

## Internationaal wegtransport van onderen (1) : chauffeurs

**Citation for published version (APA):**

Tilanus, C. B. (1992). Internationaal wegtransport van onderen (1) : chauffeurs. *Nieuwsblad Transport*, 4-5.

**Document status and date:**

Gepubliceerd: 01/01/1992

**Document Version:**

Uitgevers PDF, ook bekend als Version of Record

**Please check the document version of this publication:**

- A submitted manuscript is the version of the article upon submission and before peer-review. There can be important differences between the submitted version and the official published version of record. People interested in the research are advised to contact the author for the final version of the publication, or visit the DOI to the publisher's website.
- The final author version and the galley proof are versions of the publication after peer review.
- The final published version features the final layout of the paper including the volume, issue and page numbers.

[Link to publication](#)

**General rights**

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

If the publication is distributed under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license above, please follow below link for the End User Agreement:

[www.tue.nl/taverne](http://www.tue.nl/taverne)

**Take down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us at:

[openaccess@tue.nl](mailto:openaccess@tue.nl)

providing details and we will investigate your claim.

## Internationaal wegtransport van onderen (1)

# Chauffeurs

door C.B. TILANUS\*

Ik ben als bijrijder op een internationale vrachtwagenreis meegegaan om, zolang de grenzen er nog zijn, het internationaal wegtransport op uitvoerend niveau te ervaren. Daags voor vertrek zou de reis naar Hamburg gaan, 's morgens zou het Zwitserland worden, maar toen 's avonds de laadbakken gewisseld moesten worden bleek het Noorwegen te zijn. Een vrachtwagenchauffeur moet geen eigen plannen maken, behalve voor de zondag.

De chauffeur heet Fred de Haas, in dienst bij Vriend BV te Juinen; Fred rijdt in charter voor Smal BV te Wulst; zijn directe opdrachtgever is de planner van Smal, Peer Hengst (de namen zijn, zoals u al duidelijk werd, gefingeerd).

Fred is een oud-student van mij. Na zijn studie landbouwtechniek in Wageningen volgde hij de tweejarige, zogenaamde tweede-fase-opleiding 'Logistiek ontwerpen' aan de TU Eindhoven. Als 'superingenieur' kwam hij in dienst bij een ingenieursbureau dat physical-handling-systemen ontwerpt.

Bij wijze van hobby en bijverdienste ging Fred tijdens zijn studie en ook naast zijn ingenieursbaan in de weekenden trailers 'koppelen', dat wil zeggen, op vrijdagavond een trailer in Rotterdam ophalen en, vechtend tegen de slaap, naar bij voorbeeld Hamburg brengen. De heenrit moest met het oog op het rijtijdenbesluit op zijn tachograafschijf van vrijdag komen te staan. Op zaterdag haalde een andere trailer op en bracht die terug naar Rotterdam.

Op het ingenieursbureau kreeg hij zin om meer vrachtwagen te rijden en, in ruil voor lange werkweken, dertig à veertig procent meer te verdienen: ruim 4000 gulden netto per periode van vier weken, inclusief toeslagen en onkostenvergoedingen.

Met het management van Vriend sprak hij af dat hij een paar jaar als internationale vrachtwagenchauffeur zou gaan rijden, zonder zijn toekomst te vergooien. Er zou in de toekomst plaats voor hem zijn in het management. Nu hij een half jaar bezig is, wil hij maar een jaar blijven rijden, omdat hij zo weinig hoort van wat er in het management gaande is, dat hij van zijn vak van logistiek ontwerper dreigt te vervreemden.

Fred is geen representatieve vrachtwagenchauffeur - maar dat is Toon Kortooms' 'Gerda... een stuk onderweg' (Haarlem, 1989) ook niet. Fred is mager en gevoelig. Hij kan er slecht tegen dat planner Peer hem telkens uitkalfert als hij weer geen 240 kilometer in drie uur gereden heeft. Volgens de antroposofische indeling in vier mensentypen zou ik Fred tot het melancholische type rekenen.

### Zakje pinda's

Representatieve vrachtwagenchauffeurs zijn zwaarlijvig en van het flegmatische type. Zwaarlijvig, omdat men tegen verveling en slaap gaat eten. Fred eet soms een zakje pinda's één voor één op en dat houdt hem een uur uit de slaap. Flegmatisch, om niet overstressed te geraken. Een flegmatische collega, bij wie Fred zijn nood klaagde, vroeg: „Die Peer, heeft die ooit zelf gestuurd?” „Ik geloof van niet.” „Dan niks van aantrekken, van dat geschreeuw.”

De algemene mening is dat vrachtwagenchauffeurs laaggeschoold, ongeïnteresseerd personeel zijn. Fred zegt dat hij staat te kijken van de belangstelling en motivatie van zijn collega's. Hij kent collega's die tijdens het rijden talen leren en andere audiotieve cursussen doen. Zijn collega's gaan graag in op gesprekken over het voorkomen van efficiëntieverliezen.

Betere communicatie en informatie zouden wonderen doen. Maar hoe dat te realiseren?

Vriend beperkt terecht het bijeenroepen van de chauffeurs op zaterdagmiddag tot het uiterste. Stapels A4-tjes met nieuws in de postvakken werkt ook niet. Naslagwerkjes en overzichtslijstjes werken misschien wel. Vriend zou bij voorbeeld een lijst met dieselolieprijzen in de verschillende landen kunnen geven.

Nog een klein voorbeeld. In Duitsland kost diesel in de dorpen volgens de afleverbon zo'n DM 0,10 per liter, dat wil zeggen, zo'n DM 20,- per tankbeurt minder dan langs de snelweg. Fred weet niet of het de moeite loont in een dorp te gaan tanken. Hij weet niet of Vriend aan leverancier BP een vast bedrag per liter betaalt of een variabel bedrag afhankelijk van het afleverstation.

Dan is er ook nog een 'Chauffeurshandboek' in het kader van het Iso-9000-kwaliteitsborgingssysteem. Daar begrijpt Fred de helft niet van.

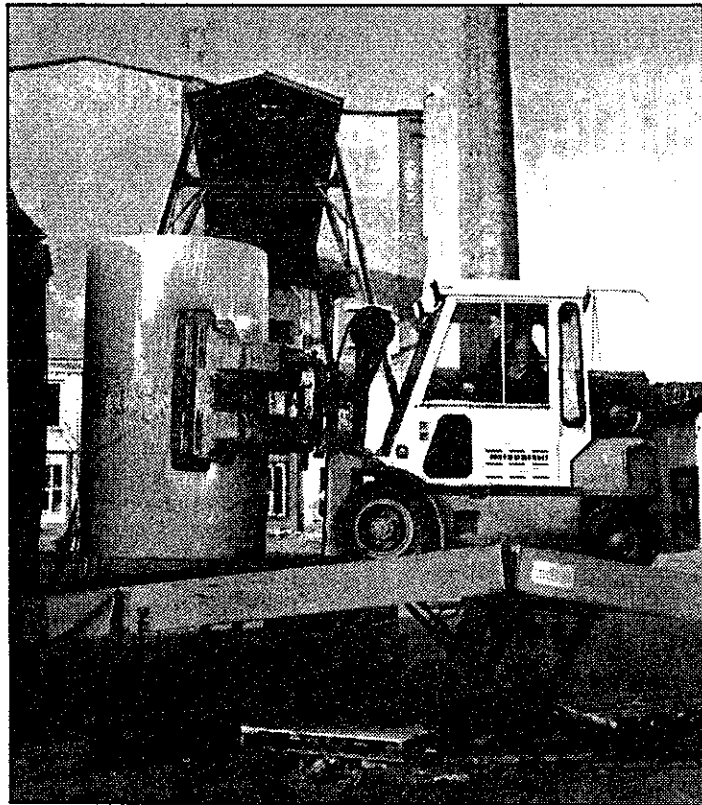
Hij verstout zich te veronderstellen dat zijn collega's er hoogstens even weinig van begrijpen.

Toen Fred als internationaal vrachtwagenchauffeur wilde gaan rijden, zei iemand: „Een trucker staat met zijn ene been in het graf en met zijn andere in de gevangenis.” Fred is in zijn eerste half jaar beide toestanden genaderd. Terwijl hij in zijn topsleeper lag te slapen, werd er een hoek van zijn cabine afgereden. Toen hij zonder het te merken een paaltje omver had gereden, had een Duitser hem aangegeven en werd hij aanvankelijk door de politie bedreigd met een week gevangenisstraf wegens 'Fahrerflucht'.

*\* Dit is het eerste artikel in een serie van vijf over het vak van internationaal vrachtwagenchauffeur. Prof.dr. C.B. Tilanus is hoogleraar aan de Technische Universiteit Eindhoven.*



• Een 'mooie' reis naar Noorwegen wil zeggen: veel rij-uren maken.



• Retourladen van rollen halfprodukt toiletpapier bij een Noorse papierfabriek.