

# TVMM ACTUEEL



## De weg op met Jan Smit

‘Muziek is een heerlijke uitlaatklep’

PLUS



**Johannes Ritsma:**  
‘Veiligste chauffeur  
is prijs die telt’



**Nicolette van Dam:**  
‘Hoe meer vrouwen,  
hoe beter het is’



**Fred Teeven:**  
‘Voor mij is de  
bus ontspanning’





6

## Johannes Ritsma is Veiligste Chauffeur

Hij was 'de achterneef van Rintje Ritsma'. Maar sinds kort heeft Johannes Ritsma een veel belangrijker titel: Veiligste Chauffeur. "Ik wilde laten zien dat wij heel serieus met ons vak bezig zijn. Daarom vind ik dit een waardevolle titel."



22

### VERHOEK LEIDT ZELF OP

Hoe krijg je voldoende aanwas van nieuwe chauffeurs? Bij Verhoek Europe in Genemuiden bedachten ze jaren geleden al: we leiden ze gewoon zelf op. Inmiddels doen meerdere collega's mee.



4

### PARKEREN 2.0 KAN AL

Veilige, vertrouwde en zelfs gezondheidsbevorderende parkeerplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs zijn niet alleen toekomstmuziek. Op onder meer Maasvlakte Plaza bewijst 'parkeerpionier' Ton Barten dat het nu al kan.

TVM Actueel is een periodieke uitgave van Coöperatie TVM U.A. Een uitgave voor leden van de TVM groep die ieder kwartaal verschijnt.

Hoofdredactie: Frank Woestenburg | Eindredactie: Jan Dijkgraaf  
Redactie: Jolanda Metselaar | Fotografie: Glenn Wassenbergh en  
Francois Wieringa | Vormgeving: Wouter Nijman [www.nijman.nl](http://www.nijman.nl)

Redactieadres: TVM verzekeringen | Van Limburg Stirumstraat 250  
7901 AW Hoogeveen | postbus 130 | 7900 AC Hoogeveen

+31 (0)528 29 29 99 | [redactie@tvm.nl](mailto:redactie@tvm.nl) | [info@tvm.nl](mailto:info@tvm.nl)

[www.tvm.nl](http://www.tvm.nl) | [@tvmnl](https://www.facebook.com/tvmverzekeringen) en [@tvmalert](https://www.facebook.com/tvmverzekeringen)

Voor al uw verzekeringsvragen kunt u contact opnemen met onze Klantenservice: [+31 \(0\)528 29 22 92](tel:+31528292292) | [klantenservice@tvm.nl](mailto:klantenservice@tvm.nl)

Heeft u direct hulp nodig?

Bel dan met TVM assistance: [+31 \(0\)528 29 29 11](tel:+31528292911)

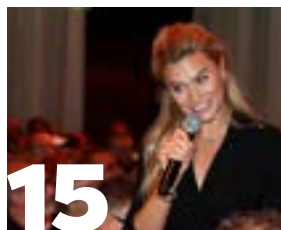
Heeft u schade, maar is het niet spoedeisend?

Bel dan met de TVM schademeldingsdienst: [+31 \(0\)528 29 27 00](tel:+31528292700)

Via [www.mijntvm.nl](http://www.mijntvm.nl) of [www.mobielschademelden.nl](http://www.mobielschademelden.nl)  
kunt u uw schade online melden.



**BIJ CHAUFFEURS IN TOP-10**  
Jan Smit staat bij vrachtwagenchauffeurs stevig in de top-10 van favoriete artiesten. De Volendamse zanger is er trots op. Een interview.



**ZEVENDE KEER**  
Nicolette van Dam is straks voor de zevende keer het gezicht van de (jubilerende) Dag van Veilig Transport.

30

15

**GEEN STAATSRaad, WEL BUSCHAUFFEUR**

Hij was bijna benoemd tot lid van de Raad van State. Tot er een kink in de kabel kwam. Toen besloot oud-staatssecretaris Fred Teeven zijn oude stiel weer op te pakken: hij werd parttime buschauffeur.

COÖPERATIE



**BERGERS BIJEEN**  
TVM assistance hield onlangs de eerste relatiedag met de bergers waarmee wordt samengewerkt en met medewerkers van de VHD.



**TOM VAN HERK-ZAAL**  
Het auditorium in het hoofdkantoor van TVM verzekeringen in Hogeveen heet voortaan de Tom van Herk-zaal. Een passend erbetoon.



**FOUNDATION**  
De TVM foundation heeft dit jaar al vijftien projecten in Nederland een donatie toegezegd. In het najaar volgt een nieuwe ronde.



**CHAUFFEURSBIJEENKOMSTEN**  
Een van de onderdelen van het TVM veiligheidsplan is de organisatie van bijeenkomsten. Johan Heeren legt het hoe en waarom uit.

**VAN DE VOORZITTER**



Voor u ligt de nieuwe TVM Actueel. Het is een bijzondere uitgave geworden die speciaal voor alle beroepschauffeurs is gemaakt in het kader van de vijftigste verjaardag van Ridders van de Weg.

Zoals u weet, hebben we bij TVM een rijke traditie op het gebied van transportveiligheid. Via Ridders van de Weg belonen wij het schadevrij rijden van de beroepschauffeurs. De zilveren, gouden en diamanten ridders, de status die bereikt wordt na respectievelijk vijf, tien en twintig schadevrije jaren, worden jaarlijks tijdens de Dag van Veilig Transport in het zonnetje gezet. Het is van onze kant een blijk van waardering voor alle professionals die iedere dag de weg opgaan om onze economie draaiende te houden en dat op een veilige en verantwoorde wijze doen.

In de aanloop naar de jubileumeditie van de Dag van Veilig Transport, op zaterdag 29 september in Nijkerk, willen we als TVM alle chauffeurs

‘Respect voor de chauffeurs, die onze economie draaiende houden’

van Nederland alvast een cadeautje geven in de vorm van deze speciale TVM Actueel, die ook in een extra hogere oplage verspreid is.

Vanzelfsprekend wordt in deze uitgave aandacht besteed aan Johannes Ritsma, de eerste en trotse winnaar van het door TVM en Volvo Trucks Nederland georganiseerde NK Veiligste Chauffeur. Maar daarnaast hebben we lezenswaardige interviews met Ridders van de Weg-ambassadrice Nicolette van Dam, zanger Jan Smit, oud-politicus Fred Teeven en een gastcolumn van auto-coureur Giedo van der Garde. En het mooie is dat zij stuk voor stuk hun respect uitspreken voor de beroepschauffeurs. En terecht!

Ik wens u veel leesplezier.

Hartelijke groet,

Arjan Bos  
voorzitter



Overname van (delen van) artikelen is toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie en mits de bron wordt vermeld. Overname van foto's en/of illustraties is niet toegestaan.



# ‘Met de truckparkeerplassen staan we aan het

Ruim een jaar na de opening van de modernste truckparking van Europa in mei 2017 is Maasvlakte Plaza alweer aan uitbreiding toe. Havenbedrijf Rotterdam wil zo snel mogelijk uitbreiden van 357 naar 510 parkeerplaatsen.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh

**P**arkingpionier Ton Barten somt moeiteloos de gunstige omstandigheden op voor een doorontwikkeling van zijn concept van veilig en vertrouwd parkeren van vrachtwagens.

“De lage kostprijs, de goede voorzieningen, de gemeenten die geen illegale parkeerders en overlast meer willen bij weilanden en industrieterreinen, de economische groei en ga zo maar door. Alles wijst erop dat we nog lang niet zijn uitgegroeid. Wat aantallen truckparkings betreft staan we nog maar aan het begin. Zeker doordat op de verzorgingsplaatsen van Rijkswaterstaat geen voorzieningen aanwezig zijn en die er ook niet zullen komen.”

Hij wijst naar een halfvol parkeerterrein op Maasvlakte Plaza, dat midden op de zonnige maandag al behoorlijk goed bezet is. “Drie, vier avonden per week staat het hier vol. Onze bezetting is 90 procent. Dan zie je dat de behoefte groeit en alleen nog maar zal toenemen. Eén procent economische groei betekent een veelvoud aan groei van het vrachtverkeer.”

Zijn bedrijf Truckparking Rotterdam Exploitatie (TRE) BV heeft zeven truck-

parkings in beheer, met de Maasvlakte Plaza als paradepaardje. Ooit begon hij met pionieren in Calais. Sindsdien is hij ook betrokken geweest bij de ontwikkeling van parkeerplaatsen in Rotterdam-Rijnmond (twee), Duiven, Hazeldonk en Venlo.

Maasvlakte Plaza ligt naast het Oostvoornse Meer en een beschermd broedgebied voor watervogels, middenin het warm kloppende economische hart van het havengebied. Daar is ruimte voor 357 vrachtauto's.

## Een lachertje

De chauffeurs kunnen er tanken (Shell), eten tegen een schappelijke prijs (T-Bone steak 17,95 euro bij Routiers), douchen (0,50 euro), een wasje draaien (3,50 euro) of de droger gebruiken (4 euro). Het parkeren op een goed afgesloten parkeerplaats kost 11,50 euro per dag, mede dankzij de financiële bijdrage van het Havenbedrijf Rotterdam. “Als je het tarief per uur bekijkt, is het helemaal een lachertje”, zegt Barten. Op de parkeerterreinen van TRE in Hazeldonk en Duiven ligt het tarief met 14 euro iets hoger.

Het enige wat op de Maasvlakte

ontbreekt is een strijkplank, grapt Barten bij de opening in mei 2017. “De grap over de afwezigheid van een strijkplank is een eigen leven gaan leiden. Zeker na de publicatie in het AD word ik er steeds naar gevraagd.” De strijkplank is er trouwens nog steeds niet. “Maar er is wel behoefte aan. Eén van de chauffeurs houdt ervan om na het wassen zijn kleding te strijken. Eigenlijk moeten we daar nog wel aan tegemoet komen.”

Barten vindt dat een fitnessruimte een hogere prioriteit heeft. “Als de chauffeurs hier geparkeerd staan, dan zouden ze eigenlijk ook even aan hun gezondheid moeten werken.”

Dankzij Europese subsidies en steun van het Havenbedrijf wordt in Nederland inmiddels een flinke inhaalslag gemaakt om chauffeurs goed te accommoderen. Op de verzorgingsplaatsen langs rijkswegen zijn geen douches of toiletten. Dat is niet meer van deze tijd.

Truckparkings met alle voorzieningen, zoals in Rotterdam zelfs voor LZV's, combinaties met gevaarlijke stoffen of koelwagens die aan het elektriciteitsnet



# parkings t begin'

kunnen worden gekoppeld, hebben volgens Barten de toekomst. Zeker nu het aantal onder buitenlandse chauffeurs de afgelopen jaren stormenderhand is gegroeid. De auto's staan er veilig. Niemand hoeft bevreesd te zijn voor ladingdiefstal op dit met camera's beveiligde terrein.

## Verplichte weekendrust

De verplichte weekendrust van 45 uur buiten de cabine is weliets dat de parkingpionier zorgen baart. Die verlofperiode is sinds een bindende uitspraak van het Europese Hof van Justitie bedoeld om buiten de auto door te brengen, niet in of rond de auto. Overtreding wordt niet misselijk bestraft: 1500 euro boete.

Barten heeft onderzocht of de bouw van een hotel bij de truckparkings een alternatief zou kunnen zijn. Die rekensom is echter niet rond te breien. Weliswaar wordt er in de weekenden gebruik van gemaakt van zo'n hotel, maar doordeweeks niet tot nauwelijks. Bovendien is de wetgever volgens hem niet altijd even

standvastig: over twee jaar kunnen de regels weer heel anders zijn. Banken zijn daarom terughoudend.

“De wetgeving is krom. Met alle voorzieningen die hier zijn kan een chauffeur best zijn weekendrust van 45 uur hier in de cabine doorbrengen. Want

‘Regels rond de verplichte weekendrust van 45 uur zijn krom’

daar is de wetgeving volgens mij voor bedoeld: een kwalitatief goede plek om te overnachten waar hij zich kan wassen en naar het toilet kan. Hoe meer van dit soort kwalitatief goede parkeerplaatsen, des te groter de kans dat hier ook de verplichte weekendrust kan worden doorgebracht.”



# Johannes Ritsma heeft de primeur

Het eerste NK Veiligste Chauffeur kreeg een onomstreden winnaar. De koele en nuchtere Johannes Ritsma van Boonstra Transport is de perfecte ambassadeur van veilig transport.

tekst: Jaap Stalenburg

beeld: Glenn Wassenbergh

Op de finaledag van het NK Veiligste Chauffeur op de Automotive Campus in Helmond alleen tevreden geluiden over de eerste editie van het evenement.

Directielid Willem Boonstra keek aan het eind van de dag geëmotioneerd toe hoe 'zijn' Johannes Ritsma door burgemeester Elly Blanksma van Helmond werd gehuldigd. "Johannes was zo rustig tijdens de laatste proeven en het leek helemaal geen wedstrijd. Hij maakte gewoon nul fouten en dat vind ik het belangrijkste voor een chauffeur: rustig blijven en geen fouten maken. Een terechte winnaar."

Zelf was Ritsma er nog wat beduusd van. "Het voelt een beetje onwerkelijk. Bewustwording voor verkeersveiligheid is ontzettend belangrijk, dat maakt deze titel voor mij ook zo waardevol. Of ik nog een tip heb voor alle medeweggebruikers? Geef elkaar de ruimte. Hou rekening met elkaar, probeer goed te anticiperen op alles wat er

om je heen gebeurt en vooral: probeer niet altijd en overal de eerste te zijn. De weg is immers van ons allemaal."

De familie Ritsma staat voor winnen. De Friese kampioen is een achterneef van schaatsicoon Rintje Ritsma en op de finaledag in Helmond bleek hij net zo'n goede allrounder. Hij heerste op alle onderdelen. Van de rit op de openbare weg met een instructeur in een Volvo Safety Truck tot de ogentest en manoeuvreeroefeningen.

Een prestatie van formaat, omdat maar liefst 1600 chauffeurs hadden ingeschreven en er na een theoretische ronde nog tien finalisten overbleven.

## Goed passen

Initiatiefnemers TVM verzekeringen en Volvo Trucks waren dan ook blij met de eerste editie van deze competitie op veiligheid. TVM CEO Arjan Bos vindt een dergelijke aanpak goed passen bij de focus van de verzekeraar op transportveiligheid. "Al vijftig jaar investeren wij in veilige transport en logistiek. Sinds 2014 richten we ons nog sterker op transportveiligheid, waarmee TVM zich nog nadrukkelijker in een maatschappelijke rol wil profileren. Het NK Veiligste Chauffeur heeft als doel gehad om bewustwording van veilig rijgedrag te vergroten en daarna verandering van het

gedrag te realiseren. Want een veilige chauffeur is iemand die kan anticiperen, die onder alle omstandigheden rustig blijft en die zijn vakkennis op de juiste wijze toepast."

Net als achterneef Rintje is Johannes Ritsma een echte allrounder

Ook mede-initiatiefnemer Volvo Trucks is tevreden over het eerste NK. Directeur marketing en communicatie Charles Engelaar: "Zero accidents waarbij een Volvo-truck betrokken is. Dat is waar wij ons sterk voor maken en dat is een belangrijke pijler achter de samenwerking met TVM voor het NK Veiligste Chauffeur geweest. Wij zijn erg tevreden over de hele competitie. We hebben een directe dialoog over veiligheid gehad met ruim 1600 professionele chauffeurs. We hebben hun kennis en inzichten kunnen delen met de minister, met wetenschappers en beleidsmakers. Uiteindelijk denken we hiermee het kennisniveau naar een nog hoger peil te hebben gebracht en positieve aandacht te hebben gegeneerd voor de professionaliteit van beroepschauffeurs bij alle weggebruikers. We hebben veel positieve feedback ontvangen van professionele >

## Eindstand

- 1 Johannes Ritsma (Surhuisterveen)
- 2 Martin Kolff (Goedereede)
- 3 Dinant Mombarg (Lochem)
- 4 Nathaly Bol (Klazienaveen)
- 5 Corné Lauwers (Alphen, NB)
- 6 Edso Sluijsmans (Deurne)
- 7 Vincent ten Zijthof (Heeten)
- 8 Martijn Klink (Meppel)
- 9 Jan Vos (Meteren)
- 10 Hans Thijssen (Haps)



**TVM**  
VERZEKERING

**NK**

**NK VEILIGSTE CHAUFFEUR**

Johannes Ritsma  
Finalist NK Veiligste Chauffeur

**NK VEILIGSTE CHAUFFEUR**

**OORKONDE**  
Finalist NK Veiligste Chauffeur

**JOHANNES RITSMA**





vervoerders die onze doelen ondersteunen.”

### Heel onwettelijk

De winnaar zelf stond er in Helmond verlegen bij. Gekleed in een oranje polo-

‘Ik wilde laten zien dat wij heel serieus met ons vak en veiligheid bezig zijn’

shirt was hij overdonderd door alle aandacht die bij een titelstrijd hoort. De zoen van Laurien Verstraten. De felicitaties van burgemeester Elly Blanksma van Helmond. De tv-camera van RTL Transportwereld. De radiomicrofoon van de NOS. Je maakt het niet alle dagen mee als je bij Boonstra Transport met pakketten door de Benelux rijdt.

“Het is heel onwettelijk, moet ik heel eerlijk zeggen. Het begint nu een beetje door te dringen, maar ik was wel heel zenuwachtig.”

*Voel jij je ook de veiligste chauffeur van Nederland. Heb je het idee dat jij op de weg net iets veiliger bent dan je collega's?*

“Je doet natuurlijk wel je best ervoor, maar dat wil niet zeggen dat je altijd alle inschattingen juist maakt. Je hebt ook met anderen in het verkeer te maken. Dit is wel een prijs die telt, vind ik. Het is ook een heel goed initiatief van Volvo en TVM om hier de aanzet toe te geven en om te laten zien aan andere weggebruikers dat wij als vrachtwagenchauffeurs serieus met veiligheid omgaan, want dat doen we wel degelijk. Hoewel sommigen wel eens anders beweren.”

*Er zijn voldoende negatieve vooroordelen altijd over chauffeurs en veiligheid op de weg.*

“Die zijn er zeker en het is altijd maar

de vrachtwagenchauffeur die het heeft gedaan als er op de weg iets fout gaat. Ik denk dat dat ook een van de redenen is waarom ik hieraan mee heb gedaan. Om ook te laten zien dat het anders is. Wij zijn heel serieus met ons vak bezig.”

*Voel jij je nu ook een soort ambassadeur voor een beroepsgroep die het niet altijd makkelijk heeft?*

“Ja, dat zeker. Dat had ik me van tevoren ook bedacht, maar niet beseft dat het ook zou lukken.”

*Jouw directeur Willem Boonstra zei: ‘Het is ook een beetje zoals wij in het bedrijf met veiligheidscultuur omgaan’. Wat onderscheidt Boonstra Transport daarin van andere bedrijven?*

“Ik denk dat Boonstra door je te stimuleren in juist rijgedrag goed werk doet. Je wordt gemonitord door black boxes en we hebben een brandstofcoördinator binnen het bedrijf die je rijstijl beoordeelt en dat ook naar je terugkoppelt. Je wordt je daardoor bewuster van je weggedrag, waardoor je vanzelf





## Laurien: 'Heel knap'

RTL-presentatrice Laurien Verstraten was ambassadrice van het NK Veiligste Chauffeur. Zij was niet alleen nadrukkelijk als presentatrice aanwezig bij de finale in Helmond, ook maakte ze samen met beroepschauffeur Jan van der Molen op diverse locaties filmpjes over transportveiligheid en ze kroop ook zelf achter het stuur voor een rijles. In korte tijd werd Laurien een begrip in de chauffeurswereld. Via Facebook en Instagram kreeg ze honderden enthousiaste berichten over het NK. "In de community leeft het heel erg. Er werd zoveel gepost, dat is niet normaal. In korte tijd hebben we iets bijzonders van de grond gekregen. Voor mij is het belangrijk geweest om te kunnen laten zien dat veruit de meeste chauffeurs zich verantwoordelijk voelen voor de veiligheid op de weg en erkennen dat het bijdraagt aan het imago van de hele beroepsgroep."

### Je hebt rijles gehad in een vrachtwagen, heeft dat jouw kijk op het rijden in een vrachtwagen veranderd?

"Ja, ik vind dat echt een prestatie op zich. Sowieso is het heel knap om zo'n enorm gevaarte te kunnen besturen, maar ook rekening te houden met je snelheid, je remweg, met hoe groot het is en hoe je met andere weggebruikers om moet gaan. Ik vind het heel cool om te merken hoe dat eigenlijk gaat."



### Reactie van de minister



rustiger gaat rijden. Dat heeft helemaal niets met tijd of planning te maken, maar gewoon met een beetje defensief rijgedrag. Je bent net zo snel op je bestemming, je hebt minder brandstof nodig, minder slijtage aan het voertuig en het is voor jezelf ook beter."

### Puikbegeleiding

Druk fotograferend genoot directeur Willem Boonstra van de huldiging van 'zijn' chauffeur. Het transportbedrijf uit het Friese Haulerwijk is wel vaker in de publiciteit, onder meer vanwege de eerste 44-tons elektrische truck ter wereld. Boonstra staat bekend om dat soort innovaties en een puikbegeleiding van de 160 chauffeurs die er in dienst zijn.

Willem Boonstra is trots op zijn nationaal kampioen, maar is er niet uit of Ritsma in zijn bedrijf ook daadwerkelijk de meest veilige chauffeur is.

"Er hangt nu iets om hem heen. Ik moet 'ja' zeggen, maar Johannes is echt niet de aller-, aller-, allerbeste. We hebben heel veel hele goede

chauffeurs en lang niet iedereen heeft meegedaan, maar Johannes heeft zijn kans wel gegrepen en hij heeft het waargemaakt."

### Hoe bevorder jij binnen jouw bedrijf het veiligheidsdenken?

"Ridders van de Weg natuurlijk, we stimuleren dat binnen het bedrijf en zijn trots op onze Ridders. Een keer per jaar komen wij altijd bij elkaar op de nieuwjaarsreceptie en dan is het schadeverloop altijd een vast thema. We hebben ook een chauffeurscoach in dienst, dat is met name voor brandstofgebruik en defensief rijden. Als het een keer niet goed gaat, dan gaan we met die jongens in gesprek"

Johannes kreeg niet alleen de titel 'Veiligste Chauffeur van Nederland', maar ontving ook als hoofdprijs een unieke achtdaagse reis voor twee personen naar de Verenigde Staten. Aan het eind van een opwindende dag weet de nuchtere Fries met wie hij naar de Verenigde Staten afreist. "Ik denk met mijn vrouw." <



Terugkijken naar dit NK kan [www.nkveiligstechauffeur.nl](http://www.nkveiligstechauffeur.nl)







# ‘Muziek is ideaal om stress kwijt te raken’

Een groot deel van de ruim 150.000 beroepschauffeurs in ons land luistert op de weg naar de hits van Jan Smit. Of buldert ze mee. ‘Vrienden voor het leven’. ‘Als de morgen is gekomen’. ‘Cupido’. ‘Leef nu het kan’. De zanger is er trots op.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen

**D**e naam van Jan Smit prijkt in de top-10 van meest gedraaide artiesten in de cabine, zo blijkt uit een enquête van het Sectorinstituut Transport en Logistiek in het kader van de wervingscampagne ikwordvrachtwagenchauffeur.nl. Zelf is de inmiddels 32-jarige Volendamse zanger ook een ‘halve’ trucker.

## *Waar luister je zelf naar in de auto?*

“In Nederland luister ik vaak naar Radio M vanwege de muziekvariatie. Daar komt alles voorbij. Van ABBA tot Henk Wijngaard. En van AC/DC tot Jan Smit. Maar als ik een cd pak, is het meestal Tom Jones of, nog beter, John Denver. Ik vind de melancholie in zijn nummers prachtig. En de inhoud. Veel zelfgeschreven liedjes van hem gaan over zijn thuis, de Rocky Mountains, over zijn verdriet en over de liefde voor zijn vrouw.

Bijna iedereen kent zijn tophit ‘Calypso’ wel. Ik voel me bevoorrecht dat ik dat nummer met hem in een duet heb mogen zingen. Postuum weliswaar, maar wel als eerste. We hebben daarvoor in 2007 de rechten en toestemming van zijn vrouw gekregen na een langdurige procedure. We hebben echt een jaar lang al ons materiaal opgestuurd, ze hebben navraag naar mij gedaan en YouTube-video’s bekeken. Maar na lange tijd leuren kregen we toestemming, dat was geweldig.”

## **Lekkere automuziek**

“Als je het hebt over Nederlandstalige muziek, ben ik gek van Rob de Nijs. En The Kik vind ik heel leuk. Die hebben een goede cd, ‘The Kik Hertaalt!’,

gemaakt waarop ze bekende songs van een Nederlandse tekst hebben voorzien, maar dan niet de letterlijke vertaling. Die cd zit heel goed in mekaar. En het is lekkere automuziek, lekker voor onderweg.”

## *Zing je zelf wel eens mee?*

“Ik zing nooit in de auto. En eigenlijk ook niet thuis. Ik vind zingen hartstikke leuk hoor, maar ik doe het voor mijn werk al genoeg. Cor, mijn oom en vaste chauffeur, zit altijd naast me in de auto. Ik denk ook niet dat hij het op prijs zou stellen. Zelf zingt hij wel mee. Hij heeft een goede Julio Iglesias in huis.”

## *Een grote meerderheid van de chauffeurs, 71 procent, geeft aan muziek in de cabine als een verrijking van hun vakantie te zien.*

“Ja, dat snap ik wel. Je neemt toch altijd bagage mee wanneer je achter het stuur kruipt. Ruzie, ziektes, zorgen. Zeker als je alleen bent, ga je over dat soort dingen nadenken. En dan is het lekker als je muziek hebt om zorgen van je af te zingen of je gedachten kwijt te raken. Muziek is een heerlijke uitlaatklep. Een ideaal middel om stress kwijt te raken.”

## *Heb jij wel eens stress in de auto?*

Lachend: “Nou, doorgaans niet. Maar we gingen twee jaar geleden op vakantie met twee gezinnen. Met een grote camper van tien meter lang. Ik moest daarvoor eerst nog een camperrijbewijs halen. Dat was wel even een dingetje. Pas twee dagen voordat we op

vakantie gingen, had ik mijn examen.”

## **Halve vrachtwagenchauffeur**

“Daarvoor had ik al drie theorie-examens moeten afleggen, waaronder mijn vrachtwagentheorie. Dus ik kan in principe nog afrijden als ik dat zou willen. Op papier ben ik nu een halve vrachtwagenchauffeur. De mevrouw van het CBR legde me later uit dat vrachtwagentheorie helemaal niet nodig was geweest voor een camperrij-

‘Ik hou van het leven, maar het leven gelukkig, ook van mij’

bewijs. Ik begreep het al niet. Ik moest vragen beantwoorden die betrekking hadden op zaken als tachograaf en vrachtbrieven, waar ik totaal niet in geïnteresseerd was. Ik wilde alleen maar twee weken met de camper naar Italië en Frankrijk.

Ik had er echter wel stress door. Mijn vrouw had me vooraf al gewarschuwd dat ik het eerder moest regelen. Uiteindelijk kwam het allemaal aan op het laatste moment. Tijdens het praktijkexamen bedacht ik me wel: als je nu zakt, kunnen we gewoon de vakantie vergeten. Maar het pakte goed uit. Ik ben wel een beetje van livin’ on the edge.”



## JAN SMIT IN TOP-10 MEEZINGERS

Jan Smit behoort tot de tien artiesten van wie de muziek het meest door vrachtwagenchauffeurs wordt meegezongen. Dat blijkt uit een enquête van het Sectorinstituut Transport en Logistiek. De lijst wordt aangevoerd door André Hazes (senior). Andere artiesten in de top-10 zijn Jannes, Blöf, Henk Wijngaard, Marco Borsato, Queen, Guus Meeuwis, Normaal en Golden Earring. Bijna driekwart van de chauffeurs (74 procent) geeft aan dat luisteren naar muziek het gevoel van vrijheid vergroot. Liefst 71 procent ervaart muziek als een verrijking van hun baan.



Op het podium heb ik nooit last van zenuwen. Maar bij mijn theorie-examens had ik 's ochtends wel last van mijn buik, zoals ik dat vijftien jaar geleden ook had bij mij normale rij-examen. Weet je, examens ben ik niet gewend. Ik heb ook nooit schooldiploma's gehaald of examens hoeven doen. Bij alles wat ik doe in mijn vak, weet ik dat ik het kan. Of het nou een optreden betreft voor 100.000 mensen of voor tien, dat maakt niets uit. Ik weet dat er geluid uit komt. Dan heb ik dus geen stress. Maar voor mijn eerste rij-examen, man, ik ben van tevoren nog naar mijn huisarts gegaan voor een spuit tegen de stress. En ik ben evengoed twee keer gezakt. Nu ging het overigens een stuk beter. Ik wist dat ik rustig moest blijven. In mijn hoofd vooral. En dat ik rustig en niet nonchalant moest rijden.”

*Hoe verliep de vakantie?*

“Prima. De druk was eraf. Ik vind zelf dat ik netjes rijd. En met een camper kun je niet zoveel capriolen uithalen.

Toen we 's nachts op een camping in Frankrijk arriveerden en ik met de camper in het donker achteruit moest inparkeren tussen twee bomen, kwamen er wel allemaal mensen bij staan om het met hun telefoons te filmen. Dat was heel fijn. Gelukkig ging het goed.”

*Terug naar de muziek dan. Ga je van bepaalde muziek ook anders rijden, harder bijvoorbeeld?*

“Ik draai in de auto altijd rustige muziek. Ballads vooral. Dan ga je er rustig voor zitten, kun je verzinken in je eigen gedachten. En ga je automatisch rustiger rijden. Ik denk dat dat beter is voor iedereen.”

### **Doorheen dreunen**

“Soms sta je voor het stoplicht wel eens naast een auto met de ramen dicht en hoor je van die hardstyle muziek er dwars doorheen dreunen. Dat kan niet goed zijn. Daar word je heel onrustig van. Het zijn ook vaak die gasten die bij groen als eerste optrekken.”

*Waar moet een goede meezinger in de cabine aan voldoen?*

“Ik geloof in de kracht van de herhaling. Bij de tweede keer moet je de tekst al uit je hoofd kennen. En het moet niet te ingewikkeld zijn. Een voorbeeld?

*Leef nu het kan.*

*Praat met Jan en alleman.*

*Hou van het leven.*

*Het leven houdt van jou.*

Het wordt me door mensen die zelf geen hits maken weleens voor de voeten geworpen dat mijn teksten te eenvoudig zijn. Maar je moet het leven niet moeilijker maken dan het is.

Ik denk, als je in de cabine zit en je weet dat je nog naar Rome, Malaga, Calais of Tanger moet, dat je dan wel zin hebt om lekker even mee te zingen. Tijd genoeg”

*Welk nummer van Jan Smit is volgens jou een vrachtwagenchauffeur op het lijf geschreven?*

“Dat is ‘Zie wel hoe ik thuiskom’! En heel toevallig hebben we die clip in





een vrachtwagen opgenomen. We hebben een vrachtwagen van ons geluidsbedrijf leeggehaald en de hele band erin gezet, inclusief drumset. En toen zijn we gaan rijden. Op de rotonde, uit de bocht, in de bocht... Tijdens die opnames hebben we echt gelachen. En gezongen.”

*Zou het bestaan van vrachtwagenchauffeur iets voor jou zijn?*

“Mijn oom, de broer van mijn moeder, was heel lang trucker. En mijn vader werkt bij het visbedrijf van Klaas Puul. Dus ik ken heel veel jongens die garnalen in Marokko moeten ophalen. Als ik hun cabines zie, dat zijn soms volledige appartementen. Het alleen zijn, het truckersleven, zou me wel passen. Maar de snelheid, of beter gezegd: het gebrek aan snelheid, zou me nekken. Als je weet dat een ritje vier uur langer duurt dan met een personenauto, daar zou ik toch wel moeite mee hebben...”

*Rijd je zelf weleens van en naar je optredens?*

“Cor rijdt me al zestien jaar overal heen. Hij is mijn chauffeur, mijn tournee-manager, mijn vertrouwenspersoon, mijn maatje en mijn beveiliging. Cor staat met optredens vaak in de zaal. Als iemand aanstalten maakt een glas bier te gooien of met een laserpen in mijn oog schijnt, dan staat hij er meteen bij. Cor is 1.98 meter. Hij is heel vriendelijk, maar je moet niet aan mij komen.”

#### **In een slijp**

“Cor rijdt heel goed. En al heel lang schadevrij. Eén keer heeft hij een stoepje geraakt. Daar was-ie doodziek van. Het gebeurde 's avonds, maar de volgende middag had hij al een nieuwe bumper geregeld. Verder is ons nooit iets ernstigs overkomen.

We hebben de afgelopen tien jaar een miljoen kilometer gereden, dus dan zie je genoeg. Sterker nog, een maand geleden waren we nog bang dat het

onze beurt was. Er gebeurde een ongeluk voor ons, twee auto's raakten in de slijp. Cor anticipeerde geweldig, gaf gas bij en we konden er nog net tussendoor. Ik denk dat we aan beide kanten een centimeter speling hadden. Daarna zaten we allebei met hartkloppingen. We waren door het oog van de

“Mijn teksten vinden sommigen misschien te makkelijk, maar ze berusten wel op waarheid”

naald gekropen. Het is mooi dat we het kunnen navertellen. Mijn teksten vinden sommigen misschien te makkelijk, maar ze berusten wel op waarheid. Ik hou van het leven, maar het leven gelukkig ook van mij.” <





## Geen Le Mans zonder koffie

Ik zal het maar meteen op tafel gooien: ik heb altijd iets gehad met vrachtwagens. In de tijd dat mijn vader vroeger een zaak had met babyartikelen reed hij af en toe met een vrachtwagen het land door. Ik vond het prachtig als kleine jongen met hem mee te gaan en vanuit zo'n hoge cabine het andere verkeer te overzien. Het gaf een enorm gevoel van vrijheid. Een leven als chauffeur is er desondanks niet van gekomen. Ik verkoos uiteindelijk de snelle auto's boven de grote vrachtwagens. Mezelf kennende is dat een zeer verstandige beslissing geweest. Ik mag mezelf in ieder geval de rest van mijn leven de voorganger van Max Verstappen in de Formule 1 noemen. Dat kan niemand me nazeggen. Het was geweldig om een paar jaar mee te mogen draaien in de glitter- en glamourwereld van de Formule 1.

Een ander hoogtepunt was onlangs mijn tweede deelname aan de 24 Uur van Le Mans, dé autosportklassieker bij uitstek. Samen met Jan Lammers en Jumbo-topman Frits van Eerd maakte ik

deel uit van Team Nederland. Met de elfde plaats algemeen (en de zevende plaats in de LMP2-klasse) mogen we trots zijn op onze prestatie.

De 24 Uur van Le Mans is een groots en meeslepend avontuur en een prachtige metafoor voor de wereld van het wegtransport. Ga maar na: in een dag en een nacht beleef je alle facetten waarmee een beroepschauffeur ook te maken heeft. Rijden in licht en donker, bij droog en nat weer en tussen coureurs en auto's van verschillende niveaus, terwijl je ondertussen te maken krijgt met technische tegenslagen en fysieke vermoeidheid. Verder ligt de focus vanzelfsprekend op veiligheid. Je kunt wel snel zijn, maar als je niet aankomt, heb je er uiteindelijk niets aan.

Geen Le Mans zonder koffie, dat is zeker waar. Maar gezonde voeding is essentieel voor een goede prestaties. Op het circuit, maar zeker ook op de openbare weg. Het is verleidelijk om snel even een vette hap, een koffie of een Red Bull te nemen en

het heeft zeker eventjes effect, maar daarna daalt de energiegel ook weer razendsnel. Hou daar rekening mee. Die tip zou ik aan iedere beroepschauffeur willen meegeven.

De combinatie van factoren maakt de 24 Uur van Le Mans tot een enorme uitdaging en een ware slijtageslag. Ik heb zelf uiteindelijk zo'n elf uur achter het stuur gezeten. Tussen het racen door heb ik wel even gegeten en gerust en zelfs een uurtje kunnen slapen. Dat laatste is ontzettend lastig vanwege de adrenaline die door je lijf giert, de spanning van de wedstrijd en het geluid om je heen, maar het is me toch even gelukt. Dat neemt niet weg dat je na Le Mans echt wel een paar dagen de tijd nodig hebt om te herstellen. Ik kijk nu al uit naar de editie van volgend jaar. Dan mag ik weer. Ja, het is een verslaving. Ik denk dat veel chauffeurs dat gevoel wel herkennen.

Ik had het al, maar zeker na mijn hernieuwde kennismaking met Le Mans kan ik zeggen dat ik ontzettend veel respect heb voor die tienduizenden vrachtwagenchauffeurs die dagelijks door Nederland rijden zonder brokken te maken en onze economie draaiende houden. Wat dat betreft is de naam Ridders van de Weg vijftig jaar geleden goed door TVM goed gekozen.

Tenslotte nog dit. De grootste ergernis van vrachtwagenchauffeurs is ongetwijfeld de bestuurder van die personenauto die nog net even voorlangs schiet om een afslag te halen zonder dat hij zich daarbij realiseert dat hij anderen in gevaar brengt. Ik snap dat. En toch, ik geef het toe, heb ik me er ook weleens schuldig aan gemaakt, vertrouwend op mijn inzicht als chauffeur. Ik zal proberen mijn leven te beteren...

**Guido van der Garde (33) is autocoureur. In 2013 reed hij 19 races in het Caterham-team in de Formule 1. Daarna werd hij testrijder bij Sauber. Dit seizoen komt hij voor Racing Team Holland uit in het FIA World Endurance Championship.**

'24 Uur van Le Mans is een prachtige metafoor voor het wegtransport'

# ‘Iedereen moet zijn of haar hart volgen’

Nicolette van Dam heeft een speciale band met vrachtwagenchauffeurs. Niet voor niets is ze eind september alweer voor het zevende achtereenvolgende jaar gastvrouw op de Dag van Veilig Transport, waar traditioneel de Ridders van de Weg door TVM in het zonnetje worden gezet.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Ben Hamimida en Francois Wieringa

Ik heb ontzettend veel respect voor de jongens en meiden die achter het stuur zitten en dat werk doen. En vooral voor de grote verantwoordelijkheid die ze met zich meedragen. Niet alleen verantwoordelijk

voor goederen, maar ook voor mensen om hen heen. Alle andere verkeersdeelnemers zijn toch heel kwetsbaar in vergelijking met zo'n grote vrachtwagen. Als het misgaat, kan het ook echt misgaan. Het werk zou voor mij niets zijn. Sterker nog, het lijkt mij doodeng.”

De echtgenoot van een vriendin is vrachtwagenchauffeur van beroep, vervolgt Nicolette van Dam. “Ik weet dus hoe het leven van een vrachtwagenchauffeur, maar ook van zijn gezin, er uit

kan zien. Dat is soms dus best pittig, zeker als er kinderen in het spel zijn of kinderen op komst zijn. Dan is het niet altijd makkelijk als manlief soms dagenlang onderweg is. Ik heb niet alleen respect voor de chauffeurs, maar zeker ook voor hun partners. Die maken het immers mogelijk dat hun man z'n werk goed kan doen. Om die reden benoem ik dat altijd tijdens de Dag van Veilig Transport. Niemand kan het allemaal alleen, ook een vrachtwagenchauffeur niet.”

## Hartstikke cool

De geboren en getogen Amsterdamse is, zo >

Nicolette van Dam zou graag meer vrouwen achter het stuur van een truck zien







bevestigt ze met een lach, beslist niet voor het vak van beroepschauffeur in de wieg gelegd. “Ik heb niets tegen autorijden, maar ik zou niet de hele dag op de weg willen of kunnen zitten. Ik zie echter wel de charme van het vak, zeker als je internationaal rijdt en op veel plekken komt. Dat is hartstikke cool. Ik snap het wel, de praktijk is vaak laden, lossen en weer terug, maar onderweg kom je toch in aanraking met andere culturen en landschappen. Zelfs als je ergens alleen maar even een broodje eet, krijg je daar al iets van mee. In zekere zin is het een vrij en avontuurlijk bestaan.”

Met goede, gerichte campagnes moet het volgens haar mogelijk zijn om het schreeuwende tekort aan vakmensen achter het stuur terug te dringen. En ook om meer vrouwen over de streep te trekken.

### **Man/vrouw-verhouding**

“Ik zou het mooi vinden als de verhouding man-vrouw iets meer in balans zou komen. Het is een mannenwereld, maar dat zegt me niets. Ook vrouwen moeten gewoon hun hart volgen. Als iets hun passie is, dan moeten ze er gewoon voor gaan. Ik vind het ook altijd leuk als ik er op de Dag van Veilig Transport vrouwen tussen zie lopen. Wat mij betreft: hoe meer, hoe beter.”

Van Dam (34) noemt zichzelf ‘allesbehalve een autofreak’. “Ik ben wel een paar keer met vrienden bij de Formule 1 geweest, onder andere in Monaco en Monza. Maar dat is dan gewoon gezellig. En het geluid van die auto’s is echt kicken. Maar als ik ergens over straat loop, is het dus niet zo dat ik kijk naar welke auto’s er







geparkeerd staan. Of dat ik het interessant vind om te weten in wat voor auto iemand rijdt, laat staan wat de cilinderinhoud van zijn motor is..."

Het overwegend negatieve imago van de beroepschauffeur is volgens haar niet terecht. "Misschien ben ik niet helemaal objectief, maar als ik aan vrachtwagenchauffeurs denk, dan denk ik vooral aan professionals die rustig en geduldig zijn en die op een veilige manier hun lading van A naar B brengen. Dat is echt vakmanschap. Ik vind dat er over het algemeen keurig wordt gereden."

### Grote ongelukken

Uit zichzelf benoemt ze de grootste ergernis van vrachtwagenchauffeurs op de weg: de voorlans schietende auto's bij een afslag. "Ik vind het altijd link als mensen dat soort fratsen uithalen op de snelweg. Zoiets doe ik dus echt nooit."

Ik realiseer me heel goed dat de mensen achter het stuur van een vrachtwagen niet ineens vol op de rem kunnen trappen. Of als ze dat wel doen, dat er dan echt grote ongelukken kunnen gebeuren. Onverantwoord, dat soort acties."

„Ik rijd zelf veilig, vind ik. Echt, je zult me nooit zien whatsappen achter het stuur. Ik ben moeder van twee dochtertjes. Je moet er niet aan denken dat door whatsappen

binnen een paar seconden je hele leven overhoop gegooid kan worden. Of het leven van anderen. Dat is de ultieme nachtmerrie."

Bewustwording voor veilig rijgedrag, daar kan nooit genoeg aandacht aan besteed worden, meent Nicolette van Dam. "Wat dat betreft ben ik echt wel trots op TVM. Dat we daar zoveel werk van maken. Onlangs met het NK Veiligste Chauffeur. En natuurlijk al vijftig jaar lang met Ridders van de Weg. Ik vind de Dag van Veilig Transport echt een feestje. De chauffeurs verdienen het ook om eens in het zonnetje gezet te worden voor zo'n lange

‘Ik zie de charme van het vak, zeker als je internationaal rijdt en op veel plekken komt’

periode schadevrij rijden. En de maatschappelijke betekenis van die dag is ontzettend belangrijk. Met het belonen van schadevrij rijden draag je immers ook weer bij aan een betere bewustwording bij iedereen."

En dan natuurlijk de hamvraag: is Nicolette van Dam een 'Jonkvrouw van de Weg'? Een lach volgt. Dan: "Ik woon in Amsterdam, hè. Dus mijn velgjes zijn misschien een beetje beschadigd door de paaltjes bij het inparkeren. Grote schades heb ik nog niet gehad. Maar ik ben een beetje bijgelovig, dus laat ik dat meteen maar afkloppen." <



# Bergers op bezoek



**TVM assistance hield onlangs de eerste relatiedag voor de bergers waarmee wordt samengewerkt en medewerkers van de VHD. Het doel van deze dag was om nader kennis te maken en de samenwerking te versterken en te verdiepen.**

en vervoer.

Versnelde berging is de eerste berging waarbij geen maatregelen ter voorkoming van schade aan wegdek, voertuig en/of lading genomen worden. Het bergingsvoertuig verplaatst de vrachtwagen zo snel mogelijk naar de eerst beschikbare en veilige plaats, zoals een parkeerplaats, benzinstation of afrit.

## Doorstroom

Uit ervaringen tot nu toe blijkt dat versnelde en uitgestelde berging effectief is voor de veiligheid en doorstroming, maar dat het nauwelijks wordt toegepast. In de maatregel File-Aanpak 2020 heeft Rijkswaterstaat besloten om dit vaker toe te laten passen om doorstroom op de wegen te bevorderen. Want de urgentie voor een aanpak is groot. Van Zutphen: "We zien ook veel technologische veranderingen aan de vrachtauto's en innovatieve maatregelen, zoals truck platooning. Dit betekent ook iets voor de berging en voor de bergers. Door de veranderingen is er meer specifieke voertuigenkennis nodig. Denk bijvoorbeeld aan het verschil tussen de vrachtauto van nu en een elektrische en hybride vrachtauto. Veel ontwikkelingen vragen een andere bergingsvisie. Wat te denken van de toename van software en ICT-toepassingen in zware vrachtauto's, de toename van het aantal vrachtauto's met een alternatieve aandrijving en onderhoud op afstand door monteurs met een tablet?"

De samenwerking met de bergers is uniek en op bijzondere wijze tot stand gekomen", aldus Jan van der Kleij, projectmanager bij TVM assistance. "We hebben bijvoorbeeld geen selectie op prijs gemaakt en doen dus niet aan zogenaamde wurgcontracten."

Jeroen Esselink, coördinator vracht-autoberging, vult aan: "Wij hebben de bergers geselecteerd op kwaliteit. We werken samen met zestien bergers en we hebben vaste tariefafspraken die voor alle bergers hetzelfde zijn. De opdrachten voor zware berging worden ondergebracht via een regio-indeling die wij hebben gemaakt en verteld aan de bergers. De bestaande kwaliteitsnormen hebben wij overgenomen én wij betalen binnen vijf werkdagen in plaats van dertig dagen de factuur."

TVM assistance is op 8 januari live gegaan. Tamke Kamstra, manager van TVM assistance: "In de afgelopen periode hebben wij 81 zware bergingen laten uitvoeren. Daarvan is 85 procent door TVM assistance aangenomen en verwerkt en

15 procent door de VHD. TVM assistance is 24/7 bereikbaar. Op werkdagen tussen 7.00 uur en 20.00 uur verwerken we de binnekomende hulpaanvragen vanuit Hoogeveen, op andere tijdstippen verloopt de hulpverlening via onze vaste externe alarmcentrale VHD."

## Versnelde berging

Tijdens de bijeenkomst kwam ook René van Zutphen van Verkeerscentrum Nederland (VCNL) aan het woord. Hij onderzoekt in opdracht van het Programmabureau Incident Management de versnelde en uitgestelde berging op de Nederlandse (snel)wegen met het oog op het plan File-Aanpak 2020.

Uitgestelde berging is de eerste berging waarbij de vrachtwagen eerst van de rijstroken en rijbaan wordt verwijderd. Doel is om de rijbanen zo snel mogelijk weer vrij te maken voor het overige verkeer. De vrachtauto wordt verplaatst naar de vluchtstrook of de berm en op een rustig tijdstip wordt de auto klaargemaakt voor verdere berging



## Nieuwe partners bij Safety Deal

Het aantal vervoerders dat is aangesloten bij de Safety Deal 'Vertrouwen op Veiligheid' blijft groeien. Sinds de initiële ondertekening is in januari Tielbeke transport toegetreden en in juni heeft ook ddstrucking zich verbonden aan het project. Eind 2018 omvat deze Safety Deal ruim 95 procent van de vervoersbewegingen bij drogisterijketen Kruidvat.

In september vorig jaar werd de Safety

Deal gelanceerd tijdens de Dag van Veilig Transport van TVM in Nijkerk. Het was in eerste instantie een overeenkomst tussen Kruidvat, drie grote vervoerders (Peter Appel, StvdBrink en Cornelissen) en TVM. In deze Safety Deal wordt vanuit de verschillende partijen veiligheid als hoogste goed bestempeld en worden ook concrete veiligheidsmaatregelen afgesproken.

# Eerbetoon aan Tom van Herk



**Als eerbetoon aan de overleden Tom van Herk heet het auditorium in het hoofdkantoor van TVM in Hoogeveen voortaan de Tom van Herk-zaal. Van Herk was voormalig voorzitter van de Raad van Commissarissen van de Coöperatie TVM. Hij overleed vorig jaar op 69-jarige leeftijd.**

Tom van Herk was van 1989 tot 1994 lid van de Ledenraad en werd in 1994 benoemd in de Raad van Commissarissen vanuit de ledenkring. In 1998 werd Van Herk benoemd tot vicevoorzitter en in 1999 tot voorzitter van de Raad van Commissarissen. Deze functie heeft hij vervuld tot 2014. Zijn bedrijf Lensveld is vanaf de oprichtingsdatum van TVM een zeer gewaardeerde klant.

"Tom was een charismatische, ondernemende en verbindende persoonlijkheid die de coöperatieve structuur hoog in het vaandel had staan", zegt Arjan Bos, CEO van TVM. "Hij heeft daardoor een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van TVM. Hoe groot de verschillen in discussies soms ook waren, Tom slaagde er altijd in de partijen bij elkaar te brengen."

Zijn vrouw Joke van Herk heeft in het bijzijn van zonen Mark en Ludo, partners en (klein)kinderen en de Raad van Bestuur het paneel van de Tom van Herk-zaal onthuld. De familie Van Herk liet weten deze blijvende herinnering aan Tom van Herk enorm te waarderen.

## Welke gevolgen heeft de AVG?

**Door de komst van de AVG heeft ook TVM haar werkwijze op het gebied van de registratie van persoonsgegevens getoetst en waar nodig aangepast.**

In het privacy-statement op de website [tvm.nl](http://tvm.nl) is te zien welke persoonsgegevens noodzakelijk zijn voor het verzekeren van uw goederen en diensten en hoe onze klanten hun rechten kunnen uitoefenen. Het statement is te vinden op [tvm.nl/privacy-statement-tvm](http://tvm.nl/privacy-statement-tvm). Klanten die op de hoogte willen blijven van onze producten en diensten en van wat er in logistiek en transport speelt, kunnen zich aanmelden voor de maandelijkse nieuwsbrieven. Dat kan op [tvm.nl/nieuwsbrief](http://tvm.nl/nieuwsbrief).





De Wieker Meule uit De Wijk was dit jaar een van de organisaties die een cheque van de TVM foundation ontving. De aanvraag kwam van Van der Sluis uit Rogat.

# Steun voor 15 projecten van TVM foundation

**Het bestuur van de TVM foundation heeft onlangs de laatste aanvragen voor ondersteuning aan projecten beoordeeld. In totaal kregen vijftien organisaties steun toegezegd.**



De eerste donaties van 2018 gaan naar stichting Buinerkeet in Exloo, voetbalvereniging Dwingeloo, stichting Play – skate court in Grouw, stichting Achter de Duinen in Heemskerk, stichting Jeugdthunk Kuinre, stichting Gehandicapten belangen Noord-Oost Veluwe in Heerde, stichting Jeugdvakantieweek in Hazerswoude-Dorp, honken-softbalvereniging Drachten Diamonds, stichting Treant Care Weidesteijn in Hoogeveen, stichting Fiets- en voetveer Arcen in Lottum, vereniging Sparks of Joy in Westbroek, stichting Multi-functioneel Centrum It Joo in Oudega, stichting De Wieker Meule in De Wijk, stichting

Dorps huis Westdorp in Ellertshaar en vereniging HVZ/Vivendi in Oosterhessele. De verenigingen en stichtingen die een aanvraag hebben ingediend, hebben persoonlijk bericht ontvangen.

Later dit jaar is er een tweede beoordelingsronde. Leden/klanten die bij TVM verzekerd zijn, kunnen een aanvraag indienen bij de TVM foundation. De Coöperatie TVM reserveert jaarlijks een deel van haar winst en doneert deze aan de TVM foundation. De stichting ondersteunt maatschappelijke initiatieven. Ook een project voorleggen aan de TVM foundation? Meer informatie over de initiatieven, de voorwaarden en over hoe u een aanvraag indient, vindt u op [www.tvmfoundation.nl](http://www.tvmfoundation.nl). Het aanvraagformulier moet voor 1 oktober binnen zijn.

# Route42 focust ook op de trailers



**Ondernemers hebben door- gaans goed inzichtelijk waar hun trucks zich bevinden en hoe het met de staat van onderhoud is. Maar hoe zit het eigenlijk met het trailerpark?**

Route42, het Bredase bedrijf dat slimme oplossingen ontwikkelt met behulp van techniek en ICT, ontdekte dat er nog sprake was van onontgonnen gebied en kwam met een oplossing op de markt in de vorm van een intelligent trailer tracking device: N-dure.

“Met deze trailerfeatures krijgen ondernemers meer grip op hun trailerbusiness. Uiteindelijk is de trailer net zo belangrijk als de truck. Immers, de assets bevinden zich in de trailers”, zegt Max Zillinger, CCO van Route42. De naam van de hardware, N-dure, is een verwijzing naar het krachtige batterij- pack, dat nog minimaal vier maanden doorwerkt nadat de trailer ontkoppeld is.

“Met behulp van het trailer tracking dashboard en de mobiele app van Route42 is de trailer of vloot goed te monitoren. Het systeem beschikt over meerdere applicaties die niet alleen de locatie van het voertuig overzichtelijk weergeeft, maar bijvoorbeeld ook de gereden kilometers en de bezettingsgraad in kaart brengt”, zegt Zillinger. “Op deze manier zie je of je trailer vloot optimaal rendeert.

Of je te veel of juist te weinig trailers hebt. Anders gezegd: het is een track and trace- systeem met een stukje intelligentie. Zo voegen we er bijvoorbeeld ook keuringsdata aan toe, zodat de ondernemer tijdig waarschuwingen krijgt als zijn materiaal toe is aan onderhoud. Of gedetailleerd inzicht in de wachttijden. Het systeem voldoet zeker in een behoefte en is uit te breiden al naar gelang de wensen van de ondernemer, bijvoorbeeld met deur- of temperatuursensoren.”

Zillinger verwijst naar een recente case van een Nederlandse klant bij wie een trailer was ontvreemd. “Binnen vier uur werd de trailer in Duitsland teruggevonden. Heel lang heeft de focus op de trucks gelegen en hing de trailer er achter en in figuurlijke zin er bij. Dat is nu aan het veranderen. En we merken heel duidelijk dat er weer een klimaat aan het ontstaan is dat er weer geïnvesteerd kan worden.”

Inmiddels heeft Route42 de wagenparken van grote klanten als Jan de Rijk, Verhoek en Lubbers Logistics uitgerust met de N-dure.



**Preventieadviseurs van TVM verzekeringen zijn regelmatig op zaterdag actief tijdens chauffeursbijeenkomsten. Adviseur risicomangement Johan Heeren vertelt over de achtergrond en noodzaak.**

## 1 Wat zijn chauffeursbijeenkomsten?

“De chauffeursbijeenkomsten zijn onderdeel van het TVM veiligheidsplan. Een plan waarmee de transportondernemer inzicht krijgt in de eventuele risico's die hij loopt binnen zijn bedrijf. Speciaal voor chauffeurs organiseren we, samen met de werkgever, bijeenkomsten met het thema ‘Veilig transport.’”

## 2 Wat is de aanleiding voor deze bijeenkomsten?

“De verkeersmaatschappij verandert door de jaren heen. Tijdens een bijeenkomst bespreken we casussen om als chauffeur te kunnen inspelen op de veranderingen onderweg. Hiermee proberen we de schadelast te beperken. Zowel de ondernemer, de chauffeur als TVM verzekeringen heeft belang bij zo min mogelijk schade. Iedereen wil veilig thuiskomen.”

## 3 Hoe ziet zo'n bijeenkomst er uit?

“Onderwerpen die aan bod komen zijn oorzaken van schade en het voorkomen daarvan, maar ook kosten als gevolg van schade en onderlinge communicatie. Naast chauffeursbijeenkomsten organiseren we ook bijeenkomsten speciaal voor planners of voor managers. Bij planners en managers ligt de focus op communicatie. Wat doet jouw rooster met jouw chauffeurs? Wat doen jouw beslissingen met de verkeersveiligheid in jouw bedrijf? Ook ervaren chauffeurs reageren positief op de bijeenkomst. Waar ze van tevoren soms sceptisch reageren, zijn ze blij met de praktijkverhalen en handvatten hoe om te gaan met de veranderingen in hun dagelijkse werkzaamheden.”

## 4 Is er een bijeenkomst op ieder bedrijf?

“Op het verzoek van de TVM-verzekerde organiseren we interactieve bijeenkomsten voor hun medewerkers. Soms komt ook het advies vanuit ons schadepreventieteam aan de hand van de schadegegevens. Dat kan een bijeenkomst zijn voor de chauffeurs, planners, logistiek medewerkers of managers. Voor kleinere vervoerders met minder medewerkers worden via de TVM-accountmanagers ook gezamenlijke bijeenkomsten georganiseerd.”

## 5 Wat kost het?

“De bijeenkomsten zijn onderdeel van het TVM veiligheidsplan. Deze dienstverlening wordt kosteloos aangeboden aan klanten.”







# Eigen kweekvijver voor chauffeurs

De logistieke sector kampt met een groot tekort aan chauffeurs. Transporteur Verhoek Europe in Genemuiden leidt al sinds 2007 zijn eigen personeel op en doet dat via JobTrans. Ook collega-bedrijven doen het inmiddels op die manier. HR Manager Erik Hattem: “Iedereen heeft op het ogenblik chauffeurs nodig.”

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh

**D**e vijver waaruit de transportsector tientallen jaren achtereen vrolijk kon vissen, is al lang opgedroogd. Erik Hattem (45), human resources manager bij Verhoek Europe in Genemuiden, stelt het met lichte weemoed vast. “Waar kwam vroeger een groot deel van de chauffeurs vandaan? Juist, uit militaire dienst! Allemaal dienstplichtigen die daar hun rijbewijs hadden gehaald op een viertonner of iets dergelijks en moeiteloos in de transportwereld terecht konden. Helaas, de dienstplicht is afgeschaft.”

Hij wijst op de landkaart naar Duitsland, waar Verhoek Europe liefst zeven vestigingen heeft. “Bij de Bundeswehr sinds 2011 hetzelfde verhaal. Ook daar worden nauwelijks chauffeurs meer opgeleid.”

Dus besloot Verhoek Europe in 2007 zelf maar een eigen kweekvijver in te richten, waar belangstellenden in drie maanden worden opgeleid tot het diploma C (28 uur) en CE (24 uur). Personeelsgebrek was daarvoor niet eens de voornaamste reden. “Ons bedrijf staat erom bekend dat we altijd goede chauffeurs in dienst hebben. Maar we vonden destijds dat de kwaliteit van nieuwe chauffeurs verbeterd kon worden. Dus wilden we een eigen opleiding hebben, vooral omdat vloeren deurenlogistiek specialistisch werk is. Chauffeurs moeten weten wat het is om een lading door Europa te rijden en die B2B of B2C af te leveren.”

## Meer aanvragen

Sinds 2010 is JobTrans ook toeleverancier aan tal van collega-transporteurs.

## HIGHLIGHTS

‘Werving van personeel is voor veel transporteurs één van de grootste uitdagingen. Bijna een derde van de chauffeurs in de branche is ouder dan 55 jaar, bij Verhoek 26 procent’

Maar de situatie is nog niet zodanig dat chauffeurs massaal worden weggekocht’

‘We zagen destijds mogelijkheden om de kwaliteit van nieuwe chauffeurs te verbeteren. Dus wilden we een eigen opleiding hebben, vooral omdat vloeren deurenlogistiek specialistisch werk is’



## JOBTRANS VERWACHT GROEI

**JobTrans in Genemuiden, waarvan Verhoek Europe in 2007 het eerste fundament legde, is gespecialiseerd in opleidingen in de logistieke branche en het leveren van flexibel personeel. Het bedrijf verwacht dat de vraag naar goede chauffeurs en logistiek personeel de komende jaren verder zal toenemen. Om daarop in te spelen heeft JobTrans zich toegelegd op het werven, opleiden en inzetten van voldoende gekwalificeerde vakkrachten.**

**Een van de stimuleringsmaatregelen is het uitloven van een aanbrengrpremie van 200 euro voor nieuwe medewerkers. Volgens JobTrans zijn er "sinds tijden weer ongekend veel vacatures beschikbaar".**

**Wie een goede kracht aanbrengt, krijgt de 200 euro zodra de nieuwe medewerker 500 uur heeft gewerkt in opdracht van het bedrijf. Het opleidingsinstituut met vestigingen in Genemuiden, Heerenveen en Harderwijk werkt met eigen lesvrachtauto's, deskundige vrachtwageninstructeurs en verzorgt rijvaardigheidstesten en geeft opleidingen en nascholing voor de verplichte vakbekwaamheidscode 95.**

De hoofdvestiging van het opleidingsinstituut is gelegen naast het uitgestrekte bedrijfsterrain van Verhoek Europe in Genemuiden, met ruim 900 werknemers in het vloer- en deurenlogistiek in de Benelux, Duitsland, Engeland en ook ver daarbuiten.

Inmiddels heeft JobTrans ook vestigingen in Heerenveen en Harderwijk. "Aanvankelijk konden we volstaan met het opleiden van zo'n vijf chauffeurs per kwartaal, voldoende om het verloop en de vergrijzing binnen ons bedrijf op te vangen", legt Hattem uit. "Maar gaandeweg kregen we ook steeds meer aanvragen van collega's uit de sector. Want iedereen heeft chauffeurs nodig. Er rijden nu vijf lestrucks en die rijden gedurende zes dagen per week op volle toeren."

Hij schetst dat de examendata bij het CBR volgeboekt zijn. De vraag naar opleidingen en examens is zo groot dat er inmiddels een tekort is ontstaan aan examinatoren en instructeurs. Want de vraag naar chauffeurs mag dan groot zijn, het opleidingstraject is niet helemaal meegegroeid. En het duurt anderhalf jaar voordat iemand zich WRM-rijinstructeur mag noemen en

voor een examiner gelden nog zwaardere ervaringseisen.

De opleidingscapaciteit is eveneens begrensd omdat het normale nascholingstraject voor Code 95 (de Europese richtlijn voor vakbekwaamheid van beroepschauffeurs, die vijf jaar geldig is en daarna een verplichte nascholing vereist) ook gewoon doorgaat.

### **Bloeiende economie**

De nood in de sector is hoog. Het Economisch Bureau van ING berekende in december vorig jaar dat het volume in de logistiek dit jaar groeit met 3,5 procent en de omzet met 5 procent toeneemt. Duidelijke kenmerken van een bloeiende economie. Aan de andere kant ontstaat schaarste aan chauffeurs.

Het chauffeurstekort bij bedrijven loopt snel op tot circa vijfduizend, berekende de bank. Eind vorig jaar had bijna de helft van de transportbedrijven te kampen met een personeelstekort. De situatie is nog niet zo schrijnend als in 2007 – voor de economische teruggang – maar dat kan volgens ING

snel veranderen. Want zij-instromers zijn er nauwelijks meer en nieuwkomers maar mondjesmaat. "Dit maakt werving van personeel voor veel transporteurs één van de grootste uitdagingen", voorspelt de bank.

De chauffeurspopulatie vergrijs

'We wilden voor specialistisch werk in deur- en vloertransport onze eigen chauffeurs opleiden'

bovendien. Bijna een derde van de chauffeurs is ouder dan 55 jaar, bij Verhoek 26 procent. Jongeren hebben niet al te grote belangstelling voor het vak in het drukke verkeer, met veel onregelmatigheid. Bovendien hebben ze geen zin om uit eigen portemonnee de opleidingskosten voor het groot rijbewijs (circa 7000 euro) te bekostigen. Aan de andere kant: de verdiensten zijn volgens Hattem redelijk tot goed. "Alleen is de drempel vaak te hoog", >







## DE GROEI VAN VERHOEK

Verhoek Europe is in 65 jaar uitgegroeid tot toonaangevend logistieke dienstverlener in de vloerbedekkingssector. Grondlegger Gijsbert Verhoek van het familiebedrijf begon in 1953 met het vervoer van riet en biezen met paard en wagen en later met vrachtwagens van geïmporteerde kokos voor gevlochten kokosmatten. De onderneming groeide uit tot een multinationale transportonderneming met vertakkingen naar onder meer Duitsland, België (de tapijt-industrie rond Gent en Oostende), het Verenigd Koninkrijk, Italië, Oostenrijk, Frankrijk, Zwitserland, Scandinavië en Oost-Europa. Het NIWO-vervoersnummer is een afspiegeling van de oprichtingsdatum: 1053 (oktober 1953).

Rond de val van de Muur in 1989 was het bedrijf uitgedijd tot 150 man personeel, bijna 30 jaar later is dat aantal ruim verzesvoudigd. Dat gebeurde onder meer door veel bedrijfsovernames in Duitsland, België, Groot-Brittannië en Denemarken en verdere specialisering in tapijtvervoer. Verhoek verzorgt het voor- en natraject van het vervoer voor de tapijtindustrie, of het nu om rollen hoogpolig tapijt, vinyl of kunstgras gaat. Daarnaast vervoert Verhoek, als specialist in lengtegoederen, ook aluminium deuren.

Inmiddels staat de tweede generatie van de familie Verhoek aan het roer en is de derde generatie in aantocht.



HR Manager Erik Hattem.

vindt hij. Het verloop bij Verhoek is niet zo groot. Hij schat dat circa 80 procent van de chauffeurs na de opleiding bij JobTrans aan het bedrijf verbonden blijft. Maar soms zijn er banen dichterbij huis te vinden, waardoor de dagelijkse files in het woon-werkverkeer kunnen worden gemedend. Als ze 45 minuten tot een uur naar het werk moeten reizen, dan kijken veel chauffeurs toch even rond.

### Niet massaal weggekocht

Of er wordt uit het netwerk van familie, vrienden en kennissen aan hen getrokken. Hattem: “Doen wij ook wel. Dan geven we een aanbrengrpremie. Ik hoor ook wel dat er helikoptervluchten worden aangeboden. Maar de situatie is nog niet zodanig dat chauffeurs massaal worden weggekocht. Wat dat betreft bestaat er collegialiteit in de logistieke sector. Dat zie je ook bij de opleidingen; veel chauffeurs van andere bedrijven leiden hun mensen op via JobTrans.”

Hij wijst verder op de stimuleringsmaatregelen die in de branche zijn getroffen. Zo is er de campagne [www.ikwordvrachtwagenchauffeur.nl](http://www.ikwordvrachtwagenchauffeur.nl) van het Sectorinstituut Transport en Logistiek, waarin aankomende chauffeurs baanzekerheid én een opleiding wordt geboden.

De bedoeling is dat er dankzij sub-

sidie 1500 nieuwe chauffeurs worden opgeleid, via de Stichting Opleiding- en Ontwikkelingsfonds Beroepsgoederenvervoer.

Kandidaten worden onder meer gelokt met een flinke korting op de opleidingskosten. Want, zo luidt de wervingstekst: “Jij betaalt maar 15 procent van het lesgeld. Vrachtwagenchauffeur worden doe je niet zomaar. In drie tot zes maanden tijd moet je heel wat vaardigheden onder de knie krijgen. En dat vraagt het nodige van jouw inzet. Als jij ons overtuigt dat je gemotiveerd bent, wordt minimaal 85 procent van je lesgeld betaald. Deal?”

En over de baangarantie: “De vooruitzichten in onze sector zijn erg goed. Daarom durven we jou de garantie op een baan te geven van minimaal 32 uur per week. In elk geval voor één jaar, maar ook in de jaren erna is er volop werk in dit vak. Pak jij die kans?”

### A way of life

Hattem stelt dat bij Verhoek de mogelijkheid bestaat om al werkend te leren, bijvoorbeeld door de rijopleiding bij JobTrans te combineren met werkzaamheden in het magazijn. Daar krijgt de

aankomend chauffeur zicht op de bijzondere aspecten van de vloer- en deurenlogistiek.

Volgens hem is het vak van (tapijt) chauffeur ‘a way of life’. “Het zijn vaak zelfstandige jongens die overal in Europa makkelijk hun weg weten te vinden.”

Ondanks alle inspanningen van Verhoek om mensen aan te trekken, kijkt

‘Er bestaat gelukkig nog collegialiteit in de transportsector’

hij als HR Manager (met name in deze tijd) altijd uit naar de laatste dagen van de maand. Dan bestaat er immers de kans dat er brieven met opzeggingen op zijn bureau worden neergelegd, soms persoonlijk overhandigd.

“Dat zijn voor mij altijd spannende dagen. Maar tot dusver valt het mee. Dat heb ik ook altijd met mensen die drie jaar na hun rijopleiding vrij zijn om te vertrekken. Maar gelukkig blijft 80 procent van onze nieuwe werknemers gewoon bij ons.” <





NIJHOF-WASSINK

CHOOSE  
ME

VOLVO

PL ECU EN57

# Modelchauffeur waakt over goede naam

Chauffeurs uit Midden- en Oost-Europa hebben een slechte naam, deels in de branche en zeker aan de borreltafel. Bewijs voor dat stempel ontbreekt. Marcin Brylka reageert nuchter op het wantrouwen. “Ik denk dat het komt door de concurrentie op de arbeidsmarkt.”

tekst: Gerard den Elt

beeld: Francois Wieringa

**E**n zonnige vrijdagmiddag in Rijsen. Met het weekend voor de deur is Marcin Brylka (40) goedgemutst. Even bijkomen van een lange werkweek. Hij is net fris gedoucht en heeft zijn Volvo laten wassen. Straks gaat hij naar de lokale Jumbo-supermarkt om even wat inkopen te doen. Nog één zo'n weekje en hij mag weer naar huis, naar echtgenote Katarzyna en hun vijfjarige dochter Marcicha. 'Thuis' is in Gostynin, 20 kilometer van Kutno, waar de Poolse hoofdvestiging van Nijhof-Wassink staat.

“Het is een mooi en prettig ritme”, vertelt Brylka in redelijk goed Duits, af en toe gesouffleerd door planner Sander Mateman. “Ik werk net als mijn Poolse collega's twee weken achtereen en ga dan een weekje naar huis. Ik denk dat ik daardoor meer bij mijn familie ben dan mijn Nederlandse collega's kunnen zijn. Elke drie weken een week vrij is heerlijk. Je bent dan echt lekker een week thuis.”

Hij heeft zijn Volvo – met Pools kenteken – zojuist afgekoppeld van de tanktrailer, waarmee hij geladen met PVC-korrels, melkpoeder of soda door Europa rijdt, van Denemarken tot Spanje. “En soms ook naar Polen, even langs huis. Maar dat gebeurt eigenlijk te weinig”, zegt hij met een klein

glimlachje.

Samen met Poolse collega's rijdt hij eens in de twee weken op vrijdagavond met een bus van Rijssen voor verlof naar Kutno, naar huis. Een rit van pakweg twaalf uur. “Soms lukt het om een paar uurtjes te slapen in de bus. Soms gaan we iets later weg omdat een van de collega's nog niet terug is in Rijssen. Die dingen gebeuren, dat is de wereld van transport.”

En op zondagochtend de week erna rijden de chauffeurs weer naar Rijssen voor een nieuwe werkperiode van twee weken.

## Beroerde naam

Aanleiding tot het gesprek is de beroerde naam die chauffeurs uit met name Midden- en Oost-Europa hebben onder het grote publiek. Hun voertuigen zouden gedateerd zijn, de motoren vervuilender, het onderhoud minder goed en stipt, de banden zouden minder snel worden vervangen en de beroepsernst en het veiligheidsbesef onder Midden- en Oost-Europese chauffeurs zou te wensen overlaten. Kortom, de chauffeurs uit Polen, Tsjechoë, Bulgarije, Roemenië, Hongarije

of Oekraïne zijn inferieure collega's die eigenlijk niet op de West-Europese wegen thuishoren. Heet het in de volksmond.

Marcin Brylka haalt de gespierde schouders maar eens op. Wat moet hij hier nou op zeggen? Twee vriendelijke blauwe ogen zoeken naar antwoorden die misschien ergens op het plafond te vinden zijn.

“Ik rijd al meer dan een miljoen kilometers nagenoeg schadevrij”, begint hij aan – wat hij zo voelt – zijn verdediging en die van zijn buitenlandse collega's,

‘Negen jaar geleden had ik mijn laatste ongelukje, een klein schrammetje’

onder wie 130 Poolse en Hongaarse chauffeurs bij Nijhof Wassink. “Ik rijd tienduizend kilometer per maand, ruim 100.000 kilometer per jaar. Negen jaar geleden had ik een klein ongelukje, een schaafwondje, een schrammetje. Dat mag eigenlijk geen naam hebben.”

Hij klopt het af op de tafel, Sander Mateman klopt net zo hard mee.

## 25 jaar schadevrij

Dan vertelt hij het verhaal van drie van zijn collega's in Kutno. Daar begon Herman Nijhof ruim 25 jaar geleden in samenspraak met de latere directeur Albert Hendrikse – toen nog werkend voor Volvo Zweden – na de val van de Muur een nieuwe transport- ➤

## HIGHLIGHTS

‘We hebben allemaal aan dezelfde chauffeurseisen moeten voldoen, we hebben allemaal Code 95. Ik zie geen verschil met Nederlandse chauffeurs’

‘De problemen speelden twintig jaar geleden misschien nog wel, maar dankzij de Europese regelgeving is ons niveau mee omhoog gegaan’





onderneming in Polen. Sindsdien is Nijhof-Wassink een belangrijke werkgever op de Poolse transportmarkt.

Brylka: “Drie van mijn collega’s daar zijn onlangs in het zonnetje gezet omdat ze 25 jaar achtereen schadevrij hebben gereden. Dat is wat, hè, pakweg 2,5 miljoen kilometer rijden zonder ongelukken. Dus als mensen beweren dat vrachtwagenchauffeurs uit Polen of andere landen in het oosten van Europa minder bekwaam zijn, dan ben ik eigenlijk sprakeloos.”

### Bewijs niet geleverd

Het verwijt is echter hardnekkig. In 2012 en 2013 voerde zowel de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) als de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een studie uit naar de oorzaken van de transportongelukken in het wegverkeer. Ze bekeken ook de herkomst van de veroorzakers.

Bewijs voor het vermoeden, laat staan een gerechtvaardigde verdenking, dat chauffeurs uit Oost-Europa brokkenpiloten zijn, is daarin niet geleverd.

De SWOV stelde in 2012 al dat “met de beschikbare gegevens de vraag niet

beantwoord kan worden of bestuurders uit MOE-landen (afkortingen voor landen in Midden- en Oost-Europa, red.) minder vaak bij ongevallen betrokken zijn dan op grond van hun deelname aan het verkeer verwacht mag worden.”

Reden: er zijn geen gegevens bekend over de afgelegde afstand op de Nederlandse wegen per nationaliteit. “Het is dan ook niet te zeggen of het stijgende aantal geregistreerde ongevallen waar bestuurders uit MOE-landen bij betrokken zijn, kan worden toegeschreven aan hun toegenomen aandeel in het Nederlandse verkeer of aan andere factoren zoals onveilig rijgedrag.”

De samenvattende conclusie van de SWOV is “dat er geen aanwijzingen voor zijn gevonden dat het met de rijvaardigheid van MOE-landers minder is gesteld dan met de rijvaardigheid van Nederlanders.”

Het onderzoeksinstituut constateerde verder dat uit internationaal onderzoek is gebleken dat de basisrijopleiding weinig tot geen invloed heeft op het ongevalsrisico van beginnende bestuurders.

Uit gegevens van het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) valt evenmin bewijs te halen dat deze MOE-landers vaker op de bon worden geslingerd voor verkeersovertredingen.

Die conclusies werden een jaar later nog eens onderschreven door de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

De uitkomsten zijn destijds echter niet door iedereen aanvaard. Voorzitter Klaas de Waardt van de Vereniging Eigen Rijders Nederland (VERN) noemde de conclusies in 2013 ‘politiek correct’ en ‘onbegrijpelijk’. Hij verweet de onderzoekers zich door de ambassades van de betrokken landen met een kluitje het riet in te hebben laten sturen, onder meer vanwege de aangeleverde eisen voor de rijopleiding.

Marcyn Brylka hoort zulke twijfels en verwijten wel vaker en is niet onder de indruk. Na zijn middelbare school en militaire dienst werkte hij eerst in een meubelfabriek, waarna hij veertien jaar geleden slaagde voor zijn chauffeursexamen. In mei 2008 ging hij bij Nijhof-Wassink aan de slag. Inmiddels heeft hij er dus tien jaar op zitten bij het transportbedrijf met ruim 1100 werknemers. “We voldoen in Polen allemaal aan dezelfde chauffeurseisen en diploma’s als onze Nederlandse collega’s, we hebben allemaal onze Code 95”, verduidelijkt hij. “Ik zie geen verschil met Nederlandse chauffeurs. Dit is Europa, nietwaar.”

### Aandeel groeit

Dat de ongevalskans groeit voor

## HIGHLIGHTS

‘In elke mand met appels zitten er een paar rotte. Ook in Nederland. Maar dat betekent niet dat de hele mand rot is’



Oost-Europese chauffeurs in Nederland en elders is trouwens ook niet zo gek. Hun aandeel in het transport groeit met de dag. Ga maar na: het CBS constateerde in 2017 dat in de laatste tien jaar een onstuimige groei van transport heeft plaatsgevonden door chauffeurs en auto's uit Oost-Europa. In 2007 werd nog 19,4 procent van alle door buitenlandse voertuigen van en naar ons land vervoerde goederen getransporteerd door een vrachtauto uit een MOE-land. Tien jaar later is dit aandeel bijna 45 procent.

De meeste van die vrachtauto's kwamen uit Polen – dus ook die van Nijhof-Wassink en Marcin Brylka – en vervoerden in 2016 van alle Oost-Europese landen veruit de meeste goederen (55 procent) van en naar Nederland. Na Polen volgen de Roemenen (7,7 procent van alle vrachtvervoer door MOE-landen) en Bulgaren (7,1 procent), aldus het statistiekbureau.

Brylka steekt niet voor alle collega-chauffeurs zijn hand in het vuur. “Tuurlijk niet. In elke mand met appels zitten er een paar rotte. Ook in Nederland. Maar dat betekent niet dat de hele mand rot is. Ik schat dat hooguit één procent niet voldoet aan de regels en kwaliteitseisen. Maar dat geldt voor de chauffeurs in alle Europese landen. In principe zijn alle

chauffeurs goed wanneer ze aan de eisen voldoen.”

De slechte naam is mogelijk ontstaan in de eerste jaren na de val van de Muur, denkt Brylka. In die tijd waren er nog veel auto's van Oost-Europese makelij in omloop. Gaandeweg zijn die allemaal naar de sloop gegaan. “De problemen speelden twintig jaar geleden misschien nog wel, maar dankzij de Europese regelgeving is ons niveau mee omhoog gegaan. Het wagenpark is gemoderniseerd, het onderhoud is verbeterd, de trekkers en opleggers zijn in betere staat. Je ziet nu dat ook buiten de EU-landen het niveau van de chauffeurs en de kwaliteit van hun auto's verbeteren.”

#### **Wantrouwen neemt af**

Zijn inkomen is voor Poolse begrippen goed. Hij wordt in Poolse zloty's uitbetaald en verdient pakweg 25 procent meer dan chauffeurs bij Poolse bedrijven. Hij merkt ook dat het wantrouwen tegen de chauffeurs uit Polen en andere Oost-Europese landen aan het afnemen is, mede doordat de vraag naar chauffeurs groeit en dus ook de waardering.

“Er is eigenlijk geen enkele reden meer om aan onze kwaliteiten te twijfelen”, zegt Brylka. “Ik snap best dat

Nederlandse en Duitse chauffeurs in het begin vreemd tegen ons aankeken. We spraken de taal niet, ze waren bang dat we hun banen zouden inpikken. Ik denk dat het komt door de concurrentie op de arbeidsmarkt. Dat is in mijn

‘Nu floreert de economie en zijn we hard nodig om de groei aan te kunnen’

ogen het hele probleem geweest. Maar nu floreert de economie en zijn we hard nodig om de groei aan te kunnen.”

Dat besef zal de komende tijd verder toenemen, verwacht hij. De Polen en andere Oost-Europeanen kunnen de gaten op de arbeidsmarkt helpen invullen. Brylka: “Een kleine groep mensen, hooguit een paar procent, bejegt de Poolse chauffeurs misschien nog negatief, maar dat zal op den duur verdwijnen. Van mijn collega's bij Nijhof-Wassink heb ik eigenlijk nooit vervelende opmerkingen gehad. Je helpt elkaar waar nodig. Zo gaat dat toch in ieder bedrijf?” <





# Buschauffeur Fred &

Hij zou worden benoemd als staatsraad bij de Raad van State. Hij werd eigenaar van een eigen bedrijf in risicomangement én buschauffeur bij Connexxion. Welkom in de wondere wereld van oud-staatssecretaris en oud-Kamerlid Fred Teeven. “Ik wilde eerst op de vrachtwagen op het buitenland gaan rijden. Maar dat bleek niet te combineren met mijn eigen bedrijf.”

tekst: Jan Dijkgraaf  
beeld: Glenn Wassenbergh

**T**oen Fred Teeven in maart 2017 de Tweede Kamer verliet, stonden er twee belangrijke punten op zijn to do-list. Via een gecompliceerde hersenoperatie herstellen van hevige aangezichtspijnen die hij bij een auto-ongeval had opgelopen. En zijn aanstaande benoeming bij de Raad van State.

Het eerste verliep gelukkig volgens plan. Het tweede bepaald niet. De zaak leek in kunnen en kruiken, maar het kabinet kwam maar niet af met een definitieve benoeming. Na een halfjaar ontstond er commotie over een interview met De Groene Amsterdammer waarvan Teeven zegt dat hij het nooit gegeven heeft en besloot hij: het is genoeg geweest. “Ik had er een halfjaar op gewacht. Ik was gevraagd door de partij. Ik had gesolliciteerd. De Raad van State wilde me hebben. Toen dat geintje rond dat zogenaamde interview er overheen kwam, heb ik gezegd: ‘Het is goed, het hoeft van mij niet meer’. Toen heb ik ook besloten om nooit meer terug te komen. De VVD is mij niets verplicht, maar ik ben de VVD ook niets meer verplicht.” Verbittert? Nee, dat is Teeven zeker

niet. “Ik had de ambitie, anders had ik niet gesolliciteerd. Maar ik weet niet of ik uiteindelijk gelukkig was geworden. Het was vooral heel veel nadenken geworden en niet naar buiten treden en niet operationeel actief zijn. Ook daarom ben ik niet verbittert. Maar het blijft bijzonder dat je gevraagd wordt, benoemd zult worden en het gaat niet door. Dan weet je: spelletjes.”

En toen? Teeven had een terugkeergarantie bij het Openbaar Ministerie, waar hij tot hij in 2002 de politiek in ging een van de meest spraakmakende Officieren van Justitie was. “Maar ik was er al vijftien jaar weg en in de tussentijd was de hele organisatie veranderd. Of je dan terug moet willen?”

## **Zoek de waarheid**

In die periode kwam René Troost weer op zijn pad. Een oud-FIOD-collega die na zijn tijd bij de FIOD carrière had gemaakt in de bankwereld. “René had me eerder gevraagd om samen een bedrijf te beginnen, maar toen stapte ik in Rutte 2. Nu was het moment wel goed. We startten met Verinq. Die naam komt van ‘veritatem inquirandum’, zoek de waarheid. We houden ons bezig met



# ondernemer Teeven

risicomanagement. Geven onder meer advies over het voorkomen van fraude, screening van personeel en reputatiemanagement.”

In juli 2017 begonnen Teeven en Troost. “Je weet hoe dat gaat met een nieuw bedrijf. Als je in juli begint, heb je niet meteen in september een volle orderportefeuille”, blikt Teeven terug. “Financieel geen probleem, maar ik ging daardoor van 120 uur per week als staatssecretaris en 80 uur per week als Kamerlid naar wel heel weinig uren. En dat was wel een dingetje. Dus wat ga je in de zomer doen? Ik heb wat tuinen aangelegd. Bij mezelf en mijn dochters. Maar op een gegeven moment is dat klaar, wordt het kouder en gaat het regenen. En toen dacht ik: ik wil mijn ledige tijd een beetje zinvol besteden. Ik word vrachtwagenchauffeur.”

Er volgden gesprekken met een transportondernemer, Teeven deed als bijrijder een ritje naar het buitenland, maar ontdekte: niet te combineren met de ambities rond het eigen bedrijf. “Van zondag tot woensdagavond weg, dat ging niet. Toen dacht ik: ik ga gewoon op de bus zitten! Dat heb ik meer dan veertig jaar geleden ook

gedaan en is prima te combineren met het eigen bedrijf.”

In oktober solliciteerde Teeven, die in de zomer nog zijn Code 95 had gehaald, bij het uitzendbureau met de vraag of hij in zijn woonplaats Haarlem kon gaan rijden. Half november was hij goedgekeurd, na een testrit volgde hij nog acht uur rijles en toen kon hij los. “Het is net als schaatsen en fietsen; je verleeft het niet. De bussen zijn makkelijker dan toen, want een schakelbak met tien of twaalf versnellingen is nu een vol-automaat en stuurbevestiging had je toen ook nog niet. Maar het verkeer is drukker en de straten zijn smaller.”

### Tegendeel is waar

Zakenpartner René Troost stond trouwens niet te juichen toen Teeven hem vertelde over zijn ambitie een aantal dagen per week op de bus te gaan zitten. “René zei: ‘Als jij je bedrijf niet serieus neemt, waarom zou een ander jou dan een opdracht gunnen?’ Nou, het tegendeel is waar gebleken. Sinds

ik op de bus zit, is de gunfactor enorm toegenomen. In zes weken is de publieke opinie over mij wezenlijk veranderd. En geloof me, daar zit geen enkele strategie achter. Ik wilde gewoon wat te doen hebben en niet de hele dag thuis zitten wachten op opdrachten voor het bedrijf.”

Er zat geen strategie achter, maar

‘Het is net als  
schaatsen en  
fietsen, dat  
verleer je niet’

Teeven is ook niet van gisteren. Toen hij in zijn tweede week op de bus werd herkend door een verslaggever van een regionale krant, besloot hij zijn carrièremove zelf even een niveau hoger te tillen. “Als je op lijn 300 zit van Haarlem naar Schiphol en de Amsterdam ArenA, kom je natuurlijk iedereen tegen, dus het zingt zich rond. Ik heb het toen via De >



Telegraaf landelijk bekend gemaakt, dan heb je dat maar gehad. Er volgden wat interviews, ook voor televisie. en wat bleek: bijna iedereen vond het heel aardig dat ik mijn heel oude beroep weer oppakte en op de bus stapte. Er waren ook wel wat mensen die zeiden dat het 'onder mijn stand' was, maar daar kan ik helemaal niks mee. Ik heb daar compleet maling aan, zo zit ik gewoon in elkaar. Ik vind

## ‘Voorkomen van ellende is altijd veel goedkoper dan repareren’

het heel bijzonder om met een 21 meter lange bus van Connexxion door de Kruisstraat in mijn eigen Haarlem te rijden. Ik stop nu met de bus bij de bushalte waar ik vroeger als kind van drie met mijn driewielertje stond te kijken. Dat is toch prachtig?”

### **Twee, drie keer**

Wat voor Teeven ook prachtig was: de gevolgen van zijn stap voor zijn eigen bedrijf Verinq. “Sinds ik op de bus rij, liep de orderportefeuille in no time vol. Er meldden zich ook opdrachtgevers uit de transportsector, die ik uit mijn verleden voor ik Officier van Justitie werd en later de politiek in ging niet kende. Dus waar ik eerst vijf dagen per week in het rooster op de bus reed, ben ik nu oproepkracht. Gemiddeld rijd ik nu twee, drie keer per week op de bus. Daar zitten ook weekend-, avond- en nachtdiensten bij, zodat ik het perfect kan combineren met ons bedrijf.”

Minder moet dat ook niet worden. “Ik kan het niet maken om te stoppen omdat ons bedrijf nu goed loopt. Dat wil ik ook niet. De consequentie van de stap die ik zette, is dat ik buschauffeur blijf tot mijn pensioen. In eerste instantie deed ik het om te overleven, mijn tijd nuttig te besteden. Sinds het bedrijf goed loopt, is het ook een

beetje ontspanning voor me, een betaalde hobby. Ik vind het gewoon schitterend om te doen.”

Niet vanwege het geld. “Met Verinq verdienen we per uur echt wat meer dan op de bus. En op de bus verdien ik als uitzendkracht 13,73 euro bruto en 8,80 euro netto per uur. En dat wordt gekort op het wachtgeld, net als de inkomsten uit het bedrijf. Mijn ideaal is, nu ik bijna 60 ben, om nog

minstens zeven jaar die dingen te combineren, met nog een, hooguit twee toezichhoudende functies, zoals ik bij William Schrikker/Partners voor Jeugd ben gaan doen. Heel verschillende dingen, maar dat vind ik mooi. Mijn agenda is

niet zo stampend vol meer als de laatste 25 jaar en ik merk dat ik daardoor relaxter ben geworden. Dat is ook goed voor mijn lichaam.”

### **Onderschat vak**

Wat er leuk is aan het rijden op de bus? “Het is een behoorlijk onderschat vak. Je beweegt je met een groot voertuig met tot wel 180 man in het verkeer. Op een busbaan kan iedereen dat, maar in de binnenstad van Haarlem of Amstelveen en bij de Arena of Schiphol Plaza, waar je niet veel ruimte hebt, moet je goed kunnen sturen. Dat vind ik leuk.

Het contact met veel verschillende mensen. Iedereen praat tegen je aan. Nog altijd willen er drie, vier mensen per dag een selfie met me maken. In het begin wilde ik dat niet. Maar ik stond telkens twee minuten uit te leggen wat daarvan de reden is, terwijl het maken van een selfie maar tien seconden kost. Dus toen dacht ik: ach, waarom ook niet?”

En de werkvloer natuurlijk. Mensen hebben een compleet verkeerd beeld van buschauffeurs, het is een zeer gemêleerd gezelschap. Bij ons alleen al een accountant, een helikopterpiloot, een staatssecretaris dus, een andere oud-politicus en een advocaat. Mensen die uit de ratrace zijn gestapt of

die geen zin hadden in gedoe met personeel en die een beetje vrijheid wilden. En ja, in mijn regio is 40 of misschien wel 50 procent van Turkse, Marokkaanse en/of Surinaamse afkomst. En allemaal kunnen we het prima met elkaar vinden.”

Al was dat in het begin niet vanzelf zo. “Er werd naar mij vooral gekeken omdat ze niet wisten of ik een blijvertje was. Nu ze weten dat dat zo is, word ik makkelijk geaccepteerd. Er waren ook collega's die dachten dat ik uit Wassenaar kwam en met een gouden lepel was opgegroeid. Nou, dat praat ik ze dan snel uit hun hoofd. Ik kom uit het Rozenprieel in Haarlem, een echte volksbuurt, en ben met knokken groot geworden. dat soort onzin moeten ze dus snel mee stoppen.” Lachend: “Ik heb jaren aan judo en rugby gedaan, dus als het op armpje drukken in de kantine aankomt, geef ik ze allemaal het nakijken.”

Dan opeens: “Ik heb het nooit interessant gevonden wat iemand doet. Het gaat om waarom je het doet. Wat is iemands diepere beweegreden om dingen te doen? Het interesseert me in die zin niet wat mensen van me denken.”

### **Ontzettend trots**

Daar komt misschien Teevens sympathie voor de transportsector ook wel vandaan. “Mooie mensen. Veel self-made men. Vaak familiebedrijven die met de zoons en de kleinzoons de zaak uitbouwen tot moderne bedrijven. Ze zijn ontzettend trots op hun bedrijf en zorgen goed voor hun mensen. Soms willen ze wel voor een dubbeltje op de eerste rij zitten. Daardoor is preventie weleens een ondergeschoven kindje. Dingen voorkomen is uiteindelijk altijd goedkoper dan achteraf oplossen. Dat geldt op de weg, maar ook in je bedrijf. Het juiste personeel binnenhalen, fraude in je bedrijf voorkomen, reputatiemanagement, de relatie met overheden verbeteren... het is zó belangrijk. Er wordt naar mijn mening in deze sector te veel energie gestopt in reparatie en te weinig in preventie. En dat is zonde. Want vertrouwen komt te voet en gaat te paard. Het is een oud spreekwoord, maar het klopt nog altijd als een bus.”





# ‘Er kwam ook wel beetje geluk bij’

TVM verzekeringen beloont vrachtwagenchauffeurs die jarenlang schadevrij rijden voor de 50ste keer met de titel Ridder van de Weg. Eén van de eerste Gouden Ridders is Dirk Bade. De oud-beroepschauffeur werd zelfs twee keer bekroond. Een terugblik op zijn bijna veertig jaar lange chauffeursloopbaan.

tekst: Harm van der Pal

beeld: Glenn Wassenbergh

**D**irk Bade was enige zoon en dus voorbestemd om boer te worden, als opvolger van zijn vader. “Maar het was een klein bedrijf, met maar acht hectare land. Te klein voor de toekomst. Later heeft m’n vader wel eens gezegd: goed dat je geen boer bent geworden. En mijn vier zussen hadden geen man die boer wilden worden. Ik heb wel vaak bij m’n vader gemolken, met de hand, later met de melkmachine.”

Zijn eerste werk als chauffeur was trouwens nauw verwant met de agrarische sector. Dirk Bade werd melkrijder. Dagelijks twee keer de bussen van

verkochten de Engelsen het bedrijf Jawico aan het Franse Géodis.”

## Eerste rit

“Mijn eerste buitenlandse rit ging naar Finland. Met z’n tweeën. Ik was net drie weken in dienst toen de baas zei: ‘Neem maar een verschoninkje mee, want je moet naar Finland’. We vervoerden vloeibare latex naar Lahti. Daarna ging ik alleen op weg. Ik vervoerde veel alcohol van Nedalco in Bergen op Zoom naar de fabrieken van Ricard in Frankrijk. Terug nam ik dan Franse wijn mee. In de jaren erna ging ik ook veel naar Oostbloklanden, zoals Roemenië, Bulgarije, het toenmalige Joegoslavië, Polen, Tsjecho-Slowakije. Dan stond je soms een halve dag aan de grens te wachten tot de formaliteiten waren afgehandeld.”

Zijn vrouw Marjan weet nog goed hoe zij dan thuis zat te wachten op een telefoontje. “Want je wist nooit waar hij zat. Mobiele telefoons waren er niet. Dan ging hij bijvoorbeeld naar Bulgarije. Maar je hoorde niks. Dan was het een spannend weekeinde. Een dag later belde hij op. Dirk was weer boven water. Ze waren eerst naar Hongarije gereden, want daaruit kon je makkelijker bellen.”

## Hachelijke momenten

Dirk Bade benadrukt nog eens dat hij tijdens zijn loopbaan, waarin hij naar schatting tussen de vier en vijf miljoen kilometer aflegde, ook veel geluk heeft gehad. Zoals die dag in Frankrijk. “Ik reed op een zaterdagmorgen op m’n gemakje binnendoor. In een slingere

in de weg kwamen ineens drie, vier motorcrossers de hoek om. Eentje vloog uit de bocht en knalde tegen de bergwand en kwam vlak voor me tot stilstand. Het was gelijk gebeurd met hem. Hij was dood. Of die andere keer in Frankrijk. Haalde een oudere vrouw in een luxe auto me in. Ze kwam te dichtbij en bleef in de wielbouden van mijn truck hangen. Haar auto werd van voor naar achteren opengereten. Haar zoon, die naast haar zat, was zo wit als krantenpapier. Toen ze van de schrik bekomen waren stapte ze weer in en reed zo weer verder.”

In 1979 werd Dirk Bade voor de eerste keer Ridder van de Weg. De bijbehorende versierselen werden hem uitgereikt door toenmalig minister van verkeer Neelie Kroes. Tien jaar later werd Bade opnieuw onderscheiden voor schadevrij rijden. Ditmaal kreeg hij de onderscheiding uitgereikt door minister Ed Nijpels.

Nu geniet Dirk Bade (78) al weer zeventien jaar van zijn pensioen. Hij kon op z’n zestigste gebruik maken van een vut-regeling. “In het begin wel even wennen. Marjan werkte nog. Ik was altijd alleen geweest. En nu ineens: jeetje. Ik was doordeweeks nooit thuis. Maar ik had hier wel wat te prutsen. In de tuin, de caravan. En ik ben begonnen met tennis. Ik ben les gaan nemen en dacht: dit leer ik nooit. Wat een rotspeel. En nou gaat het hartstikke lekker. Het is ook een goeie afleiding en je hebt veel sociale contacten. We fietsen samen ook veel. Dat we al jarenlang kunnen genieten is allemaal winst. Daar zijn we dankbaar voor.”

‘Neem maar een verschoninkje mee, want je moet naar Finland’

de melkveehouders ophalen en bij de zuivelfabriek afleveren. “Ik moest zelf de volle bussen op de platte wagen zetten. Dat lijkt zwaar werk, maar het was een soort slag. Na een jaar moest ik in militaire dienst. Tijdens de diensttijd heb ik ook nog regelmatig bussen gereden. Om wat bij te verdienen. Ik was 21 toen ik chauffeur werd bij Jawico in Pijnacker. Toen ik kwam, hadden ze zeventien auto’s. Dat zijn er daarna wel haast honderd geweest. Jawico was gespecialiseerd in tankvervoer. Later is het overgenomen door een Engelse beleggingsmaatschappij en fuseerde het met König in Rotterdam. In 1998





# Ridders van de Weg, een onderscheiding voor chauffeurs...

50<sup>STE</sup>  
Editie

Ridders  
van de Weg

"Goud is prachtig, maar diamant is pas écht bijzonder. Nog tien jaar te gaan."

NICO LOHUIS  
GOUDEN RIDDER VAN DE WEG 2017



"Ik zie de diamanten onderscheiding als een onderstreping van mijn vakmanschap."

ANDRÉ VAN 'T KLOOSTER  
DIAMANTEN RIDDER VAN DE WEG 2017

Zaterdag 29 september - Dag van Veilig Transport | Ridders van de Weg 2018

De 50ste uitreiking van Ridders van de Weg.

Meer informatie via [www.tvmm.nl/ridders](http://www.tvmm.nl/ridders)

