



# Psychische belasting in de binnenscheepvaart

## De Binnenscheepvaart, een sector in transitie

De eisen die aan binnenschippers gesteld worden zijn op zeer uiteenlopende wijze veranderd: nieuwe technologieën, grotere schepen, hogere tijdsdruk... spelen hen parten.

Om hun concurrentiepositie veilig te stellen dienen niet alleen ondernemingen zich aan te passen aan de gewijzigde voorwaarden. Ook werknemers dienen zich aan te passen en ondervinden daarbij steeds vaker nieuwe vormen van psychische belasting.

Aan dit fenomeen wijdde de Duitse psycholoog Dr. Poppelreuter een belangwekkende studie. Alle vormen van eisen die aan het werk gesteld worden, kunnen als belastend worden ervaren door individuele werknemers zo besluit hij.

Bijna alle vermelde aspecten van psychische belastingsfactoren blijken relevant te zijn voor de beroepsgroep van de binnenschippers: de toename van de tijdsdruk, de onmogelijkheid om het werk te plannen; de noodzaak om te reageren op nieuwe situaties (zoals blokkades en vertragingen); het zware lichamelijke werk (lawaai, slaapttekort, lasten, weer); de overvloed aan technologische informatie en de sociale gevolgen (samenwerking op een beperkte oppervlakte, lange periodes van huis, communicatieproblemen door verschillende talen...). Ieder van deze factoren kan niet automatisch als schadelijke vorm van belasting beschouwd worden. De psychische druk die werknemers ondervinden is sterk afhankelijk van de persoonlijke en situationele kenmerken.



## De transitie blijft niet zonder gevolgen

Stress op het werk veroorzaakt hoge kosten, want los van het menselijk leed heeft deze ook een aanzienlijk negatieve invloed op het economische prestatievermogen.

Een ondraaglijke hitte in het stuurhuis op een zomerdag kan een grote stressfactor betekenen waardoor bij gebrek aan concentratie de veiligheid in het gedrang komt. Binnenschippers besturen en hebben de leiding over schepen die op de binnenwateren varen. Ze helpen bij het laden en lossen van de goederen, ze bedienen hydraulische, pneumatische en elektrische installaties en staan

in voor het onderhoud en de veiligheid. Naast de professionele kennis is ook een affiniteit met technische instrumenten en installaties vereist. Er wordt van hen een grote zorgvuldigheid en verantwoordelijkheidszin verwacht, evenals de strikte naleving van de veiligheidsvoorschriften bij vervoer van gevaarlijke goederen. Communicatieve en sociale vaardigheden worden eveneens verondersteld. De bereidheid tot mobiliteit en overuren, het flexibel inspelen op nieuwe situaties en het aanleren van nieuwe technieken zijn bijkomende vormen van belasting, zeker gelet op de veroudering van het personeelsbestand. Op trajecten met een groot aantal

sluizen moeten ze bovendien vaak "afmeren". Bij het laden en het lossen gebruiken ze verschillende hulpmiddelen die steeds technologischer worden.

De arbeidstijdregelingen die in de binnenscheepvaart gebruikelijk zijn, maken het moeilijk om sociale contacten te leggen en te onderhouden. Lange werkdagen met overuren (ook in het weekeinde), steeds hogere omloopsnelheden, doorbrengen van de vrije tijd aan boord, hebben negatieve gevolgen voor gezins- en privéleven.

Ook de levensomstandigheden aan boord spelen een grote rol. Moderne schepen bieden een groter comfort, maar oudere schepen doen het minder goed op het vlak

van de afmetingen van de kajuit, de uitrusting, het lawaai en de trillingen.

De auteur gaat uitgebreid in op de talrijke psychische gevolgen van belasting die gepaard gaan met het passeren van bruggen, dat tot het dagelijks leven van een schipper behoort. Wanneer de randvoorwaarden slecht zijn, kan zulk 'routinewerk' een echte uitdaging betekenen (te lage bruggen, nauwe doorvaaropeningen, beperkte zichtbaarheid, andere schepen in de buurt, teveel aan technologische informatie!)

Het personeelsverloop in de sector is dan ook hoog, omdat velen na enkele jaren werk zoeken aan de wal.

## Nood aan diverse maatregelen en opvolging

Kortom, de talrijke vormen van belasting voor binnenschippers zijn uiteenlopend, permanent en moeilijk controleerbaar. De hiertegen te nemen maatregelen dienen zich op verschillende niveaus te situeren. Ze dienen naast de situatiegebonden kadervoorwaarden en de sociale componenten, ook rekening te houden met de kenmerken van de werkplek en individuele factoren.

Wezenlijke veranderingen in de arbeidsorganisatie moeten met informatie, opleidingen en instructies begeleid worden. Een regelmatige controle van de efficiëntie van de maatregelen maakt deel uit van de plichten van de werkgever. De maatregelen mogen overigens niet op de lange baan geschoven worden om het gebrek aan gespecialiseerde en jongere werknemers niet nog prangender te maken.

## Uber ondermijnt de taxisector

Uber, een uit de USA overgewaaid 'taxidienst', kondigde eerder al aan actief te willen worden op de Belgische markt. Deze in San Francisco opgerichte dienst wil op korte termijn een plaats op de markt overnemen in Antwerpen en in Brussel.

BTB interpelleerde de politici en de inspectiediensten. Uber dreigt immers de volledige taxisector te destabiliseren. Een sector waar sociale dumping nu reeds welig tiert, dreigt nog verder te ontsporen.

Recent werd de "UberPop" voor Brussel gelanceerd. Een dienst of eerder een applicatie die het mogelijk maakt een 'taxi' (lees particuliere chauffeurdienst) te vinden met de hulp van een app op een smartphone. De rit wordt dan betaald met een kredietkaart of via Paypal. De Brusselse wetgeving laat het Uber momenteel niet toe om privé-chauffeursdiensten aan te bieden. Er zijn immers regels wat taxidiensten of verhuur van een wagen met chauffeur betreft. De regio's leggen die verplichtingen op aan taxi-bedrijven of zgn. locatiediensten. Uber is duidelijk niet van plan om zich naar deze regels te schikken. Bij de lancering van de UberPop werd immers niet gewerkt met

professionele privé-chauffeurs, maar met particulieren die passagiers tegen betaling kunnen meenemen in de wagen.

Hebben deze chauffeurs een medische attestering zoals taxichauffeurs moeten hebben?

Zijn hun wagens verzekerd voor betaald personenvervoer?

Worden de wagens zesmaandelijks technisch gekeurd?

Hebben ze een vergunning van het gewest?

Neen dus! Het zijn echter regels waar erkende chauffeurs en ondernemingen zich wel aan moeten houden! Blijkbaar vindt Uber dat eerder wie professioneel taxibestuurder kan spelen en dit zonder opleiding, medische schifting of technische regels. Zou jij gerust zijn mocht je in het ziekenhuis verzorgd worden door een verpleegster die geen diploma heeft?

BTB-ABVV is dan ook niet verwonderd dat Uber scherpe tarieven neerzet. Dit is enkel mogelijk als men zich niet houdt aan de regels waaraan andere vervoersbedrijven zich wel (moeten) houden. De taximarkt nog verder destabiliseren zal de doodsteek betekenen voor de loontrekkende taxichauffeurs en

voor ondernemers die volgens het boekje werken.

Ondertussen konden wij tot ons groot genoegen vaststellen dat de Brusselse Minister van Vervoer Grouwels kort op de bal speelt. Door haar tussenkomst werden

reeds twee voertuigen van de Uber in beslag genomen, omdat zowel de voertuigen als de chauffeurs niet voldoen aan de Brusselse wetgeving. De directie van Uber is echter niet van plan om de handdoek zo maar in de ring te gooien en zijn

Brusselse plan op te bergen. In tegendeel, zij hopen hun netwerk spoedig uit te breiden tot Antwerpen en andere Belgische grootsteden.

Waakzaamheid is geboden!



■ BTB nam deel aan de gemeenschappelijke actie "low cost = bad jobs" op de luchthaven naar aanleiding van de komst van Ryanair in Zaventem. Meer informatie vind je ook terug op pagina 12 van BBTB in deze DNW.