

Ergonomiekaart van Nederland

Door Nicolien de Langen

Interview met Bert Moss



Wie is Bert Moss?

Ik ben 44 jaar en vader van twee dochters (van 15 en 14 jaar). Mijn vrouw heeft een zoon van 10 jaar. We hebben een mooi druk gezin als we met zijn vijven zijn. Mijn vrouw is overigens inspecteur bij dezelfde dienst, dus je kunt raden hoe we elkaar ontmoet hebben.

Ik ben enthousiast motorrijder en in de weekenden hobby ik daar ook aan. Ik knap af en toe een motor op, waardoor ik ondertussen een garage vol motoren heb!



Wij wonen in Losser, achter Enschede, aan de Duitse grens. Omdat de reisafstand naar kantoor in Utrecht groot is, werk ik standaard vanuit huis. Dit is overigens ook de gewoonte van andere collega's. Om goed te kunnen thuiswerken, of telewerken zoals het ooit heette, heb ik hiervoor mijn garage omgebouwd tot kantoor. Daarnaast ben ik veel onderweg om te overleggen met collega's en voor de projecten die ik begeleid.

Doordat ik mijn tijd zelf kan indelen, is het werk goed te combineren met zorgtaken. Het werken bij de overheid heeft ook als voordeel dat het gaat om de kwaliteit die je levert en niet om de tijd die je besteedt. Dit maakt dat ik een zeer positieve druk ervaar.

Hoe zag je loopbaan eruit, bij welke werkgevers heb je gewerkt?

Ik ben vrij vroeg begonnen met werken. Omdat ik dyslectisch ben en de ondersteuning destijds niet goed was, ben ik op mijn zeventiende van school af gegaan en gaan werken in een fabriek waar radarsystemen worden gemaakt. Ik ben toen ook begonnen met het volgen van avondstudies. Ik wil mijzelf uitdagen en verder ontwikkelen op vlakken die ik interessant vind. Allereerst heb ik de lerarenopleiding gedaan. Technische vakken mag ik op alle niveaus lesgeven, maar dat heb ik eigenlijk nooit gedaan. Daarna ben ik technische bedrijfskunde in Enschede gaan studeren en ben ik gaan werken in een metaalwarenfabriek. Hier hield ik mij een aantal jaar bezig met de arbeidskundige kant van het proces. Ik maakte berekeningen van verschillende montageprocessen, ook wel methodische tijdmetingen (MTM) genoemd.

Vervolgens heb ik bij Berenschot (organisatieadviesbureau) gewerkt. Ik werkte op de 'Productivity plus'-afdeling. Deze



FYSIEK

"Ergonomie zal de komende jaren alleen maar belangrijker worden."

afdeling was bekend van de verwijderingsbijdrage van auto's. Ikzelf deed onderzoek naar de tijd die het kost om een auto te demonteren. Eigenlijk zat het observeren en meten van taken en handelingen altijd al verweven in mijn werk en lag mijn werk destijds al dicht tegen de ergonomie aan.

In de avonduren heb ik nog wiskunde gestudeerd. Niet om er actief in mijn werk iets mee te doen, maar gewoon omdat het mij interesseert.

Na mijn tijd bij Berenschot heb ik bewust een baan gezocht die minder druk gaf. Zo ben ik in 2000 bij de overheid als inspecteur terecht gekomen. Na drie jaar ben ik vakspecialist geworden en heb ik de pdbo (postdoctorale beroepsopleiding Ergonomie bij Arbeid) aan de VU gevolgd.

Inspectie SZW heeft verschillende inspectietakken, waaronder Inspectie Arbo (de voormalige arbeidsinspectie). Bij Inspectie Arbo werken ongeveer tweehonderd inspecteurs, vijfenveertig mensen in het expertisecentrum en daarnaast is er nog een aantal staffuncties. Ik maak deel uit van het expertisecentrum. Dit heeft verschillende disciplines, onder andere veiligheid en producten, ergonomie, chemische veiligheid, arbeidstijden, a&o. Elke medewerker focust zich op één onderwerp.

Wat versta je onder ergonomie?

Voor mij is de mens het centrale onderwerp van de ergonomie. Het betreft het afstemmen van de omgeving en (hulp) middelen op de mens en niet andersom. Ergonomie zal de komende jaren alleen maar belangrijker worden. We worden ouder, we moeten langer werken en dus zullen er ook meer aanpassingen nodig zijn. De leeftijd van 67 zal niet het eindstation van het werkzame leven zijn, denk ik. De eerste kinderen waarvan verwacht wordt dat ze 130 worden, zijn al geboren. Hoelang is dan je arbeidsleven?

Wat is de relatie tussen ergonomie en je huidige werk?

Ik heb dagelijks met ergonomie te maken. Mijn werk bestaat uit drie hoofdcomponenten. Ten eerste: ondersteuning reactieve zaken voor inspecteurs, zoals bij voorbeeld klachten over fysieke belasting. De inspecteur start het onderzoek en indien de inhoud te specifiek wordt, word ik ingeschakeld. Voorbeelden hiervan zijn het beoordelen van de risico-inventarisatie en -evaluatie, maar ook het voeren van gesprekken met werkgevers die overtuigd moeten worden.

Ten tweede: invulling inspectieprojecten fysieke belasting. Deze starten met het in kaart brengen van de sector waar de inspecties uitgevoerd gaan worden. Er wordt bepaald welke knelpunten er op het gebied van ergonomie en fysieke belasting zijn en op basis daarvan wordt bepaald hoe de inspecteurs ernaar gaan kijken. Om dit te stroomlijnen, stellen we een inspectiemodule op. Deze wordt gehanteerd door de inspecteurs.

En ten slotte: ondersteunen en adviseren van beleidsmedewerkers over fysieke belasting. Beleidsmedewerkers hebben meerdere portefeuilles. Voor de inhoudelijke ondersteuning vallen ze terug op onze afdeling. Voorbeeld hiervan is deelname aan de werkgroep voor herziening van EU-richtlijn voor fysieke belasting en beeldschermwerk (EEG/90/269 en 270) maar ook inhoudelijke ondersteuning bij het beleidsproject 'gezond bedrijf' en 'duurzame inzetbaarheid'.

Hoe bepalen jullie waar inspecties worden uitgevoerd?

De belangrijkste bron is de risicoanalyse van branches. We hebben hiervoor een speciale afdeling. Jaarlijks wordt besloten waar we gaan inspecteren. Dit wordt dan ook met de betreffende brancheorganisaties besproken. Het

kan ook zijn dat de politiek wil dat we ergens naar kijken, bijvoorbeeld naar aanleiding van de vuurwerkrap, maar ook seizoenswerk bij jeugdigen kan leiden tot een inspectietraject. Daarnaast komen er projecten voort uit het sociaal overleg tussen overheid, werkgevers en werknemers en komen er opdrachten vanuit de kamer. Op die manier kunnen we 'actief werk' plannen. De overige tijd van inspecteurs wordt besteed aan ongevallen, klachten en reactief werk.

Op welk project ben je het meest trots?

Het project dat we hebben gedaan voor de bagagemedewerkers op Schiphol. Schiphol en de bagageverwerkers wilden graag hun capaciteit vergroten, waardoor er meer koffers *gehandeld* moesten worden door de medewerkers. De Inspectie Arbo wilde dat het vergroten van de capaciteit gepaard zou gaan met een gezonde en niet-belastende werkwijze. Doel van ons project was het weghalen van overbelasting van medewerkers. Na de eerste inspecties hebben we gedurende 7 jaar min of meer de vinger aan de pols gehouden en de bedrijven gestimuleerd om het probleem op te lossen. Ook hebben we oplossingsrichtingen aangedragen. Naast technische voorzieningen moest er ook een cultuuromslag plaatsvinden. Er moest een nieuwe werkwijze worden aangeleerd, want met het ophangen van tilhulpen alleen ben je er niet. Werknemers moesten begeleid en gemotiveerd worden om de hulpmiddelen ook juist toe te passen. Onlangs is het project afgesloten. Het probleem is nog niet 100% opgelost. Veel koffers kunnen nu met een vacuümheffer worden verplaatst, waardoor tillen wordt voorkomen, maar er zijn nog producten die niet met de vacuümheffer *gehandeld* kunnen worden. Hier liggen nog uitdagingen voor de toekomst. Ik ben tevreden; het grootste gedeelte van het probleem is opgelost!

Wat me ook altijd bij zal blijven is het project wat ik heb gedaan in de slachterijwereld. Voor mijn afstuderen aan de pdbo heb ik onderzoek gedaan naar de veiligheid van messen. Ik heb onderzocht wat de invloed van de werkplekinrichting is op steekincidenten. In dit kader heb ik heel veel koeien- en kalsslachterijen bezocht. Hoe zien de werkplekken eruit en hoe zouden ze eruit moeten zien? Dit onderzoek heeft geleid tot een richtlijn die we gebruiken bij de handhaving. Hiervan zijn ook delen overgenomen in Arbocatalogus. Het is een indrukwekkende wereld.

Wat mis je in huidig ergonomisch onderzoek of de adviespraktijk?

Er is veel kennis over herstelmomenten binnen de dag, maar herstel over de dag is minder duidelijk. Als een werknemer de ene dag wordt blootgesteld aan overbelasting, hoe lang moet hij dan rusten om ervoor te zorgen dat hij

voldoende hersteld is als hij weer aan het werk gaat? Dit is voor functies waarin extreme overbelasting voorkomt interessant om te weten, maar we hebben nu alleen een dagmaat om rekening mee te houden.

In de Arbowet is fysieke belasting wel een onderwerp, maar cognitieve belasting niet. Hierdoor kan je hier ook niet direct op inspecteren. Cognitieve ergonomie en het ontstaan van ongevallen hebben mijns inziens een directe relatie, maar ook vraagstukken over hoeveel en welke informatie we kunnen verwerken bij controletaken vormen een interessant gebied. Daarom is het erg belangrijk dat dit wel in de wetgeving komt.

Wat is je grootste ergeRnomie?

In de praktijk zie ik vaak dat er geen implementatie volgt na een beoordeling fysieke belasting. Als er niet direct een technische oplossing voorhanden is, dan is de kans groot dat er niets wordt gedaan aan fysieke overbelasting. Oplossingen als werkplekoptimalisatie en organisatorische maatregelen stranden geregeld op het argument dat de werknemers het niet willen of de werkgever er niet op wil toezien dat die maatregelen ook worden nageleefd. De werkgever is echter wel verantwoordelijk.

Wat is je reactie op de stelling in de vorige Ergonomiekaart van Nederland: 'Vanaf nu is het verboden voor ergonomen in de praktijk om rapporten te schrijven, je mag alleen oplossingen leveren'?

Dit is zeker een herkenbare stelling. Ik denk echter dat rapporten niet voorkomen kunnen worden. Naast 'hardware oplossingen' zoals tilhulpmiddelen, zijn er vaak ook organisatorische maatregelen nodig om de blootstelling op een acceptabel niveau te houden. In dat geval heb je een rapport van een onderzoek nodig om daaruit te laten blijken dat de maatregelen die je voorstelt de juiste zijn. De focus van een ergonomoom moet immers liggen op het streven naar een acceptabele of 'gezonde' blootstelling.

Welke stelling geef je mee voor het volgende interview?

'De verschillende ergonomische deelgebieden (fysiek, gedrag, cognitief, sensorisch en organisatorische ergonomie) moeten beter verweven worden in de uitvoeringspraktijk. Nu worden ze als afzonderlijke risico's beoordeeld.'