

'Witte vingers en rugklachten'

Europese richtlijn trillingen

Sinds de jaren tachtig hebben wetenschappers grote aandacht voor trillingen op werkplekken. Zij houden trillingen, met inbegrip van schokken, verantwoordelijk voor een reeks kwalen, van het 'wittevingersyndroom' tot rugklachten.

In de jaren tachtig werd voor het eerst onderzoek gedaan naar de invloed van trillingen op de gezondheid. In de loop van de tijd raakten de Europese Commissie en het Europees Parlement ervan overtuigd dat er regels nodig waren. Op 25 juni 2002 publiceerden zij dan ook de Europese Richtlijn 2002/44/EG. Op 6 juli aanstaande moet deze richtlijn in alle landen van de Europese Unie van kracht worden. Het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft de wijziging van de Arbeidsomstan-

dighedenwet onlangs naar het Nederlands parlement gezonden, zodat de richtlijn inderdaad in juli in Nederland van kracht wordt. Hoewel de effecten nog onduidelijk zijn en een overgangstermijn van vijf jaar is ingebouwd, kan de wetgeving behoorlijk ingrijpen in de bedrijfsvoering. De dreiging van een dubbele bemanning per shift hangt bedrijven met intensieve inzet van transportmaterieel boven het hoofd. Want schokken zijn ook trillingen.

Klachten

'Ik wil de relatie tussen de dosis lichaams-trillingen en de effecten best betwijfelen', zegt arbeids- en veiligheidskundige Jan Doornbusch, 'maar de opstellers van de Europese Richtlijn zijn er zeker van dat trillingen een gezondheidsprobleem opleveren. Duidelijk is dat trillingen gezondheidsklachten veroorzaken, maar er is geen goed onderbouwde grenswaarde vast te stellen die voor iedereen geldt. Iemand met een

nierziekte of een doorbloedingsafwijking in de vingers kan sterk op trillingen reageren. De richtlijn geeft waarden aan, waarbij het gaat om de energetische intensiteit van een schok, de frequentie van de schokken en de duur van de blootstelling'.

Doornbusch is sinds een jaar actief met practica over de trillingsbelasting voor preventiemedewerkers, wagenparkbeheerders en leidinggevendenden in de logistiek. Voor die practica maakt hij gebruik van de faciliteiten van Savas in Zaltbommel, leverancier van chauffeursstoelen voor bedrijfsvoertuigen. 'Onder de naam Vibrations at work laten we deelnemers ervaren wat schokken en trillingen betekenen. Overigens wel binnen de norm van de richtlijn, want dat is wel onze verantwoordelijkheid'.

Dat brengt hem op de volgende illustratie: 'Als je in een moderne personenauto over een snelweg rijdt met circa honderd kilometer per uur, dan blijf je net onder de actiewaarde van de richtlijn. Je zou dan in theorie acht uur per dag mogen doorrijden zonder gezondheidsklachten te hoeven vrezen. Rijd je echter over een klinkerweg, dan wordt het anders.'

Machines

'Een catastrofe voor industrie en gebruikers', noemt Sebastian Riedmaier de richtlijn. De marketing manager bij Jungheinrich in Moosburg brengt daarmee de zorg van onder meer de heftruckindustrie onder woorden. Producenten van materieel krijgen te maken met het probleem dat trillingen niet alleen het gevolg zijn van machines. De oorzaak kan ook liggen bij omgeving en rijstijl. 'Maar werkgevers zullen het probleem bij de industrie neerleggen.'

Producenten van rijdend en trillend materieel vinden de eis om trillingen te reduceren terug in de aangepaste Europese Machine-richtlijn. Veel heftrucks voor gebruik 'buitenshuis' hebben al een vorm van schokdemping van de cabine en Doornbusch verwacht dat zulke dempers een standaardvoorziening worden. Dat neemt niet weg dat de werkgever verantwoordelijk blijft.

In kaart

De Richtlijn heeft gevolgen voor het bedrijfsleven. Bedrijven waar productie-



Workshop: rijden over een laag drempeltje geeft een voelbare 'trilling'.

komt eraan



Schokken ervaren.

machines of transportinstallaties 'stampen', gereedschappen trillen, materieel over oneffen terrein rijdt en bedrijven in handel en industrie met intensief intern transport, moeten de risico's van trillingen en schokken in kaart brengen en aanpakken.

De Europese Richtlijn is bedoeld om twee groepen van trillingen te beperken: de handarmtrillingen en de lichaamstrillingen. Van handarmtrillingen is sprake als een hand rust op hendels die de trillingen van de aandrijving doorgeven, maar bijvoorbeeld ook de trillingen die handgereedschappen voortbrengen.

De lichaamstrillingen waarop de richtlijn doelt gaan verder dan de trillingen van bijvoorbeeld een stationair draaiende motor. De technische termen in de richtlijn leiden naar alle werksituaties waar schokken voor trillingen zorgen. Daaruit volgt dat werkgevers moeten nagaan wat over een werkdag gemeten de trillingsbelasting is, bijvoorbeeld voor chauffeurs op heftrucks die geregeld over drempels, bestrating of betonplaten rijden, rails kruisen, vrachtauto's of containers in- en uitrijden of over een verharding van stenen of betonplaten rijden.

Verantwoording

De wetgever legt nu al de verantwoording voor de gezondheidsgevolgen van trillingbelasting bij werknemers neer bij de werk-

gever. Laatstgenoemde moet ervoor zorgen dat werkplekken geen gezondheidsschade kunnen veroorzaken, zo staat in het Burgerlijk Wetboek te lezen. De richtlijn kan consequenties hebben voor de bedrijfsvoering. De blootstelling aan te veel schokken en trillingen, vastgesteld volgens de meetmethoden die de richtlijn voorschrijft, kan ook tot gevolg hebben dat het werk in duur beperkt moet blijven. 'We hebben na een test met de trillingen op een heftruck eerder dit jaar de uitkomsten geëvalueerd. De resultaten zouden aanleiding kunnen zijn om de chauffeur na een paar uur werken van de truck te halen en het werk door een collega te laten overnemen. Tenzij je door aanpassingen aan wegdek, materieel, stoel of banden de trillingen onder de actiewaarden kunt brengen.'

Werkgevers krijgen de taak na te gaan of er meer voorzieningen nodig zijn. Banden en de stoel springen dan direct in het oog als onderdelen die trillingen en schokken kunnen dempen.

Vrije tijd

In de aanloop naar de nieuwe wetgeving is de opmerking terecht dat werkgevers 'van alles moeten doen om trillingen te voorkomen', terwijl werknemers in hun vrije tijd activiteiten mogen ontplooiën die een aanslag op de gezondheid kunnen betekenen.

'Werkgevers zouden de risico-inventarisatie en evaluatie niet alleen moeten zien als iets wat verplicht is,' vindt Doombusch. 'Je moet kunnen aantonen dat rugklachten nooit door je werk veroorzaakt kunnen zijn. Dat kan alleen als schadelijke trillingen zwart op wit in de risico-inventarisatie en evaluatie zijn uitgesloten. Rugklachten moeten dan wel een andere oorzaak hebben, en daarvoor kun je als werkgever niet aansprakelijk worden gehouden. Rechters houden daar wel degelijk rekening mee.'

Hij adviseert werkgevers een scan uit te voeren als het gezond verstand zegt dat er werkplekken zijn waar trillingen en schokken aan de orde kunnen zijn. 'Kijk ook naar het ziekteverzuim in het bedrijf en onderzoek of gezondheidsklachten werkgebonden zijn. En kijk naar de mogelijkheden om werkhouding of rijgedrag met een opleiding te corrigeren. Maar vooral: zorg voor metingen waarmee je het risico kunt onderbouwen.'

ED COENEN

Aandachtspunten:

- kuilen, drempels, rails in vloeren
- verharding buitenterrein
- overgang tussen expeditie en auto of container
- onnodige trillingen door snel optrekken en krachtig remmen
- voertuig: vering, banden en stoel
- onderhoud voertuig
- trillingen machines en hendels
- 'machogedrag' tijdens rijden en remmen
- bedacht zijn op klacht 'stijve rug'