comme enjeu de la flexibilité et de la compétitivité des transports routiers de marchandises et de voyageurs, Hamelin, 2000
- Stress in het wegvervoer / A. Hestens. - In: Transport en logistiek. - 6 (1998), 24 (11 jun), pag. 18-19
- Rapport ziekteverzuim wegvervoer / C.M. van der Werf-de Koning, D.W. Izaks, C.P.M. Schellens. - Rijswijk, Leeuwendaal Advies BV, 1991, 93 p. , bijl.
- Hart- en vaatziekten bij chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer : literatuurstudie/ B.N.E. Verheggen-Laming. - Amsterdam, Universiteit van Amsterdam (UvA), Coronel Laboratorium, 1991, 43 p. CORVU rapport 7
- Wegtransport en kwaliteit van de arbeid : voorbeelden uit het beroepsgoederenvervoer / J. Middendorp, H.H.W. den Hartog, E. Pennekamp. - Amsterdam, Nederlands Instituut voor Arbeidsomstandigheden (NIA), 1992, 80 p. Praktijkreeks
- Werken met rolcontainers : vooral verkeerde wielkeuze is vragen om problemen / K. Peereboom, R. van Walt van Praag. In: Arbeidsomstandigheden 7(1997) no. 10 p. 454-456

11 Agressie en geweld, sexuele intimidatie

12 Overige: activiteiten ter verbetering in en door de branche

- Persinformatie: arbo-aanpak wegvervoer verdient navolging, 2000
- Certificaatteksten Arboprijs Wegvervoer 2000
- Persinformatie: BGZ wegvervoer: Arbototaalpakket, 1999
- Arbo & Milieu, Juni 1999, Branche stelt zelf arboregels op, maar leeft ze slecht na.
- Richtlijn, 1999/48/EG, Publicatieblad van de EG, 1999.
- De Arbocheck voor wegvervoer, TNO Arbeid, 1999
- Rapport ziekteverzuim wegvervoer / C.M. van der Werf-de Koning, D.W. Izaks, C.P.M. Schellens. - Rijswijk, Leeuwendaal Advies BV, 1991, 93 p. , bijl.
- Hart- en vaatziekten bij chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer : literatuurstudie/ B.N.E. Verheggen-Laming. - Amsterdam, Universiteit van Amsterdam (UvA), Coronel Laboratorium, 1991, 43 p. CORVU rapport 7

Literatuur verwerkt t/m 3 december 2001