

# Reizen naar en voor het werk en verzuim in de banksector

P.G. Koenders, C.G.L. van Deursen

De banksector kent naast een landelijke spreiding van hoofd- en lokale bankkantoren ook een toenemende mate van internationalisering. Dit riep bij de interne arbodienst van een grote bank de vraag op in hoeverre het reizen naar en voor het werk een belasting vormt voor de bankmedewerkers.

De veronderstelling was dat buitenlandse zakenreizen belastend zijn voor de medewerkers, wat zich onder meer zou kunnen uiten in een relatief hoog verzuim. Denk bijvoorbeeld aan de vermoeidheid die het reizen per auto of trein over langere afstanden binnen Europa met zich brengt en ook het fenomeen van de jetlag bij het reizen over tijdzones bij reizen van Europa naar de Verenigde Staten of het Verre Oosten.<sup>1</sup>

Wat het forenzen tussen woning en werkplek betreft, was de veronderstelling dat een hogere reistijd gepaard zou gaan met een hoger verzuim, met name bij gebruik van de auto.

Uit de literatuur is bekend dat reistijd en reisafstand bij automobilisten gecorreleerd zijn met een toename van de bloeddruk, spanningsklachten en hogere plasmaspiegels van stresshormonen. Naast lichamelijke vormen van stress is ook bekend dat de psychische stress toeneemt als de reistijd onvoorspelbaar wordt.<sup>2</sup>

In een eerder artikel hebben wij aangetoond dat leefstijlkenmerken en verzuim met elkaar samenhangen.<sup>3,6</sup> In het leefstijlonderzoek zijn ook gegevens verzameld over het reizen naar en voor het werk. Het gaat daarbij om vragen naar het gebruikte vervoermiddel, de reistijd van de woning naar het werk (woon-werkverkeer) en reizen voor het werk naar het buitenland (zakenreizen).

Is er een verband tussen reizen, forenzen en verzuim? In dat geval kan het voor de bank zinvol zijn om bij haar organisatieontwikkeling in het humanresourcesbeleid juist daar aandacht aan te besteden.

## VRAAGSTELLINGEN

- I Hoeveel tijd besteden bankmedewerkers aan het woon-werkverkeer?

## SAMENVATTING

Binnen een multinationale bankinstelling is de samenhang tussen verzuim en forenzen van en naar het werk, het vervoermiddel gebruikt voor het woon-werkverkeer, en het maken van buitenlandse zakenreizen onderzocht.

De reisgegevens uit een eind 2006 gehouden enquête onder ruim 7.556 medewerkers (bruikbare respons 73%) zijn gekoppeld aan hun verzuimgegevens over 2006. Uit de analyse van de gegevens blijkt dat werknemers die niet met het openbaar vervoer naar het werk reizen en werknemers die buitenlandse dienstereizen maken minder verzuimen. Vooral bij een langere reistijd met het openbaar vervoer, is het verzuim relatief hoog ten opzichte van de andere vervoermiddelen. Hierbij is gecorrigeerd voor leeftijd, geslacht en opleidingsniveau. Een mogelijke verklaring voor het feit dat werknemers die buitenlandse zakenreizen maken, minder verzuimen, wordt gezocht in het healthy worker-effect. De auteurs moeten een definitieve verklaring voor de gevonden verschillen schuldig blijven.

- I Met welk vervoermiddel reizen bankmedewerkers van hun woning naar het werk?
- I Welk deel van de bankmedewerkers maakt zakenreizen en waar reizen zij dan naartoe?
- I Is er een verband tussen het woon-werkverkeer of zakenreizen enerzijds en verzuim anderzijds?
- I Wat zijn de consequenties van de onderzoeksbevindingen voor advisering aan de bank door de bedrijfsarts?

## METHODEN

### Databestanden

Voor het onderzoek zijn twee databestanden gekoppeld: de uitkomsten van een leefstijlenquête onder 7.557 medewerkers van de bank (respons 80%, bruikbare respons 73%) en de verzuimregistratie van de bank over het jaar 2006. Het leefstijlonderzoek is eerder in dit tijdschrift uitgebreid beschreven.<sup>3</sup>

### Operationalisatie woon-werkverkeer en zakenreizen

In de leefstijlenquête zijn vragen opgenomen over:

- I de reistijd van woning naar werkplek in minuten voor een enkele reis;
- I het vervoermiddel voor vervoer van woning naar werk, met als antwoordopties: te voet, met de fiets, met de auto of met openbaar vervoer;

WERKKENMERKEN,  
WOON-  
WERKVERKEER,  
FORENZEN, REIZEN,  
ZIEKTEVERZUIM

- I zakenreizen door de medewerker en de bestemming van een zakenreis met als keuze-opties: België/Luxemburg, binnen Europa (buiten de Benelux) en buiten Europa.

### Verzuimaten en analyse

Bij de berekening van het verzuimpercentage zijn alleen de eerste 365 dagen meegeteld. Gedeeltelijk verzuim is meegeteld naar rato van de verzuimde werktijd. Voor de huidige analyse is de totale verzuimduur van belang en niet de verloren arbeidstijd. Daarom is geen parttimercorrectie toegepast.

De meldingsfrequentie is bepaald op basis van het aantal verzuimmeldingen per bankmedewerker in 2006.

Leeftijd, geslacht en opleidingsniveau kunnen zowel samenhangen met verzuim, als met forenzen, vervoermiddel en zakenreizen. De in dit artikel gepresenteerde verzuimcijfers worden daarom standaard voor deze drie achtergrondkenmerken gecorrigeerd. De gecorrigeerde verzuimpercentages en meldingsfrequenties zijn berekend met multiple classificatieanalyse (MCA), die een statistische optie vormt binnen de ANOVA-procedure (variantieanalyse) van SPSS. De MCA verandert alleen de onderlinge verhoudingen tussen de categorieën van de variabelen waarnaar het verzuim is uitgesplitst, het gemiddelde blijft gelijk. Variantieanalyse en MCA zijn ook gebruikt om voor de onderlinge samenhang tussen forenzen, vervoermiddel en zakenreizen te corrigeren en de hiervoor gecorrigeerde verzuimpercentages te berekenen.

## RESULTATEN

### Verzuim binnen de bank

Het gemiddelde verzuimpercentage van de bankmedewerkers die aan de leefstijlenquête deelnamen, is 3,0%. De gemiddelde meldingsfrequentie is 1,5. Vrouwen hebben een hoger verzuimpercentage dan mannen (4,6% versus 2,9%) en een

hogere meldingsfrequentie (1,8 versus 1,4). Het verzuimpercentage is het hoogst bij de 55-plussers (5,4%) en het laagst bij de 25-34-jarigen (2,8%). De meldingsfrequentie vertoont een omgekeerd patroon: deze wordt lager naarmate men ouder wordt. Werknemers met vmbo of lager onderwijs hebben het hoogste verzuim (4,2%), aflopend tot 1,9% bij de wetenschappelijk opgeleiden. De meldingsfrequentie vertoont een vergelijkbare trend.

### Reistijd en verzuim

Gemiddeld reizen bankmedewerkers 42 minuten per dag enkele reis tussen woning en werk. Voor 31% van de medewerkers is de reistijd korter dan een halfuur. Voor 39% vergt het tussen een halfuur en een uur om vanuit huis naar het werk te komen. Voor 29% van de medewerkers is de reistijd langer dan een uur. De langste reistijden zien we bij mannen. Ook stijgt de reistijd met de leeftijd. Naarmate de reistijd langer is, stijgen zowel het verzuimpercentage als het gemiddeld aantal verzuimmeldingen. Het verzuim van medewerkers die meer dan een uur kwijt zijn om op het werk te komen, ligt na correctie voor leeftijd, geslacht en opleidingsniveau 0,8 %punt hoger dan van medewerkers die binnen een halfuur op het werk zijn (figuur 1).

### Vervoermiddel van en naar het werk en verzuim

Bijna de helft van de medewerkers (47%) reist met de auto naar het werk en 37% reist met het openbaar vervoer. Daarnaast komt 14% van de medewerkers met de fiets naar het werk en 2% te voet. Er zijn geen opvallende verschillen in vervoermiddel naar leeftijd, geslacht of opleidingsniveau. De groep die met het openbaar vervoer reist, heeft het hoogste verzuimpercentage (figuur 2). Ook het verzuim van de autoreizigers ligt hoger dan dat van wandelaars en fietsers, maar duidelijk onder dat van de ov-reizigers. De meldingsfrequentie is hoog bij de ov-reizigers (1,8 keer per jaar), terwijl die van autoreizigers even laag is als van de fietsers (1,4 keer per jaar).

### Samenhang tussen reistijd en vervoermiddel en verzuim

Vervoermiddel en reistijd hangen samen. Wandelaars vergt het gemiddeld 13 minuten, fietsers 19 minuten, autoreizigers 41 minuten en ov-reizigers 55 minuten om op het werk te komen.

Wat bepaalt nu de gevonden verschillen in verzuim: het vervoermiddel, de reistijd of beide? In figuur 3 staat het ziekteverzuim voor de verschil-

I Gemiddeld besteden bankmedewerkers 1,5 uur per dag aan forenzen tussen woning en werk.

I Wandelaars verzuimen het minst, gevolgd door de fietsers.

I Bij autoreizigers heeft de reistijd geen invloed op het verzuimpercentage: in alle gevallen ligt het op of net onder de 3%. Bij ov-reizigers is het verzuim van medewerkers die meer dan een uur moeten reizen 3,8%.

I Voor zakelijk reizen geldt dat hoe verder men reist, hoe lager het verzuim.

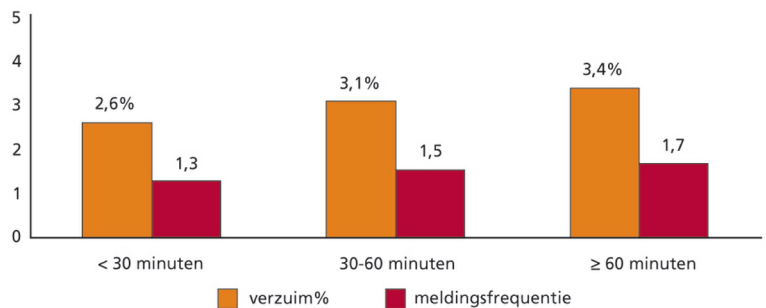
lende combinaties van reistijd en vervoermiddel. Beide factoren blijken ertoe te doen, vooral bij fietsers en ov-reizigers. Bij autoreizigers heeft de reistijd geen invloed op het verzuimpercentage: in alle gevallen ligt het op of net onder de 3%. Bij ov-reizigers is het verzuim van medewerkers die meer dan een uur moeten reizen 3,8%, tegenover rond de 3% bij een kortere reistijd. Fietsers die meer dan een halfuur reizen hebben een hoog verzuim (3,7%) vergeleken met degenen die korter fietsen (2,3%). Slechts 19 personen fietsen langer dan een uur naar het werk; zij zijn niet afzonderlijk bekeken. De wandelaars verzuimen het minst. Ook hier geldt dat de groep die naar het werk loopt en hier langer dan een halfuur over doet, te klein is om nader te bekijken.

### Zakenreizen naar het buitenland en verzuim

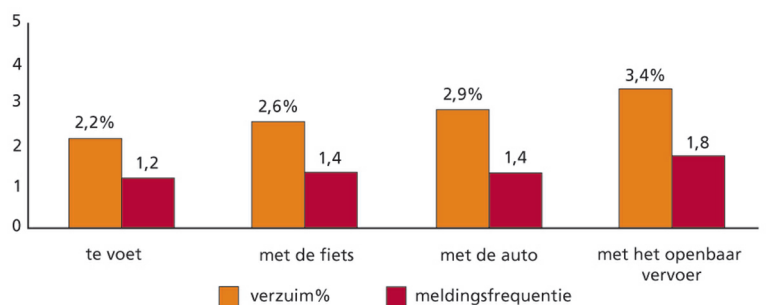
Van de bankmedewerkers reist jaarlijks 37% één of meer keer naar het buitenland voor het werk. Dit is relatief vaak het geval bij mannen en hoger opgeleiden. Jongeren maken weinig zakenreizen. Van de zakenreizigers reist 20% (n = 1008) alleen binnen de Benelux, 12% (n = 668) reist binnen heel Europa en 5% (n = 275) reist over de hele wereld. De overige 63% van de medewerkers maakt geen buitenlandse zakenreizen. Hoewel zakelijk reizen belastend kan zijn, geven de verzuimpercentages geen enkele indicatie dat dit ook leidt tot een hoger verzuim. Integendeel hoe verder men reist, hoe lager het verzuim (figuur 4). Ditzelfde geldt voor de meldingsfrequentie.

### De drie reisvariabelen in één model

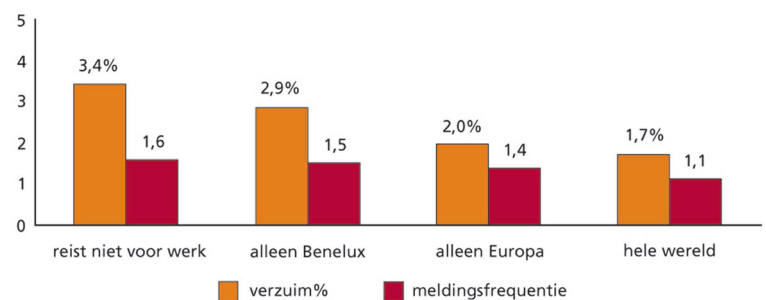
Nagegaan is of correctie voor buitenlandse reizen de uitkomsten van de relatie tussen de verzuimraten en reistijd en transportmiddel voor woon-werkverkeer verandert. Dit blijkt niet het geval. In tabel 1 staan de uitkomsten van deze analyse.



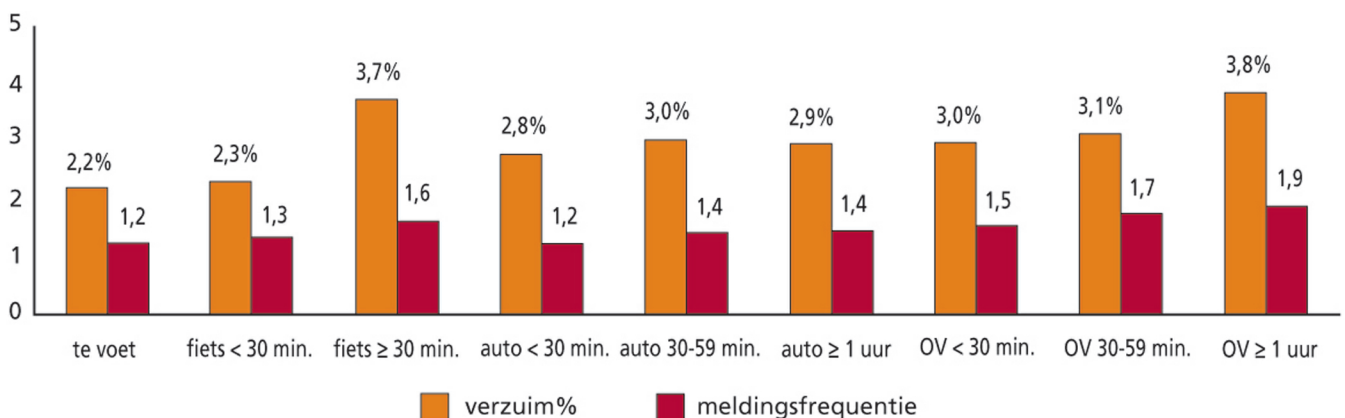
Figuur 1. Verzuimpercentage en meldingsfrequentie 2006 naar reisduur woon-werkverkeer (na correctie voor leeftijd, geslacht en opleidingsniveau).



Figuur 2. Verzuimpercentage en meldingsfrequentie 2006 naar vervoermiddel woon-werkverkeer (na correctie voor leeftijd, geslacht en opleidingsniveau).



Figuur 4. Verzuimpercentage en meldingsfrequentie 2006 naar buitenlandse zakenreizen (na correctie voor leeftijd, geslacht en opleidingsniveau).



Figuur 3. Verzuimpercentage en meldingsfrequentie 2006 naar combinatie van vervoermiddel en reistijd (na correctie voor leeftijd, geslacht en opleidingsniveau).

**Tabel 1**

Uitkomsten variantieanalyse: voor onderlinge samenhang gecorrigeerde verzuimpercentage en meldingsfrequentie

	Aantal werknemers	Aandeel kolom%	Verzuim% 2006	<i>p</i>	Meldingsfrequentie 2006	<i>p</i>
<i>Geslacht</i>						
man	3.054	58%	2,6%		1,4	
vrouw	2.170	42%	3,6%	0,000	1,6	0,000
<i>Leeftijd</i>						
15–24 jaar	53	1%	1,3%		1,8	
25–34 jaar	1.109	21%	2,5%		1,7	
35–44 jaar	1.963	38%	3,3%		1,6	
45–54 jaar	1.587	30%	2,9%		1,3	
55–64 jaar	512	10%	3,6%	0,000	1,3	0,094
<i>Opleidingsniveau</i>						
bo/vmbo	674	13%	3,6%		1,8	
havo/vwo	1.026	20%	3,0%		1,6	
mbo	1.092	21%	3,1%		1,6	
hbo	1.376	26%	3,1%		1,5	
wo	1.056	20%	2,6%	0,000	1,2	0,000
<i>Combi reistijd en vervoermiddel</i>						
te voet	94	2%	2,3%		1,3	
fiets <30 minuten	607	11%	2,3%		1,3	
fiets ≥30 minuten	151	3%	3,7%		1,6	
auto <30 minuten	830	15%	2,7%		1,2	
auto 30–59 minuten	1.126	21%	3,0%		1,4	
auto ≥60 minuten	654	12%	3,0%		1,5	
ov <30 minuten	229	4%	2,9%		1,5	
ov 30–59 minuten	897	16%	3,1%		1,7	
ov ≥60 minuten	896	16%	3,8%	0,015	1,9	0,000
<i>Zakenreizen naar buitenland</i>						
nooit	3.461	63%	3,4%		1,6	
alleen Benelux	1.097	20%	2,8%		1,5	
alleen Europa	658	12%	1,9%		1,4	
hele wereld	268	5%	1,8%	0,000	1,1	0,001

**ANTWOORD OP DE ONDERZOEKS-VRAGEN****Hoeveel tijd besteedt de bankmedewerker aan het woon-werkverkeer?**

De bankmedewerker reist gemiddeld 42 minuten van huis naar werk, wat neerkomt op zo'n 1,5 uur reistijd per dag, 6 tot 7,5 uren gemiddeld per week. Dit is meer dan de gemiddelde Nederlander, die 4 uur per week besteedt aan het woon-werkverkeer.<sup>5</sup>

**Met welk vervoermiddel reist de bankmedewerker naar zijn werk?**

De bankmedewerker reist in bijna de helft van de gevallen met de auto naar zijn werk. In vergelijking tot de totale Nederlandse beroepsbevolking maakt de bankmedewerker vaker gebruik van het openbaar vervoer (37% van de bankmedewerkers versus 14% van de Nederlandse beroepsbevolking) en minder gebruik van de auto (47% versus 76%), de fiets (14% versus

27%) of de eigen benen (2% van de bankmedewerkers loopt naar het werk in tegenstelling tot 3% van de Nederlanders).<sup>5</sup>

**Welk deel van de bankmedewerkers maakt zakenreizen en waar reizen zij dan naartoe?**

Van de bankmedewerkers maakt 37% buitenlandse zakenreizen: 20% reist zakelijk alleen naar België of Luxemburg, 12% reist ook voor zaken binnen Europa (buiten de Benelux) en 5% maakt zakenreizen over de gehele wereld.

**Is er een verband tussen het woon-werkverkeer en/of zakenreizen enerzijds en verzuim anderzijds?**

Het verzuim neemt toe, naarmate de reistijd langer is. Verder geldt dat werknemers die te voet naar hun werk gaan, het laagste verzuim hebben, gevolgd door respectievelijk fietsers, automobilisten en ov-reizigers. Afstand en vervoermiddel

hangen onderling samen. Openbaarvervoerreizigers zijn gemiddeld langer onderweg dan automobilisten. Voetgangers hebben de kortste reistijd. Wanneer vervoermiddel en reistijd gecombineerd worden blijkt dat het verzuim vooral verhoogd is bij fietsers die langer dan een halfuur reizen (3% van de medewerkers) en bij ov-reizigers die langer dan een uur reizen (16% van de medewerkers). Het verzuim is het laagst bij voetgangers en degenen die op korte fietsafstand van het werk wonen.

Er is geen verschil in verzuim tussen werknemers die geen zakenreizen maken, en zij die alleen binnen de Benelux reizen. Het verzuim van de werknemers die ook buiten de Benelux reizen (17% van de medewerkers), is significant lager dan van degenen die nooit voor hun werk naar het buitenland gaan.

### **Wat zijn de consequenties van de onderzoeksbevindingen voor advisering aan de bank door de bedrijfsarts?**

Ons onderzoek is een dwarsdoorsnedeonderzoek binnen één onderneming: de reisbelasting en het verzuim zijn gelijktijdig in kaart gebracht. Oorzaak en gevolg zijn dus niet te onderscheiden in dit onderzoek. Met andere woorden: nog onduidelijk is in hoeverre het veranderen van de reisbelasting, ook daadwerkelijk tot een lager verzuim zal leiden.

Nu er een duidelijke relatie blijkt te bestaan tussen het vervoermiddel gebruikt voor het woonwerkverkeer, de reistijd en verzuim, is het aan de bedrijfsarts om de bank in deze ook te adviseren. Te voet naar je werk kunnen of op de fiets hangen in dit onderzoek sterk samen met een lager verzuim van de medewerker. Een werkplek binnen loopafstand of binnen 30 minuten fietsafstand (10 km) van de woonplek is het meest optimaal. In dit ideaalplaatje bespaart de bank het equivalent van 31 mensjaren die nu verloren gaan aan verzuim mogelijk gerelateerd aan het reizen met de auto en het openbaar vervoer.

Indien lopen of fietsen niet mogelijk is, verdient bij langere reistijden het gebruik van de auto de voorkeur boven het gebruik van openbaarvervoer. De bank bespaart mogelijk het equivalent van 7 mensjaren verzuim als alle medewerkers die nu langer dan een uur met het openbaar vervoer reizen met de auto naar hun werk komen.

### **DISCUSSIE**

De bevordering van de mobiliteit binnen Nederland is een beladen onderwerp. Afhanke-

lijk van de politieke overtuiging of persoonlijke voorkeur wordt gepleit voor meer openbaar vervoer of bredere wegen. Vanuit de resultaten van ons onderzoek en de optiek van verzuimpreventie verdienen ruime vestigingsmogelijkheden voor werknemers en bedrijven in elkaars nabijheid (in een omgeving voorzien van goede wandel- en fietspaden) de voorkeur.

Deze voorkeur zou kunnen worden gestimuleerd door een actief humanresourcesbeleid ten aanzien van vestiging van bankkantoren in de leefomgeving van de medewerker en/of verhuizing van de medewerker naar een woonplek in de omgeving van de werkplek. Dit laatste kan door fiscale maatregelen worden ondersteund.

Naast fysieke huisvesting in elkaars directe omgeving bieden vormen van thuiswerken of telewerken wellicht ook een mogelijkheid om het aan het reizen gerelateerde verzuim in te perken.

Het reizen per auto wordt door Nederlanders positiever beoordeeld omdat het meer flexibiliteit, gemak, comfort en vrijheid geeft dan het reizen met het openbaar vervoer.<sup>6</sup> Dit verlaagt voor autorijders mogelijk de drempel om bij ziekte toch naar het werk te rijden. Verder kan het voor een zieke werknemer ook lichamelijk vermoeiender zijn om met het openbaar vervoer te komen; denk hierbij aan staan, vertragingen en overstappen. Dit kost energie.

Het verschil tussen reizen met de auto en het reizen met het openbaar vervoer is ook het verschil tussen solitair reizen en het reizen in groepen (van de mogelijkheid tot carpoolen wordt binnen het bankbedrijf ondanks financiële- en parkeerfaciliteiten voor carpoolers zeer beperkt gebruikgemaakt). De suggestie dat het openbaar vervoer een bron van besmetting van bankmedewerkers met ziektekiemen is, is met ons onderzoek niet uit te sluiten. De dosis-effectrelatie tussen reisduur in het openbaar vervoer en verzuim pleit voor deze theorie.

Ook de in de inleiding genoemde voorspelbaarheid van de reis(duur) speelt mogelijk een rol. De vele mogelijke vertragingen bij een langere reistijd maken de reis met het openbaar vervoer mogelijk minder voorspelbaar dan de ingecalculerde verblijftijd in de file en werkt daarmee mogelijk meer stressverhogend.<sup>2</sup> Een indicatie hiervoor in ons bestand is de gemiddeld hogere herstelbehoefte bij openbaarvervoerreizigers (niet-gepubliceerde data). Het huidige sturen op punctualiteit in het openbaar vervoer zou deze stress bij openbaarvervoerforenzen in de toekomst kunnen verminderen.

Voor fietsers geldt dat een klein stukje fietsen bij ziekte te overzien is. Wanneer de afstand echter groter wordt, zal de verzuimdrempel lager liggen en de hersteldrempel hoger zijn.

De vraag naar zakenreizen is in de enquête opgenomen vanuit het vermoeden binnen de bank dat deze reizen belastend zijn. Van reizen over tijdzones is bekend dat het gezondheidsproblemen met zich brengt, zoals jetlag en het verstoorde slaappatroon.<sup>1</sup> De bevinding dat het verzuim van degenen die voor hun werk naar het buitenland reizen, bij reizen buiten de Benelux en buiten Europa zelfs significant lager is, onderbouwt deze veronderstelling niet. Dit wil echter niet zeggen dat het reizen op geen enkele wijze belastend is: de ervaren belasting en de belasting voor de privé-situatie zijn in dit onderzoek niet gemeten. Het lage verzuim hangt mogelijk samen met de uitdaging die medewerkers ervaren door te werken in een multinationale setting. Daarnaast speelt mogelijk het healthy worker-effect, een vorm van (zelf)selectie op gezondheidskenmerken, een rol bij het lagere verzuim bij reizigers naar het buitenland. Medewerkers met een minder goede gezondheid opteren wellicht niet voor een baan met een forse reiscomponent of worden daarvoor niet geselecteerd.

Het primaire doel van het BRAVO-programma van de bank is de medewerkers bewust te maken van hun leefstijl.<sup>3</sup> Nu een duidelijke relatie tussen aan leefstijl verwante werkkenmerken als het vervoermiddel gebruikt voor woon-werkverkeer en zakenreizen met verzuim is vastgesteld, zet de bank ook in op beïnvloeding van medewerkers tot een gezondere reisstijl. Ten aanzien van buitenlandse zakenreizen bestaat binnen de bank

geen punt meer van zorg.

Bij indiensttreding of functieverandering zal extra aandacht worden besteed aan het reizen van woning naar werkplek. Er wordt accent gelegd op het bevorderen van de verhuizing naar een woonplek op loop- of fietsafstand van de werkplek, zodat de fiets en de wandeling te voet vaker als vervoermiddel voor het woon-werkverkeer kunnen dienen.

Daarnaast wordt bij herhuisvesting van bankonderdelen nadrukkelijker gekeken naar de effecten daarvan op het reizen door medewerkers.

#### LITERATUUR

1. Sharma L. Lifestyles, flying and associated health problems in flight attendants. *J R Soc Health* 2007; 127: 268-275.
2. Kluger AN. Commute variability and strain. *J Organiz Behav* 1998; 19: 147-165.
3. Koenders PG, Deursen CGL van, Croon NHTh, Dijkstra L. Leefstijlkenmerken en verzuim in de banksector. *Tijdschr Bedrijfs Verzekeringsgeneeskde* 2008; 16: 5-13.
4. <http://www.tijdbesteding.nl/specifiek/mobiliteit/motieven/20061018.html> geraadpleegd op 28 december 2007.
5. Statline CBS, uitkomsten Enquête BeroepsBevolking 2006. Geraadpleegd op 28 december 2007.
6. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (3 juli, 2007). Auto en fiets zeer goed gewaardeerd. Gevonden op: [www.verkeerenwaterstaat.nl/actueel/nieuws](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/actueel/nieuws). Geraadpleegd op 28 december 2007.

#### PERSONALIA

P.G. Koenders is bedrijfsarts bij Fortis Arbodienst.

C.G.L. van Deursen is werkzaam als beleidsonderzoeker in BSZ Beleidsonderzoek.

#### CORRESPONDENTIEADRES

Dr. P.G. Koenders, p/a Fortis Arbodienst, Postbus 2531, 2500 GM Utrecht.

E-mail: [paul.koenders@nl.fortis.com](mailto:paul.koenders@nl.fortis.com).

## AANKONDIGING ZESDE TBV-CONGRES

*Noteer alvast in uw agenda*

### ZESDE TBV-CONGRES

*Vrijdag 11 november 2008*

#### Verslaving en werk

##### Signaleren, behandelen en beoordelen

Het programma zal bestaan uit plenaire voordrachten en een aantal parallelsessies. Er wordt ingegaan op de epidemiologie, de medische kant en juridische aspecten. Daarnaast wordt uitgebreid ingegaan op verschillende typen verslaving: alcohol, middelen, gamen, gokken, eetstoornissen, enzovoort.

*Locatie:* De Heerlijkheid, Ermelo.

*Inlichtingen:* per e-mail: [congressen@bsl.nl](mailto:congressen@bsl.nl).