

# VERMOEIDHEID BIJ CHAUFFEURS IN HET EUROPESE WEGVERVOER



## Samenvatting van een studie van ETF\*

**V**ermoeidheid bij chauffeurs wordt algemeen erkend als een grote risicofactor die de verkeersveiligheid vermindert en die niet alleen voor de chauffeurs, maar voor elke weggebruiker een bedreiging vormt. Er is echter weinig onderzoek gedaan naar vermoeidheid bij chauffeurs in het commerciële transport en in de afgelopen 15 jaar werd ter zake geen algemene studie uitgevoerd en geen enkel rapport geschreven voor de hele EU.

Het doel van deze studie is tweeledig. Enerzijds wil ze de aard en de omvang van de vermoeidheid bij chauffeurs uit het passagiersvervoer en het vrachtvervoer op de weg in Europa beschrijven. Anderzijds wil ze de specifieke arbeidsvoorwaarden van de beroepschauffeurs onderzoeken en bekijken hoe die voorwaarden in de branche tot een endemische vermoeidheid leiden. Tot nog toe hebben zeer weinig studies vermoeidheid bij bestuurders van autobussen, touringcars en vrachtwagens bekeken vanuit het aspect van hun specifieke werkomgeving en arbeidsvoorwaarden of vanuit de algemene economische voorwaarden in de branche.

Deze studie keek naar de bestaande literatuur over de relatie tussen – enerzijds – veiligheid en – anderzijds – oorzaken van en tegenmaatregelen tegen vermoeidheid bij chauffeurs van autobussen, touringcars en vrachtwagens.

Ze is gebaseerd op een analyse van primaire gegevens die zijn vergaard via een online-bevraging van ca. 2.800 autobus-, touringcar- en vrachtwagenchauffeurs in Europa, en

via diepte-interviews en workshops met chauffeurs, vakbondsvertegenwoordigers en wetenschappelijke experts.

### VERMOEIDHEID BIJ CHAUFFEURS DEFINIËREN

Omdat vermoeidheid op verschillende manieren wordt gedefinieerd, kennen sommige bestuurders de symptomen ervan niet en beseffen ze misschien niet eens dat ze vermoeid zijn tot er een ongeval gebeurt. Veel definities delen

echter het idee dat vermoeidheid een toestand is die wordt veroorzaakt door langdurige inspanning. Het is een toestand die zowel lichamelijk, cognitief

als emotioneel tot uiting komt. Bij bestuurders leidt vermoeidheid tot een afname van het mentale en fysieke functioneren, wat op zijn beurt leidt tot slechte controle van het stuur, een verminderde reactietijd, slechtere naleving van de snelheid, verlies van aandacht en slechtere perceptie van gevaar. Je vermoeid voelen is geen beslissing die je plant, het is een autonoom mentaal en lichamelijk proces.

Aan vermoeidheid gerelateerde ongevallen worden vaak gekenmerkt door een duidelijk verlies van controle over het voertuig, wat resulteert in het zonder remmen verlaten van het traject. Verkeersongevallen met zware voertuigen zijn vaak ernstiger dan andere botsingen en hebben ernstige gevolgen voor alle betrokkenen, omdat de omvang en de massa van de voertuigen grotere en meer destructieve krachten met zich meebrengen. In 2016 kwamen in Europa (volgens de meest recente gegevens uit de CARE-databank van de EU) 4.002 mensen om het leven bij ongevallen met

**Verkeersongevallen met zware voertuigen zijn over het algemeen erger dan andere ongevallen**

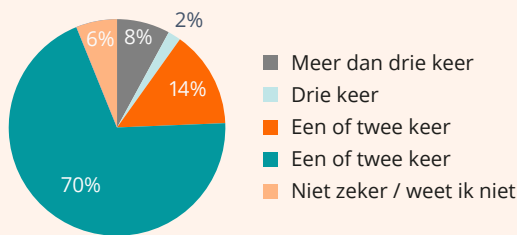
**Je vermoeid voelen is geen beslissing die je plant, het is een autonoom mentaal en lichamelijk proces**

\* *Vermoeidheid bij Chauffeurs in het Europese Wegvervoer*. Door Katrin Vitols en Eckhard Voss, *wmp consult*, voor ETF. Gepubliceerd juni 2021. © European Transport Workers' Federation (ETF)  
Het rapport is beschikbaar in pdf-formaat op <https://www.etf-europe.org/resource/driverfatigue/>

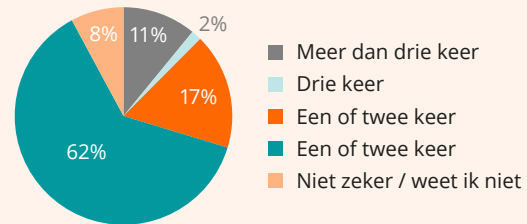


## Hoe vaak bent u in de afgelopen 12 maand in slaap gevallen tijdens het rijden?

Chauffeurs autobus/touringcar (n = 669)



Chauffeurs vrachtwagen (n = 2.159)



vrachtwagens en 594 mensen bij ongevallen met autobussen of touringcars.

Over een exhaustieve lijst van symptomen van vermoeidheid bij chauffeurs bestaat misschien geen eensgezindheid, maar onder autobus-, touringcar- en vrachtwagenchauffeurs heerst wel algemeen het besef dat vermoeidheid bij chauffeurs in heel Europa een ernstig probleem is. Veel chauffeurs zien vermoeidheid als een kenmerkende eigenschap van het beroep van chauffeur.

### 60% VAN DE CHAUFFEURS VERMOEID BIJ HET RIJDEN

Uit de resultaten van de enquête blijkt dat ongeveer twee derde van de beroepschauffeurs zich regelmatig moe voelt tijdens het rijden (66% van de ondervraagde bus- en touringcarchauffeurs; 60% van de ondervraagde vrachtwagenchauffeurs). Ongeveer een kwart tot bijna een derde van de bestuurders heeft toegegeven in de voorbije twaalf maanden ten minste eenmaal in slaap te zijn gevallen tijdens het rijden (24% van de autobus- en touringcarchauffeurs; 30% van de vrachtwagenchauffeurs). Uit onze gerichte interviews blijkt echter ook dat bestuurders over het algemeen bang zijn om dergelijke incidenten te melden, omdat ze vrezen dat dit gevolgen kan hebben voor hun baan. De werkelijke omvang van het probleem zou dus veel groter kunnen zijn.

Hoewel vermoeidheid erkend wordt als risicofactor voor ongevallen en hoewel er Europese wetgeving over rij- en rusttijden bestaat, toont deze studie dat vermoeidheid bij chauffeurs een wijdverspreid en structureel probleem in het Europese passagiers- en vrachtvervoer op de weg is.

### SLECHTE ARBEIDSVOORWAARDEN ZIJN DE OORZAAK

Er zijn tal van mogelijke oorzaken voor vermoeidheid bij chauffeurs, maar de bestaande studies richten

zich slechts op een handvol daarvan. Factoren die vaak in studies worden genoemd, zijn onder meer slaapgebrek, slechte slaapkwaliteit en de hoeveelheid slaap die betrokkene nodig heeft. Deze studie gaat echter een stap verder en toont aan dat slechte werk- en arbeidsvoorwaarden tot de belangrijkste onderliggende redenen voor slaapttekort behoren.

### Lange werkdagen

Een belangrijke factor bij vermoeidheid is de totale werkduur. De werktijden van autobus-, touringcar- en vrachtwagenchauffeurs zijn bijzonder lang, waardoor er onvoldoende tijd overblijft voor het minimum aan

recuperatie en herstellende slaap, laat staan voor een bevredigend evenwicht tussen werk en privéleven.

88% van de ondervraagde vrachtwagenchauffeurs en 60% van de ondervraagde autobus- en touringcarchauffeurs werkten meer dan 40 uur per week – wat in de meeste andere sectoren en beroepen als de norm wordt beschouwd – en een aanzienlijk deel van deze chauffeurs werkte meer dan 50 uur per week.

### Lage lonen

Er bestaat een direct verband tussen de hoogte van de vergoeding van bestuurders en hun lange werktijden. Een veelgehoord voorstel van de ondervraagde chauffeurs was dat de arbeidstijd zou moeten worden ingekort om de vermoeidheid van de chauffeurs te verminderen. De chauffeurs merkten echter ook op dat een kortere arbeidstijd een loonsverhoging zou vereisen, wetende dat de

**Een kwart tot bijna een derde van de chauffeurs gaf toe dat ze in de afgelopen 12 maand minstens een keer in slaap vielen bij het rijden**

lonen doorgaans berekend worden op basis van extreem lage uurlonens.

### Moeten werken tijdens pauzes

Bus-, touringcar- en vrachtwagenchauffeurs geven vaak aan dat ze hun pauzes moeten gebruiken voor activiteiten die “ander werk” vormen (zoals gedefinieerd in de EU-wetgeving voor de sector): taken zoals het vinden van een parkeerplaats, toezicht op laad- en losactiviteiten of het in- en uitladen van bagage van passagiers, passagiers helpen bij het instappen, en andere dingen zoals interactie met dispatchers of klanten, en het bestuderen van de route. Hierdoor slaan de chauffeurs pauzes heel vaak gewoon over, terwijl ze van hun werkgever vaak opdracht krijgen om tijd die ze aan die activiteiten besteden, als pauzetijd te registreren.

### Onderbroken rust en slaap

De slechte kwaliteit van de rust van chauffeurs is ook een ernstig probleem. De kwaliteit van de slaap wordt vaak aangetast door onderbrekingen en ongunstige slaapomstandigheden. Op grond van de afwijking van de EU voor veerboten en treinen mag een werkgever de tijd waarin een bestuurder per veerboot of per trein reist, meetellen als rusttijd. Die vermeende mogelijkheden om te rusten en te slapen worden echter doorgaans verstoord door het aan en van boord rijden en door andere onderbrekingen. Van de afwijking voor veerboten en treinen kan alleen rechtmatig gebruik worden gemaakt wanneer de bestuurder over een opklapbaar bed of een slaapcabine beschikt; de chauffeurs die aan ons onderzoek deelnamen, klaagden echter dat zij bij dergelijke reizen vaak geen geschikte rustfaciliteiten hebben.

### Onvoorspelbare arbeidsvoorwaarden

Veel chauffeurs die aan onze enquête deelnamen, meldden onregelmatige en onrealistische werkroosters, roterende diensten met frequente veranderingen in het werk-rustschema, roosters over 24 uur per dag en met nachtwerk, die allemaal in strijd zijn met het slaap-waakritme van het menselijke lichaam en die resulteren in onregelmatige slaappatronen en stress.

### Gezondheid en veiligheid

Chauffeurs meldden ook dat zij moesten werken in barre en oncomfortabele omstandigheden die bijdragen tot hun vermoeidheid. Die omstandigheden

worden dan bijvoorbeeld beïnvloed door warmte, koude, lawaai en mechanische trillingen in het voertuig, maar ook door externe factoren zoals slecht weer, slecht zicht, slechte wegen en druk verkeer. Hitte vormt een bijzonder probleem omdat de airconditioning in de voertuigen vaak ontoereikend is en de temperatuur niet goed regelt. Bij vrachtwagenchauffeurs wordt de slaap in de cabine vaak verstoord door een gebrek aan airconditioning, niet-afgeschermd lawaai op autowegen en de angst voor overvallen, die het gevolg is van een gebrek aan veilige parkeerterreinen.

### OPLOSSINGEN: PUNTEN VOOR WERKGEVERS EN WETGEVERS

Uit onze enquête blijkt dat chauffeurs, wanneer de omstandigheden het toelaten, in de strijd tegen de vermoeidheid vaak hun toevlucht nemen tot “eigen” maatregelen zoals stoppen en een dutje doen.

Door de strakke leverschema's en het structurele tekort aan geschikte parkeerterreinen in heel Europa kunnen vrachtwagenchauffeurs dergelijke maatregelen echter niet regelmatig nemen. Verder willen we benadrukken

dat autobus- en touringcar-chauffeurs niet zomaar kunnen pauzeren of een dutje doen wanneer dat nodig is, omdat ze passagiers aan

boord hebben en strikte tijdschema's moeten volgen. Het voorkomen van vermoeidheid kan en mag in geen geval alleen beschouwd worden als een taak voor de individuele chauffeur.

Het wegvervoer wordt gekenmerkt door deregulering en toenemende concurrentie waardoor de vraag naar goedkoop, flexibel, snel en stipt vervoer toeneemt. Dit heeft de bestuurders onder buitensporige druk gezet en hun arbeidsvoorwaarden en werkomstandigheden verslechterd.

Omdat de evolutie van de markt die omstandigheden bepaalt, zijn het in de eerste plaats de werkgevers en de wetgevers die de fundamentele oorzaken van vermoeidheid bij chauffeurs kunnen aanpakken.

### Werkgevers

Onze studie noemt een aantal tegenmaatregelen die werkgevers kunnen nemen om de vermoeidheid

---

***Het voorkomen van vermoeidheid kan en mag niet worden herleid tot een taak van de individuele chauffeur***

bij chauffeurs te helpen wegwerken. Het gaat onder meer om bedrijfsstrategieën voor de omgang met risico's op vermoeidheid, investeringen in betere uitrusting in voertuigen (vb. goede airconditioning) en de afbouw van fysieke arbeid voor chauffeurs, aangezien fysiek zwaar werk ook tot vermoeidheid leidt.

Bijzonder belangrijke tegenmaatregelen die uit deze studie naar voren komen, zijn een vermindering van de arbeidstijd (met compensatie van eventuele negatieve effecten op het loon van de bestuurder) en een betere registratie van de arbeidstijd. Uit onze gegevensanalyse blijkt dat er een verband bestaat tussen een slechte registratie van de arbeidstijd en vermoeidheid van de bestuurder.

In bedrijven die de werktijden nauwgezet registreren, hebben chauffeurs minder last van vermoeidheid. Chauffeurs krijgen echter vaak de opdracht om werktijd te registreren als pauze of rusttijd. Dit heeft niet alleen gevolgen voor het welzijn van de chauffeurs, maar ook voor hun loon.

Uiteindelijk heeft dit gevolgen voor de verkeersveiligheid. Werkgevers moeten er daarom voor zorgen dat alle werkgerelateerde taken als arbeidstijd gelden en zo – dus correct – worden geregistreerd én betaald.

## Wetgevers

Wetgevers kunnen de aspecten van vermoeidheid bij chauffeurs verhelpen die het gevolg zijn van deregulering en van de sterke concurrentie in de sector. In de Europese richtlijnen en verordeningen zijn reeds voorschriften opgenomen met betrekking tot de arbeidstijd, de rijtijden, de pauzes en

de rusttijden voor autobus-, touringcar- en vrachtwagenbestuurders. De bestaande regelgeving lijkt het probleem van vermoeidheid bij chauffeurs echter niet doeltreffend genoeg op te lossen of de gevolgen ervan voor de verkeersveiligheid niet voldoende te beperken. Vandaar de oproep van de chauffeurs die aan onze studie hebben deelgenomen, om de regels aan te scherpen. De uitzondering voor veerboten en treinen betreft zouden de chauffeurs die deelgenomen hebben aan ons onderzoek, volledig willen afschaffen.

Een ander probleem met de bestaande regelgeving is dat ze niet consequent en doeltreffend gehandhaafd wordt. Naast de verstrenging van de regelgeving is een belangrijke tegenmaatregel bij de bestrijding van vermoeidheid daarom ook het versterken van de handhaving van de bestaande regels door middel van controles en sancties. Mensen verantwoordelijkheid laten opnemen is over het algemeen een probleem als er geen controles en sancties zijn of als de winsten die met overtredingen kunnen worden behaald, groter zijn dan de straffen voor niet-naleving. De vervoersector is hierop geen uitzondering. In plaats van aan te dringen op nog meer deregulering, is dit het punt waar de toekomstige maatregelen om vermoeidheid bij chauffeurs in de EU tegen te gaan, zouden moeten beginnen.

**Werkgevers en wetgevers zijn de eersten die de fundamentele oorzaken van vermoeidheid bij chauffeurs kunnen beïnvloeden**

© Europese Transportwerknemers Federatie (ETF), juni 2021

Het onderzoek van ETF werd geanalyseerd door Katrin Vitols en Eckhard Voss, *wmp consult*



## Volg ons:

Sociale media:



[https://twitter.com/ETF\\_Road](https://twitter.com/ETF_Road)



<https://www.facebook.com/ETFRoadSection>

Website:

[https://www.etf-europe.org/our\\_work/road-transport/](https://www.etf-europe.org/our_work/road-transport/)

Eemail:

[road@etf-europe.org](mailto:road@etf-europe.org)



Met financiële steun van de Europese Unie