

BGZ Weg- vervoer heeft touwtjes stevig in handen



‘Wat we bereikt hebben is te danken aan de bereidheid van werkgevers en werknemers om problemen samen op te lossen.’ Waarnemend directeur P. Dukers van de Stichting BGZ Wegvervoer zegt het stellig. Zijn club legt zich vooral toe op het coördineren en controleren van ontwikkelingen op arbogebied voor het wegtransport. De zorg zelf ligt bij de arbodiensten. Als regisseur trekt de Stichting stevig aan de touwtjes. En met succes.

Erik Pennekamp

‘Chauffeurs zijn vakmensen, geen stoere jongens.’

Dit is het eerste artikel in de serie ‘Branches en arbozorg’. Wat doen de verschillende branches voor hun leden op het gebied van arbeidsomstandigheden en veiligheid? Adviseren, regisseren en coördineren lijken de trefwoorden.

Lid zijn van de stichting kost de werkgever per saldo minder dan wanneer hij alles zelf zou moeten regelen. ‘Wij ontwikkelen zaken die in de hele branche bruikbaar zijn. Dat is kostenbesparend. Neem de RI&E bijvoorbeeld. Die is specifiek op vervoer gericht. Alle overbodige vragen zijn eruit gefilterd.’ BGZ Wegvervoer heeft de zaken voor elkaar. Bij elke aangesloten arbodienst werkt een specifiek vervoersteam. Dukers: ‘Die werken volgens onze spelregels. Elk team heeft een eigen coördinator. Dat is meestal de bedrijfsarts, maar dat hoeft niet. BGZ Wegvervoer stuurt dat team aan. De werkgever krijgt dus een partner die weet wat er speelt. Wij scholen de mensen van de arbodiensten.’ Ook voor de aanstellingskeuring en het

periodiek onderzoek zijn eigen vragenlijsten ontwikkeld. Er zijn zelfs specifieke vragenlijsten voor rijdend, technisch en administratief personeel. ‘Alle antwoorden komen bij ons in de computer. Zo zijn branchegewijs en zelfs per deelbranche specifieke klachten op te sporen. Het bulktransport is per slot van rekening heel iets anders als veevervoer. Zelfs op bedrijfsniveau kunnen we knelpunten opsporen.’

‘Omdat wij breder kijken zijn de kosten per individu lager. Als in Leeuwarden een geluidsprobleem ontstaat, dan moet de betreffende arbodienst altijd eerst het onderzoek bij ons aanvragen. Wij kijken dan of zo’n onderzoek al ergens anders is uitgevoerd en of die cijfers in Leeuwarden ook bruikbaar zijn. Wij coördineren dat. Ook dat werkt kostendrukkend.’

Pas in 1994 is een begin gemaakt met de controle van het ziekteverzuim. Daarvoor deed het GAK dat. ‘Door de wetwijziging waren we bang dat de aandacht voor arbeidsomstandigheden naar een laag niveau zou zakken. We waren bang dat de directe kostenreductie voorop zou staan. Maar in deze sector gebeurde dat absoluut niet. De kosten

UNIEK

De Stichting Bedrijfsgezondheidszorg Wegvervoer is in 1988 opgericht, nog voor de Arbowet in werking trad. Plaatsvervangend directeur P. Dukers: 'De Minister zei tegen werknemers en werkgevers: 'Jullie kunnen kiezen. Of wij stellen wat regels op of jullie doen dat als sociale partners zelf. Toen is BGZ Wegvervoer opgericht. In 1989 zijn we begonnen met werken, vooral keuringen en onderzoeken. Dat staat ook in de cao. Vanaf 1991 zijn we dieper gaan graven. Inmiddels hebben we een databank opgebouwd om risico's in kaart te brengen, om projecten in het leven te roepen en om doelgericht onderzoek te doen.' BGZ Wegvervoer werkt vooral beleidsmatig, gericht op onderzoek en ontwikkeling. 'We ontwikkelen bijvoorbeeld instrumenten om dingen meetbaar te maken. De uitvoering ligt in handen van 35 arbodiensten die zijn aangesloten bij de Arbo-Unie. Van de vervoerders is 85% bij BGZ Wegvervoer aangesloten: 5100 bedrijven met 85-90 000 werknemers. De niet aangesloten bedrijven zijn voor een groot deel de eigen rijders zonder personeel.

Het arbodeel in de cao is heel belangrijk. Zo belangrijk, dat de werknemers de kostenstijging van arbozorg voor hun rekening hebben genomen. Een percentage van de loonsom wordt nu geheven voor arbozorg in de hele bedrijfstak, betaald door de werknemer. De werkgevers betalen een nominale premie. Dukers: 'Dat is echt uniek. Die samenwerking tussen werkgevers en werknemers vind je nergens anders. We komen er altijd uit. Het duurt misschien even, maar er zijn nooit grote knelpunten die blijven liggen. Dat komt niet alleen door de poppetjes, dat ligt ook aan de bereidheid er uit te komen. Dat ligt impliciet vast door de oprichting van BGZ Wegvervoer. De wil is er van begin af aan geweest. Iedere keer weer maken de mensen het waar.'

Bij de Stichting BGZ Wegvervoer werken twintig mensen. Die besteden bij voorkeur zo veel mogelijk werk uit. 'Enquêtes laten we altijd door een extern bureau houden, de Stichting Kwaliteitsbewaking Bedrijfsgezondheidszorg heeft de RI&E en de vragenlijsten ontwikkeld, NIA TNO geeft het arbohandboek Transport uit, dat door Bureau VHP wordt geschreven. Alle problemen komen op een rijtje te staan in aparte modules. Een werkgroep staat altijd onder leiding van een van ons, meestal de regiomanager. Zo werken we ook samen met het Coronel-laboratorium, met het Rug-adviescentrum in Zeist en met Top Level Drivers uit Hillegom voor de traumabegeleiding van chauffeurs die een ernstig ongeluk hebben meegemaakt.'

voor arbo stegen met 40% in het eerste jaar. Arbo is dan wel geen speerpunt, maar er is veel positieve aandacht voor. Betrouwbare cijfers over ziekteverzuim zijn schaars, maar we zitten wel 1% onder het landelijk gemiddelde. Wegtransport is echt niet extreem ongezond.

COWBOYS

De argeloze bezoeker van een truckstarfestival moet wel de indruk krijgen dat het cowboy-gehalte in de branche hoog is. Maar de tijd van de cowboys is volgens Dukers voorbij. 'Alles is professioneler geworden. Chauffeurs zijn vakmensen, geen stoere jongens.' Zijn de stoere tijden voorbij, de risico's lijken wel van alle tijden. Vooral werkdruk, het omgaan met gevaarlijke stoffen (zowel door de chauffeur als in de loods), de cabine en de fysieke belasting

hebben de aandacht. Daarnaast is het springen van de wagen en het ontbreken van valbeveiliging op tankauto's nog wel eens de oorzaak van een ongeval. Maar de Arbeidsinspectie zien ze binnenkort niet meer in het beroepsgoederenvervoer. De Arbeidsinspectie gaat haar controle namelijk overhevelen naar de Rijksverkeersinspectie. Die dienst gaat dus niet alleen meer buiten, maar ook binnen controleren. De speerpunten van de Rijksverkeersinspectie zullen de fysieke belasting en de psychische belasting zijn. Dukers: 'De Arbeidsinspectie heeft altijd gezegd dat chauffeurs een belastend beroep hebben omdat ze de hele week van huis zijn. Maar dat is met cijfers niet hard te maken. Natuurlijk draaien chauffeurs veel uren. Dat blijft een moeilijk punt. De norm in de cao is 55 uur per week. Iedereen weet dat je daar

al gauw boven zit. Maar hoe moet je dat oplossen? Drie chauffeurs op een wagen kan echt niet altijd. Dat kost te veel. En minder werken willen de chauffeurs niet eens. Die willen veel uren maken, want dat verdient leuk. Heel begrijpelijk. De gemiddelde leeftijd is 36 jaar. Dat is vrij laag. Misschien is dat voor een deel de verklaring van de lage uitstroom naar de WAO. Veel chauffeurs stappen er zelf uit. Die maken een andere keuze: taxi, streekvervoer. Daar zit een bepaalde mate van selectie in. De jonge jongens gaan er tegenaan, de ouderen zoeken bijtijds wat anders.'

Zoals hierboven al geschreven: ook in het beroepsgoederenvervoer neemt de werkdruk steeds verder toe. Tijd is geld. Meer mensen aannemen gaat niet. De fysieke belasting wordt dan wel lager door nieuwe logistieke methodes, maar de psychische druk neemt toe. Dat brengt risico's mee. Vooral de concurrentie door het vrije Europese verkeer maakt aanpassen moeilijk. Dukers: 'De sector zal de gulden middenweg moeten zien te vinden. Een bepaalde groep valt af, de sterken blijven over. Dat geldt voor heel Nederland. De scheiding wordt alleen maar duidelijker.'

ARBODIENST

De adviezen die BGZ Wegvervoer ontwikkelt, komen via de arbodienst in de bedrijven. Het blad 'Beter op weg' wordt nog steeds gratis verspreid onder bedrijven die daar belangstelling voor hebben. De vijf regiomanagers van BGZ Wegvervoer verzorgen de after-sales contacten. 'Een bedrijf kan wel tevreden zijn over de arbodienst, maar wij misschien niet. Wij hebben een begeleidende taak. Wij bewaken de kwaliteit. Het commentaar van bedrijven gebruiken we voor het samenstellen van nieuwe contracten tussen bedrijf en arbodienst.

Veel reden tot mopperen op de arbodiensten heeft BGZ Wegvervoer niet, al kan het natuurlijk altijd beter. Dukers: 'Probleem is en blijft de communicatie. We zijn in Nederland wel heel goed in het bedenken van allerlei trucjes, maar als je niet kunt communiceren dan ben je nog nergens.' Een extern bureau heeft een tevredenheidsonderzoek gedaan on-



der de vervoersbedrijven. De kwaliteit van de dienstverlening kreeg net als twee jaar geleden een 7. 'Dan zeg ik: arbodiensten, dat hebben jullie goed gedaan. Al moet je wel in je achterhoofd houden dat een werkgever zijn arbodienst beoordeelt op communicatie, niet inhoudelijk. De deskundigheid van de arbodienst staat voor hem niet ter discussie. Die discussie ontstaat wel over de contactpersoon. Dat moet klikken. Door reorganisaties binnen de arbodiensten zijn wisselingen van contactpersoon aan de orde van de dag. Dan zie je het vaak mis gaan. Je moet altijd eerst praten: wat vinden de arbodienst en het bedrijf bijvoorbeeld van wat verzuimbegeleiding moet zijn. Daar kan het al fout gaan. Je moet daar heel open en eerlijk over praten,' waarschuwt Dukers. De snelheid van de dienstverlening is ook belangrijk. 'Je kunt het niet maken te zeggen dat de dokter er niet is en dan een week niets van je laten horen. Elke arbodienst beschikt over een team-secretaresse die altijd bereikbaar is en die weet waar de bedrijfsarts uithangt. Dat soort zaken moeten goed geregeld zijn.'

Een ander belangrijk punt voor arbodiensten is de omslag naar profit-organisatie. 'Voor sommige diensten is dat heel lastig. Die investeren gewoon te weinig uren. Je moet niet denken als je de RI&E hebt gedaan dat je moet afsluiten met: als u me nodig hebt, dan weet u me te vinden. Je moet zelf naar bui-

ten om geld te verdienen. Er zijn arbodiensten bij, daar kan je mee blijven praten, maar die zullen dat nooit snappen. Links en rechts vallen de klappen. Fusies vind ik heel prettig. Het regionale karakter blijft gehandhaafd, en de dienstverlening neemt toe, omdat de arbodienst meer body krijgt. Een ander management werkt ook vaak heilzaam. Een arts is tenslotte a priori geen manager.'

Direct contact met bedrijven heeft Dukers nog volop. Ook de regio-managers moeten bedrijven blijven bezoeken, afhankelijk natuurlijk van de bedrijfs-grootte. 'Je moet je gezicht laten zien. Je bent tenslotte de bewaker van het contract.'

STOEL

Cabine-ergonomie is een belangrijk punt. 'Cabines zijn gemaakt op een gemiddelde lengte van 182 cm. Dat is fout, want dat geldt voor man en vrouw. Bovendien is de Nederlandse man de langste in Europa. Het moet allemaal wel blijven passen.'

Van de klachten gaat ruim 50% over het bewegingsapparaat. De oorzaak is bijna altijd de stoel. Dat is voor ons een speerpunt. Tegenwoordig vragen importeurs, dealers en fabrikanten onze mening. Bijvoorbeeld over bestelbussen. Daar is helemaal geen norm voor, laat staan voor die omgebouwde personen-autootjes. Die stoelen zijn echt niet gemaakt om veertig keer per dag in - en

uit te stappen. Dat is echt abominabel. Wij brengen de hele sector in kaart. Volgend jaar willen we kunnen zeggen: kijk markt, maak nou je keuze eens uit deze stoelen. Dit zijn de voors en tegens van ieder merk. Dat werkt. Maar wij zeggen niet wat een bedrijf moet kopen. Dat moeten ze zelf beslissen.' Een goede stoel krijgt het stoelcertificaat als BGZ Wegvervoer hem heeft goed bevonden. Dan komt er een sticker op. 'Laatst belde een fabrikant heel verontwaardigd: Een transporteur kocht zijn vrachtauto niet want er zat geen sticker op de stoel. Dat vind ik prima. We gaan hun stoelen nu ook bekijken. We blijven dus druk te kunnen zetten op fabrikanten.'

BUITENLAND

Langzaam aan komt de zaak in beweging. Buitenlandse organisaties tonen ook belangstelling. De Stichting BGZ Wegvervoer is uniek in Europa. 'We zijn pas in Engeland geweest om de cabine-norm los te laten op Engelse voertuigen. Die hebben daar helemaal geen besef van. Voor de opstap naar de cabine zijn bijvoorbeeld normen. Eén keer is niet erg, maar dagelijks veel te hoog moeten stappen zorgt wel voor problemen. Of neem een simpel plaatje naast de koppeling om je voet op te kunnen zetten om overtrekking van de enkel te voorkomen. Misschien gaan wij wel te ver, willen we alles perfectioneren, maar zo'n plaatje kost niets.'

Nederland is niet overal koploper: 'Onze keuringen lopen achter. Wij hebben een cao, waar in het buitenland een wet bestaat. Zo'n 20% van de chauffeurs wordt niet gekeurd. Zijn dat de kneusjes? Als zo'n chauffeur in Duitsland wordt aangehouden en hij heeft geen keuringspapieren dan krijgt hij een boete. Heel lang was de discussie of de keuring in de Rijksverkeerswet of in de Arbowet moest staan. Maar als twee ministeries zich daarmee bezighouden dan levert dat al snel een patstelling op. BGZ Wegvervoer heeft geen enkel probleem als de keuring morgen wordt verplicht. Wij zijn klaar.'

DE AUTEUR

Erik Pennenkamp is freelance journalist.