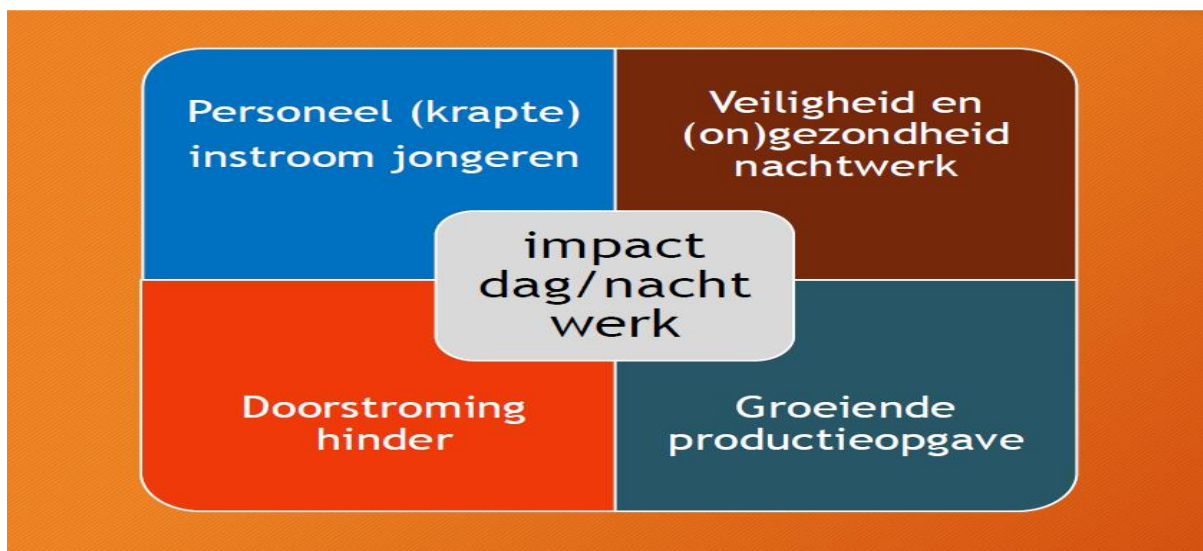


Opbrengst tweede werksymposium 'Van Nacht- naar meer Dagwerk in de weginfra' 27 november 2025, bij Boskalis, Papendrecht

Dit tweede werksymposium is het vervolg op het eerste werksymposium georganiseerd bij Heijmans op initiatief van Vakvereniging HZC i.s.m. Bouwend NL en Rijkswaterstaat.

Bij het eerste symposium op 6 juni 2024 is gezamenlijk door ruim 60 vertegenwoordigers vanuit infrabedrijven, Rijkswaterstaat en enkele andere stakeholders in 4 werkgroepen vanuit onderstaand schema de impact in kaart gebracht, die een viertal essentiële ontwikkelingen hebben op de wijze waarop werkzaamheden aan de weginfra worden ingericht en uitgevoerd.



De uitkomsten zijn in 4 pitches gepresenteerd:

Groepsitches 6 juni 2024

uitkomsten eerste werksymposium HZC-BNL-RWS, bij Heijmans, Rosmalen

- ✓ Nachtwerk is ongezond, overdag werken tenzij
2 ploegen dag/avond, evt. voorbereidingen in nacht
- ✓ Inrichten werk: arbeidshygiënische strategie nivo 1-2, uitsluiten van extern aanrijdgevaar (bijv. vierkant afsluiten, verschoven rijbaansysteem), weg verbreden naar profiel 13m voor 2x2 rijstroken, afscheidingen met harde barrières, geen pylons meer
- ✓ Motto: "hinder is oké", vroege communicatie omleidingen, extra treinen, afstemming andere projecten weg/spoor
- ✓ Weggebruikers: stimuleren thuiswerken, belonen voor mijden spits, meer handhaven + zwaardere sancties



Met deze uitkomsten als vertrekpunt is bij de start van het tweede werksymposium eerst stilgestaan bij wat er in de tussentijd tussen 6 juni en 27 november gebeurd is.

Wat is er sinds 6 juni gebeurd - productie & hinder

AD NIEUWS REGIO SPORT SHOW PLAY PODCAST PUZZLE



Rijkswaterstaat slaat opnieuw alarm: de infrastructuur gaat achteruit

Geplaatst op 22-11-2023 om 12:36



Werk aan de brug in de A7 bij Punderend. Een spoedklus zware voertuigen mochten er al langer niet meer overheen. © Foto: ANP / Sem van der Wal

Utrecht staat muurvast door wegwerkzaamheden, maar moeten die nou echt allemaal tegelijk?



Lekdik Nieuweleen

CONCEPT PLANNING

Zelf beschikbaar tot 12 maanden per weekend

	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo		
September									
35									
36	2	3	4	5	6	7	8	10	11,0
37	9	10	11	12	13	14	15	10	13,0
38	16	17	18	19	20	21	22	10	13,0
39	23	24	25	26	27	28	29	10	11,0
40									
Oktober									
40									
41	1	2	3	4	5	6	7	10	11,0
42	8	9	10	11	12	13	14	10	13,0
43	15	16	17	18	19	20	21	10	13,0
44	22	23	24	25	26	27	28	10	13,0
November									
44									
45	1	2	3	4	5	6	7	10	13,0
46	8	9	10	11	12	13	14	10	13,0
47	15	16	17	18	19	20	21	10	13,0
48	22	23	24	25	26	27	28	10	13,0

Wat is er sinds 6 juni gebeurd - veiligheid & welzijn

AD NIEUWS REGIO SPORT SHOW PLAY PODCAST PUZZLE



Snelheidsduivels razen gevaarlijk hard langs weg met werkzaamheden, nu staat er bord met heftige tekst

6 NIEUWS VAN DE DAG

ACHTERGROND

Weggebruiker ziet gevaar vaak niet

Inspecteur: 'Ik wil 's avonds gewoon naar huis' en negeren van rode kruisen boven de weg is een handmatig probleem, want staat er Rijkswaterstaat. Dat begint zaterdag een campagne om mensen erop te wijzen dat ze er niet voor niets staan.

Uit: Rijkswaterstaat en Mediahuis

Man (50) overlijdt na arbeidsongeval bij wegwerkzaamheden in Schermer

Naar: ANP / 22-11-2023



De plaats van het ongeval. © Foto: ANP / Indira Hoogstra / Vrijheid Media

99.356 flitsboetes moeten voorkomen dat wegwerkers worden doodgereden. Is dat wel genoeg?

Naar: ANP / 22-11-2023



Original in 2016 waarbij een vrachtwagen een pijlwagen ramde. © Foto: ANP / Cengiz Huurdeman

AD NIEUWS REGIO SPORT SHOW PLAY PODCAST PUZZLE



Blijven verkeersshuifers de wegwerker in gevaar brengen? Dan moet de snelweg maar helemaal op slot

ROGMALEN - Wegwerkers worden bekogeld en hun rijwagens omver gereden, en rode kruisen boven rijstroken op de snelweg massaal genegeerd. Alsmaar en agressief gedrag bij wegwerkzaamheden neemt zo enorm toe dat stevige maatregelen nodig zijn. Dat zegt topman Ton Hillen van wegenbouwer Heijmans uit Rosmalen. „Denk aan een snelweg wekenlang compleet afsluiten, zodat we wel veilig kunnen werken.”

Zowel op gebied van productie en hinder als van veiligheid en welzijn hebben we moeten vaststellen dat er op alle gebieden nog veel problemen op te lossen zijn en we er nog lang niet zijn. Wat wel intussen is bereikt, is dat het besef van urgentie en de noodzaak tot verandering duidelijk meer gezien, erkend én in toenemende mate naar buiten gebracht wordt.

Hoe urgent vinden we het eigenlijk?

tno.nl/newsroom/2023/11/vernieuwing-infrastructuur-essentieel/



Vernieuwing oudere infrastructuur essentieel en urgent

Infrastructuur 14 november 2023

De komende decennia staat Nederland voor een enorme opgave om de civiele infrastructuur te vernieuwen. Vervanging en renovatie is een essentiële voorwaarde om Nederland veilig, bereikbaar en leefbaar te houden. De uitgaven voor vernieuwing bedroegen 11 miljard euro in 2021. TNO verwacht voor volgend jaar dat de jaarlijkse kosten verdubbelen en over 20 jaar 3,4 miljard per jaar zullen zijn. Aan het eind van deze eeuw lopen de verwachte kosten op tot 3,7 miljard per jaar.

Directeur-generaal Martin Wijnen: 'Rijkswaterstaat moet meer werk verzetten'

Rijkswaterstaat moet versnellen. We moeten samen met de infrasector meer werk uit onze handen krijgen. Dat zei Martin Wijnen, de nieuwe directeur-generaal van Rijkswaterstaat, vrijdag 22 november in Ridderkerk tijdens het Nautisch-technisch Congres van Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) en Schippersvereniging Schuttevaer. Het afgelopen jaar zijn 100 extra RWS-medewerkers aan de slag gegaan om tot 2030 de productie te verviervoudigen.

Deel van de Mediahuis - 20 november 2023, 12:08



Dit tweede werksymposium werd nogmaals benadrukt dat we deze urgente uitdaging alleen kunnen oplossen als we bereid zijn in alle openheid en transparantie gezamenlijk met alle stakeholders naar oplossingsrichtingen te zoeken. En daarbij willen luisteren naar de factoren en knelpunten die voor de verschillende stakeholders in de weg zitten bij het vinden van oplossingen. In wederom 4 groepen zijn de stakeholders met elkaar in gesprek en aan de slag gegaan, waarbij onderstaand ‘toekomstvergezicht’ de onderliggende drijfveer was:

VISIE

Statement van gastheer Boskalis en gesteund door de vele aanwezigen op het door HZC, samen met Bouwend Nederland en Rijkswaterstaat op 27 november georganiseerde werksymposium “Van nacht- naar meer dagwerk” (als vervolg op het HZC werksymposium op 6 juni bij Heijmans).

Het is 17 oktober 2030.

De Nederlandse infrastructuur staat op een keerpunt. Rijkswaterstaat heeft net een intensief aanbestedingstraject afgerond voor het onderhoud van het wegenareaal in Noord-Zuid-West-Nederland. De uitkomst is schokkend: geen enkele aanbieder.

De gevolgen raken iedereen in de keten. Capaciteitsproblemen bij het inzetten van frezen en asfaltploegen hebben in 2028 en 2029 al geleid tot een halvering van de geplande werkzaamheden. De afgelopen winter waren delen van de A45 drie maanden afgesloten vanwege enorme achterstallige schade aan het asfalt. Cruciale verbindingen, zoals rijstroken naar de haven van Maasstad – een van de belangrijkste mainports van Nederland – zijn langdurig uitgevallen. De economische schade raakt niet alleen Rijkswaterstaat, maar ook de aannemers, de logistieke sector en de gehele Nederlandse economie.

Bovendien staan duurzame asfaltcentrales, waarin miljoenen zijn geïnvesteerd om de CO₂-uitstoot te verminderen, stil door een tekort aan gekwalificeerd personeel. Grote materieelinvesteringen bij aannemers blijven onbenut omdat er simpelweg niemand is om de machines te bedienen. De keten loopt vast. Minister Stekenbosch heeft zijn functie moeten neerleggen, maar het probleem overstijgt de politiek: het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Geen aanbieders betekent een gezamenlijke crisis.

Met de handen in het haar wordt een spoedoverleg georganiseerd, waarbij zowel Rijkswaterstaat als aannemers, asfaltcentrales en andere ketenpartners samenkomen. Ze verplaatsen zich naar het jaar 2024, toen de wegenbouw op zijn piek stond. Wat is er in de tussentijd misgegaan? Welke signalen hebben we gemist? Welke beleidsmatige en operationele keuzes hadden we toen moeten maken om deze situatie te voorkomen?

Een gezamenlijk probleem vraagt om gezamenlijke oplossingen.

De sessie begint met een reflectie. Wat zijn de structurele oorzaken van deze crisis? Het gesprek richt zich op zowel de opdrachtgevers als de opdrachtnemers, en hoe ze elkaar versterken in plaats van belemmeren. Wat hadden we samen anders moeten doen?

Kernvragen:

- Hoe hadden we samen kunnen zorgen voor meer instroom en behoud van gekwalificeerd personeel?
- Hoe kunnen we de verdeling van risico's en verantwoordelijkheden in contracten eerlijker maken, zodat opdrachtnemers niet onnodig worden belast?
- Welke gezamenlijke investeringen hadden ervoor gezorgd dat innovatie in asfaltproductie en werkorganisatie niet stilvalt en de wegen onderhoud krijgen?

Het is tijd voor actie.

Met deze uitgangspunten ligt er een krachtige basis om gezamenlijk de vitaliteit van de infrastructuursector te herstellen. De vraag aan iedereen in de sector is: Wat kun jij bijdragen vanuit jouw rol om deze transitie mogelijk te maken? Welke ideeën, innovaties en aanpakken kunnen voorkomen dat de keten vastloopt?

Door samen verantwoordelijkheid te nemen, kunnen we niet alleen de crisis van 2030 voorkomen, maar bouwen we aan een infrastructuur waar Nederland trots op kan zijn – nu en in de toekomst!



Op basis van dit toekomstvergezicht hebben 60 personen van alle stakeholders – infra hoofdaannemers, onderaannemers als freesbedrijven en kiepautobedrijven en vertegenwoordigers van opdrachtgevers als Rijkswaterstaat en provincie – in 4 gemengde werkgroepen de uitkomsten van het vorige symposium en de tussenliggende ontwikkelingen, gewerkt aan oplossingsrichtingen voor het anders organiseren van het werk.

Ook is gekeken wat er nodig is aan resources en weghalen van belemmeringen en de daarvoor benodigde tijd, om de oplossingen haalbaar uitgevoerd te krijgen en daarvoor een tijdslijn uit te zetten via een Roadmap. Met de doelstelling om uiteindelijk in deelstappen de oplossingen voor het anders organiseren van het werk in 2030 gerealiseerd te hebben.

Roadmap - 'Van nacht- naar meer dagwerk'

	Probleemstelling	2025	2026	2027	2028	2029	2030 Doelstelling
Aanbesteding	Focus in aanbesteding is nu op zo min mogelijk hinder		Hinder uit aanbesteding		Aanbesteden op veiligheid & productiviteit		Hinder volledig uit aanbesteding
Veiligheid	s'Nachts zijn statistisch meer ongelukken		Veilig werken heeft prioriteit		Boetes voor niet veilig werken		Minder ongelukken vanwege meer dagwerk
Productiviteit	Minder productief bij werken in alleen nachtslots		Laat de werkzaamheden beter aansluiten op het dag-ritme van de economie		Afbouwen van inefficiënte nachtslots		Vanwege meer dagwerk worden meer projecten in dezelfde/minder tijd voltooid
Gezondheid	Nachtwerk is bewezen ongezond		Nachtwerk wordt minder als de standaard gezien		Nachtwerk alleen bij voorbereidend werk of bij noodzaak		Dagwerk is de standaard vanwege gezondheid voor medewerker
Personeel	Toenemend arbeidstekort en groeiende orderportefeuille		Ken de behoefte van huidig en mogelijk personeel		Betrek de jeugd Imago van de sector positief uitdragen		Balans in salaris, werktijden, veiligheid en gezondheid maakt branche aantrekkelijk

De oplossingen/onderwerpen vanuit de 4 groepen zijn in de roadmap verwerkt. Soms was het lastig om een jaartal aan een actie te hangen, omdat het waarschijnlijk een lang lopend proces zal zijn. De roadmap focust op de insteek die gekozen wordt op de 5 naar voren gekomen onderwerpen: aanbesteding, veiligheid, productiviteit, gezondheid en personeel.

De meer gedetailleerde ideeën voor concrete uitwerking, veelal in het eerste werksymposium al naar voren gebracht, zijn niet in de roadmap verwerkt. Denk aan het werken in twee ploegendiensten bij niet werken in de nacht (bijv. 7-15 en 15-23 uur of 6-14 en 14-22 uur). Het meer/vaker voorop stellen van de bronmaatregelen conform de arbeid-hygiënische strategie: niet blootstellen aan risico (Duitse methode, vierkant afsluiten) of gedegen afscheiden van risico (uitsluitend werken achter harde barrières). Meer afstemming + coördinatie en vroeger communiceren over werkzaamheden en meer intensieve campagnes richting weggebruikers (niet alleen strikter handhaven maar ook positieve acties als stimuleren thuiswerken en belonen van spits mijden (in file komen te staan is een keuze).

Tot slot waren er nog een aantal vaker genoemde onderwerpen, die niet specifiek over het onderwerp van nacht- naar dagwerk gaan, maar meer algemeen van invloed zijn op het organiseren van werk. Deze zijn niet verwerkt in de roadmap, maar willen wij wel meegeven.

Veel genoemde onderwerpen in de 4 groepen (buiten de roadmap om):

- Belangrijkste huidige obstakel: OG (opdrachtgever) en ON (opdrachtnemer) werken te weinig echt sámen.
- Proces gestuurde OG en ON zorgt voor (te) veel papierwerk.
- Contracten: meer uniformiteit in eisen en minder uitgebreide en complexe contracten, boetes voor uitloop uit contracten (opdrijven werkdruk ten koste van kwaliteit), meer evenwichtige verdeling risico's, eerder vooraf met elkaar in gesprek over eisen en verwachtingen (OG-ON), meer focus op kwaliteit, maakbaarheid en veiligheid van werk.
- Planning: landelijke planning nodig om VNR-opgave goed te kunnen begeleiden. Daarbij langere tijd vooruit kijken en gecoördineerd plannen van verschillende opdrachten, inclusief alternatieve infra (spoor, water), gesprek durven voeren over 'papieren werkelijkheid' vs. praktijk
- Arbeidwetgeving: uitdagingen o.a. veilig werken op de vluchtstrook, werken met stagiaires, arbeidstijdenwet geldt niet voor zzp-ers, grip m.b.t. arboveiligheid op de totale keten
- Innovatie: zowel op gebied van o.a. veiligheid als productiviteit wordt geremd of komt niet (voldoende) van de grond.

Urgentie

De algehele afdrank aan het einde van het tweede werksymposium was dat er niet meer gedraald moet worden om stappen te zetten. De roadmap kan hier richting bij geven. We zijn de afgelopen jaren vooral de problemen aan het benoemen, maar komen niet voldoende tot de benodigde oplossingen voor het anders en meer op de dag organiseren van het werk. De urgentie is hoog vanuit verschillende redenen, grote productieopgave, veiligheid en gezondheid, aanbesteding obstakels, instroom in relatie tot aantrekkelijkheid van het werk.

Alle aanwezige stakeholders hebben de intentie onderschreven om tot concrete actie over te gaan, zowel de hoofdaannemers, onderaannemers als aanwezige vertegenwoordigers van opdrachtgevers. De aanwezige mensen van Rijkswaterstaat, vooral mensen van PPO die adviseren over borgen van veiligheid bij inrichten van projecten, hebben aangegeven dat voor die concrete stappen het belangrijk is dat er een bredere vertegenwoordiging vanuit Rijkswaterstaat gewenst is, m.n. productie regio's, GPO en hinder/doorstroming/VWM. Dat is wel al geprobeerd voor dit tweede symposium maar niet gelukt. Alle aanwezige stakeholders onderschrijven deze wens en noodzaak.

Om hier een stap verder in te kunnen zetten is afgesproken:

- om te bekijken het volgende, derde werksymposium bij Rijkswaterstaat te organiseren (*Note: dit is inmiddels gelukt, datum wordt 14 mei bij RWS, Utrecht*).
- dat nu aanwezige vertegenwoordigers van management/directie van Rijkswaterstaat gaan regelen dat HZC (in de persoon van Chris van Veldhuizen) als initiatiefnemer van de werksymposia een afspraak met de juiste mensen van andere afdelingen van Rijkswaterstaat krijgt om vertegenwoordigers van de nu gemiste disciplines bij het derde symposium wél aan tafel te krijgen.
(*Note: er staan inmiddels 2 afspraken met verschillende mensen bij RWS*).

Het zijn kleine stappen, maar wél vooruit. Het is goed om te zien dat de selectieve groep deelnemers, ongeacht stakeholder, het belang ook echt ziet en blijft terugkomen. Zoals op de Landelijke Asfaltdag 10 dec jl. gemeld: de 'losse' reeks werksymposia ontwikkelt zich tot een ware **'beweging van nacht- naar meer (vitaal) dagwerk in de weginfra!'**

Mede met dank aan de Boskalis trainees Eva van IJendoorn, Bas Groen en hun begeleider Willem van Biljouw voor de uitwerking van de Roadmap.

Graag tot 14 mei a.s. bij RWS!

Mvg,

Chris van Veldhuizen, HZC

AI-interpretatie van het toekomstvergezicht, als er niets verandert ...

