

Laten we wel zijn - vrachtwagenchauffeurs

Laden en lossen, problemen en oplossingen



foto Marcel van der Stap

UIT INGEVULDE VRAGENLIJSTEN komt naar voren dat twee op de drie chauffeurs regelmatig pijn of stijfheid hebben aan het bewegingsapparaat. De rug wordt het meest genoemd (45 procent). Klachten aan de schouders, nek en knieën komen bij ruim een kwart van de chauffeurs regelmatig voor.

Te zware belasting

Wanneer chauffeurs worden ingedeeld naar de wijze waarop de lading wordt vervoerd, blijkt dat vervoer van rolkontainers de meeste klachten oplevert. Daarna volgen respectievelijk stukgoed, pallets en bulkgoed.

Naast de vragenlijsten zijn 32 chauffeurs minimaal één dag op hun werkplek onderzocht. Hun gemiddelde werkdag duurde ruim 11 uur, waarvan bijna de helft werd gereden. Het laden en lossen van rolkontainers bleek een te zware energetische belasting te zijn voor de meeste chauffeurs. De benodigde duw- en trekkrachten zijn zo groot dat rolkontainers hun doel als hulpmiddel eigenlijk voorbij schieten. Daarom wordt niet alleen beter onderhoud van wieltes en wegdek aanbevolen, maar ook het gebruik van elektrische hulpmiddelen voor het verplaatsen van rolkontainers, vergelijkbaar met elektrische palletwagens voor pallets.

Het grootste probleem bij het palletvervoer is dat soms goederen van de ene op de andere pallet moeten worden overgestapeld, waarbij veel schadelijke houdingen voor de rug voorkomen. Hierdoor is laden en lossen van pallets ongeveer even zwaar als van stukgoed; bulkgoed komt er het best af.

Het Studiecentrum Arbeid en Gezondheid (AMC, Universiteit van Amsterdam) heeft kort geleden de gezondheidkundige problemen van vrachtwagenchauffeurs bij het laden en lossen onderzocht. Zes FNV-bonden ondersteunden dit onderzoek financieel (Vervoersbond, Dienstenbond, Industriebond, Druk en Papier, Voedingsbond en Bouw- en Houtbond).

Werkstress

Uit meting van de hormonen adrenaline en noradrenaline blijkt dat de werkstress vrij hoog is in vergelijking met andere beroepen. Daar komt bij dat de waarden vlak voor het slapen gaan (zo'n vijf uur na afloop van het werk) nog steeds hoger zijn dan op het eind van een rustdag, hetgeen wijst op onvoldoende herstel. Dit laatste ondersteunt het beleid van de vakbeweging om de werktijden van vrachtwagenchauffeurs te verkorten. Hier ligt overigens niet alleen een taak in de richting van werkgevers, maar ook in de richting van de leden. Er zijn namelijk nog altijd chauffeurs die streven naar een zo groot mogelijk aantal werkuren, zonder zich zorgen te maken over de gevolgen voor hun gezondheid op de lange termijn.

Geen onnodig zwaar werk

De Vervoersbond FNV heeft naar aanleiding van dit onderzoek aangekondigd bij de komende CAO-onderhandelingen te eisen dat chauffeurs niet meer mogen laden en

lossen. Dat is in de praktijk niet uitvoerbaar en ook niet nodig, zolang er simpele verbeteringen mogelijk zijn. Het lijkt beter dat de vakbeweging aanstuurt op het elimineren van onnodig zwaar werk. In plaats van andere mensen, zoals loodsmen-dewerkers, dit werk te laten doen. Bijvoorbeeld aan het overstapen van goederen moet nu eindelijk eens een eind gemaakt kunnen worden. Dit vergt een aanpak die de bedrijfstak overstijgt, want alleen door een gezamenlijk initiatief van verladers, beroeps- en eigen vervoerders is standaardisatie van palletmaten te realiseren. Samenwerking van bonden is hier dus geboden.

*Allard van der Beek
(werkzaam bij Studiecentrum Arbeid en Gezondheid)*