

‘Een kieptrailer vraagt veel minder inspanning’



FOTO: CHRIS PENNARTS

Na een ongeluk de man nooit van de bok halen.

Iedereen is het er over eens:

chauffeurs hebben een zwaar beroep.

Niemand zal dat willen ontkennen,

maar uit de risico-inventarisatie bij

Schavemaker volgt dat zeker niet.

Een verzuimcijfer van 3,5% spreekt

boekdelen. Goede begeleiding en het

aanbieden van aangepast werk lijkt

de toverkracht.

Die 3,5 is een mooi cijfer, al kan het nog onder de 3 worden gedrukt, vindt financiële man Martin van Dijk. In de branche ligt het verzuimcijfer iets hoger, zo rond de 4,5%. De begeleiding valt in twee dingen uiteen. ‘We kijken eerst waar komt die ziekte vandaan, heeft dat met het werk te maken? Zo ja, dan proberen we de oorzaak weg te nemen. Onze arbodienst geeft aan dat een werknemer weer geschikt is. Dan zoeken we tijdelijk wat ander werk. Bijvoorbeeld administratief. Zo betrek je de werknemer zo vroeg mogelijk weer bij het bedrijf.’

Daarnaast wil Schavemaker voor chauffeurs met lichamelijke problemen aangepast werk bedenken. Bedrijfsleider Rob Plooy: ‘We hebben verschillende voertuigtypen. De een is wat arbeidsintensiever dan de ander. Daar kunnen we wat mee. We plaatsen als het nodig is de chauffeur van een motorwagen/aanhangcombinatie over op een kieptrailer. Bij het laden en lossen vraagt dat veel minder inspanning.’

Het grootste knelpunt is de werkdruk. Van Dijk: ‘Die neemt alleen maar toe. We proberen daar op in te spelen door de mensen goed in te plannen en te begeleiden. Een chauffeur maakt veel

uren. Gezien de tarieven kan dat ook niet anders. Daar heb je niet veel grip op. Het voertuig moet maximaal kunnen worden ingezet binnen de Rijttijdenwet. Je loopt vanzelf tegen bedrijfs-economische grenzen aan. Je moet mee met de markt. De markt verlangt uitbreiding van de bedrijfstijden.’

Plooy heeft een mooi voorbeeld: ‘We zijn sinds een jaar actief in de spoorwegaannemerij. ‘s Avonds staan de meeste auto’s stil. Het werk aan het spoor gebeurt ‘s nachts. Wij zetten dan als de laatste trein voorbij is de containers neer bij de spoorwegovergang, zodat de aannemer de afvalstromen al bij de bron gescheiden in de containers doet en ‘s ochtends laat afvoeren. De klus wordt dan schoon opgeleverd.’

REGELS

De vele regels die in het beroepsvervoer gelden ervaart Plooy niet als een grote belemmering. ‘Het valt wel mee, alleen de milieuwetten zijn niet altijd even duidelijk. Maar om het een blok aan je been te noemen gaat wat ver. Je moet je wel steeds instellen op nieuwe regels. Zoals laatst weer over het afvoeren van

Erik Pennekamp

SCHAVEMAKER

De Schavemaker Groep is in de huidige vorm begin tachtiger jaren opgericht. Er werken zo'n 200 mensen. Schavemaker houdt zich bezig met internationaal wegtransport en containervervoer (hoofdzakelijk afval). Beverwijk is de hoofdvestiging, steunpunten bevinden zich in Hazeldonk (25 auto's) en Maastricht (10 auto's). Schavemaker heeft circa 150 auto's op de weg.

huisvuil: plotseling hadden de chauffeurs een certificaat nodig en moesten ze allemaal op cursus. Dat is spontaan opgekomen. Dus kwam er een tijdelijke vrijstelling voor oudere chauffeurs of chauffeurs die al enige tijd met afval reden. Dat duurt nu al twee jaar. Dat is zo'n beetje de sfeer in afval-land.'

Voorlichting en onderricht aan de chauffeurs hangen af van het soort werk dat moet worden gedaan. Plooy: 'Als we losgestorte stromen krijgen met specifieke eisen dan instrueren we de mensen schriftelijk. Dat loopt via de planning. Als je met een bepaald type lading, bijvoorbeeld slibafval, gaat rijden, dan krijg je een soort gevaarenkaart. Soms roepen we de mensen bij elkaar, maar meestal gaat het schriftelijk. Wat vervoer je, wat mag wel, wat mag niet, wat moet je doen bij calamiteiten.' Alle chauffeurs die na 30 juni 1955 zijn geboren hebben de opleiding voor chauffeur gevolgd. Daarin zitten drie modules: administratie, verkeer en techniek. In de module administratie zit een hoofdstuk over gevaarlijke stoffen, en over brand. Op zich is dat niet meer dan een A4-tje, maar Schavemaker vervoert dan ook niet echt gevaarlijke stoffen. Plooy: 'Neem bijvoorbeeld zuiveringsslib: wij zeggen doe je werkschoenen, overall en handschoenen aan en was altijd na het werk je handen. Dat is een strikt advies. De mensen doen dat ook. Een voorman/chauffeur controleert dat. Daarnaast houden we zelf steekproeven. Sancties gaan wat ver, maar iedereen heeft een brief thuis gekregen met die instructie. Het is goed onder de aandacht gebracht. De reden waarom kennen ze ook.'

Tilinstructies zijn onbekend bij Schave-

maker omdat tillen weinig voorkomt. Laden en lossen gaat met heftrucks en kranen. De chauffeur heeft weinig lichamelijk zwaar werk.

ARBODIENST

Schavemaker heeft niet zo veel contact met de Stichting BGZ-Wegvervoer, het meeste loopt via de arbodienst. Vooral de verzuimbegeleiding en periodieke

**De stress van het verkeer
hoort bij het dagelijks
leven. Dat is geaccepteerd.**

keuringen.

Met de risico-inventarisatie is Schavemaker bezig. De eerste aanzet is gepleegd, het rapport ligt op tafel. 'De RI&E hebben we laten doen door de arbodienst. Die hebben daar specialisten voor en die zitten in ons pakket,' vertelt Van Dijk. Iedere arbodienst heeft een zogenaamd vervoerteam, dat speciaal is ingespeeld op problemen in het vervoer. De Stichting BGZ Wegvervoer stuurt deze teams aan. Zo gebruiken de arbodiensten aangepaste vragenlijsten voor de RI&E, maar ook voor de aanstellingskeuringen en de periodieke keuring.

De knelpunten lagen niet eens zo zeer bij de chauffeurs, maar meer in de garage, bij de planning en de Technische Dienst. 'Dat ligt dan in de sfeer van olie/vetopslag, brandbeveiliging, frisse lucht. Bij de afdeling planning was het het licht op de werkplek en het ontbreken van goede stoelen. Dit resultaat hadden we zelf ook niet verwacht. Het viel ons zeker mee. Ook wij hadden gedacht dat er aan de kant van de chauffeurs meer loos zou zijn geweest. Maar dat is dus niet zo,' aldus een tevreden Van Dijk.

De leeftijdverdeling van de chauffeurs gaat overigens door alle leeftijdsklassen heen. Daar kan het dus ook niet aan liggen. Pas na 55, 60 wordt het aantal chauffeurs minder.

TRAUMA

De enkele chauffeur die een ongeluk

heeft meegemaakt wordt intensief begeleid. Met hem wordt uitgebreid gesproken, er is absoluut geen sprake van een machocultuur. De sfeer is open en eerlijk. Plooy: 'Standaard is dat je de man nooit van de bok moet halen, anders groeit de weerstand tegen de vrachtauto. Zijn zelfvertrouwen moet zo snel mogelijk weer worden opgekrikt. De eerste keer gaat een chauffeur mee of we gaan zelf mee. Langzaamaan kan hij dan het stuur weer overnemen. Maar in de drie jaar dat ik hier werk, heb ik het maar één keer meegemaakt. Gelukkig.'

De stress van het verkeer hoort bij het dagelijks leven. Dat is geaccepteerd. Plooy: 'We zeggen altijd "kom met zoveel mogelijk file-informatie". De planner is de regisseur van het dagelijks werk, maar de chauffeurs moeten terugkoppeling geven. Langdurig wachten bij laden en lossen ervaren de chauffeurs als een groter probleem dan het verkeer. We vragen de chauffeurs soms wel een uur eerder van huis te gaan om de filepiek te vermijden. Elke chauffeur heeft een 27 MC-bakkie en een GSM-telefoon. Hij wordt dus regelmatig ge-updated door de planner of door zijn collega's.'

Het implementeren van de uitkomsten van de RI&E loopt via de managers. 'Dat gaan we per groep aanpakken. Iedereen analyseert zijn eigen problemen en gaat die oplossen. Over een tijdje kijken we dan weer,' vat Van Dijk de werkwijze samen.

Schavemaker kent geen ondernemingsraad maar wel eens in de drie à vier maanden een chauffeursoverleg, waar overigens ook de Technische Dienst en het kantoor aan meedoen. Arbo is geen vast onderdeel van de agenda.

BESCHERMING

De Rijttijdenwet wordt strikt gehanteerd. De tachograafschijf, waar alle gegevens over de beweging van de vrachtauto op staan, wordt samen met de dagstaat gecontroleerd door de afdeling planning. Plooy: 'Het doel van het Rijttijdenbesluit is het bevorderen van de verkeersveiligheid en de bescherming van de werknemer tegen de werkgever om het maar eens heel cru te zeggen. De rusttijd willen we natuurlijk zo minimaal, de rijtijd zo maximaal mogelijk laten zijn. In

overleg met de Verkeersinspectie hebben we in het bulkvervoer ontheffing gekregen tot 15 uur. Die tijd moeten we later compenseren. Je kunt er dus best creatief mee omgaan.

De planner is vooral gespitst op laad- en lostijden, niet zozeer op rijsnelheid. Dat is net als bij iedere weggebruiker, dat is een spel. De verantwoordelijkheid ligt bij de chauffeur. Boetes voor te hard rijden betaalt de chauffeur zelf.' Dat laatste zal overigens wel meevallen, want alle auto's zijn inmiddels begrensd.

ONDERSTEUNING

Schavemaker werkt hard aan de sturing en ondersteuning van de chauffeurs. 'Het is niet meer van trek maar een container op. Daar komen schriftelijke instructies voor: Daar staat die container met dát nummer en die moet je zó oppakken. Dat voorkomt misverstanden.' En die wil Schavemaker uitsluiten. De dienstverlening wordt beter, en de verbetering van de arbeidsomstandigheden en het milieu gaan in één moeite mee.

DE AUTEUR

Erik Pennekamp is freelance journalist.

Gevaarlijk afval

Elk bedrijf produceert afval. Wanneer dat gevaarlijke stoffen bevat, is sprake van risico's voor de gezondheid van medewerkers, de volksgezondheid en het milieu. Dit betreft zowel veiligheids- als arbeids- en milieuhygiënische risico's. Milieu- en arbowetgeving stellen voorschriften voor veilige omgang met gevaarlijk afval. De uitgave Gevaarlijk afval: 'handleiding veiligheid en milieu' geeft tips en adviezen voor het in praktijk brengen van wet- en regelgeving. In de gids komt in ieder geval aan de orde: Wat is wel en wat geen gevaarlijk afval? Soorten afvalstromen, hoe werkt het Besluit aanwijzing gevaarlijke afvalstoffen en afvalpreventie en hergebruik?

Hoe kan een bedrijf zijn eigen gevaarlijke afval op een veilige en milieuverantwoorde wijze inzamelen? Hoe komt het bedrijf tot een werkbare scheiding van afval in verschillende stromen? Verder gaat de gids in op het kiezen van een afvalinzamelbedrijf, het veilig afleveren van afval en welke regelingen daarbij komen kijken.

In de bijlage staan nuttige adressen en een stoffenlijst. Die lijst geeft voor een zeer groot aantal afvalstoffen informatie om deze stoffen zonder risico's in te zamelen, op te slaan en te laten afvoeren en verwerken.

De praktijkgids 'Gevaarlijk afval: handleiding veiligheid en milieu' kost f 72,20 (excl. BTW en verzendkosten) en telt 76 pagina's. Abonnees op de Praktijkguiden Arbeidshygiëne krijgen 30% korting. Zij betalen f 45,60 (excl. BTW en verzendkosten). De gids is te bestellen bij NIA TNO Klantenservice, Postbus 75665, 1070 AR Amsterdam, tel. 020-5498404, fax 020-6443102.

Handboek VCA

De chemische industrie en veel grote bedrijven en instellingen verlangen dat aannemingsbedrijven die voor hen willen werken het Veiligheids Certificaat Aannemers (VCA) hebben. Voor veel aannemingsbedrijven is het Handboek VCA een leidraad geweest bij het behalen van het certificaat.

Het College van Deskundigen VCA heeft na evaluatie van vier jaar werken met VCA de checklist aangepast. De kwaliteiten die de grote opdrachtgevers van

aannemingsbedrijven verwachten, zijn uitgebreid en scherper geformuleerd. De aannemer die het certificaat heeft behaald kan de opdrachtgever aantonen dat bij het werken voor hem aan alle eisen op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu wordt voldaan. Bovendien weet hij voor zichzelf dat hij z'n werk via VCA zo heeft georganiseerd dat hij op efficiënte wijze aan de eisen kan voldoen.

De nieuwe vragenlijst omvat 55 vragen. Het beantwoorden van de vragen gaat volgens een bepaalde methode die onder andere een onderbouwing met bepaalde papieren kan vereisen. Met behulp van het nieuwe Handboek VCA kan de aannemer het nieuwe certificaat in korte tijd behalen. Bedrijven die al een certificaat hebben, kunnen vooralsnog met hun 'oude VCA' volstaan, mits dit niet ouder is dan drie jaar. Verloopt hun certificaat, dan moeten ze een nieuwe verwerven.

De nieuwe vragenlijst VCA kan worden aangevraagd bij het College van Deskundigen VCA, Postbus 443, 2260 AK Leidschendam, tel. 070-3378787. Het Handboek VCA is te verkrijgen bij Aboma+Keboma, Postbus 141, 6710 BC Ede, tel. 0318-631481.