

Rapport FNV Enquête: Yutong 15-Meter Bus is Ziekmakend

De resultaten van de enquête (381 respondenten, via Onderzoekdoen.nl) leveren een ronduit schokkend en onacceptabel beeld op van de Yutong 15-meter bussen. Het rijdend personeel wordt dagelijks op pad gestuurd met een voertuig dat een direct gevaar vormt voor de eigen gezondheid én de verkeersveiligheid. Als we kijken naar wie deze bussen wél verdedigt, wordt de absolute omvang van het falen pijnlijk duidelijk:

Gezondheidsrisico door niet-werkende Airco

Slechts 19% ervaart voldoende koeling. 4 Van de 5 chauffeurs geven aan dat de klimaatbeheersing structureel faalt, waardoor de cabine in een oven van ruim 50°C en hoger verandert. Het is onaanvaardbaar dat meerdere chauffeurs aangeven dat men collega's kent die door hitte-uitputting en uitdroging naar de Eerste Hulp moesten.

Fysieke Slooptocht door Wan-Ergonomie

Slechts 26% kan wél goed bij de knoppen. Structurele overbelasting: De overgrote meerderheid beoordeelt de cabine als een ergonomisch wangedrocht. Essentiële knoppen zijn onbereikbaar; men moet opstaan om de knoppen te bedienen, het stuur mist diepteverstelling en de pedalen staan veel te dichtbij. De scherpe randen in het stuur halen vingers open en chauffeurs worden in een krampachtige, verdraaide houding gedwongen, wat resulteert in acute en chronische rug-, nek- en heupschade. Ook trombosegevaar ligt hier op de loer.

Gevaarlijke Camera-spiegels

Slechts 11% is het oneens dat het zicht slecht is. Fout geplaatste cameraspiegel: Het rechter scherm geeft bij ruim 72% geen goed overzicht bij het nemen van bochten. Zodra er zon of koplamp op valt, zijn de schermen verblind. Door een compleet gebrek aan diepte-inschatting wordt het risico op (zwarte) aanrijdingen bij inhalen en invoegen onverantwoord groot.

Gekmakende Prikkeloverload

Slechts 13% stoort zich er niet aan. Psychologische uitputting: Bijna alle chauffeurs worden gek door de te felle, verblindende schermen en een absurd spervuur van alle alarmpiepjes. Dit levert ontoelaatbare afleiding, schrikreacties en extreme mentale vermoeidheid op tijdens het rijden.

Juridische aansprakelijkheid en reizigersconflicten

4 Van de 5 chauffeurs komt in de problemen. Verkeerde inzet: De Yutong 15 is niet geschikt om ingezet te worden op plaatsen waar passagiers deze niet verwachten vanwege andere regels in de Yutong 15. Bijvoorbeeld drukke stadslijnen. Dit leidt dagelijks tot onnodige confrontatie, grote discussies, onbegrip en een onveilige sfeer met passagiers met grotere kans op uitval van personeel.

Aanvullende Technische Wanprestaties

Alsof bovenstaande niet erg genoeg is, deugt ook de wegligging van de bus fundamenteel niet:

- **Slechts 11%** is het ermee oneens dat het stuur na een bocht simpelweg niet uit zichzelf terugkeert naar de rechttuit-stand. Dit levert een constant, fysiek stuurgevecht op.
- **Slechts 17%** spreekt tegen dat de achteras weigert fatsoenlijk mee te sturen. Het resultaat is een onvoorspelbare, massieve uitzwaai die onvermijdelijk leidt tot schade aan obstakels en een acuut gevaar vormt voor voetgangers en fietsers.

Structurele Nalatigheid, Intimidatiecultuur en Verstoorde Arbeidsverhoudingen

Uit de open antwoorden van de enquête rijst een ontluisterend beeld van de heersende bedrijfscultuur. Er is sprake van een fundamentele vertrouwensbreuk tussen het rijdend personeel en het management. De reacties tonen aan dat de werkgever structureel tekortschiet in haar wettelijke zorgplicht voor een veilige en gezonde werkomgeving. Dit uit zich in de volgende, zorgwekkende patronen:

- **Financiële kaders boven Arbowetgeving:** Onder het personeel heerst de breed gedragen en onderbouwde overtuiging dat het materieel uitsluitend op basis van prijs is ingekocht (door respondenten getypeerd als "goedkope AliExpress-troep"). De gezondheid, ergonomie en veiligheid van het personeel lijken hierbij als acceptabele nevenschade te zijn ingecalculeerd.
- **Intimidatie bij signalering van onveiligheid:** Chauffeurs die – ter bescherming van hun eigen gezondheid en de verkeersveiligheid – weigeren te rijden in cabines met extreme temperaturen of fundamentele gebreken, stuiten op een muur van onbegrip. In plaats van het toepassen van de Arbowetgeving, reageert het management direct met dreigementen over officiële waarschuwingen, ontslag en de kleinerende opdracht dat chauffeurs "zich professioneel moeten gedragen".
- **Bagatelliseren van letsel en ontbreken van nazorg:** Meldingen van serieuze fysieke klachten door de ondeugdelijke ergonomie worden door leidinggevenden weggewuifd met opmerkingen als "Neem maar een paracetamol". Chauffeurs ervaren dat zij door het kantoor worden gezien als '**noodzakelijk kwaad**'. Actieve steun of structurele nazorg na (bijna-)ongevallen of uitval ontbreekt volledig.
- **Actieve censuur:** Het uiten van terechte kritiek of zorgen over de veiligheid op het interne platform (SharePoint) wordt niet getolereerd en actief door de werkgever verwijderd.
- **Onvermijdelijke escalatie:** De structurele minachting voor het personeel heeft de werkvreugde verwoest en het wederzijdse respect doen verdwijnen. De maat is vol. Het mandaat vanuit de chauffeurs aan de FNV is luid en duidelijk: het stadium van overleggen is gepasseerd. Er is massale draagvlak voor harde acties en werkonderbrekingen om een veilige, werkbare en humane werkplek af te dwingen.