

Wat beweegt vrachtwagenchauffeurs?

~

een kwalitatief onderzoek naar de betekenissen die vrachtwagenchauffeurs geven aan gezondheidsstimulering op het werk en de omgevingsfactoren die volgens hen van invloed zijn op hun gezondheid

Utrecht, juli 2009

Opleiding: Universiteit Utrecht
Utrechtse School voor Bestuurs- & Organisationswetenschap
Master Sportbeleid en Sportmanagement

Opdracht: Afstudeeronderzoek
Eerste begeleider: Prof. dr. A. Knoppers
Tweede lezer: Drs. M. van Slobbe

Auteur: Inge van Bogerijen
Wijde Doelen 2c
3512 XN Utrecht
ingevanbogerijen@hotmail.com
Student nr.: 0459658



Universiteit Utrecht



NISB Nederlands Instituut
voor Sport & Beweging

<u>Inhoudsopgave</u>	<u>Blz.</u>
Voorwoord	2
Samenvatting	3
1. Inleiding	4
1.1. Gezondheid op het werk in een bredere context	4
1.2. Aanleiding onderzoek	5
1.2.1. Bewegen op het werk in risicobranches	6
1.2.1.1. Profiel vervoer- en transportbranche	7
1.2.2. Focus op vrachtwagenchauffeurs	7
1.2.2.1. Profiel vrachtwagenchauffeur	8
1.3. Doelstelling en relevantie onderzoek	9
2. Literatuurstudie	10
2.1. Werknemers en bewegen	10
2.2. Invloed sociaaleconomische status op gezondheid	12
2.3. Relatie werkgever – werknemer	13
3. Onderzoeksperspectief en Theoretisch kader	16
3.1. Wetenschapsfilosofisch kader	16
3.2. Betekenisconstructie	17
4. Onderzoeksvragen	20
4.1. Probleemstelling	20
4.2. Definities belangrijkste begrippen	20
5. Methodologie	22
5.1. Visie op het doen van onderzoek	22
5.1.1. Selectie respondenten	23
5.2. Methoden	23
5.2.1. Observaties	23
5.2.2. Diepte-interviews	23
5.2.3. Focusgroepen	24
6. Resultaten	25
6.1. Algemeen	25
6.2. Gezondheidsbewustzijn	25
6.3. Gezondheidsstimulering vanuit het werk / werkgevers	28
6.4. Structuur van het werk	30
6.4.1. Invloed van het type werk	32
6.5. Prioriteiten	33
6.6. Sociale (werk)omgeving	35
6.6.1. Thuissituatie	35
6.6.2. Invloed collega’s	37
6.7. Facilitaire voorzieningen onderweg	38
6.8. Samenvatting	40
7. Discussie	41
7.1. Betekenisgeving aan gezondheid	41
7.2. Betekenisgeving aan gezondheidsstimulering vanuit het werk	43
7.3. Invloed van cultuur op vrachtwagenchauffeurs	44
7.4. Betekenisgeving aan structuur van het werk	45
7.4.1. Invloed sociaaleconomische status	47
7.5. Mogelijkheden	48
8. Conclusie	51
9. Aanbevelingen	54
10. Literatuurlijst	57
Bijlage I: Topiclijst interviews / focusgroepen	61

VOORWOORD

Dit onderzoek is uitgevoerd in het tweede en tevens laatste jaar van de master Sportbeleid en sportmanagement aan de Utrechtse School voor Bestuurs- en Organisationswetenschap (USBO) en heeft onder de deskundige supervisie gestaan van prof. dr. Annelies Knoppers.

In dit onderzoek wordt onderzocht welke betekenissen vrachtwagenchauffeurs geven aan gezondheidsstimulering op het werk en welke omgevingsfactoren van invloed zijn op hun gezondheid. Dit onderzoeksrapport vormt de afsluiting van de tweejarige masteropleiding, welke in het teken heeft gestaan van de Nederlandse non-profit sportsector. In de afgelopen twee jaar heb ik enorm veel geleerd over sportbeleid en -management en over vraagstukken waar sportorganisaties mee te maken krijgen. Ook tijdens mijn stage bij het Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen (NISB) heb ik de dagelijkse praktijk van een sportorganisatie kunnen ervaren. Daarnaast ben ik in relatief korte tijd wegwijs geworden in de wondere wereld van het transport en zeker nu het einde in zicht is, kijk ik met veel plezier terug op de afgelopen periode.

Nu dit onderzoekstraject haar einde nadert, is het tijd om een paar mensen te bedanken voor hun bijdrage aan dit onderzoek. Vanuit de opleiding wil ik allereerst Annelies Knoppers bedanken, mijn scriptiebegeleider gedurende het afgelopen half jaar, voor haar waardevolle en deskundige feedback en voor haar kritische blik op mijn voortgang. Haar jarenlange onderzoekservaring en expertise op dit gebied hebben mij enorm geholpen. Daarnaast wil ik ook opleidingscoördinator Inge Claringbould bedanken voor haar feedback en voor de nuttige bijeenkomsten en leerzame intervisie- en competentiebijeenkomsten. Mede dankzij deze bijeenkomsten heb ik mijzelf de afgelopen twee jaar verder kunnen ontwikkelen.

Ook mijn collega's bij NISB wil ik zeer bedanken voor de leerzame stageperiode die achter mij ligt en tevens wil ik hen bedanken voor het actief meedenken, de kritische noten en het bieden van nieuwe inzichten omtrent mijn onderzoeksthema. In het bijzonder Peter-Jan Mol, Maaike Sauerborn-Ribbens, Pieter Iedema, Thom Rutten, Marian ter Haar, Robert Gelinck en Hans Arends; allen zeer bedankt voor jullie bijdragen. Ik heb met veel plezier met jullie samengewerkt.

Rest mij nog om de lezers van dit rapport hierbij veel plezier te wensen!

Inge van Bogerijen
Utrecht

Juli 2009

SAMENVATTING

Achtergrond: Toenemend overgewicht, beweegarmoede en een ongezonde leefstijl leiden ertoe dat meer bedrijven zich tegenwoordig bezighouden met gezondheidsstimulering van hun werknemers. De vervoer- en transportbranche is een risicobranche op dit gebied, met relatief veel werknemers die bovengemiddeld scoren op overgewicht en beweegarmoede. Daarnaast zijn er in de branche veel oudere werknemers (50+) en mensen met een lage sociaaleconomische status (SES) werkzaam.

Methodologie: In bestaand onderzoek omtrent dit thema worden vaak kwantitatieve gegevens verzameld en tevens wordt vaak beredeneerd vanuit het perspectief van de werkgever in plaats van de werknemer. Dit kwalitatieve onderzoek focust op de betekenisgeving van vrachtwagenchauffeurs aan gezondheidsstimulering op het werk en de invloed van omgevingsfactoren op gezondheid. Data zijn verzameld door gebruik te maken van observaties, diepte-interviews en focusgroepen met vrachtwagenchauffeurs. Bij de interviews en focusgroepen is een topiclijst als leidraad gebruikt.

Resultaten: Gezondheid is voor veel chauffeurs erg belangrijk, maar de betekenissen die worden gegeven aan gezondheid lopen uiteen. Werkgevers besteden op dit moment niet of nauwelijks aandacht aan de gezondheid van hun werknemers, veel chauffeurs zouden dit wel willen. Er zou behoefte zijn aan fietsen, wandelen, fitness, spinnen of individuele begeleiding. Sommige chauffeurs willen geen bemoeienis vanuit de werkgever, omdat zelfstandigheid en eigen verantwoordelijkheid voor hen belangrijk zijn. De sociale en fysieke werkomgeving blijken van invloed op gezondheid. Er zijn vrijwel geen gezondheidsvoorzieningen onderweg. Het is voor veel chauffeurs lastig een gezonde leefstijl te realiseren. Ook de thuissituatie is van invloed op gezondheid. Chauffeurs hechten veel waarde aan tijd met het gezin.

Conclusies: De huidige werkstructuur van chauffeurs is ongezond. Gebrek aan tijd is de voornaamste factor om niet aan sport of bewegen toe te komen; chauffeurs worden gedwongen andere prioriteiten te stellen. De betekenisgeving van chauffeurs aan gezondheid loopt uiteen en wordt beïnvloed door de cultuur waarin zij werken en de discoursen van zelfverantwoordelijkheid en mannelijkheid. De heersende normen voor gezondheid in Nederland vragen op dit moment bijna het onmogelijke van veel chauffeurs. Het is niet reëel om het huidige gedrag van chauffeurs af te schuiven op hun eigen verantwoordelijkheid. De werkomgeving lijkt van directe invloed op de gezondheid van vrachtwagenchauffeurs. Als de faciliteiten en tijd er niet zijn, wordt er niks gecreëerd. Er zijn mogelijkheden voor verbetering, maar deze zijn beperkt.

Aanbevelingen: Er is behoefte aan meer en betere faciliteiten onderweg, zowel op het gebied van voeding als bewegen. Hierdoor wordt een gezonde leefstijl gestimuleerd. Werkgevers moeten de werknemers die dit willen hierin faciliteren. Er moet worden ingespeeld op de intrinsieke motivatie van chauffeurs om gezond te leven en een slag te maken in de bewustwording. Gezondheid onder chauffeurs moet bespreekbaar worden gemaakt door de discoursen van gezondheid en mannelijkheid ter discussie te stellen. Om structureel iets te kunnen veranderen, zou op vakbond, branche- of overheidsniveau moeten worden gekeken naar oplossingen voor de ongezonde werkstructuur waar vrachtwagenchauffeurs mee te maken hebben.

1. INLEIDING

1.1 Gezondheid op het werk in een bredere context

In de huidige samenleving krijgt het toenemende overgewicht en de ongezonde leefstijl van Nederlanders steeds vaker de aandacht. Te weinig lichaamsbeweging en overgewicht zijn belangrijke risicofactoren voor de gezondheid. En zoals inmiddels veelvuldig is aangetoond, hangen deze twee factoren nauw met elkaar samen: te weinig bewegen is een belangrijke oorzaak van overgewicht. In Nederland heeft 40 procent van de volwassenen overgewicht en 10 procent ernstig overgewicht. Indien de huidige ontwikkeling zich voortzet, lijdt in 2015 naar schatting 15 tot 20 procent van de volwassen Nederlanders aan obesitas (Convenant Overgewicht, 2006). Ook het aantal diabetespatiënten zal als gevolg van onder andere overgewicht en obesitas sterk toenemen in de komende jaren. Een serieus probleem, dat een serieuze aanpak nodig heeft.

Het is allereerst noodzakelijk om stil te staan bij de term 'gezondheid', omdat dit begrip in dit onderzoeksrapport frequent gebruikt zal worden. Gezondheid is een ruim begrip dat zowel fysieke, mentale als sociale aspecten omvat. Het gaat niet slechts om 'ziek zijn', maar om een breder en algeheel welzijn. Het is een breed begrip waar iedereen zijn of haar eigen definitie van kan hanteren. Toch is het wenselijk om enige richting te geven aan de betekenis van gezondheid, zodat er een basis is van waaruit gedacht kan worden. De World Health Organization (WHO) hanteert al decennia lang de volgende definitie van gezondheid: *"A state of complete physical, mental and social well-being, and not merely the absence of disease or infirmity"* (WHO, 1946). Wanneer in dit onderzoek gesproken wordt over gezondheid, zal dit gebeuren met deze omschrijving in het achterhoofd.

Leefstijl is een belangrijke indicator voor gezondheid, omdat het gedrag van een persoon in grote mate zijn of haar gezondheid kan bepalen. Bewegen is weer een belangrijk onderdeel van een 'gezonde' leefstijl. Dit geldt voor iedereen in de samenleving, waaronder ook werknemers, die gemiddeld 60 procent van hun tijd op het werk doorbrengen. Werknemers die voldoende intensief bewegen, lijken een verhoogde inzetbaarheid te hebben en minder te verzuimen. Hildebrandt, Ooijendijk en Hopman-Rock (2007) concludeerden dat ongeveer 40 procent van de ruim zeven miljoen werkende Nederlanders onvoldoende beweegt volgens de Nederlandse Norm Gezond Bewegen (NNGB)¹. Bewegingsarmoede op het werk kan leiden tot gezondheidsrisico's en productiviteitsverlies, al dan niet in de vorm van ziekteverzuim. Het blijft daarom zinvol bewegen te stimuleren, en met name bij die groepen die lange perioden op de dag niet actief zijn, zoals veel werknemers met een zittend beroep.

¹ NNGB: om een goede gezondheid te behouden, is het gewenst ten minste 5 dagen per week 30 minuten matig intensieve lichaamsbeweging te hebben. Voor kinderen, jongeren en mensen met overgewicht is het gewenste aantal minuten per dag 60.

De laatste jaren zijn er steeds meer bedrijven die zich bewust lijken van het belang van gezondheid en een actieve leefstijl. Er wordt steeds vaker ingezet op preventie in plaats van op het curatieve aspect van verzuim. Organisaties hebben mensen nodig die vitaal, gemotiveerd en betrokken zijn om de juiste producten en diensten te verlenen, waardoor de organisatie zich positief kan onderscheiden op de markt. Voor organisaties valt daarom veel winst te behalen wanneer zij een bijdrage leveren aan het stimuleren van een gezonde leefstijl onder werknemers. Werkgevers kunnen bewegen en sporten buiten werktijd stimuleren, maar daarnaast zijn er ook op het werk en voor het woon-werkverkeer mogelijkheden om een goede gezondheid te stimuleren. Tegelijkertijd rijst de vraag hoe ver een werkgever kan gaan in de gezondheidsstimulering van werknemers. Gezondheid is een voorwaarde om optimaal te functioneren op het werk en is inmiddels een onmisbaar item in de bedrijfsvoering geworden. Toch is het nog altijd een minderheid van de bedrijven die zich bezighoudt met gezondheidsstimulering op het werk. Metingen van TNO in zowel 1996 als in 2003 hebben laten zien dat slechts 14 procent van de bedrijven naar eigen zeggen 'iets' deed aan gezondheidsstimulering. Uit de meest recente cijfers van TNO blijkt dat dit aantal is gestegen naar 32 procent van de bedrijven in 2006 en 42 procent van de bedrijven in 2008. Bij grote bedrijven ligt dit percentage in 2006 op 60 procent en in 2008 op 64 procent (Hildebrandt & Simons, 2009). Verder geeft 75 procent van de werkgevers aan gezondheidsstimulering belangrijk te vinden (Hildebrandt, 2008). Deze ontwikkelingen doen vermoeden dat de bewustwording op dit vlak aanzienlijk is toegenomen, wat ook samenhangt met de ontwikkelingen in de maatschappij.

Ondanks de vele voordelen die meer bewegen en een goede gezondheid met zich mee lijken te brengen, is gezondheidsstimulering op het werk toch niet geheel onomstreden. Het is lang niet altijd duidelijk wat het effect van de gezondheidsinitiatieven op de werknemer is. Ook is het denkbaar dat een werknemer niet zit te wachten op dergelijke bemoeienis van de werkgever. Bovendien speelt hier een ethische kwestie met de vraag in hoeverre de stimulansen vanuit de werkgever op dit gebied een verplichtend karakter richting de werknemers mogen hebben, of in hoeverre hier sprake is van inbreuk op de privacy. In het theoretisch kader zal deze materie aan de hand van bestaande literatuur nader worden geanalyseerd.

1.2 Aanleiding onderzoek

Steeds meer bedrijven kiezen er dus voor om in de bedrijfsvoering ook aandacht te hebben voor de gezondheid en leefstijl van hun werknemers. Dit kan bijvoorbeeld door bewegen, sporten en gezonde voeding buiten werktijd te stimuleren, maar daarnaast zijn er ook binnen bedrijven tal van mogelijkheden om een goede gezondheid te stimuleren. Een goede aanpak van gezondheidsmanagement kan leiden tot een daling van het ziekteverzuim, en zodoende de nodige besparingen voor het bedrijf opleveren (Heuvel van den,

Boshuizen, Hildebrandt, Blatter, Ariens & Bongers, 2003; Kerr & Vos, 1993). Ook zijn er andere voordelen te bedenken, zoals goede secundaire arbeidsvoorwaarden en een positief imago van het bedrijf met aantrekkingskracht voor nieuw personeel. Meer ontspannen, fitter en productiever personeel kan bovendien ten goede komen aan het algeheel welzijn en aan de werksfeer.

Toch blijkt bij veel gezondheidsinitiatieven op de werkvloer de participatie van werknemers tegen te vallen. Ook lijkt het regelmatig zo te zijn dat vooral de werknemers die reeds een actieve leefstijl hebben meedoen aan de activiteiten en dat inactieve en semi-actieve medewerkers minder makkelijk worden bereikt (Robroek, Lenthe van, Empelen van, Burdorf, 2009; Fletcher, Behrens, Domina, 2008; McGillivray, 2005b). Deze laatste groepen zijn juist wel de groepen die het meeste baat zouden kunnen hebben bij meer bewegen en een gezonde leefstijl. Het blijkt een uitdaging om interventies structureel en voor een brede groep werknemers in te bedden in de organisatie en om de participatiegraad naar een hoger niveau te tillen. Het is niet altijd duidelijk welke factoren een rol spelen bij het al dan niet succesvol implementeren van gezondheidsinterventies. Ook bestaat er weinig inzicht in de betekenissen die werknemers geven aan gezondheidsstimulering via het werk. Dit onderzoek hoopt hier meer inzicht in te verwerven.

1.2.1 Bewegen op het werk in risicobranches

In recent onderzoek van TNO (Bernaards, Jans, Engbers, Hildebrandt, 2008b) is een aantal branches en beroepstakken aangewezen waarbinnen veel in- en semi-actieve werknemers werkzaam zijn en waarbinnen veel beweegarmoede en/of overgewicht voorkomt. Deze zogeheten 'risicobranches' laten zich voorts kenmerken doordat er veel werknemers met een lage sociaaleconomische status (SES) en oudere werknemers (50+) werken. Mensen met een lage SES zijn gemiddeld vaker ziek en hebben vaak een lagere levensverwachting dan mensen met een hogere sociaaleconomische positie. Ook oudere werknemers verzuimen gemiddeld vaker dan jongere werknemers. Voor deze groepen zou een gezonde leefstijl positief kunnen bijdragen aan hun algehele welzijn.

Het TNO-onderzoek heeft voorts in kaart gebracht wat er binnen deze branches en beroepstakken reeds aan gezondheidsstimulering wordt gedaan. Het Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen (NISB) heeft naar aanleiding van dit onderzoek drie risicobranches geselecteerd die extra ondersteuning krijgen om gezondheidsstimulering te bevorderen. Het betreft hier de branches 'voeding- en genotmiddelenindustrie', 'vervoer, transport en vrachtvervoer' en 'papier(waren)industrie, drukkerijen, uitgeverijen' (Bernaards et al., 2008b). In het onderzoek wordt ook een aantal beroepsgroepen uitgelicht, waarvan de beroepsgroep 'chauffeurs' zowel bij overgewicht als bij beweegarmoede wordt aangestipt als risicogroep. In dit onderzoek ligt de focus op de vervoer- en

transportbranche, waarbij in het bijzonder de beroepsgroep chauffeurs zal worden onderzocht.

1.2.1.1 Profiel vervoer- en transportbranche

Omdat ik een contextuele benadering zal gebruiken, licht ik hier eerst een aantal kenmerken van de vervoer- en transportbranche toe. In de branche zijn ongeveer 135.000 personen werkzaam, waarvan de grote meerderheid (68%) werkzaam is als chauffeur. Het verzuimpercentage in de vervoer- en transportbranche lag in 2008 op 4,5% (CBS, 2009). Verder bestaat de branche overwegend uit kleine bedrijven. Van de 12.256 transportbedrijven heeft 59 procent slechts 1 tot 5 vergunningsbewijzen, 23 procent heeft er 5 tot 14, 10,9 procent van de bedrijven heeft er 15 tot 50 en de rest van de bedrijven (7,1%) heeft meer dan 50 vergunningsbewijzen. De vergunningsbewijzen kunnen gezien worden als indicatie van het aantal voertuigen van een bedrijf. Gemiddeld genomen bezit één transportbedrijf 9,2 vergunningsbewijzen. Van de 12.256 bedrijven beschikken 10.083 bedrijven naast een binnenlandse vergunning, ook over een Eurovergunning voor grensoverschrijdend vervoer. De overige 2.173 bedrijven hebben alleen een binnenlandse vergunning. (NIWO, 2009).

Tot slot is het belangrijk in het achterhoofd te houden dat de branche door TNO gekenmerkt is als risicobranche op het gebied van beweegarmoede en overgewicht, en dat er bovendien veel mensen met een lage SES en veel ouderen in de branche werkzaam zijn.

1.2.2 Focus op vrachtwagenchauffeurs

Binnen het onderzoek heb ik een link gelegd tussen de betekenissen die vrachtwagenchauffeurs geven aan gezondheidsinitiatieven op het werk en de invloed van omgevingsfactoren bij de implementatie daarvan. Bij omgevingsfactoren moet bijvoorbeeld gedacht worden aan de fysieke werkomgeving, de organisatiecultuur, de sociale werkomgeving, (onregelmatige) werktijden of de sociaal economische status.

In bestaand onderzoek (Bernaards, Engbers, Hildebrandt, 2008a; van den Heuvel et al., 2003; Hildebrandt et al., 2007) worden behoeften van werknemers op het gebied van gezondheidsstimulering via het werk vaak gekwantificeerd en wordt niet dieper ingegaan op de achterliggende redenen waarom met bepaalde interventies de doelgroep niet of in onvoldoende mate wordt bereikt (zie paragraaf 2.1). Door het gebruik van een benadering waarin ik van onderaf kijk naar de externe invloeden en de betekenissen die werknemers zelf geven aan beweeg- of gezondheidsstimulering via het werk, zal hier meer duidelijkheid over ontstaan. De beroepsklasse 'chauffeurs' krijgt in dit onderzoek bijzondere aandacht, omdat deze beroepsgroep door TNO is aangemerkt als een eerder omschreven risicogroep en ook omdat de sociale en fysieke werkomgeving bij dit beroep een eigen benadering vereist. Daarnaast is het voor chauffeurs van belang om fit en gezond te zijn, aangezien het werk fysiek zwaar kan zijn en ook de verkeersveiligheid in het geding kan komen wanneer vermoeidheid optreedt.

1.2.2.1 Profiel vrachtwagenchauffeur

Er zijn vele typen chauffeurs, vele soorten vervoer en vele mogelijkheden in het wegtransport te onderscheiden. Chauffeurs kunnen zich toeleggen op internationaal, nationaal of regionaal transport. Van het totale aantal chauffeurs (\pm 90.000) is zo'n 25% internationaal chauffeur, en de overige 75% nationaal of regionaal chauffeur. Er zijn ook chauffeurs die zowel internationaal als nationaal rijden. Binnen de beroepsgroep zijn bovendien veel verschillende typen chauffeurs te onderscheiden, zoals: distributiechauffeur, buschauffeur, internationale chauffeur, tankwagenchauffeur, verhuizer, chauffeur veetransport of bijvoorbeeld kipperchauffeur. De beroepsgroep is voorts te kenmerken als een groep met voornamelijk laagopgeleide, autochtone, mannelijke chauffeurs (>90%). Vrouwen (2%) en allochtonen (4%) zijn ondervertegenwoordigde groepen in deze beroepsklasse (VTL, 2001).

Chauffeurs hebben momenteel een 55-urige werkweek. Er zijn plannen om dit in 2011 terug te brengen naar 48 uur, waarmee beoogd wordt de arbeidsomstandigheden van chauffeurs te verbeteren (Policy Research Corporation en NEA, 2007). Er bestaat in 2007, ten tijde van hoogconjunctuur, nog aanzienlijke krapte op de arbeidsmarkt voor chauffeurs, waarbij verwacht wordt dat dit een structureel probleem is in de toekomst van de sector (Policy Research Corporation en NEA, 2007). Echter, het is denkbaar dat ten gevolge van de actuele economische crisis dit tekort aan chauffeurs wat zal teruglopen doordat ook de vraag naar chauffeurs kan gaan dalen.

Brancheorganisatie BGZ Wegvervoer heeft in 2007 de campagne 'Fit op de Rit' uitgevoerd om een gezonde leefstijl onder chauffeurs te bevorderen. Deze campagne was erop gericht voorlichting te verschaffen en bewustwording te creëren over gezondheid op het werk bij vrachtwagenchauffeurs. Een groot aantal (13.500) chauffeurs heeft aan de campagne meegedaan en een fittest ondergaan. De resultaten gaven aan dat 66% van de werknemers in de branche overgewicht heeft (ten opzichte van 40% landelijk), 17% lijdt aan obesitas (t.o.v. 10% NL), dat slechts 25% de NNGB haalt (t.o.v. 55% NL), dat 31% rookt (t.o.v. 28% NL) en 34% meer dan 8 glazen alcohol per week nuttigt. Naar aanleiding van de fittests is een groep van 600 chauffeurs geselecteerd die een individueel coachingstraject zijn ingegaan op het gebied van leefstijl. Nog eens 150 chauffeurs zijn op basis van hun gezondheid geselecteerd voor een traject met medische begeleiding. Van de trajecten zijn er 525 succesvol afgerond en na een half jaar gaf 88% aan gezonder te eten, 87% te zijn afgevallen en 93% gaf aan de leefstijl te hebben veranderd.² De campagne van BGZ heeft hiermee een eerste 'golf van bewustwording' op het gebied van gezondheid in de branche op gang gebracht. In dit onderzoek zal ik verder ingaan op dit bewustzijn van vrachtwagenchauffeurs omtrent hun eigen gezondheid en welzijn, zowel op het werk als daarbuiten.

² Cijfers BGZ uit persoonlijke communicatie met D. Noorloos (medewerker BGZ).

1.3 Doelstelling en relevantie onderzoek

NISB wil actieve ondersteuning bieden aan de vervoer- en transportbranche om de genoemde risico's zover mogelijk terug te dringen. Door het onderzoek uit te voeren in één van de drie door NISB geselecteerde risicobranches, wordt meer begrip en inzicht verworven in de mogelijke aanpak van de risicogroepen: werknemers met een lage SES en oudere werknemers (50+) met de kenmerken beweegarmoede en/of overgewicht. Met dit onderzoek beoog ik daarom meer inzicht te verkrijgen in de betekenissen die vrachtwagenchauffeurs geven aan gezondheidsstimulering op het werk, en ook inzicht in de omgevingsfactoren die vrachtwagenchauffeurs in de vervoer- en transportbranche beïnvloeden bij het al dan niet deelnemen aan gezondheidsactiviteiten. Dit onderzoek kan hieromtrent tot nieuwe inzichten leiden of bestaande opvattingen ondersteunen, zodat problemen ten gevolge van beweegarmoede of overgewicht in de sector kunnen worden teruggedrongen.

Met de resultaten wordt NISB in staat gesteld de eigen dienstverlening richting bedrijven (advies en procesbegeleiding) verder te versterken en beter af te stemmen om maatwerk te kunnen leveren. Het zal nog bezien moeten worden of de resultaten eventueel te generaliseren zijn naar andere branches, maar de resultaten zullen in ieder geval op werknemers in de voor dit onderzoek gekozen branche van toepassing zijn. Ook andere (branche)organisaties binnen de vervoer- en transportbranche die aan de slag willen met het implementeren van gezondheidsinterventies op het werk zouden profijt kunnen hebben van de onderzoeksresultaten en de implementatie van interventies hier op aanpassen. De aanbevelingen die uit het onderzoek naar voren komen, kunnen bijdragen aan een succesvollere en meer doordachte invoering van dergelijke gezondheidsinitiatieven, omdat deze beter zullen aansluiten bij de wensen en behoeften van de doelgroep.

Voorts streef ik er in dit onderzoek naar om een aanvulling te geven op bestaande literatuur, omdat het inzoomt op de vraagkant (werknemers) van gezondheidsstimulering op het werk. In bestaande onderzoeken wordt vaak vanuit de werkgevers- / HRM-kant (aanbod) naar dit thema gekeken en in mindere mate vanuit de werknemers. Het is belangrijk ook oog te hebben voor datgene wat er speelt op de werkvloer zelf, omdat vraag en aanbod dan beter op elkaar zouden kunnen aansluiten. Daarnaast is er reeds veel kwantitatief onderzoek gedaan naar gezondheidsstimulering op het werk. Dit onderzoek is kwalitatief van aard, waardoor meer inzicht wordt verkregen in de achterliggende redenen en in de beleving van werknemers wanneer het gaat om gezondheidsstimulering op het werk.

Bovendien besteed ik ook aandacht aan de ethische kant van het stimuleren van gezond gedrag door de werkgever en de eventuele gevolgen die dit met zich meebrengt voor werknemers. Dit aspect krijgt meestal weinig aandacht wanneer de relatie tussen werkgever en werknemer op het gebied van gezondheid wordt besproken.

2. LITERATUURSTUDIE

In dit hoofdstuk worden verschillende thema's die betrekking hebben op het onderzoeksgebied nader uitgediept aan de hand van bestaande wetenschappelijke literatuur. Hierdoor wordt een beter inzicht verkregen in het kader waarbinnen dit onderzoek wordt uitgevoerd. De theoretische concepten die ik hier belicht, vormen bovendien de rode draad voor de dataverzameling van het onderzoek. Hieruit worden namelijk de topics afgeleid.

2.1 Werknemers en bewegen

Zoals eerder beschreven beweegt ongeveer 40 procent van de Nederlandse werkende bevolking te weinig (Hildebrandt et al., 2007). Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat er aanzienlijke verschillen bestaan in lichamelijke activiteit tussen branches, het type werk, de grootte van het bedrijf, sociaaleconomische status en leeftijd (Jans, Proper & Hildebrandt, 2007b; Bernaards, et al., 2008a,b; Nauta, Bruin de, Cremer, 2003; Fletcher et al., 2008).

Veel mensen hebben tegenwoordig vooral zittende werkzaamheden en meer dan een kwart doet zelfs uitsluitend zittend werk (Smulders, 2001, in: Hildebrandt et al., 2007). De Nederlandse werkende bevolking zit gemiddeld 7 uur per dag, waarvan een derde zittend op het werk wordt doorgebracht. De aard van de werkzaamheden bepaalt in grote mate het aantal uren zitten tijdens het werk, waardoor er grote verschillen bestaan tussen beroepen en branches. Zo zal een vrachtwagenchauffeur op een werkdag waarschijnlijk meer tijd zittend doorbrengen dan bijvoorbeeld een tuinman. Het vele zitten (sedentair gedrag) tijdens het werk wordt vaak niet gecompenseerd in de vrije tijd (Jans et al., 2007b). Er is echter niet onderzocht wat hier de oorzaken van zijn, terwijl dit wel meer inzicht zou kunnen bieden in de woon- en werkomstandigheden.

Dit sedentaire gedrag is – net als beweegarmoede – een onafhankelijke risicofactor gebleken voor het krijgen van onder andere overgewicht en diabetes (Martinez-Gonzales et al., 1999; Jakes et al., 2003; Bertrais et al., 2005; in: Jans et al., 2007b).

Naast het type werk en de branche waarin de werkzaamheden plaatsvinden, zijn ook de sociaaleconomische status (SES) en leeftijd van invloed op bewegen en gezondheid. Sociaaleconomische verschillen kunnen leiden tot gezondheidsongelijkheid, omdat er ongelijke kansen en middelen zijn. Daarnaast gaat vaak ook de lichamelijke gezondheid achteruit naarmate mensen ouder worden. Indien deze groepen mensen voldoende zouden bewegen, kunnen gezondheidsverschillen tussen jong en oud en tussen de verschillende sociale klassen worden teruggedrongen (Bernaards et al., 2008b).

De relatie van de risicofactoren met het ziekteverzuim is onderzocht voor beweegarmoede en overgewicht (Jans, Heuvel van den, Hildebrandt & Bongers, 2007a; Heuvel van den et al., 2003). Zowel werknemers met obesitas als te weinig-actieve werknemers verzuimen vaker en langer dan werknemers met,

respectievelijk, een normaal gewicht en sportende werknemers. Voor werknemers met obesitas is dit verschil 14 dagen per jaar meer verzuim ten opzichte van werknemers met een gezond gewicht, en voor werknemers die niet normactief zijn is dit een verschil van 20 dagen per 4 jaar ten opzichte van sportende werknemers. Bovendien herstellen sporters vaak sneller van hun verzuim dan niet-sporters. Dit verschil weegt niet op tegen het eventuele verzuim als gevolg van blessures van sporters. Verder blijken de positieve effecten van sport het sterkst bij werknemers met veel zittend werk (Jans et al., 2007a; Heuvel van den, et al., 2003). Ter verduidelijking gaat het in dit laatste onderzoek naar het effect van sport op ziekteverzuim om intensieve lichamelijke inspanning. Hier valt het matig intensief bewegen dus niet onder. Daarom kan niet worden gesteld dat meer bewegen leidt tot een lager ziekteverzuim, zoals het bovenstaande zou kunnen suggereren. Ziekteverzuim kan worden veroorzaakt door zeer uiteenlopende factoren, zoals stress, werksfeer, ziekte of arbo-klachten. Of bewegen zelf een aantoonbaar effect op het ziekteverzuim heeft, is nog niet aangetoond in eerder onderzoek. Wel bestaat er overeenstemming in de literatuur dat de NNGB de gewenste hoeveelheid lichaamsbeweging normeert vanuit een gezondheidskundig oogpunt (Hildebrandt et al., 2007).

Eerder is aangegeven dat ongeveer 42 procent van de bedrijven in Nederland 'iets' doet aan gezondheidsstimulering op of via het werk. Nu ligt dit percentage hoger wanneer alleen wordt gekeken naar grote bedrijven (64%) (Hildebrandt en Simons, 2009). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat grote bedrijven over het algemeen een aparte HRM-afdeling hebben van waaruit gezondheidsbeleid wordt uitgevoerd. Activiteiten omtrent bewegen of voeding kunnen hier een onderdeel van zijn. In het TNO-onderzoek zijn echter geen bedrijven onderzocht met minder dan 50 werknemers. Het vermoeden bestaat dat het percentage kleine bedrijven met aandacht voor gezondheid van werknemers een stuk lager ligt. Voor kleinere bedrijven wordt het vaak niet als reëel gezien om complete gezondheidsprogramma's op te stellen voor het kleine aantal werknemers. Aangezien juist in de vervoer- en transportbranche veel kleine bedrijven (92,9%) actief zijn, zou dit een extra belemmering met zich mee kunnen brengen. Toch zijn er ook voldoende laagdrempelige en goedkope mogelijkheden om gezondheid te stimuleren op het werk, die ook zeer geschikt zijn voor het kleinere bedrijf. Hier kan bijvoorbeeld gedacht worden aan informatievoorziening, gezonde voeding, fietsen naar het werk of (lunch)wandelen.

Verschillende onderzoeken hebben de effectiviteit van gezondheidsinterventies op het werk bevraagd en bekritiseerd (Lupton, 1997; Grant & Brisbin, 1992; Fielding, 1990; Shephard, 1992, 1996; Springett & Dugdill, 1995, in: McGillivray, 2005b). Gesuggereerd wordt dat met de initiatieven juist niet die doelgroepen worden bereikt die er het meeste voordeel bij zouden kunnen hebben. De

resultaten wezen er op dat juist degenen die het hoogste risico lopen op leefstijl gerelateerde gezondheidsproblemen, het minst waarschijnlijk zijn om te participeren. De precieze reden hiervoor is niet bekend, maar mogelijk heeft dit te maken met interesse en het stellen van prioriteiten. De initiatieven blijken nu vooral diegenen te bereiken die zelf ook al tijd en moeite investeren in sport en gezondheid. Dit verschijnsel is voor bedrijven zeker iets om rekening mee te houden wanneer zij investeren in gezondheidsinitiatieven via het werk, omdat de kans aanwezig is dat er weerstand bestaat van het niet gezondheidsgeoriënteerde deel van het personeel. Ook als onderzoeker zal ik met dit gegeven rekening houden, omdat het de betekenissen die chauffeurs toekennen aan gezondheidsstimulering via het werk kan beïnvloeden.

2.2 Invloed sociaaleconomische status op gezondheid

Als gevolg van de stijgende aandacht voor gezondheidsbevordering in de maatschappij en in beleid, wordt er ook meer onderzoek verricht naar verklaringen voor sociaaleconomische verschillen in gezondheid. Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat de sociaaleconomische status van een persoon verband houdt met zijn of haar gezondheidssituatie (Hildebrandt et al., 2007, Breedveld et al., 2008, Townsend et al., 1988, Davey Smith & Morris, 1994, in: Williams, 1995). Indicatoren om de SES te bepalen zijn opleiding, inkomen en beroepsniveau. Mensen met een lage SES leven gemiddeld 6 tot 7 jaar minder lang (Lucht et al., 2009), zijn vaker ziek, eten minder groente en fruit, roken vaker en bewegen minder dan mensen met een hoge SES (Breedveld et al., 2008). Een eenduidige verklaring voor deze gezondheidsverschillen is nog niet voor handen omdat er vele factoren zijn die dit beïnvloeden. Wel is duidelijk dat naast de verhoogde gezondheidsrisico's als gevolg van een minder gezonde leefstijl, ook een deel van de verschillen wordt bepaald door materiële omstandigheden zoals de woon- en werkomstandigheden.

Onderzoek van Kamphuis (2008) heeft aangetoond dat de buurt waarin mensen wonen van directe invloed is op beweegdeelname, omdat de buurt als minder aantrekkelijk of onveilig wordt ervaren. Vooral mensen uit lage inkomensgroepen hebben een grotere kans om niks aan sport te doen, doordat deze mensen meer negatieve kanten aan bewegen en sporten zien, zich minder gesteund voelen door familie of vrienden en bovendien minder vertrouwen hebben in het daadwerkelijk regelmatig kunnen bewegen.

Naast de woonomstandigheden kunnen zoals gezegd ook de werkomstandigheden de gezondheidsverschillen beïnvloeden. Nu biedt de vervoer- en transportbranche voor chauffeurs een uitzonderlijke werkomgeving, waarbij chauffeurs veel van huis zijn, lange werkdagen maken, veel tijd in hun cabine doorbrengen en grotendeels afhankelijk zijn van de faciliteiten en het aanbod onderweg bij bijvoorbeeld wegrestaurants en rustplaatsen. Het is daarom denkbaar dat voor vrachtwagenchauffeurs de werkomgeving direct van invloed is op hun gezondheid, maar hier is nog niet eerder onderzoek naar gedaan. Doordat in dit onderzoek wordt ingezoomd op een specifieke beroepsklasse met

uitzonderlijke werkomstandigheden, kan hier mogelijk meer inzicht in verkregen worden.

2.3 Relatie werkgever - werknemer

Zoals in de inleiding reeds is aangehaald, is gezondheidsstimulering op het werk – ondanks de voordelen die het met zich mee kan brengen – niet geheel onomstreden. Doordat werkgevers vaker gaan interveniëren in de leefstijl van hun medewerkers, lijkt de grens tussen privé en werk te vervagen. Want: hoe ver kan een werkgever hier in gaan? Om meer inzicht te krijgen in dit proces, zal ik eerst een korte historie schetsen van de ontwikkelingen in de relatie tussen werkgever en werknemers, om vervolgens in te gaan op de mogelijke weerstand onder werknemers tegen gezondheidsinitiatieven vanuit de werkgever.

Reeds in de 17^e eeuw zijn er voorbeelden terug te vinden van werkgevers die vrijetijdsvoorzieningen voor hun werknemers aanboden (Burton, 1994; Campbell 1979, in: McGillivray, 2005b). Constructievere vormen van interventies in het privéleven van werknemers vonden echter pas plaats met de opkomst van het industrieel kapitalisme. In de 19^e eeuw werd door werkgevers structureel de mogelijkheid geboden om de vrije tijd te besteden verbonden aan het werk, bijvoorbeeld via sociale verbanden en verenigingen. De morele en fysieke gesteldheid van werknemers is lange tijd de zorg geweest van kapitalisten, gerechtvaardigd in hun marktdenken en de gedachte dat ongedisciplineerde werknemers gecontroleerd en gedisciplineerd moesten worden (Holliday & Thompson, 2001, in: McGillivray, 2005b). Door hier als werkgever invloed op uit te oefenen, werden gezonde, vormbare en sobere arbeidskrachten beoogd (Danaher, Schirato & Webb, 2000, in: McGillivray, 2005b). Destijds was de promotie van vrijetijdsbesteding ook voornamelijk gericht op collectieve vormen, zoals teamsporten of activiteiten bij sociale verenigingen (Griffiths, 1996, in: McGillivray, 2005b). Er is echter geen of weinig bewijs dat deze initiatieven in de 19^e eeuw tot primair doel hadden de gezondheid van werknemers te verbeteren. In plaats daarvan leek het hier meer te gaan om het verbeteren van kameraadschap en collegialiteit en het genereren van meer loyaliteit en betrokkenheid bij de organisatie (Cross, 1993, in: McGillivray, 2005b).

Maar, in de laatste decennia is er omtrent deze voorzieningen voor werknemers bij bedrijven een verschuiving waar te nemen naar meer actieve vormen van vrijetijdsbesteding, die de relatief passieve activiteiten, zoals in de sociale verenigingen, vervangen. Het aantal bedrijven dat de faciliteiten tegenwoordig toespitst op individuele gezondheid en fitness, waaronder ook fietsen en hardlopen, lijkt aanzienlijk te zijn gestegen. Dit kan tevens duiden op een toenemende zorg vanuit bedrijven over de gezondheid en het welzijn van de werknemers, welke vaak vooral gevoed wordt door het verlangen om de verzuimkosten terug te dringen (Griffiths, 1996; Kerr, Griffiths & Cox, 1996; Shephard, 1996, in: McGillivray, 2005b). Ook is er sinds begin jaren '80 een grote

toename in het aantal bedrijven dat gezondheidsprogramma's aanbiedt die er op gericht zijn het leefstijlgedrag van werknemers te veranderen en de productiviteit te verhogen (Chu et al., 2000, in: McGillivray, 2005b). Bedrijven stellen vaak expliciet dat deelname aan activiteiten geschied op vrijwillige basis. In de praktijk blijkt echter dat ondanks het vrijwillige karakter van de activiteiten, er toch een impliciete verplichting of dwang aan ten grondslag kan liggen, omdat werknemers zelf het gevoel hebben dat zij wel moeten participeren. Dit kan vervolgens ook weerstand bij werknemers oproepen. De macht die de werkgever op dit gebied heeft, mag dan ook niet onderschat worden. Daarbij komt nog eens dat de faciliteiten vaker op de werkplek gesitueerd zijn, waardoor de grenzen tussen werk en privé verder vervagen. McGillivray (2005b) heeft in empirisch onderzoek aangetoond dat er werknemerweerstand kan bestaan tegen het promoten van actieve vrijetijdsbesteding door werkgevers. Ook Michel Foucault (1982, in: McGillivray, 2005b), bekende Franse filosoof en sociaal theoreticus, schreef al eerder over de mogelijkheid dat individuen actieve weerstand bieden tegen dominante structuren. Foucault suggereerde tevens dat wanneer iemand geconfronteerd wordt met een 'veld van mogelijkheden', verschillende reacties mogelijk zijn. In plaats van er als werkgever vanuit te gaan dat werknemers klakkeloos de adviezen van de organisatie overnemen, betekent dit dat er door zowel organisaties als onderzoekers ook rekening gehouden moet worden met mogelijke weerstand tegen dominante sociale structuren. Het is bijvoorbeeld denkbaar dat chauffeurs er niet op zitten te wachten dat een werkgever zich met zijn/haar gezondheid bemoeit. In bestaand onderzoek is hier nog in onvoldoende mate aandacht aan besteed en een goede manier om dit te onderzoeken is middels een genealogische onderzoeksbenadering (Kendall & Wickham, 1999, in: McGillivray, 2005b). Genealogen moeten volgens Foucault een rol innemen van het 'bijdehante' (*precocious*) kind, die lastige vragen stelt die anderen liever onbeantwoord zouden laten. Deze benadering problematiseert bestaande denkbeelden over een bepaald onderwerp, waardoor de mogelijkheid ontstaat om deze denkbeelden kritisch te bevragen. In dit onderzoek naar gezondheidsstimulering op het werk bij vrachtwagenchauffeurs, zal de genealogische benadering in een zekere mate worden gehanteerd, namelijk wanneer het gaat om het bevragen van de betekenissen die chauffeurs toekennen aan gezondheidsstimulering en de eigen leefstijlkeuzes. Leefstijl valt toch in grote mate binnen de persoonlijke levenssfeer en daarom zou het kunnen gebeuren dat de respondenten hier minder 'open' over praten. Ook de machtsverhouding tussen werkgever en werknemer zou ertoe kunnen leiden dat respondenten minder makkelijk oordelen over gezondheidsstimulering via het werk. Door deze factoren in acht te nemen, heb ik geprobeerd het proces van betekenisgeving zichtbaar te krijgen. Ondanks het mogelijk gevoelige gespreksonderwerp, zal het thema toegankelijk worden gemaakt door de vragen op een zodanige manier te stellen, dat de respondent zich niet ongemakkelijk hoeft te voelen. Op die manier kan tevens op microniveau worden gezocht naar

eventuele aanwijzingen die duiden op weerstand van chauffeurs tegen gezondheidsinitiatieven vanuit de werkgever, waar Foucault (1982) in zekere mate voor waarschuwt.

Samenvattend kan worden gezegd dat op macroniveau (in de maatschappij, bij de overheid en bij NISB) toenemende aandacht bestaat voor de voordelen van actieve vrijetijdsbesteding door werknemers, maar dat op microniveau verschillend kan worden gereageerd op deze boodschap. In dit onderzoek zal ook met deze bevindingen rekening moeten worden gehouden. Dit onderzoek zal zich daarom ook richten op de ideeën van lokale weerstand in specifieke empirische contexten (*"ideas of local resistance in specific empirical contexts"*, Alvesson & Deetz, 2000, p. 110).

3. ONDERZOEKSPERSPECTIEF en THEORETISCH KADER

3.1 Wetenschapsfilosofisch kader

Omdat in dit onderzoek wordt ingezoomd op sociale processen en de denkbeelden en betekenissen die vrachtwagenchauffeurs toekennen aan gezondheidsstimulering op of via het werk, zal ik gebruik maken van een empirisch kwalitatief onderzoek. Doordat in kwalitatief onderzoek dieper op het thema kan worden ingegaan dan bij kwantitatief onderzoek, is dit meer geschikt voor het achterhalen van denkbeelden en betekenissen. Het is belangrijk dieper op het thema in te gaan, omdat op dit moment weinig inzicht bestaat in de beleving van werknemers en in de achterliggende motieven van hen om al dan niet gezond te leven. Het doen van kwalitatief onderzoek gaat daarnaast gepaard met de verzameling van subjectieve gegevens, welke vervolgens door mij als onderzoeker worden geïnterpreteerd (Glesne, 2006).

In dit onderzoek hanteer ik allereerst de interpretatieve constructivistische benadering, wat inhoudt dat ik er vanuit ga dat ieder mens de wereld door zijn of haar eigen perspectief bekijkt en zich daardoor een eigen waarheid van de wereld vormt (Rubin & Rubin, 2005). Vaak blijkt dan dat er niet één waarheid bestaat. In dit onderzoek zal ik ook niet op zoek gaan naar het gemiddelde, maar wordt juist gekeken naar de specifieke meningen en interpretaties van de chauffeurs, die onder meer beïnvloed worden door de kijk die zij op de wereld hebben, door hun werkzaamheden en door eerdere ervaringen en gebeurtenissen in hun leven. Er ontstaan op die manier verschillende subjectieve werkelijkheden. Doordat de respondenten wel allemaal in eenzelfde 'culturele arena' werkzaam zijn, namelijk de vervoer- en transportbranche, kan gezocht worden naar gedeelde betekenissen die zij hebben in die context. Wanneer er sprake is van gedeelde betekenissen (intersubjectiviteit) ontstaat kennis over het onderzoeksthema, welke meer inzicht kan bieden in de problematiek. Deze benadering sluit goed aan bij het kader van Weick (1995), wat in de volgende paragraaf wordt besproken. Omdat het proces van betekenisgeving gelaagd is en door verschillende aspecten wordt beïnvloed, kan er niet één werkelijkheid zijn. Ook de aangehaalde theorie van Foucault (1982) past goed binnen de interpretatieve constructivistische benadering, omdat individuen volgens hem verschillend kunnen reageren wanneer er een 'veld van mogelijkheden' is. In dit onderzoek probeer ik als onderzoeker dit veld van mogelijkheden voor vrachtwagenchauffeurs beter in beeld te krijgen.

Naast het interpretatieve constructivistische kader, kijk ik als onderzoeker ook vanuit de kritische benadering naar het onderzoeksthema. Uit de literatuurstudie is een aantal thema's naar voren gekomen die een bredere context vormen waarin dit onderzoek te plaatsen is. Bepaalde denkbeelden en heersende discoursen omtrent gezondheidsstimulering op het werk zijn in het theoretisch kader besproken, en hierbij is een aantal kanttekeningen geplaatst die duidelijk maken dat deze theorieën niet altijd opgaan. In dit onderzoek worden bepaalde processen omtrent bewegen en gezondheid op het werk daarom in een kritisch

daglicht gesteld met als doel meer inzicht te verwerven in de achtergrond en justificatie van deze ontwikkelingen vanuit het perspectief van de werknemer.

Doordat ik zowel interpretatief als kritisch te werk ga, combineer ik twee onderzoeksperspectieven. Alvesson en Deetz (2000) pleiten ook voor het gebruik van een zogeheten crossparadigmatisch perspectief, waarbij interpretatieve, kritische en postmoderne onderzoeksbenaderingen bij elkaar komen, waardoor individuele betekenissen en constructies van lokale sociale werkelijkheden centraal komen te staan in het begrijpen van de wereld. Dit betekent dat het onderzoek vooraf gedeeltelijk gestuurd wordt door mij als onderzoeker, omdat ik uit het theoretisch kader een aantal belangrijke concepten selecteer die gebruikt worden tijdens het interviewen van respondenten. Daarnaast dient de geselecteerde literatuur zowel tijdens als na de dataverzameling als leidraad voor het onderzoek.

3.2 Betekenisconstructie

Betekenisgeving is een veelomvattend proces, en een nadere kennismaking met dit begrip lijkt wenselijk. Weick heeft in zijn werk 'Sensemaking in Organizations' (1995) een gelaagde analyse gemaakt van het proces van betekenisgeving. Hij kenmerkt hierbij zeven aspecten die van invloed zijn en die samen een relatie vormen waardoor het begrip als een proces te begrijpen is. Elk van deze aspecten zal hieronder kort worden uitgelegd en voor zover mogelijk in verband worden gebracht met gezondheidsstimulering op het werk in de vervoer- en transportbranche.

1. Grounded in identity construction

Allereerst moet hier duidelijk worden wie degene is die de betekenissen aan een bepaalde situatie toekent. Betekenisgeving begint immers bij de betekenisgever. In dit onderzoek zullen vrachtwagenchauffeurs de betekenisgevers zijn. De betekenisgever presenteert, afhankelijk van de situatie, een bepaalde identiteit die hij op dat moment toepasselijk vindt. Tijdens een individueel interview kan dit betekenen dat een chauffeur zich een andere identiteit aanmeet dan bijvoorbeeld tijdens een focusgroep waarbij een gesprek met collega's plaatsvindt. Ook betekent dit dat ik als onderzoeker de gegeven betekenissen door chauffeurs als de waarheid voor hen aanneem.

2. Retrospective

Retrospect – oftewel 'terugkijken' – vindt plaats tijdens het proces van betekenisgeving, omdat de betekenisgever ervaringen uit het verleden altijd meeneemt om mede daaruit nieuwe betekenissen te kunnen geven aan een situatie. De eerdere ervaringen van vrachtwagenchauffeurs met thema's als bewegen of gezondheid zullen daarom van invloed zijn op de huidige betekenis(sen) die zij daar aan toekennen. Dit betekent voorts dat de gegeven

betekenissen niet neutraal van aard zijn en daarom in de context moeten worden geplaatst.

3. Enactive of sensible environments

Actie is een voorwaarde voor betekenisgeving. De omgeving speelt hierbij een grote rol, omdat de gecreëerde omgeving de acties (het handelen) van betrokkenen bepaalt. In dit onderzoek wordt hier aandacht aan besteed door onder meer in te zoomen op de invloed die omgevingsfactoren hebben op het gedrag van vrachtwagenchauffeurs. Iedere vrachtwagenchauffeur heeft een eigen omgeving gecreëerd die ook hun handelen beïnvloedt. De beperkingen en grenzen die de werkomgeving van een vrachtwagenchauffeur met zich meebrengt, kunnen hier ook een rol spelen.

4. Social

Betekenisgeving is ook een sociaal proces; het wordt beïnvloed door de mensen met wie je omgaat en is dus geen individueel proces. Deze sociale invloed kan zich uiten door fysieke aanwezigheid van anderen, maar dit hoeft niet. Ook indirect of impliciet speelt de sociale interactie tussen mensen een rol. Keuzes die een vrachtwagenchauffeur maakt, worden daarom ook beïnvloed door zijn sociale (werk)omgeving, bijvoorbeeld in de interactie met collega-chauffeurs wanneer gestopt wordt bij een wegrestaurant.

5. Ongoing

Er is geen begin aan te wijzen voor betekenisgeving, omdat het een continu proces is dat nooit stopt. Ook in het leven van een vrachtwagenchauffeur zijn er altijd ontwikkelingen en gebeurtenissen gaande die ertoe leiden dat betekenisgeving zich continu voordoet. Er wordt alleen niet altijd zo bij stilgestaan. Met de interviews in dit onderzoek wordt een moment gecreëerd voor de chauffeurs om bij bepaalde acties en gebeurtenissen stil te staan. Die acties en gebeurtenissen dienen op dat moment als referentiekader voor betekenisgeving, maar blijven slechts een momentopname.

6. Focused on and by extracted cues

Betekenisgeving gebeurt dus eigenlijk overal. Maar om dit proces zichtbaar te maken, moet ingezoomd worden op de kleine, subtiele aanwijzingen ('cues') die leiden tot betekenisgeving aan een groter geheel of gebeurtenis. Voor een vrachtwagenchauffeur zou dit kunnen betekenen dat één slechte ervaring die hij met sporten heeft gehad ertoe leidt dat hij een negatief beeld heeft ontwikkeld van sport in zijn geheel. Als onderzoeker is het daarom belangrijk dat ik tijdens de interviews goed door vraag naar mogelijke oorzaken voor de gegeven betekenissen.

7. Driven by plausibility rather than accuracy

Tot slot wordt betekenisgeving gekenmerkt door het feit dat mensen het logisch, plausibel of kloppend willen maken. Dit hoeft niet te betekenen dat alles feitelijk nauwkeurig en goed in elkaar zit, maar wel dat de betekenisgever het verhaal logisch kan beredeneren. Er is hier dus sprake van een relatieve werkelijkheid, die subjectief in elkaar zit. Tijdens de interviews met de chauffeurs zullen daarom verhalen worden verteld die volgens hen logisch en kloppend zijn.

Weick scheidt hier een kader om het proces van betekenisgeving te kunnen begrijpen en te doorgronden. Zoals duidelijk is geworden zijn betekenissen subjectief en beïnvloedbaar. Ook wanneer de betekenissen van vrachtwagenchauffeurs worden behandeld, zal in de interpretatie ervan met deze mate van subjectiviteit rekening gehouden moeten worden en moet worden gekeken naar de context waarbinnen alles plaatsvindt. Deze context wordt onder andere beïnvloed door de heersende discourses op het gebied van gezondheid en gezondheidsstimulering, zoals deze in hoofdstuk 3 zijn besproken. De spanning of weerstand die als gevolg hiervan kan ontstaan, zal ook de betekenisgeving van chauffeurs beïnvloeden.

4. ONDERZOEKSVRAGEN

4.1 Probleemstelling

Het belang van gezondheid in de huidige maatschappij wordt steeds weer benadrukt. Ook werkgevers besteden in toenemende mate aandacht aan gezondheid en bewegen op het werk. Gezonde en vitale werknemers zijn het streven, omdat zowel de werknemers als de organisatie hier baat bij kunnen hebben. Bedrijven komen met de mooiste plannen en initiatieven om hun werknemers in beweging en gezond te krijgen, maar vaak worden deze initiatieven topdown geïmplementeerd en wordt in mindere mate aandacht besteed aan de effecten die dit kan hebben op werknemers. Het is belangrijk ook oog te hebben voor datgene wat er speelt op de werkvloer zelf, omdat vraag en aanbod dan beter op elkaar zouden kunnen aansluiten. Het blijkt vaak een uitdaging om interventies structureel in te bedden in de organisatie en om betrokkenheid onder een brede groep werknemers te genereren. Bovendien wordt met de initiatieven niet altijd de juiste doelgroep bereikt en zijn het vooral de reeds actieve werknemers die participeren (Robroek et al., 2009; Fletcher et al., 2008; McGillivray, 2005b). Vandaar dat ik in dit onderzoek de focus zal verleggen van de aanbodkant (werkgever) naar de vraagkant (werknemers) om op die manier meer inzicht te krijgen in hetgeen er speelt onder werknemers.

De volgende onderzoeksvraag staat in dit onderzoek centraal:

Welke betekenissen geven vrachtwagenchauffeurs aan gezondheidsstimulering op het werk en welke omgevingsfactoren zijn volgens hen van invloed op hun gezondheid?

De volgende deelvragen kunnen bijdragen aan het beantwoorden van de hoofdvraag:

- Welke betekenissen geven vrachtwagenchauffeurs aan gezondheidsstimulering op of via het werk?
- Hoe participeren vrachtwagenchauffeurs in de vervoer- en transportbranche aan bewegen of gezondheid op het werk?
- Wat is de relatie tussen de sociale (werk)omgeving en de gezondheid van vrachtwagenchauffeurs in de vervoer- en transportbranche?
- Wat is de relatie tussen de fysieke (werk)omgeving en de gezondheid van vrachtwagenchauffeurs in de vervoer- en transportbranche?

4.2 Definitie van belangrijkste begrippen

Enkele begrippen uit de onderzoeksvraag verdienen een nadere toelichting, zodat helder is wat er in dit onderzoek mee wordt bedoeld.

Vrachtwagenchauffeurs: er zijn verschillende typen vrachtwagenchauffeurs te onderscheiden, die op internationaal, nationaal en regionaal gebied werkzaam kunnen zijn (VTL, 2001). In dit onderzoek wordt met de term

vrachtwagenchauffeurs bedoeld op zowel internationale als nationale vrachtwagenchauffeurs.

Betekenis: een activiteit of proces waarbij realiteit vorm krijgt door terug te kijken op situaties waarvan men zelf en de gecreëerde betekenissen onderdeel waren. Betekenisgeving begint bij de betekenisgever die zich bewust wordt van bepaalde zaken en zodoende een situatie of gebeurtenis interpreteert. Betekenisgeving komt bovendien voort uit sociale interactie (Weick, 1995).

Werknemers met beweegarmoede: werknemers die niet voldoen aan de Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen (NNGB). Deze norm stelt dat om een goede gezondheid te behouden, het gewenst is ten minste 5 dagen per week 30 minuten matig intensieve lichaamsbeweging te hebben. Voor kinderen, jongeren en mensen met overgewicht is het gewenste aantal minuten per dag 60 (NISB, 2005).

Gezondheidsstimulering: vanuit het werk/de werkgever geïnitieerde activiteiten die tot doel hebben de leefstijl van werknemers naar een 'gezonder niveau' te brengen, om op die manier gezondheidswinst te kunnen boeken.

Fysieke werkomgeving

Wanneer in dit onderzoek gesproken wordt over de fysieke werkomgeving, duid ik op de fysieke en uiterlijke kenmerken van de omgeving van de werkplek. Hierbij moet gedacht worden aan de inrichting van de werkplek, het interieur, de locatie, de directe omgeving, het woon-werkverkeer, etcetera.

Sociale werkomgeving

Met sociale werkomgeving duid ik in dit onderzoek op de aspecten die meer betrekking hebben op het sociale, intermenselijke vlak. Hieronder valt grotendeels de organisatiecultuur, waarbij de manier van communiceren en omgang met collega's van groot belang zijn. Ook de werkprocessen (teamverband of individueel) en binding met het werk zijn voorbeelden van sociale omgevingsfactoren die hiermee bedoeld kunnen worden.

5. METHODOLOGIE

In dit hoofdstuk worden de verschillende methoden die gebruikt zijn in dit onderzoek beschreven en wordt tevens verklaard waarom juist voor deze methoden is gekozen.

5.1 Visie op het doen van onderzoek

Als onderzoeker is het belangrijk inzicht te hebben in de gevolgen die het gehanteerde onderzoeksperspectief met zich meebrengt. Het uitgangspunt voor mij als onderzoeker is om een zo neutraal mogelijke rol in te nemen, goed te luisteren en ieder zijn waarheid voor waar aan te nemen. Er is niet één werkelijkheid en er zullen ongetwijfeld ook tegenstellingen in de denkbeelden van de chauffeurs bestaan, waardoor het lastig kan zijn om eenduidige uitspraken te doen die zouden gelden voor alle chauffeurs. Door een interpretatieve en kritische benadering te gebruiken, worden de interpretaties en mijn eigen visie ook automatisch onderdeel van het onderzoek. Dit heeft tot gevolg dat een zekere mate van subjectiviteit in het onderzoek onvermijdelijk is. Deze subjectiviteit is inherent aan kwalitatief onderzoek met een interpretatieve benadering. Het voornaamste doel van dit onderzoek is dan ook niet om generaliserende uitspraken te doen, maar om door middel van gedeelde en tegenstrijdige betekenissen tot kennis te komen over gezondheidsstimulering in de vervoer- en transportsector. Het inzicht dat dan ontstaat, kan er toe leiden dat het handelen van vrachtwagenchauffeurs omtrent gezondheid op of via het werk verklaard kan worden.

De benadering heeft nog een aantal voordelen. De reeds beschikbare kennis over het onderwerp leidt er voor mij als onderzoeker toe dat ik de betekenissen van de respondenten beter in de context kan plaatsen. En door me daarnaast bewust te zijn van de mogelijke aannames en denkbeelden die ik omtrent het thema reeds heb gevormd, kan toch een zo betrouwbaar mogelijk beeld gevormd worden.

Een paar voorbeelden van mijn eigen aannames en denkbeelden wil ik hier kort toelichten. Het zou tijdens het onderzoek voor kunnen komen dat ik in de interactie met respondenten mijn eigen (sportieve) achtergrond laat doorschemeren. Wanneer ik bijvoorbeeld in gesprek ben met een minder sportief aangelegde respondent die sport en bewegen geen prioriteit geeft in zijn leven, is het denkbaar dat ik dit afspiegel tegen mijn eigen visie op sport en bewegen. Ook het feit dat ik langere tijd als stagiaire werkzaam ben bij NISB – een instituut dat beweeg- en gezondheidsstimulering hoog in het vaandel heeft staan – zou invloed kunnen hebben op mijn interpretaties van de verzamelde informatie. Het is belangrijk dat ik me hier bewust van ben, zodat in de interviews en focusgroepen zo min mogelijk gestuurd wordt en bij de analyse van de onderzoeksgegevens zo objectief mogelijk te werk wordt gegaan.

5.1.1 Selectie respondenten

Zoals eerder beschreven kunnen vrachtwagenchauffeurs internationaal, nationaal en regionaal actief zijn. Aangezien het onderzoek in Nederland plaatsvindt, leek het in eerste instantie vanzelfsprekend om de nationale chauffeurs als respondenten te selecteren, omdat internationale chauffeurs veel in het buitenland zitten. In de praktijk is echter gebleken dat veel chauffeurs zowel nationaal als internationaal rijden, en dat ook internationale chauffeurs toegankelijk zijn voor de interviews. Ik heb geprobeerd om chauffeurs van verschillende transportbedrijven te interviewen, zodat vanuit verschillende invalshoeken en achtergronden inzicht wordt verkregen in het onderzoeksthema. Dit is ook goed gelukt, aangezien er bij de wegresterants chauffeurs van zeer uiteenlopende transportbedrijven komen.

5.2 Methoden

5.2.1 Observaties

Een eerste methode voor het verzamelen van kwalitatieve data, heeft plaatsgevonden middels een drietal observaties. Met deze methode heb ik als onderzoeker van een 'afstandje' gekeken naar hetgeen er plaatsvindt bij rustplaatsen, wegresterants en benzinstations. Dit heb ik gebruikt als voorbereiding op de diepte-interviews en focusgroepen, omdat ik voorafgaand aan het onderzoek nog niet erg bekend was met de vervoer- en transportbranche. Door middel van deze methode heb ik als onderzoeker meer inzicht gekregen in de fysieke en sociale werkomgeving waar chauffeurs mee te maken hebben en de (on)mogelijkheden voor een gezonde leefstijl.

5.2.2 Diepte-interviews

Daarnaast heb ik kwalitatieve data voor het onderzoek verzameld middels het afnemen van diepte-interviews met tien vrachtwagenchauffeurs. De interviews zijn semigestructureerd van aard, en zijn aan de hand van een vooraf opgestelde topiclijst afgenomen. De topics die ik gebruikt heb, zijn gebaseerd op de literatuur: aandacht voor gezondheid op het werk, belang van eigen gezondheid, invloed sociale en fysieke werkomgeving, invloed persoonlijke omgeving, invloed andere omgevingsfactoren, toekomstideeën en behoeften. Door deze topics te gebruiken, denk ik dat ik een compleet beeld heb kunnen vormen over de situatie onder chauffeurs en de betekenissen die zij toekennen aan gezondheid en gezondheidsstimulering.

De interviews zijn met een audio recorder opgenomen en naderhand woord voor woord uitgewerkt. Door tijdens de interviews open vragen te stellen, heb ik als onderzoeker geprobeerd de respondenten te stimuleren om zelf na te denken over het thema en niet te veel sturing aan te brengen. Tijdens de interviews heb ik bovendien zo veel mogelijk doorgevraagd om dieper op het thema in te kunnen gaan. Ook is bij het afnemen van de interviews de anonimiteit van de respondenten gewaarborgd en benadrukt, zodat zij zich vrij voelden om over het thema te praten.

De topiclijst die gebruikt is voor de interviews is als bijlage (Bijlage I) bij het onderzoek gevoegd.

5.2.3 Focusgroepen

Een andere methode die ik heb gebruikt voor de kwalitatieve dataverzameling is het afnemen van drie focusgroepen onder vrachtwagenchauffeurs. De reden dat naast diepte-interviews ook focusgroepen zijn gehouden, is dat bij deze methode een groep soortgenoten (chauffeurs) bij elkaar zit, wat kan leiden tot beter inzicht in heersende discourses in de betreffende groep. Eerder heb ik al toegelicht dat betekenisgeving ook wordt beïnvloed door de context waarbinnen dit plaatsvindt (Weick, 1995, Foucault, 1982). Net als in de diepte-interviews heb ik bij de focusgroepen gebruik gemaakt van open vragen, zodat de respondenten zelf zoveel mogelijk aan het woord waren. Ook de focusgroepen zijn semigestructureerd opgezet en hierbij heb ik dezelfde topics als bij de diepte-interviews gebruikt.

Een mogelijk nadeel van het houden van focusgroepen was dat iemand in de groep zou gaan overheersen, waardoor geen goed beeld zou worden verkregen van de opinie van anderen. Tijdens de focusgroepen heb ik soms ervaren dat het inderdaad voorkwam dat de mening van één chauffeur ging overheersen. Door als gespreksleider de vraag dan direct aan één van de anderen te richten, heb ik geprobeerd ook hun mening naar boven te halen. Tegelijkertijd biedt dit meer inzicht in de groepsdynamiek tussen chauffeurs, welke van invloed kan zijn op de betekenisgeving. Tot slot bestond de kans dat in de focusgroep een discussie zou ontstaan over iets wat ter sprake komt dat afwijkt van het eigenlijke gespreksthema. Het was aan mij als gespreksleider om hier attent op te zijn en indien nodig bij te sturen.

In totaal zijn in dit onderzoek achttien chauffeurs geïnterviewd. Dit aantal is verdeeld over de tien individuele interviews en drie focusgroepen. De meeste diepte-interviews en focusgroepen hebben plaatsgevonden in een wegrestaurant. De andere interviews zijn afgenomen op het kantoor van het betreffende transportbedrijf van de chauffeur. Het voordeel van deze locaties is dat ik als onderzoeker naar de respondenten ben toegegaan, waardoor de respondenten geen extra moeite hoefden te doen en zich op hun gemak konden voelen. Doordat ik de chauffeurs zowel individueel in de interviews als '*en groupe*' in de focusgroepen heb bevraagd over het onderzoeksthema, heb ik een zo compleet mogelijk beeld verkregen van de situatie.

6. RESULTATEN

In dit hoofdstuk volgt een weergave van de belangrijkste data die ik heb verzameld tijdens de diepte-interviews en focusgroepen. De data worden aan de hand van een aantal thema's die in de interviews naar voren zijn gekomen, beschreven en met citaten ondersteund. In het volgende hoofdstuk zullen deze resultaten nader worden geanalyseerd en worden gekoppeld met de theorie.

6.1 Algemeen

Allereerst kunnen een paar algemene opmerkingen gemaakt worden om meer inzicht te krijgen in de onderzoekspopulatie. De interviews en focusgroepen zijn afgenomen bij uitsluitend Nederlandse, mannelijke vrachtwagenchauffeurs, met een uiteenlopende leeftijd van 22 tot 57 jaar oud. De chauffeurs waren afkomstig uit verschillende regio's in Nederland. Daarnaast waren de chauffeurs werkzaam voor verschillende transportbedrijven, liep het aantal jaren dat de chauffeurs werkzaam waren in de transportsector uiteen, en ook het type transport waar zij zich mee bezighielden varieerde.

6.2 Gezondheidsbewustzijn

Wanneer wordt gekeken naar de betekenissen die chauffeurs toekennen aan gezondheid en gezondheidsstimulering, blijkt dat hier een aantal tegenstellingen in bestaat. De meeste chauffeurs vinden gezondheid zeer belangrijk tot belangrijk. Er zijn ook enkele chauffeurs die minder waarde hechten aan gezondheid. Voor sommige chauffeurs is een bepaalde gebeurtenis of een bepaald signaal aanleiding om bewuster met gezondheid om te gaan. De chauffeurs die gezondheid belangrijk vinden, proberen hier voornamelijk vorm aan te geven door bewust met hun voeding om te gaan en zorg te dragen voor voldoende nachtrust, anderen doen dit door te sporten en bewegen. Dat sommige chauffeurs zeggen hun gezondheid (zeer) belangrijk te vinden, maar bijvoorbeeld minder belang hechten aan gezonde voeding, sport of bewegen, zou kunnen betekenen dat deze chauffeurs gezondheid anders definiëren en dat voor hen andere zaken belangrijk zijn om zich 'gezond' te voelen. Zoals ik ook later nog zal toelichten, blijkt bewegen of sport vaak lastig te combineren met de lange werkdagen die chauffeurs maken. Er zijn enkele chauffeurs die wel eens een wandeling maken tijdens een pauze of die hun vrachtwagen tijdens een tussenstop opzettelijk verder weg parkeren, maar veel verder dan deze beweegvormen komen zij niet. Toch zijn er ook chauffeurs die wel aan sporten toekomen, bijvoorbeeld door in het weekend actief bezig te zijn, soms in combinatie met vrienden of familie. Deze paragraaf gaat verder in op het gezondheidsbewustzijn en het aanverwante gedrag van chauffeurs.

"Ja, mijn gezondheid is heel belangrijk uiteraard. Als je niet gezond bent, kun je dit werk niet meer gaan doen, dus je moet toch op je conditie letten en zorgen dat je gezond blijft, laat ik het zo zeggen."

"Ja, nu is dat eigenlijk wel een heel belangrijke factor geworden eigenlijk. Voorheen was dat wel anders, het interesseerde me eigenlijk niet zo veel, want ja..., maar sinds ik dat Sonja Bakker-dieet heb gevolgd, ben ik ook daar bewuster mee omgegaan."

Een enkele chauffeur geeft aan dat zijn eigen gezondheid voor hem niet belangrijk is:

"Nee, ik rook als een ketter. Ik eet altijd haastig, ik heb pas een keuring gehad van de Arbo en die zeiden, je hebt een zwaar lijf, eet je wel goed? Eet je wel eens rustig? Dus ik zeg, nee, ik kan het niet. Van mij moet alles vlug, snel, en dat is niet goed, dat weet ik. Maar dat zit toch wel in de aard van het beestje. Dus ja, daar doe je niks aan..."

Wanneer het gaat over 'gezondheid', lijkt het er op dat chauffeurs dit in eerste instantie identificeren met (gezonde) voeding en in mindere mate met sport of bewegen. Er is echter geen eenduidige definitie te geven van wat chauffeurs precies onder gezondheid verstaan en van de betekenissen die zij hier aan toekennen. De betekenissen die door chauffeurs worden toegekend aan gezondheid roepen verschillende associaties op en kunnen fysiek (voeding en beweging), mentaal (gevoel) of visueel (uiterlijk) van aard zijn. De toegekende betekenissen kunnen het handelen van chauffeurs positief of negatief beïnvloeden. Veel chauffeurs geven aan dat zij proberen bewust met hun voeding om te gaan en dat zij tevreden zijn wanneer zij daar in slagen. Ook wordt de lichaamsbouw of het uiterlijk meerdere malen genoemd als indicator voor gezondheid. Sport en bewegingsactiviteiten blijken voor veel chauffeurs minder goed in te passen in hun dagelijks leven en hier wordt wat minder over gesproken wanneer wordt gevraagd naar gezondheid.

"Maar ik beweeg nog steeds te weinig. Ik doe helemaal niet aan sport, omdat ik ja, daar heb ik gewoon de tijd niet voor. (...) Ik ben inmiddels al 55, ja ach, ik denk als ik dat dieet goed in de gaten kan houden, dan vind ik eigenlijk dat ik wel geslaagd ben op dat gebied."

"Maar goed, je probeert 's avonds natuurlijk wel een beetje een normale maaltijd te eten, zeg maar. Ik kan wel elke avond naar de McDonald's gaan, maar dan pas ik vandaag of morgen niet meer door die deur heen."

Tevens blijkt dat de actieve chauffeurs meer betekenis toekennen aan sport en bewegen wanneer het gaat over gezondheid dan chauffeurs die een minder actieve leefstijl hebben. De actieve chauffeurs vinden het belangrijk om te sporten en bewegen om zich gezond te voelen:

"Ja, ik vind sporten wel heel belangrijk, ook voor m'n conditie enzo. Ik sport in het weekend ook graag met mijn kinderen, dat vind ik wel heel belangrijk."

Daarnaast speelt ook het doorzettingsvermogen een rol in het bewust kunnen omgaan met gezondheid. Professionele begeleiding zou chauffeurs daarom kunnen helpen om een structurele gedragsverandering te bewerkstelligen.

"Als je professionele begeleiding zou krijgen bij het afvallen, dan denk ik dat 70, 80% het langer vol zou houden. Maar die zijn weer zo duur. Maar je hebt gewoon af en toe dat steuntje in de rug nodig, en dat krijg je door hulp, door professionele hulp, anders kap je er ook na een maand, anderhalve maand mee."

Ook zijn veel chauffeurs van mening dat zij van nature grote eters zijn, en dat de voeding niet altijd ongezond hoeft te zijn, maar dat de hoeveelheid eten in combinatie met het gebrek aan beweging een risico vormt voor de gezondheid.

"Want wij zijn gewend, wij als chauffeurs, wij zijn toch grote eters van nature, en dat stilzitten, dat is natuurlijk funest voor je."

Chauffeurs geven aan soms een (fysiek) signaal nodig te hebben om bewust met hun gezondheid aan de slag te gaan. Als zij hun gezondheid achteruit zien gaan, zeggen chauffeurs daar eerder op te gaan letten. Sommige chauffeurs gebruikten het krijgen van gezondheidsklachten (kortademigheid, diabetes, rugklachten, geen uithoudingsvermogen) als aanleiding om gezonder te gaan leven.

"Door dat spinnen heb ik toch wel minder rugklachten. En meerdere kennissen van mij die ook al jaren spinnen, zeggen ook: sinds ik spin, heb ik geen rugklachten meer van dat lange zitten. Dus dat uurtje per week, dat dat toch kan helpen, ja."

"Meestal merk ik wel aan mezelf, als mijn gezondheid wat minder wordt, ik ben nu wat minder zwaar dan ik geweest ben, maar op een gegeven moment zit je dan je sokken aan te trekken of je doet je veters vast van je schoenen, en dan zit je gewoon te puffen en te steunen, nou, dan wordt het tijd dat ik er toch weer een beetje wat aan ga doen."

Ook kan een fysiek signaal voor sommige chauffeurs aanleiding zijn om juist minder bewust met gezondheid om te gaan. De betekenis die een chauffeur dan toekent aan gezondheid en de handelingen die daar uit voortkomen, zijn meer mentaal en gebaseerd op hoe hij zich voelt:

"Je merkt het zelf ook. Je zit niet altijd lekker meer in je vel als je overgewicht hebt. En wat is een reactie daar op, ja, het interesseert me niks meer, dus... gaan we meer eten."

Daarnaast wordt duidelijk dat chauffeurs vinden dat iedereen een vrije keuze heeft om al dan niet bewust met gezondheid om te gaan. Sommige chauffeurs nemen bijvoorbeeld zelf gezonde voeding voor onderweg van huis uit mee, zodat ze niet zijn aangewezen op het aanbod onderweg.

"Je moet natuurlijk altijd eten, maar dat ligt aan je eigen. Wat wil je? Wil je zelf veel cola drinken of neem je gewoon melk. Of wil je een bal met mayonaise en een broodje eten, of wil je gewoon een broodje kaas eten, ja, dat is wat de mens zelf wil. Neem je een appeltje of ga je naar dat tankstation en haal je een bal gehakt."

“Wij rijden veel op Italië en Italië is, dat hoef ik u niet te vertellen, ook het land van lekker eten en ook lekker drinken. (...) En dan al die pasta, nou daar pas ik voor hoor. Vandaar dat ik ook zelf nogal veel in de auto eet, en eten van huis meeneem, wat voor mij dan verantwoorde voeding is zeg maar.”

Het gezondheidsbewustzijn van chauffeurs en de betekenissen die zij daar aan toekennen, kunnen ook van invloed zijn op de verwachtingen die zij hebben richting hun werkgever. Hier zal in de volgende paragraaf op worden ingegaan.

6.3 Gezondheidsstimulering vanuit het werk / werkgevers

Uit de data komt naar voren dat werkgevers in de vervoer- en transportbranche niet of nauwelijks aandacht besteden aan gezondheidsstimulering van hun werknemers. De chauffeurs hebben op dit gebied het idee dat het werk altijd voor gaat en dat de prioriteit van de werkgever daar ook ligt. De schaarse activiteiten gericht op de gezondheid van werknemers die er wél zijn, zijn voornamelijk curatief van aard, en in veel mindere mate preventief.

“En het werk gaat voor hè. Er wordt gewoon niet aan gedacht door de werkgever, aan sporten ofzo. Er moet gewoon gewerkt worden. En het werk gaat voor alles. (...) Ja, we hebben wel een bedrijfsarts, maar dat is alleen voor als je een probleem hebt.”

“Nou, alleen als je ziek bent, dan heeft ie het over je gezondheid, maar anders hoor je hem niet.”

Het lijkt zowel voor grote als kleine transportbedrijven te gelden dat werkgevers weinig aandacht geven aan de gezondheid van werknemers, maar met verschillende verklaringen. Zo vertelt een chauffeur van een klein bedrijf:

“Nee, maar wij hebben niet zo'n heel groot transportbedrijf, we hebben maar 2 auto's, dus ja, sinds anderhalf jaar is die tweede erbij, voor de rest ben ik altijd alleen geweest. Dus ja, dan doe je daar niet zo snel wat mee.”

Een chauffeur van een groot transportbedrijf – die tevens eigenaar van het bedrijf is – vertelt dat je als werkgever de werknemers niet kan verplichten meer aan sport te doen en dat het moeilijk in te passen is in het werkschema, omdat de opdrachtgever voor gaat. Als werkgever kun je volgens hem hooguit adviseren om iets aan gezondheid te doen.

“In transport is het heel moeilijk. Je kan moeilijk rondjes in je cabine gaan lopen. De tijd die je hebt, kun je wel benutten. Je moet 4,5 uur rijden en dan moet je drie kwartier stilstaan. Maar wat een chauffeur in die periode doet, tja, dat is aan hem zelf.”

Een enkel transportbedrijf heeft wel enige aandacht voor gezondheid van de werknemers, maar ook hier wordt niet actief gestimuleerd.

“Maar bij ons doen ze er wel het een en ander aan, via de fabriek of via de CAO, dus er zijn mogelijkheden, maar je moet ze alleen wel benutten, je moet ze wel pakken zeg maar. (...) Nou,

aan sport wordt niets gedaan. Maar aan gezonde voeding, ja, in de kantine waar we dan nog wel komen, staat meestal een doos fruit. En er is melk aanwezig in de koelkasten."

Buiten de transportwereld is er volgens de chauffeurs wel redelijk veel aandacht voor het belang van een gezonde leefstijl. Deze heersende discours insinueert dat het goed is om gezond te leven. Chauffeurs reageren wisselend op deze boodschap uit de maatschappij:

"Buiten de transportwereld wordt er natuurlijk in reclame en dergelijke, om ons heen wordt steeds gezegd, let op je voeding, let op je eten, let op wat je drinkt, let op alles, enzovoorts. Er zullen natuurlijk altijd mensen blijven bestaan die zeggen, aan mij heb je geen boodschap, maar er zijn natuurlijk ook mensen die pikken dat toch op."

"Ik vind dat er al wel genoeg over gezondheid is. Je ziet ook wel flyers liggen, ik denk dat de Truckstar er vaak zat aandacht aan besteed. Maar ja, je leest er een keer overheen, en vervolgens zit je toch 's avonds te eten, en je gaat naar bed. Terwijl dat hartstikke slecht is natuurlijk."

Sommige chauffeurs zijn van mening dat het goed of positief zou zijn wanneer een werkgever hier meer aandacht voor heeft, zeker gezien het risico in hun beroepsgroep. Het zijn vaak chauffeurs die in hun vrije tijd zelf ook al actief zijn, die hier positief tegenover staan, maar er zijn ook minder actieve chauffeurs die initiatieven vanuit de werkgever zouden kunnen waarderen. Beweegvormen waar veel chauffeurs wel potentie in zien, zijn bijvoorbeeld fietsen, wandelen, spinnen of fitness. Sporten waar doordeweeks verplichtingen voor zijn (zoals trainingen) zijn minder in trek in verband met de onregelmatige werktijden van chauffeurs.

"Als mijn werkgever een abonnement op de sportschool zou vergoeden, dat zou een goeie zijn, dat zou wel motiverend werken denk ik. Ja, ik denk het wel."

"Van de werkgever hoeven we niks te verwachten. Eigenlijk dom, of dom, jammer. Had er wat meer aan kunnen doen. Ja, ik beweeg genoeg, 's weekends, maar de werkgever had er inderdaad ook wat aandacht aan mogen geven."

Andere chauffeurs – zowel actieve als niet actieve chauffeurs – zijn het hier mee oneens en zijn van mening dat gezondheid onder hun eigen verantwoordelijkheid valt en dat een werkgever zich hier niet mee hoeft te bemoeien. De chauffeurs blijken ook gehecht aan hun zelfstandigheid. Daarnaast zijn sommige chauffeurs van mening werkgevers in beperkte mate invloed kunnen hebben en dat een chauffeur die graag op de bank ligt in zijn vrije tijd, niet ineens actief zou worden, omdat een dergelijke instelling nu eenmaal moeilijk te veranderen is.

"Tja, het is toch ook gewoon je eigen verantwoordelijkheid. En je bent op je werk om je werk te doen."

“Nou, ik denk dat dat toch hoofdzakelijk bij mezelf ligt, vind ik zelf hoor. Ik vind niet dat m'n baas... M'n baas zorgt gewoon dat ik genoeg werk heb en andere dingen, tenminste zo zie ik het. En voor de rest ja, bewegen, dat vind ik toch iets wat ik zelf moet doen.”

Voor een aantal chauffeurs zou het zelfs een averechts effect kunnen hebben wanneer een werkgever aandacht besteedt aan gezondheid:

“Dat wordt me al genoeg opgedrongen in de huidige maatschappij vind ik. Als er dan ook nog eens iemand achter me staat te huppelen, zou ik helemaal gek worden. Dat zou bij mij heel hard averechts werken.”

Verder vindt een aantal chauffeurs het wel begrijpelijk dat een werkgever geen of weinig aandacht geeft aan beweegstimulering, omdat hij dan in de knel zou komen met zijn opdrachtgever(s):

“Dat gaat niet, want mijn baas plant mij niet. Mijn baas zegt niet wat ik moet doen, mijn baas huurt mij uit. En als mijn baas tegen die opdrachtgever zou zeggen: zorg dat mijn chauffeur 2 uur de tijd krijgt om te gaan sporten, dan zou die ook zeggen, ja daaag, dan zoek ik wel iemand anders.”

De tegenstellingen in de betekenissen die chauffeurs toekennen aan gezondheidsstimulering via het werk kunnen verklaard worden doordat er verschil bestaat in de beleving van het werk, de eigen gezondheid, de zelfstandigheid en de eigen verantwoordelijkheid op dit gebied. Ook de indeling van het werk – de structuur – speelt een rol in de betekenissen die de chauffeurs hier aan toekennen.

6.4 Structuur van het werk

Chauffeurs maken vaak erg lange werkdagen, waarbij al 's morgens vroeg wordt begonnen. Werkweken van 60 tot 70 uur zijn geen uitzondering en regelmatig werken ze zo'n 14 à 15 uur op een dag. Daarnaast hebben veel chauffeurs te maken met onregelmatige werktijden, en zijn zij vaak meerdere dagen of langere tijd van huis. De betekenis die zij hier aan toekennen is dat dit gewoon onderdeel is van het werk dat ze doen. In principe mogen chauffeurs vierenhalf uur achtereen rijden, en zijn dan wettelijk verplicht drie kwartier stil te staan. Het is echter afhankelijk van het type vervoer en het soort opdracht of deze regel ook daadwerkelijk in praktijk kan worden gebracht. Zo worden deze 'pauzes' vaak ook gebruikt om de vrachtwagen te laden of te lossen. Ook de beweging die chauffeurs tijdens werktijd krijgen, is veelal afhankelijk van het type transport en kan daardoor per chauffeur verschillen. Na werktijd hebben chauffeurs vaak behoefte aan rust, omdat ze anders te weinig nachtrust krijgen. Met de volgende uitspraken wordt geïllustreerd hoe een werkdag of -week er voor chauffeurs uit kan zien:

“Ik zit nu tussen de 60 en de 70 uur per week, denk ik. Vroeger was het nog veel meer, toen had ik vaak weken van 80 of 90 uur. Dus dan ben je echt blij dat je thuis bent, en dan wil je ook niks meer doen. Ik denk dat heel veel chauffeurs dat hebben. Op een gegeven moment ben je thuis en dan is het gewoon: rust.”

“Als je elke avond thuis bent, dan denk ik toch wel dat dat meer komt. Dat je daar meer tijd voor uittrekt. Maar als je nou hier staat, of je staat ergens in Duitsland, dan zou ik toch niet zo snel gaan sporten. Goed, er zijn dan wel uitzonderingen, ik ken wel uitzonderingen, die doen dat wel, maar ik doe dat niet. Ik ben blij als ik straks in m'n bed kan liggen, want morgen om 2.00uur gaat de wekker weer. Vanmorgen ging ook om 2.30u de wekker, dus uh.”

De grote hoeveelheid overuren die door chauffeurs gemaakt worden, zijn onder meer te verklaren doordat op die manier het salaris tot een acceptabeler niveau kan worden gebracht. Zoals eerder beschreven zijn in de vervoer- en transportbranche veel werknemers met een lage SES werkzaam. In de toekomst zijn er plannen om de overuren in te perken en voor chauffeurs een 48-urige werkweek te hanteren. Veel chauffeurs zijn niet bepaald tevreden met deze ontwikkeling:

“Het salaris van een vrachtwagenchauffeur is heel erg afhankelijk van het aantal uren dat ie draait. Het basissalaris is gewoon echt waardeloos, dus door 20, 30, 40, 50, 60 overuren te draaien in de week, kan je een behoorlijk salaris bij elkaar te verdienen. Dat gaat straks behoorlijk veel minder worden, omdat iemand verzonnen heeft dat een kortere werkweek dan goed voor je is.”

“Die 48-urige werkweek kan ons zomaar eens 100 euro netto in de week gaan schelen, en dat tikt aan. Dan heb ik misschien wel meer tijd, maar dan heb ik weer geen geld om de sportclub te betalen.”

Ook wordt duidelijk dat het beoefenen van een sport lastig te combineren is met het werken als vrachtwagenchauffeur. Chauffeurs maken lange dagen, ze werken op onregelmatige tijden en zijn doordeweeks vaak van huis. Hierdoor is het vaak niet mogelijk om doordeweeks te trainen voor een sport en daarnaast blijkt het moeilijk om de energie er voor op te brengen na een lange dag of een lange week werken.

“Het probleem alleen bij ons vak is eigenlijk, dat je zo onmogelijk vaak van huis bent, en als je dan een keer thuis bent, dan wil je gezin ook nog wel een keer wat van je. Ja, en dan hou je niet veel tijd over om ook nog een keer wat aan sport te gaan doen. En zeker als het dan ook nog een keer verplicht is.”

“Ik sport niet omdat ik na 60 uur werken in de week echt kapot ben als ik thuis kom en dan wil ik uitrusten.”

Er zijn ook chauffeurs die wel graag meer zouden willen bewegen, maar die hier door hun werkschema niet aan toe kunnen komen:

“Ja, ik zou wel meer willen doen, maar daar heb ik steeds geen tijd voor joh. Dus ja. Nou wordt het vanavond ook pas, ik denk 22.00, 22.30u voordat ik thuis ben, dus dan heb ik geen zin meer om wat te gaan doen, want ik moet morgen ook weer vroeg op.”

“Ik zou toch wel vaker bijvoorbeeld in de sportschool wat willen doen zeg maar. Ik ben een jaar lang echt met fitness en met gewichten enzo bezig geweest, maar op een gegeven moment ben ik daar ook mee gestopt, omdat ik het niet meer kon combineren met het werk. Maar dat vond ik ook echt leuk om te doen, en dat zou ik wel weer willen. Ik kom er nu gewoon niet aan toe zeg maar.”

Daarnaast blijkt dat het voor veel chauffeurs lastig is om er een gezond eetpatroon op na te houden, omdat er vaak een gebrek aan tijd is om te eten en het te laten verteren, of omdat zij bijvoorbeeld uit verveling eten tijdens het rijden:

“Iedereen weet het wel, wat gezond is, maar het valt niet mee om het patroon te doorbreken. Nee. Kijk, om nou zo te zeggen, je zou 's middags moeten eten, tja, daar is gewoon geen tijd voor. Eigenlijk zouden wij 's middags warm moeten eten, en 's avonds je broodmaaltijd, dat zou gewoon veel beter zijn, maar ja, daar is dan weer geen tijd voor.”

“Wat ik altijd heb, en dat hebben collega's van mij ook wel, je zit zeg maar continu 4,5 uur achter elkaar achter het stuur, of 5 uur, en wat je automatisch doet als je moe bent: heel veel hebben de gewoonte om te gaan eten. Dat zie je bij heel veel chauffeurs wel. Die zijn moe, dus wat moet je doen? Dan ga je maar eten. Daar betrap ik mezelf ook wel op.”

6.4.1 Invloed van het type werk

Veel chauffeurs zijn van mening dat zij tijdens hun werkzaamheden ook al veel beweging krijgen, omdat bijvoorbeeld tijdens het laden en lossen veel fysiek werk wordt verzet. Sommige chauffeurs vinden dit vergelijkbaar met sport. De mate van bewegen tijdens het werk kan echter per chauffeur verschillen. Zo zal een distributiechauffeur die dagelijks meerdere malen moet laden en lossen in de regel meer beweging krijgen dan een internationale chauffeur die eerst lange afstanden moet overbruggen voordat een bestemming is bereikt. Daarnaast hoeven chauffeurs die zich hebben toegelegd op bijvoorbeeld containervervoer vrijwel nooit met de hand te laden en lossen, omdat dit automatisch gebeurt aan een dok. Met onderstaande uitspraken wordt dit verschil in werkzaamheden verder verduidelijkt en blijkt dat sommige chauffeurs tijdens het werk meer bewegen dan anderen.

“Kijk, met werk ben ik ook wel bezig, het is niet alleen rijden, want voordat ik m'n hele auto volheb, met al die karren, dat zijn er 49, nou dan ben je wel drie kwartier tot een uur bezig voordat je 'm een keer vol hebt. En zeker nu in deze tijd, dan zijn het veel buxussen, nou, die wegen nogal wat, dus dan heb je het zweet ook wel driedubbel op je kop staan... Dus ja, dat zie ik toch ook wel als een soort beweging. Een uur lang niks anders dan sleuren en trekken van karren.”

"Ik ben eigenlijk de hele dag aan het sporten. Je moet toch vaak de auto laden en lossen, nou, dan loop je al snel 20 keer je wagen op en neer en moet je ook nog eens met pallets sjouwen en trekken, en ook veel trappen lopen. Dus ik beweeg eigenlijk wel veel tijdens het werk. Dat is ook wel goed voor de afwisseling."

Voor internationale chauffeurs geldt dat er vaker en langer stilgezeten wordt en dat er als gevolg daarvan veel minder bewogen wordt tijdens werktijd:

"Maar een chauffeur die internationaal rijdt, zit ook heel veel stil, en dat is het nadeel. Een chauffeur zit achter z'n stuur. Kijk, mensen op kantoor of in een loods die bewegen veel meer. Wij bewegen eigenlijk amper. Als ik een rit naar Marseille toe moet rijden, dan zit ik anderhalve dag stil."

Een aantal chauffeurs, die zelf geen containervervoer verrichten, hebben wel een bepaald beeld over containerchauffeurs:

"Als je met een container rijdt, hoef je eigenlijk niks te doen. Deurtje open, deurtje dicht. Nou, dat heeft niks met vervoer te maken, dat zijn de 'herenchauffeurs'. Dan is het niet zo gek als je dik wordt. (...) Ja, ik denk dat het verschilt met het werk dat je doet. Kijk, een containertje rijden, deur open, aan het dok zetten en wachten maar weer, ja, daar wordt je een stuk minder vrolijk of slank van dan van het werk dat wij doen. Dan heb je weer een vracht haspels, dan heb je weer een kraantrailer, of met een schuifzeil... Nou, ik zal het je te kost geven, zo'n zeil, wat dat weegt. Dat is redelijk intensief werk."

"Bouwmaterialen zijn anders dan een container, dan zet je hem gewoon voor het dok en je bent klaar. Maar wat dacht je van die heipalen. Wij rijden met die bouwmaterialen, met die heipalen, ketting inpikken, hup, van voor naar achter, beweging genoeg toch?"

Uit bovenstaande blijkt dat de structuur van het werk van chauffeurs een behoorlijk ongezond karakter heeft, waarbij fysiek zwaar werk wordt verricht, lange werkdagen worden gemaakt, er weinig nachtrust is, veel tijd in dezelfde houding wordt stilgezeten en waarbij het lastig is om sport of bewegen te combineren met het werk. Dit laatste heeft ook te maken met de betekenis die chauffeurs toekennen aan sport en bewegen en met de prioriteiten die zij daardoor stellen.

6.5 Prioriteiten

Zoals ook uit de voorgaande paragraaf is gebleken, hebben chauffeurs als gevolg van de vaak lange werkdagen weinig tijd over om buiten het werk te sporten of bewegen. Toch zijn er chauffeurs die het voor elkaar krijgen om het sporten wel te combineren met het werk, wat impliceert dat dit ook te maken heeft met het stellen van prioriteiten. Vaak is het mede afhankelijk van de prioriteiten die iemand stelt of er al dan niet bewust met gezondheid wordt omgegaan. Zo geven veel chauffeurs bijvoorbeeld aan dat zij betere dingen te doen te hebben dan sporten of bewegen wanneer ze na een lange dag (of week) klaar zijn met werken. De betekenis die chauffeurs dan aan sporten en bewegen geven, is dat

zij dit minder belangrijk vinden dan andere zaken. Het gezin, hobby's, uitrusten of afspreken met vrienden zijn bijvoorbeeld een paar redenen om in de vrije tijd niet aan sport toe te komen.

“Het wordt dan hooguit zaterdagmiddag of zondag, en ja, zaterdagavond spreek je dan meestal wel wat af met vrienden enzo en als je dan zondagmorgen weer een keer naar de sportschool zou moeten, dan heb je ook geen zin, nee. Ik weet niet, ik zou het wel willen, maar ja.”

“Nee, ik zou het ook niet willen. Ik heb er gewoon ook geen tijd voor. Daar kom je echt niet aan toe in je weekend, aan sport. Dan heb ik andere dingen te doen.”

De chauffeurs die in hun vrije tijd wel aan bewegen of sport toe komen, geven aan dat daar voor hen vaak een bepaalde motivatie achter zit, of dat er een directe aanleiding is om te gaan sporten of bewegen. De redenen hiervoor kunnen sterk uiteen lopen: (sport) blessures, gezondheidsklachten, de honden uitlaten, om af te vallen, voor de ontspanning of om zich fit te voelen.

“Ik heb 15 jaar een heel slecht leven geleid. Dingen gedaan die je niet moet doen, en dus geen conditie meer, en op een gegeven moment was ik het zat, begin januari, en dacht ik, ik kap gewoon overal mee, en ja, ik ben dus gaan sporten. En het bevalt zo goed eigenlijk. En zeker als je snel resultaat ziet, weet je wel. Dan wil je doorgaan.”

“Ik ga nu wel – na ik dat ongeluk gehad heb – één keer in de week zelf sporten, en de volgende week op woensdag ga ik dan naar de fysio en word ik echt begeleid. Dan maakt ie m'n rug weer soepel en dat allemaal, maar ik hou wel de woensdagavond zo dat ik er dan wel zelf heenga. Dat probeer ik dan wel, en als het lukt hè, dat zeg ik er wel even bij. Maar waar een wil is, is een weg.”

Ook geven een paar chauffeurs aan dat er verschil bestaat tussen oudere en jongere chauffeurs wanneer het gaat om sporten. Bij oudere chauffeurs bestaat het beeld dat jongere chauffeurs bewuster met hun leefstijl bezig zijn dan de 'oude garde'. Dit zou er mee te maken kunnen hebben dat de jongere chauffeurs zijn opgegroeid in de tijd dat aandacht voor een gezonde leefstijl sterk is toegenomen.

“Kijk, het is vaak zo als je dan natuurlijk thuiskomt na een lange dag werken, dan heb je het ook wel eens even gehad. Dat je dan denkt van, nou, het is wel weer even goed. Er zijn natuurlijk uitzonderingen die dat wel hebben, maar ik denk wel, de nieuwe generatie, en ik zie dat bij mijn eigen zoons ook wel, die zijn meer met hun eigen bezig, met het sporten, of schaatsen of het zwemmen of fitness, weet je wel, dan onze generatie.”

“Ik denk dat misschien oudere chauffeurs wel wat minder belang aan gezondheid hechten, en dat misschien.., ik hoop dat de jongere chauffeurs daar wat bewuster mee omgaan.”

Het verschil in de prioriteiten van chauffeurs wordt dus ook beïnvloed door de omgeving waarin zij opgroeien en waarin zij leven. De interactie met andere

personen kan effect hebben op de betekenissen die chauffeurs toekennen aan het belang van een gezonde leefstijl.

6.6 Sociale (werk)omgeving

De sociale omgeving van chauffeurs speelt een grote rol in het gedrag van chauffeurs. Dit kan zowel thuis zijn als op het werk. In deze paragraaf wordt meer inzicht gegeven in de betekenissen die chauffeurs toekennen aan de invloed van familie en collega's op hun gezondheid en gedrag.

6.6.1 Thuissituatie

Veel chauffeurs geven aan dat zij vaak langere tijd van huis weg zijn, en dat zij daarom prijs stellen op de tijd die zij thuis met hun vrouw of gezin kunnen doorbrengen. Hier wordt dus veel belang gehecht aan de sociale thuisomgeving, en deze betekenisgeving beïnvloedt het gedrag van chauffeurs op de momenten dat zij thuis zijn. Soms wordt de vrije tijd actief besteed, maar veel chauffeurs kiezen er ook voor om thuis uit te rusten en juist aandacht te besteden aan andere dingen dan sport of bewegen. Een aantal chauffeurs geeft aan dat zij meer belang hechten aan hun gezin, vrouw en kinderen en dat zij daardoor niet aan sporten toekomen:

"Nee, ik werk 60, 70 uur in de week, ik ben blij als ik thuis ben zaterdag. Ik heb ook kinderen enzo, die willen me ook graag zien."

"Je maakt hele lange dagen, en bent een hele week weg. Als je dan eindelijk thuisbent, dan moet je ook aandacht voor je vrouw en kind hebben."

Andere chauffeurs vinden deze tijd met vrouw en kinderen ook erg belangrijk, maar zij kiezen er voor om in het weekend juist samen met hun kinderen of hun vrouw te sporten:

"Nu met de kinderen, ik heb er eentje van 10 en van 5, daar doe ik in het weekend dan wel actieve dingen mee. We gaan wel veel fietsen, op zaterdag altijd. Ik vind dat wel heel belangrijk. (...) Ja, zeker, ik maak er echt tijd voor. Mijn vrouw werkt op zaterdag, en ik ga dan vaak met de kinderen actief bezig."

"En soms ga ik op zondagmiddag dan nog wel eens fietsen, met m'n vrouw ook, dan maken we een rondje. Daar heb je dan soms wel tijd voor, maar in het weekend wil ik ook erg graag uitrusten."

Er zijn ook chauffeurs die vooral veel waarde hechten aan de tijd die zij in het weekend samen met hun vrouw kunnen doorbrengen. Dit kan dan iets sportiefs zijn, zoals stijldansen, maar het kan bijvoorbeeld ook motorrijden zijn. Hier wordt dus vooral betekenis gegeven aan het 'samen tijd door brengen' en in mindere mate aan het 'actief bezig zijn'.

"Dat is omdat we zoeken naar iets wat we in het weekend samen kunnen doen. Kijk, 's zondags op zo'n voetbalveld hoef ik niet te komen. Wij doen veel dingen samen, mijn vrouw en ik. Motorrijden doen we samen, dansen, sauna, allemaal van die leuke dingen. De familie hoeft niet te komen 's zondagmiddag hoor."

Voor chauffeurs die alleen wonen en geen vrouw of kinderen hebben, kan dit 'alleen zijn' juist ook een reden zijn om niet aan sporten of bewegen toe te komen, omdat ze hier in hun eentje bijvoorbeeld de motivatie niet voor kunnen opbrengen.

"Als ik thuiskom, dan ben ik alleen. En als je dan klaar bent met werken, en je eet wat, en je wilt dan nog eens een eindje gaan fietsen, dan doe je dat niet, ook omdat je alleen bent. En dan moet ik ook nog van alles in het huis doen, nou, dan blijft er echt niet zo veel tijd meer over."

Ook op het gebied van voeding is er vaak een rol weggelegd voor de familie of vrouw en blijkt tevens dat de voeding onderweg wel eens anders is dan thuis. Voor veel chauffeurs is het thuis vertrouwd is en wordt er door hun vrouw voor een gezonde en goed verzorgde maaltijd gezorgd. Onderweg blijkt het nog wel eens lastig te zijn om echt gezond te eten en daar blijkt de verleiding om iets ongezonds te eten ook groter.

"Er is natuurlijk heel wat in de maatschappij te vinden, aan eten. Gelukkig zorgt mijn vrouw er voor dat er wel gezond eten op tafel staat, dus daar ben ik niet bang voor. Dus voor mij is het makkelijk, ik hoef er niet over na te denken."

"Je pakt sneller een vette hap onderweg. Effe een saucijzenbroodje pakken, dat doe je thuis niet. Dan moet je 5 minuten wachten tot het warm is, allemaal dat soort dingen. En bij een tankstation loop je binnen, je graait in die verwarmde bak, dan haal je het er uit en je eet het op. De verleiding is groter. Thuis zal ik ook nooit een zak chips of een Mars pakken, maar dat doe je onderweg wel."

Wanneer chauffeurs aan de lijn doen, dan is de vrouw of familie van de chauffeur vaak ook van invloed, bijvoorbeeld als stok achter de deur of als initiator voor gezondere voeding.

"En nu doe ik het wel bewuster ja. Ja, mijn vrouw is daar mee begonnen eigenlijk, dat Sonja Bakker-dieet, en toen, nou ja, dan wil je natuurlijk niet achterblijven."

"Ja, ik ben momenteel zelfs aan de lijn. (...) het moet van m'n vrouw, dus."

Uit bovenstaande blijkt dat chauffeurs behoorlijk veel waarde hechten aan de tijd die zij samen met hun vrouw of kinderen kunnen doorbrengen op de momenten dat ze thuis zijn en dat zij ook van invloed kunnen zijn op de voeding en beweging van chauffeurs. Aangezien chauffeurs ook veel tijd op het werk doorbrengen, is het denkbaar dat de sociale werkomgeving hier ook van invloed is.

6.6.2 Invloed collega's

Vrijwel alle chauffeurs rijden in hun eentje in een vrachtwagen, maar bij rustplaatsen, benzinestations en wegrestaurants ontmoeten chauffeurs elkaar, tijdens pauzes of na werktijd. Na werktijd wordt er vaak bij wegrestaurants een avondmaaltijd genuttigd en chauffeurs gaan dan vaak bij elkaar zitten. Op veel rustplaatsen is er zelfs een apart café of een speciale hoek ingericht voor vrachtwagenchauffeurs. Regelmatig brengen chauffeurs ook de nacht door op een rustplaats en slapen dan in hun cabine. De sfeer tussen chauffeurs onderling kan worden omschreven als vriendelijk en vaak ook gezellig. Het is normaal om na werktijd binnen te gaan zitten, daar wat te eten en een praatje te maken met elkaar, vaak onder het genot van een biertje. Chauffeurs gaan over het algemeen graag bij elkaar zitten.

"Maar als je elkaar op een rustplaats tegenkomt, of in een chauffeurscafé, dan maakt het niet uit van welke firma je bent, als je dan daar zit, dan ben je gewoon één grote familie. Je zult heel weinig chauffeurs zien die uit dezelfde regio komen die niet bij elkaar gaan zitten."

"Nu ga je douchen, je pakt een biertje, gaat wat eten en een praatje maken en je gaat naar bed."

Niet alle chauffeurs zien hun collega's als onderdeel van één grote familie. Voor sommige chauffeurs is het 'socializen' met collega's na werktijd minder belangrijk, en zij gebruiken hun tijd liever om voldoende nachtrust te krijgen.

"De ene keer heb je wel een praatje, de andere keer niet. Nu zit ik hier dan toevallig met een collega, maar normaal zit je ook gewoon met vreemden, nou, dan ga ik net zo lief naar bed."

"Soms heb je wel eens mensen die de hele avond tegen jou aan het ouwehoeren zijn, en dan hoop ik dat ze weggaan."

Uit het bovenstaande blijkt ook dat sommige chauffeurs met regelmaat doordeweeks na werktijd alcohol drinken. Het is denkbaar dat dit deels te maken heeft met de cultuur onder chauffeurs op de momenten dat zij elkaar treffen, en dat het drinken van bijvoorbeeld een biertje er dan 'bij hoort'. Toch zijn er ook chauffeurs die het afkeuren wanneer collega's veel alcoholische dranken drinken.

"Dus je kan wel een biertje drinken, maar niet alle dagen een vat, want dan houd je het niet vol."

"Sommigen die eten en die drinken, en met name ook dat drinken, dat is gewoon een probleem hoor. Dat tikt echt aan."

Daarnaast is het denkbaar dat collega's van invloed zijn op de mate waarin chauffeurs met hun gezondheid bezig zijn. Er heerst over het algemeen niet echt een actieve cultuur onder chauffeurs, en degenen die wel aan sport doen, worden eerder als uitzondering bestempeld. Heel soms wordt er buiten wel eens

met collega's gevoetbald, maar dit is vaak niet intensief. Veel chauffeurs denken dat dit patroon redelijk vaststaat en zien hier nog niet zo snel wat in veranderen.

“Wat sporten betreft is het wel echt moeilijk. Ik heb eigenlijk nog nooit een collega zien sporten onder het werk. Ik weet dat een paar hun fiets meenemen, maar verder... nee.”

“Kijk, als je de hele dag al gewerkt hebt, dan zit je 's avonds met collega's een pilsje te drinken, dan gaat er niemand naar de gymzaal hoor. Dat denk ik niet.”

Toch hechten de meeste chauffeurs ook wel veel waarde aan de vrijheid en zelfstandigheid die het beroep van vrachtwagenchauffeur met zich meebrengt en een aantal chauffeurs houdt niet van verplichtingen op gezondheidsgebied. Zij zijn juist blij dat ze kunnen doen en laten wat ze willen. Chauffeurs zijn bovendien van mening dat iedereen voor zichzelf de keuze kan maken om al dan niet bewust met de eigen gezondheid, voeding of lichaamsbeweging bezig te zijn. Uit onderstaande uitspraken komt ook naar voren dat chauffeurs zich op dat gebied niet echt met elkaar bemoeien, wat zou kunnen betekenen dat de invloed op elkaar juist weer beperkt is. Chauffeurs kunnen wel een mening over elkaars gedrag of eetpatroon hebben, maar het is dan niet zo dat zij zich er actief mee bemoeien.

“Heel veel zeggen ja, er liggen zoveel vette toestanden bij die pomp, maar ja, je kan het ook links laten liggen, je hoeft het niet te kopen. Maar dat moeten ze zelf weten, ik begin er niet aan.”

“Ik zit zelf heel veel in chauffeurscafés, en als je dan ziet wat sommigen naar binnen werken, dat zijn dan broodjes gezond enzovoorts, maar er zijn er ook bij die gewoon complete bakken mayonaise achterover slaan, dus ja, dat is dan niet aan mij besteed.”

“Want er zijn natuurlijk ook jongens die met een wandelende airbag rondlopen, ja, dat is echt heel bar hoor, en die doen er helemaal niks aan hoor, en die eten en die drinken, en met name ook dat drinken, dat is gewoon een probleem hoor.”

De invloed van collega's op de gezondheid of het gedrag van chauffeurs is hierdoor lastig in te schatten. Aangezien er geen hele actieve 'cultuur' heerst onder chauffeurs, zou dit kunnen betekenen dat dit een drempel opwerpt op het moment dat een chauffeur wel actief zou willen worden. Daarnaast is in dit hoofdstuk aangegeven dat er ook andere factoren zijn die hier op van invloed zijn, zoals de thuissituatie, de structuur van het werk of de prioriteiten die een chauffeur stelt. In de volgende en tevens laatste paragraaf wordt ingegaan op een andere factor die nog van invloed kan zijn, namelijk de beschikbare faciliteiten.

6.7 Facilitaire voorzieningen onderweg

Chauffeurs brengen grote hoeveelheden van hun tijd door op het werk en zijn daarbij veel en lang onderweg. Voor veel chauffeurs betekent dit ook dat zij aangewezen zijn op faciliteiten onderweg voor uiteenlopende levensbehoeften zoals sanitaire voorzieningen, voeding en lichaamsbeweging. De meeste

chauffeurs zijn van mening dat de faciliteiten onderweg op meerdere fronten verbeterd zouden kunnen worden en dat er wel mogelijkheden zijn om dit te bewerkstelligen. Zo zou er begonnen kunnen worden bij de keuken van veel restaurants, om de maaltijden gezonder en verser te maken. Ook ziet een aantal chauffeurs het wel zitten wanneer er bijvoorbeeld fitnessfaciliteiten bij wegreaurants worden gecreëerd. Daarnaast zien chauffeurs ook dat er de laatste jaren een ontwikkeling plaatsvindt, waarbij er steeds meer aandacht komt voor een gezonde leefstijl en dat hier qua faciliteiten reeds enigszins op wordt ingespeeld doordat het aanbod iets wordt uitgebreid met gezondere artikelen.

“Bij zo’n restaurant zou je wel goed een fitnessruimte kunnen hebben. Dat zou een optie zijn hè, voor chauffeurs die dat willen dan. Om gewoon een hokje er bij te hebben, met een loopband, een fiets en weet ik wat allemaal. (...) Ik zou er meteen gaan zitten.”

“Ja, misschien wel een gezondere keuken, dat is misschien wel zo ja. (...) Ik kom zelf weinig in restaurants, maar als ik dit dan zie, dan is het toch heel veel vette hap die de boventoon voert. Maar misschien gaat het wel ten koste van de klandizie als ze het hier veranderen in een gezondheidsparadijs.”

Daarnaast zouden veel chauffeurs best een stukje willen omrijden voor een rustplaats die beter verzorgd is dan een andere, of die bijvoorbeeld is uitgerust met sportfaciliteiten. Ook wanneer hier een kleine bijdrage voor gevraagd zou worden, zeggen chauffeurs dit er wel voor over te hebben:

“Ja, ik denk dat er chauffeurs zullen zijn die er voor omrijden, als het maar gewoon goed verzorgd is.”

“Een paar dingen zijn belangrijk: goeie parkeerplekken, beetje ruimere douches, schone douches, goed eten, en dan komen de mensen ook echt naar je toe. Een chauffeur wilt best wel wat meer betalen als het gewoon goed is. En al zou je maar een eurootje of twee voor het sporten moeten betalen. Dat wil men wel, gerust wel. En chauffeurs willen over het algemeen gewoon goed eten, het merendeel. Een hoop chauffeurs rijden er ook gewoon voor om hoor. Ik doe het zelf ook.”

Veel chauffeurs zijn van mening dat de faciliteiten onderweg op het moment ook nog ontoereikend zijn om vormen van sport en bewegen te beoefenen, maar daarnaast zijn zij sceptisch over het animo op het moment dat dergelijke faciliteiten er wel zouden zijn.

“Ik denk niet dat je er fitnessapparatuur neer moet gaan zetten, want je hebt drie kwartier, dan moet je ook eten, dus ja, dat red je niet.”

“In Nederland is alles ook zo klein om er nog van alles naast te doen. En ik vraag me af of chauffeurs echt zouden gaan sporten als hier bijvoorbeeld een fitness bij zou zitten. (...) Maar in Duitsland en Frankrijk zie je nu dus wel dat er bijvoorbeeld een hele fitness bij zit – maar ja, dan zit er ook een gokhal bij, en dan vind je de chauffeurs toch eerder daar terug, en niet in de fitness – daar wordt dan toch weinig gebruik van gemaakt. Maar ja, het is er wel. Maar het is daar ook

allemaal veel groter, die landen zijn een stuk groter. In Nederland kan dat bijna niet, daar is bijna geen ruimte voor."

Toch zijn er ook chauffeurs die dit tegenspreken en die denken dat het wel het proberen waard is, en dat er wel gebruik gemaakt zou worden van sportfaciliteiten wanneer deze er eenmaal zijn. Hierbij zou een beetje promotie volgens chauffeurs op zijn plaats zijn en moet de gezonde keuze de gemakkelijke keuze gemaakt worden, want: 'gemak dient de mens'.

"Maar als het er niet is, dan creëert het zich ook niet. En vaak als het er is, dan gaan de mensen er gebruik van maken."

"Maar omdat die gelegenheid er nu niet is, ga je nu douchen, je pakt een biertje, gaat wat eten en lekker wat ouwenelen en je gaat naar bed. Dus dan zou je dat eens moeten proberen, dat je dat op poten zet, zo van, we hebben een sportschooltje, en dat je dan ook kijkt hoeveel gebruik er van gemaakt wordt."

Aangezien er op dit moment weinig faciliteiten op het gebied van sport of bewegen beschikbaar zijn onderweg, is het voor chauffeurs ook moeilijk voor te stellen hoe het zou zijn op het moment dat deze faciliteiten er wel zijn. Op het gebied van voeding zijn reeds wat meer stappen gezet om het aanbod gezonder te maken en chauffeurs geven over het algemeen ook aan dat zij bij voorkeur gezond eten. De faciliteiten op dit gebied zijn de laatste jaren wel enigszins verbeterd. Tot slot zijn er ook chauffeurs die niet afhankelijk zijn van de voeding onderweg, omdat zij van huis uit zelf eten meenemen.

6.8 Samenvatting

De resultaten laten zien dat er meerdere factoren van invloed zijn op de betekenissen die chauffeurs toekennen aan gezondheid en gezondheidsstimulering. Het nastreven van een gezonde leefstijl wordt de chauffeurs niet makkelijk gemaakt door de ongezonde structuur van het werk. De tegenstellingen die bestaan in de opvattingen van chauffeurs op gezondheidsgebied zijn onder meer toe te schrijven aan een verschil in prioriteiten, de invloed van de sociale omgeving en een verschil in het type werkzaamheden. De betekenis van deze resultaten heb ik in de discussie verder uitgewerkt.

7. DISCUSSIE

In dit hoofdstuk worden de zojuist gepresenteerde resultaten nader geïnterpreteerd en geanalyseerd. Hierbij zal ik een connectie maken met de literatuur en het theoretisch kader (hoofdstuk 2 en 3). In deze analyse ga ik aan de hand van de literatuur dieper en kritischer in op de volgende thema's: betekenisgeving aan gezondheid, aan gezondheidsstimulering via het werk/de werkgever, de invloed van cultuur op vrachtwagenchauffeurs, aan de structuur van het werk en de invloed van sociaaleconomische status op gezondheid. Tot slot zal worden ingezoomd op een aantal mogelijkheden en kansen voor gezondheidsstimulering onder vrachtwagenchauffeurs.

7.1 Betekenisgeving aan gezondheid

De houding die veel chauffeurs ten opzichte van gezondheid hebben of uitspreken, is over het algemeen dat gezondheid voor hen belangrijk tot zeer belangrijk is. Chauffeurs zijn van mening dat zij hun werk niet goed zouden kunnen uitvoeren wanneer zij niet gezond zijn. Volgens de Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen hebben deze chauffeurs echter geen gezonde leefstijl. Dit zou kunnen betekenen dat chauffeurs gezondheid anders definiëren of hier een andere interpretatie van hebben. De definitie van gezondheid die chauffeurs hanteren, varieert en is niet altijd gekoppeld aan beweging, maar vaker aan voeding. Het is goed denkbaar dat de verschillende associaties die chauffeurs hebben bij gezondheid, tevens hun handelen bepalen. Hierin wordt het gelaagde proces van betekenisgeving zoals Weick (1995) dit hanteert, herkend. In het resultatenhoofdstuk is gebleken dat de betekenissen die chauffeurs toekennen aan gezondheid, gezondheidsstimulering en aan de werkomgeving uiteenlopend zijn en worden beïnvloed door verschillende factoren. In deze paragraaf wordt hier dieper op ingegaan aan de hand van de zeven aspecten van Weick omtrent betekenisgeving, zodat dit proces inzichtelijk gemaakt kan worden.

Ondanks dat vrijwel alle chauffeurs zeggen gezondheid belangrijk te vinden, wordt niet altijd gehandeld naar de normen die hiervoor in Nederland gehanteerd worden. Dit duidt er op dat er een discrepantie bestaat in de betekenissen die sommige chauffeurs geven aan gezondheid en de betekenis die over het algemeen wordt toegekend aan gezondheid. Ook met de brede definitie van gezondheid van de WHO in het achterhoofd, blijkt dat vaak vooral het fysieke aspect van gezondheid veel aandacht krijgt in de maatschappij. In mindere mate wordt toegespitst op de sociale en mentale aspecten van gezondheid, terwijl deze wel van invloed zijn op het algehele welzijn van een persoon. Sommige chauffeurs vinden het bijvoorbeeld belangrijker om zich mentaal goed te voelen dan om fysiek actief bezig te zijn. Veel andere chauffeurs hechten juist het meeste waarde aan gezonde voeding en zijn daarom bewust bezig met wat ze eten en drinken. Sport en bewegen staan voor hen als het ware 'los' van een goede gezondheid. Toch zijn er ook chauffeurs die vinden dat

vooral sport en bewegen onmisbaar zijn voor een goede gezondheid en die hier ondanks het drukke werkschema toch tijd voor weten vrij te maken. Deze betekenissen omtrent het belang van gezondheid beïnvloeden het handelen van chauffeurs, aangezien zij hun gedrag aanpassen aan wat voor hen belangrijk is om zich gezond te voelen. Tevens hangen verschillende betekenissen met elkaar samen, omdat er ook chauffeurs zijn die bijvoorbeeld van mening zijn dat je alleen goed in je vel kunt zitten wanneer je in goede conditie bent of geen overgewicht hebt. Daarnaast zijn er chauffeurs die vinden dat sport en bewegen als gevolg van de werkomgeving en de structuur van het werk te moeilijk realiseerbaar zijn, waardoor zij gekozen hebben om alleen bewust met hun voeding bezig te zijn.

We kunnen in dit verhaal meerdere aspecten van betekenisgeving herkennen, waaronder *'enactive of sensible environments, 'retrospective', en 'driven by plausibility rather than accuracy'* (Weick, 1995). De omgeving is van invloed op het handelen van een chauffeur, en veel chauffeurs zijn van mening dat hun werkomgeving hen op het gebied van sport en bewegen vaak beperkt. Hier worden de grenzen van hun omgeving aangegeven, waardoor het handelen wordt beïnvloed. Daarnaast vertellen chauffeurs een verhaal dat voor hen acceptabel en kloppend is en dat niet per definitie op feiten berust. De betekenissen die door chauffeurs worden toegekend aan gezondheid en gezondheidsstimulering passen voor hen op dat moment binnen hun werkelijkheid. Ook het *'retrospect'* speelt hier een rol, omdat chauffeurs ervaringen uit hun verleden – zoals bijvoorbeeld het hebben van overgewicht of juist van een goede conditie – meenemen, die de betekenissen die zij in de huidige situatie toekennen aan gezondheid weer beïnvloeden.

Een aantal chauffeurs heeft ervaren dat zij gezonder zijn gaan leven ten opzichte van vroeger. De betekenisgeving aan gezondheid heeft hier een verandering ondergaan en heeft geleid tot ander gedrag. Hier kan een fysiek signaal de aanleiding voor zijn geweest, zoals bijvoorbeeld gezondheidsklachten of een verkeersongeluk (*'cues'*), maar daarnaast kunnen ook andere factoren van invloed zijn geweest op de toegekende betekenissen. Eerder is opgemerkt hoe de sociale omgeving (*'social'*) – zoals het gezin of collega's – van invloed kan zijn op de betekenisgeving aan gezondheid en ook bepaalde gebeurtenissen uit het verleden kunnen aanleiding zijn tot het toekennen van nieuwe betekenissen in de huidige situatie (*'retrospective'*). Uit bovenstaande blijkt ook hoe de betekenisgeving aan gezondheid in de loop der jaren voor iemand kan veranderen, en dat er daarom sprake is van een *'ongoing'* proces.

Door op deze manier naar het proces van betekenisgeving te kijken, wordt nogmaals duidelijk dat er vele factoren van invloed zijn op het uiteindelijke gedrag en handelen van chauffeurs. Dit maakt enerzijds de betekenisgeving meer inzichtelijk, maar tegelijkertijd illustreert dit ook de complexiteit van de situatie in de vervoer- en transportbranche met betrekking tot gezondheid.

7.2 Betekenisgeving aan gezondheidsstimulering vanuit werkgever

Uit de resultaten is gebleken dat werkgevers binnen de vervoer- en transportbranche volgens chauffeurs niet of nauwelijks aandacht besteden aan gezondheidsstimulering. Dit steekt behoorlijk af tegen het landelijk gemiddelde van 42 procent van de bedrijven dat 'iets' aan gezondheidsstimulering op het werk doet (Hildebrandt en Simons, 2009). Dit verschil zou deels toegeschreven kunnen worden aan de bedrijfsgrootte, omdat in de vervoer- en transportbranche bijna 93 procent van de bedrijven minder dan vijftig vergunningsbewijzen heeft en kleine bedrijven vaak minder aandacht voor gezondheid hebben dan grote bedrijven. Toch is uit de resultaten gebleken dat ook grote transportbedrijven minimale aandacht besteden aan de gezondheid van hun werknemers. Dit lijkt voor een deel ook te maken te hebben met de uitzonderlijke werkomgeving van chauffeurs, die veel onderweg zijn en ook vaak veel werktijd doorbrengen bij openbare gelegenheden zoals rustplaatsen en wegrestaurants. Hierdoor is het contact met de werkgever en de invloed die op gezondheidsgebied uitgeoefend zou kunnen worden vaak vrij beperkt. Tegelijkertijd bestaat er een spanning tussen de eisen van de opdrachtgevers en de gezondheid van werknemers. Het werk gaat voor en krijgt vrijwel altijd prioriteit, omdat er ook geld verdiend moet worden. Werkgevers kiezen er op dit moment voor om hun werknemers niet te faciliteren in het nastreven van een gezonde leefstijl. Opdrachten moeten worden afgehandeld binnen de gestelde deadlines en er is geen extra tijd voor chauffeurs om te sporten of bewegen. Ook besteden werkgevers nauwelijks aandacht aan het verbeteren van de voeding- en beweefaciliteiten onderweg, bijvoorbeeld door meer druk uit te oefenen op exploitanten van wegrestaurants, benzinestations of rustplaatsen. Dit alles heeft tot gevolg dat er momenteel weinig mogelijkheden over blijven voor chauffeurs om onderweg te sporten of te bewegen.

In het resultatenhoofdstuk heb ik ook de tegenstelling aangehaald die bestaat in de betekenissen die chauffeurs toekennen aan gezondheidsstimulering vanuit de werkgever. De verwachtingen die chauffeurs op dit gebied van hun werkgever hebben, laten een contradictie zien. Sommige chauffeurs hebben aangegeven dat zij het positief zouden vinden wanneer hun werkgever meer aandacht besteed aan de gezondheid van zijn werknemers. Anderen zeggen juist dat dit op hen een averechts effect zou hebben. Veel chauffeurs zeggen bijvoorbeeld belang te hechten aan de vrijheid en zelfstandigheid die het beroep van vrachtwagenchauffeur met zich meebrengt. Zij zeggen het daarom als bemoeienis te zien wanneer een werkgever aandacht zou schenken aan hun gezondheid, omdat dit onder hun eigen verantwoordelijkheid valt. Deze betekenis laat zien dat veel chauffeurs zich graag identificeren als onafhankelijke en zelfstandige personen. Weick (1995) kenmerkt deze beïnvloedende factor als '*grounded in identity construction*'.

Foucault (1982) en McGillivray (2005) hebben aangetoond dat er werknemerweerstand kan bestaan tegen dominante structuren en discoursen,

zoals initiatieven vanuit een werkgever. Aangezien veel vrachtwagenchauffeurs zeggen geen bemoeienis te wensen en graag onafhankelijk en zelfstandig te zijn, blijkt dat deze theorie ook op hen van toepassing is. Alvesson en Deetz (2000) geven aan dat het belangrijk is oog te hebben voor "*ideas of local resistance in specific empirical contexts*". De specifieke context waarin chauffeurs werken, leidt ertoe dat zij vaak liever hun eigen keuzes maken en daarbij niet topdown beïnvloed of verplicht willen worden. Toch rijst de vraag in hoeverre er sprake zou zijn van bemoeienis vanuit de werkgever wanneer deze de chauffeurs enkel faciliteert in het nastreven van een gezonde leefstijl, zonder hier verdere verplichtingen aan te verbinden. Het is daarom voorstelbaar dat ook andere factoren van invloed zijn op de betekenisgeving van deze chauffeurs. De chauffeurs die juist wel positief aankijken tegen gezondheidsstimulering vanuit de werkgever, zijn vaak degenen die gezonde voeding en/of sport belangrijk vinden om gezond te zijn en hier om die reden graag beter in gefaciliteerd zouden worden. Deze opvattingen onder chauffeurs worden ook beïnvloed door de cultuur waarin chauffeurs werken, zoals ik in de volgende paragraaf zal toelichten.

7.3 Invloed van cultuur op vrachtwagenchauffeurs

De resultaten geven impliciet aan dat de cultuur van vrachtwagenchauffeurs onderling ook van invloed is op de betekenissen die zij toekennen aan gezondheid. Chauffeurs spreken dit in mindere mate uit, maar wanneer hun uitspraken nader worden geanalyseerd, blijkt dat hun gedrag mede wordt beïnvloed door hun betekenisgeving aan mannelijkheid.

In dit onderzoek zijn alleen mannelijke respondenten bevraagd en in de vervoer- en transportbranche is ruim negentig procent van de chauffeurs man. De branche heeft dan ook – niet geheel onterecht – het imago een 'mannenwereld' te zijn. Er is de laatste decennia veel onderzoek gedaan naar gezondheidsverschillen tussen mannen en vrouwen, waaruit blijkt dat mannen een lagere levensverwachting hebben dan vrouwen en tevens slechter scoren op sterftecijfers voor de belangrijkste doodsoorzaken (Harrison, Chin & Ficarroto, 1989; Kimmel, 1995; Sabo & Gordon, 1998, in: Sloan, Gough & Connor, 2009; Poos & van der Wilk, 2008; RIVM, 2008). Deze verschillen worden beïnvloed door biologische factoren, maar ook sociale factoren – zoals de percepties van mannen over mannelijkheid – hebben invloed op de betekenissen die zij toekennen aan gezondheid en leefstijl. Onderzoek heeft verder aangetoond dat vrouwen vaker deelnemen aan gezondheidsprogramma's dan mannen en dat mannen meer risicogedrag vertonen dan vrouwen (Robroek, Lenthe, Empelen van, Burdorf, 2009; Courtenay, 2000).

Courtenay (2000) verklaart de gezondheidsverschillen tussen mannen en vrouwen met het argument dat het een manier is om mannelijkheid of vrouwelijkheid te demonstreren. Geslacht, of '*gender*', wordt geconstrueerd door interacties tussen mensen en de betekenissen die men hier aan geeft. Er bestaat in de maatschappij vaak overeenstemming over eigenschappen die typisch

mannelijk of typisch vrouwelijk zijn (Williams and Best, 1990; Golombok and Fivush, 1994; Street et al., 1995; in: Courtenay, 2000). Mannen proberen met hun gedrag deze heersende discoursen te versterken en te reproduceren. Voorbeelden van dergelijke discoursen, zijn: mannen zijn machtiger en minder kwetsbaar dan vrouwen; mannenlichamen zijn structureel efficiënter en superieur aan dat van vrouwen; om hulp vragen en zorg dragen voor een goede gezondheid zijn vrouwelijke eigenschappen; en de krachtigste mannen zijn degenen voor wie gezondheid en veiligheid irrelevant zijn. Zoals Courtenay (2000) suggereert, wordt het gezondheidsgerelateerde gedrag door mannen tijdens de interactie met anderen gebruikt om hun mannelijkheid te benadrukken.

In de resultaten van dit onderzoek is de theorie van Courtenay (2000) ook te herkennen onder vrachtwagenchauffeurs, namelijk wanneer wordt gekeken naar de mannenwereld waarin zij werken. Binnen deze cultuur is het niet gebruikelijk om over gezondheid te praten of hier naar te handelen. Het is voor chauffeurs gangbaarder om na het werk met elkaar binnen te gaan zitten, een biertje te drinken en wat te eten. Dit geldt voor zowel 'gezonde' als 'minder gezonde' mannen (Sloan, Gough & Conner, 2009). Het is daarom zeer goed denkbaar dat sommige chauffeurs hun mannelijkheid uiten door juist niet met gezondheid bezig te zijn, omdat dit gezien kan worden als een teken van zwakte of kwetsbaarheid.

Chauffeurs die wel veel bezig zijn met hun gezondheid, hebben vaak eerst een drempel over moeten gaan, omdat zij binnen hun werkwereld niet bepaald worden aangemoedigd om gezondheidsbewust te leven. Zij zijn dan ook in de minderheid en zoals in de resultaten is aangetoond, worden de gezondheidsbewuste chauffeurs vaak als een uitzondering bestempeld door collega-chauffeurs (Courtenay, 2000). Deze spanning tussen gezondheid en mannelijkheid kan deels het gedrag van chauffeurs omtrent gezondheid verklaren en laat zien dat mannen zich op verschillende gezondheidsdiscoursen beroepen wanneer zij betekenissen toekennen aan gezondheid. De sociale drempel die wordt opgeworpen binnen de werkcultuur van chauffeurs, blijkt voor sommigen een reden om niet te gaan sporten of bewegen. Naast de invloed van de genoemde discoursen, is een deel van het gedrag van chauffeurs ook te verklaren door kritisch te kijken naar de structuur van hun werk.

7.4 Betekenisgeving aan de structuur van het werk

Uit het vorige hoofdstuk is gebleken dat de werkomstandigheden voor vrachtwagenchauffeurs een gezonde leefstijl vrij complex kunnen maken. Daarnaast is inzicht verkregen in de betekenissen die chauffeurs geven aan gezondheid en gezondheidsstimulering. In deze paragraaf ga ik verder in op de structuur van het werk en de invloed van de werkomgeving van chauffeurs.

Allereerst is duidelijk geworden dat chauffeurs lange werkweken maken, waarbij zij ook regelmatig meerdere dagen achtereen van huis zijn. Dit heeft tot gevolg dat chauffeurs bovengemiddeld veel tijd op het werk doorbrengen. In

Nederland brengen werknemers gemiddeld zestig procent van hun tijd op het werk door, voor chauffeurs ligt dit percentage stukken hoger. Chauffeurs ervaren over het algemeen een redelijk hoge werkdruk als gevolg van de lange en onregelmatige werkdagen. Vaak is men ook nog afhankelijk van deadlines die een opdrachtgever stelt en blijft er weinig vrije tijd of pauze over om te sporten en bewegen. Daarnaast is het voor chauffeurs belangrijk om uitgerust achter het stuur te zitten in verband met de verkeersveiligheid, hetgeen betekent dat ook het krijgen van voldoende nachtrust voor een chauffeur essentieel is. De tijd die dan nog overblijft, is zeer beperkt en wordt veelal gebruikt om te eten, te douchen of even bij te praten met collega's.

In de vervoer- en transportsector is bovendien sprake van een uitzonderlijke fysieke werkomgeving, aangezien een chauffeur grote delen van zijn werktijd in zijn cabine of bij wegrestaurants en rustplaatsen doorbrengt. Doordat chauffeurs zo veel tijd op de werkplek doorbrengen, en hun cabine een soort 'rijdend huis' voor hen is, wordt de werkomgeving ook deels de 'thuisomgeving' voor chauffeurs. Daarbij komt dat chauffeurs voor een groot deel afhankelijk zijn van de mogelijkheden en faciliteiten onderweg: bij rustplaatsen, benzinestations en wegrestaurants. Wat de sociale werkomgeving betreft, blijkt dat er niet echt een actieve cultuur heerst wanneer vrachtwagenchauffeurs elkaar onderweg treffen. Dit is tevens toe te schrijven aan het uiten van mannelijkheid door chauffeurs (Sloan et al., 2009; Courtenay, 2000). Het is denkbaar dat chauffeurs hierdoor minder gestimuleerd worden om te gaan bewegen. Het kleine aantal chauffeurs dat wel actief is, wordt door andere chauffeurs vaak als uitzondering bestempeld. Hier kan weer het proces van betekenisgeving in worden onderscheiden, omdat dit plaatsvindt in de interactie met anderen ('social') (Weick, 1995).

Het is duidelijk geworden dat chauffeurs veel sedentair gedrag vertonen, doordat zij veel werktijd zittend doorbrengen. Jans et al., (2007b, in: Hildebrandt et al., 2007) geven aan dat dit vele zitten vaak niet wordt gecompenseerd in de vrije tijd, waardoor niet aan de heersende normen voor gezondheid kan worden voldaan. Redenen voor het niet compenseren in de vrije tijd zijn destijds echter niet onderzocht. De resultaten in het huidige onderzoek geven aan dat veel vrachtwagenchauffeurs in hun vrije tijd het gebrek aan beweging niet compenseren, omdat zij moe zijn van de lange dag of week werken, omdat zij voldoende nachtrust moeten krijgen, omdat zij andere prioriteiten of bezigheden hebben dan sport of bewegen of omdat zij graag de schaarse vrije tijd met hun vrouw en/of kinderen doorbrengen. Een chauffeur kan dus nauwelijks verantwoordelijk worden gehouden voor het mogelijk ongezonde gedrag, omdat de structuur van het werk dit tegenwerkt en hem geen alternatieven worden geboden. De discours van zelfverantwoordelijkheid, waar veel chauffeurs zich ook op beroepen, blijkt daarom gezond gedrag voor chauffeurs te compliceren. Om hier verandering in aan te kunnen brengen, moet er daarom vanuit de werkgeverskant tijd beschikbaar worden gesteld voor chauffeurs om te besteden aan gezondheidsstimulerende activiteiten.

Voorts is uit de data gebleken dat het type werk en de werkzaamheden van een chauffeur van invloed zijn op de lichamelijke beweging die hij krijgt tijdens de uitvoering van het werk. Er moet hier verschil worden gemaakt tussen chauffeurs die vaak handmatig laden en lossen of veel distributieadressen op één dag langsaan, en chauffeurs die lange internationale ritten maken of containers vervoeren. Tijdens het handmatig laden en lossen van een vrachtwagen wordt vaak veel bewogen, wat volgens veel chauffeurs ook tot voldoende fysieke activiteit leidt. Een chauffeur die verschillende adressen op een dag bezoekt, is vaak ook meer in beweging dan een chauffeur die een lange internationale rit maakt. Het risico op beweegarmoede lijkt hiermee groter te zijn bij chauffeurs die internationaal rijden of containers vervoeren. Deze heterogeniteit in het type werk betekent dat het raadzaam is een aparte benadering te gebruiken in toekomstig beleid voor gezondheid onder vrachtwagenchauffeurs.

7.4.1 Invloed sociaaleconomische status

Zoals eerder is beschreven, zijn in de vervoer- en transportbranche relatief veel mensen met een lage SES werkzaam. Voor het beroep van vrachtwagenchauffeur is geen hoge opleiding vereist en het inkomen ligt ook relatief laag. Chauffeurs proberen hun lage inkomen te compenseren door veel overuren te werken en op die manier meer geld te verdienen. Dit betekent wel dat er tijd wordt opgeofferd die niet aan iets anders besteed kan worden. Hieruit blijkt tevens dat de betekenis die chauffeurs geven aan het belang van werken, in grote mate wordt beïnvloed door het salaris dat zij verdienen. Hierdoor krijgt het werk voor de meeste chauffeurs ook de prioriteit boven sporten of bewegen. Daarnaast blijkt dat veel chauffeurs vaak hun hele leven lang werkzaam zijn in de transportsector. Het blijkt voornamelijk voor oudere chauffeurs lastig te zijn om in een later stadium van de loopbaan nog van beroep te veranderen en buiten de vervoer- en transportbranche werkzaam te worden. Dit zou te maken kunnen hebben met het opleidingsniveau, waardoor omscholing minder makkelijk is. Werkgevers kunnen hier een rol spelen door bijscholing mogelijk te maken of aan te bieden.

Zoals ik eerder aangaf, concludeerde Kamphuis (2008) dat de wijk waarin iemand woont van directe invloed is op zijn of haar beweegdeelname. Fysieke factoren als veiligheid en aantrekkelijkheid van de wijk spelen hierbij een rol, en daarnaast is bijvoorbeeld ook de sociale thuisomgeving van invloed op beweegdeelname. Gezien de tijd die vrachtwagenchauffeurs op de werkplek doorbrengen en gezien de betekenissen die zij toekennen aan hun werkomgeving, kan voorzichtig worden gesteld dat zowel de sociale als de fysieke werkomgeving van de geïnterviewde chauffeurs van directe invloed zijn op hun beweegdeelname. De aantrekkelijkheid, veiligheid en faciliteiten van de fysieke werkomgeving zijn op dit moment ontoereikend om beweegdeelname te kunnen stimuleren. Veel parkeer- en rustplaatsen nodigen op dit moment niet

bepaald uit om te gaan sporten of bewegen en ook de sociale werkomgeving nodigt niet uit tot een actieve leefstijl.

Veel chauffeurs zijn echter in het weekend wel thuis, wat betekent dat niet alleen de werkomgeving, maar ook de wijkomgeving van invloed is op beweegdeelname. Aangezien veel chauffeurs een lage SES hebben, kan worden aangenomen dat zij ook woonachtig zijn in wijken waar meerdere mensen met een lage SES wonen. Deze wijken zijn vaak minder aantrekkelijk en minder veilig dan 'hoge SES-wijken', waardoor deze minder 'uitnodigen' tot een actieve leefstijl (Kamphuis, 2008).

Zowel de woon- als de werkomstandigheden van chauffeurs zijn hiermee niet gezondheidsbevorderend en ook niet gezondheidsstimulerend, omdat er momenteel weinig middelen en mogelijkheden bestaan om hier verandering in te brengen. Het is aan de overheid of bijvoorbeeld woningcorporaties om zorg te dragen voor meer mogelijkheden in de wijk.

7.5 Mogelijkheden

Gezondheid is duidelijk een breed en veelomvattend begrip, dat door vele factoren beïnvloed kan worden. Dit betekent ook dat sommige chauffeurs niet vatbaar zullen zijn voor de 'gezondheidsboodschap' zoals deze momenteel wordt uitgedragen. Zij ervaren bijvoorbeeld een zorgeloos bestaan als beter of gezonder dan wanneer zij volgens de gezondheidsnormen met hun gezondheid bezig zouden zijn.

Toch is gezondheidsstimulering onder vrachtwagenchauffeurs geen kansloze missie. Er zijn kansen en mogelijkheden om de situatie van chauffeurs omtrent gezondheid te verbeteren, al zijn deze mogelijkheden beperkt.

Veel chauffeurs zijn van mening dat het creëren van gezondheidsfaciliteiten ertoe zal leiden dat chauffeurs hier ook gebruik van gaan maken. Beweegvormen waar veel chauffeurs wel potentie in zien, zijn bijvoorbeeld fietsen, wandelen, spinnen, fitness en individuele begeleiding bij het veranderen van de leefstijl. Ook denken veel chauffeurs dat de voeding bij rustplaatsen nog een stuk gezonder zou kunnen, waardoor het makkelijker wordt om gezond te eten onderweg. Hierbij geldt dat de gezonde keuze ook de makkelijke keuze moet worden, waardoor chauffeurs niet alleen de mogelijkheid hebben, maar ook daadwerkelijk uitgenodigd worden van de faciliteiten gebruik te maken. Wanneer deze faciliteiten worden ontwikkeld, ontstaan er nieuwe kansen binnen de fysieke werkomgeving van een chauffeur om een gezondere leefstijl na te streven.

Daarnaast zijn er ook kansen binnen de sociale werkomgeving om een gezondere leefstijl te realiseren. Door het onderwerp onder chauffeurs bespreekbaar te maken, kan allereerst een slag worden gemaakt in de bewustwording. Op dit moment past het praten over gezondheid niet binnen de heersende discours met betrekking tot mannelijkheid. Communicatie vanuit een werkgever richting zijn werknemers, maar ook communicatie tussen chauffeurs onderling, kan de

dialogo over het belang van gezondheid op gang brengen. Er kunnen hierbij twee sporen gebruikt worden, waarbij enerzijds ter discussie wordt gesteld dat het zorg dragen voor een goede gezondheid een teken van vrouwelijkheid is. En anderzijds wordt met gezondheidsstimulering dan ingespeeld op 'mannelijke eigenschappen', zoals onafhankelijkheid of rationaliteit. Dit betekent bijvoorbeeld dat de gezondheidsinitiatieven geen verplichtend karakter mogen hebben, zodat chauffeurs alsnog hun eigen keuzes kunnen maken en niet worden aangetast in hun autonomie.

Het beschikbaar stellen van werktijd om aan gezondheid te besteden, zou ook een manier kunnen zijn voor werkgevers om de aandacht hier meer op te vestigen. Veel chauffeurs zijn zich al bewust van het belang van gezonde voeding, maar aangezien de cultuur onder chauffeurs momenteel niet erg actief is, zou op dat gebied nog winst te behalen zijn. Chauffeurs kijken elkaar niet raar aan wanneer iemand een gezonde maaltijd bestelt, maar als iemand gaat sporten of bewegen, wordt diegene al snel bestempeld als uitzondering. Dit impliceert dat hier nog een soort onzichtbare drempel bestaat die een chauffeur zou kunnen belemmeren in zijn beweegdeelname.

De resultaten geven aan dat het proces van betekenisgeving aan gezondheid door vrachtwagenchauffeurs een continu en contextueel proces is. Dit betekent ook dat betekenissen kunnen veranderen en dat als gevolg daarvan het handelen kan veranderen. Door als werkgevers of initiatiefnemers voor gezondheidsactiviteiten in te spelen op de prioriteiten die chauffeurs voor zichzelf stellen (werk, gezin, hobby's etc.), zou er verandering kunnen optreden in gedrag. Bovendien is het raadzaam om in de gezondheidsstimulering een benadering te gebruiken die aansluit bij de uitingen van mannelijkheid onder chauffeurs, zoals bijvoorbeeld de autonomie om eigen keuzes te maken (Sloan et al., 2009).

Binnen de huidige structuur van het werk van vrachtwagenchauffeurs is tijd – of het gebrek daar aan – een van de voornaamste factoren om niet toe te komen aan sport of bewegen. Als gevolg van het tijdgebrek moeten chauffeurs prioriteiten stellen. Voor veel chauffeurs gaat het werk boven alles, omdat er geld verdiend moet worden en de opdrachtgevers tevreden moeten zijn. Daarnaast vinden veel chauffeurs het belangrijk om tijd met hun gezin door te kunnen brengen. Ook nachtrust is van groot belang, en gezien de lange werkweken die chauffeurs maken, blijft er dan nog maar weinig ruimte over. Veel chauffeurs hebben daarom simpelweg geen tijd om actiever te leven, terwijl sommigen dit wel zouden willen. Wanneer de plannen voor de 48-urige werkweek voor chauffeurs worden doorgezet, zou er meer tijd vrijkomen. Een voorwaarde voor chauffeurs voor de invoering van de kortere werkweek is echter dat hun salaris wordt gecompenseerd, omdat zij juist de overuren gebruiken om een acceptabel salaris te kunnen verdienen.

De behoeften en betekenissen van chauffeurs op het gebied van gezondheid laten een complexe situatie zien. Op microniveau (chauffeurs) zijn veel persoonlijke omstandigheden van invloed op gezondheid, maar ook op macroniveau gebeurt nog te weinig om de situatie onder chauffeurs te kunnen verbeteren. Daarom zou het een optie zijn voor werkgevers, brancheorganisaties en andere ondersteunende organisaties (zoals NISB) om allereerst de problematiek omtrent de structuur van het werk aan te pakken. Om structurele veranderingen door te kunnen voeren in de branche zouden vakbonden, brancheorganisaties of de overheid zich hier in moeten mengen. Indien er geen veranderingen plaatsvinden, is het denkbaar dat de gezondheidsnormen moeten worden geherdefinieerd, omdat gezien de werkomstandigheden op dit moment vrijwel het onmogelijke van chauffeurs wordt gevraagd op gezondheidsgebied.

8. CONCLUSIE

In dit hoofdstuk vat ik de antwoorden samen op de hoofd- en deelvragen die in dit onderzoek centraal hebben gestaan. Hierbij zal wederom duidelijk worden dat er sprake is van een complexe situatie en dat er geen eenduidig antwoord bestaat. De hoofdvraag luidt als volgt: *Welke betekenissen geven vrachtwagenchauffeurs aan gezondheidsstimulering op of via het werk en welke omgevingsfactoren zijn volgens hen van invloed op hun gezondheid?*

De eerste deelvraag die is afgeleid van de hoofdvraag heeft betrekking op de betekenisgeving van chauffeurs aan gezondheidsstimulering op het werk. Werkgevers in de transportbranche besteden hier niet of nauwelijks aandacht aan en bieden ook geen mogelijkheden, terwijl er wel chauffeurs zijn die hier behoefte aan hebben. Wanneer de gelegenheid hier voor zou worden geboden, blijkt dat deze chauffeurs verschillende beweegvormen willen beoefenen en ook behoefte hebben aan gezondere voeding onderweg. Er zijn ook chauffeurs die gezondheidsstimulering vanuit het werk juist als bemoeienis zien en hier geen behoefte aan hebben. Bij deze personen kunnen invloeden van dominante structuren of discoursen – zoals van een werkgever of vanuit de maatschappij – juist een averechts effect hebben. Zoals ik in de discussie ook heb toegelicht, kan dit laatste er ook mee te maken hebben dat chauffeurs met hun gedrag hun mannelijkheid willen benadrukken en dat het bewust bezig zijn met gezondheid daar niet bij past.

Over het algemeen is een goede gezondheid voor de meeste chauffeurs van groot belang om hun werk uit te kunnen voeren, maar de betekenissen die door chauffeurs worden toegekend aan gezondheid zijn uiteenlopend. Dit betekent dat er in de maatschappij verschillende ideeën en discoursen bestaan over wat 'gezond' is. De betekenissen die vrachtwagenchauffeurs toekennen aan gezondheid zijn dus af te leiden van verschillende discoursen (de gezondheidsdiscours, de discours omtrent mannelijkheid en de discours omtrent zelfverantwoordelijkheid).

Hier blijkt ook uit dat visies op gezondheid door veel verschillende factoren worden beïnvloed, en dat de normen voor gezondheid zoals deze in Nederland gelden, niet altijd op die manier voor een chauffeur kunnen of hoeven te gelden. De heersende gezondheidsdiscours focust voornamelijk op het fysieke aspect van gezondheid, terwijl is gebleken dat veel chauffeurs het sociale en mentale aspect van gezondheid ook belangrijk vinden. 'Gezond zijn' wordt door chauffeurs afwisselend geassocieerd met sociale, mentale of meer fysieke aspecten. Deze betekenisgeving blijkt ook het gedrag en handelen van chauffeurs omtrent gezondheid te beïnvloeden.

Deze beïnvloeding van gedrag komt ook naar voren in de tweede deelvraag, welke betrekking heeft op de manier of de mate waarin chauffeurs participeren aan beweeg- of gezondheidsactiviteiten. Daarnaast hangt hun participatie samen

met de structuur van hun werk, welke ongezond is volgens de NNGB. Het gebrek aan tijd blijkt voor de meeste chauffeurs de voornaamste factor om niet te kunnen sporten of bewegen. Er zijn echter ook chauffeurs die veel belang hechten aan gezonde voeding of bewegen en die er wel in slagen hier naar te handelen. Deze chauffeurs hebben meestal een aanwijsbare ommekeer in leefstijlgedrag doorgemaakt, welke gestuurd is door persoonlijke omstandigheden. Het is daarom moeilijk hier beleid op te maken, omdat deze gebeurtenissen amper te beïnvloeden zijn.

Tijd is een schaars goed, en waar wordt gekozen voor het ene, zal vaak het andere moeten worden opgeofferd. Veel chauffeurs voelen zich genoodzaakt om prioriteiten te stellen als gevolg van de schaarse tijd die zij hebben. In de discussie heb ik reeds besproken dat dit voor sommige chauffeurs betekent dat zij niet aan sport of beweging toe komen en voor andere chauffeurs betekent dit bijvoorbeeld dat zij juist extra aandacht besteden aan gezonde voeding. Het blijkt voor veel chauffeurs lastig om een 'gezonde leefstijl' na te streven omdat hun prioriteiten ergens anders (moeten) liggen. Deze prioriteiten worden ook weer beïnvloed door de werkomgeving van chauffeurs, waar de volgende twee deelvragen betrekking op hebben.

Bij deze laatste deelvragen ga ik in op de invloed van de sociale en fysieke werkomgeving van chauffeurs op hun gezondheid. Hierbij hebben we kunnen zien hoe zowel de fysieke als de sociale werkomgeving van directe invloed kunnen zijn op de gezondheid en het beweeggedrag van vrachtwagenchauffeurs. Enerzijds bestaan er binnen de fysieke werkomgeving weinig voorzieningen of mogelijkheden om een actieve leefstijl te kunnen realiseren. Wanneer chauffeurs geen faciliteiten hebben of kunnen gebruiken die een gezonde leefstijl stimuleren, dan zal dit zich ook niet vanzelf gaan creëren.

Naast het gebrek aan faciliteiten, is ook het type werkzaamheden van invloed op de lichaamsbeweging, omdat chauffeurs die veel laden en lossen redelijk fysiek werk moeten verzetten. Dit in tegenstelling tot chauffeurs die lange ritten maken of niet handmatig hoeven te laden en lossen. Een afzonderlijke benadering van de verschillende typen chauffeurs is daarom raadzaam.

Verder spelen ook de lange werkdagen en werkweken een rol, omdat deze ertoe leiden dat chauffeurs weinig vrije tijd hebben. Chauffeurs moeten zoals gezegd prioriteiten stellen, waarbij het werk en het salaris vrijwel altijd voorrang blijken te krijgen. Het is voor chauffeurs belangrijk om veel te werken, omdat op die manier nog een behoorlijk salaris verdiend kan worden. Daarnaast is het voor de chauffeurs belangrijk om voldoende nachtrust te krijgen. Ook de tijd thuis, met het gezin (sociale omgeving), is voor veel chauffeurs belangrijker dan sport of bewegen. Aangezien er daarnaast geen actieve cultuur heerst onder chauffeurs, worden de chauffeurs die wel sporten vaak gezien als een uitzondering door collega-chauffeurs. Bovendien is het binnen de mannenwereld waarin chauffeurs werken niet gebruikelijk over gezondheid te praten of om hier bewust mee bezig

te zijn. Deze factoren geven aan dat de huidige gezondheidsnormen van veel chauffeurs meestal het onmogelijke vragen.

Voorafgaand aan dit onderzoek was nog zeer weinig bekend over de betekenisgeving van vrachtwagenchauffeurs aan gezondheid en gezondheidsstimulering. Mijn onderzoek, met een interpretatieve en kritische benadering, heeft laten zien hoe de betekenisgeving van chauffeurs wordt geconstrueerd en welke factoren van invloed zijn op het gezondheidsgerelateerde gedrag van chauffeurs. Heersende discoursen in de maatschappij omtrent gezondheid, mannelijkheid en zelfverantwoordelijkheid zorgen ervoor dat een gezonde leefstijl voor veel chauffeurs moeilijk te realiseren is. Toch is het belangrijk voor chauffeurs om voldoende te bewegen en gezond te eten, omdat dit chronische ziekten en andere gezondheidsrisico's kan tegengaan. Door de resultaten uit dit onderzoek zijn nieuwe inzichten ontstaan over de invloed van de werkcultuur van chauffeurs en de directe invloed van de fysieke en sociale werkomgeving op gezondheid en hun daar aan gerelateerde gedrag. Een gezonde leefstijl kan niet uitsluitend worden afgeschoven op de eigen verantwoordelijkheid van chauffeurs, omdat de huidige structuur van hun werk hier te weinig mogelijkheden voor biedt.

Er zijn mogelijkheden om de genoemde factoren zodanig te beïnvloeden dat een gezonde leefstijl onder chauffeurs meer wordt gestimuleerd, al zijn deze mogelijkheden beperkt. In het volgende hoofdstuk zal ik hier een aantal aanbevelingen voor geven.

9. AANBEVELINGEN

In dit slothoofdstuk geef ik een aantal aanbevelingen die betrekking hebben op de uitkomsten van dit onderzoek. Daarna zal ik reflecteren op het onderzoeksproces en geef ik tevens een aantal aanbevelingen voor toekomstig onderzoek.

9.1 Aanbevelingen gezondheidsstimulering vrachtwagenchauffeurs

Dit onderzoek geeft aan dat de huidige situatie in de vervoer- en transportbranche voor veel chauffeurs ontoereikend is om een gezonde leefstijl te kunnen realiseren, wanneer een gezonde leefstijl gedefinieerd wordt volgens de NNGB. De selectie als risicobranche lijkt voorlopig dan ook op zijn plaats. Aandacht van werkgevers op verschillende punten zou de risico's kunnen verminderen.

Er is allereerst behoefte aan meer en betere faciliteiten in de fysieke werkomgeving, waaronder bij rustplaatsen, wegrestartants en benzinstations. Daarnaast zou in de toekomst een bepaald kwaliteitskeurmerk gehanteerd kunnen worden voor de rustplaatsen waar gezonde voorzieningen worden aangeboden. Arbo- of keuringsdiensten zouden een rol kunnen spelen bij de afgifte van een dergelijk keurmerk.

Door faciliteiten te creëren, wordt het makkelijker gemaakt voor chauffeurs om een gezonde leefstijl te verwezenlijken. Werkgevers, exploitanten van rustplaatsen en de overheid zouden dit gezamenlijk op moeten pakken. Kansrijke beweegvormen zijn fietsen, wandelen, fitness, spinnen en sporten die samen met vrouw en/of kinderen beoefend kunnen worden. Ook individuele begeleiding op het gebied van leefstijl heeft potentieel. Vervolgens is het raadzaam voor werkgevers om hun werknemers te faciliteren om van de voorzieningen gebruik te kunnen maken. Hierdoor kan het thema ook bespreekbaar worden gemaakt op de werkvloer.

Echter, met enkel nieuwe of betere faciliteiten zal te weinig bereikt worden. Om structureel iets te kunnen veranderen, zou op vakbond, branche- of overheidsniveau moeten worden gekeken naar oplossingen voor de ongezonde werkstructuur waar vrachtwagenchauffeurs mee te maken hebben. De lange werktijden van chauffeurs, die toe te schrijven zijn aan het salaris en aan de aard van het transportwerk, zouden teruggebracht moeten worden tot een niveau waarbij er voldoende tijd is om gezondheidsactiviteiten te ontplooien. Dit laatste is alleen mogelijk mits het salaris dat chauffeurs op die manier mislopen, wordt gecompenseerd. Gezien de heterogeniteit van het type werk onder chauffeurs is het voorts aan te bevelen om een aparte benadering te hanteren voor chauffeurs die veel fysieke arbeid verrichten tijdens het werk en voor chauffeurs die hier weinig mee te maken krijgen.

Ook speelt de intrinsieke motivatie van chauffeurs om iets aan hun leefstijl te veranderen een belangrijke rol in het welslagen van initiatieven ter bevordering van de gezondheid. Uit de resultaten is gebleken dat er ook chauffeurs zijn die minder gevoelig zijn voor de gezondheidsboodschap en die geen behoefte hebben aan verandering. Deels heeft dit te maken met de betekenisgeving van chauffeurs aan gezondheid en deels met het bewustzijn van chauffeurs omtrent het belang van een goede gezondheid. Dit laatste wordt ook beïnvloed door de discourses omtrent mannelijkheid en zelfverantwoordelijkheid. Er zou nog een slag gemaakt kunnen worden in de bewustwording, waardoor de betekenisgeving van chauffeurs aan gezondheid kan veranderen. Een benadering waarbij enerzijds de discours omtrent mannelijkheid ter discussie wordt gesteld en anderzijds wordt ingespeeld op mannelijke eigenschappen, is daarbij aan te bevelen. Het is voor de initiatiefnemers desondanks goed om te beseffen dat er ook een deel zal zijn dat niet bereikt zal worden.

Indien er geen structurele veranderingen plaatsvinden, zal overgegaan moeten worden tot het herdefiniëren van gezondheidsnormen voor chauffeurs, omdat gezien de werkomstandigheden op dit moment vrijwel het onmogelijke van veel chauffeurs wordt gevraagd.

9.2 Toekomstig onderzoek

Tot slot heb ik een aantal aanbevelingen geformuleerd voor vervolgonderzoek in dit onderzoeksveld. Een combinatie van de interpretatieve en kritische benadering voor kwalitatief onderzoek naar betekenisgeving en omgevingsfactoren is een geschikte methode gebleken. In toekomstig onderzoek naar deze verschijnselen, is een dergelijke aanpak raadzaam, omdat hiermee inzicht wordt verkregen in achterliggende redenen voor het gedrag van – in dit geval – vrachtwagenchauffeurs.

In dit onderzoek komt verder een aantal sterke aanwijzingen naar voren die er op duiden dat de sociale en fysieke werkomgeving in de vervoer- en transportbranche directe invloed hebben op beweegdeelname. Er is echter meer onderzoek nodig om hier meer over te kunnen zeggen. Gezien de unieke werkomgeving in de transportsector is deze bevinding ook niet zomaar te genereren naar andere branches. Er is meer onderzoek nodig om dit vermoeden te kunnen toetsen. Het is ook aanbevelenswaardig om in toekomstig onderzoek een onderscheid te maken tussen nationale en internationale chauffeurs en tussen chauffeurs die veel of weinig in beweging zijn ten gevolge van het type werkzaamheden dat zij uitvoeren.

Voorts zijn er op dit moment weinig gegevens voor handen over gezondheidsstimulering bij kleine bedrijven. Aangezien de vervoer- en transportbranche veelal uit kleine bedrijven bestaat, zou er behoefte bestaan om onderzoek uit te voeren naar gezondheidsstimulering bij bedrijven met minder dan vijftig werknemers.

Tot slot zou het wenselijk zijn om pilots uit te voeren met (nieuw te realiseren) gezondheidsvoorzieningen bij verschillende rustplaatsen, wegrestaurants en benzinestations. Het is denkbaar deze pilots met subsidiegeld te financieren. Hierbij moeten de effecten meetbaar worden gemaakt door (kwantitatief) bij te houden in welke mate er gebruik van wordt gemaakt en dit vervolgens (kwalitatief) te evalueren.

9.3 Reflectie onderzoeksproces

De afgelopen periode ben ik in sneltreinvaart bekend geworden met het reilen en zeilen in de transportbranche. Het onderzoeksproces heeft een goede opbouw gekend en is uiteindelijk zonder veel tegenslagen verlopen.

Voorafgaand aan het onderzoek bestond de vraag of de werving van respondenten voor de interviews wel haalbaar was, maar uiteindelijk is dit vrij probleemloos verlopen. Door aan het begin van de dataverzameling eerst observaties te houden, ben ik in staat gesteld om beter voorbereid aan de interviews en focusgroepen te beginnen. Opvallend tijdens de dataverzameling was, dat er af en toe een verschil waar te nemen was in de attitude van de chauffeurs tijdens focusgroepen ten opzichte van interviews. Over het algemeen werden er tijdens dergelijke groeps- of duogesprekken meer grappen gemaakt en werd luchtiger en soms minder serieus over het onderwerp gesproken, dan wanneer een individueel interview plaatsvond. Toch ben ik van mening dat dit niet van grote invloed is geweest op de uitkomsten van het onderzoek, omdat juist door twee typen interviews te combineren, ik meer inzicht heb gekregen in onder meer de sociale werkomgeving van chauffeurs.

Voorts is het mogelijk dat de interviews die ik bij de chauffeurs heb afgenomen als een interventie in hun persoonlijke leven gelden. Chauffeurs die voorheen niet of nauwelijks met gezondheid bezig waren, zijn door het interview wellicht op een nieuw spoor gezet, waarbij een stap in hun persoonlijke bewustwording gemaakt kan zijn.

10. LITERATUURLIJST

- Alvesson, M., & Deetz, S. (2000). *Doing critical management research*. London: Sage Publications.
- Bernaards, C.M., Engbers, L.H., Hildebrandt, V.H. (2008a). *Bedrijfsbewegingsprogramma's: wie doet er mee, hoe frequent en hoe lang?*. Leiden: TNO-rapport.
- Bernaards, C.M., Jans, M.P., Engbers, L.H., Hildebrandt, V.H. (2008b). *Verkenning risicobranches voor beweegarmoede en overgewicht*. Leiden: TNO-rapport.
- Booth, M.L., Macaskill, P., Owen, N., Oldenburg, B., Marcus, B.H., Bauman, A. (1993). Population Prevalence and Correlates of Stages of Change in Physical Activity. *Health Education & Behavior*. 20(3), 431-440. <http://heb.sagepub.com/cgi/content/abstract/20/3/431>, geraadpleegd op 20-03-2009.
- Breedveld, K., Kamphuis, C., Tiessen-Raaphorst, A. (red.) (2008). *Rapportage Sport 2008*. Den Haag: SCP.
- CBS, Centraal Bureau voor de Statistiek (2008). *Gezondheid en zorg in cijfers 2008*. Den Haag: CBS.
- CBS Statline (2009). Ziekteverzuimpercentage; bedrijfstakken en grootteklasse. [http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=71737NED&D1=0&D2=0-4,10-13,17-18,21-22,25-28,32&D3=4,9,14,18,\(1-5\)-l&HD=090414-1052&HDR=T,G2&STB=G1](http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=71737NED&D1=0&D2=0-4,10-13,17-18,21-22,25-28,32&D3=4,9,14,18,(1-5)-l&HD=090414-1052&HDR=T,G2&STB=G1), geraadpleegd op 26-05-2009.
- Convenant Overgewicht (2006). <http://cbs.nisb.nl/30minuten/page/207/Bedrijven>, geraadpleegd op 10-10-2008.
- Courtenay, W.H. (2000). Constructions of masculinity and their influence on men's well-being: a theory of gender and health. *Social Science & Medicine*. (50), 1385-1401.

- Dolan Mullen, P. (1988). Health Promotion and Patient Education Benefits For Employees. *Annual Review Public Health*, (9), 305-32.
- Fletcher, G.M., Behrens, T.K., Domina, L. (2008). Barriers and enabling factors for work-site physical activity programs: a qualitative examination. *Journal of Physical Activity & Health*. 5(3), 418-29. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/sites/entrez>, geraadpleegd op 18-10-2008.
- Glesne, C. (2006). *Becoming Qualitative Researchers: An Introduction*. Boston: Pearson Education, Inc.
- Heuvel, S.G. van den, Boshuizen, H.C., Hildebrandt, V.H., Blatter, B.M., Ariens, G.A.M., Bongers, P.M. (2003). Sporten, type werk, arbeidsverzuim en welbevinden: resultaten van een 3-jarige follow-up studie. *TSG*, 81(5), 256-64.
- Hildebrandt, V.H. (red.) (2008). *Rapportage Werkplan 2006-2007 – Denktank Sport, Bewegen en Arbeid*. Leiden: TNO-rapport.
- Hildebrandt, V.H., Ooijendijk, W.T.M., Hopman-Rock, M. (red.) (2007). *Trendrapport Bewegen en Gezondheid 2004/2005*. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.
- Hildebrandt, V.H., Simons, M., (2009, mei). Steeds meer bedrijven in beweging. *Preventie*, 6-7.
- Holmqvist, M. (2008). Corporate social responsibility as corporate social control: the case of work-site health promotion. *Scandinavian Journal of Management*, 25(3), 68-72.
- Jans, M.P., Heuvel, S.G. van den, Hildebrandt, V.H., Bongers, P.M. (2007a). Overgewicht, obesitas en verzuim in de Nederlandse werkende bevolking. *TSG*, 85(5), 268-73.
- Jans, M.P., Proper, K.I., Hildebrandt, V.H. (2007b). Sedentair gedrag van de Nederlandse werkende bevolking. In *Trendrapport Bewegen en Gezondheid 2004-2005* (pp. 67-82). Leiden: TNO Kwaliteit van leven.

- Kamphuis, C. (2008). *Explaining socioeconomic inequalities in health behaviours - the role of environmental factors*. Proefschrift Erasmus Universiteit Rotterdam.
- Kerr, J.H., Vos, M.C.H. (1993). Employee fitness programmes, absenteeism and general well-being. *Work Stress*, (7), 179-90.
- Lifeguard, (2006), gelezen op:
<http://cbs.nisb.nl/30minuten/page/207/Bedrijven>, geraadpleegd op 10-10-2008.
- Lucht, F. van der, Bruggink, J.W., Kardal, M., Lodder, B.J.H. (2009). Levensverwachting - Zijn er verschillen naar sociaaleconomische status?. *Volksgezondheid Toekomst Verkenning, Nationaal Kompas Volksgezondheid*. Bilthoven: RIVM.
- McGillivray, D. (2005a). Fitter, Happier, More Productive: Governing Working Bodies through Wellness. *Culture and Organization*, 11(2), 125-138.
- McGillivray, D. (2005b). Governing Working Bodies through Leisure. *Leisure Sciences*, 27, 315-330.
- Midha, A. & Sullivan, M. (1999). Conflicting rationales for promoting health in the workplace. *Critical Public Health*, 9(3), 223-232.
- Nauta, A., Bruin, M. de, Cremer, R. (2003). *Gezondheid en inzetbaarheid van oudere werknemers - een inventarisatie van beelden, feiten en maatregelen*. Hoofddorp: TNO Arbeid.
- NIGZ, www.gezondheidsmanagement.nl, geraadpleegd op 11-10-2008.
- NISB, (2005). Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen (NNGB), <http://cbs.nisb.nl/30minuten/page/362/Normen%20voor%20gezond%20bewegen>, geraadpleegd op 10-10-2008.
- NIWO, Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie, (2009), <http://www.niwo.nl/>, geraadpleegd op 26-05-2009.
- Policy Research Corporation en NEA, (2007). *Nota Toekomstverkenning vrachtovervoer over de weg*. Rotterdam/Rijswijk: Ministerie van V&W.

- Poos, M.J.J.C., Wilk, van der E.A. (2008). Levensverwachting samengevat. *Volksgezondheid Toekomst Verkenning, Nationaal Kompas Volksgezondheid*. Bilthoven: RIVM.
- Proper, K.I., Koning, M., Beek, A.J., Hildebrandt, V.H., Bosscher, R.J., Mechelen W. van (2003). The effectiveness of worksite physical activity programs on physical activity, physical fitness and health. *Clin J Sport Med*, 13(2), 106-117.
- Robroek, S.J.W., Lenthe, van F., Empelen, van P., Burdorf, A. (2009). Determinants of participation in worksite health promotion programmes: a systematic review. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 6(26), <http://www.ijbnpa.org/content/6/1/26>, geraadpleegd op 10-06-2009.
- Rubin, H., & Rubin, I. (2005). *Qualitative Interviewing: The art of hearing data*. 2e editie, Thousand Oaks: Sage Publications, Inc.
- Sloan, C., Gough, B., Conner, M. (2009). Healthy Masculinities? How ostensibly healthy men talk about lifestyle, health and gender. *Psychology & Health*. 21(1).
- VTL: Vakopleiding Transport en Logistiek, (2001). *Startschot imagocampagne Chauffeur worden*. <http://www.vtl.nl/maak-jezelf-onmisbaar.aspx>, geraadpleegd op 16-02-2009.
- Weick, K.E. (1995). *Sensemaking in Organizations*. Thousand Oaks: Sage Publications, Inc.
- WHO - Preamble to the Constitution of the WHO as adopted by the International Health Conference (1946). *Official Records of the World Health Organization*. New York, 2, p. 100.
<http://www.who.int/suggestions/faq/en/index.html>, geraadpleegd op 25-05-2009.
- Williams, S.J. (1995). Theorising class, health and lifestyles: can Bourdieu help us?. *Sociology of Health & Illness*, 17(5), 577-604.

BIJLAGE I:

Topiclijst interviews / focusgroepen

- **Algemeen**
 - Kun je wat meer vertellen over jezelf en je beroep (leeftijd, opvoeding, opleiding, woonplaats, familie, beroep, etc.)?
 - Hoe lang beoefen je dit beroep al?
 - Heb je in het verleden wel eens een ander beroep beoefend? Zo ja, wat?
 - Heb je in het verleden wel eens een sport beoefend? Zo ja, welke?
- **Aandacht bewegen op het werk**
 - Hoe wordt er op jouw werk aandacht besteed aan bewegen en gezondheid? Hoe wordt hier vorm aan gegeven?
 - Wat is jouw mening over beweegstimulering op het werk?
 - Wat verwacht jij van je werkgever op dit gebied?
 - Wat verwacht jij van jezelf?
 - Wat denk je dat anderen (bv. werkgever) van jou verwachten?
 - Wat zou je er van vinden als een werkgever eisen gaat/zou stellen aan de gezondheid van zijn werknemers?
 - Stel je wilt afvallen: weet je hoe je dit zou moeten doen?
- **Cultuur onder vrachtwagenchauffeurs (profiel chauffeurs)**
 - Beschrijf de sfeer tussen chauffeurs onderling.
 - Wat voor type mensen zijn je collega's?
 - Hoe is de man- / vrouwverhouding bij je beroep?
 - Wat zijn 'regels' (normen en waarden) tussen chauffeurs?
 - Wat zou je kunnen bedenken om wegrestaurants gezonder te maken? En pompstations? (fitnessruimtes, actieve computerspellen, wandelroutes?)
 - Wat doe je nu zoal tijdens een pauze? (Ontmoeten collega's?)

- **Omschrijven invloed van werkomgeving / omgevingsfactoren?**
 - Wat vind je van het werk dat je doet?
 - Wat zijn leuke kanten? En wat minder leuke kanten?
 - Is dit je enige betaalde baan of doe je ook nog wat anders?
 - Fysiek: wat kom je zoal tegen 'on the road'?
 - Sociaal: Hoe is het contact met collega-chauffeurs?
 - Hoe ziet jouw vrijetijdsbesteding er uit?
 - Wat is de invloed van je familie / gezin / thuisfront op je werk?
 - Wat is de invloed van je familie / gezin / thuisfront op je gezondheid?
 - Wat is de invloed van collega's op je gezondheid?
 - Wat is de invloed van je leeftijd op je gezondheid?
 - Denk je dat er een verschil is met collega's van een andere leeftijd?
 - Hoe belangrijk is gezondheid voor jou?
 - Hoe belangrijk is bewegen (/sporten) voor jou?
 - Welke zaken zijn bevorderend voor jouw werkzaamheden?
 - Welke zaken zijn belemmerend?
 - Welke zaken zou je graag anders zien?
 - Wat zou je er van vinden als je een bonus zou krijgen van je werkgever wanneer je aan kunt tonen dat je gezond bent?
 - Of als je dan minder ziektekostenpremie zou hoeven te betalen?
- Nog andere punten die nu niet besproken zijn?

→ Afsluiting + afhandeling gegevens en onderzoeksresultaten uitleggen.