

# HZC

# Vakblad

Bond voor

machinisten, monteurs, chauffeurs, uitvoerders en andere inframesdewerkers

## Nachtwerk

Gevolgen van nachtwerk

Professionals over nachtwerk

Het project:  
Onderhoud spoortunnel



**SAMEN =**  
BETER VOOR JOU

Nummer 2 • 2024 • 78<sup>e</sup> jaargang

**1370**



# Jij verdient alleen het allerbeste

Wat haal je bij ons:

- ✓ Zekerheid dat je contract goed geregeld is
- ✓ Goed inkomen voor werk en pensioen
- ✓ Veiliger en beter werken
- ✓ Vakmaten om mee te sparren
- ✓ Snel antwoord op je vragen
- ✓ Nieuws over technologische innovaties
- ✓ Advies over je werk en toekomst
- ✓ Ondersteuning tijdens je loopbaan
- ✓ Juridische hulp als je het nodig hebt



## Persoonlijk, verstand van zaken, constructief, korte lijnen en passie

Of je nu een simpele vraag hebt of een fors probleem met je werkgever, je verdient altijd de beste hulp van iemand die echt luistert naar jouw eigen unieke verhaal. Iemand waar je steeds op kunt terugvallen; jouw vaste aanspreekpunt. Daarom kun je als HZC-lid rekenen op **persoonlijk** contact met een van onze medewerkers die exact weet wat er speelt binnen jouw sector én **verstand van zaken** heeft op het eigen werkgebied. Iemand die voor jou **constructief** tot een goede oplossing met jouw werkgever komt. Door onze korte lijnen kunnen we ook nog eens snel in actie komen. En wij doen dit met passie.

Gun jij jezelf ook de beste dienstverlening, maar ben je nog geen HZC-lid? Meld je dan snel aan. Dit kan via de QR-code op deze pagina of het aanmeldformulier dat je verderop in het HZC Vakblad tegenkomt.



Deze uitgave van HZC Vakblad staat vooral in het teken van nachtwerk. Een onderwerp dat velen van jullie ongetwijfeld goed en uit eigen ervaring kennen. Een onderwerp dat typisch bij de bouw en infrasector hoort en daar jaar in jaar uit gemeengoed is. En een onderwerp dat vele kanten kent en daarom ook best een ingewikkeld onderwerp is.

Een veel besproken onderwerp ook, vooral de laatste maanden weer. Om verschillende redenen. Er verschijnen regelmatig onderzoeken over de nadelige gevolgen van nachtwerk op de gezondheid. Wat doet nachtwerk met ons lichaam en moeten we nachtwerk nog wel willen. Daar zijn we met HZC Vakblad ingedoken en daarover lees je in deze uitgave.

Daarnaast speelt het feit dat er zoveel onderhoudswerk aan de infrastructuur gedaan moet worden dat dit niet meer te plannen valt in alleen nachten en weekenden. En voor mogelijke, jonge intreders is dit ook vaker een drempel om niet voor werk in de infrasectoren te kiezen.

In de railinfra is laatst in januari op het nachtwerkcongres van RailAlert gesproken over minder in de nacht en meer doordeweeks overdag werken. HZC heeft daar ook een bijdrage geleverd en er is daar o.a. met ProRail besproken om vijf pilots te gaan doen om te kijken hoe je dit goed en veilig kan organiseren en oplossingen voor de nadelen kunt treffen. Een vergelijkbaar initiatief neemt HZC voor de weginfra en betreft daarbij partijen als Bouwend Nederland en Rijkswaterstaat. Ook hierover meer in deze uitgave.

En natuurlijk laten we de mensen van de werkvloer uit verschillende sectoren aan het woord over hun ervaringen met werken in de nacht. Als vakvereniging is HZC immers de STEM VAN DE PRAKTIJK in alle overleggen waar wij jullie belangen behartigen en dus vanzelfsprekend via ons eigen HZC Vakblad. In deze praktijkverhalen zullen jullie lezen dat er ook voor werknemers heel verschillende kanten aan nachtwerk zitten, zowel nadelig als voordelig.

Hoe HZC aankijkt tegen nacht- en dagwerk lees je in het visiestuk.

Kortom, een best ingewikkeld onderwerp. Niet voor één minuut maar wel in één blad. Ik wens jullie veel leesplezier!

**Nabrand:** één ding mag duidelijk zijn: de gezondheid en veiligheid van de werknemer staat voor HZC voorop. ALTIJD EN OVERAL! In dat verband nog heel iets anders maar zeker zo belangrijk: extremiteiten als agressie tegen infrawerkers is absoluut onacceptabel. Dit asociale gedrag moet keihard aangepakt worden, met waar nodig zeer zware straffen om voorbeeld te stellen dat de maatschappij dit NIET accepteert.

### BLIJF AF VAN ONZE MEDEWERKERS EN TOON RESPECT!

Veel leesplezier!

Chris van Veldhuizen

## Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>	<b>Nachtblind</b>	<b>40</b>
<b>Visie</b>	<b>4</b>	<b>Uit de praktijk</b>	<b>43</b>
<b>Het project</b>	<b>5</b>	<b>Oude Machines 502</b>	<b>46</b>
<b>Onderzoek naar nachtwerk</b>	<b>9</b>	<b>Vraag en Antwoord</b>	<b>48</b>
<b>Nachtwerk</b>	<b>15</b>	<b>Verenigingsnieuws</b>	<b>51</b>
<b>Interview OVET</b>	<b>27</b>	<b>Symposium</b>	<b>52</b>
<b>Samen=beter voor jou</b>	<b>32</b>	<b>Modelclub</b>	<b>54</b>
<b>Goed om te weten</b>	<b>35</b>	<b>Puzzel</b>	<b>55</b>
<b>RVU</b>	<b>36</b>	<b>Aanmeldingsformulier</b>	<b>56</b>
<b>Gezond de nacht door</b>	<b>38</b>	<b>Daan &amp; Daniëlle</b>	<b>57</b>
		<b>Servicepagina</b>	<b>58</b>

### Colofon

Vakvereniging HZC

### Redactieadres

Postbus 2060, 3430 CH Nieuwegein  
Telefoon: (030) 600 60 70  
Email: vakblad@hzc.nl

HZC Vakblad nummer 3 - 2024  
Deadline aanleveren kopij: 16 mei 2024  
Verschijningsdatum: week 27

### Bezoekadres

Einsteinbaan 16, 3439 NJ Nieuwegein

### Redactiecommissie

Marjoke Bijl  
Agnes Douenburg  
Wilma Hermsen  
Cora van den Hoek  
Stefan van der Land  
Chris van Veldhuizen

### Bladmanagement

Agnes Douenburg, HZC  
Telefoon: (030) 600 60 70  
Mobiel: (06)107 37 130  
Email: adouenburg@hzc.nl

### Redacteuren in deze uitgave

Rien Eegdeman  
Medewerkers HZC

### Strip

Vick Fiction

### Advertentie acquisitie

Elma Media  
Rob Stavenuiter  
Telefoon: (0226) 33 16 38  
E-mail: r.stavenuiter@elma.nl

### Vormgeving

Villa-DTP, Zoetermeer

### Drukwerk

Elma Media

### Oplage

10.000 exemplaren

### Verschijningsfrequentie

6x per jaar

Branchenieuws valt onder de verantwoordelijkheid van de redactie



# Visie op nachtwerk

In twee belangrijke infrasectoren waar HZC actief is, maakt het thema nachtwerk momenteel 'overuren' in de actualiteit. Het heeft terecht om meerdere redenen de volle aandacht in de rail-infra en weg-infra. Met name leeft de vraag om vaker van nachtwerk naar op de dag en doordeweeks projecten te kunnen plannen. Maar kan dat wel en wat vindt HZC daarvan?

door: Chris van Veldhuizen

HZC is voorstander om infrawerk vaker overdag en doordeweeks te plannen, maar sluit nachtwerk niet uit. Beide hebben namelijk voor- en nadelen en eigenlijk is het zelfs zo dat het één niet zonder het andere kan. Tenminste niet als je de nadelen van beide mogelijkheden zoveel mogelijk wilt beperken. Dan hebben we het met name over gezondheid van de infrawerkers, de veiligheid van het werk, de productieve uren, aantal werkbare dagen en de doorstroming van personen- en goederenverkeer.

Onderzoek van onder andere het RIVM heeft aangetoond dat nachtwerk nadelige invloed heeft op de gezondheid, met name door verstoring van het bioritme. Van de andere kant laat onderzoek naar het bioritme zien dat dit positief wordt beïnvloed door regelmaat (lees verder in dit blad een uitgebreid artikel over onderzoek van het RIVM).

**Ervaringen van infrawerkers zelf met nachtwerk leert dat zij vooral de zogenoemde onregelmatige onregelmatigheid het lichamelijk meest zware van hun nachtwerk vinden. En voor hun sociale leven en werk-privé balans zijn de vrijdag- en zaterdag-nacht het meest verstorend** (lees ook de praktijkverhalen van infrawerkers verder in dit blad). Vooral jongere werknemers kiezen daarom minder vaak voor infrawerk, niet wenselijk bij personeelstekorten. De nadelige invloed van nachtwerk kan beperkt worden door meer regelmaat in de planning en niet meer inplannen van de vrijdag- en zaterdagnacht.

Maar de beste oplossing voor de nadelige effecten van nachtwerk is meer overdag en doordeweeks werken. Dit levert niet alleen voordelen voor gezondheid en veiligheid op, maar ook meer productieve uren. Omdat je minder tijd verliest met op- en afbouwen van het werkvak, maar ook omdat mensen scherper en minder vermoeid zijn. **Het grootste nadeel ligt in het blokkeren van doorstroming van verkeer en dit is de voornaamste reden dat er nog steeds vooral in de weekenden en de nacht gewerkt wordt.** Maar dit is niet meer houdbaar gelet op de wensen van werknemers op sociaal en privévlak. En ook niet vanwege de enorme hoeveelheid onderhoudswerk die gedaan moet worden, alle weekenden en nachten zitten al volgepland.

Verwachtingen en eisen over doorstroming vanuit overheid, politiek en weggebruikers bieden echter grote weerstand en bemoeilijken oplossingen hiervoor. Volledig (vierkant) afsluiten zou de nadelige effecten voor doorstroming beperken, namelijk verkorten. Vooral als in die verkorte periode de (grotere) werkcapaciteit optimaal benut wordt met ploegendiensten en dus ook in de nacht werken. Met in regelmaat geplande nachten en niet op vrijdag- en zaterdagnacht.

**Best of both worlds dus: gebruik het beste van beide werelden en minimaliseer de nadelen.**

Voor zowel de railinfra als weginfra is het een flinke uitdaging om die best mogelijke oplossing te vinden én daarbij alle betrokken partijen op een lijn te krijgen. HZC wil absoluut haar bijdrage leveren om de sector verder te brengen, mét uiteraard altijd oog voor de gezondheid en veiligheid van de mensen van de werkvloer! Voor de railinfra heeft HZC al een belangrijke inbreng gehad in het recente congres van RailAlert over nachtwerk op 17 januari jl. en zal dat ook op het vervolg daarop bij de afgesproken vijf pilotprojecten doen. En voor de weginfra neemt HZC het initiatief om samen met Bouwend Nederland én Rijkswaterstaat op 6 juni a.s. bij Heijmans in een werkconferentie op zoek te gaan naar best haalbare oplossingen!

**Het wordt bijna saai maar het HZC-credo werkt: SAMEN = BETER VOOR JOU!!**



## Groot onderhoud spoortunnel Schiphol Een uitdaging in alle opzichten

uitboren oude bevestiging

**Onder de vertrekhal van Schiphol ligt de Schipholtunnel: een 5.821 meter lange tunnel met halverwege het treinstation van de luchthaven. Hier stoppen 52 treinen per uur waar meer dan 100.000 reizigers per dag in- en uitstappen. Op dit moment wordt er groot onderhoud gepleegd. De Wilde Spoorwegbouw is één van de aannemers die een deel van de klus voor haar rekening neemt.**

Een mooi uitdaging noemt Nadine Bok, KAM-coördinator en veiligheidskundige, deze klus. "Een uitdaging in meerdere opzichten", vertelt ze. "We zijn ingehuurd omdat wij specialist zijn op een aantal gebieden, waaronder boor- en zaag werkzaamheden aan het spoor. Dat werk voeren wij hier uit. Voor een bedrijf van onze omvang is dit een grote klus. In een paar weken tijd moeten we ontzettend veel werk verzetten, dus we werken in ploegendiensten. De omstandigheden waaronder de mannen werken is verre van ideaal. Het zijn echt kanjers met een groot hart voor de zaak. Ze maken lange diensten onder de grond. In het donker met veel stof, continu lawaai en emissie uitstoot. De PBM's zijn hierdoor extra belangrijk."

In de tunnel staat een paar honderd meter lange trein opgesteld. Niet alleen met materialen en gereedschap, maar ook een eigen keuken met kantine: een wagon met tafels en stoelen en een wagon met grote koelingen met allerlei soorten voedsel en drankjes, een grote bak met fruit, en warmhoud-pannen met ballen gehakt, rookworsten en saté. "Daar zorgt De Wilde zelf voor", geeft Nadine aan. "Veel omstandigheden hier kunnen we niet veranderen, maar we kunnen wel goed voor de mannen zorgen. Daar is De Wilde heel sterk in. Goed eten en drinken is belangrijk, maar ook andere dingen zoals toiletvoorzieningen. Je kunt hier niet even snel naar de wc, dus ook daar hebben we aan gedacht. En gelukkig is de sfeer onder de mannen erg goed, want dat helpt ook om het vol te houden."





lijmmemers

## Project Groot Onderhoud Schiphol

Station Schiphol Airport is druk. Zowel qua treinen als qua treinreizigers. Daarom moet het spoor rondom Schiphol goed onderhouden worden. In de periode 2022-2028 vinden er grootschalige vernieuwingswerkzaamheden plaats op Schiphol tussen Riekerpolder, Schiphol en Hoofddorp. Als er gewerkt wordt, is er beperkt treinverkeer mogelijk. Daarom wordt in die zes jaar niet continu gewerkt, want er wordt rekening gehouden met de extra drukke vakantieperiodes. Hoewel er nog veel werk op de planning staat, is er ook al veel gedaan. Zo is er 19.000 meter spoorconstructie vernieuwd en 7000 m<sup>2</sup> plafondplaten met daarin asbesthoudende lijm verwijderd. Ook is er 2770 meter bovenleiding door zogenaamde 'stroomrail' vervangen. Daardoor kan het spoor een beetje verhoogd worden, zodat een gelijkvloerse instap tussen trein en perron ontstaat. Dit maakt de trein toegankelijker voor mensen die niet goed ter been zijn.

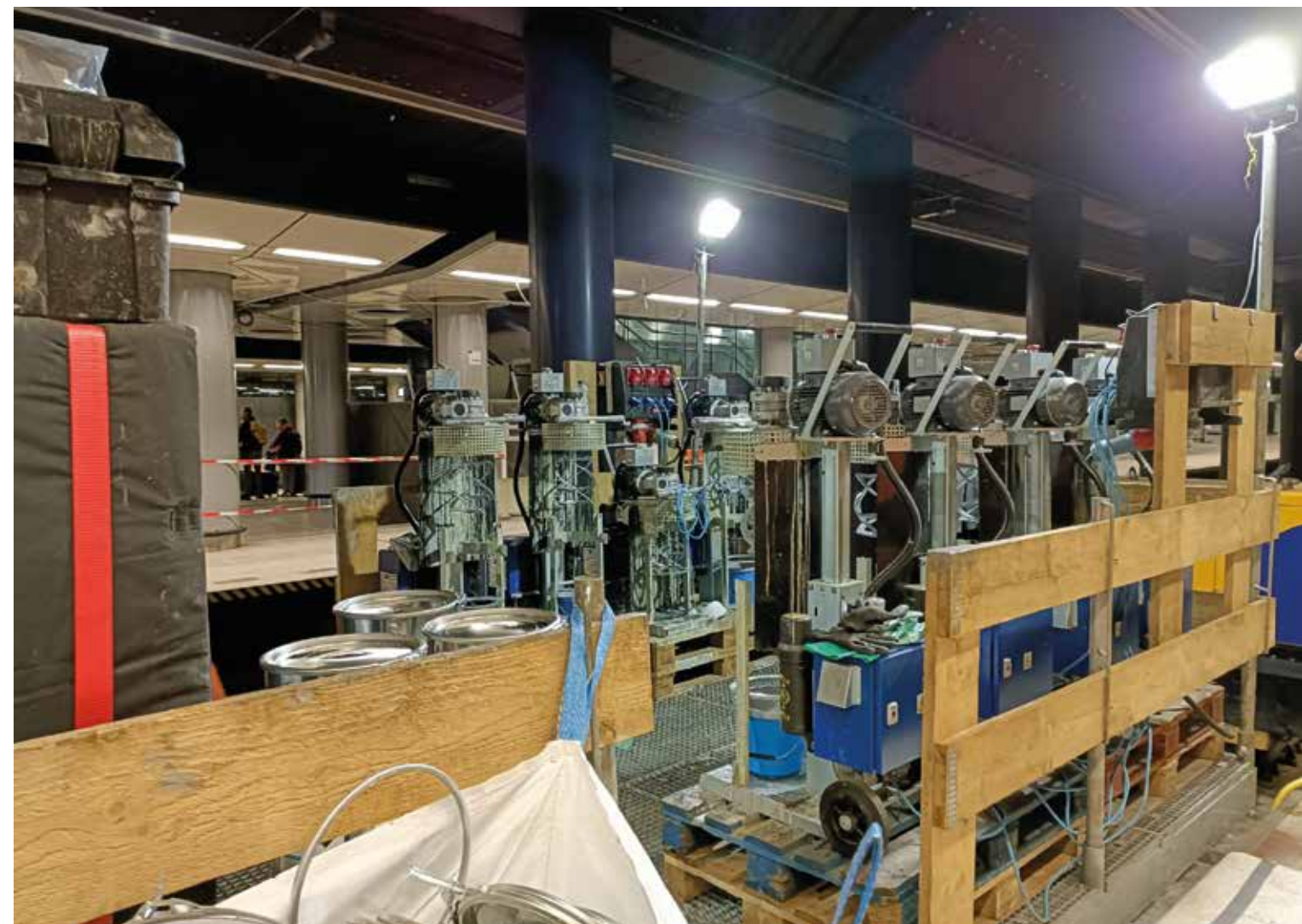
### Nattigheid

Aan het begin van de tunnel zijn een paar mannen druk in de weer met waterstofzuigers. "We hebben veel wateroverlast in de tunnel" legt Nadine uit. "En straks moet er ook nog een nieuwe betonconstructie aangebracht en ingegoten worden. Dat kan niet met al dat water, dus het verwijderen van het water is extra werk, maar het kan niet anders". Een stuk verderop is een ploeg bezig met het verwijderen van alle oude bevestigingsmaterialen. Oude bouten worden handmatig uitgeboord. En het werkt hier eigenlijk net als thuis. Als je vier schroeven los moet draaien gaan er drie makkelijk en één werkt er niet mee. Dan moet er aardig wat kracht gezet worden. Maar nog iets verderop wordt duidelijk waar het allemaal om gaat. Daar liggen nieuwe betonplaten met blinkend bevestigingsmateriaal. In sommige van de betonplaten zijn trechters gestoken. "Als al het oude materiaal verwijderd is wordt alles goed schoongemaakt en worden nieuwe betonplaten gelegd. Op de betonplaten komen de nieuwe bevestigingsmaterialen en worden de oude rails teruggeplaatst. Met speciale afstelmiddelen, worden de platen tijdelijk op de plaats gehouden. Via trechters wordt een speciale lijm onder de betonplaten gegoten. Hiermee komen de platen vast te liggen, maar wel met een verende ondergrond. Dat is prettiger voor de treinen en de passagiers. Als alles goed gedroogd is, worden de afstelmiddelen weer verwijderd", aldus Nadine.

### Innovatie en sterke voorbereiding

Het klinkt misschien wat cliché, maar alles is als een goed lopende trein georganiseerd. De Wilde schroomt ook niet om speciaal voor een klus iets nieuws te bedenken. Bijvoorbeeld de lijmwagen, waarop meerdere mengmachines staan om de lijm goed door te roeren en in een rap tempo te verwerken. Want dat er heel wat lijm verwerkt moet worden, blijkt wel uit alle glimmende lijmbussen die door de hele tunnel langs het traject staan. Tijdens deze treinvrije periode moeten de mannen van De Wilde 209 meter betonbalken, 507 meter betonplaten, 2 wissels en 512 meter indirecte spoorstaafbevestiging aanbrengen. Ook buiten de tunnel. Het balkenspoor dat wordt teruggelegd is speciaal ontwikkeld voor de Schipholtunnel. Het is een prefab balken- en platenspoor ter vervanging van het huidige blokjesspoor. Dit balkenspoor heeft een langere levensduur van 25 tot 60 jaar. Hierdoor is aanzienlijk minder onderhoud nodig.

Een groot deel van de voorbereidingen vindt plaats op het terrein van De Wilde in Vianen, met name de voorbouw van het spoor. Deze prefab balken en platen die in de tunnel gebruikt worden, variëren in lengte en dikte en zijn zo ontworpen dat ze in de bestaande goten van het blokjesspoor toegepast kunnen worden. Om voor te kunnen bouwen heeft De Wilde drie straten met door henzelf ontwikkelde stalen frames gebouwd met ieder een lengte van 60 meter. Binnen deze frames leggen ze de prefab balken en platen uit waarop ze een spoorsectie kun-



Lijmwagen

nen afstellen zoals deze in de tunnel komt te liggen. Na de afstelling worden de ankers in de geboorde gaten verlijmd en ten slotte wordt alles afgemontereerd. Hierna worden de balken en platen die klaar zijn opgeslagen tot ze in de tunnel ingebouwd kunnen worden.

Door deze manier van voorbouwen wordt iedere balk en plaat uniek en past maar op één plaats in de tunnel. Een hele puzzel om straks alles op de goede plek te krijgen.

Dat dit De Wilde is toevertrouwd is al gebleken. In eerdere treinvrije periodes hebben zij ruim 1650 meter balkenspoor en 1000 meter platenspoor vernieuwd met deze nieuwe spoorconstructie.

### Logistieke uitdaging

Nadine vertelde het al eerder: dit project is in meerdere opzichten een uitdaging. Ook logistiek vergt dit alle creativiteit en flexibiliteit. "Er worden ontzettend veel materialen en gereedschappen gebruikt. Dat moet allemaal de tunnel in worden gebracht, maar het moet hier ook worden opgeslagen terwijl er gewerkt wordt. De tunnel is smal en

De Wilde Spoorwegbouw is ontstaan uit een diamantboor- en zaagbedrijf. Met betonboren als basis hebben ze zich sinds 1989 ontwikkeld en gespecialiseerd in de spoorwegbouw. Ze beschikken over het Prorail-certificaat van erkend spooraanemer en zijn niet alleen werkzaam in de 'heavy rail' (Prorail spoor), maar ook in de 'light rail' (zoals RET, HTM en RandstadRail). De Wilde Spoorwegbouw is dé specialist in Nederland op het gebied van precisie-spoorbouw op bruggen, in tunnels en op viaducten. Dat is altijd maatwerk. Ongeveer 50 medewerkers voeren de werkzaamheden uit. Handmatig óf met slimme machines, die ze grotendeels zelf ontwerpen en bouwen. Het bedrijf is gespecialiseerd in indirecte spoorstaafbevestigingen, maar het werkterrein omvat ook:

- spoorwerk op stalen kunstwerken;
- spoorwerk, inclusief betonnen railopstorten op betonnen kunstwerken;
- spoorwerk bij industriële weegbruggen;
- spoorwerk voor kraanbanen;
- spoorgerelateerde asbestverwijdering;
- spoorgerelateerde betonboor- en zaagwerkzaamheden, inclusief verankeringen.

Volgens de directeur van De Wilde is veilig werken een must en zit daarom al jarenlang stevig verankerd in het DNA van het bedrijf. Maar ook al gaan ze hier proactief mee om, ze blijven aansturen op verbeterpunten en stimuleren iedereen onophoudelijk om alert te zijn én blijven op alle aspecten van veilig werken.





materiaaltrain

er wordt over een behoorlijke lengte gewerkt. Maar alles moet wel snel voor handen zijn. Dus overall is goed over nagedacht. De mannen kunnen feilloos de materialen vinden die ze nodig hebben en slaan nooit met hun handen op een lege plaats. De treinvrije periode is beperkt, we kunnen ons geen grote vertragingen veroorloven. We hebben met zoveel partijen te maken waarmee we rekening moeten houden. Andere aannemers, maar ook NS, Schiphol en natuurlijk de reizigers. Dat het onze mannen allemaal lukt, maakt me alleen maar trotser.”

Ondertussen zijn de mannen klaar met hun schaft. Iedere keer het hele eind lopen tussen de schafte en het werk is geen doen. Dus staat een lorrie met stoeltjes klaar, in beweging gezet door een KROL machine. Om ze terug te brengen naar het werk. Even later staat de KROL met lorrie bij de uitgang van de tunnel. Dit keer wordt hij volgelaan door het cateringbedrijf. Want ook al het eten en drinken de tunnel inbrengen kent haar eigen logistieke uitdaging. En de mannen? Die zijn weer aan het werk en merken niet eens dat buiten de zon schijnt. ■



nieuwe platen

# Wat zegt het RIVM over de gevolgen van nachtwerk

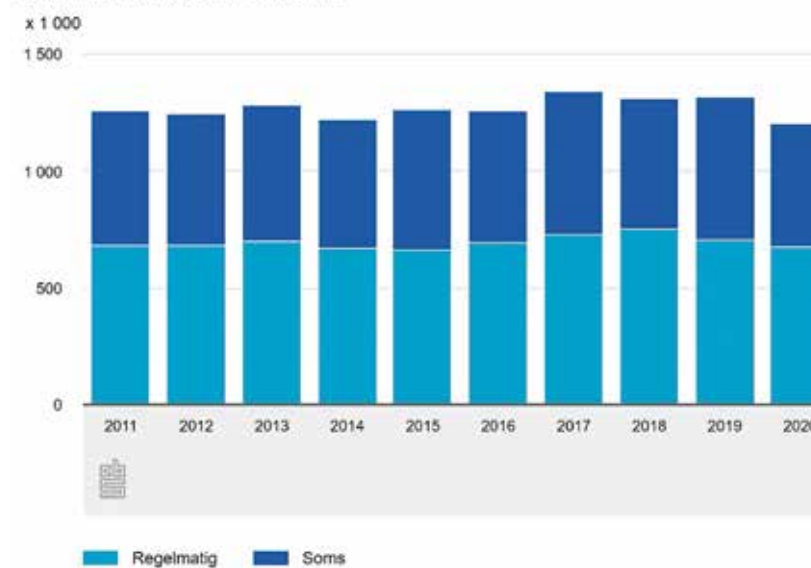
**Het RIVM – Rijks Instituut voor Volksgezondheid en Milieu – doet onder andere onderzoek naar de gevolgen van veranderende werkomstandigheden voor de veiligheid en gezondheid van medewerkers. Nachtwerk is één van de onderwerpen waar het RIVM onderzoek naar doet én met adviezen en tips komt. In dit artikel een overzicht van bevindingen van het RIVM op basis van diverse recente onderzoeken, die ons door het RIVM zijn toegestuurd en wij voor het HZC Vakblad mochten gebruiken.**

Onze werktijden veranderen. We werken steeds minder volgens standaard werktijden (8.00-18.00 uur). Dit komt onder andere door de globalisering en technologische vooruitgang. Maar ook door de maatschappelijke tendens naar een 24-uurs economie, waar winkels en bedrijven steeds langer open zijn en waar we door de digitalisering 24-uur per dag kunnen werken en (online) winkelen. En de druk ervaren altijd bereikbaar te zijn en altijd ‘aan’ te moeten staan. De verwachting is dat deze trends de komende decennia nog verder toenemen.

In 2020 werkte 14 procent van de werknemers – ruim 1,2 miljoen mensen – soms of regelmatig in de nacht (bron: CBS, ‘Werken buiten kantooruren’). Nachtwerk wil zeggen: minimaal 1 uur werken tussen 00.00 ‘s nachts en 06.00 uur ‘s ochtends.

Dit aantal schommelt al jarenlang tussen de 1,2 en 1,3 miljoen mensen dus we kunnen met recht stellen dat nachtwerk een vast, terugkerend verschijnsel is, dat in onze huidige samenleving niet meer is weg te denken. Ruim een kwart hiervan werkt in de zorg (317.000). Daarna komen industrie en bouw (samen ca. 200.000 mensen) en transport en logistiek (samen ca. 140.000 mensen).

Aantal werkenden in de nacht



Bron: CBS, 2024

Het RIVM onderzoekt of en hoe nachtwerk de gezondheid schaadt en welke preventieve maatregelen die gezondheidsrisico's kunnen verminderen. Voor dit artikel is met name gebruik gemaakt van vier recente publicaties van het RIVM (zie kader).

**Gezondheidsrisico's**

Nachtwerk is niet gezond voor de mens. Werken tijdens de nacht verstoort het dag-nachtritme van het lichaam (zie kader). In 2017 heeft de Gezondheidsraad uitgebreid onderzoek gedaan, waarbij nachtwerkers over langere tijd zijn gevolgd. Ze kwamen tot de conclusie dat nachtwerkers een verhoogde kans hebben op diabetes, hart- en vaatziekten en vaak te maken hebben met slaapproblemen. En het slechter slapen geeft weer een verhoogde kans op infectieziekten, zoals griepachtige klachten.

De impact van werken in de nacht op de gezondheid wordt mede bepaald door verschillende karakteristieken van het nachtwerk. Bijvoorbeeld de duur van nachtdiensten en hoe vaak men in diensten werkt. Ook het rooster of patroon waarin verschillende type diensten elkaar opvolgen speelt vermoedelijk een rol. En hoe langer je het nachtwerk uitvoert, hoe groter de kans op bovengenoemde gezondheidsklachten. Bij ouderen komen deze klachten in het algemeen vaker en sneller naar boven dan bij jongeren.



**wat is het dag-nachtritme?**

Het menselijk lichaam heeft een interne klok, ook wel de biologische klok genoemd. Hierdoor hebben we allemaal een dag-nachtritme van ongeveer 24 uur. Dit ritme wordt ook wel het circadiane ritme genoemd ('circa één dag'). Dit ritme is te zien in het slaap-waakritme, maar ook in een groot aantal andere lichaamsprocessen. Zo beïnvloedt de biologische klok processen zoals hormoonafgifte (zoals melatonine en cortisol) en de glucosehuishouding.

Verskillende lichaamsfuncties waaronder lichaamstemperatuur, honger en verzadiging, worden ook gereguleerd door de biologische klok. De biologische klok zorgt er dus voor dat de processen in ons lichaam op het juiste moment plaatsvinden. Verstoringen in de biologische klok kunnen optreden door verschillende oorzaken zoals nachtwerk, een jetlag of door langdurig gebruik van lichtgevende schermen in de avond.

Bron: <https://www.rivm.nl/nachtwerk>

**Veiligheidsrisico's**

Uit onderzoek zijn aanwijzingen te vinden dat er een relatief hogere kans op arbeidsongevallen is als er in de nacht gewerkt wordt. Studies verklaren de relatief hogere kans op arbeidsongevallen in de nacht voornamelijk aan de hand van vermoeidheid. De studies laten verder zien dat verschillende aspecten van het rooster in samenhang bijdragen aan het (hogere) risico. Denk bijvoorbeeld aan situaties waarbij langdurig gewerkt wordt in de nacht en met weinig pauzes. Of waar diensten vaak onregelmatig verricht worden, bijvoorbeeld bij storings- en onderhoudsdiensten. Naast vermoeidheid worden ook slaapproblemen en verminderde (cognitieve) presentaties zoals concentratieverlies en een toename van fouten genoemd. Individuele verschillen in leefstijl (bijvoorbeeld slaap- en eetgewoonten), het 'type mens' (of iemand een ochtendmens of avondmens is) en leeftijd (ouderen hebben minder weerstand en kunnen het minder volhouden) lijken verband te houden met vermoeidheid. Mogelijke effecten hiervan op veiligheid in de nacht kunnen echter niet een-op-een uit het onderzoek afgeleid worden.

Een andere verhogende risicofactor in met name de bouwinfra sector is de kwetsbaarheid in de 'keten': het vaker werken met onderaanneming en ingehuurde inleenkrachten en zzp'ers. Er is vanuit uitvoeringsverantwoordelijken soms minder zicht op of deze groepen voldoende zijn ingewerkt of bekend zijn met de risico's van het werk. Ook geven de geïnterviewden aan dat ze minder zicht hebben op het rooster van deze ingehuurde arbeidskrachten en denken ze dat dit rooster vaker onregelmatig is. Daarbij is veelal niet bekend of de ATW (Arbeidstijdenwet) altijd gevolgd wordt.

In het onderzoek worden verder nog het mindere toezicht en minder sociale controle als oorzaak genoemd. Zeker in combinatie met vermoeidheid roept dit bij geïnterviewden de vraag op of de veiligheidsprotocollen 's nachts voldoende worden nageleefd. En de druk van deadlines of boetes kan volgens de geïnterviewden de kans op onveilige werkpraktijken in de nacht vergroten.

Boetes bij uitloop van nachtelijke werkzaamheden komen in het bijzonder voor bij onderhoudswerkzaamheden zoals in de bouw infra.

**Door nachtwerkers ervaren voor- en nadelen**

Het staat dus vast dat nachtwerk ongezond is en meer veiligheidsrisico's geeft. Toch kunnen de ervaringen die mensen zelf hebben met nachtwerk zowel negatief als positief gezien worden. In het onderzoek van RIVM en TNO uit 2023 komen de voor- en nadelen van het werken in de nacht ruimschoots aan bod. Uit de interviews blijkt dat mensen inderdaad heel verschillende ervaringen hebben. Zo vertelde een van de nachtwerkers: "Ik vind nachtdiensten heerlijke diensten, dus ja, ik voel mij er prettig bij. Ik ben een beetje mijn eigen baas. Ik vind het lekkerder dan overdag werken." Anderen zien vooral de nadelen: "Ik vind het ontzettend zwaar, nachtdiensten. Ik merk ook wel dat hoe ouder ik word, dat het niet makkelijker wordt."

De ervaringen met nachtwerk zijn dus niet voor ieder individueel mens hetzelfde. Sommigen ervaren het als negatief en verstorend, terwijl anderen er wel bij varen. De waardering van het nachtwerk is afhankelijk van de gezondheidsklachten die men ervaart. Mensen die goed functioneren, er geen last van hebben, die zijn positief over het doen van nachtwerk.

**Positieve ervaringen**

Positieve kanten van nachtwerk die uit het onderzoek naar voren komen, zijn de toeslagen die je krijgt en je zo meer kunt verdienen. Ook waarderen de nachtwerkers de vrije tijd en flexibiliteit overdag. Een deel van de geïnterviewde nachtwerkers noemde ook de rust in de nacht. 's Nachts ligt een groot deel van de bevolking te slapen, voelt het minder gejaagd en is er minder hectiek.

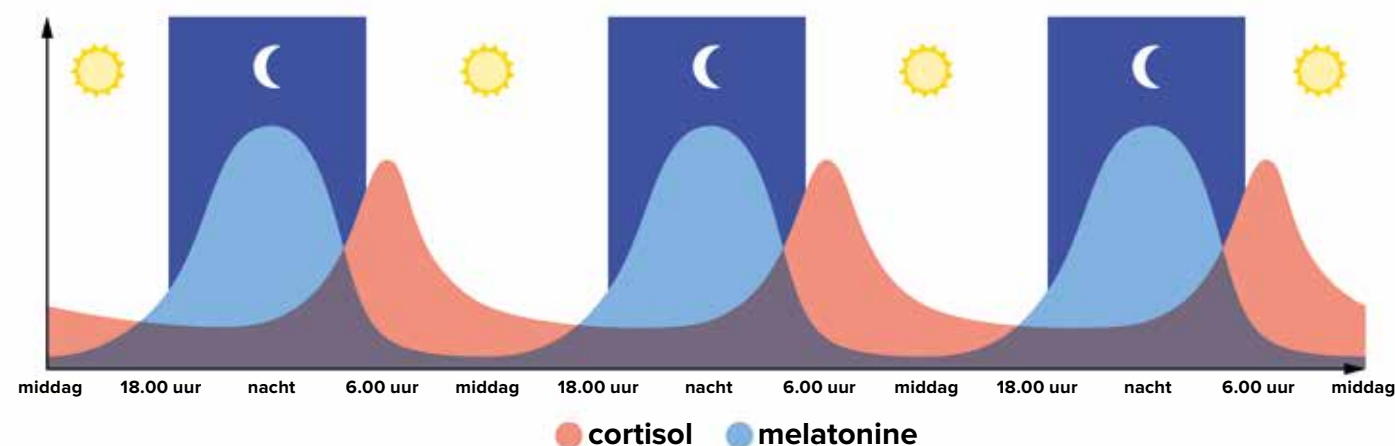
**Negatieve ervaringen**

Voor oudere werknemers kan het werken in de nacht zwaar zijn. Maar er zijn meer nadelen, zo blijkt uit de onderzoeken. Een van de conclusies is dat nachtwerkers een slechtere werk-privébalans hebben. Sommigen kunnen de werk- en privétaken lastig combineren. Als het gezin wakker is, ligt de nachtwerker te slapen en andersom. Dus je mist een groot deel van de gezinsactiviteiten. Door vermoeidheid is het ook niet altijd mogelijk om deel te nemen aan andere sociale activiteiten, zoals feestjes. Je kunt niet aanwezig zijn omdat je nachtdienst hebt of omdat je slaap moet inhalen. Sommige nachtwerkers ervaren een gebrek aan begrip en steun vanuit de omgeving. Terwijl anderen dit wel ontvangen en aangeven dat dit helpt om de negatieve gevolgen van nachtwerk te verminderen.

**Dit artikel is gebaseerd op met name de volgende onderzoeken van het RIVM:**

- Inzicht in de impact van nachtwerk en mogelijke oplossingen; ervaringen van nachtwerkers, werkgevers en bedrijfsartsen, RIVM/TNO 2023.
- Suggesties voor veilig werken in de nacht, RIVM 2022. J. van Kampen, W. van der Borg, M. Schuijff, A. de Bruijn en V. Sol.
- Veilig werken en de nacht, een verkenning van feiten, oorzaken en kansen, RIVM 2021. J. van Kampen, V. Sol en T. Jansen.
- Suggesties bij werken in de nacht voor werknemers en werkgevers, RIVM 2020, A. de Bruijn, M. Dollé en L. van Kerkhof.

**Circadiane ritme**





## Mogelijke suggesties voor verbetering

Uit de onderzoeken van het RIVM komen ook meerdere suggesties voor gezonder en veiliger werken in de nacht naar voren:



**1 Felle verlichting werkplek en variatie in het werk:** dit helpt bij (een deel van de) nachtwerkers om vermoeidheid te onderdrukken en alertheid te verhogen. Wel geven de geïnterviewden aan dat variatie niet in elke sector realiseerbaar is, bijvoorbeeld doordat er veel specialistisch werk wordt gedaan en de aard van het werk dit niet toelaat.

**2 Slim roosteren:** meer regelmaat, voldoende pauzes en 'voorwaarts roterend' rooster. Regelmaat in nachtdiensten maakt dat mensen zich beter kunnen aanpassen in hun dag-nacht ritme. De aanbeveling 'voorwaarts roterend' is van toepassing op ploegendiensten: eerst een vroege dienst, dan een late (avond)dienst, dan een nachtdienst. Bij voorkeur in het ritme 2-2-2 en dan een paar dagen vrij.

**3 Beperken aantal opeenvolgende nachtdiensten:** aanbevolen wordt om maximaal 2 tot 3 nachtdiensten achter elkaar te werken. Dit vermindert met name problemen als vermoeidheid en concentratieverlies. Zeker bij ouderen werkt dit sneller door.

**4 Voorkomen van nachtwerk:** vermijden van nachtwerk waar het niet noodzakelijk is, meer overdag werken. Klinkt natuurlijk logisch, al is dit voor bepaalde sectoren of type werk niet altijd haalbaar. Zoals storingsdiensten en noodonderhoudswerk of machines die 24/7 doorgaan, zoals in petrochemische industrie.

**5 Onderlinge bereikbaarheid en buddy-systeem:** in de nacht werken veelal minder mensen dan gedurende de dag, er is minder al dan niet 'natuurlijk' toezicht en sociale controle. In het kader van alertheid en ervaren van sociale veiligheid wordt de suggestie gedaan te zorgen voor goede onderlinge bereikbaarheid, zodat gecheckt kan worden hoe het met collega's gaat. Ook is een nachtelijk buddy-systeem geopperd voor taken die hoog-risicovol zijn. Dit maakt ook het gesprek mogelijk makkelijker en biedt ruimte om aan te geven dat je voor bepaalde werkzaamheden even niet fit genoeg voelt.

**6 Maatregelen voor woon-werkverkeer:** een deel van de ongelukken van nachtwerkers gebeurt bij het rijden naar huis. Aangedragen oplossingen hiervoor zijn: regelen van overnachtingsplek in de buurt, een rustruimte voor een powernap voor het naar huis rijden, door collega naar een station gebracht worden, of een detectiesysteem dat trilt bij vermoeidheid.



**7 Bewust beleid op vitaliteit:** een gezonde leefstijl helpt om nachtdiensten beter aan te kunnen. Hierbij genoemde onderwerpen zijn onder meer: voldoende slaap, juiste voeding (voor en na nachtwerk), rustpauzes tijdens het werk, ruimtes om powernap te kunnen doen, voldoende herstel na incidenten, aandacht voor en gesprekken over werk-privé balans. Daarnaast werd ook het gebruik van alcohol, drugs en medicijnen genoemd als aandachtspunt.



Accountmanager Naomi Schouten van Schouten Energy

## Van duurzame brandstoffen tot elektrificatie: samen bekijken wat er mogelijk is

Van traditionele en duurzame brandstoffen tot alternatieve energiedragers... Schouten Energy biedt deskundig advies aan bedrijven met machinegebonden personeel, variërend van infrastructuur, waterbouw en transport tot metaal, wegebouw en grondverzet. Accountmanager Naomi Schouten benadrukt het belang van open gesprekken over de mogelijkheden, samenwerkingskansen en stappen om tot een duurzamere bedrijfsvoering te komen. Al dan niet met behulp van subsidies.

“Klanten kennen ons vanuit het verleden wellicht als olieleverancier, maar onze focus is nu veel breder,” legt Naomi Schouten uit. “Vandaag de dag zijn we meer dan alleen een leverancier. We zijn adviseurs geworden. We bewegen mee met de transitie naar duurzame energiedragers, maar verliezen onze roots niet uit het oog. Bij ons kun je terecht voor smeermiddelen en premium brandstoffen, maar ook voor laadoplossingen en duurzame brandstoffen. Op die manier dragen we bij aan een schonere toekomst. Dit kan betekenen dat we samen kijken naar de mogelijkheden voor elektrificatie van het machinepark, al dan niet in samenwerking met externe partijen. In andere gevallen kan de focus liggen op het overstappen naar duurzamere brandstoffen, zoals de meest duurzame brandstof van dit moment: HVO. Daarin zit geen aardolie. Samen met partners hebben we ook TRAXX ontwikkeld. Deze brandstof, beschikbaar in de EN590-varianten en verschillende HVO-varianten, heeft unieke eigenschappen waarmee we het brandstofverbruik, de uitstoot en de betrouwbaarheid van uw wagenpark optimaliseren.”

**Sterke motivatie voor verduurzaming**  
Schouten benadrukt dat er talloze mogelijkheden zijn voor verduurzaming. “Elke klantsituatie is uniek. Op een bouwplaats



bijvoorbeeld kun je overwegen om machines en materialen te elektrificeren. Maar dan rijst meteen de vraag: waar halen we de stroom vandaan? Is er genoeg laadcapaciteit om de werkzaamheden continu uit te voeren? Of wellicht wil een opdrachtgever verduurzamen. Welke investering is daarvoor nodig? Kunnen we samenwerken met andere bedrijven in de regio? Kan de opdrachtgever garanties bieden voor de duur van het project? En hebben we genoeg capaciteit op het elektriciteitsnetwerk om de laadinfrastructuur aan te sluiten?”

### Ondersteuning met advies

Schouten Energy staat altijd klaar om advies te geven, ongeacht de situatie. “Ondernemers vragen zich vaak af hoe ze de overstap naar nieuwe energiebronnen kun-

nen maken. Echter, er is geen standaardoplossing. Samen met de klant zoeken we naar de best mogelijke oplossing, waarbij we rekening houden met de toekomstvisie van het bedrijf voor de komende vijf tot tien jaar. Stel dat je tegen 2030 volledig emissieloos wilt werken, dan werken we daar stap voor stap naartoe. Kortom, we baseren ons op feiten. Wat is bijvoorbeeld de huidige CO2-uitstoot? Wat zou deze moeten zijn? Welke energiebronnen zijn geschikt om zowel de bedrijfscontinuïteit als de energietransitie te waarborgen? Aarzel niet om ons vragen te stellen.”

Neem daarvoor contact op met Naomi Schouten via [naomi.schouten@schoutenenergy.nl](mailto:naomi.schouten@schoutenenergy.nl) of 06-53 25 32 26.

# Nachtwerk

Natuurlijk wilden we weten wat werknemers nu zelf voor ervaringen met nachtwerk hebben. Daarom heeft HZC Vakblad met verschillende mensen uit verschillende sectoren een kort interview gedaan. Lees hieronder over hun persoonlijke ervaringen.



## In de haven

Bert Verberkmoes

**Bert werkt bij OVET in Zeeland, een gespecialiseerd bedrijf in opslag, overslag en bewerking van droge bulkgoederen. Hij werkt er ruim 23 jaar en is begonnen in een tweeploegensysteem.**

“Dat heb ik zo’n zeven maanden gedaan”, begint Bert zijn verhaal. “Het rooster was vijf dagen vroeg beginnen, daarna vijf dagen in de middag. In het weekend was ik bijna altijd vrij. Doordat ik in twee ploegen werkte, leerde ik alle collega’s kennen. Na die zeven maanden ging ik werken in een drieploegensysteem met een drieweekse cyclus. Daarnaast moest ik soms in het weekend werken, maar dat was per jaar maximaal vier vroege diensten op zaterdag en twee nachtdiensten op zondag. Dat heet in de havens een klosdienst, maar is verder beter bekend als consignatiedienst. Dat hebben we aan de cao-tafel uit onderhandeld. Als je een vrij weekend hebt, kun je je vrijwillig aanmelden voor een extra dienst. Mits er natuurlijk overwerk is. Uiteraard krijg je dan wel extra betaald.”

Nu werkt Bert sinds oktober 2018 in vijfploegen systeem. Bert legt uit: “Je werkt dan twee vroege diensten, twee late diensten en twee nachtdiensten. Dan ben je vier dagen vrij, inclusief een slaapdag.

Omdat je werktijd na iedere twee diensten verschuift, met daartussen 24 uur rust, kom je niet in je ritme.”



Daarna herhaalt het zich weer. De twee vroege diensten vond ik persoonlijk het zwaarst in de drieploegendienst. Ik moest dan om vijf uur mijn bed uit en aan het einde van de week had ik, door de schittering van de zon op het water, moeite om niet te knikkebollen. Maar door het werken in het systeem van vijf ploegen, heb ik maar twee vroege diensten. Dit rooster noemen ze ook wel een gezondheidsrooster. Dit komt mede doordat je vooruitloopt, je begint met vroege dienst, dan steeds later en dan rust. Er is onderzoek geweest, dit schijnt het meest gezonde te zijn. Je moet alleen geen onderscheid maken in doordeweeks en weekend, want zes diensten en vier vrije dagen maakt dat de cyclus elke tien dagen opnieuw begint. Mijn partner vindt dit systeem ook prima, omdat ik door hierdoor veel vrij ben. De vijf middagdiensten vond ze altijd lastig. Je bent dan laat thuis en ook met het eten niet ben je er niet. Nu is dat nog maar twee dagen het geval." Bert is nu 57 jaar. Het gezondheidsrooster voelt voor hem relaxed. "Omdat je werktijd na iedere

twee diensten verschuift, met daartussen 24 uur rust, kom je niet in je ritme. Daardoor raak je niet vermoeid. Voor ik de eerste nacht in ga, slaap ik heel lang uit. Dan komt de nacht niet zo hard aan. Het is bekend dat in de nacht werken niet normaal is voor de mens, die is om te slapen. Na de tweede nacht moet je zo snel mogelijk weer in een normaal ritme stappen. Dan heb je ook het meeste aan de vier rustdagen." Dat het voor iedereen anders is blijkt uit wat Bert vertelt over zijn broer. "Mijn broer heeft ruim veertig jaar in drieploegendiensten gedraaid, die vond dat perfect. Toen ze naar vier ploegen gingen, was dat voor hem een verslechterring. Hij kon daar niet aan wennen."

Op de vraag wat hij zou veranderen als hij één dag directeur was, moet hij even goed nadenken. Maar dan komt hij met het antwoord: "Ik zou wat vaker mijn gezicht laten zien, meer onder de mensen komen. Dan hoor je hoe het gaat en wat er speelt."

## In de haven

### Klaas Bakker

**Klaas is tremmer bij Maja Stuwadoors. Als tremmer verdeel je de lading of ballast aan boord van een schip om het recht liggend te krijgen. Klaas werkt op een kraanponton, een zelf varende overslagkraan.**

Bij het bedrijf werken ze continu volgens een cyclisch rooster, dat wil zeggen dat het rooster zich na een bepaalde periode herhaalt. Het voordeel van zo'n cyclisch rooster is dat je wel verschillende diensten werkt, maar in een regelmatig patroon. Klaas werkte eerst volgens een vijfwekenrooster: twee weken dag, twee weken avond, een week nacht. Hij heeft er totaal geen moeite mee, maar hij is ook pas 22 jaar. "Het gaat me allemaal heel soepel af, maar ik ben ook nog jong en herstel snel", aldus Klaas. "Sinds kort is het werkschema gewijzigd naar een rooster dat zich na acht weken herhaalt. En als het heel druk is werk ik om de week 's nachts. Natuurlijk gaat dat altijd in overleg".

Als Klaas naar zijn oudere collega's kijkt, dan ziet hij wel dat het voor hen anders is. "Ze genieten van het werken in de nacht hoor, maar ik weet wel dat ze aan het begin en aan het einde van de nachtperiode weer moeten omschakelen. Daar heb ik zelf nog geen last van".

Het werken bij Maja Stuwadoors is Klaas met de paplepel ingegoten. "Mijn vader deed dit werk, mijn broer werkt hier nog steeds. Mijn vader was visserman voordat hij bij Maja kwam werken, maar is nu ergens hoofd technische dienst. Hij kon er niet aan wennen."

Het gaat me allemaal heel soepel af, maar ik ben ook nog jong en herstel snel

Of Klaas iets zou veranderen? "Het is hier allemaal goed geregeld, ik zou niet zo snel iets veranderen. Het is prima zo".



## Langs het spoor

### Rodney Valk

**Ruim 18 jaar werkt Rodney bij Volker Rail. Sinds 2019 is hij uitvoerder Bovenleiding en Draagconstructies. Hij begon echter als monteur Baan en werd daarna monteur Energievoorziening en beheerder Energievoorziening. Een jaar of tien geleden heeft hij ook nog in de ondernemingsraad gezeten.**

Ook al is hij uitvoerder, hij werkt nog veel in de nacht om projecten te begeleiden. Het 's nachts werken bevalt per jaargetijde anders. "In de zomer is 's nachts werken prettig omdat je dan overdag een zee van vrije tijd over hebt om tijdens het mooie weer leuke dingen met je gezin te doen. In de winter valt het zwaarder. Het allerbelangrijkst vind ik regelmaat. Je hebt altijd één nacht nodig om te wennen aan de nacht, maar daarna gaat het makkelijker. Het voordeel van in de nacht werken is ook dat je van het begin tot het einde door werkt. De buitendienststelling is kort, dus de werktijd moet optimaal benut worden. Er zijn ook veel minder verstoringen dan overdag. Tijdens een dagdienst heb je vaak veel hinder van belletjes, files en overleggen", aldus Rodney.

Hij ziet bij zijn collega's wel dat leeftijd effect heeft. "Je ziet dat de mannen tot 30 jaar makkelijk omgaan met de nachtdiensten. Dan heb je een groep van 30 jaar tot ongeveer 45 jaar, een middengroep zeg maar, die het nog wel prima vinden. Vanaf 45 jaar zie je meer moeite ontstaan. En dan is er nog een handjevol ouderen die het geestelijk nog trekken, maar lichamelijk niet meer door slijtage. We weten allemaal dat in de nacht werken niet goed voor je is, maar de onregelmatigheid is funest. Rust en regelmaat is belangrijk".

"Bij Volker Rail hebben we het afgelopen jaar de Sloe lijn geëlektrificeerd", vertelt Rodney. "We hebben daar een buitendienststelling van een paar weken omgeven met ideale omstandigheden



vanwege de grote reisafstand. De medewerkers werkten in continu shifts en konden vlak bij overnachten het project. Dat spaarde veel energie en tijd omdat ze niet dagelijks hoefden te reizen en ze hadden meer regelmaat doordat er vijf nachtdiensten achter elkaar werden gedraaid. Na vijf nachten heb je je bioritme verstoord en voel je een soort jetlag. Je hebt dan voldoende rusttijd nodig om weer in het normale ritme te komen. Rust en regelmaat is belangrijk, want een burn-out of andere gezondheidsklachten liggen op de loer. Het project was goed geslaagd, sommigen vonden het zelfs gezellig om zo tijd met elkaar door te brengen. Maar ja, financieel kan dat natuurlijk niet altijd zo geregeld worden.”

Rodney wijst er ook op dat iedereen anders is en dus ook iets anders nodig heeft. En dat mensen ook een privéleven hebben. Hij is 38 jaar en heeft een gezin met drie kinderen: een tweeling van 5 jaar en een zoon van 10 jaar. Ook al draait hij nachtdiensten, doordeweeks en op zaterdag staat hij langs de lijn van het voetbalveld als leider van het team van zijn zoons. Zijn ambitie wordt door zijn drukke leven niet minder, want als hij één dag de baas over het spoor zou zijn wil hij veel veranderen. “Ik zou

beginnen met een campagne over bewustwording van reizigers, waarin we aangeven dat reizigers offers moeten brengen als ze goed onderhoud van het spoor willen. We hebben zelf onlangs een project gedraaid waar een enkelsporig baanvak elf dagen buiten dienst was. Er is vervangend vervoer geregeld met bussen en tijdens de wachttijden was er koffie en vermaak. Daarmee wordt het ongemak door de reiziger al veel beter ontvangen. Ik zou ook willen dat de concurrentieprikkels, die gebaseerd zijn op geld en snelheid, verdwijnen en dat er concurrentie op basis van te leveren kwaliteit plaatsvindt. Goed onderhoud is belangrijk. Verstoringen door gebrek aan onderhoud geeft veel meer irritatie dan een complete buitendienststelling voor groot onderhoud, want dat laatste kan gepland en gecommuniceerd worden. Dan wordt alles beter geaccepteerd en het werk wordt goedkoper en beheersbaarder. In jaren '60 tot '90 is het spoor zo goed gebouwd dat het nu nog werkt, maar er is wel veel groot onderhoud nodig.” Aan het einde van zijn relaas komt hij tot een heldere conclusie. “Ik wil zoveel aanpakken dat één dag de baas zijn te kort is. Dus als ik één dag de baas zou zijn zou ik die dag gebruiken om mezelf voor de rest van het jaar tot baas benoemen”.

## Langs het spoor

### Harold Vos

**Harold werkt sinds juni 2017 bij Asset Rail en is uitvoerder Seinwezen in de regio Drenthe. Hij heeft een opleiding elektromonteur gedaan, maar op het moment dat hij klaar was met de opleiding ging het in de techniekbranche niet goed. Omdat een baan op dat moment lastig te vinden was, ging Harold in het leger en zat met regelmaat langere periode in het buitenland.**

Toen hij eenmaal een relatie kreeg wilde hij niet meer zo lang van huis en besloot uit het leger te gaan. Via zijn toenmalige schoonvader kwam hij in de spoorwereld in het seinwezen terecht en is van daaruit doorgesloopt. Eerst werkte hij ruim 17 jaar bij Strukton Rail en nu dus sinds bijna zeven jaar bij Asset Rail.

“Toen ik begon in het spoor waren er nog geen Prestatie Gerichte Onderhoudscontracten (PGO's). Die zijn er nu wel waardoor een aannemer contractueel verantwoordelijk is voor het onderhoud in een bepaald gebied. Die contracten liggen voor jaren vast, waardoor voor een aannemer ook bekend is hoeveel en welk personeel hij nodig heeft in dat gebied. In de tijd dat ik solliciteerde kon er gewoon iemand aangenomen worden, waardoor het natuurlijk verloop van personeel opgevangen werd en de personele bezetting intact bleef. Er waren toen niet zoveel nachtdiensten als nu, het meeste werk werd overdag gedaan. Ik was koploper qua aantal nachtdiensten en verdiende daarmee een prima salaris”,

aldus Harold. “Maar”, vertelt hij verder, “gaandeweg ging er meer werk naar de nachten toe en daarnaast draaide ik ook nog storingsdiensten. De kern van het werk zit nog steeds in nacht, omdat overdag de treinen moeten rijden.”

Nu Harold uitvoerder is, werkt hij niet meer zoveel in de nacht. Vanuit deze rol is hij verantwoordelijk voor het welzijn van een groep medewerkers en hij maakt zich daar zorgen over. “De mannen hebben naast de nachtdiensten om de 3 á 4 weken ook nog storingsdienst. Sommigen werken week op week af nachtdiensten. De frequentie is hiermee heel hoog geworden. We zitten op het randje van wat kan en lopen achter de feiten aan. De gemiddelde leeftijd van mijn ploeg is 48 jaar. Dat is nog jong, maar overbelasting ligt op de loer. Uit eigen ervaring weet ik dat je boven 40 jaar meer hersteltijd nodig hebt, vooral in het schakelen van dag naar nacht en andersom. Je bent continu moe, raakt niet meer uitgerust. En op den duur gaat het een beetje opbreken, doordat de druk op medewerkers te hoog is”.

Harold beseft dat niet iedereen uitvoerder kan worden en daarmee dus ook nachtdiensten moet blijven draaien. Hij ziet wat het doet met mensen. Als het nodig en mogelijk is, grijpt hij in als hij ziet dat het de gezondheid van iemand aantast. Hij geeft iemand dan extra rust en als het nodig is, neemt hij zelf de nachtdienst over.

Harold is duidelijk over wat er moet veranderen. “Alle weekendnachten afschaffen. Je krijgt daarmee een stuk sociaal leven terug met familie, kinderen en vrienden. Soms heb je niet genoeg ruimte hiervoor. Dat wat voor heel veel mensen gewoon is, kan met dit vak niet. Zoals een dagje uit met het gezin in het weekend, bijvoorbeeld naar een pretpark. Want papa moet 's nachts weer werken en dus overdag slapen. Het is altijd schipperen en puzzelen, het gezin is altijd slachtoffer van het werk en je relatie komt onder druk te staan.”

Waarom hij dan toch in het spoor blijft werken? “Mooi vak, het seinwezen”, zegt hij meteen. Om daarna verder te gaan: “En eerlijk is eerlijk, het verdient goed. Terug naar de maatschappij zonder onregelmatigheid is financieel niet te doen, de salariskloof is veel te groot. Dus moet je investeren om het vol te houden. Regelmaat en voldoende narust nemen is belangrijk. Als uitvoerder probeer ik mee te denken en bewegen met de wensen van medewerkers, zodat ze meer balans tussen werk en privé hebben. Vroeger werkten we alleen overdag, nu alleen onregelmatig. Dat kan op dit moment ook niet anders. We hebben één van de drukste landen met een spoornet wat daar niet op is aangepast. Daardoor kunnen we niet zomaar afsluiten, want hoe kom je anders op de plek van bestemming? We hebben te weinig spoor, voor te veel treinen. Er valt dus nog veel op te lossen.”





# Langs het spoor

Jacob van de Meulen

**Jacob is 44 jaar en al 18 jaar gereedschapsmachinist. De laatste jaren is hij ook werkzaam als ploegleider bij Strukton Rail. Daarnaast zit hij in zijn tweede termijn als lid van de ondernemingsraad.**

Ook Jacob werkt vaak in de nacht. “Toen de kinderen klein waren vond ik het heerlijk om in de nacht te werken. Daardoor kon ik ze van school ophalen en ’s avonds met het gezin mee-eten. Op die manier miste ik doordeweeks weinig van het gezinsleven. Dat was in het weekend anders, want dan miste je wel meer. Als ik de zaterdagavond moest werken, dan moest ik op zaterdagavond op tijd weg en de zondag miste ik doordat ik moest slapen.”

Jacob is er eigenlijk een beetje ingerold, in de spoorwereld. Hij werkte in het grondverzet, was daar als jong knaapje begonnen op een laag loon en dan groei je minder hard. Op het moment dat hij toe was aan een gezin, kwam hij tot de conclusie dat hij meer geld moest verdienen om een gezin te onderhouden. “Toen besloot ik te gaan solliciteren”, vertelt Jacob. “Ik had uitgerekend dat ik per maand honderd euro meer moest gaan verdienen. Ik heb bij meerdere bedrijven gesolliciteerd en kon bij drie bedrijven aan de slag. Wim de Heus, toenmalig hoofdvoerder bij Strukton, zei iets over een gehaktbal eten als er gewerkt werd in het weekend. Als jong knaapje was ik daar gevoelig voor, dus dat gaf de doorslag. Ik schrok van mijn eerste loon. Ik kreeg veel meer dan de honderd euro verhoging die ik nodig had. Het was ruim driehonderd euro meer en dan ook nog per vier weken.”

Nu Jacob wat ouder wordt en de kinderen niet meer zo klein zijn, waardoor zij meer hun eigen gang gaan, kijkt hij ook iets anders naar het onregelmatige werken. “’s Avonds lekker thuis zijn heeft wel iets nu de kinderen wat groter zijn, maar ik heb nog steeds geen hekel aan nachtwerk. Nachtwerk in combinatie met winters weer vergt wat extra moed om naar je werk te gaan, maar als je eenmaal in je bus zit is het ook weer prima. Ik ben in de gelukkige omstandigheid dat ik niet veel slaap nodig heb. Als ik ’s nachts heb gewerkt, probeer ik wel voldoende rust te nemen. Als ik na een nacht om half zes ’s ochtends thuiskom, dan blijf ik tot twaalf uur of één uur liggen, ook al slaap ik niet meer. Zo pak ik toch extra rust. Voor mezelf probeer zes uur rust aan te

houden, maar het lukt niet altijd. Ze zeggen dat je niet kan voor slapen en slaap niet kan inhalen, maar als ik niet werk slaap ik wel langer.”

Jacob werkt niet alleen in de nachten. “Het probleem is eigenlijk de onregelmatige onregelmatigheid. Je werkt soms op de meest rare tijden. Meer regelmaat in onregelmatig werken zou wel helpen. In principe werk ik alle weekenden, tenzij ik een reden heb om vrij te zijn zoals een feestje. Het voordeel van op deze manier werken is dat je altijd kan regelen dat je doordeweeks mee kan naar belang-

...als het weekendwerk stopt, moet er natuurlijk wel rekening worden gehouden met het financiële plaatje van de werknemers

rijke afspraken of even thuis een klusje kan doen. En eerlijk is eerlijk: het geeft financieel meer ruimte om de extra dingen te doen en dan vooral voor de kinderen.”

Als Jacob het een dag voor het zeggen zou hebben in het spoor, dan is het duidelijk wat hij zou veranderen. “Ik zou meteen het weekendwerk uitbannen. Veel mensen hebben een probleem met werken in het weekend, niet met de nachten. En ik zou wat meer rekening houden met de vakantieperiode. In het spoor is er altijd een enorme hoeveelheid werk tijdens schoolvakanties, we noemen dat de rode periode. We zouden in plaats daarvan voor en na de vakantieperiode in een 24-uurscyclus kunnen werken, waardoor de klus korter duurt en ook wij gewoon in de schoolvakantie vrij kunnen nemen. Maar,” aldus Jacob, “als het weekendwerk stopt, moet er natuurlijk wel rekening worden gehouden met het financiële plaatje van de werknemers. Want hun leven is ingericht op het loon inclusief de toeslag voor onregelmatig werken. Het moet voorkomen worden dat ze in de geldproblemen komen.”



## Aan de weg

Willem Vissers

**Willem is 42 jaar en werkt bij Heijmans in de wegenbouw. Hij doet al bijna 25 jaar in het grondverzet de voorbereidende werkzaamheden voor de asfaltploeg. Op de vraag waarom Willem voor dit werk heeft gekozen kan hij kort en duidelijk zijn: enkele familieleden deden dit werk en daardoor raakte hij gefascineerd.**

Twee ooms en later ook twee neven werkten in het grondverzet bij Heijmans, zo is Willem ook bij Heijmans als machinist terecht gekomen. De twee ooms zijn inmiddels gepensioneerd, maar hij en zijn neven werken er nog.

Willem werkt in basis overdag, maar ook wel in het weekend ’s nachts, vooral de vrijdagnacht. Het

nachtwerk komt vooral op de grote projecten voor. “Als je op vrijdagnacht moet werken, dan ben je overdag thuis”, legt hij uit. “Uitgerust aan de klus beginnen is heel belangrijk, omdat er veel moet gebeuren in de nacht. Vrijdagnacht is een hele drukke nacht met weinig pauze. En na een lange nacht kan de reis naar huis soms net te veel zijn. Op zich is het bij Heijmans wel netjes geregeld. Je



hebt standaard recht op een hotel, maar het gaat vaak om hele grote ploegen die ze in een hotel niet kwijt kunnen. De eerste nacht is altijd het moeilijkste, het gevaarlijkste, het langste. Dan slaat de vermoeidheid toe. De laatste nacht van het werk is korter, omdat machines eerder weg moeten.” Willem besluit zijn verhaal eerlijk: “Ik werk ook liever niet meer ’s nachts, maar als een bekende uitvoerder het vraagt dan doe ik het wel. Maar na één nacht werken, ben ik meteen van de leg.”

Waar Willem vroeger veel ’s nachts en in de weekenden werkte, kwam de verandering toen hij vader

werd: “Kinderen zetten je tot nadenken. Vroeger heb ik veel meer in de nacht gewerkt, ook op de asfaltcentrales. Dat verdiende lekker, maar er zijn belangrijkere dingen dan geld. Nu besteed ik mijn tijd liever aan de kinderen. En ik kan er ook minder goed tegen om ’s nachts te werken, dat komt door de leeftijd. Bij Heijmans is niets verplicht, je mag nee zeggen. Het wordt al weken van te voren gevraagd, de planning is goed op orde.” Maar volgens Willem zou er wel iets kunnen verbeteren na ’s nachts werken. “De mogelijkheid om wat meer rust te pakken, vooral als je wat ouder wordt.”

## Aan de weg

### André Lakerveld

**André is 41 jaar en werkt sinds zijn 17e jaar bij Mourik, waar hij begon als leerling kraanmachinist. Hij haalde prima cijfers op de opleiding, dus heeft hij ook op eigen initiatief verder geleerd om op de shovel en een grader te kunnen werken. En hij heeft zijn vrachtwagenrijbewijs gehaald.**

Bij Mourik werd hij, nadat hij leerling af was, reserve machinist. Overall waar ze hem konden gebruiken schoot hij te hulp. Tot ze hem op de vrachtwagen vroegen. “Op een dag vroeg de planner: jij hebt

behoeven, ook voorrang te geven. Hij kan dan soms tussendoor naar huis of iets later beginnen dan de rest van de ploeg. Zowel zijn werkgever als hijzelf gaan er flexibel mee om. Met verplichte rusttijden is dat soms een hele puzzel.

De onregelmatigheid is geen probleem voor André: “Overdag slapen is voor mij geen punt, maar ik moet wel met donker in slaap vallen of hooguit als de ochtendschemer begint. Als je uit de nacht komt heb je altijd een slaapdag. Ik vind het heerlijk om na een uurtje of zeven slapen uit mezelf wakker te worden. Ik vind de dagdienst vaak vermoeiender. Ik ga dan toch later naar bed en wordt dan door de wekker wakker. Dan heb ik minder geslapen dan na een nachtdienst.”

Op de vraag of hij meer moeite heeft dan vroeger geeft André aan dat hij altijd al een bezig baasje is geweest. “Maar ik doe wel iets rustiger. Ik ging vroeger nogal eens extra aan de slag, ook op zondag. Sinds een jaar of drie kies ik wat meer voor mezelf. Het schiet er nogal eens bij in om goed voor mezelf te zorgen.”

Als André iets zou mogen veranderen dan wil hij graag meer begrip van buitenstaanders. “Dat weggebruikers meer bewust zijn bij snelheidsbeperkingen en rode kruizen en zich netjes aan de regels houden. O ja, en het is heerlijk en productiever werken als de snelweg dicht is. Dat zou ook mooi zijn.”

toch je groot rijbewijs? Wil jij dan niet op de vrachtwagen? Ik ben een proefdag mee geweest en daarna altijd op de vrachtwagen gebleven. Eerst op een 8x8 kipper, maar na verloop van tijd gaf ik in een gesprek aan dat ik wel graag op de knijperauto wilde. Ik moest wachten tot dat kon, maar het is gelukt. Ik zit inmiddels op mijn vierde auto”, vertelt André.

André werkt niet zomaar ’s nachts, hij werkt een onregelmatige onregelmatigheid. Hij werkt dus vaak in de nacht, maar ook op de dag. André krijgt ruimte van zijn werkgever om privé zaken die voorrang

## Aan de weg

### Lucien Klop

**Lucien is 55 jaar en werkt momenteel bij Van Gelder als Asfaltuitvoerder.**

Zevenendertig jaar geleden is Lucien in de wegenbouw begonnen, waar zijn broer al werkte. Hij was pas achttien toen hij wegenbouwlaborant bij Van Kessel werd. Hier controleerde hij asfaltmengsels, hij was verantwoordelijk voor de kwaliteitsbe-waking. Dit heeft hij dertien jaar gedaan en is er vervolgens mee gestopt om een aantal jaren bij een stratenmakersbedrijf te gaan werken. Hier zat Lucien op de laadschop en autokraan. Maar het bloed kroop waar het niet gaan kon, dus na zes jaar keerde hij terug in de wegenbouw. Dit keer kwam hij bij de Freesmij terecht als balkman, om na vijf jaar balkman bij Van Gelder te worden. Dit heeft hij ongeveer tien jaar gedaan. In al deze functies heeft Lucien veel ’s nachts gewerkt. Op zich beviel dat altijd wel, ook al was dat geen bewuste keuze. Zoals Lucien zelf zegt: ‘Het hoorde erbij en het gaf veel vrijheid.’ Op de vraag of hij nachtwerk als probleem heeft ervaren kan hij duidelijk zijn: ‘Ik kan er goed tegen. Na een eerste nacht was ik altijd vroeg wakker, maar ik heb altijd het voordeel gehad dat ik goed in slaap kan komen, ook overdag. Met donker thuiskomen was wel belangrijk bij het gaan slapen, dat lukte dan makkelijker dan bij daglicht.’

Lucien is nu uitvoerder, maar werkt ook nu nog ’s nachts en in de weekenden. ‘Ik werk soms nog in de nacht. Niet veel, maar het komt voor’, aldus Lucien. ‘Er zijn nu weinig grote werken bij Van Gelder, maar als ik ’s nachts moet werken is het nog steeds geen probleem. Ik sta bij dagwerk ook heel vroeg op, rond 4 uur, dus dat is ook ’s nachts. Maar ik zorg voor voldoende rust. Als ik vroeg op moet, ga ik ook vroeg naar bed. Ik probeer aan mijn 8 uur slaap te

komen. Ik creëer mij eigen regelmaat en dat werkt voor mij. Ik kan er aardig tegen om ’s nachts te werken.’

Lucien heeft als uitvoerder een vaste ploeg van

In Duitsland sluiten ze de weg altijd af, maar hier moet alles toegankelijk blijven.

tien mensen. Zij draaien allemaal hetzelfde schema, daardoor voelt hij goed wat de ploeg voelt. ‘Er is gelukkig al veel verbeterd. Er wordt verder vooruit gepland, de nachtdiensten zijn korter dan vroeger, er is meer ruimte voor rust en regelmaat. En dat is belangrijk. Vier of vijf nachten achter elkaar werken gaat prima. Twee nachten en daarna twee dagen werken, die onregelmatigheid, is probleem’, aldus Lucien.

Tot slot heeft hij nog een duidelijk beeld van wat er kan verbeteren: ‘Er is ooit een proef geweest met het afsluiten van de snelweg tijdens werkzaamheden. In Duitsland sluiten ze de weg altijd af, maar hier moet alles toegankelijk blijven. De overheid moet de boel omdraaien en als uitgangspunt nemen ‘bij werkzaamheden gaan de wegen dicht, tenzij ...’





**S O M A**  
BEDRIJFSOPLEIDINGEN

**WORD OOK**

**INSTRUCTEUR BIJ SOMA**

Vind jij het leuk om kennis over te dragen? Dan is een baan als

**INSTRUCTEUR GRONDVERZET OF VERTICAAL TRANSPORT**

iets voor jou!

Onze vacatures:



Voor meer informatie • T (0341) 499 450 • E [info@somabedrijfsopleidingen.nl](mailto:info@somabedrijfsopleidingen.nl) • [www.somabedrijfsopleidingen.nl](http://www.somabedrijfsopleidingen.nl)

## Automatisch wisselen van uitrustingsstukken met QuickChange™

Met QuickChange™ behoort het handmatig wisselen van uitrustingsstukken tot het verleden. Met het systeem kunt u snel het uitrustingsstuk onder het draaikantelstuk wisselen – of het draaikantelstuk opzij zetten als u het niet nodig heeft. En hadden we al gezegd dat u dit allemaal kunt doen zonder de cabine te verlaten?

[rototilt.com/quickchange](http://rototilt.com/quickchange)

**ROTOTILT**  
Making it possible since 1986



## Op de weg

### Aschwin Cannoo

We zijn eraan gewend geraakt; de schappen in de supermarkt zijn iedere ochtend weer gevuld met dagverse producten uit binnen- en buitenland. Verse taarten van enkele uren oud of citroenen die een paar dagen geleden nog in Sicilië aan de boom hingen. Ook is het de normaalste zaak dat we iedere ochtend weer kunnen tanken bij de pomp. Dat kan alleen als er ook 's nachts chauffeurs op pad gaan. Wij spraken met twee van hen: Aschwin Cannoo en Leroy Gravesteijn.

Aschwin Cannoo was 25 jaar lang vrachtwagenchauffeur. Hij reed in binnen- en buitenland, zowel overdag als 's nachts. Inmiddels heeft Aschwin zijn vrachtwagen aan de kant gezet. Hij komt nu op voor betere arbeidsomstandigheden en -voorwaarden voor beroepschauffeurs. Dit doet hij met zijn platform TransportEffect. Hij weet precies wat er speelt, want ervaring heeft hij genoeg. Ook met het rijden in de nacht.

“'s Nachts is het lekker rustig op de weg”, zegt Aschwin, als we hem vragen hoe hij het rijden in de nacht ervaart. “Het nadeel daarvan is dat je wel sneller in een soort roes komt. Daarop moet je alert zijn. Een klein foutje en je ligt met je wagen in de greppel. In de nacht gebeuren er dan ook meer kleine ongelukken dan overdag. Je bent minder geconcentreerd, terwijl je juist meer concentratie nodig hebt. Het is dus belangrijk om je rust te pakken op de momenten dat dit kan. Je bent tenslotte niet alleen verantwoordelijk voor jezelf, maar ook voor de veiligheid van andere weggebruikers.” Goed uitgeslapen zijn is dus belangrijk. Klinkt eenvoudig, maar dat is het niet. “Het begint al op maandagavond,” zegt Aschwin, “dan heb je een vrij weekend gehad waardoor je 's maandags overdag niet goed kunt slapen. Je gaat dan al moe de eerste nacht in. Die eerste nacht vond ik altijd het zwaarst. En als je dan 's ochtends vroeg klaar bent met je rit, is het nog maar de vraag of je kunt slapen. Als je onderweg bent sta je tussen het verkeer en de herrie en moet je maar in slaap zien te komen. Dan staat er een nachtrijder met versproducten naast je, die heeft zo'n koelmotor die de hele dag bromt. In de zomer is het nog erger omdat je dan ook nog eens de zon op je cabine hebt staan. En wanneer de zomervakantie aanbreekt, wemelt het van de kinderen bij parkeerplaatsen”, vertelt Aschwin. Nu

is het niet zo dat thuis slapen de garantie geeft dat je wel helemaal kunt bijtanken. “Dan heb je vaak te maken met je gezin waardoor je alsnog slecht slaapt overdag. Een slechte slaapdag kun je niet meer inhalen, daar heb je de hele week last van.” Toen hij jonger was, hakten die nachtelijke ritten er nog niet zo heel erg in bij Aschwin. “Toen kon ik nog wel eens een nachtje doorhalen als dat moest”, laat hij weten. “Maar vanaf mijn veertigste werd dat toch een ander verhaal. Hoe ouder je bent, hoe lastiger het is om 's nachts te rijden. Een bijkomend probleem van ouder worden, is dat er nachtblindheid kan ontstaan zonder dat je dit direct doorhebt. Het gekke is dat je hierop niet wordt gecontroleerd bij je medische keuring. Dat zou wat mij betreft eigenlijk wel moeten. Ik denk dat er heel wat chauffeurs met slechte ogen rondrijden.” En nu we het toch hebben over zicht, kaart Aschwin nóg een punt aan: “Wanneer je ouder wordt, passen je ogen zich lastiger aan bij lichtverschillen. Zoals wanneer je ineens een tunnel vol licht inrijdt, of bij wegwerkzaamheden waar de verlichting plots heel fel is. Het zou helpen wanneer die lichtovergangen wat meer geleidelijk worden opgebouwd, zodat je ogen zich kunnen aanpassen aan het felle licht.”

We vragen Aschwin wat de voordelen zijn van het rijden in de nachtelijke uren. Hij vertelt: “Je kunt lekker doorrijden en 's nachts ben je toch een soort van zelfstandig ondernemer. Veel dingen bepaal je zelf. De keerzijde daarvan is dat je ook eventuele problemen zelf moet oplossen, er is niemand op kantoor aanwezig die je even kunt bellen. En natuurlijk heeft 's nachts rijden ook wel weer veel leuke dingen, zeker wanneer je een gezin hebt. Zo kun je de kinderen ophalen van school, wat anders vaak niet zou kunnen. Maar het leukste? Wanneer iedereen naar z'n werk gaat, ga jij lekker naar huis!”



# Op de weg

## Leroy Gravesteijn

**Als we Leroy bellen voor dit interview, rijdt hij met zijn vrachtwagen door Finland. Een dag eerder reed hij de boot naar Helsinki op en morgen neemt hij vanuit Malmö de boot naar Duitsland. Dan is zijn tank gevuld met een andere vracht – Leroy vervoert vloeibare gevaarlijke stoffen – en rijdt hij nog een keer naar het noorden. Als Leroy zo'n Noord-Europaritie heeft, is hij al snel twee weken van huis. "Finland is een prettig land om te rijden", zegt hij. "Het is er veel relaxter dan in Duitsland, België of Nederland. Het is echt een wereld van verschil. De mensen hebben er minder stress en het verkeer is er een stuk rustiger. Hier zie je bijna niemand op de weg."**

En er zijn nog meer verschillen. Volgens Leroy zijn we in Nederland best verwend met alle lantaarnpalen die voor goede verlichting zorgen. "Als de avond valt, verandert Finland echt in een zwart gat. Gelukkig heb ik genoeg verlichting op mijn wagen. Als het zo donker is, gooi ik de koplampen wat hoger en moet ik soms echt met groot licht rijden. Zeker als ik op een smalle tweebaansweg rijd in een bosrijkgebied waar ik tegemoetkomend verkeer kan verwachten. Zo reed ik een keer in Schotland. Mijn wagen paste maar nét op de weg. Er was geen maan die nacht. Het was echt heel donker. In zulke gebieden moet je altijd in je achterhoofd houden dat er zomaar wild de weg op kan schieten nadat de schemering is ingevallen. Op die momenten gaan de verstralers echt wel aan, al houd je natuurlijk altijd rekening met tegenliggers."

Leroy rijdt dan wel veel in het donker, slapen doet hij zoveel mogelijk in de nacht. Maar het komt wel eens voor dat hij dan moet rijden. "Gelukkig ben ik een nachtbraker, dus heb ik er weinig moeite mee. Ik vind het wel lekker om over die lege wegen heen te kunnen knallen. Vroeger had ik meer moeite met een nachtje doorhalen dan tegenwoordig. Ik was jong, ging tot laat door en had moeite met omschakelen als ik weer vroeg moest beginnen. Nu ik wat ouder ben bescherm ik mezelf beter door op tijd naar bed te gaan." Maar Leroy doet meer om zijn bioritme gezond te houden. "Het is belangrijk om je eetpatroon zo normaal mogelijk te houden. Zware maaltijden gebruiken in de nacht werkt niet. Dan val je niet meer in slaap omdat je barst van de energie op het moment dat je naar bed gaat. Als ik om drie uur 's nachts ga rijden, dan neem ik een kop koffie. Vier uur later ga ik gewoon ontbijten en ook de rest van de dag volg ik mijn normale eetpatroon. Zo houd je je bioritme goed. Vroeger had ik geen oog voor dit soort dingen, maar het werkt echt." Als internationaal chauffeur slaapt ook Leroy met regelmaat langs de weg. "Ik slaap prima in mijn cabine. Mijn bed ligt lekker, de kachel en airco werken goed. Ik heb zo mijn eigen ritueelje als het bedtijd is; klaarmaken voor het slapengaan, de deuren vergrendelen met speciale nachtbeugels en dan kruip ik mijn bed in", zegt hij. Die nachtbeugels bieden een stukje veiligheid. Ze zorgen ervoor

dat de deuren onmogelijk zijn te openen vanaf de buitenkant. Niet dat Leroy bang is aangelegd. "Maar op sommige plaatsen waar je in de nacht komt, is nu eenmaal veel gespuis", zegt hij. "De beugels heb ik zelf moeten aanschaffen. Een vrachtwagen wordt niet standaard met nachtbeugels geleverd. Volgens de leverancier is het een optie. Een luxe dus. Ik vind het géén luxe. Veiligheid is een basis en het is vreemd dat je daar extra voor moet betalen. Maar goed, het is *money well spent*. Daarnaast is het natuurlijk net zo belangrijk om te kijken waar je je wagen parkeert voor een overnachting. Ik slaap bij voorkeur bij een klant op het terrein. En als er dan toch iets gebeurt, zet ik al mijn lampen aan en druk ik de claxon flink in. Er wordt ons op het hart gedrukt om nooit alleen de cabine uit te gaan. Eerst veel licht en kabaal maken, dan de politie bellen."

"Prachtig werk!", zegt Leroy over zijn vak. Hij had er dan ook nooit moeite mee om van huis te zijn. Maar sinds de geboorte van zijn dochter is dat anders. Hij is liever toch wat minder lang van huis en nu blijft het aantal ritten van en naar Finland beperkt tot een keer of zes per jaar. Wel rijdt hij nog steeds in het buitenland, maar dan naar minder verre bestemmingen. En hij is minder lang van huis. Zondagavond vertrekt hij en vrijdagavond is hij meestal weer thuis. "Ik ben er wel over uit dat ik niet mijn pensioen ga halen als vrachtwagenchauffeur. Nu mijn dochter nog zo klein is, is ze zich niet bewust van mijn afwezigheid en ze zal aan deze tijd niet veel herinneringen hebben later. Dat verandert natuurlijk als ze ouder wordt. Als ze naar de basisschool gaat, wil ik echt vaker thuis zijn."

Ik heb nu een prachtdochter! In mijn cabine hangt een foto van mijn meisje met mijn dochttertje. Daar kijk ik vaak nog een keertje extra naar en denk dan: Ach, prinsesje..." ■



## Een nachtje overslaan

**De Nederlands binnenvaart vervoert zo'n 345 miljoen ton goederen per jaar. Meer dan de helft daarvan is droge bulk, oftewel goederen die los in het ruim van een schip worden gestort. Overslagbedrijf OVET is gespecialiseerd in opslag, overslag en bewerking van deze droge bulkgoederen. Het bedrijf heeft een loscapaciteit van 80.000 ton per dag. Maar dan moet er wel dag en nacht gewerkt worden. Nachtdiensten horen er dus gewoon bij. Hierover spraken we Marlous de Wolf. Zij werkt al twaalf jaar bij OVET, waarvan de laatste acht jaar als HR-manager.**



Marlous de Wolf

Als overslagbedrijf is OVET vrij uniek, omdat al het materieel verplaatsbaar is. De meeste overslagbedrijven hebben vaste kranen, waardoor de werkzaamheden beperkt blijven tot op het eigen terrein. OVET koos voor drijfkranen, die met een sleepboot overal naartoe gesleept kunnen worden. "OVET heeft twee terminals, één in Terneuzen en één in Vlissingen. Door de mobiliteit van de kranen kunnen we ze in slechts drie tot vier uur van de ene naar de andere terminal verplaatsen als dat nodig is," vertelt Marlous, "maar ook kunnen we op iedere willekeurige plek schepen lichten. We doen dit, omdat de diepgang op het kanaal van Gent-Terneuzen slechts 12,5 meter is, terwijl de diepgang in de Westerschelde 17,5 meter is. Als een klant zijn producten door dit kanaal wil verplaatsen, lichten wij het schip, zodat deze minder diep komt te liggen. Door een drijfkraan in te zetten kan een deel van deze goederen tijdelijk worden overgeheveld naar bijvoorbeeld een duwbak. Het grote schip heeft nu een kleinere diepgang en kan zijn weg door het kanaal voortzetten en het product naar zijn bestem-





Foto: Alex Bathoorn - Ovet

ming vervoeren. Ook voor het verplaatsen van goederen op het eigen terrein heeft OVET gekozen voor mobiliteit. Waar de meeste bedrijven de goederen met een lopende band verplaatsen naar een andere plek op het terrein, zet OVET machinisten in die met een laadschop van A naar B rijden.

#### Dag én nacht draaien

Flexibiliteit is dus belangrijk voor OVET. Maar continuïteit ook. Schepen komen en gaan, 24 uur per dag. Er is dus ook 24 uur per dag werk voor de drijfkraan- en laadschopmachinisten van OVET. Dat werk ziet er overdag dan ook hetzelfde uit als in de nacht. “Alle werkzaamheden kunnen ook als het donker is gewoon doorgaan”, zegt Marlous. “De kranen hebben voldoende verlichting om de werkzaamheden op een verantwoorde en veilige manier te kunnen uitvoeren. Ook op het terrein is er genoeg verlichting. Zo hebben we naast de vaste lichtmasten ook mobiele lichtmasten die we kunnen

inzetten om het werk beter zichtbaar te maken.” Op de vraag of er qua veiligheid nog extra maatregelen worden genomen voor de nachtdiensten, antwoordt Marlous: “De loaders hebben uiteraard zwaailichten waardoor ze beter zichtbaar zijn en voor de start van iedere dienst worden er goede afspraken gemaakt met het team. Zo worden er rijroutes afgesproken om de kans op ongelukken te verkleinen. Maar eigenlijk gelden deze maatregelen ook voor de ploegen die overdag werken, alleen wordt er meer de nadruk op gelegd wanneer er in het donker gewerkt wordt. Het is vooral belangrijk om met elkaar in verbinding te blijven. Bijvoorbeeld door het gebruik van de portofoon wanneer je achter een loader langs moet rijden. Een voordeel is wel dat het werken in de nacht rustiger is. Er lopen minder mensen rond en de medewerkers worden minder gestoord in hun werk. Voor sommigen is dit zelfs de reden dat ze het prettig vinden om nachtdiensten te draaien.”

#### Aanslag op het lijf

“Niet zo zeer het werken in de nacht, maar vooral de steeds wisselende diensten zijn een aanslag op het lijf”, laat Marlous weten. “Je merkt dat het op den duur best zwaar kan worden voor mensen, zeker naar mate de leeftijd vordert. Medewerkers uit de Exploitatie en TD die ouder zijn dan zestig jaar kunnen maximaal twee jaar gebruik maken van de 80-90-100-regeling. Zij werken dan tachtig procent, ontvangen negentig procent van hun salaris en behouden een pensioenopbouw van honderd procent. In de praktijk betekent dit dat ze niet werken op de maandag. Deze regeling maakt dat onregelmatig werken makkelijker is vol te houden voor medewerkers die richting hun pensioen gaan.” Natuurlijk zijn het niet alleen de oudere medewerkers die last hebben van het onnatuurlijke vaak-slaapritme waarmee ze te maken hebben. Het is niet niks om tegen je biologische klok in te gaan. “De vermoeidheid slaat toch toe wanneer iemand in

de vijfde nacht zit”, zegt Marlous. “En dan hebben wij ook nog eens één dienstrooster, het drieploegenrooster, dat eigenlijk minder gunstig is voor het bioritme van onze medewerkers.”

#### Achteruit werken

Wisselende diensten waarbij ook in de nacht moet worden gewerkt, zijn hoe dan ook niet fijn voor het menselijk lichaam. Maar blijkbaar bestaan er naast de toch al ongunstige diensten ook nóg ongunstigere ploegendiensten. Marlous: “De medewerkers die in de drieploegendienst zitten werken achteruit. Dit betekent dat ze vijf dagen achtereen werken, van maandag tot en met vrijdag. Ze starten met vijf nachtdiensten, daarna werken ze vijf dagen lang een middagdienst en ze sluiten deze cyclus af met vijf ochtenddiensten. In de weekenden zijn ze vrij. De diensten gaan dus niet met de klok mee, maar tegen de klok in. Onderzoek wees uit dat dit niet het meest gezonde rooster is. Gezonder is om vooruit te werken, met de klok mee dus. We hebben daarom een enquête gehouden onder onze medewerkers met de vraag of ze liever het rooster zouden willen omdraaien. Dus eerst de ochtenddiensten, daarna de middagdiensten en tot slot de nachtdiensten. De meerderheid liet weten dat niet te willen. Dit zou namelijk betekenen dat ze daarmee ook het lekkere lange weekend moeten missen. Want als je laatste ochtenddienst er vrijdag om twee uur op zit en je volgende dienst pas op maandagavond tien uur begint, dan is dat natuurlijk ook wel fijn. Op verzoek van onze medewerkers hebben we de ploegendienst dus toch niet aangepast.”

De drieploegendienst was jarenlang de standaard bij OVET. Dit werkte prima voor het bedrijf. In 2015 was er tijdelijk minder werk in Terneuzen waardoor het bedrijf overging naar een tweeploegendienst; een ochtend- en een middagploeg. Dit is zo gebleven. In Vlissingen bleven de medewerkers gewoon in drie ploegen werken. Tot er in 2018 een tweede – gezondere – ploegendienst bijkwam.

#### Gezonder werken

Onderzoek wees niet alleen uit dat achteruitwerken ongunstig is, maar ook wat het meest gezonde rooster is voor het bioritme van de mens. Marlous: “Dit bleek een vijfploegendienst te zijn waarbij er twee dagen een ochtenddienst wordt gewerkt, de volgende twee dagen een middagdienst en tot slot twee dagen een nachtdienst. Daarna volgen er vier vrije dagen.” Een programma dat vooruit werkt dus. Hierdoor gaan de sprongen naar andere werktijden meer geleidelijk dan bij het drieploegenrooster.

“We besloten dit gezondere rooster in te voeren, maar dan wel op vrijwillige basis”, vertelt Marlous. “In eerste instantie was er nog wel wat terughoudendheid onder de medewerkers. Zes dagen achtereen werken, betekent dat er ook regelmatig in de weekenden gewerkt moet worden. En dat jouw weekend niet altijd in het ‘echte’ weekend valt. Het lukte ons in eerste instantie niet om deze ploegen gelijk gevuld te krijgen. We hadden vijftien





Foto: Alex Bathoorn - Ovet

medewerkers nodig en kregen veertien aanmeldingen. We besloten toch van start te gaan. De medewerkers kregen bovendien een terugkeergarantie wanneer het nieuwe rooster niet zou bevallen.”

Marlous vertelt dat het vijfploegenrooster juist wél erg goed bevalt. “Ondanks dat de medewerkers met dit rooster nu geregeld in de weekenden moeten werken, zijn ze toch erg positief over hoe ze zich voelen en wat het met hun lijf doet. Bovendien vinden sommigen het helemaal geen probleem dat ze soms in de weekenden moeten werken. Het betekent dan wel dat ze soms op zaterdag of zondag minder tijd hebben voor het gezin, maar daarvoor in de plaats kunnen ze andere dingen juist weer wel doen. Tegenwoordig is de vijfploegendienst goed gevuld en staan er zelfs medewerkers op de ‘wachlijst’ voor deze ploegendienst. Wat voor OVET fijn is, is dat we op deze manier ook een vaste bezetting hebben voor in de weekenden.”

#### Als het even tegenzit

Kom je in dienst bij OVET, dan weet je dat je dus in ploegen moet werken. En 's nachts. Maar soms krijgen medewerkers te maken met omstandigheden waardoor dit even niet lukt. We vroegen Marlous of dat niet lastig is voor een bedrijf dat volledig is ingericht op een ploegensysteem. “Het

komt inderdaad voor dat er aanpassingen aan iemands rooster nodig zijn”, antwoordt ze. “Zo kan er in overleg met een bedrijfsarts worden besloten dat iemand tijdelijk geen nachtdiensten kan draaien. Wij kijken dan naar wat nog wel mogelijk is. Iemand kan bijvoorbeeld tijdelijk worden geplaatst in het tweeploegensysteem. Soms kan iemand op een later moment weer terug naar zijn eigen ploeg en rooster, soms lukt dat niet. In drukke tijden is een beperkte bezetting in de nacht wel lastig, dus willen we onze drie- en vijfploegendienst niet te klein maken. Aan de andere kant willen we onze mensen niet kwijt, ook niet als het even tegenzit. Dan moet je dus keuzes maken. Ditzelfde geldt wanneer er bij iemand ernstige slaapproblemen ontstaan. Soms doe je er dan verstandiger aan om die persoon over te plaatsen naar de vijf- of tweeploegendienst.”

We kunnen ons voorstellen dat niet alleen langdurige uitval binnen ploegen lastig is, maar dat ook een flinke griep epidemie er stevig in kan hakken. Zeker als de bezetting in de nachten misschien wat lager is. “Het is altijd wel een gepuzzel, maar komt vaak goed”, laat Marlous weten. “De vijf- en drieploegendiensten overlappen elkaar altijd en vullen elkaar dus aan. Hierdoor is er meer ruimte voor dit soort onvoorziene zaken. In het weekend kan het soms wat lastig zijn, maar dan kunnen we vaak terugvallen op de mensen uit de drieploegendiensten, die zich vrijwillig hebben opgegeven voor weekenddiensten.”

Marlous vertelt dat het sowieso lastig plannen is als je in de havens werkt. “De gemelde aankomsttijd van een schip komt vaak niet overeen met de werkelijke tijd waarop een schip aanlegt. Soms is dat eerder, dan weer later. Gelukkig zorgen onze medewerkers er altijd voor dat alles vlekkeloos verloopt. Het gebeurt niet vaak dat het werk stil gelegd wordt omdat er iets niet kan worden opgelost.”

#### Toch een aandachtspuntje?

“Is er nog iets wat je nog graag kwijt wilt?”, vragen we Marlous. “Ik denk dat het mooi is dat medewerkers de mogelijkheid hebben om in verschillende ploegen te werken, waarbij er gekeken kan worden naar wat op dat moment het beste bij iemand past. Maar ook denk ik dat het niet altijd even makkelijk is om met verschillende ploegen samen te werken. Hoewel de binding in het team zelf vaak heel sterk is, is de binding tussen de teams onderling toch wel anders, omdat je niet hele dagen met elkaar samenwerkt. We werken met groot materieel en dat is best gevaarlijk. Juist dan is het van belang dat mensen goed op elkaar zijn ingespeeld en met elkaar kunnen communiceren. Als de samenstelling van de mensen waarmee je samenwerkt steeds wisselt, is dat niet altijd even makkelijk. Dit geldt misschien wel het meest voor de vijfploegendienst. Al zorgt het uiteraard ook wel weer voor flexibiliteit”, zegt Marlous.

Heeft deze geliefde en gezondere dienst dan tóch wel een heel klein aandachtspuntje...? ■

## Arthur Polak van Familiebedrijf DemTech BV: Ga zeker 's nachts voor de zekerheid van Japanse makelaardij



**Familiebedrijf DemTech BV, leverancier van bouw- en sloopwerktuigen, is al meer dan veertig jaar actief met een ijzersterk leveringsprogramma voor verkoop en verhuur. Daarin de Japanse aanbouwdelen van NPK. Salesdirecteur Arthur Polak: “Daar spat de Japanse degelijkheid van af. Wij garanderen daar dan ook de draaiuren van.”**

DemTech biedt niet alleen een hele serie sloophamers van die fabrikant, maar ook betonvergruizers en multischaren. “Wij blijven hameren op kwaliteit van de tools die we ter beschikking stellen. Goedkoop is duurkoop als je komt stil te staan bij werkzaamheden. Stilstand komt nooit uit. Omdat werkzaamheden tijdens zo'n opdracht achter elkaar gepland staan, komt het hele treintje stil te staan. Daarmee worden de uren nog duurder. Zeker als het een opdracht is in een uithoek van het land. Wij letten dan ook op levensduur, de efficiëntie en of de juiste tools voor het juiste formaat klus worden gebruikt. Dat alles voorkomt

stilstand. Daar passen we ook preventief onderhoud voor toe, zodat je van onze aanbouwdelen op aan kunt. Mocht je ondanks alles toch stil komen te staan, dan zijn we 24/7 bereikbaar om je weer up and running te krijgen. Waar dat ook is en ook midden in de nacht.”

#### Forse breekkracht

Polak neemt de sloophamers van NPK als voorbeeld. “Japanners zijn heel precies en gedegen. Dat zie je in de materiaalkeuze en de tolerantie op de materialen. Ook op de lange termijn doet het wat het moet doen. De beitel is snel en eenvoudig te vervan-

gen zodat ook daardoor stilstand tot een minimum wordt gereduceerd. Met deze sloophamers ben je productiever, ook met een minder grote kraanklasse. Doordat je kunt kiezen voor een mindere kraanklasse bespaar je brandstof en ben je nog steeds even snel klaar. De sloophamers slaan ook harder. Een constante energie per slag garandeert forse breekkracht, onafhankelijk van slagfrequentie.”

“Is het thema van dit magazine van H2C De Machinist nachtverhalen?”, reageert Polak tot slot. “Voor nachtbrakers is stabiel equipment helemaal belangrijk. Zonder falen van de hoofdbestanddelen. Met service en onderhoud dat je garanties biedt. Het laatste dat je wilt is 's nachts voor verrassingen komen te staan. Kortom, ga voor de zekerheid van Japanse finesse en degelijkheid.”



# Bewust Veilig-dag 2024

HZC maakt zich sterk voor de veiligheid van de mensen die bouwen aan Nederland! Niet alleen door er over te praten, maar ook door mee te denken over oplossingen die de veiligheid vergroten. Daarom heeft HZC dit jaar voor de tweede keer meegedaan aan de Bewust Veilig-dag!



Dit jaar waren er meer dan 900 deelnemende bedrijven en organisaties uit voornamelijk de bouw en infra sectoren en een aantal provincies, gemeentes en waterschappen. Ook IKEA was dit jaar één van de deelnemers.

Er waren heel veel initiatieven door het hele land. Uiteenlopend van speciale toolboxes, werkbezoeken en ludieke acties om het belang van veilig werken onder de aandacht te brengen.

De organisatie van de Bewust Veilig-dag heeft een Bewust Veilig-krant samengesteld waarin een aantal belangrijke onderwerpen aan bod komen, op de dag zelf kon je online deelnemen aan een aantal toolboxes.

HZC onderschrijft het belang van veilig werken. Jaarlijks gebeuren er nog veel te veel ongevallen op de werkvloer. Vallen, struikelen, bekneeld raken of geraakt worden door een vallend object komen veel voor. Van alle gevallen met verzuim na een arbeidsongeval in de bouw en infra sector is 28 procent langer dan 40 dagen uitgeschakeld. Uit cijfers van de Nederlandse Arbeidsinspectie blijkt dat deze sector in de top 5 staat van sectoren met het hoogste aantal slachtoffers per 100.000 werknemers.

In de strip hiernaast lees je het verhaal van Guido. Helaas is het verhaal van Guido geen uitzondering en zijn er iedere dag veel mensen aan het werk die hetzelfde kan overkomen. Het verhaal van Guido laat zien hoe belangrijk veiligheid op de werkvloer is. ■

De Bewust Veilig-dag is een jaarlijks initiatief van Bouwend Nederland, Techniek Nederland, OnderhoudNL en Aannemersfederatie Nederland. Op deze dag besteden honderden bedrijven in de bouw, techniek en onderhoudssector extra aandacht aan veilig en gezond werken.

Het motto van dit jaar was "Veiligheid versterkt als je samenwerkt" en sluit mooi aan op het HZC-motto 'Samen = beter voor jou'.

Dit is Guido: Een vlotte vent, met een vrouw, drie kinderen en een baan bij een grote aannemer. Thuis staat hij door zijn stoere, hanige gedrag bekend als 'Asfaltmannetje'.



De laatste tijd heeft Guido steeds minder praatjes op werk. Werken aan de weg wordt steeds gevaarlijker door toenemende drukte op de weg.



Daarnaast negeren automobilisten geregeld een rood kruis. Deze gedachte levert Guido veel stress op, waardoor hij tijdens het werken teveel met het verkeer bezig is.



En toen gebeurde er iets waar hij niet op had gerekend.

Op een maandagnacht was het raak: Guido werd geschept door een wagen van een collega die bezig was in het baanvak waar hij werkte. Alle collega's hadden naar hem geroepen, maar hij had niets gemerkt.



Voor hij het wist, lag hij plat op het wegdek. Hij had een bedrijfsongeval gehad.

In het ziekenhuis kreeg hij bezoek van de veiligheidskundige van zijn werkgever. Die ging vertellen wat er nu zou gebeuren. Onderzoek moest uitwijzen wat er precies was gebeurd.



Wat het onderzoek betekende wist Guido niet, dus voor de zekerheid belde hij met HZC. De volgende dag mocht Guido naar huis.

De rayonbestuurder legde uit hoe het verder ging: 'Je werkgever heeft melding gemaakt bij de arbeidsinspectie. Die gaat zich een beeld vormen over wat er gebeurd is. Hiervoor gaan ze in gesprek met jou en je collega's. Daar kunnen wij je bij begeleiden. Je werkgever kan daarna verder onderzoek doen.'



Guido had een goed gesprek met z'n werkgever en de veiligheidsdeskundige gehad. Hij vertelde de rayonbestuurder dat hij buikpijn kreeg van ernstige ongevallen in het nieuws. Er mocht meer aandacht naar het voorkomen van onveilige situaties.



Iedereen had wel de nodige veiligheidscertificaten, maar er was meer nodig. Z'n werkgever had begrip voor de situatie en kwam op het idee om een veiligheidscampagne te lanceren.



De rayonbestuurder kreeg een filmpje onder ogen. Guido is nu het gezicht van de nieuwe veiligheidscampagne! 'Want ja...' zegt hij, 'Niemand wil met buikpijn naar werk!'



**VAN  
OOSTERWIJK  
RAIL**

Ben jij toe  
aan een  
nieuwe  
uitdaging?

**WIJ ZOEKEN:  
KROLMACHINISTEN**

Van Oosterwijk Rail is al meer dan 50 jaar toonaangevend in de spoorbouw. Onlangs zijn we gecertificeerd voor de Veiligheidsladder trede 3. Bij ons werk je met hightech krollen (Atlas 180 WSR Zwaar en Atlas 160 WSR), die voorzien zijn van LMB. De Atlas 180 WSR Zwaar kan met LMB, als enige in Nederland, 18 ton tillen en op een hoogte van 14 meter 4,5 ton hijsen! Ook beschikken we als één van de weinige verhuurbedrijven over de Movax, voor het intrillen van buizen voor bovenleidingspalen.

Niet alleen innovatie en veiligheid vinden we belangrijk, maar ook een goede werksfeer. De gemoedelijke Brabantse inslag zie je bij ons overal terug. En je kunt rekenen op een heel goed salaris en uitstekende arbeidsvoorwaarden: bedrijfsauto, mobiele telefoon en een eigen vaste graafmachine. We vallen onder de CAO Groen, Grond en Infrastructuur.

**Willy Hutting  
één van onze kraanmachinisten  
aan het woord**

*'Ik werk hier al vijftig jaar. Het is een fijn bedrijf om te werken. Zowel de werkgever als collega's staan altijd voor je klaar. Het werken met een spookkraan is uitdagend, omdat er altijd nieuwe ontwikkelingen zijn. Het is even wennen aan het nacht- en weekendwerk, maar ik moet er niet aan denken om een baan van negen tot vijf te hebben.'*



**Interesse? ☎ 0161-41 25 52**

[WWW.VANOOSTERWIJKRAIL.NL](http://WWW.VANOOSTERWIJKRAIL.NL)

**Ben je toe aan een nieuwe uitdaging? Heb je eerder gewerkt met 'standaard' graafmachines?**

**Zijn nacht- en weekenddiensten geen probleem? En ben je bereid aanvullende certificaten bij ons te halen?**

**Dan komen we graag met jou in contact.** Mail je CV naar [info@vanoosterwijkrail.nl](mailto:info@vanoosterwijkrail.nl). Of kom een keer langs voor een bakje koffie.

**VAN  
OOSTERWIJK  
RAIL**

Broekstraat 82  
5124 NK Molenschot  
0161-41 25 52  
[info@vanoosterwijkrail.nl](mailto:info@vanoosterwijkrail.nl)

[WWW.VANOOSTERWIJKRAIL.NL](http://WWW.VANOOSTERWIJKRAIL.NL)

# Welke zwaarwerkregelingen zijn er?

En wat gebeurt hiermee na 31 december 2025?



**Binnen verschillende sectoren zijn er afspraken gemaakt waardoor oudere werknemers met zware beroepen, onder bepaalde voorwaarden, eerder kunnen stoppen met werken. Dit zijn de zogenaamde zwaarwerkregelingen.**

In het pensioenakkoord is afgesproken dat er een regeling voor zware beroepen komt. Vooruitlopend daarop is afgesproken dat er een tijdelijke vrijstelling komt van de boete van 52 procent, die werkgemers moeten betalen voor vervroegd uitredende werknemers (de RVU-regeling). Door deze vrijstelling van de RVU-boete werd het mogelijk om in cao's betaalbare zwaarwerkregelingen af te spreken. Deze tijdelijke vrijstelling loopt af op 31 december 2025. Zonder verlenging van de vrijstelling is voortzetting van de zwaarwerkregelingen onbetaalbaar.

**Sectoren met een zwaarwerkregeling**

Hieronder enkele sectoren die een zwaarwerkregeling kennen:

- Bouw en Infra
- Beroepsgoederenvervoer
- Metalektro (grootmetaal)
- Metaal & Techniek (klein-metaal)
- Hoveniers

Je kunt gebruik maken van de regeling als je aan bepaalde voorwaarden voldoet. Deze voorwaarden verschillen per sector.

**Na 31 december 2025**

De huidige zwaarwerkregelingen lopen dus tot 31 december 2025. Werkgevers en vakbonden in de bouw- en infrasector zijn het met elkaar eens: de RVU-vrijstelling moet ook na 2025 worden voortgezet. Of dit ook gaat gebeuren, is nog maar de vraag. Hierover heeft politiek Den Haag een besluit te nemen. En die denkt dat gezond de eindstreep halen ook goed haalbaar is met duurzame inzetbaarheid. Bovendien zien werkgevers in andere sectoren, waar het werk minder zwaar is, de noodzaak van de regeling minder in. Het belang om de RVU-vrijstelling voort te zetten, is dus niet overal even groot. Dat maakt de toekomst van de regeling onzeker.

Het wachten is nu op het moment dat de Tweede Kamer de vrijstelling van de RVU-boete en dus de toekomst van de zwaarwerkregelingen gaat bespreken. Pas dan zal er meer duidelijkheid ontstaan. Wil je meer informatie over de huidige en de toekomstige zwaarwerkregelingen, neem dan contact op met onze Servicedesk.

Dit kan per mail [Servicedesk@hzc.nl](mailto:Servicedesk@hzc.nl) of telefonisch op nummer 030-6006070.

Meer informatie kun je vinden op onze website, op de pagina van jouw sector.



# H2C bij de grote politiebondenactie op het Malieveld van 27 maart:

Consequentie van lichamelijk zware beroepen voor de toekomstige arbeidsmarkt wordt zwaar onderschat, actie is dringend nodig, nu!



**Samen met de vier politiebonden voerde H2C op 27 maart actie in Den Haag voor behoud van het zogenoemde vroegpensioen. Zo'n drieduizend werknemers van de politie verzamelden zich samen met een aantal gemotiveerde H2C-ers op het Malieveld om actie te voeren en liepen een protestmars door Den Haag. Werknemers in deze sectoren hebben te maken met zwaar werk, dat vaak ook nog eens extra belastend is door het vele onregelmatige nacht- en weekendwerk. Wie een zwaar beroep heeft, moet eerder kunnen stoppen met werken, maar de regeling daarvoor staat op losse schroeven.**

*"Ik ben nu 50 en als het zo doorgaat, moet ik door tot mijn 70<sup>ste</sup>. Dat accepteren we niet", zegt één van de actievoerders tegen RTL Nieuws. Volgens de politievrouw is het werken bij de politie mooi, maar ook zwaar. En daarom is eerder kunnen stoppen met werken bittere noodzaak. 'Op het dak klimmen om boeven te vangen' ziet ze zichzelf niet zo snel meer doen op latere leeftijd.*

Ook citeert RTL Nieuws H2C-directeur Chris van Veldhuizen op hun nieuwswebsite: "Loop maar eens een dagje mee met een stratenmaker, die redt het gewoon niet tot de eindstreep".

De zwaarwerkregeling en andere regelingen voor vervroegde uittreding dreigen te stoppen. Mensen met zware beroepen die versleten en 'op' zijn, kunnen dan niet meer eerder stoppen met werk. En als dit zware werk ook nog gecombineerd wordt met vaak onregelmatig in de nacht werken, dan gaat deze slijtage extra snel.

"Gewoon laten doorwerken om het arbeidstekort op te vangen, zoals NVO/NCW lijkt voor te staan, gaat niet werken. Net zomin als de oplossing die de overheid samen met de nieuwe pensioenwetgeving bedacht; extra beleid op gezondheid en vitaliteit moet ervoor zorgen dat deze mensen straks wel langer kunnen werken. Dit is volstrekt naïef", vindt H2C.

De regeling om eerder te kunnen stoppen met zwaar werk, loopt eind 2025 af. Er moet dus snel een structurele oplossing komen voor de periode vanaf 2026. In sommige cao's, zoals de cao bouw infra, is afgesproken dat de wil er is om deze regelingen ook in de toekomst mogelijk te maken. Maar dan wel onder voorbehoud dat de wettelijke RVU-regeling (regeling vervroegde uittreding) verlengd wordt. En dat staat nu op de helling.

Zonder deze RVU-regeling wordt eerder stoppen voor mensen met lichamelijk zware beroepen in sectoren als de bouw infra, metaal, politie en defensie onbetaalbaar en stopt dit. En dan kunnen werknemers met zware beroepen als stratenmakers, asfaltmedewerkers, betontimmeraars, graaf- en kraanmachinisten, maar bijvoorbeeld ook industriewerkers in de metaal, politiemensen en militairen, straks niet meer eerder stoppen en moeten ze door blijven werken tot hun pensioendatum.

De RVU-regeling valt onder het ministerie van SZW. Die wil echter geen initiatief nemen tot verlenging. Want gelijk met de invoering van de nieuwe pensioenwet wil de overheid ook extra inzetten op het stimuleren van gezonde levensstijl en vitaliteit, zodat mensen langer duurzaam inzetbaar zijn en doorwerken tot een steeds hoger wordende pensioenleeftijd. En ook mensen met zware beroepen zouden dit dan vol moeten kunnen houden. "Dan hebben die beleidsambtenaren waarschijnlijk nog nooit een hele dag op de knieën gelegen om stenen in te leggen of bekistingen voor beton gemaakt", stelt H2C.

Het ministerie van SZW vindt dat als sociale partners het zo belangrijk vinden, ze dan maar onderling afspraken moeten maken. De werkgevers in de bouw infra willen net als de vakbonden wel graag dat de RVU en de zwaarwerkregeling behouden



blijven, maar het vreemde en onbegrijpelijke is dat de werkgeverskoepelbond VNO/NCW dit tegenhoudt. Want als er teveel mensen gebruik van maken, dan wordt het probleem van de tekorten op de arbeidsmarkt nog groter. Dat is echter een misvatting. De genoemde voorbeelden van zware beroepen zijn echt dermate zwaar dat geen enkel beleid gericht op vitaliteit en gezondheid dit oplost. Meer dan de helft van de mensen in deze beroepen verwacht de pensioendatum niet te halen. Zonder RVU-regeling gaan ze straks de ziektewet in en kosten ze de werkgevers een veelvoud daarvan. En met toetsing door een objectieve instantie als TNO kan bewaakt worden dat de regeling echt alleen voor zware beroepen toegankelijk blijft.

Bovendien zijn er effectievere maatregelen voor het arbeidsmarktprobleem. Naast meer inzetten op robotisering, mechanisering en automatisering kan ook een meer gericht beleid worden gevoerd op ouderen die met pensioendatum nog wél helemaal fit en gezond zijn. Een behoorlijk deel daarvan wil namelijk juist wél heel graag doorwerken, maar dat wordt met de huidige regelgeving ook niet bepaald makkelijk gemaakt.

Dus overheid, faciliteer eerder stoppen als iemand niet anders kan én later stoppen als iemand dat wil (en kan): twee vliegen in één klap! ■





# Zo kom je de nachtdienst goed door

Wist je dat ruim 1,2 miljoen Nederlanders weleens of regelmatig 's nachts werkt? Nachtwerk is dus niet altijd te vermijden. Waar de één het fijn vindt om te werken in de nachtelijke uurtjes, ervaart de ander het nachtwerk juist als zwaar. Er zijn gelukkig een aantal dingen die je zelf kunt doen om je nachtdienst(en) zo gemakkelijk en gezond mogelijk te maken.

## Schone slaper

Goed slapen is de basis van je goed voelen. We denken dan al snel aan de welbekende acht uur slaap. Toch is niet alleen het aantal uren dat je slaapt van belang, ook de kwaliteit van je slaap doet ertoe. Maar hoe doe je dat, goed slapen?

### Gebruik geen hulpmiddelen

Het lijkt een goede oplossing, slaappillen die voorgeschreven zijn door de huisarts. Of middeltjes die je in bij drogist kunt kopen, zoals melatonine. Toch is dit niet altijd zo'n goed plan. Slaappillen werken verslavend. Na een tijdje kun je het niet meer af met de dosis die je eerst had. Daarnaast kan het de kwaliteit van je slaap negatief beïnvloeden, waardoor je toch niet zo veel aan dat slaapmiddel hebt als je in eerste instantie dacht. Ook natuurlijke hulpmiddelen zijn niet altijd een goed idee. Ze kunnen je biologische ritme verstoren waardoor je op termijn niet meer goed kunt slapen.

### Beperk je cafeïne

Tijdens je dienst kun je gewoon een bakje koffie drinken. Of twee. In ieder geval niet meer dan vier. En zorg ervoor dat je er op tijd mee stopt. Het is verstandig om drie tot vier uur voor het slapen geen cafeïnehoudende dranken meer te drinken. Cafeïne zit trouwens niet alleen in koffie, maar ook in zwarte en groene thee, energiedrankjes en chocolade.

### Drink melk

Het klinkt misschien wat vreemd, maar ontbijten met een melkproduct kan je helpen om beter te slapen. Daarin zit namelijk het aminozuur tryptofaan, dat is slaap bevorderend. Als je lactose-intolerant bent, of liever geen melk drinkt, dan kun je ook sojamelk drinken of walnoten eten. Ook hierin zit tryptofaan.

### Vermijd beeldschermen

Je hebt dit vast al heel vaak gehoord, maar we willen het toch nog even vermelden: vermijd beeldschermen voor het slapengaan. In beeldschermlicht zit blauw licht, daarvan blijf je actief en kom je niet in de slaapmodus. In slaap komen is dan lastiger.

### Vermijd licht en geluid

Zorg voor een goede slaapomgeving. Omgevingsgeluiden en licht kunnen je slaap bemoeilijken. Gebruik oordopjes om het omgevingsgeluid zoveel mogelijk te beperken en zet je telefoon uit of op stil. Om het licht buiten de deur te houden, kun je een oogmasker gebruiken om het zo donker mogelijk te maken. Zo slaap je beter.

### Luister naar de Nachtcast

Wil je nog meer te weten komen over slapen en een goede (dag)rust? Luister dan naar de Nachtcast op Spotify. Scan de QR-code om direct te luisteren.

## Meer tips

Goed slapen is niet het enige dat je kunt doen om nachtdiensten zo prettig mogelijk door te komen. Ook bewust omgaan met bijvoorbeeld je voeding of beweging kan je voordelen opleveren.

### Doe een powernap

Om goed uitgerust aan je nachtdienst te beginnen, kun je proberen om voor je nachtdienst nog wat rust te pakken met een powernap. Maar let wel op de duur van je dutje. De ideale powernap duurt niet langer dan 20 tot 25 minuten. Hierdoor ben je wel twee uur langer alert dan wanneer je geen dutje doet. Daarnaast ben je meer uitgerust, ontspannen en verklein je ook nog eens de kans op hart- en vaatziekten. Slaap je langer dan 25 minuten, dan bereik je juist het tegenovergestelde van dit alles. Vergeet dus niet je wekker te zetten!

### Let op je voeding

Je voeding is niet alleen van belang om snel in slaap te kunnen komen. Maar ook om goed je nachtdienst door te komen. Houd zoveel mogelijk vast aan drie maaltijden per dag, zodat je lichaam een natuurlijk ritme aanhoudt. Een lichte snack tijdens je nachtdienst kan helpen om wakker te blijven. Kies voor een snack met koolhydraten zoals (volkoren) brood of (zilvervlies)rijst. Gebruik liever niet te veel suiker. Suiker geeft op korte termijn extra energie, maar daarna komt de suikerdip. Hiervan kun je juist slaperig worden. Het is belangrijk om door de dag en nacht heen genoeg voedingsstoffen binnen te krijgen, waaronder ook eiwitten. Eiwitten zijn de bouwstenen voor lichaamscellen en ze geven je ook nog eens energie.

### Sluit je dag rustig af

Ben je eenmaal thuis na je nachtdienst, onderneem dan geen drukke activiteiten. Snel de boodschappen doen of de kinderen naar school brengen is geen goed idee. Beter is het om je juist te ontspannen. Even je werk van je afzetten en de dag (nacht) goed afsluiten. En houd vast aan je gewone slaaproutine, als je die normaal ook hebt. Zo'n ritueel geeft je lichaam het seintje dat het tijd is om te gaan slapen. Zo kom je alvast tot rust en val je gemakkelijker in slaap.

### Beweeg verstandig

Ook wanneer je nachtdiensten draait is het verstandig om voldoende te bewegen, maar vermijd intensief sporten voor het slapen gaan. Je wordt er alleen maar energiever van. Het is dus beter om te sporten wanneer je wakker wordt. Of zoek actief het zonlicht op en maak een wandeling na het opstaan. Op die manier kan je biologische klok zich resetten en krijg je ook nog eens vitamine D binnen.

### Cao Bouw en Infra

Werk je in de cao Bouw & Infra en kun je wel wat extra hulp gebruiken? Dan kun je advies vragen aan je bouwarts bij de arbodienst of een afspraak maken voor het spreekuur van de bouwarts. Als het nodig is kan de bouwarts vervolgacties inzetten, bijvoorbeeld doorverwijzen naar een leefstijladviseur of fysiotherapeut bij de arbodienst. En niet geheel onbelangrijk: Vollandis betaalt de kosten hiervan.



Neem contact op met de Servicedesk als je hierover meer wilt weten.

Heb jij nog andere goede tips die je graag wilt delen? Stuur ze in via [info@hzc.nl](mailto:info@hzc.nl). De beste tips posten we op social media! ■



# Nachtblind! Wat nu?

**Als je chauffeur bent of werkt met machines en ook weleens 's nachts moet werken, dan kan het een probleem zijn als je last hebt van nachtblindheid. Maar wat is dat nu eigenlijk en is er ook iets aan te doen?**

## Wat is nachtblindheid?

Bij nachtblindheid zie je niets of bijna niets in het donker, terwijl je bij voldoende licht wel goed ziet. In het netvlies liggen twee soorten lichtgevoelige cellen: kegeltjes en staafjes. De kegeltjes gebruik je als het licht is. Ze zorgen ervoor dat je scherp ziet en kleuren kunt onderscheiden. In het donker doen de kegeltjes vrijwel niets en gebruik je de staafjes. Met de staafjes kun je geen kleuren onderscheiden. Daarom zie je in het donker alles grijs. De staafjes vangen zo veel mogelijk licht om zo veel mogelijk te kunnen zien. Nachtblindheid ontstaat als de staafjes in het netvlies niet goed werken.

## Hoe weet je of je last hebt van (een vorm van) nachtblindheid?

Je weet nu hoe nachtblindheid ontstaat, maar hoe weet je nu of je er zelf last van hebt? Hieronder vind

je een aantal symptomen waar je op kunt letten als je twijfelt.

## Symptomen

In het donker zie je niets of bijna niets, maar als er voldoende licht is zie je wel goed.

Je hebt veel moeite om te wennen aan het donker als je uit een ruimte komt met veel licht.

Het komt altijd aan beide ogen voor. Nachtblindheid aan één oog, wijst op een oogziekte.

## Oorzaken

Nachtblindheid kan door verschillende oorzaken ontstaan. Of en hoe je hier iets tegen kunt doen, is afhankelijk van de oorzaak. Dus heb je last van nachtblindheid, dan is het belangrijk om te achterhalen waardoor het is ontstaan.

## Erfelijkheid

Het kan een erfelijke oorzaak hebben. De meest voorkomende vorm van erfelijke nachtblindheid komt door retinitis pigmentosa. Onder retinitis pigmentosa valt een grote groep erfelijke ziekten

aan het netvlies. Bij retinitis pigmentosa gaan de staafjes en de kegeltjes in het netvlies langzaam kapot. De achteruitgang van de staafjes leidt tot nachtblindheid. Deze vorm komt bij ongeveer 1 op de 3.500 mensen voor.

## Andere oogziekten

Daarnaast kan het veroorzaakt worden door staar, glaucoom (hoge oogdruk), aandoeningen van de oogzenuw en onbehandelde bijziendheid.

## Gebrek aan vitamine A

De lichtgevoelige staafjes hebben vitamine A nodig om goed te kunnen functioneren. Dit werkt als volgt: In de staafjes zit een pigmentstof die is opgebouwd uit eiwitten en een stof die lijkt op vitamine A. Als er licht op de staafjes valt, splitst het pigment in verschillende delen. Het pigment moet daarna weer worden opgebouwd. Daarvoor is vitamine A nodig. Dit wordt uit het bloed opgenomen. Is er te weinig vitamine A in het bloed, dan wordt de aanmaak van nieuw pigment verstoord. De staafjes kunnen dan niet goed functioneren.

## Kunstlicht

Tegenwoordig is overal kunstlicht. Ook overdag, zoals lampen op kantoren en scholen, en computerschermen. Dit licht maakt je ogen moe en overgevoelig. Daarnaast is er altijd en overal licht, terwijl duisternis op z'n tijd goed is. Een donkere omgeving houdt onze ogen actief. Het activeert de staafjes, waardoor nachtblindheid minder kans krijgt.

## Is er ook iets aan te doen?

Als je weet wat bij jou de oorzaak is van de nachtblindheid, kun je er misschien ook iets aan doen. Hieronder vind je een aantal behandelingen en tips om er beter mee om te gaan.

## Mogelijke behandelingen

Als je nachtblind bent, moet je je ogen regelmatig laten controleren door de oogarts. Of het behandeld kan worden, ligt aan de oorzaak.

Komt het door onbehandelde bijziendheid, dan biedt de juiste bril de oplossing.

Bij staar kan een nieuwe lens in het oog je klachten laten verdwijnen.

Bij glaucoom kunnen andere medicijnen de nachtblindheid soms behandelen en verminderen.

Heb je nachtblindheid door een gebrek aan vitamine A? Dan helpt gezonde voeding in combinatie met een voedingssupplement.

Heb je vitamine A-gebrek door een ziekte van de darmen of de maag? Dan is het goed om ook die te laten behandelen, als dat mogelijk is.

Voor de erfelijke vorm is geen behandeling mogelijk. In het beste geval blijft de situatie stabiel. Maar meestal wordt het zicht langzaam minder.

## Voorkomen

Erfelijke nachtblindheid is niet te voorkomen. Het risico op de niet-erfelijke variant van nachtblindheid kan wel worden beperkt door goede, gevarieerde voeding en de ogen voldoende rust te geven. Word je toch nachtblind, dan is het van belang om je ogen regelmatig te laten controleren door een oogarts.

## Autorijden

Nachtblindheid geeft in het (half)donker problemen bij lopen, fietsen en zeker ook bij autorijden. Om jezelf en anderen te beschermen, kun je in het (half) donker beter geen autorijden als je deze oogziekte hebt. Ook niet als er voldoende straatverlichting is.

## Nachtzichtbril

Er is een bril die het zicht in het (half)donker kan verbeteren: de nachtzichtbril. Deze bril heeft gele glazen. Die maken contrasten duidelijker en dimmen fel licht, zoals het licht van tegemoetkomende koplampen. Door het dragen van deze bril kan het zicht scherper worden. Sommige mensen hebben baat bij een nachtzichtbril. ■

*Bronnen: ANWB/Oogfonds/VAB-Magazine*



# Lange dagen zonder werkplezier



## MoveRTK: Precies wat de sector nodig heeft.

Uw graafmachines, bulldozers en andere grondverzetmachines laten zich 24 uur per dag tot op de centimeter nauwkeurig sturen met de landelijke RTK-correcties van MoveRTK. Een lokale referentieontvanger is niet meer nodig.

### Werken met MoveRTK biedt vele voordelen:

- Merkonafhankelijk, open netwerk. Men is niet gebonden aan één merk;
- Flexibele inzet door dekking in hele Benelux;
- Betrouwbare dienst, 24/7 beschikbaar;
- Zeer voordelig dankzij ledenkorting via diverse branche organisaties;
- Overall goede ontvangst dankzij de professionele KPN M2M SIM-kaart;
- TÜV gecertificeerde, dynamische nauwkeurigheid van 2 cm.;
- Geen binding aan regionale referentie-ontvangers.

# MOVE RTK

Maarten werkte als algemeen medewerker bij een klein bedrijf. Door deze functie had hij heel veel afwisseling in zijn werk. Dan zat hij een dag op een dumper, daarna weer een paar dagen op een graafmachine of liep hij fluitend in de werkplaats om reparaties te doen. Tien collega's had hij en met alle tien kon hij goed overweg. En ook het Baasje was altijd goed voor hem geweest. Met Baasje bedoelen alle medewerkers de oud-eigenaar van het bedrijf, die zich zeven jaar geleden had teruggetrokken uit het bedrijf. En sinds die tijd was er veel veranderd. Het bedrijf was voortgezet door de dochter van Baasje.

Dat was op zich een vriendelijk mens, maar ze had ook een gezin met een aantal kinderen en was daardoor niet altijd op de zaak. Haar man daarentegen was er altijd. Hij had zijn baan als boekhouder bij een overheidsinstelling opgezegd om de grote directeur uit te hangen. Als je hem mocht geloven, wist hij alles en zou het bedrijf onder zijn bezielende leiding veel geld gaan verdienen. Maar dan moest alles wel wat professioneler worden.

De jaarlijkse barbecue was afgeschaft en samen op vrijdagmiddag een biertje doen was er ook niet meer bij. Alles was zakelijker geworden en zeker

niet gezelliger. Ook het werk van Maarten werd minder afwisselend en hij maakte lange dagen zonder werkplezier. En natuurlijk kreeg hij daar genoeg van. Dus toen hij door een dorpsgenoot werd gevraagd om zijn nieuwe collega te worden, had Maarten daar wel oren naar. Hij zegde zijn baan op, hield zich netjes aan de opzegtermijn en begon daarna aan zijn nieuwe uitdaging.

### De eindafrekening

Maarten was inmiddels al twee maanden weg bij zijn oud-werkgever, maar hij had nooit meer iets gehoord. En hij wist zeker dat hij nog geld tegoed



Als rayonbestuurder begeleid je leden die ondersteuning nodig hebben om iets tot een goed einde te brengen. Daarbij kom je de meest uiteenlopende en soms bizarre zaken tegen.

Verhalen in deze rubriek zijn waargebeurd. Ter bescherming van leden zijn sommige details weggelaten en de namen die gebruikt worden verzonnen.



had. Hij had nog verlofdagen staan, hij had overwerk gedraaid, hij had nog vakantiegeld tegoed en ja, ook nog een stuk loon. Meerdere keren had hij geprobeerd contact te zoeken, maar hij werd steeds afgescheept met 'het komt goed, we regelen het'. Maar het was nog steeds niet geregeld, dus besloot Maarten om te bellen met HZC.

Hij kreeg iemand van de Servicedesk aan de telefoon die hem allerlei vragen stelde en hem vertelde dat de werkgever wettelijk verplicht was een eindafrekening op te stellen. In ieder geval moest Maarten allerlei stukken opsturen. Nou ja, geen probleem voor Maarten, want hij had thuis een scanner. Diezelfde avond scande hij zijn arbeidsovereenkomst, zijn loonstroken en alles wat hij maar kon vinden om het daarna via de mail door te sturen naar die vriendelijke medewerker van de Servicedesk. In de overtuiging dat het allemaal goed zou komen, ging Maarten weer vrolijk aan het werk bij zijn nieuwe werkgever. Hij had totaal niet de behoefte om zich nog druk te maken over zaken die met zijn oud werkgever te maken hadden. Maar ja, hij wilde natuurlijk wel krijgen waar hij recht op had. Na enige

tijd werd hij gebeld door de rayonbestuurder van HZC. 'Tja,' zei de rayonbestuurder, 'onze medewerker van de servicedesk heeft alles goed uitgezocht en een berekening gemaakt van wat je te goed zou hebben. Ik denk dat het beter is om even af te spreken tijdens een kopje koffie het een en ander door te nemen, want ik moet wel het een en ander uitlegen.' Dus kwam de rayonbestuurder bij Maarten op bezoek.

### Kink in de kabel

Het was best een ingewikkeld verhaal wat door de rayonbestuurder werd verteld, vond Maarten. Er was een berekening gemaakt waaruit bleek dat hij behoorlijk wat geld tegoed had, maar het was maar de vraag of HZC het voor elkaar kreeg om dat geld ook daadwerkelijk te innen. Er was een probleem ontdekt. In de arbeidsovereenkomst stond niet dat de cao van toepassing was, maar dat bij sommige punten de cao gevolgd werd. Maarten had jaren geleden zijn arbeidsovereenkomst getekend en hij dacht dat alles in orde was, maar nu bleek dat dat dus niet het geval was. De rayonbestuurder legde uit dat bij het volgen van de cao niet alles uit de cao geldt, maar alleen waar dat staat aangegeven. Het verlof, dat was duidelijk, want bij het artikel over verlof stond dat de cao werd gevolgd. Het tegoed aan loon en vakantiegeld was ook duidelijk. Maar andere dingen, zoals betaling van overwerk, stonden niet vermeld in de arbeidsovereenkomst. Wat er wel in stond, helemaal aan het einde, was dat – tenzij anders vermeld – het Nederlands recht van toepassing was. En in de wet is overwerk niet geregeld. Dat betekent dat overwerk alleen wordt betaald als de werkgever opdracht heeft gegeven om over te werken en dat kan niet worden aange-toond. Kortom: HZC ging wel geld vorderen bij de oud werkgever, maar het zou minder worden dan waar Maarten op rekende.

Weken later kon Maarten eindelijk het boek sluiten. In eerste instantie had de oud werkgever afwijzend gereageerd op de vordering, maar de rayonbestuurder had de oud werkgever duidelijk gemaakt dat hij volgens de wet de eindafrekening al gedaan had moeten hebben, dat er nu recht was op wettelijke rente en dat het beter was om met elkaar te overleggen. Dat gebeurde en uiteindelijk kreeg Maarten zijn geld. Inderdaad minder dan waar hij op gehoopt had, maar nog steeds een mooi bedrag. En voor de zekerheid stuurde hij toch ook nog even zijn nieuwe arbeidsovereenkomst naar de Servicedesk. Met de vraag of die vriendelijke medewerker even kon kijken of hierin wel alles goed was. Want Maarten wilde het deze keer graag zeker weten. ■

# Hoe het zit met je cao?

**Er is altijd veel over te doen over cao's. Geldt de cao ook voor jou? Wat is er allemaal in de cao afgesproken? Mag er afgeweken worden van een cao? En ga zo maar verder. We vertellen je hoe het precies zit.**

### Afspraken in je contract

Zoals je in "Uit de praktijk" hebt gelezen, is het belangrijk dat de cao goed vermeld staat in je contract. Het kan bijvoorbeeld als volgt omschreven staan in je contract:

"Op deze arbeidsovereenkomst is de cao ... (hierna te noemen cao) van toepassing verklaard."

Maar stel er staat bijvoorbeeld het volgende in je contract: "we volgen de cao ...", "Er is recht op het loon van de cao ..." zijn allemaal voorbeelden waarbij de cao niet, of niet helemaal voor jou van toepassing is, met alle gevolgen van dien. Je kunt dan geen aanspraak maken op een deel van de cao, of de gehele cao.

Ook een afspraak dat je pensioen opbouwt bij een bepaald pensioenfonds, zoals bpfBOUW of BPL Pensioen, is geen garantie dat de betreffende cao voor jou van toepassing is.

Een cao moet dus altijd goed afgesproken worden in je contract. Let hier daarom goed op. Of laat HZC meekijken, wel zo makkelijk en weet je gelijk zeker dat alles goed afgesproken is.

### Wat is een cao eigenlijk?

In een cao wordt een deel van je arbeidsvoorwaarden afgesproken, zo hoef je niet zelf te onderhandelen over bijvoorbeeld overwerktoeslag en reisen. Er bestaan verschillende type cao's. Zo heb je bijvoorbeeld sectorale cao's en bedrijfs-cao's. HZC zit niet alleen aan tafel bij sectorale cao's zoals de GGI-cao en de RIS-cao, maar ook bij verschillende bedrijfs-cao's zoals Ovet en Onstream.

### Hoe een cao tot stand komt

Voor een cao heb je minimaal twee partijen nodig. Een partij die de werkgever vertegenwoordigt en een partij die werknemers vertegenwoordigt. Vaak wordt er onderhandeld tussen een of meerdere werkgeversorganisaties en een aantal vakbonden, zoals HZC.

De partijen gaan samen in onderhandeling over een nieuwe cao. Alle partijen brengen van tevoren hun punten in, de cao-voorstellen. Dit gaat niet alleen over loon, maar ook bijvoorbeeld over werk/privébalans, veiligheid en ga zo maar verder. Na een aantal onderhandelingsrondes wordt er een onderhandelingsakkoord bereikt. Dit wordt dan teruggekoppeld aan de achterban van de cao-partijen. Zij mogen daar over stemmen. Ook jij als lid als je in een sector of bedrijf werkt waarbij HZC over de cao onderhandelt.

Heb je al een tijdje geen nieuws ontvangen over jouw cao? Controleer dan of je wel in onze administratie onder de juiste cao geregistreerd staat.

### Soorten cao's

De meeste cao's in Nederland zijn minimum-cao's, bijvoorbeeld de RIS, GGI en Bouw en Infra. Het is niet mogelijk om ten negatieve af te wijken van de cao. Een lager loon dan de cao voorschrijft mag niet, maar je mag wél een hoger loon afspreken.

Er zijn ook cao's waarbij afwijken helemaal niet mag, dit wordt een standaard-cao genoemd. De cao voor het Beroepsgoederenvervoer is hier een voorbeeld van. Afwijken mag zelfs niet in positieve zin, dan mag je bijvoorbeeld ook geen loonafspraken maken die hoger is dan de cao.

### Contact HZC

Ben je nou benieuwd of in jouw contract alles goed is geregeld is? Of wissel je binnenkort van werkgever en wil je zeker weten of je nieuwe contract klopt? Neem contact op met de Servicedesk. Zij kunnen je contract controleren en vertellen of alles klopt, of dat er toch nog wat aangepast moet worden.

Je kunt ze bereiken via 030 - 600 60 70 of servicedesk@hzc.nl





# Dicky Jager, deel 2

## Oude Machines 502

Zoals afgesproken komen we in de deze aflevering van Oude Machines nog eens terug op het machinistenleven van ons lid Dicky Jager uit Veendam. Na het werk bij de aanleg van de sprinterlijn ging Dicky met een aantal collega's voor bijscholing naar Kuiken in Emmeloord, zijn werkgever had namelijk nog eens vier Volvo dumpers gekocht.



Huub van Dijk,  
Rien Eegdeman,  
Ad Gevers

In de afleveringen van Oude Machines wordt zoveel mogelijk origineel fotomateriaal geplaatst uit die tijd. De redactiecommissie is zich ervan bewust dat de veiligheid op deze foto's niet van deze tijd is. Wanneer we de veiligheid zouden beoordelen naar de huidige maatstaven, zouden we geen foto's meer kunnen plaatsen.



Foto 1: GMC CCKW kieper in Romer-groen

En daar ontstond het vermoeden dat Romers tot de Stevin Groep zou gaan behoren omdat de gekochte dumpers niet in de bekende groene huisstijl van Romers mochten worden gespoten. Bij navraag deed ook de chef-materieel wat geheimzinnig. In 1976 bleek dat de vermoedens juist waren, want in dat jaar trad Gebr. Romers toe tot de Stevin Groep. Langzaam maakte de groene Romers-huisstijl plaats voor het blauw-wit van Stevin. Voor deelname aan evenementen van oud materieel beschikt Romers nog steeds over een GMC CCKW kieper in de vroegere groene kleur (zie foto 1).

Dicky had al eens aangegeven dat hij graag op een hydraulische graafmachine wilde werken. Kort na de overname deed die gelegenheid zich voor. Hij werd machinist op een Akerman H9 rupsgraafmachine en ingezet bij de aanleg van een twaalf kilometer lang leidingtraject in de Flevopolder bij Almere. Hier moest hij zandplateaus aanleggen waarin de leidingsleuven werden gegraven. Na dit werk verhuisde Dicky met zijn machine naar de aanleg van Schiphollijn en de aanleg van een cargo-platform op de luchthaven (zie foto's 2 en 3). We schrijven 1978. De Akerman H9 was voorzien van

een Volvo D70B dieselmotor die 149 pk leverde, had een bakinhoud van 750 liter en een gewicht van 15.200 kilo. De machine werd gebouwd van 1974 tot 1976. Toen het werk op Schiphol gereed was, ging de Akerman voor revisie naar Verhoeven in Leende (nu Maarheeze) en werd de onderwagen verlengd. Ook werd de machine in de kleuren van de Stevin-huisstijl gespoten.

Hierna ging Dicky nog naar diverse werken, waaronder de bouwput voor de Botlektunnel en het graven van een haven voor Afvalverwerking Rijnmond.

Op foto 4 is het materieel al in de Stevin-huisstijl. De machinist op de Akerman H16 is Ad Kruidenier. In 1991 werd Dicky Jager lid van HZC. Na nog wat werken in Groningen te hebben voltooid, had hij het bij (inmiddels) Volker Stevin wel gezien. Dicky stapte rond eeuwwisseling na 27 dienstjaren over naar een nieuwe werkgever, en wel Hoornstra Infrabouw uit Doesburg. Inmiddels geniet hij van een welverdiend pensioen. Dicky, bedankt dat je de moeite hebt willen nemen om helemaal naar het midden van het land te rijden voor jouw bijdrage aan deze rubriek. We wensen je nog vele gezonde en gelukkige jaren. ■



Foto 2: Schiphol.



Foto 3: Akerman H9



Foto 4: Akerman H16 in Stevin-kleuren





**Vraag en Antwoord**

de meest gestelde vragen aan HZC

**Klopt het dat ik twee keer per jaar vakantiegeld ontvang?**

In sommige cao's, zoals in de GGI-cao, is afgesproken dat een werkgever twee keer per jaar vakantiegeld mag uitkeren. Je ontvangt de vakantietoeslag dan in de maanden mei en november.

Kom je in de loop van het jaar in dienst in de cao Beroepsgeoderenvervoer? Ook kan heeft je werkgever de mogelijkheid om twee keer per jaar de vakantietoeslag uit te keren. In deze cao wordt je vakantietoeslag eveneens uitgekeerd in de maanden mei en november. Let op, in het vervoer wordt het vakantiegeld altijd over een kalenderjaar betaald. Heb je nog vragen? neem dan contact op met de Servicedesk.

**Mijn collega wil eerst kennismaken met HZC voordat hij een lidmaatschap afsluit. Kan dat?**

Dat kan! We hebben een proeflidmaatschap. Jouw collega kan dan drie maanden lang, onbeperkt vragen stellen aan HZC. Ook ontvangt hij of zij het HZC Vakblad en onze nieuwsbrieven. Dus laat je collega vooral kennismaken met HZC! Hij of zij kan zich aanmelden via de website of (de QR-code op) het aanmeldformulier in dit Vakblad.

**Kan ik een tegemoetkoming krijgen voor het behalen van mijn T-rijbewijs?**

Leerlingen die een opleiding volgen in de sector Groen, Grond en Infrastructuur kunnen een gedeeltelijke tegemoetkoming aanvragen voor de kosten van het T-rijbewijs. De vergoeding bedraagt op dit moment 850 euro en is mogelijk dankzij de hulp van sociale partners in de GGI-sector. Om in aanmerking te komen voor de tegemoetkoming, moet je je rijbewijs voor het einde van je opleiding hebben behaald. Je mag er twee jaar voor de start van je opleiding al mee beginnen. Voor meer informatie kun je contact opnemen met de Servicedesk.

Volg je een opleiding in een andere richting, maar wel binnen de sector van Colland Arbeidsmarktbeleid, kijk dan op de site van Colland Arbeidsmarkt.

**Contactgegevens Servicedesk**

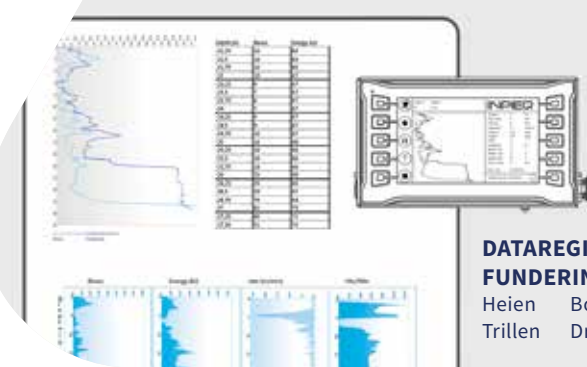
030 600 60 70

servicedesk@hzc.nl

**INPIEQ**

INNOVATION SERVICE FLEXIBILITY

**FUNDERINGSMATERIEEL: SLIM EN OP MAAT**



**DATAREGISTRATIE VOOR FUNDERINGSTECHNIKEN**

Heien Boren Injectie  
Trillen Drukken



**FUNDERINGSMACHINES**

Krachtig Compact

**IHE HAMER**  
Compact  
Hydraulisch  
geaccelereerd



**IGP GROUTPOMP**

Modulaire opbouw  
Volledig automatisch  
Piekdruk vrij



Inpieq - Liberatorstraat 3 - 4651 SC Steenbergen - +31 (0)850 81 20 00 - info@inpieq.nl - www.inpieq.nl



**AHLMANN**



**MecALAC 15MWR**

**COMPACT VEELZIJDIG KRACHTIG**

Ahlmann Nederland  
Ammerzoden  
073 599 77 55  
www.ahlmann.nl





**Kijk ook op [www.hzc.nl](http://www.hzc.nl)**

## In Memoriam Jaap Zwerus



Na een korte periode van afnemende gezondheid is op 28 februari 2024 Jaap Zwerus, voorzitter van afdeling Kampen e.o., helaas overleden.

Jaap was als voorzitter altijd zeer intensief betrokken bij de afdeling Kampen e.o., die veel aan hem te danken heeft. Tot het laatste toe heeft Jaap zich ingezet voor de afdeling, zelfs toen het al niet meer zo goed met hem ging. Zo was hij nog bij de ledenbijeenkomst in Swifterbant, waar gebrainstormd werd over zaken om meer leden naar de vergaderingen te krijgen. Ook daar had hij zijn inbreng.

Jaap wist duidelijk zijn eigen mening te geven als dat nodig was. Hij was bijzonder prettig in de omgang en kon er altijd een beroep op hem worden gedaan. Hij was erg sociaal en had ook altijd oprechte belangstelling voor hetgeen bij anderen speelde.

Wij als HZC en in het bijzonder afdeling Kampen e.o. zullen Jaap enorm missen.

Wij wensen zijn familie heel veel sterkte in deze moeilijke tijd.

Wij feliciteren Henny en Jeannette van Staveren uit Opijnen. Op 27 maart 2024 vierden zij hun gouden huwelijk!

Henny en Jeannette, wij wensen jullie nog heel veel gelukkige jaren samen.

## OVERLEDEN

Tot ons verdriet moeten wij kennisgeven van het overlijden van onze leden

### A.H. Veldhuizen

in de leeftijd van 68 jaar  
Amersfoort, 5 oktober 2023

### J. Bos

in de leeftijd van 71 jaar  
Valthermond, 12 januari 2024

### R.J. Weiler

in de leeftijd van 51 jaar  
Gorinchem, 21 januari 2024

### A. Betting

in de leeftijd van 76 jaar  
Erm, 22 januari 2024

### A. Schuring

in de leeftijd van 58 jaar  
Beilen, 25 januari 2024

### J. Veurink

in de leeftijd van 72 jaar  
Rheezerveen, 26 januari 2024

### G.J. de Jong

in de leeftijd van 55 jaar  
Beverwijk, 1 februari 2024

### M.S. Schouls

in de leeftijd van 70 jaar  
Utrecht, 3 februari 2024

### A.J.P.S van Dooren

in de leeftijd van 79 jaar  
Veldhoven, 5 februari 2024

### A. Vermeij

in de leeftijd van 69 jaar  
Delfzijl, 8 februari 2024

### G. Meijer

in de leeftijd van 74 jaar  
Onstwedde, 15 februari 2024

### R. Haringsma, De Snor

in de leeftijd van 68  
Wijckel, 17 februari 2024

### P.S. van der Veen

in de leeftijd van 77 jaar  
Surhuisterveen, 18 februari 2024

### W. Wilts

in de leeftijd van 84 jaar  
Oosterwolde, 24 februari 2024

### J. Potse

in de leeftijd van 91 jaar  
Zwijndrecht, 26 februari 2024

### G.J. Kleinbekman

in de leeftijd van 73 jaar  
Spijk, 27 februari 2024

### R. van Goor

in de leeftijd van 64 jaar  
Alteveer, 29 februari 2024

### R. Jagt

in de leeftijd van 71 jaar  
Erica, 4 maart 2024

### E. Steenhuis

in de leeftijd van 75 jaar  
Veendam, 11 maart 2024

*Wij wensen hun nabestaanden veel sterkte in deze moeilijke tijd.*



H2C neemt initiatief

# Werksymposium Naar meer Dagwerk in WegInfra

Onderhoudswerk aan de weginfra vindt nog altijd hoofdzakelijk in de nacht en in het weekend plaats. Behalve dat dit nadelige effecten heeft op de gezondheid en werk-privébalans van wegwerkers, leidt dit ook tot een verhoogd veiligheidsrisico. Dit geldt met name voor nachtwerk, waar door vermoeidheid en verminderde concentratie er sprake is van groter risico op aanrijdgevaar, zowel vanuit buiten het werkvak als binnen het werkvak zelf. Afgelopen jaar hebben zich wederom ernstige ongevallen bij wegwerkzaamheden voorgedaan. Daarnaast neemt het onderhoudswerk in hoeveelheid dermate toe, dat het plannen van het werk niet meer alleen in de nacht en weekenden past. Alle redenen dus om de mogelijkheden van verschuiving van nacht naar dagwerk in een werksymposium te onderzoeken.

## Initiatief H2C

Als dé bond voor infrawerkers – weg, rail, groen en water – ziet H2C het als een logische zaak om hierin het initiatief te nemen.

Afgelopen januari is een congres geweest over dagen nachtwerk in de railinfra, georganiseerd door stichting RailAlert, waar ook H2C en Rijkswaterstaat (RWS) spreker waren. Geconstateerd werd dat er minder bereidheid is om in de nacht te werken en dat dit zo wordt ervaren in zowel de rail- als de weginfra. Dat heeft impact op de hele keten, van RWS als opdrachtgever tot wegenbouwaannemers en onderaannemers. Vandaar dat H2C graag samen met de belangrijkste partijen – Bouwend Nederland als vertegenwoordiger van de aannemers en RWS als grootste opdrachtgever – in een werksymposium wil verkennen wat dit voor consequenties heeft en hoe we hier proactief mee om kunnen

gaan. Op het moment van schrijven van dit bericht zijn de voorbereidende gesprekken van H2C met Bouwend Nederland en RWS, over hoe een dergelijk werksymposium ingestoken kan worden, in volle gang. Er is al een datum afgesproken voor het symposium: donderdag 6 juni a.s. En de firma Heijmans heeft een locatie ter beschikking gesteld (het auditorium bij Heijmans in Rosmalen).

## Doel

Het doel van het werksymposium is: met elkaar uitwerken welke gevolgen een verschuiving naar meer dagwerk kan gaan hebben. Daarnaast moeten we met elkaar bedenken hoe we hier vooruitdenkend al in de voorbereiding en werkplanning mee om kunnen gaan. En hoe mogelijke hindernissen en knelpunten met tijdige onderlinge afstemming en praktische oplossingen weggenomen of verminderd kunnen worden.

## Belang voor de sector

Het belang voor de sector en alle betrokken partijen is dat hier gaat om een ontwikkeling die impact heeft op zowel veiligheid, productiemogelijkheid als doorstroming. Dit symposium biedt een mooie gelegenheid om samen met de keten, als opdrachtgever en opdrachtnemers, Bouwend Nederland, H2C en andere betrokken partijen, in een open samenwerking het gesprek te voeren over de impact van een verschuiving van nachtwerk naar meer dagwerk. Deze ontwikkeling raakt de veiligheid en gezondheid van de medewerkers van de opdrachtnemer, de druk op de productieopgave, de beschikbaarheid van arbeid, de arbeidsomstandigheden en de doorstroming/hinder overdag.

## Verband met project 'niet werken op de vluchtstrook tenzij'

De eerdergenoemde ongevallen bij wegwerkzaamheden vorig jaar, waaronder diverse op vluchtstroken, heeft eerder dit jaar Bouwend Nederland bewogen om samen met o.a. MKB Infra en Cumela te kijken of ze met RWS afspraken kunnen maken over werkzaamheden op de vluchtstrook. Het doel is om zo snel als mogelijk een nieuwe norm in te voeren zodat er geen werkzaamheden meer worden verricht op de vluchtstrook als er geen aanvullende maatregelen zijn genomen. Daarmee wordt een bredere invulling gegeven aan de Governance Code Veiligheid in de Bouw 'Reductie aanrijdgevaar' en ook het duidelijke signaal naar buiten toe afgegeven dat de veiligheid van de wegwerkers randvoorwaardelijk is bij de planning en organisatie van werk.

Naar aanleiding van een marktconsultatie van RWS in november vorig jaar heeft RWS inmiddels ook een aantal uitgangspunten gelanceerd voor het veilig(er) werken op de vluchtstrook en dit is een eerste goede stap. Van de branche mag RWS uiteraard ook een proactieve houding verwachten in het meedenken en aandragen van veilige(re) oplossingen.

## Directe maatregelen voor de korte termijn

In aanloop naar de nieuwe norm 'niet meer werken op de vluchtstrook' zijn nu al extra maatregelen aangekondigd om het werk voor kortstondige werkzaamheden op de vluchtstrook veiliger te maken. Deze extra maatregelen zijn gebaseerd op de zogenoemde arbeidshygiënische strategie en zijn aanvullend op de CROW Richtlijn 96a. Sinds 1 april 2024 zijn de maatregelen als volgt:

1. A-weg met signalering en vluchtstrook (>3m)  
Matrix snelheid op 50 km/u, werkend actieraam en 'digitaal zwaailicht';
2. A-weg met signalering en vluchtstrook (<3m)  
Aanliggende rijstrook afgekruist, werkend actieraam en 'digitaal zwaailicht';
3. A-weg zonder signalering en brede vluchtstrook (>3m)  
Niet verantwoord om werkzaamheden op de vluchtstrook te doen\*;
4. A-weg zonder signalering en smalle vluchtstrook (<3m)  
Niet verantwoord om werkzaamheden op de vluchtstrook te doen\*.

\* Hierin dient de opdrachtgever (RWS) haar verantwoordelijkheid te nemen om samen met de aanneemer een andere werkwijze te vinden.

Het doel is geen incidenten of ongevallen meer op de vluchtstrook. Deze maatregelen zijn een eerste aanzet. Het vervolg is verder in gesprek te blijven/gaan met alle betrokkenen om verdere concrete acties in gang te zetten.

## Werksymposium als logische verbreding

Na de aangekondigde samenwerking voor veiliger werken op de vluchtstrook, is het werksymposium een logische voortzetting en verbreding van deze samenwerking. Samen in goed overleg uitpuzzelen hoe het werk aan de weginfra in de toekomst het best en veilig georganiseerd kan worden. Meer details over het werksymposium volgen zo snel mogelijk zodra deze bekend zijn. ■





# TIL MAAR OP!

Prachtige set met **CLAAS ARION 550 + voorlader, Dalen liftstelsel en Agromais Bigbag** in schaal 1:32



SETPRIJS SLECHTS  
**€100,00**

De prijzen van de HZC-modelclub zijn inclusief verzendkosten. Deze aanbieding is geldig tot 1 mei 2024 of zolang de voorraad strekt.

## NIEUWE BESTELWIJZE HZC-MODELCLUB

Bij de HZC-modelclub kun je als HZC-lid een schaalmodel bestellen. In iedere uitgave van HZC Vakblad bieden we een mooi schaalmodel aan. Of je nu werkt in de bouw, landbouw, railinfra of chauffeur bent, er is voor ieder wat wils.

Bestellen doe je zo:

1. Scan de QR-code met je smartphone;
2. Vul het digitale bestelformulier in;
3. Druk op verzenden;
4. Betaal het model via het betaalverzoek dat je per email ontvangt vanuit de ING-bank.



Zodra we jouw betaling hebben ontvangen, geven we je bestelling door aan Holland Oto. Van hen ontvang je per e-mail een track&trace-code om je bestelling te kunnen volgen, zodat je weet wanneer je het model krijgt thuisbezorgd.

Je kunt je bestelling ook telefonisch doorgeven. Bel hiervoor naar 030-6006070.

## Kruiswoord

Breng de letters uit de genummerde vakjes over naar de gelijkgenummerde vakjes van de oplossingsbalk.

### horizontaal

1 kliekje 4 Griekse letter 8 windvrije kant 10 voegwoord 16 schermbloemige plant 18 mestaarde 20 niets uitgezonderd 21 wild rund uit de ijstijd 23 handigheid 24 heden 26 godsgebouw 28 plus 29 bos 31 zilverpopulier 33 bereider van eten 34 tekengerei 36 dierenverblijfplaats 39 adellijk persoon 41 noot 43 pluspunt 44 verlangen 46 ondersteek 47 rangtelwoord 51 dwarsmast 52 op dat ogenblik 54 deel van een zwembad 56 golf 57 heilige 58 perfect 60 serie 61 militair verdedigingswerk 63 kunstleer 65 reeds 66 dunne paal 68 kluitenbreker 70 theaterstuk 72 boodschap 75 compact disc 77 regenachtig 79 oude lengtemaat 80 water in Friesland 81 gele vogel 83 toeristische wegwijzer 85 vaartuig 87 bakmengsel 88 kort ogenblik 89 dicht 90 koopsom 91 bijwoord 92 gebaar.

### verticaal

1 blijk 2 korenhalm 3 Belgische badplaats 4 rund 5 ruw en ongebleekt 6 plaats in Zuid-Holland 7 Amsterdams ziekenhuis 8 levensbestemming 9 overdekte schaatsbaan 11 stadion 12 buisverlichting 13 ieder 14 deel van een week 15 delicatessie 17 koude lekkernij 19 computertoets 22 een zekere 23 niet verder dan 25 naar beneden 27 theaterpartij 29 verstandig mens 30 koninklijke aanspreektitel 32 erfenis 35 kaartterm 37 deel van een bed 38 ooit 40 lidwoord 42 volzin 44 plaats in Limburg 45 slee 46 ongeveer 3,14 47 noodzakelijk 48 laagtij 49 rivierarm 50 kerkelijke armenverzorger 53 woonschuit 54 godsdienstoefening 55 stoot 59 voorgevel 62 beeldbuis 64 dierengeluid 66 naaldboom 67 woonplaats 69 vertrekpunt op vliegveld 71 vereniging 73 deel van het gelaat 74 kleur 76 winst 78 hoeveelheid 79 loofboom 82 een weinig 84 Japans bordspel 85 monnikskleed 86 zich bevindend in.

1		2	3		4		5	6	7		8	9		10	11	12	13	14		15	
			16		17			18					19		20						
21	22				23					24			25				26			27	
28					29					30		31					32			33	
34		35						36	37		38						39	40			
			41					42	43				44		45						
		46			47		48		49				50		51				52	53	
54			55				56					57					58	59			60
			61			62		63			64		65			66			67		
68	69			70			71			72		73			74				75		76
77		78						79				80			81						82
83						84					85			86						87	
88							89				90				91					92	

© Sanders puzzelboeken

29	38	70	81	56	22	14	71	83	49	44	5	82	15	64	92
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----	----

Heb je de slagzin gevonden? Stuur je oplossing vóór 30 mei 2024 naar:

Vakvereniging HZC  
T.a.v. redactie HZC Vakblad  
Postbus 2060  
3430 CH Nieuwegein

Je kunt jouw oplossing ook doorgeven via de website, [www.hzc.nl](http://www.hzc.nl), of per e-mail [puzzel@hzc.nl](mailto:puzzel@hzc.nl). Vermeld bij de oplossing je naam en lidmaatschapsnummer.

Uit de goede inzendingen verloten wij twee prijswinnaars.

De 1<sup>e</sup> prijs is een cadeaukaart ter waarde van 25 euro.  
De 2<sup>e</sup> prijs is een cadeaukaart ter waarde van 15 euro.

Prijswinnaars HZC Vakblad 1  
De oplossing was:  
Vakbond van de toekomst

Winnaar van de 1<sup>e</sup> prijs, de cadeaukaart ter waarde van 25 euro:  
G. Wiersma uit Folsigare

Winnaar van de 2<sup>e</sup> prijs, een cadeaukaart ter waarde van 15 euro:  
A.P. Smalheer uit Westdorpe

Van harte gefeliciteerd!



# Aanmeldingsformulier



Formulier invullen, ondertekenen en een scan mailen naar: ledenadministratie@hzc.nl  
 of per post in envelop zonder postzegel naar Vakvereniging HZC, Antwoordnummer 2431, 3430 VB Nieuwegein.  
 Scan de QR-code om je aan te melden via onze website.



Datum: \_\_\_\_\_ m/v

Achternaam: \_\_\_\_\_

Voorletters: \_\_\_\_\_ Roepnaam: \_\_\_\_\_

Geboortedatum: \_\_\_\_\_

Adres: \_\_\_\_\_

Postcode: \_\_\_\_\_ Woonplaats: \_\_\_\_\_

E-mail adres: \_\_\_\_\_

Telefoonnummer vast/mobiel: \_\_\_\_\_

Tijdsparfondnummer (indien van toepassing): \_\_\_\_\_

Welkomstcadeau:  Twee maanden gratis lidmaatschap  Keuze-cadeaukaart t.w.v. 25 euro

Het betreft een Partnerlidmaatschap  ja  nee

Zo ja, wat is het lidmaatschapsnummer van jouw partner die al HZC lid is? \_\_\_\_\_

Machinist wel / geen diploma

Machine-monteur wel / geen diploma

zzp'er

Anders, namelijk: \_\_\_\_\_ wel / geen diploma

Ik volg nog een opleiding, namelijk: \_\_\_\_\_

Cao van toepassing, namelijk: \_\_\_\_\_

Geen cao van toepassing

Naam werkgever: \_\_\_\_\_

Adres: \_\_\_\_\_

Postcode: \_\_\_\_\_ Plaats: \_\_\_\_\_

Naam: \_\_\_\_\_ Lidnummer: \_\_\_\_\_

Adres: \_\_\_\_\_ Woonplaats: \_\_\_\_\_

Geldig tot intrekking

Ik geef tot wederopzegging toestemming om maandelijks de verschuldigde contributie van HZC af te schrijven van mijn (post)bank-rekening met IBAN:

\_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_ Handtekening: \_\_\_\_\_

\* Voor problemen ontstaan vóór het lidmaatschap gelden andere voorwaarden.  
 \* Jonger dan 18 jaar? Wij gaan ervan uit dat je ouders toestemming hebben gegeven voor het aangaan van het lidmaatschap.  
 De ledenadministratie van HZC neemt binnen 5 werkdagen contact met je op voor aanvullende informatie.  
 Je gegevens worden conform de richtlijnen van de nieuwe Algemene Verordening Gegevensbescherming verwerkt en opgeslagen.







**Correspondentieadres:**  
Postbus 2060 - 3430 CH Nieuwegein

**Bezoekadres:**  
Einsteinbaan 16, 3439 NJ Nieuwegein  
Telefoon (030) 600 60 70  
Website [www.hzc.nl](http://www.hzc.nl)  
E-mail: [info@hzc.nl](mailto:info@hzc.nl)

## Contributie

per januari 2024  
(alle genoemde bedragen zijn per maand)

<b>Standaard</b> (leden van 21 jaar of ouder)	€ 19,00
<b>Jeugdleden</b> (werkende leden tot 21 jaar)	€ 9,50
<b>Uitkeringsgerechtigden</b>	€ 9,50
<b>AOW-gerechtigden</b>	€ 6,50
<b>Partnerleden</b>	€ 9,50

\*Uitkeringsgerechtigden d.w.z. leden die werkloos zijn en een WW, WWB, WAO/WIA of IVA-uitkering ontvangen of met VUT of vroegpensioen zijn.

Vraag een contributieverlaging schriftelijk aan via [ledenadministratie@hzc.nl](mailto:ledenadministratie@hzc.nl) of per brief én stuur een kopie van de beslissing van de uitkerende instantie mee.

Veranderingen in de contributie in verband met de leeftijd gaan bij jeugdleden in vanaf de maand na de verjaardag. Bij AOW leden gaat dit in na de maand waarop de AOW gerechtigde leeftijd is behaald.

**Partnerleden**  
betalen 50% van de normale contributie tot aan de AOW-leeftijd. Vanaf dan geldt het tarief voor AOW-leden. (zie voor verdere informatie hierover de HZC website of neem contact op met de ledenadministratie)

**Alle leerlingen zijn gratis lid.**

**Abonnementen**  
Abonneren op het HZC Vakblad is alleen mogelijk wanneer je door je werkzaamheden niet lid kunnen worden van HZC. Leden ontvangen het HZC Vakblad gratis.

**HZC, bond voor echte vakprofessionals in de bouw, infra, rail, groen & grondverzet, waterbouw, offshore, metaal en (verticaal) transport**

## Wat mag je van ons verwachten?

### Ondersteuning bij jouw persoonlijke werkzaken

- Controle van arbeidsovereenkomst en loonstrook
- Vraag en antwoord over cao en arbeidsvoorwaarden
- Informatie en hulp bij overgang naar een andere cao
- Berekenen en vorderen van loon- en verloftegoeden
- (Vroeg)pensioenberekening en hulp bij aanvraag
- Hulp bij beëindiging van het dienstverband

### Individuele begeleiding

- (Langdurige) arbeidsongeschiktheid
- Bedrijfsongevallen
- Faillissement, overgang van onderneming, reorganisatie
- UWV-trajecten
- Coaching en conflictbemiddeling

### Regelen van jouw belangen bij je werkgever

- Onderhandelingen voor cao's, sociaal plannen, bedrijfsregelingen en jaarplannen
- Begeleiding van ondernemingsraden
- Toezicht op veiligheid en arbeidsomstandigheden

### Contact met HZC? Bel tussen 8.30 uur en 17.00 uur naar 030-600 6070 en vraag naar

- De ledenadministratie voor het doorgeven van wijzigingen in je persoonlijke gegevens (mailen kan ook naar [info@hzc.nl](mailto:info@hzc.nl))
- De Servicedesk voor hulp of advies (mailen kan ook naar [servicedesk@hzc.nl](mailto:servicedesk@hzc.nl))

Bel voor dringende zaken buiten kantooruren (bijvoorbeeld ontslag op staande voet) met je rayonbestuurder.

## Rayon bestuurders

**Stefan van der Land**  
M (06) 5052 8027  
E [sland@hzc.nl](mailto:sland@hzc.nl)

**Arnold Niekamp**  
M (06) 2540 0021  
E [aniekamp@hzc.nl](mailto:aniekamp@hzc.nl)

**Monique van Meerendonk**  
M (06) 5204 2348  
E [mmeerendonk@hzc.nl](mailto:mmeerendonk@hzc.nl)

Scan de QR-code om te zien wie jouw rayonbestuurder is.



**Meer weten?**  
kijk op onze website  
[www.hzc.nl](http://www.hzc.nl)

### Budgetondersteuner

Bel anoniem naar onze budgetondersteuner wanneer je zorgen hebt over jouw financiële situatie en hierbij advies of hulp kunt gebruiken: 06-81391129

### Adverteren in HZC Vakblad

Elma Media  
Rob Stavenuiter  
Telefoon: (0226) 33 16 38  
E-mail: [r.stavenuiter@elma.nl](mailto:r.stavenuiter@elma.nl)

# VOORRAADACTIE

# Uit voorraad leverbaar



# HITACHI





# DE KONING GROEIT...

*...en ons machinepark ook*

Kom jij op onze splinternieuwe machines werken?  
Sany 80-tons elektrische telerups | Hitachi ZE135  
Hitachi ZX85 | Liebherr 936 | Silent Piler



Als machinist bij Gebr. De Koning ben je onderdeel van een professioneel team met gezellige collega's die elkaar ondersteunen en inspireren. Je bent een waardevolle schakel in een warm familiebedrijf, gedreven door passie, innovatie en kwaliteit. Stevig arbeidsvoorwaardenpakket gebaseerd op **cao bouw & infra**.

**Meer weten?** Bel Claudia - HR Adviseur op 06 27 35 60 13 of mail naar [vacatures@gebrdekoning.nl](mailto:vacatures@gebrdekoning.nl).

Scan de  
QR-code



solliciteer  
direct!



**BUITENGEWOON AANNEMER**  
*Aanpakker van land en water*

[GEBRDEKONING.NL/VACATURES](http://GEBRDEKONING.NL/VACATURES)