

► **Gerben** en de overvolle
parkeerplaatsen ► **4**

Samantha straks
achter het stuur ► **21**

Jan op stap
met sap ► **32**



COLUMN

File

Alarmlichten aan. Remmen. En achter aansluiten. Het gevecht om je plekje te behouden begint. Eén invoeger toelaten, oké, de volgende sluit maar weer achteraan! En die BMW die elk klein openingetje pakt om weer twee meter op te schieten, die krijgt al helemaal geen kans! En die appende dame die weer een gat openlaat van vier autolengtes, omdat ze haar mobiel belangrijker vindt dan de doorstroming van het verkeer? Die toeter ik wel vooruit! Een mobieltje vliegt richting de bijrijdersstoel en een verontschuldiging handje in de lucht volgt. Een beetje ruimte voor de motoren maken, zodat ze er rustig tussendoor kunnen flaneren. Met als gevolg een handje of een voet die omhooggaat als bedankje. En dan die gast die over de vluchtstrook rijdt? ... Die druk ik de berm in. Kom nou, wat denkt hij wel niet! Wat?! Bestaat deze file alleen maar omdat er aan de andere kant wat gebeurd is!? Rijd door!!!

En zo kan ik nog wel een poosje doorgaan met ergernissen. Tjonge wat had ik het vroeger druk als ik in de file stond! Belachelijk. Wat ergerde ik me vaak om niks. Althans, dat ben ik later gaan inzien. In het begin was ik er natuurlijk erg op gebrand elke dag die trailer zo snel mogelijk leeg te krijgen. Tja, daar helpt een file natuurlijk niet echt bij. Maar ik heb inmiddels wel geleerd dat je druk maken in de file niks oplevert. Afgezien van een hoge bloeddruk en misschien koppijn. Zoiets moet je leren of verteld worden door een oudere collega die dat door zijn jarenlange ervaring al had ontdekt. Gelukkig kan ik het tegenwoordig ook allemaal wat makkelijker loslaten ..., behalve die eikel, die op het laatste moment nog via het verdrijvingsvlak zichzelf ertussen wil proppen. Die claxoneer ik nog met liefde de berm in. Maar voor de rest is het tegenwoordig: alarmlichten aan, remmen en achter aansluiten.

Erik Pathuis [37] uit Winschoten is sinds 2001 vrachtwagenchauffeur en werkt bij Gebr. De Boer Transport in Oude Pekela.



IN DIT NUMMER

PARKEERPROBLEMEN. Het wordt steeds moeilijker om een parkeerplaats te vinden als je langs de weg moet overnachten. TON ging vóór bedtijd de parkeerplaats op.

STRAKS ACHTER HET STUUR. De campagne ikwordvrachtwagenchauffeur.nl is een succes. Onder de kandidaat-chauffeurs zijn ook opvallend veel vrouwen. Zoals Marsha, Samantha en Corinda. Drie jongedames op weg naar het vak.

LEVENS MIDDELEN. Jan Joosten is tankwagenchauffeur. Hij vervoert levensmiddelen en grondstoffen voor veevoeder. Werk waarbij hygiëne voorop staat.

PAGINA 4



PAGINA 21



PAGINA 32



Parkeerproblemen	4
Vragen? Vragen!	12
Slimme uitvinding	16
Straks achter het stuur	21
TON-panel: pensioen	25
In de gevangenis	28
In beeld:	
tankwagenchauffeur	32
Denkend aan pensioen	40



Vakantiedrukke	44
Naast het werk	48
Puzzel	50
Colofon	51

PARKEERPERIKELEN

 **SILVER
GRIFFIN**
LIMITED EDITION 017/100

Slaap zacht?

De dag zit erop voor Willem Latour. Ogen toe, gordijntjes dicht. Met enige moeite heeft hij een plaatsje gevonden op de parking langs de A12 bij De Meern. Zoeken naar een goede en veilige slaapplek is voor beroepschauffeurs langzamerhand bijna een dagtaak. TON knoopt op drie locaties vóór bedtijd een praatje aan over de parkeerperikelen.



TON BARTEN

ADRIE KOEIJVOETS

Het is vol, maar er is





JANITA KNOP

hier sociale controle

18.00 uur – Maasvlakte Plaza

Het terrein van Maasvlakte Plaza is rond zessen voor een derde gevuld. Sinds mei 2017 is deze beveiligde truckparking in vol bedrijf. Bij het Routiers restaurant ruikt het naar patat. Het dagmenu is kip met frites en salade. In de grote eetzaal – met 175 zitplaatsen – is het nog niet druk. Her en der verspreid genieten chauffeurs van de daghap.

359 PLAATSEN

Ton Barten [57] van Truckparkings Rotterdam Exploitatie zit achter een kop koffie. Hij is zichtbaar trots op deze nieuwe locatie. “Hier overnachten voornamelijk zeecontainerchauffeurs. Vier avonden in de week is de parking met 359 parkeerplaatsen vol en moeten we ‘nee’ verkopen. Eigenlijk is Maasvlakte Plaza nu al te klein. Samen met onze partner, het Havenbedrijf Rotterdam, onderzoeken we hoe we deze locatie kunnen uitbreiden.”

BEZETTINGSGRAAD

De drukte op Maasvlakte Plaza begint rond een uur of acht in de avond, vertelt Ton. “In Rotterdam hebben we nog vier beveiligde parkings: twee in de Botlek, twee in de Waalhaven. Onze bezettingsgraad was de eerste vier maanden van dit jaar 91,2 procent.” In totaal zijn er in

Rotterdam 723 bewaakte parkeerplaatsen. En dat is volgens de directeur nog lang niet genoeg. “Er is duidelijk behoefte aan meer veilige en comfortabele truckparkings in de wereldhavenstad.” Maasvlakte Plaza heeft alle faciliteiten die een beroepschauffeur maar kan wensen: wifi, cameratoezicht, bewaking, ontspanningsruimte, sanitaire- en douchevoorzieningen. En zelfs de mogelijkheid om een wasje te draaien.

SCHONE KLEREN

Onderweg zijn kleren wassen? Dat doet **Adrie Koeijvoets** [49] nooit. “Ik slaap vijf dagen per week in mijn cabine. Heb een grote tas met kleren bij me. Daar zit genoeg schoon goed in voor de hele week.” Adrie is directeur van Global Transport Services in zijn woonplaats Etten-Leur. In 2003 is hij samen met een compagnon begonnen. “In 2016 hebben we echt doorgepakt. De economie trok aan. Sinds vorig jaar heb ik zeven auto’s rijden en vijf man in dienst.” Gemiddeld twee keer per week overnacht Adrie op Maasvlakte Plaza. “We zitten in het zeecontainertransport, vandaar. Deze parking is beveiligd, maar ik sta net zo lief op een onbeveiligde. Als ik het niet vertrouw, maak ik mijn deuren vast met een spanband. Dan kan niemand in de cabine komen.”





CAS VAN MAARSENVEEN

Vanaf drie uur lopen de

KANTOOR

Naast Adrie zit **Janita Knop** [25] uit Roosendaal. November vorig jaar is zij bij Adrie in dienst gekomen. "We zijn vaak met meer collega's onderweg. Samen eten en overnachten is gezelliger", vindt Adrie. Na het eten drinkt hij nog een wijntje en daarna is het tijd voor de administratie. "Mijn cabine is mijn kantoor. Ik schrijf facturen en haal orders binnen. Dat hoort erbij als je baas bent."

Janita houdt ervan om kilometers te maken. "Binnenlandse distributie is niet aan mij besteed. Geef mij maar lange ritten. Vijf dagen in de week slaap ik in mijn cabine. Wat ik vervoer? Dat kan van alles zijn. Laatst heb ik in Duitsland boomstammen geladen voor China. Moest ik één kilometer achteruitrijden op een onverharde weg. Dat is niet mijn ding. Die bomen komen dan later terug in Rotterdam als kasten van Ikea."

BESTE DOUCHES

Janita vindt Maasvlakte Plaza een van de betere parkings. "Hier hebben ze de beste douches voor vrouwen. Andere parkings zijn niet zo vrouwvriendelijk. Aan mijn auto met roze gordijntjes en de tekst 'lady trucker' kan iedereen zien dat ik een vrouw ben. Ik sta daarom niet op een onbeveiligde parkeerplaats. Ook rustige parkings mijdt ik. En ik let op naast

wie ik ga staan. Vandaag dus naast mijn baas", lacht Janita.

TICKET

Cas van Maarsenveen komt aanlopen. Cas is verkeersbegeleider/beveiligder bij Maasvlakte Plaza. "Van acht tot elf uur in de avond is het hier spits", vertelt hij. "En vanaf vijf tot acht in de ochtend ook. Na negen uur rust vertrekken ze weer. Iedere chauffeur krijgt bij de poort een ticket met het nummer van zijn parkeerplaats. Het staat in vier talen aangegeven, maar het komt vaak voor dat ik buitenlandse chauffeurs moet helpen. Ik loop op het terrein rond. Mijn collega zit binnen en houdt de camera's in de gaten." Als Adrie naast zijn truck een sigaret opsteekt, krijgt hij van Cas te horen dat roken alleen is toegestaan in de rookruimte. "Hier staan ook wagens met gevaarlijke lading", legt Cas uit. Intussen loopt de parking op de Maasvlakte langzaam vol. Twee derde van de parkeerplaatsen is om 19.00 uur bezet.

20.00 uur – De Meern

Buiten op het terras van AC Restaurant De Meern zitten chauffeurs **Wim Latour** [63] uit Emmen en **Henry Dijks** [40] uit Emmer-Compascuum samen met een Deense collega aan de maaltijd.



parkings al vol

GOEDE MAALTIJD

Willem verorbert een grote biefstuk, met frites en salade. "Er is hier ook een Burger King, maar dat eet ik niet. Ik wil een goede maaltijd. Dat vind ik belangrijk." Willem is 44 jaar chauffeur. "Altijd in loondienst geweest, tot ik er genoeg van had. Toen ben ik voor mezelf gaan rijden." De drie chauffeurs hebben elkaar op de onbeveiligde parking achter het restaurant ontmoet. "We staan met onze wagens naast elkaar. De Deen vroeg of er douches waren. Nee, die vind je hier niet. Zo zijn we aan de praat geraakt. Vroeger kon je elkaar op de weg nog herkennen. Maar tegenwoordig met die zes- en achtbaans-snelwegen zie je niet meer wie in de wagen zit. Dan moet je maar afwachten of je met iemand een leuk praatje kunt maken als je stopt."

SOCIALE CONTROLE

Henry werkt sinds vorig jaar augustus voor WTL/vd Weerd in Emmen. Eerder was hij kraanmachinist. Het vak van internationaal chauffeur bevalt hem prima. "Alleen mijn hondje vindt het maar niks. Die moet vijf dagen in de week logeren bij mijn ouders." Via een project van de gemeente heeft Henry zijn CE en code 95 gehaald. "Het is een jongensdroom die uitkomt. Als kraanmachinist werkte ik al veel in het buitenland, dus ik ben wel gewend om van huis te zijn. Ik ben meestal van

maandag tot zaterdagochtend onderweg. Hier in De Meern sta ik wel vaker. Ik parkeer altijd achter het restaurant, want daar is meer sociale controle dan bij de parking langs de weg."

BOETE

Henry is vandaag vroeg gestopt. "Ik zat bijna aan mijn rijtijd, kwam in de buurt van De Meern, dus dan stop je. Als je doorrijdt, is het vaak lastig om een goede parkeerplaats te vinden." Willem valt hem bij. "Parkeren is tegenwoordig een groot probleem. We mogen nergens meer staan. Je riskeert een boete van 90 euro als je ergens parkeert waar het niet mag. Vanaf drie uur in de middag lopen de parkeerplaatsen langs de snelweg al vol. Ik wil liever niet langs een op- of afrit van een snelweg staan."

JERRYCAN

De parkeerplaats naast het restaurant raakt almaar voller. Weinig Oostblokkers te bekennen. Volgens Willem komt dat, doordat buitenlanders ervan uit gaan dat De Meern een betaalde parking is. "Het is hier gratis, maar er zijn dan ook geen voorzieningen. Ik heb een jerrycan water bij me, zodat ik me kan opfrissen na een lange rit. In Venlo sta ik altijd op een beveiligde parking met alle voorzieningen. Daar krijg je korting op het restaurant, net zoals bij een Autohof in Duitsland."





We mogen nergens

ALARM EROP

Willem en Henry houden hun rijtijden scherp in de gaten om op tijd een parkeerplaats te kiezen. “Met de digitale tachograaf moet dat wel”, zegt Henry. “Maar het wordt steeds lastiger om op tijd te rijden en een slaapplek te vinden.” Beveiligd of niet, dat maakt beide mannen niet uit. Henry: “Nu sta ik hier in De Meern gratis en onbeveiligd met mijn kont naar de begroeide haag. Ik had nog een half uur kunnen rijden, maar dan had ik niet geweten waar ik had kunnen overnachten.” Bang om hier overvallen te worden, zijn Henry en Willem niet. “Ik zet altijd het alarm erop en dan slapen. Mijn wagen heeft dubbelglas, dus ik hoor niks. Zeker niet als ik mijn gehoorapparaat uitdoe”, vertelt Willem. Henry knikt: “Ik slaap beter in mijn cabine dan in mijn bed thuis.”

22.00 – De Tweede Steeg

*De parkeerplaats bij wegrestaurant De Tweede Steeg in Amersfoort is propvol. Twee vrachtwagens staan half op de aprit. Er kan niemand meer in of uit. Tussen de strak geparkeerde trucks loopt chauffeur speciaal transport **Richard Meijer** uit Uithuizermeeden.*

TIJDSLOT

Richard is zo’n twaalf jaar chauffeur en werkt voor Holtrop-Van der Vlist in Assen. Hij vervoert meestal kranen, bulldozers en ander zwaar materieel. Alles wat groot, zwaar, breed of hoog is. “Mijn werkgebied is Nederland. Ik ben de hele week van huis. Gisteren stond ik in Hank, vandaag hier en waar ik morgen ben, weet ik niet.” Morgenochtend om half acht gaat hij de weg weer op. Hoe hij van deze parkeerplaats komt, waar amper ruimte genoeg is om tussen de wagens te lopen? “Ze werken hier met een tijdslot. Als je aankomt, geef je door hoe laat je wilt vertrekken en dan krijg je een plaats toegewezen. De voorste wagens vertrekken allemaal eerder dan ik. Dat moet ook wel, want anders kan ik er inderdaad niet uit.”

MAGNETRON

Bij De Tweede Steeg moet je voor acht uur ’s avonds binnen zijn. Daarna is het er bomvol, weet Richard. “Aan de overkant staan ook vrachtwagens, maar die riskeren een dikke bekeuring als de politie komt. Ik sta zelf altijd op beveiligde parkeerplaatsen. Veiligheid vind ik heel belangrijk, voor mijzelf en voor mijn lading. Dat vindt mijn baas ook. En ik zoek altijd een parking met een restaurant erbij. Ik heb wel een magnetron, maar ik hou van een fatsoenlijke maaltijd onderweg.”



De cabine van Richard is laag. “Dat is handig omdat ik vaak moet in en uitstappen. Ik heb daardoor wel maar één bed. Dat is jammer voor mijn zoon van zeven. Die ging vroeger, toen ik een hoge cabine had, wel eens een nachtje mee. Met deze wagen kan hij alleen mee als ik een dagrit heb. Vindt hij trouwens ook fantastisch.”

PAAR BIERTJES

Internationaal chauffeur **Gerben Zwart** [22] uit het Friese Nijemirdum komt tussen de geparkeerde vrachtwagen aangelopen. Gerben is twee jaar in vaste dienst bij Hoekstra Idskenhuisen. Gemiddeld één keer per maand is hij bij De Tweede Steeg te vinden. “Het liefst overnacht ik bij een chauffeurscafé. Langs de snelweg parkeer ik niet graag. Daar staat het trouwens rond zes uur ook al vol met Oostblokkers. Hier bij De Tweede Steeg kom ik graag. Het is wel vol, maar er is hier sociale controle. De chauffeurs letten op elkaar. Als het gezellig is en ik kom zoals vandaag een bekende tegen, dan drink ik een paar biertjes. Vanochtend ben ik om half zeven begonnen en morgen moet ik om half zeven de weg weer op. Dat is een mooi ritme.”

GEZELLIG

Er klinkt gelach en even later staan **Nimal Hamelijnc** [43] uit

Breskens en **Anton Bijlsma** [43] uit Uffelte naast Gerben. Aan de bar hebben ze de jonge Fries leren kennen. Nimal en Anton hebben samen in dienst gezeten. Drie jaar geleden kwamen ze elkaar toevallig onderweg in een chauffeurscafé tegen. Nimal werkt tien jaar voor Terneuzen Bonded Stores. “We bevoorraden schepen. Ik kom overal met mijn wagen. Soms ben ik de hele week van huis. Het is maar net waar de schepen liggen die ik moet bevoorraden.” Anton is chauffeur bij JDV Transport in Harderwijk. “We waren hier al om vier uur en hebben samen een biertje gedaan”, zegt hij. “De Tweede Steeg is een fantastisch wegrestaurant. Hier is het nog ouderwets gezellig en het eten is heel goed. Ik ben liever onderweg, want thuis moet ik zelf koken. Helaas gaat de eigenares ermee stoppen. Ik hoop dat zij iemand vindt die de tent wil overnemen.”

BEDTIJD

De chauffeurs staan nog even te kletsen en dan is het bedtijd. Morgenochtend om zes uur gaat de wekker. Op de parkeerplaats is het muisstil. Geen bewakers, maar camera's houden toezicht op de veiligheid.



VRAGEN?VRAGEN!

Vragen over je werk, je vak? Die kun je aan TON stellen. Maar TON heeft niet alle antwoorden. Deze organisaties in het beroepsgoederenvervoer wél!



088 - 2596111, info@stlwerkt.nl, stlwerkt.nl

Bij het Sectorinstituut Transport en Logistiek kun je terecht voor: een passende baan of een leerwerkplek, een leven lang leren, gezond en veilig werken en verzuim voorkomen, functiewaardering.



0800 0225022, caonaleving.nl

Vragen over rechten en plichten in de transport-sector? Leeft je werkgever de cao goed na? Wat zijn de regels voor loonberekening? Wat te doen als je een boete krijgt?



0900 1964, pfvervoer.nl (0,0 cent per minuut)

Hoe zit het met je pensioen? Kun je je pensioen eerder in laten gaan? Mag je werken als je met pensioen bent? Wat zijn de gevolgen van een scheiding voor je pensioen?



0800 0225022, fnv.nl



030 7511007, cnvvakmensen.nl



088 4567111, tln.nl

Transport en Logistiek Nederland



0345 516993, verticaaltransport.nl

Vereniging Verticaal Transport

VNB LOONCHECK

Nu ook online

De VNB Looncheck is er nu ook als online versie voor je desktop of laptop. Daarnaast blijft het loonprogramma natuurlijk ook voor je tablet en smartphone beschikbaar via de mobiele VNB Looncheck App.

HOE VIND JE DE VNB LOONCHECK ONLINE?

Als je de online versie van de VNB Looncheck wilt gebruiken, toets dan <https://www.vnb-loonberekening.nl> in je browser (bijvoorbeeld Google Chrome of Internet Explorer). Log in met je huidige inloggegevens en ga verder waar je in de app gebleven was. Heb je nog geen account? Kies dan voor registreren en maak een account aan.

ZÓ ZIET HET INLOGSCHERM ERUIT:



INLOGGEN
REGISTREREN

E-MAILADRES

WACHTWOORD

INLOGGEN

wachtwoord vergeten?

voor je desktop of laptop

WAT KUN JE ERMEE?

Je kunt de VNB Looncheck zien als je digitale urenboekje, waarin je per dag je diensten en ritten kunt invoeren en notities kunt maken. Daarnaast maak je per betalingsperiode in een handomdraai een loonberekening. Vervolgens kun je elke berekening opslaan als pdf-bestand, mailen of printen en vergelijken met je loonstrookje.

VOOR WIE IS DE VNB LOONCHECK BEDOELD?

De VNB Looncheck is in juni door de Stichting VNB als app gelanceerd voor werknemers die vallen onder de Cao Beroeps-goederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen. Met dit loonprogramma kunnen zij met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2015 het basisloon en de meeste toeslagen/vergoedingen berekenen. Werknemers die voorheen vielen onder

de Cao Goederenvervoer Nederland (ook wel KNV-Cao genoemd), kunnen vanaf 1 juli 2017 gebruikmaken van het loonprogramma.

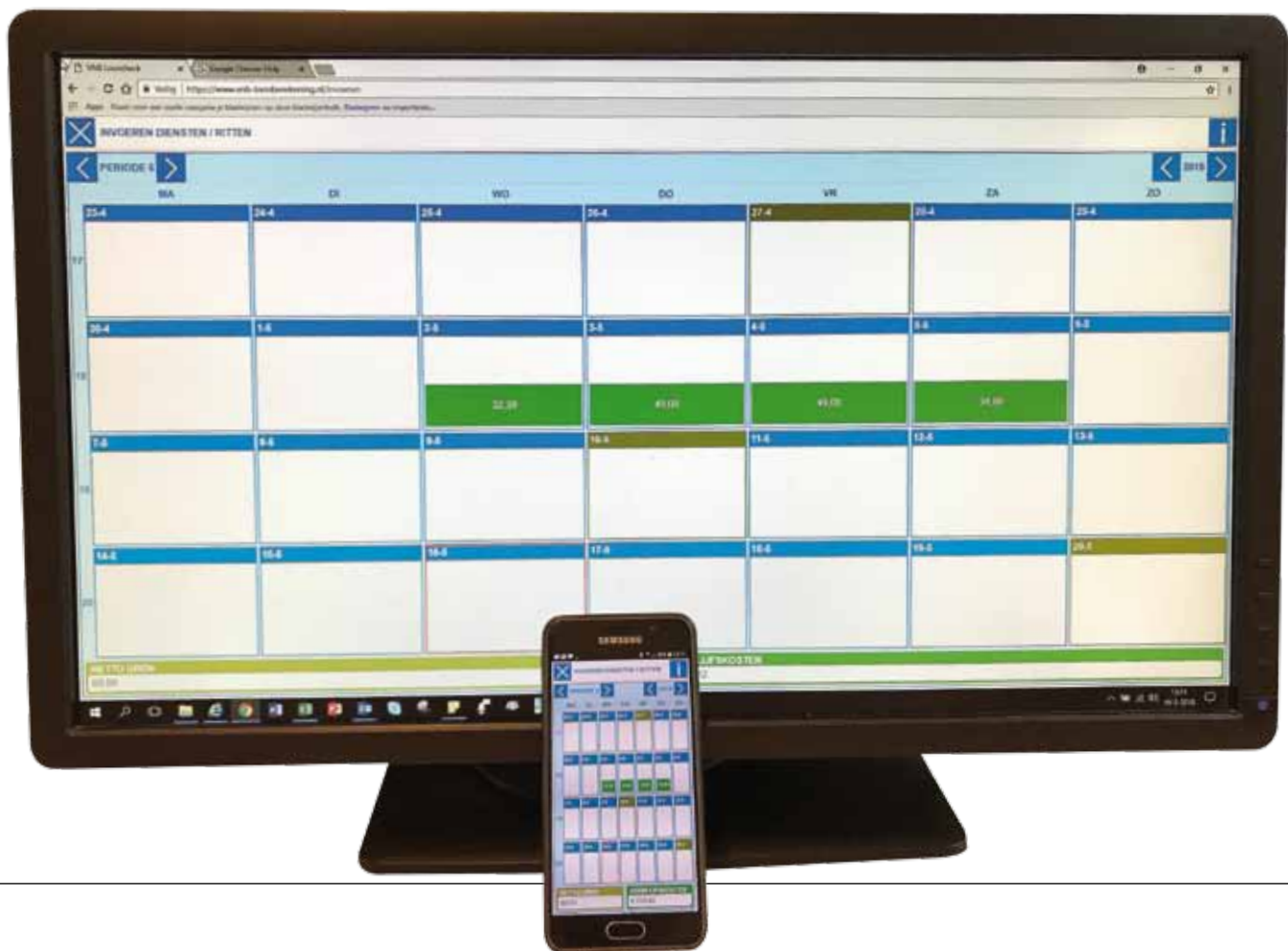
MEER WETEN?

Ga voor meer informatie over de VNB Looncheck (app en online) naar de website van de Stichting VNB: caonaleving.nl Klik onderaan het betreffende tekstblok op de button 'VNB Looncheck'.

Stichting VNB is opgericht om de naleving van de Cao Beroeps-goederenvervoer over de weg te bevorderen. Als je het vermoeden hebt dat je werkgever de cao niet naleeft, kun je een melding doen via de website.

Je kunt ook mailen naar transport@fnv.nl

Of gratis bellen naar 0800-0225022.



INZETBAARHEID

HERHAALCHECK

De Inzetbaarheidscheck van het Sectorinstituut Transport en Logistiek laat zien hoe je er op een bepaald moment voor staat. Lichamelijk, psychisch, qua leefstijl en loopbaan. Het is belangrijk ook op langere termijn je ontwikkeling in de gaten te houden. Dat kan met de kosteloze 'herhaalcheck'. Eén jaar na het invullen van de Inzetbaarheidscheck krijg je per mail een uitnodiging om de herhaalcheck te doen (tenzij je werkgever daarover andere afspraken heeft gemaakt). Als je de herhaalcheck invult, ontvang je een rapport met tips waarmee je aan de slag kunt. Je ziet dan meteen hoe je er nu voor staat en hoe je inzetbaarheid is veranderd sinds de vorige keer. Dat kan je helpen op koers te blijven. Op stlwerk.nl/inzetbaarheidscheck vind je een filmpje waarin Carla van Leerdam en Martin Heijkoop vertellen over hun ervaringen met de herhaalcheck.

NIEUWE CAMPAGNE INZETBAARHEID

Tijdens het **Truckstar Festival** op **28 en 29 juli** lanceert het Sectorinstituut Transport en Logistiek een nieuwe campagne om te werken aan je duurzame inzetbaarheid. Nog een reden om het festival te bezoeken, dat als vanouds te vinden is op het TT Circuit in Assen.

HULP BIJ INZETBAARHEID

Ad van Rijen uit Waalwijk is een van de bijna 15.000 werknemers in transport en logistiek die de Inzetbaarheidscheck invulden. In TON 73 vertelde hij zijn verhaal. Naar aanleiding van de check werd Ad gebeld door een coach, die hem hielp een gezondere leefstijl aan te leren. Met als resultaat: ruim vijftien kilo eraf.

Als je de Inzetbaarheidscheck doet en het blijkt dat je inzetbaarheid kan worden verbeterd, krijg je dus individuele coaching aangeboden. Daarnaast zijn de volgende diensten beschikbaar:

- begeleiding bij stoppen met roken;
- online trainingen over bewegen, slapen, stress en voeding;
- workshop thuisadministratie;
- budgetcoaching.

Natuurlijk gaan coaching en ondersteuning alleen van start als jij dat zelf wilt. En het blijft privé; je werkgever wordt niet op de hoogte gesteld. Hier vul je de inzetbaarheidscheck in:

stlwerk.nl/inzetbaarheidscheck



CARTON



Vragen over je pensioen? Bezoek de Chauffeurscafédagen van Pensioenfonds Vervoer.

> Donderdag 5 juli,

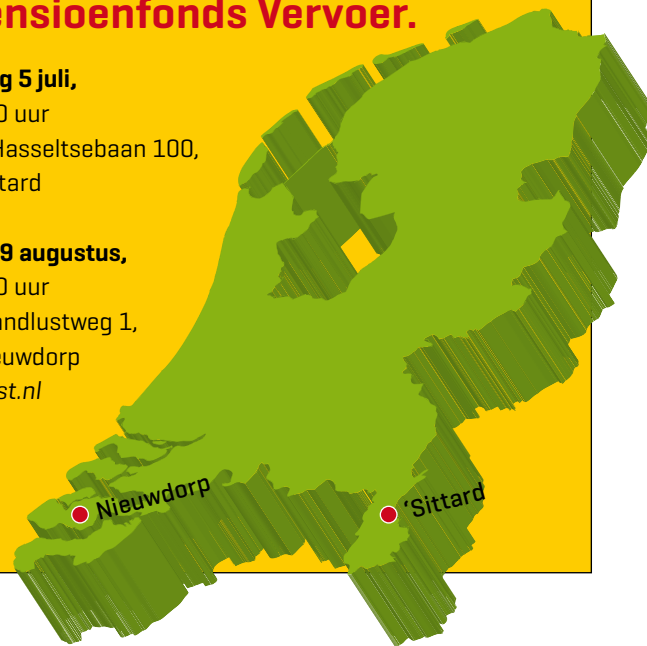
15.00-19.00 uur

Op de Vos, Hasseltsebaan 100,
6135 GZ Sittard

Donderdag 9 augustus,

15.00-19.00 uur

Landlust, Landlustweg 1,
4455 TK Nieuwdorp
www.landlust.nl



PENSIOEN-VRAAG

Privacy: wat doet Pensioenfonds Vervoer met mijn gegevens?

Pensioenfonds Vervoer bewaart en gebruikt jouw persoonsgegevens. Dit zijn gegevens die iets zeggen over jou. Bijvoorbeeld je naam, of het IP-adres van je computer. Wat doet Pensioenfonds Vervoer eigenlijk met deze gegevens?

PENSIOENFONDS VERVOER 'VERWERKT' PERSOONSGEGEVENS

Afhankelijk van jouw persoonlijke situatie verwerkt Pensioenfonds Vervoer verschillende soorten persoonsgegevens. Denk aan je adres en telefoonnummer. Ook als je bijvoorbeeld bent gescheiden, wordt dit verwerkt in de administratie. Een scheiding heeft namelijk invloed op de hoogte van jouw pensioen en het pensioen voor je ex-partner.

WAT IS 'VERWERKEN'?

'Verwerken' is een verzamelnaam voor alles wat Pensioenfonds Vervoer met jouw gegevens kan doen. Denk aan het verzamelen en bewaren van gegevens. Of het gebruiken van gegevens in een brief of een overzicht. Ook voor verzending van deze TON gebruikt Pensioenfonds Vervoer jouw persoonsgegevens. TON Magazine wordt gratis toegestuurd aan werknemers die onder de cao Beroepsgoederenvervoer vallen. Omdat Pensioenfonds Vervoer het blad zelf verstuurt, is de privacy van je adresgegevens gewaarborgd.

ALLEEN BEWAREN ZOLANG NODIG

Pensioenfonds Vervoer is verantwoordelijk voor een goede bescherming van jouw persoonsgegevens. Je gegevens worden goed beveiligd volgens regels in de wet. Als jouw gegevens niet meer nodig zijn, worden ze verwijderd. Pensioenfonds Vervoer verzamelt en bewaart niet meer gegevens dan nodig. En als er gegevens worden uitgewisseld met anderen, dan gebeurt dat onder strenge voorwaarden.

JOUW RECHTEN ALS JE GEGEVENS WORDEN VERWERKT

Je hebt het recht om je gegevens in te zien wanneer je wilt. Je mag je gegevens verbeteren, aanvullen en laten verwijderen. Denk je dat jouw gegevens zonder goede reden worden verwerkt? Dan kun je de verwerking stop laten zetten. Je gegevens worden alleen niet verwijderd wanneer Pensioenfonds Vervoer deze nodig heeft voor zijn taak volgens de wet.

MEER WETEN?

Ga naar pfvervoer.nl/privacybeleid voor meer informatie.



SYL'S SLIMME VINDING



Wie hoge lasten op een [open] trailer vervoert, kent het probleem. Je gooit de spanbanden over de lading.

En plaatst daarna de beschermende pallethoeken onder die spanbanden. Maar het plaatsen van die hoeken is een lastig klusje. Vaak moet je klauteren of met een ladder in de weer. Dan ligt valgevaar op de loer.

Het overkwam Syl Wassenaar. Een ongeluk zette hem aan het denken, met een handige uitvinding als resultaat.

Stoppen met klimmen

De uitvinder • Naam: Syl Wassenaar

• Leeftijd: 54 jaar • Woonplaats: Hoorn

• Beroep: chauffeur bouwmaterialen

De uitvinding Een palleshoeck die je vanaf het maaiveld op de lading plaatst. Zodat je dus niet meer hoeft te klimmen en te klauteren. Een simpele en slimme oplossing.

Met een uitschuifbare steel, waaraan een 'stenvork' zit, breng je de palleshoecken omhoog. In die palleshoecken zitten sleuven, openingen waarin de 'stenvork' past. Ook de spanband leg je makkelijker over de hoeck, want die kun je nu geleiden

Multifunctioneel De uitschuifbare steel (veel gebruikt door glazenwassers) is multifunctioneel. Je kunt hem ook gebruiken als je bij je huifwagen de planken in de uitsparingen wilt leggen zonder halsbrekende toeren uit te halen. En nog een toepassing: met een borstel op de steel maak je in een wip je voorruit schoon. Op facebook.com/magazineton staat een filmpje over het gebruik van Syl's uitvinding.

DE 'GLAZENWASSERS-STEEL' MET DE PALLETHOEK.



DE 'STEMVORK' BOVENAAN DE STEEL PAST IN DE SLEUVEN IN DE PALLETHOEK.



ZO BRENG JE SPANBAND SAMEN MET DE PALLETHOEK OP DE JUISTE PLEK.



MOEITeloos 'DIRIGEER' JE DE PALLETHOEK EN SPANBAND.



ONGEVAL

"Ik zit zo'n dertig jaar op de wagen. Nooit een ongeluk gehad, tot in 2011. En toen had ik meteen de hoofdprijs. Ik moest een 20-voet open-top container vullen met steenkolen. Met natte handen probeerde ik het zeil van de container te trekken. Dat bleef hangen achter een braam. Ik verloor mijn evenwicht, viel van de vijfde sport van de ladder en brak mijn hielbeen. Dat is zo'n beetje de ergste botbreuk die je kunt oplopen. Hij was op negen plekken doormidden. De orthopeed zei: 'Houd er maar rekening mee dat je nooit meer zult lopen'."

NADENKEN

"Ik ben drie keer geopereerd; mijn voet is met pinnen vastgezet. Anderhalf jaar heb ik in een rolstoel gezeten. Pas na twee jaar kon ik weer voorzichtig aan het werk. Tijdens die ziekteperiode ben ik gaan nadenken. Er wordt heel veel met pallethoeken gewerkt. In de praktijk is het: zie maar hoe je die op de lading krijgt. Ik vond het vreemd dat er geen hulpmiddel was om die hoeken veilig te plaatsen. Toen ben ik in mijn schuurtje wat gaan knutselen en eigenlijk had ik meteen de oplossing. Het is zo simpel, dat je je afvraagt waarom het niet eerder is bedacht."

PRODUCEREN

"Ik ben redelijk goed met mijn handen, dus met hars en polyester heb ik een paar prototypes van de pallethoek met insteeksleuven gemaakt. Een collega bij Stam Transport gebruikt die nu al enige tijd. Tot zijn tevredenheid. De pallethoeken zijn nog niet in productie. Samen met een compagnon ben ik op zoek naar een bedrijf dat de hoeken wil maken. We hebben er octrooi op aangevraagd en gekregen. We denken dat heel veel transportbedrijven die hoeken zullen gebruiken, als ze eenmaal beschikbaar zijn. Een chauffeur is namelijk met laden en lossen altijd op zoek naar manieren om het zichzelf makkelijker te maken."

VOORDELEN

"Waar ik ook nooit bij stilstond: als je met een ladder werkt om de pallethoeken te plaatsen, moet je een keer of twintig die ladder verzetten. Dat kost tijd. Daarbij werk je natuurlijk veel veiliger als je op de grond kunt blijven staan. Zo voorkom je ongelukken en dat scheelt weer ziekteverzuim. Kortom: met deze hulpmiddelen werk je makkelijk, veilig en snel. Zo simpel kan het zijn."



EN DIT IS HET RESULTAAT.



MET DE 'STEMVORK' HEB JE OOK GRIP OP DE PLANKEN VAN JE HUIFWAGEN.



IKWORDVRACHTWAGENCHAUFFEUR.NL



Op weg naar het vak

Veel mensen hebben interesse in het vak van vrachtwagenchauffeur. Dat blijkt op de informatieavonden van de campagne ikwordvrachtwagenchauffeur.nl. Overal in het land trekken deze avonden volle zalen. En onder de kandidaten zijn er opvallend veel vrouw. Zoals Marsha, Samantha en Corinda. ***TON volgt de komende tijd deze drie jongedames tijdens hun weg naar het chauffeursvak. Aflevering 1: Even Voorstellen.***



Marscha Raaijmakers, 25 jaar oud, woont in Hoogerheide.

WAAROM WIL JE VRACHTWAGENCHAUFFEUR WORDEN? “Ik hou van auto’s en autorijden. Toen ik in een winkel werkte, zag ik steeds een grote truck die kwam lossen. Dat vond ik mooi. En mijn vriend is internationaal chauffeur. Ik ben al diverse keren met hem mee geweest. Het chauffeursvak trekt me wel. Maar mijn vaste baan bij het UWV en de hoge kosten van de opleiding hielden me tegen. Toen wees een kennis me op de mogelijkheid om via het Sectorinstituut Transport en Logistiek met subsidie en baangarantie het beroep te leren. Ik ben naar een informatieavond gegaan, door de eerste selectie gekomen en heb werk gevonden bij uitzendbureau 24/7.”

WAAR STA JE NU? “Ik heb de testdag achter de rug. Die bestond uit een rij- en een theorietest om je taal- en leervermogen te achterhalen. Het was best pittig. Het rijden deed ik op een schakelauto. Daar moest ik wel aan wennen, net zoals aan de afmetingen van de vrachtwagen. En je plaats op de weg is anders dan met een personenauto, veel meer tegen de middenlijn aan. Maar goed, ik ben door beide tests gekomen. Via het uitzendbureau heb ik inmiddels werk als chauffeur bij een koeriersbedrijf.”

VALT HET MEE? “Met het rijden op de bestelbus doe ik ervaring op. Het is fysiek wat zwaarder werk. Ik moet kratten met verse groente en fruit lossen. Maar je hebt het zelf in de hand, want jij bepaalt hoeveel kratten je tegelijk tilt. Daarnaast zit ik met mijn kop in de cursusboeken, want ik moet eerst theorie-examen doen. Verkeer en Administratie vind ik wel meevallen. Maar Techniek is lastig.”

WAT VERWACHT JE? “Het liefste zou ik straks internationaal op een container-auto rijden, vanwege het laden en lossen. En autotransport lijkt me ook wel wat. Het zou mooi zijn als mijn hond Spikey mee mag in de cabine. Maar dan valt ADR wel als mogelijkheid af.”



Samantha Wissels, 24 jaar oud, woont in Beek.

WAAROM WIL JE VRACHTWAGENCHAUFFEUR WORDEN? “Ik heb in diverse winkels en een magazijn gewerkt. Vrachtwagenchauffeur worden kwam niet in me op. Totdat ik met de vriend van mijn zus meeding. Hij is ook via een instroomcampagne aan een baan gekomen en werkt nu vast bij Dachser. Het leek me wel wat en ook mijn ouders vonden het wel bij me passen.”

WAAR STA JE NU? “Ik ben druk op zoek naar een werkgever. Het Sectorinstituut Transport en Logistiek helpt me aan adressen van bedrijven waar ik kan solliciteren. En ook bij het schrijven van mijn motivatie in de sollicitatiebrief. Daar ben ik wel blij mee, want alleen is zo iets veel lastiger. En ik moet dus gaan leren voor het theorie-examen. Dat ga ik via een gemeenschappelijk traject doen, maar je moet natuurlijk ook thuis studeren.”

VALT HET MEE? “Tijdens de testdag heb ik voor het eerst op een vrachtwagen gereden. Het is wel heel anders dan met een personenauto. Een paar keer reed ik wat te dicht bij het trottoir, maar het ging toch wel goed. Voor de theorietest was ik heel zenuwachtig. Mijn rekenkunsten zijn niet zo groot. Maar ook daarvoor ben ik geslaagd.”

WAT VERWACHT JE? “Ik zou graag in het veetransport willen. Of veevoeder of melk rijden. Ik hou van dieren en was altijd veel met paarden bezig. Nu woon ik tijdelijk op een boerderij, waar ik met koeien werk. Dat deed ik als klein meisje ook al door te helpen met melken. Maar al te kieskeurig zal ik niet zijn. Je moet ergens beginnen. Als er een chauffeursbaan op mijn pad komt, neem ik die aan.”

Stapsgewijs het vak leren

*Wie zich opgeeft via ikwordvrachtwagenchauffeur.nl gaat stapsgewijs het vak leren. **De eerste selectie:** een informatieavond, waarop de kandidaat onder andere een sollicitatiegesprek heeft. **Dan de testdag,** met een rij- en een theorietest. **Daarna:** zelf zoeken naar een werkgever die de kandidaat een opleidingsplek met baangarantie (voor 1 jaar) wil geven. **Vervolgens:** studeren voor het theorie-examen. **En dan:** geslaagd voor de theorie? Dan op naar het praktijkexamen. Het hele traject kan in 3 tot 6 maanden doorlopen worden. De kandidaat betaalt zelf 15 procent van de opleidingskosten. ikwordvrachtwagenchauffeur.nl*



Corinda van der Velden, 24 jaar oud, woont in Bergambacht.

WAAROM WIL JE VRACHTWAGENCHAUFFEUR WORDEN? “Toen ik twaalf was, ging ik al met mijn oom mee. Later kreeg ik verkering met een chauffeur. We zijn nog steeds samen. Ik ga regelmatig hem mee en heb veel van hem geleerd. Dan reed ik op een afgesloten terrein, om alvast wat gevoel voor het besturen van een vrachtwagen te krijgen. Omdat ik jong kinderen heb gekregen, was het lastig om een chauffeursopleiding te volgen. En het is geen negen-tot-vijfbaan. Maar met drie dagen in de week moet de combinatie met de kinderen wel gaan lukken.”

WAAR STA JE NU? “Ik heb een werkgever gevonden: Zijderlaan in Stolwijk. Ze hadden geen vacature, maar bieden me toch een kans. Daar ben ik Wim en Sabine Zijderlaan erg dankbaar voor. Het klikt vanaf het begin heel goed. Ze kunnen me een baangarantie geven voor drie dagen per week. En ze financieren ook een deel van de opleiding.”

VALT HET MEE? “Achter het stuur voel ik me als een vis in het water. Van techniek heb ik minder verstand, dus die theorie zal best pittig zijn. Maar als je iets echt wilt, dan lukt het ook.”

WAT VERWACHT JE? “Het is natuurlijk een mannenwereld waarin ik terecht kom. Ik weet dat ik me extra moet bewijzen en dat ze op me letten. Maar ik ben niet verlegen uitgevallen. Van mijn vrienden en familie heb ik heel positieve reacties gehad. De meesten staan er juist niet van te kijken. Ze vinden dat ik er wel het type voor ben. Ik ben niet zo van de meidenavondjes.”

2750 nieuwe chauffeurs

Er zijn te weinig chauffeurs en dat tekort wordt de komende jaren alleen maar groter. Daarom steken werkgevers- en werknemersorganisaties in transport en logistiek geld en energie in het vinden van nieuwe mensen. Met de campagne ikwordvrachtwagenchauffeur.nl wil het Sectorinstituut Transport en Logistiek dit jaar 2750 nieuwe chauffeurs werven. De teller staat op dit moment op 1000 mensen die sinds begin van dit jaar aan de opleiding zijn begonnen of al aan het werk zijn.

ikwordvrachtwagenchauffeur.nl





Je pensioen

Elke maand betaal je pensioenpremie. Je werkgever legt daar nog eens het dubbele bedrag bij. Dat gaat om serieus geld, waarmee je pensioen opbouwt voor later, als aanvulling op je AOW-uitkering van de overheid.

Eens in de zoveel tijd peilt het TON-panel hoe jij je pensioen ziet. Bijvoorbeeld op welke leeftijd je met pensioen zou willen gaan. Op deze pagina's de resultaten van de TON-panel-pensioen-peiling.

OVERZICHT GEZIEN?

Elk jaar ontvang je van Pensioenfonds Vervoer een overzicht. Daarop zie je hoeveel pensioen je hebt opgebouwd.

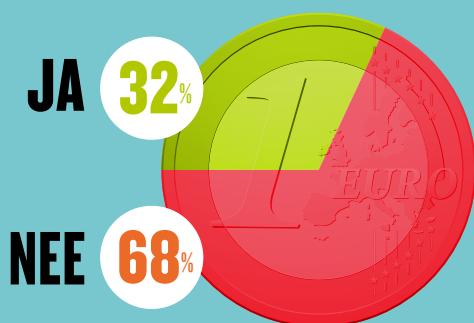
**HEB JE DE
AFGELOPEN
12 MAANDEN
JE PENSIOEN-
OVERZICHT
BEKEKEN?**



HOEVEEL HEB JE **NODIG?**

Enig idee hoeveel inkomen je nodig hebt als je met pensioen bent? Dat is natuurlijk van veel factoren afhankelijk en het blijft in de toekomst turen. Toch heeft 1 op de 3 panelleden er al over nagedacht, blijkt uit het antwoord op de vraag:

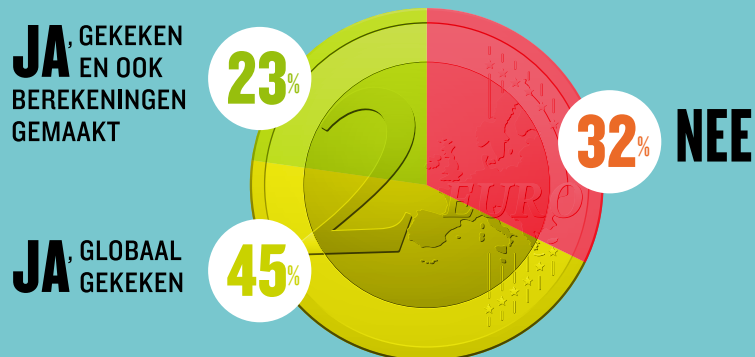
HEB JE DE AFGELOPEN 12 MAANDEN WEL EENS BEREKEND HOEVEEL INKOMEN JE NODIG HEBT ALS JE MET PENSIOEN BENT?



HOEVEEL **VERWACHT** JE?

Op je pensioenoverzicht vind je hoeveel je naar verwachting opbouwt als je hetzelfde salaris blijft verdienen en tot je 68ste in het beroepsgoederenvervoer blijft werken. Zo kun je dus ook zien of wat je mag verwachten overeenkomt met wat je denkt nodig te hebben.

HEB JE DE AFGELOPEN 12 MAANDEN WEL EENS GEKEKEN OF HET PENSIOEN DAT JE KUNT VERWACHTEN GENOEG VOOR JE IS?



WILLEN

Op welke leeftijd zou je met pensioen **WILLEN** gaan, los van of het financieel mogelijk is?



ZELF BEPALEN

Je kunt zelf bepalen wanneer je jouw pensioen van Pensioenfonds Vervoer laat ingaan. Dus ook (veel) eerder of later dan de richtleeftijd van 68 jaar die op je pensioenoverzicht staat. TON wilde weten of deze mogelijkheid bij het TON-panel bekend is.

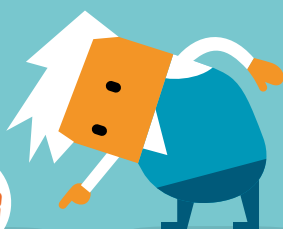
EN DENKEN

63,3 JAAR is de gemiddelde leeftijd waarop het TON-panel met pensioen WIL gaan.

TON wilde ook weten op welke leeftijd mensen **DENKEN** dat het financieel mogelijk is om met pensioen te gaan. **66,3 JAAR** is de gemiddelde leeftijd waarop het TON-panel met pensioen **DENKT** te kunnen gaan.

63,3

66,3



EN DE PRAKTIJK

2 TOT 2,5 JAAR vóór hun AOW-leeftijd laten mensen in transport en logistiek gemiddeld hun pensioen ingaan (en dat is dus beduidend eerder dan 66,3 jaar).

IK DENK DAT...

60%

...IK ZELF KAN BEPALEN WANNEER IK MIJN PENSIOEN LAAT INGAAN

14%

...IK STANDAARD TEGELIJK MET MIJN AOW PENSIOEN GA ONTVANGEN

26%

...IK VANAF MIJN 68STE PENSIOEN GA ONTVANGEN

GENOEG EN GOEDE INFORMATIE?

Pensioenfonds Vervoer informeert je regelmatig over je pensioen.

HOE TEVREDEN BEN JE OVER DE INFORMATIE DIE JE VAN PENSIOENFONDS VERVOER KRIJGT?

(HEEL) TEVREDEN

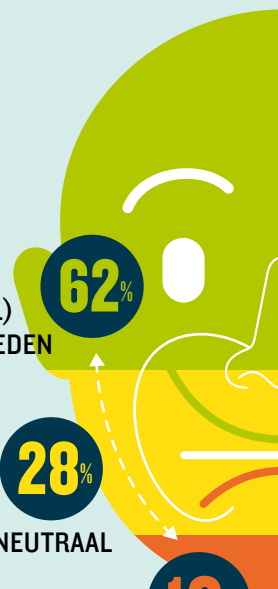
62%

28%

NEUTRAAL

10%

(HEEL) ONTEVREDEN



PERSOONLIJK VERHAAL

Vrij

acht

Daar wil je als vrachtwagenchauffeur niet belanden: de gevangenis. Toch zit Ton van der Meulen [62] er al bijna dertig jaar. Gelukkig aan de goede kant van de lijn. Ton is penitentiair inrichtingswerker. Daarnaast werkt hij nog steeds als vrachtwagenchauffeur. Een ideale combinatie, vertelt hij achter de tralies van de Penitentiaire Inrichting Leeuwarden.



ter tralies



Naam: **Ton van der Meulen**

Leeftijd: **62 jaar**

Woonplaats: **Luxwoude**

Baan 1: **PIW'er (penitentiair inrichtingswerker)** in
de Penitentiaire Inrichting Leeuwarden

Baan 2: **oproepkracht bij Peter Appel Transport**





SOORT VAN TOEVALLIG

Kijk, rijden is altijd zijn ding geweest. Als jongetje van zes kruipt Ton al naast zijn oom in de cabine. Op zijn achttiende neemt hij zelf het stuur in handen. Na wat kleine baantjes en de militaire dienst komt hij in het vleesvervoer, bij Beusmeat in Tijnje. Mooie ritten op Zuid-Frankrijk en Oostenrijk. Maar na twaalf jaar heeft hij al die vaste adressen wel zo'n beetje gezien. Tijd voor een ander bedrijf.

Bij toeval ziet hij een advertentie van Justitie: Gevangenenbewaarders gezocht. Dat is weer eens wat anders. Voor Ton het goed en wel beseft, zit hij in een carrousel van selectierondes. Uiteindelijk vindt hij zichzelf terug in een opleidingstraject. Hij denkt dan nog een jaartje of

vijf in de gevangenis te gaan werken; het worden er dus dertig.

Toch: rijden is altijd zijn ding gebleven. Op cursussen stelt hij zich nog lang voor als: Ton van der Meulen, vrachtwagenchauffeur en tijdelijk bewaker.

LEKKER IN EVENWICHT

Het is pittig werk in de gevangenis. Een penitentiair inrichtingswerker begeleidt de gedetineerden in de dagelijkse gang van zaken. Hij is aanspreekpunt op 'de groep'. De mannen moeten werken, recreëren, luchten, naar hun advocaat, beziggehouden worden. Ton zegt vaak tegen ze: Zaken doe je op de rechtbank, hier zorgen we dat je de dag doorkomt. Het is best wel lastig om



*Na een pittige dag op de wagen, is er de geruststellende gedachte: **morgen ben ik weer ambtenaar***

iemand die tien jaar moet zitten een zinvolle dagbesteding en perspectief te bieden. En de laatste jaren is het ook zwaarder geworden: meer mensen met gedragsstoornissen.

Dus ja, je loopt best wel stress op. Als hij dan een dag op de wagen zit, voelt dat haast als ontspanning. Omgekeerd krijg je natuurlijk als vrachtwagenchauffeur ook met stress te maken. Klanten die je de wind van voren geven, tijdsdruk, het gedrag van medeweggebruikers. Na een pittige dag op de wagen, is er dan de geruststellende gedachte: morgen ben ik weer ambtenaar. Zo blijft hij lekker in evenwicht.

IN TWEE WERELDEN

Je zou kunnen zeggen dat Ton in twee werelden leeft. De ene: een ommuurde inrichting met codes, sleutels, beveiligers. De andere: een cabine met rondom vrij zicht, de horizon als grens. In de ene wereld staat hij altijd op scherp. Het is veel praten, kijken, alert blijven. Soms is het spannend en denkt hij achteraf: poeh, dat het is goed gegaan ... Afkloppen, maar in dertig jaar heeft hij slechts één keer een wenkbrauw open gehad. Verder is hij schadevrij gebleven. Ook als chauffeur, trouwens, op wat krasjes na.

Die twee werelden komen zelden bij elkaar. Ton heeft een enkele keer een vrachtwagenchauffeur 'op de groep', maar dat zijn geen mannen die hun vak verstaan. Er zijn wel overeenkomsten tussen zijn twee beroepen. In beide is communicatie belangrijk. De gesprekstechnieken

die hij voor zijn werk in de gevangenis leert, komen van pas op de wagen. Bijvoorbeeld zoals laatst bij die klant met een winkel in een klein plaatsje. Ton komt er voor rijden, is die man witheet. Schreeuwt: 'Wat doe je nou, je rijdt door het dorp!' Blijkt dat de winkelier vaak klachten van dorpsbewoners krijgt over vrachtverkeer en dat is afgesproken dat de leveranciers buitenom rijden. Moet je natuurlijk wel weten. Maar op zo'n moment heeft Ton baat bij de de-escalerende gesprekstechniek: begrip hebben voor de ander, hem bevestigen en aangeven dat het niet meer is terug te draaien.

SLEUTELS AFGEVEN

Nog een overeenkomst: de sleutels. Een bewaker geeft nooit zijn sleutels af. Een vrachtwagenchauffeur natuurlijk ook niet. Hoewel ... twee jaar geleden werd Ton door de portier gebeld. Kun je even een vrachtwagen het terrein op rijden? Hij loopt naar de ingang en daar staat een chauffeur, helemaal in paniek. Hij moet met een drie assen het terrein op, terwijl hij normaal in een busje rijdt. De goede man moet kerstpakketten bezorgen en daarom heeft hij een trekker met oplegger meegekregen. Ton zegt: 'Rij 'm er maar op, ik gids je wel'. Maar nee, hij wil het niet doen. Geef me dan je sleutel maar, zegt Ton. Eraf rijden durft hij ook niet, dus Ton zet de wagen weer netjes op de rijweg. Een directielid ziet het hele gebeuren aan en zegt sindsdien 'Hé chauffeur' tegen de penitentiair inrichtingswerker.



IN BEELD: TANKWAGENCHAUFFEUR

Met sap



op stap

Een tank vol vruchtensap, of palmolie, of melk.

Jan Joosten (63) uit Mill is er dagelijks mee in de weer.

Bij ITC Holland Transport is Jan een ervaren kracht.

De oud-rijinstructeur is er niet alleen tankwagen-chauffeur, maar ook mentor van nieuwe chauffeurs.

Die leert hij onder andere hoe belangrijk hygiëne en voedselveiligheid zijn.





KWETSBAAR Voedingsmiddelen zijn kwetsbare producten. Een tankwagenchauffeur moet daarom kennis hebben van voedselveiligheid, hygiëne en de verschillende protocollen.



LADEN EN LOSSEN *Laden, rijden, lossen, reinigen. Dat is de dagelijkse routine. Af en toe koppelen tussendoor. En stilstaan. Jan: "Het werk is wel een kwestie van veel wachten. Met lossen ben ik soms wel twee uur tijd kwijt. Daar moet je tegen kunnen."*



DISKJOCKEY

Twaalf ambachten, dertien ongelukken? Dat is wat overdreven, maar Jan Joosten heeft een kleurrijke loopbaan. Op zijn veertiende van school gegaan, zonder diploma. Begint bij een banketbakker, maar dat is niet van lange duur. Zeker niet als blijkt dat hij als diskjockey op een zaterdagavond meer verdient dan met vijf dagen in de bakkerij. Al plaatjes draaiend trekt hij vervolgens de hele wereld over. Daar kan hij prima van leven. "Maar als klanten je 'meneer' gaan noemen, is het toch afgelopen".

RIJ-INSTRUCTEUR

Jan is dan dertig en kiest voor het chauffeursvak. Haalt zijn rijbewijzen en rijdt internationaal. Op een gegeven moment komt hij zijn oude rijinstructeur tegen. "Die zegt: 'Lesgeven, dat lijkt me nou echt iets voor jou'. Ik ben er eens dieper ingedoken en het trok me wel. Ben de opleidingen gaan volgen voor instructeur: B en C en dan CE. Best pittig. Je krijgt dikke pillen over wetgeving. Belangrijkste is dat je goed leert omgaan met mensen, dat je besef hebt van verschillen tussen leerlingen. En dat je mensen kunt blijven motiveren."

TANKWAGENCHAUFFEUR

Vijftien jaar lang werkt Jan bij een rijsschool. De crisis in het transport laat rond 2010 ook daar zijn sporen achter. Steeds minder mensen die komen lessen, steeds minder werk voor de rijinstructeur. "Ik zag de bui al hangen en ben in de weekenden bij ITC begonnen om mijn loon aan te vullen." Eén dag op de tankwagen worden er twee, drie, vier en dan vijf. Nu is Jan fulltime bij ITC in dienst, met een vaste werkweek van woensdag tot en met zondag. "Het is mooi werk, bij een mooi bedrijf. Je kunt hier honderd worden. Bij elk transportbedrijf is er natuurlijk wel eens wat, maar ik heb het hier zeer naar mijn zin."





REINIGEN “De tank moet gereinigd worden naar de wensen van de klant”, vertelt Jan. “Dat kan kosjer zijn, halal of gewoon ‘normaal’. Onze eigen tankreiniging doet dat allemaal. Als ik bij ITC gereinigd heb, zou ik bij wijze van spreken zonder controleren de tank kunnen dichtmaken. Natuurlijk doe je dat niet, want reinigen staat bij ons hoog in het vaandel. Als ik elders reinig, controleer ik heel nauwgezet. Ik ben verantwoordelijk. Ga ik laden bij een klant, dan controleert vaak de operator of de tank wel helemaal schoon is. Vindt die ook maar één vezeltje, dan kan ik terug naar de reiniging.”



MENTOR Zijn verleden als rijinstructeur komt hem nog steeds van pas. Jan is bij ITC Holland mentor van nieuwe chauffeurs. Dat kunnen jongelui in opleiding zijn, of mensen die al langer rijden. Ze gaan met Jan mee en hij leert ze dan wat hij noemt 'sociaal-egoïstisch rijden'. "Dat is wat anders dan je bij de rijsschool opsteekt. Het is anticiperen, je plek weten en nemen. En op rijles leer je ook niet met een tankwagen rijden. Dat vereist speciale vaardigheden. Je moet bijvoorbeeld leren omgaan met een tank die voor driekwart geladen is, en klotst als een gek."





VERZEGELEN Na het reinigen verzegelt Jan de tank op een aantal plaatsen, zoals de uitlooppijp en het mangat bovenop. Het komt ook voor dat hij na het lossen de uitlooppijp verzegelt. Dat is het geval als de tank teruggaat naar dezelfde klant om geladen te worden met hetzelfde product.



ITC HOLLAND TRANSPORT

Familiebedrijf ITC Holland Transport (bijna 100 jaar oud) is gespecialiseerd in het vervoer van vloeibare levensmiddelen. Vanuit vestigingsplaats Oss worden verschillende bestemmingen in Europa bediend. Bij het bedrijf werken ongeveer 120 mensen, grotendeels vrachtwagenchauffeurs. Het wagenpark bestaat uit 70 trekkers, 75 opleggers en 100 tankcontainers.

ITC heeft een eigen tankreiniging, die via een duurzame bioreactor het afvalwater omzet in gezuiverd water en 'groen' biogas.

ITC kan altijd goede chauffeurs gebruiken. De werkzaamheden zijn licht; er zijn steeds meer vrouwelijke chauffeurs bij het bedrijf. Ook krijg je er de ruimte en mogelijkheden om je om te scholen tot chauffeur. Meer weten over ITC Holland? Itcholland.com





DENKEND AAN PENSIOEN



Vrachtwagenchauffeur een zwaar beroep? Zeker weten. Vraag het maar aan **Henk Boeser** [66]. Lange dagen, lange weken, lange jaren. En altijd volle bak gegaan. Maar met het stijgen der jaren werd zwaar loodzwaar. Henk bedacht een manier om het vol te houden:

Dagje minder maakt het verschil

Henk gaat graag met zijn **Kreidler-Florett**-bromfiets uit 1969 op de foto. Hij kreeg die klassieker op zijn vijftigste verjaardag van vrouw en kinderen. Een totale verrassing was dat. Een paar maanden eerder zag hij bij toeval in de opslagloods van een hobbyzaak zo'n bromfiets. Hij raakte in gesprek met de eigenaar, die thuis een hele verzameling Kreidlers had staan. Henk ging daar helemaal uit zijn dak. Zijn enthousiasme bleef niet onopgemerkt bij Rosalie en de kinderen. Tijdens een surpriseparty, een week voor zijn vijftigste verjaardag, kwam zijn zoon de feestruimte binnenrijden op die Kreidler uit de hobbyzaak. In de daaropvolgende drie jaar haalde Henk [opgeleid tot automonteur] de fiets helemaal uit elkaar en spoot hem opnieuw. Er zit een motorkenteken op, want de 'bromfiets' haalt met gemak 100 kilometer per uur.



Henk meldt zich via e-mail bij TON. Hij wil iets delen met zijn collega-chauffeurs. Namelijk: de manier waarop hij door minder te gaan werken gezond zijn pensioen kon halen. Geen ingewikkeld verhaal, maar wel eentje dat om nadere uitleg vraagt. Daarom bezoekt TON, samen met pensioenconsulent Richard Dudink, Henk en zijn vrouw Rosalie thuis, in Rhoon.

TWEE MAANDEN

Henk begint zijn verhaal met een rekenvoorbeeld. "Ik heb in het verleden een paar jaar de uren bijgehouden die ik aan het werk was. Daar schrok ik van. Neem een gemiddelde werknemer, die werkt 36 uur in de week. Als chauffeurs komen we gemiddeld aan zo'n zestig uur. Dan werk je op jaarbasis ongeveer twee maanden langer dan die gemiddelde werknemer." Reken dat even verder door en je komt bij een loopbaan van pak 'm beet veertig jaar op tachtig extra maanden. Zeg maar 6,5 jaar.

BURN-OUT

Zoals zoveel chauffeurs merkt Henk dat met het ouder worden de dagen langer lijken, de werkdruk hoger voelt. "Een jaar of tien geleden heb ik tegen een burn-out aangezet. Daar ben ik toen uitgekomen, onder andere dankzij een cursus van de ziektekostenverzekering. Ik leerde 'nee' te zeggen en verstandiger om te gaan met mijn verantwoordelijkheidsgevoel. Niet alles hoeft op mijn bordje te liggen. Maar toch, toen ik begin zestig was, voelde ik weer de verschijnselen van een burn-out."

MET RUUD

Henk wil niet de laatste jaren van zijn loopbaan in de ziektewet belanden. Hij zoekt naar mogelijkheden om een dag minder te gaan werken. "Op een gegeven moment was ik in het Westland aan het lossen bij een bedrijf en daar kwam mijn collega Ruud aanrijden. Hij bleek één dag per week op de wagen te zitten. We raakten aan de praat en we bedachten dat ik vier dagen zou kunnen gaan werken en Ruud dan mijn vijfde zou overnemen. Toen zijn we naar onze werkgever gegaan en hebben gezegd: 'Wij zorgen ervoor dat de auto blijft rijden'. Ze hadden het nog nooit meegemaakt, maar stonden er niet afwijzend tegenover."

VAN 4 NAAR 1

Van zijn 62ste tot zijn AOW-leeftijd (65 jaar en 9 maanden) werkte Henk vier dagen per week. Daarna stopte hij niet. Als oproepkracht zit hij nog één dag per week achter het stuur. Hij deelt de auto nu met een andere collega, Johan, die ook graag een dag minder wil werken. Zo helpt de een de ander. En als Henk straks 67 wordt, gaan de sleutels definitief uit het contactslot.

FINANCIEEL PLAATJE

Natuurlijk lever je geld in, als je minder werkt. Maar dat viel Henk al-



leszins mee. Zeker doordat er zeker de laatste jaren in het transport weer volop werk was, bleef hij veel uren maken. "In de afgelopen jaren, toen ik vier dagen werkte, was mijn laagste aantal uren per week 42, maar ik heb er ook wel 55 uur gedraaid." Wat ook meespeelt: Rosalie is vier jaar ouder dan Henk en kreeg dus al AOW in de jaren dat haar man een dag vaker thuis was.

Om te zorgen dat hun financiële plaatje op orde zou blijven, lieten Henk en Rosalie zich door deskundigen adviseren. Ze gingen ook een paar keer naar het pensioensprekuur van Pensioenfonds Vervoer.

DEELTIJDPENSIOEN

Daar ontmoetten zij Richard Dudink. De pensioenconsulent legt uit dat sommige mensen naar het spreekuur komen met het idee om de ene dag minder werken op te vangen door hun pensioen naar voren te halen. "Maar Henk had besloten om zo lang mogelijk van zijn



pensioen af te blijven. En hij is geen uitzondering. Sommige deelnemers kijken het ook een periode aan zonder hun pensioen naar voren te halen. Als dan het salaris toch blijkt tegen te vallen, door minder meeruren en overuren, dan kan het deeltijdpensioen alsnog aangevraagd worden.”

EIGEN KNIP

Voor Henk is die dag minder een prima uitkomst gebleken. Het is een kwestie van goed nadenken, zegt hij. Dingen uitzoeken, overleggen met je werkgever. Henk denkt dat meer vrachtwagenchauffeurs op zo’n manier de laatste jaren van hun loopbaan werkbaar kunnen houden. “Je moet natuurlijk allemaal naar je eigen knip kijken”, zegt hij. Want je weet zelf het beste hoeveel je nodig hebt en met hoeveel minder je ook toe kunt. Zijn tip: “Zoek informatie bij Pensioenfonds Vervoer. En ga met je baas een praatje pot maken.

40 in 4 Henk Boeser sprak met zijn werkgever af dat hij vier dagen zou gaan werken. Hij hield wel zijn contract voor 40 uur. In de praktijk bleef hij veel uren maken, maar in minder dagen. **Richard Dudink** van Pensioenfonds Vervoer: “We geven regelmatig pensioenworkshops op verschillende locaties. Werkgevers vinden dit een interessante optie. Zij zien natuurlijk ook dat oudere werknemers moeite krijgen het vol te houden. Het scheelt enorm of je vijf dagen werkt en twee dagen rust hebt, of vier dagen werkt met drie dagen vrij.” Zo kan het ook Nog een manier om richting je pensioen minder te gaan werken: deeltijdpensioen. Je gaat dan parttime werken (minstens 20 procent) en haalt een deel van je pensioen naar voren. Betekent wel dat je pensioenuitkering lager is dan wanneer je langer volledig blijft werken. Je kunt vanaf je 55ste voor deeltijdpensioen kiezen. Kijk op pfvervoer.nl voor alle keuzes die je hebt.

Overuren en pensioen

Minder werken betekent ook dat je minder overuren maakt. Heeft dat gevolgen voor je pensioenopbouw? Pensioenconsulent Richard Dudink legt uit: “Jij en je werkgever betalen pensioenpremie over je vaste contracturen en over maximaal 364 overuren per jaar. Omgerekend zijn dat 7 overuren per week. Dus als je elke week 50 uur maakt, dan bouw je toch maar over 47 uur pensioen op.”

Als je een dag minder gaat werken, krijg je wel met **meeruren** te maken. Want pas boven de 40 uur gaat de ‘overurenteller’ lopen. Richard: “Stel dat je een contract voor 32 uur hebt en je werkt in een week 45 uur. Dan ziet het plaatje er zo uit: over 32 uur bouw je 100 procent pensioen op, over 8 meeruren ook 100 procent. En over 5 overuren bouw je 130% pensioen op.”

Je moet er dus wel even met je hoofd bijblijven. Richard: “Aan mensen die willen gaan deeltijden, adviseer ik altijd om bij hun werkgever een proefberekening op te vragen van hun inkomen bij drie of vier dagen werken. Dan voorkom je verrassingen.”





VAKANTIEDRUKTE

cover] v

De zomervakantie
zit eraan te
komen. Caravans
en vouwwagens
sukkelen over de toch
al volle wegen. Heb
je daar last van, als
beroepschauffeur?
En houd je er
rekening mee, als
transportbedrijf? Een
rondje langs enkele
planners en rijders.

oi



KOPZORG

Voor **Ralph Vissers** [34] van Chain Logistics in Uden betekent de vakantietijd extra kopzorg. *"In onze tak van transport kunnen we weinig vooruitplannen. We zijn gespecialiseerd in bijzondere ladingen, zoals stansgereedschappen voor oliekoelers. En grote veegschrobmachines. Dingen die je in de normale distributie niet verwerkt kunt krijgen."* Dat werk vraagt iets extra's van chauffeurs: nauwgezetheid en creativiteit. Ralph: *"We hebben zes chauffeurs voor dat speciale werk. Daarvan zijn er nooit meer dan twee tegelijk op vakantie, want anders missen we te veel kwaliteit en moeten we nee verkopen."*



VAKANTIESLUITING

De planner en wagenparkbeheerder van Chain Logistics begint al vroeg met schema's en roosters. *"Als de vakantieplanning goed zit, kunnen we het wel bolwerken. Ik weet in het begin van het jaar al wanneer onze grote klanten vakantiesluiting hebben. En onze chauffeurs moeten sowieso voor eind januari hun zomervakantie indienen. Dan is de kans het grootst dat ze het toegekend krijgen."*

DE EIGEN VAKANTIE

Wanneer? Eind juli, begin augustus.

Waarheen? Kamperen in Zuid-Frankrijk.

Hoe? *"Met de auto, caravan erachter. Ik durf niet meer in een vliegtuig. Heb in het verleden veel gevlogen, maar na een aantal vluchten met heel veel turbulentie heb ik steeds meer schrik gekregen."*

AANPASSEN

*"Het is wat drukker, maar daaraan kun je je aanpassen", vindt **Rober van de Valk** [45] uit Zeeland [Noord-Brabant]. Rober is 'chauffeur in de breedste zin van het woord' bij Chain Logistics. Hij rijdt op alle soorten wagens en vervoert allerlei materiaal. Dat 'aanpassen' doet hij zó: *"Ik ben een chauffeur die de cruise control op 85 heeft staan. Als een auto voor me 83 rijdt, ga ik er niet zomaar voorbij. Blijf ik er rustig achter hangen. Dus ook met vakantieverkeer, zoals auto's met caravans en aanhangers. Ik ervaar het niet als last."**

MINDER DRUK

Rober heeft vooral ritten binnen Nederland. Bij hoge uitzondering komt hij in België of Duitsland. *"Maar ik heb nog nooit een overnachting gemaakt."* De vakantie maanden hebben ook een voordeel, zegt hij. *"Als iedereen weg is, merk je dat in het verkeer. Door de week is het minder druk. Al is ook dat relatief, want het wordt almaar voller op de wegen."*

DE EIGEN VAKANTIE

Wanneer? De laatste week van juli en de eerste twee van

augustus.

Waarheen? *"We blijven binnen Nederland. We hoeven niet zo nodig heel ver weg en heel warm. Maar we hebben nog geen concrete plannen, al wordt het in elk geval een bungalowpark."*

Hoe? Met de auto.

GEEN STRESS

Sujit Mahabier [39] uit Hoorn heeft een bloedhekel aan files. *"Als ik stil moet staan, vreet ik me van binnen helemaal op."* Daarom rijdt hij liever 's nachts, dan heeft hij die stress tenminste niet. Sujit doet winkeldistributie bij Simon Loos. Hij bevoorraadt filialen van Albert Heijn en heeft een vaste regio: Utrecht, Zuid- en Noord-Holland. Zijn verste rit gaat naar Houten; de noordelijkste naar Hoogkarspel. Hij begint steevast om 01.00 uur en eindigt tussen 09.00 en 11.00 uur. Van vakantieverkeer heeft nachtrijder Sujit niet veel last. *"Je merkt wel dat er meer auto's met caravans en meer campers op de weg zijn. Die mensen zijn slim; ze gaan 's nachts rijden om de drukte te mijden. Die hebben net als ik geen zin in files."*

LADING

Aan zijn lading kan Sujit ook zien of het vakantietijd is. *"Normaal is met de vracht voor één filiaal je wagen vol. In de zomer maanden kan het zijn dat je de spullen voor drie filialen in je auto hebt."*

DE EIGEN VAKANTIE

Wanneer? In augustus.

Waarheen? Naar een bungalowpark, ergens in Nederland. *"Ik ben niet zo van het buitenland."*

Hoe? Met de auto.

VROEG PLANNEN

Bij Jan de Waal Transport in Bleiswijk beginnen ze al vroeg met de vakantieplanning. Directeur **Rico Ligthart Schenk** [46] vertelt: *"Eind vorig jaar hebben we extra chauffeurs aangenomen. Daar huren we dan auto's voor en die leveren we in mei weer in. Zo houden we vier chauffeurs over, die dan gaan rijden op de wagens van de jongens die vakantie hebben."*

Jan de Waal vervoert bloemen, planten, groenten en fruit in de Benelux, Frankrijk en Duitsland. De grens ligt op zo'n zeshonderd kilometer. *"Verder weg is niet meer te betalen"*, zegt Rico. En nog een voorwaarde: als er geen terugvracht is, wordt er niet gereden. *"Zonder terugvracht kun je niet bestaan."*

DRUKKER

Dat er in de zomermaanden meer verkeer op de weg is, maakt voor Jan de Waal Transport niet echt een verschil. *"Het is sinds een paar jaar sowieso al verschrikkelijk druk. Daar doe je niks aan. Bij buitenlandse ritten laden onze mensen einde van de dag en rijden dan 's nachts naar de losadressen. Daar slapen ze overdag en dan komen ze 's nachts weer terug. Zo beperk je de overlast van files."*

De tijdelijke chauffeurs die de vakantiespreiding bij Jan de Waal mogelijk maken, vertrekken aan het eind van het seizoen. *"Maar",* zegt Rico, *"goede chauffeurs laten we niet lopen. Mensen die hun werk verstaan, kunnen blijven. Daar kopen we dan een wagen voor. Zo zijn we de laatste jaren gestaag gegroeid naar nu zo'n 35 chauffeurs."*

DE EIGEN VAKANTIE

Wanneer? Half juli.

Waarheen? Oostenrijk.

Hoe? Met de auto. *"Ik ga zondag's rijden, na de files, op m'n gemak."*



PARKEERPLAATSEN

De zomermaanden zijn wel lekker, vindt **Robert Roeven** [45] uit Medemblik.

"Met vertrekkende en terugkerende vakantiegangers is het wel even drukker op de weg. Maar als iedereen op zijn plekkie zit, is het rustig." Eigenlijk heeft de internationaal chauffeur van Jan de Waal Transport maar twee problemen in de vakantietijd. Parkeren en zijn wagen. *"De parkeerplaatsen staan overvol. Daar hebben we het hele jaar door al last van, met al die Oostblokkers. En in de vakantie komen daar nog eens alle luxewagens bij, met caravans of rubberbootjes. Dat is een ramp."*

PICO BELLO

Roberts tweede minpunt: zijn wagen. Hij is 23 jaar eigen rijder geweest. Vorig jaar maart had hij genoeg van de stress van het ondernemerschap. Hij ging in loondienst bij Jan de Waal Transport. En dat bevalt prima. Maar: *"Het enige waar ik nooit aan zal wennen, is dat een ander tijdens jouw vakantie op je wagen rijdt. Ik was altijd heel pico bello op mijn spullen en dat ben ik nog steeds. Nu is er vaak wat beschadigd als ik terugkom en een ander op mijn auto gezeten heeft."*

DE EIGEN VAKANTIE

Wanneer? In augustus.

Waarheen? Spanje, in een (tent-)huisje.

Hoe? Met de auto. *"We vertrekken meestal op maandag, om een uur of drie, vier in de ochtend. Rijden we zo'n duizend kilometer en overnachten dan in een hotelletje met een zwembad. Da's fijn voor de kinderen."*

ZWARTE ZATERDAGEN Zelf op pad deze zomer? Rijd dan niet in Frankrijk op zaterdag 4 en zaterdag 11 augustus. Die dagen zijn inktzwart. In Italië maak je het jezelf eveneens lastig op 4 en 11 augustus én 28 juli. Op anwb.nl vindt je verkeersdruktekalenders van verschillende vakantie landen.

NAAST HET WERK

Naam: **Pleun Deunhouwer**
Leeftijd: **65 jaar**
Woonplaats: **Strijen**
Werk: **chauffeur bij Den Otter Transporten in Barendrecht**
Naast het werk: **schapenfokker**



Al zegt hij het zelf: Pleun is van alle markten thuis. Met 22 jaar op de vrachtwagen gestapt en er niet meer af gegaan. Allerhande soorten transport gedaan, van zeecontainers tot diepvriesfrites en van constructiestaal tot aardappelen en groente. **Naast dat werk vindt hij rust bij zijn dieren:** twee oude pony's, vier Toggenburger geiten en zes zwartblesschappen met op dit moment tien lammetjes. Pleun fokt die zwartblesschappen. Da's een oud Nederlands stamboekras, bijna uitgestorven. Hij is verschrikkelijk blij dat hij die dieren heeft. Anders ga je maar naar de kroeg. Fokken kost misschien net zo veel, maar geeft veel meer plezier. Het mooie van schapen houden? **Dat je die dieren kunt vertrouwen.** Zegt het spreekwoord niet: als je de mensen leert kennen, ga je van de dieren houden? Niet dat hij teleurgesteld is in alle mensen, maar er zitten exemplaren tussen ... Zoals laatst, was hij met zijn paardentrailer onderweg op de A15. Zat er een vrachtwagen zo kort op 'm, dat Pleun even zijn remlichten liet opgloeien. Die chauffeur werd een beetje boos. Lichtsignalen, toeteren, de beesten werden helemaal gek. Nu is Pleun op de weg ook niet het liefste jongetje van de klas, maar hij wil toch even kwijt: collega's, houd rekening met veetransport. Doe het een beetje rustig aan.

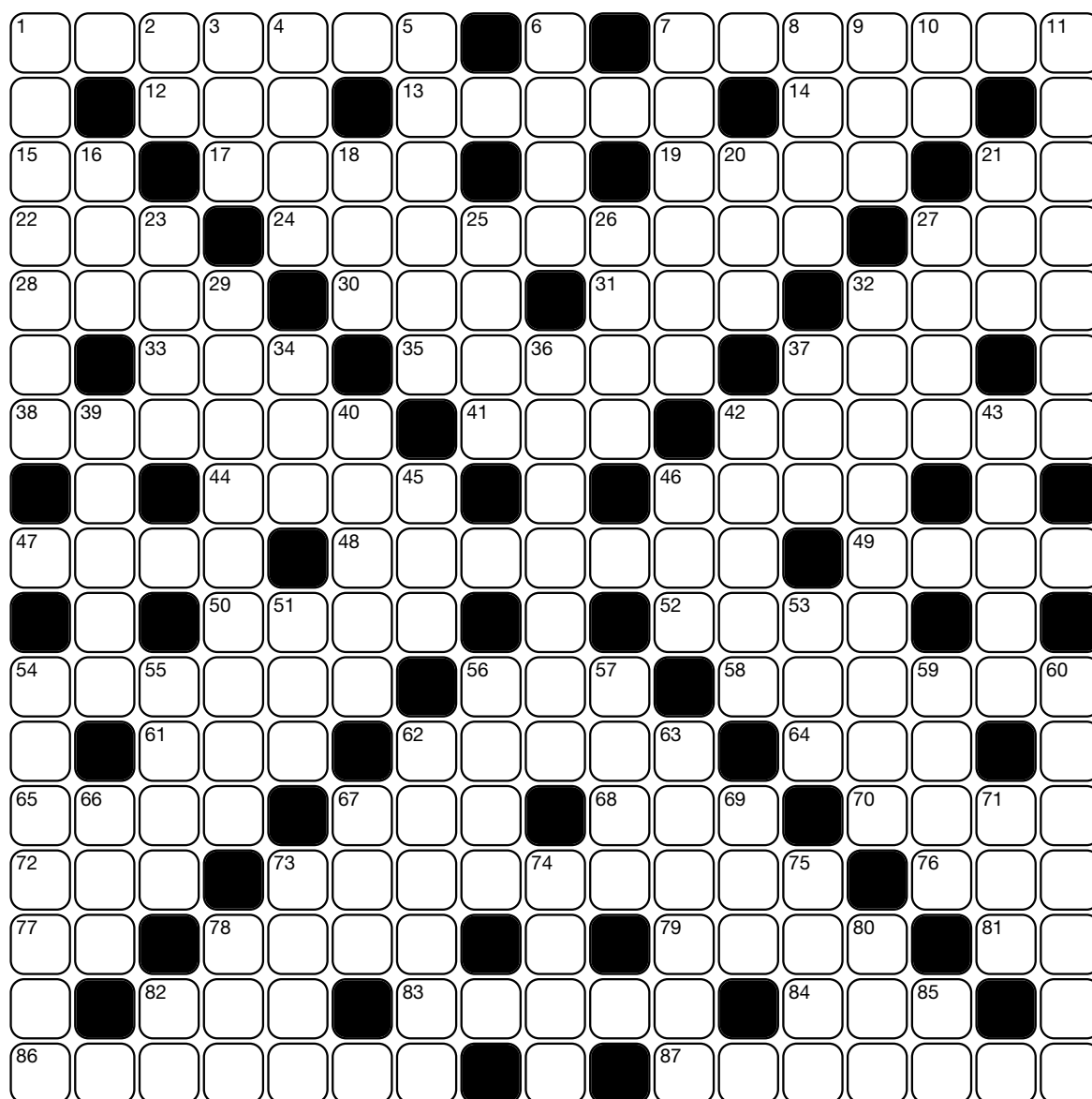
Op tonmagazine.nl en facebook.com/magazineton zie je meer van Pleun Deunhouwer



Rust bij de schapen



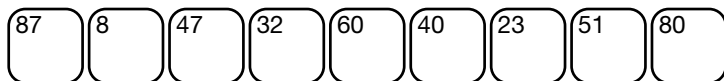
PUZZEL



Horizontaal 1. kinderspeelplaats; 7. heel boos; 12. sprekende vogel; 13. voetbalstadion van Ajax; 14. eikenschors; 15. laagtij; 17. taaie grondsoort; 19. oosters vaartuig; 21. lidwoord; 22. oude lap; 24. Nederlandse provincie; 27. nachtgewaad; 28. fabrikant van keukenapparatuur; 30. sprookjesfiguur; 31. bouwland; 32. windrichting; 33. ledemaat; 35. zonder inhoud; 37. vereniging van eigenaren [afk.]; 38. uilskuiken; 41. muurholte; 42. Europese vrouw; 44. reclameverlichting; 46. nogmaals; 47. moeilijk buigzaam [stug]; 48. scheepskeuken; 49. metaal; 50. inwendig orgaan; 52. dichtbehaarde dierenhuid; 54. jokken; 56. afzonderlijke berg uit de Alpen; 58. Europese hoofdstad; 61. deel van oor; 62. diep rivierdal; 64. jongensnaam; 65. hemellichaam; 67. tweetal muzikanten; 68. Electric Light Orchestra [afk.]; 70. gemene poets of streek; 72. kerkelijke straf; 73. Nederlandse provincie; 76. voor [in samenstelling]; 77. United Kingdom [afk.]; 78. getroffen [niet mis]; 79. gespitste mond; 81. personal computer [afk.]; 82. steen; 83. sprookjesfiguur; 84. asvaas; 86. eerste Russische ruimtevaarder; 87. Frans automerk.

Verticaal 1. Nederlandse provincie; 2. noorderbreedte [afk.]; 3. duinvallei; 4. bandiet [schurk]; 5. schip der woestijn; 6. korte nota of notitie; 7. Javaans poppenspel; 8. zwemvogel; 9. scheepsvloer; 10. maanstand [afk.]; 11. Nederlandse provincie; 16. platvis; 18. telwoord; 20. onkosten [afk.]; 21. fraaie kleding [opsmuk]; 23. venster; 25. grondsoort [turf]; 26. riem voor jagershonden [leiband]; 27. geld; 29. Nederlandse provincie; 32. Nederlandse provincie; 34. afgemat; 36. kinderspeelgoed [dubbele kegel]; 37. runderen [algemene benaming]; 39. gestreepte ezelachtige girafensoort; 40. slechte gewoonte; 42. zuurdeeg [gist]; 43. snelschrift; 45. gevangenis; 46. speeltuinattribuut; 51. dun [magertjes]; 53. tennisterm; 54. Nederlandse provincie; 55. geestdrift; 56. soort agave [sierplant]; 57. waterplas; 59. beginsel van blad of bloem; 60. Nederlandse provincie; 62. jong hoen; 63. blunder; 66. binnenvaartuig; 67. spoedig; 69. windrichting [afk.]; 71. gemeente in Noord-Brabant; 73. eerlijk [oprecht]; 74. brandvrije kluis; 75. zangwijsje; 78. Raad voor Economische Aangelegenheden [afk.]; 80. open strook in een bos; 82. gewicht [afk.]; 85. heden.

OPLOSSING



Vul de oplossing in op tonmagazine.nl Doe dat vóór 25 juli 2018.

TON loot uit de goede inzendingen 5 gelukkigen, die een **VVV Cadeaukaart van 25 euro** winnen.

Oplossing puzzel in TON 78: Dieplader*

De 5 winnaars van een VVV Cadeaukaart zijn: **Hanneke van Zijl** uit Houten, **Max Gjaltema** uit Surhuisterveen, **Leen Vreugdenhil** uit 's-Gravenzande, **Jos van Toor** uit Varsselder en **Eelco Starreveld** uit Harderwijk.

* Er zat een 'foutje' in de puzzel. In de oplossingsregel stonden tien vakjes. Dat was er eentje te veel. In het betreffende vakje belandde een 'm'. De volgende oplossingen zijn daarom ook als juist meegegaan in de loting: Diep-lader, dieplader.

Cadeaukaart



Met de VVV Cadeaukaart kies je zelf je favoriete cadeau. Je kunt de kaart inleveren in 24.000 winkels en via de webwinkel. En je betaalt er ook een deel van je dagje uit mee.



COLOFON

TON is het magazine voor mensen die werken in transport en logistiek. **TON** verschijnt zes keer per jaar. **TON** wordt gemaakt in opdracht van werkgeversorganisaties TLN, VVT en werknemersorganisaties FNV Transport & Logistiek, en CNV Vakmensen.

UITGEVER en REDACTIE Boss en Wijnhoven BV, Postbus 85293, 3508 AG Utrecht, 030 2303080, info@tonmagazine.nl

REDACTIERAAD bestaat uit vertegenwoordigers van het Sectorinstituut Transport en Logistiek, Pensioenfonds Vervoer, VNB, VVT **MET BIJDRAGEN VAN** Peter Boss, Ad van Dun, Harry Linker, Frank de Man, Carien Neeleman, Erik Pathuis, Shamrock, Rik Tazelaar, Machiel van Tok, Geert Wijnhoven

FOTOGRAFIE Arthur van Beveren, Marco Hofsté, Harry Linker, Hans van der Mast, Chris Pennarts

ONTWERP en OPMAAK Rik Tazelaar/Studio Id

DRUK Habo da Costa, Vianen

WEBSITE tonmagazine.nl

FACEBOOK facebook.com/magazineton

ISSN 1871-1790

TON wordt gratis toegestuurd aan alle werknemers voor wie de Cao Beroepgoederenvervoer geldt én naar de leden van TLN en VVT. TON wordt verzonden door Pensioenfonds Vervoer. Omdat Pensioenfonds Vervoer het blad zelf verzendt, is de privacy van je gegevens gewaarborgd.

Je gegevens worden niet aan derden verstrekt. Deelnemers in Pensioenfonds Vervoer worden niet als abonnee geregistreerd.

Meer informatie pfvervoer.nl/privacybeleid

ADRESWIJZIGINGEN **hoef je niet aan TON door te geven.** TON komt automatisch op je nieuwe adres. Soms gaat daar enige tijd overheen.

Heb je toch het idee dat er iets niet goed gegaan is? Stuur dan een mail naar info@tonmagazine.nl

OPLAGE 145.000 exemplaren

@ TON Magazine 2018 Boss en Wijnhoven/S00B

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen en/of gereproduceerd zonder schriftelijke toestemming van de uitgever en/of zijn partners.

TON wordt mede mogelijk gemaakt door



Beste Ton,
Ken jij iemand die
het over een andere
boeg wil gooien?

Peter

De komende jaren zijn er veel nieuwe vrachtwagenchauffeurs nodig. Dat kunnen mensen zijn die nu heel ander werk hebben. Of mensen die het over een heel andere boeg willen gooien. We hebben 1.500 m/v nodig. En snel! Ken jij hem of haar? Dan kunnen ze vrachtwagenchauffeur worden. Mét hoge

subsidie voor de opleiding. Op het platform **ikwordvrachtwagenchauffeur.nl** staan de verhalen van ruim 2.500 mensen, die de keuze om vrachtwagenchauffeur te worden al eerder hebben gemaakt. En natuurlijk ook informatie over het opleidings-traject, salaris en andere belangrijke zaken.