

'Met een tilcursus en een goede stoel ben je er niet'

Suzanne Torenvliet

Het werk van een touringcarchauffeur is geestelijk en fysiek zwaar. Desondanks hebben de meesten een grote liefde voor het vak. Helaas moeten sommige chauffeurs vroegtijdig afhaken wegens rugklachten of problemen met de onregelmatige diensten. Beuk Touringcars in Noordwijk probeert de chauffeurs veilig en gezond op de weg te houden.



**De ene koffer weegt niets en de andere vijftien kilo.
Foto: Michel Wielick**

Beuk Touringcars is de laatste paar jaar actief bezig hun chauffeurs gezond achter het stuur te houden. Het wagenpark is praktisch nieuw, zo ook de chauffeursstoelen. Die zijn ontworpen door ergonomen en voldoen aan de eisen. Toch blijven er chauffeurs rondlopen met rug- en neklachten. Monique Snijders, directie-assistent bij Beuk, is belast met het arbo- en verzuimbeleid. 'Werknemers met klachten geven gauw de schuld aan de stoel. Maar als je dan met ze gaat kijken, blijkt vaak dat die stoel gewoon verkeerd staat ingesteld. Chauffeurs hebben altijd haast. Ze gaan zitten en denken 'oh, dat zit wel'. Dat zit dus nét niet. Ze nemen niet de moeite om even rustig te kijken hoe zo'n stoel werkt. Die zouden ze heel zorgvuldig moeten instellen. De laatste drie jaar worden daar

dan ook meer instructies voor gegeven.'

Bagage

Niet alleen de stoel is belangrijk bij het voorkomen van rugklachten, ook het tillen verdient de nodige aandacht. Regelmatig moet er met bagage worden gestunt. In de smalle bagageruimte staat de chauffeur gebukt koffers in en uit te laden. De ene koffer weegt niets en de ander 15 kilo. 'Dat is natuurlijk enorm belastend voor de rug. Het is belangrijk dat daar tijd en aandacht aan wordt besteed. Dat gebeurt nu ook in de vorm van bijvoorbeeld een tilcursus.'

Maar een tilcursus alleen is niet voldoende om een chauffeur gezond zijn pensioen te laten halen. 'Een goede bedrijfsvoering is onlosmakelijk verbonden met goede arbeidsomstan-

digheden en arbeidsvoorwaarden. Touringcarbedrijven met een keurmerk van de Stichting Keurmerk Busbedrijf voldoen dan ook aan een aantal strenge eisen. Zo moet bijvoorbeeld de vakbekwaamheid van het personeel en de veiligheid van het materieel worden aangetoond. Ook de rij- en rusttijden moeten volgens de wettelijke voorschriften worden nageleefd. Eisen die niet alleen de consument een maximale veiligheid bieden maar die er ook zijn voor het welzijn van de chauffeurs', zegt Snijders.

Controle

De Rijks Verkeers Inspectie (RVI) controleert steekproefsgewijs op overtreding van de Rijttijdenwet. De chauffeur is verplicht de tachograafschijven van een aantal dagen bij zich te hebben. Daarmee kan hij aantonen dat hij zich heeft gehouden aan de Rijttijdenwet. Is dit niet het geval, dan kan de RVI de bus aan de kant zetten.

De Stichting voor Ordening en Organisatie (STO) controleert of de chauffeurs een arbeidsovereenkomst hebben en met een STO-pas rijden. Dat is een legitimatiebewijs dat de chauffeur bij zich moet dragen. Om deze pas te krijgen moet de chauffeur in ieder geval een arbeidsovereenkomst en de vereiste diploma's hebben. Het bedrijf heeft de verplichting na te gaan of een parttime kracht niet ergens anders nog een belastende baan heeft. Snijders: 'Stel dat die persoon ploegendiensten draait in een productiebedrijf en dus oververmoeid aan zijn rit begint. Dat is natuurlijk heel gevaarlijk.'

De Rijksdienst wegverkeer keurt het materiaal waar de chauffeurs mee werken. Voldoet het bedrijf aan de gestelde eisen van de RVI, STO en RDW, dan worden deze gegevens toegezonden aan de onafhankelijke stichting Keurmerk Busbedrijf. Na

beoordeling en goedkeuring wordt het keurmerk afgegeven. Elk jaar moeten de gegevens opnieuw voor beoordeling worden aangeleverd.

Verzuim

Het ziekteverzuim onder touringcarchauffeurs is over het algemeen vrij hoog. Vooral in de rustige tijd. De vermoeidheid komt dan naar boven. Sinds Beuk een actief verzuimbeleid voert, is het ziekteverzuim van 8,8% in 1993 naar 5,8% gedaald in 1994. 'Dat was ook niet zo gek. De in de cao omschreven tijd-voor-tijd regeling had in het verleden een onbedoeld verlengend effect op het ziekteverzuim. Opgebouwde overuren kunnen gedurende een rustige periode door het bedrijf worden uitgekeerd in de vorm van vrije dagen. Dit artikel in de cao is bedoeld om chauffeurs een continu dienstverband te kunnen garanderen. Op deze manier hoeven ze na een seizoen niet de ww in. De werkgever heeft vervolgens wel de verplichting om de toegekende vrije tijd binnen een bepaalde tijdsduur uit te keren. Lukt dit niet, dan worden de overuren in loon uitgekeerd.

Werd een werknemer ziek in zo'n periode, dan kon de werkgever de uren niet in vrije dagen uitkeren. Gevolg: overuren bleven staan en werden aan het einde van de periode in loon uitgekeerd. Ziek zijn werd dus als het ware beloond. Gelukkig is het betreffende cao-artikel hierop bijgesteld.'

Bloemetje

Het touringcarbedrijf vindt het belangrijk om het ziekteverzuimbeleid met de werknemers te bespreken. Snijders: 'Het is een bewustzijnsproces. Het bedrijf bestaat dit jaar negentig jaar en we hopen nog heel lang door te kunnen gaan, maar

Trofee

Beuk ontving in 1994 de Veiligheidstrofee van de Bedrijfsvereniging voor het vervoer over de weg. Deze prijs is toegekend vanwege de consequente manier waarop Beuk met de veiligheid van zijn werknemers omgaat. Beuk gebruikt een kaarten-systeem. Met een rode kaart signaleert de chauffeur tekortkomingen aan de wagen. Deze kaarten worden onmiddellijk doorgespeeld aan de werkplaatschef omdat directe actie dan nodig is. Op de gele kaarten kunnen de chauffeurs hun op- of aanmerkingen kwijt, die betrekking hebben op tekortkomingen in het algemeen of richting directie. Situaties op het gebied van bijvoorbeeld accommodatie en routeplanning kunnen zo worden verbeterd. ■

Werksfeer

Willem Haneveld (55, werkloos, voor 15% afgekeurd) heeft in zijn loopbaan voor verschillende touringcarbedrijven gewerkt. Maar bij geen van allen had hij het idee dat er iets aan de werkomstandigheden werd gedaan. 'Natuurlijk verandert er wel iets in de loop van de tijd. De bussen worden moderner, zo ook het comfort voor de chauffeur. Slapen in een bus was een aantal jaren haast niet te doen. Je lag dan voor de achteras, vlakbij de motor. Ik ging dan meestal maar op de achterbank liggen. Nu kun je in bijvoorbeeld een dubbeldekker prima slapen. Maar toen ik van het GAK een speciale stoel voor m'n rug mocht bestellen, gaf m'n werkgever niet thuis. Ik kreeg geen vaste bus waar de stoel in gemonteerd kon worden. De stoel is dus nooit besteld.'

Omdat de rugklachten van Haneveld steeds erger werden heeft hij een tijdje in een bus met een elektronisch schakel paneel gereden. 'Dat was ideaal. Ik hoefde dan geen zware koppeling in te trappen. Helaas haalden ze me van die bus af en moest ik weer korte stukjes rijden door de stad. Optrekken, gasgeven, stoppen, optrekken, gasgeven, stoppen... En omdat ik

korte benen heb, maak je een onnatuurlijke beweging. Om de koppeling in te kunnen trappen, moest ik m'n been strekken en kracht zetten tegelijk. Dát heeft me m'n rug gekost.'

Daarnaast gaf de slechte werksfeer op de meeste bedrijven ook veel spanning. 'Als je ziet dat jonge collega's direct duur materiaal meekrijgen en jij met jaren ervaring nog steeds in oude bussen moet rijden... Dat vreet aan je. Of collega's die jaloers zijn op elkaar omdat de ander wéér een mooie rit heeft gekregen. Bij één bedrijf (van de vijf) was de werksfeer hartstikke goed. Daar kon je ook de baas vertellen wat je op je hart had en werd er naar je geluisterd. Een goede werksfeer is eigenlijk nog het belangrijkste.'

Het werk geeft ook privé-problemen. Haneveld: 'Die drang naar vrijheid zit zo in me dat ik weg moet. Maar ik kan me heel goed voorstellen dat m'n vrouw daar wel eens van baalt. Ze is dan ook bijna 32 jaar van ons huwelijk alleen geweest. Toch, als er nu gebeld zou worden met de vraag of ik zin heb in een ritje Italië, is mijn koffer binnen vijf minuten gepakt.' ■

daar heb je wel de hulp van iedereen bij nodig. Om dat te bereiken moet de mentaliteit veranderen. Aandacht is hierbij erg belangrijk: een bloemetje, een kaartje en een welgemeend telefoongesprek kan de betrokkenheid verhogen.'

Het spreekuur dat Monique Snijders elke maandagmiddag houdt, moet hier ook een bijdrage aan leveren. Elke werknemer met ideeën, opmerkingen of problemen kan daar terecht. 'Regelmatig kwamen er chauffeurs met de klacht dat ze in de privé-sfeer nooit iets konden plannen omdat ze nooit wisten of ze 's avonds moesten werken. Dat geeft thuis de nodige spanning. Nu staan alle chauffeurs drie dagen vooruit gepland'.

Privé-problemen komen in de touringcarbranche erg veel voor. Chauffeurs werken onregelmatig, zijn vaak dagen achtereen weg en weten pas kort van te voren wanneer ze moeten werken. 'De onregelmatige onregelmatigheid van het vak, vergt niet alleen flexibiliteit van de chauffeur maar ook van het thuisfront. Privé afspraken kunnen vaak moeilijk worden gepland en een vaste wekelijkse sportavond is vaak onmogelijk.'

Leeftijd

Naarmate de chauffeurs ouder worden, gaat het lichaam protesteren. Chauffeurs van boven de 50 jaar krijgen bijvoorbeeld problemen door

de onregelmatige werktijden. 'Het bioritme raakt sneller van slag bij de oudere chauffeur. Ik adviseer ze dan ook, vóórdat ze problemen krijgen, regelmatig werk te gaan uitvoeren. Vaak zijn dit de moeilijkste gesprekken. Het regelmatig werk is namelijk minder favoriet. Bovendien geeft een chauffeur niet graag toe dat bepaalde werkzaamheden nu eenmaal niet meer zo vanzelf gaan als een aantal jaar geleden.'