

| Naam: Reijnt-Jan Wassink |

| Functie: bietenkraanmachinist |

| Bedrijf: Coöperatie Loonbedrijf Almen-Harfsen |

| Datum: 11 oktober 2011 |



Drie keer per week rijdt de werknemer van loonwerkcoöperatie Almen-Harfsen naar een bietenhoop ergens in het land. „Het zijn lange dagen, die ik niet wil missen”, lacht bietenkraanmachinist Reijnt-Jan Wassink. Zo nu en dan deelt hij wel een rode kaart uit.

Start

9.00 uur. Hij zat al vroeg weer in de auto naar Drenthe. „Om half vijf gaat de wekker, en eigenlijk ben ik zelden voor negen uur 's avonds thuis”, zegt Reijnt-Jan Wassink. Maar van al het loonwerk dat hij doet, is de bietencampagne iets dat hij niet zou willen missen. „Na veertien jaar is het nog altijd interessant. Misschien is dat zo omdat ik ook echt geïnteresseerd ben in het product. Ik bel zelfs wel eens om te horen hoe het suikerpercentage van een bepaalde partij was. En ik kan prima overweg met de chauffeurs en met het districtshoofd van SuikerUnie. Dat scheelt.”

Aan de chauffeurs die bieten van deze hoop meenemen, geeft Wassink een rode kaart mee. Het districtshoofd van SuikerUnie beoordeelde gisteren de partij en gaf het stempel '4 tot 10 procent onkruid'. Dit betekent dat de fabriek de bieten wel afneemt, maar dat de ladingen moeten worden gemengd met schone partijen tot de vervuiling teruggebracht is naar 1 tot 2 procent. Wassink kent het verhaal, het districtshoofd had maanden geleden ook al advies gegeven over het gewas; over het al dan niet doodspuiten van het vanggewas dat tussen de bieten opdoek.

'Bietenweer'

11.00 uur. De vlagerige motregen gaat over in regen. Beschutting heeft Wassink alleen in zijn cabine. „Dit is wat ze bietenweer noemen”, zegt hij met nadruk. Intussen eet hij een boterham.

„Heel vaak bellen de chauffeurs dat ze onderweg zijn. Dat is aardig, maar ik onthoud het allemaal niet. Op een dag zie ik zo'n 25 verschillende chauffeurs”, zegt Wassink. „De districtsleider van SuikerUnie zei vanmorgen dat hij 1.200 ton in de fabriek wilde hebben vandaag. Dat zijn omgerekend veertig vrachten. En ik zit pas op zestien”, zegt Wassink. Terwijl het toch nog donker was toen hij begon te laden.

Wachtijd

12.00 uur. In de hele campagne rijden honderd chauffeurs de containers onder zijn bietenkraan. „Ik ken ze bijna allemaal, slechts een enkeling niet. Dat is dan een 'vreemde' transporteur; die geef ik een speciaal pasje mee waarmee hij toegang krijgt tot de fabriek.”

Het vlot niet erg vandaag. Koffie zit er helaas ook niet meer in. Vanmorgen heeft de machinist ergens een kop koffie gehad, maar vaak is dat er niet bij.

Hoop

13.00 uur. „Ach dat geldt voor alles natuurlijk”, zegt Wassink. „Zo zorgt de ene boer voor een keurige hoop op verharde ondergrond, en de andere akkerbouwer weet de hoop zo te storten dat ik er nauwelijks bij kan. En natuurlijk verschillen de bieten ook niet alleen per jaar, maar ook per boer”, zegt hij, terwijl hij in de buurt van Slagharen tarra uit de grijper probeert te schudden. Meer dan zeventig procent van de wagens heeft inmiddels meetapparatuur, in de andere gevallen telt de chauffeur het aantal keren dat Wassink bieten in de wagen kiept.

Pasje

14.00 uur. Op het pasje dat toegang geeft tot de fabriek staan gegevens die overeenkomen met de feiten in de computer in Wassink's cabine. Kraan nummer 43 staat er. En het bedrijfs-, bon- en ligplaatsnummer plus het tijdstip van belading, de coördinaten en het gewicht van één partij als de lading uit meerdere delen bestaat.

Het is soms hollen of stilstaan, volgens de loonwerker. „Belangrijke eigenschap voor een machinist op de bietenkraan is dat hij de rust weet te bewaren”, lacht Wassink, terwijl hij één wagen laadt en er drie op de weg staan te wachten. In de verte nadert nummer vier. Rustig en goedgeluimd zijn ook de chauffeurs van de vrachtwagens, anders dan een enkele automobilist die haast heeft en daarmee de veiligheid in gevaar brengt.

Gevaar

14.30 uur. Een van de chauffeurs zet een bord in de berm bij weer een nieuwe bietenhoop. „Je kunt niet genoeg waarschuwen”, zegt hij hoofdschuddend. „Steek niet over tussen de wachtende vrachtwagens door, want auto's minderen vaak niet eens vaart.”

Wassink werkt gestaag door. Na vandaag nog één dag deze week, dan neemt zijn collega de kraan weer over. ■

Reijnt-Jan Wassink wordt niet zenuwachtig

