



► **Adrie:** glad wegdek
is geweldig ► **40**



Joke: te jong voor
pensioen ► **4**



Peter vindt rust
met zen ► **34**

COLUMN

Code geel, oranje of toch rood?

Code geel voor mist! Vanwege levensgevaarlijke mistbanken. Iedereen gaat op de rem. Maar ik heb geen levensgevaarlijke mistbank gezien. Code oranje voor gladheid! Tuurlijk, ik doe voorzichtig aan. Want zeg nou zelf: - 2 is ook wel levensgevaarlijk inderdaad!

Code oranje en later zelfs ROOD voor keiharde wind! We hebben het in januari allemaal ervaren. Het waaide hard, zo hard dat er zo'n 65 vrachtauto's omwaaiden.

Nou, dat hebben we geweten! Je had toch gehoord dat het code rood werd!? Ja inderdaad, we hadden het gehoord.

We hebben zoveel codes gehoord de afgelopen tijd. Bleek het steeds een storm in een glas water. Nu er wél eentje goed gegokt was, wees iedereen naar de beroepschauffeurs. Die hadden er een potje van gemaakt.

De maatpakken uit Den Haag rolden over elkaar heen om hun zegje te doen. En oh, wat wisten zij goed wat 'de chauffeur' fout had gedaan! Wat bezielde ons om tóch de weg op te gaan?! De dames en heren in Den Haag geven mij zo'n veilig gevoel, dat zij van achter hun bureau óns kunnen vertellen hoe het allemaal werkt. Gelukkig weten zij wat het is om met ons materiaal te werken. In alle weersomstandigheden!

Ik ga weinig zeggen over wat voor auto's er gekanteld zijn. Maar als je het grote aantal bestelbussen met huif en slaapcabine erop (de titel vrachtwagen amper waardig) niet meetelt, zou het getal 65 al aardig slinken. En over de kleur van de nummerplaten ga ik al helemaal niks zeggen.

Ik weet ook heus dat er jongens zijn die een inschattingsfout hebben gemaakt. Maar so what!? Dat gebeurt toch in elke beroepsgroep? Alleen hebben mensen hier direct last van en voor de fouten in Den Haag hebben ze een doofpot uitgevonden. Misschien dat ik bij de volgende code rood eerst maar de premier ga bellen of ik wel of niet mag rijden...

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



IN DIT NUMMER

VROUWEN EN PENSIOEN. Joke is 63 jaar maar nog niet bezig met haar 'oude dag'. Janneke is weduwe van een vrachtwagenchauffeur en blij met de partnerpensioenuitkering. En Jeanet praat als P&O-manager regelmatig met medewerkers over mogelijkheden om [eerder] te stoppen. Drie vrouwen over pensioen.

IN DE FAMILIE. Familiebedrijven hebben vaak trouwe medewerkers. Die dan ook weer hun eigen familieleden tippen als er een baan vrijkomt. Zo krijg je families bij familiebedrijven. Bijvoorbeeld vader, zoons en schoondochter Boudestijn bij MAAT.

IJSVRIJ MET ADRIE. Als het gaat vriezen, begint Adrie Kuijer te gloeien. Dan kan hij weer op pad met zijn strooiwagen. Als gladheidsbestrijder hoopt Adrie op strenge winters. In kwakkelweer gaat TON met hem op pad.

PAGINA 4



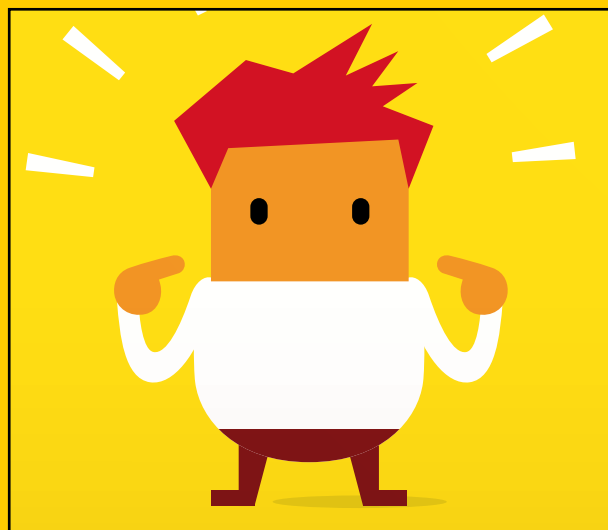
PAGINA 28



PAGINA 40



Vrouwen en pensioen	4
Vragen? Vragen!	12
Topper Constant	16
Opleiding:	
<i>nut en noodzaak</i>	22



TON-panel: <i>opleiding</i>	25
Familie bij familiebedrijf	28
Zen-chauffeur	34
Rondje op de zaak	36
In beeld:	
<i>gladheidsbestrijder</i>	40
Puzzel	48
Panelportret	50
Colofon	51

Vrouwen en



Joke
nog
lang
niet
stoppen



Jeanet
zeker
zestigers
goed
informeren

n pensioen



Janneke
blij met
partner-
pensioen

Volgens deskundigen kun je niet vroeg genoeg beginnen met nadenken over je pensioen. Weinigen volgen dat advies op. Terwijl het niet veel tijd hoeft te kosten om je pensioen te checken.

In TON lees je regelmatig verhalen van mensen die zich wel [gaan] verdiepen in pensioen. Meestal komen dan mannen aan het woord. Deze keer drie vrouwen.



JOKE ANTHONISSE

- 63 jaar • woont in Noord-Scharwoude
- werkt 12,5 jaar als chauffeur bij Peter Appel Transport in Middenmeer

Het is drie uur in de middag. Joke's werkdag zit erop. In de kantine van de bakkerij van Albert Heijn in Aalsmeer geurt het naar versgebakken brood. Joke ruikt het niet meer. "Ik rij al drie jaar brood, dan raak je gewend aan de lucht." Elke ochtend om vier uur gaat Joke met een volgeladen trailer de weg op. "Ik heb een vaste route, dat vind ik fijn."

ALLEENSTAANDE MOEDER

Joke begint haar loopbaan als vertegenwoordiger bij een bedrijf in Barneveld. Daar haalt ze haar groot rijbewijs en rijdt ze op een bakwagen. Als ze op haar achtentwintigste alleenstaande moeder wordt, besluit ze thuis te blijven. "Totdat mijn dochter zestien was; toen ben ik weer gaan werken. Op de heftruck bij een bollenbedrijf. Bij een reorganisatie was er geen plaats meer voor me. Kwam ik in de WW. Gelukkig kon ik na twee jaar bij Peter Appel Transport aan de slag."

TE LAAT

Vijftig jaar is Joke dan. "De eerste drie en een half jaar deed ik distributie voor Deen, met een bakwagen. Daarna ben ik trailer gaan rijden. Ik heb een prachtig mooi beroep." Voor haar gevoel is zij veel te laat op de wagen gestapt. "Eigenlijk had ik op mijn zesentwintigste moeten beginnen als vrachtwagenchauffeur. En dan internationaal."

MINDER OPGEBOUWD

Vorig jaar is Joke naar een bijeenkomst van Pensioenfonds Vervoer en de vakbond geweest. "Dat was bij Peter Appel Transport op het bedrijf. Ik was wel nieuwsgierig, wilde weten hoeveel ik zou krijgen als ik nú zou stoppen. Dat viel me niet mee. Als ik me goed herinner zou het zo'n zestienhonderd euro bruto per maand zijn. Daar kan ik niet van rondkomen. Ik ben natuurlijk wel zo'n veertien jaar thuisgebleven. Daardoor heb ik minder pensioen opgebouwd dan iemand die zijn hele leven heeft gewerkt."

'SPAARDERIG'

Joke kan zelf bepalen wanneer zij haar pensioen laat ingaan. Hoeveel pensioen zij dan krijgt, weet ze niet precies. "Ik ben er

nog niet echt mee bezig. Ik kan morgen zo maar wat krijgen en dan ziet de toekomst er heel anders uit. En ik wil ook nog helemaal niet stoppen met werken."

Of ze haar kop in het zand steekt? Joke vindt van niet. "Ik ben nog lang niet uitgewerkt. Ik draai nu veertig uur per week en als ik zou willen, zou ik nog meer uren kunnen maken. Peter Appel Transport heeft altijd werk. Maar geld vind ik niet zo belangrijk. Ik leef nú en weet niet wat er morgen gebeurt." Sparen doet zij sinds kort wel. "Dat deed ik nooit. Maar toen ging mijn auto kapot en moest er een nieuwe komen. Daar heb ik toen wat voor gespaard en de rest van mijn vader geleend. Mijn schoonzoon is heel 'spaarderig'. Van hem heb ik het een beetje geleerd. Nu spaar ik, maar niet met het idee 'een appeltje voor de dorst'. Ik spaar om leuke dingen te doen en te genieten van het leven."

MEEDRAAIEN

Joke maakt zich ook geen zorgen over haar toekomst. "Ik voel me jong en gezond. Zolang het kan, wil ik blijven rijden. Ook nadat ik mijn pensioen laat ingaan. Dan heb ik een reden om mijn bed uit te komen en draai ik nog mee in de maatschappij." Zij is niet bang dat het werk lichamelijk te zwaar wordt. "Ik heb vijf jaar geleden een kunstheup gekregen. De andere heup moet ook ooit een keer vervangen worden. En ik heb artrose aan mijn handen. Dus doe ik het rustig aan met het zware werk: niet te ver lopen en te veel sjouwen met karren."

MENTOR

Haar werkgever heeft haar gevraagd of ze mentorchauffeur wil worden. "Ik ben op dit moment al coach. Maar in de toekomst zie ik mezelf als mentorchauffeur wel nieuwe chauffeurs opleiden. Drie weken samen op pad en dan alles uitleggen over het vak. Ze mogen dan zelf sturen en achteruitrijden. Dan geef ik aanwijzingen en hoef ik niet meer te sjouwen met rolcontainers. Dat lijkt me wel wat ... als ik ouder ben."

A woman with short grey hair, wearing a black long-sleeved shirt with red accents and grey jeans, is walking towards the camera on a metal grate surface. She is flanked by two large white trucks with red accents. The truck on the right has 'DUPLEX' and 'STEEL' written on its side. The scene is lit with dramatic, low-key lighting, creating strong highlights and shadows.

NOG *TE JONG* OM TE STOPPEN

PENSIOENGAT

Joke heeft veertien jaar niet gewerkt en in die tijd dus ook geen pensioen opgebouwd. Door zo'n 'opbouw-loze' periode ontstaat wat wel 'een pensioengat' wordt genoemd. Meestal wordt daarmee het verschil bedoeld tussen het pensioen dat je had kunnen opbouwen als je altijd voltijds had gewerkt en het werkelijke pensioen dat je hebt opgebouwd. Voor sommige mensen is dat lagere pensioen geen probleem. Anderen merken dat ze tekortkomen.

VOORUIT DENKEN

Of je een 'pensioengat' hebt, hangt dus af van je persoonlijke situatie. Hoeveel inkomen heb je nodig na je pensionering? Als je denkt dat je inkomen dan niet voldoende is, kun je zelf extra geld opzijzetten. Of je probeert je uitgaven na je pensionering te verlagen. Bijvoorbeeld door je hypotheek zo veel mogelijk af te lossen voordat je met pensioen gaat.



JEANET DE JONG

- 47 jaar • woont in Enschede
- is 5,5 jaar P&O-manager bij Wagenborg Nedlift in Hengelo

Op mijnpensioenoverzicht.nl kan Jeanet zien hoe ze er qua pensioen voor staat. Af en toe kijkt ze daar op. Hoeveel ze per maand zal krijgen als ze met pensioen gaat? Ze weet het ongeveer. Voor nu vindt zij dat voldoende. "Het is verstandig je erin te verdiepen."

FINANCIËLE SITUATIE

Er zijn maar weinig werknemers bij Wagenborg Nedlift die precies weten wat hun financiële situatie zal zijn als ze met pensioen gaan. "De meeste werknemers denken er nog niet over na. Vooral jonge medewerkers hebben geen idee. Bij sollicitatiegesprekken is er bijna niemand die vraagt: 'Hoe zit het met mijn pensioen?' Terwijl het een feit is, dat je bijna één dag in de week voor je pensioen werkt."

VERANDERINGEN

Jeanet snapt dat niet iedereen tot in detail met pensioen bezig is. "Dat is heel herkenbaar. Toch proberen we met name medewerkers die begin zestig zijn goed te adviseren over de mogelijkheden. Je kunt bijvoorbeeld deeltijdpensioen opnemen, of eerder met pensioen gaan, of de eerste jaren van je pensioen een hogere uitkering ontvangen en dan de jaren daarna een lagere. In het verleden hebben we hierover samen met Pensioenfonds Vervoer informatiebijeenkomsten georganiseerd."

MANNENOMGEVING

Vijf en een half jaar is Jeanet nu P&O-manager bij Wagenborg Nedlift. Daarvoor werkte ze bij Vredestein in Enschede. Na zestien jaar wilde ze haar horizon verbreden. Negen maanden lang was ze P&O-manager in de ouderenzorg. "Ik was gewend aan een mannenomgeving. Bij de ouderenzorg werkten vooral vrouwen in kleine baantjes. Daar voelde ik me niet thuis. Toen kwam deze kans voorbij. Bij Wagenborg Nedlift heb ik het naar mijn zin. De lijntjes tussen werkvloer en directie zijn kort. De mannen zijn trots op hun werk en denken mee in oplossingen."

GEZONDHEID

Jeanet vindt het een belangrijke taak van de organisatie om in de gaten houden of medewerkers gezond hun pensioen

kunnen halen. "Het vak van kraanmachinist is zwaar. Ik vind het belangrijk dat medewerkers blijven nadenken over hoe ze niet alleen nu, maar ook in hun verdere loopbaan op een gezonde manier hun werk kunnen blijven uitoefenen. Dit is een vraag voor alle leeftijden."

AANTREKKELIJK

Jeanet merkt dat deeltijdpensioen voor veel oudere medewerkers aantrekkelijk is. "Voor een aantal collega's wordt het werk zwaarder met de jaren en is wat meer rust en vrije tijd prettig om het vol te houden. We hebben een aantal mensen die ervoor kiezen om één dag in de week minder te werken. Anderen kiezen ervoor om één maand te werken en dan één week vrij te zijn."

MOND-TOT-MONDRECLAME

Bij Wagenborg Nedlift is een kleine tien procent van de medewerkers zestigplus. Ongeveer vijftien procent is ouder dan 55. In 2017 zijn er zes mannen eerder met pensioen gegaan. "Het is vaak mond-tot-mondreclame. Een collega laat zich informeren door het pensioenfonds en komt erachter dat het verschil in inkomen tussen werken en pensioen eerder laten ingaan relatief klein is. Vaak zijn het ook de vrouwen die achter de schermen de aanzet geven om met eerder met pensioen te gaan. Ze zien bijvoorbeeld in hun omgeving dat iemand ziek wordt of erger dan dat. En dan denken ze: Wat kan mij dat beetje geld schelen, we willen samen genieten van een mooie oude dag. Zo gaat het balletje rollen."

WIN-WIN

Voor de medewerker is het prettig om te kunnen kiezen wanneer ze het pensioen in willen laten gaan. Voor Wagenborg Nedlift wordt het daarmee een win-winsituatie. "Als je weet dat medewerkers stoppen, kun je daarop anticiperen. We zijn nu weer gestart met het zelf opleiden van jonge mensen. We hebben zo'n twaalf jonge medewerkers aangenomen die we het vak hijsbegeleider leren. Daarna kunnen ze doorgroeien naar kraanmachinist. Zo blijft het personeelsbestand ook in evenwicht."



HOE STAAT JE PENSIOEN ERVOOR?

Elke maand betalen
jij en je werkgever
pensioenpremie. Dan is
het niet zo gek om af en
toe eens te kijken hoe
dat pensioen ervoor
staat. Dat kun je vinden
op het dashboard
op pfvervoer.nl of op
mijnpensioenoverzicht.nl
En je ontvangt elk jaar
je pensioenoverzicht,
waarop je ziet hoeveel je
hebt opgebouwd.

MINDER WERKEN ALS JE OUDER WORDT



JANNEKE DUIJNDAM-BOERHOUT

• 35 jaar • woont in Nieuw-Vennep • werkt fulltime als boekhouder bij twee asfaltcentrales
• is weduwe van Ronald Duijndam die 2,5 jaar geleden overleed. Hij werkte vanaf zijn 19de als chauffeur, de laatste 7 jaar bij Wesseling Logistics in Sassenheim

In haar huis staan veel foto's van de bruiloft in 2015. Janneke en Ronald trouwden negen weken voor zijn overlijden. Hij was pas 39. Na zijn dood komt Janneke in een draaikolk van emoties. En er moet van alles geregeld worden. Het partnerpensioen zorgt ervoor dat ze niet hoeft te verhuizen.

'BUCKETLIST'

Aan de eettafel vertelt Janneke haar verhaal. "Ronald was onge-neeslijk ziek. Hij had galwegkanker. Op zijn 'bucketlist' had hij maar één wens: met mij trouwen. We zijn getrouwd uit liefde, maar ook om mij goed verzorgd achter te laten. Dankzij het partnerpensioen hoefde ik na zijn overlijden ons huis niet te verkopen. Dat was bij alle ellende een hele troost."

OPERATIE

Ronald en Janneke leren elkaar zeventien jaar geleden kennen via de chatbox van SkyRadio. Na twee maanden chatten volgt het eerste telefoontje. In Noordwijk aan Zee gaan ze pannenkoeken eten. Een jaar later trekt Janneke bij Ronald in. "Ik woonde in Alphen aan den Rijn en Ronald in Voorhout. Hij was geopereerd aan zijn dikke darm en toen hij thuiskwam, had hij gezelschap nodig. Ik ben met een tasje kleding gekomen en nooit meer weggegaan. In 2004 hebben we ons huis in Nieuw-Vennep gekocht."

DARMONTSTEKING

"Ronald heeft altijd problemen gehad met zijn gezondheid. Hij had sinds zijn negentiende een ontstekingsziekte aan zijn dikke darm en een chronische ontsteking van zijn galwegen. Uiteindelijk is zijn dikke darm verwijderd. Ondanks de problemen met zijn gezondheid is Ronald altijd blijven werken. Ook toen hij al heel ziek was en het eigenlijk niet meer kon."

BRUILOFT

Op de dag dat zij de uitslag horen van de MRI-scan, die een paar weken daarvoor was gemaakt, besluiten zij te gaan trouwen. Helaas niet op Curaçao, zoals ze elkaar ooit beloofden. In zes weken tijd organiseren Janneke en Ronald met hulp van de familie hun bruiloft, met alles erop en eraan. "Een prachtige trouwjurk, een mooi pak voor Ronald, een receptie, een diner. En natuurlijk een vrachtwagen van Wesseling. We hadden een pauze ingelast, zodat Ronald optimaal

van de bruiloft kon genieten. Het was een dag om nooit te vergeten."

HOOPJE MENS

Negen weken na de bruiloft overlijdt Ronald. "Ik heb lang doorgewerkt, maar uiteindelijk werd het mij te veel. Ik kon mijn werk niet meer combineren met de zorg voor Ronald. Het was emotioneel heel zwaar. Ronald ging snel achteruit. Van een flinke vent van 1 meter 90 veranderde hij in een hoopje mens. Hij accepteerde zijn naderende dood. Misschien heeft hij altijd geweten dat hij niet oud zou worden. Hij wilde niet in een ziekenhuis, liggend aan slangen, doodgaan. Uiteindelijk is hij 's ochtends thuis overleden. Ik was erbij."

REGELEN

Na Ronalds overlijden regelt Janneke in een roes zijn crematie. Daarna wordt ze overspoeld door post. "De uitvaartondernemer zorgt voor de aangifte bij de gemeente en dan begint het. Ik kreeg post van het pensioenfonds, de notaris, de bank, de belasting en natuurlijk zijn laatste loonafschrift van Wesseling. Ik wist niet dat je na een overlijden zo veel moet regelen. Gelukkig ben ik boekhouder en gewend aan formulieren en cijfers. Maar ik heb ook momenten gehad dat ik blij was dat er op zondag en maandag geen post wordt bezorgd."

PARTNERPENSIOEN

Van Ronalds werkgever ontvangt Janneke een overlijdensuitkering. "Ik wist niet dat ik daar recht op had. Dat extra geld was fijn, want bij een crematie komt veel kijken. De kist, bloemen, de rouwauto's en natuurlijk koffie en wat erbij." Janneke krijgt ook post van Pensioenfonds Vervoer, met een aantal formulieren die ze moet invullen. "Twee maanden na Ronalds overlijden werd de eerste partnerpensioenuitkering gestort. Ik ontvang nu zo'n zeshonderd euro per maand. Ik werk fulltime en met deze uitkering kan ik in ons huis blijven wonen." Janneke houdt de partnerpensioenuitkering tot ze zelf overlijdt.

ONTDEKKEN

Janneke probeert haar leven weer op te pakken. "Met een nieuwe partner ben ik niet bezig. Ik zie wel hoe het leven loopt. Het laatste half jaar van Ronalds leven was emotioneel heel zwaar. We zijn veertien jaar bij elkaar geweest. Ik ben nu aan het ontdekken wat het leven verder voor mij in petto heeft."

A woman with short brown hair, wearing a grey patterned cardigan over a white top, sits on a dark green couch. Behind her is a white photo shelf with several framed pictures, including a man in a suit and a group of people. The title 'TROOST BIJ ALLE ELLENDE' is overlaid on the top right of the image.

TROOST BIJ ALLE ELLENDE

VERZEKERING ANW-PENSIOEN

Als je overlijdt, heeft je partner recht op partnerpensioen van het pensioenfonds. Daarnaast heeft je partner misschien recht op een Anw-uitkering van de overheid. Dit is echter lang niet altijd het geval. Je kunt ervoor kiezen om via het pensioenfonds een verzekering voor het Anw-pensioen af te sluiten. Je partner krijgt dan na je overlijden elke maand een extra bedrag, naast het partnerpensioen, tot hij of zij voor het eerst AOW ontvangt. Je bepaalt zelf welk bedrag je wilt verzekeren. Meer weten? Kijk op pfvervoer.nl

VRAGEN? VRAGEN!

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?



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

CAO-VRAAG

Wat is eigenlijk het Persoonlijk Keuzebudget (PKB)?

Vanaf 1 januari 2018 heb je een Persoonlijk Keuzebudget, het PKB. Je kunt zelf kiezen waaraan je dit budget wilt besteden: vrije tijd, scholing of geld.

Wat zit er in het PKB? In de cao staat dat als je voltijd werkt, je recht hebt op minimaal 24 vakantiedagen per jaar. Daarvan worden vanaf 1 januari 2018 twee dagen omgezet in geld en dat bedrag wordt in je PKB gestort. Werk je langer dan tien jaar bij je werkgever? Of ben je jonger dan 19 jaar of ouder dan 45? Dan heb je volgens de cao recht op nog meer vakantiedagen. Ook de waarde van deze extra vakantiedagen komt in je PKB. En als je wilt, mag je je PKB zelf aanvullen met brutoloon.

Zelf kiezen. Bij elke loonbetaling kun je kiezen of je het tot dan toe opgebouwde PKB-saldo wilt inzetten of niet. Je hebt drie keuzes:

1. vrije tijd - tot maximaal 18 extra vrije dagen;
2. geld - dan krijg je [een deel van] je PKB bruto uitbetaald;
3. scholing - deze scholing mag, maar hoeft niets met je werk te maken te hebben.

Wat is een vrije dag in het PKB waard? De waarde van een vrije dag is 8 x je uurloon, vermeerderd met 8% vakantiebijslag. Heb je gewoonlijk recht op een ploegendiensttoeslag of een persoonlijke toeslag, dan moet je werkgever die in de berekening meenemen.

Wat als je je PKB niet helemaal hebt opgenomen? Dan krijg je het resterende PKB-saldo aan het einde van het vakantiejaar volledig uitbetaald. Heb je vanuit je PKB vrije dagen gekocht maar vervolgens niet opgenomen, dan worden ook deze dagen weer omgezet in geld. En krijg je ze aan het einde van het jaar alsnog uitbetaald.

Blijf je niet het hele jaar in dienst bij dezelfde werkgever? Aan het begin van elk jaar kent je werkgever jou de vakantiedagen toe. Ga je in de loop van het jaar uit dienst en had je al vakantiedagen opgenomen? Dan kan het zo zijn dat je jouw werkgever de eventueel te veel opgenomen dagen moet terugbetalen. Wel krijg je van je nieuwe werkgever weer vakantiedagen toegekend.

Vragen over het PKB of over andere cao-zaken? Bel gratis met Stichting VNB op **0800-0225022**, kijk op **caonaleving.nl** of mail naar **transport@fnv.nl**

REACTIES VAN LEZERS

Overuren

Jos van Welsem uit Nieuwegein reageert op het interview "Als je het mij vraagt" met Bert Boks in TON 75. Hij is het niet eens met Bert dat je in het transport nog wel behoorlijk kunt verdienen als je genoeg uren werkt. Jos schrijft: "Onbegrijpelijk dat er zo veel mensen rondlopen die het nog steeds normaal vinden dat het salaris van een chauffeur voldoende is, als je maar genoeg overuren maakt. En dan komt er natuurlijk nog de vergoeding bij voor het afwezig zijn. Tjongejonge, wat hebben chauffeurs het toch goed. Kunnen we dat nou eens uit ons hoofd zetten en een salaris eisen wat bij dit beroep hoort, dus een paar euro bruto erbij per uur. Fijn voor Bert dat hij geen gezin heeft, scheelt hem een hoop zorgen en geld. Kan hij lekker gaan freewheelen. De meeste werknemers hebben volgens mij wel een gezin. Een gezin dat ze maar weinig zien, omdat ze veel overuren moeten maken, omdat ze het anders financieel niet red- den. En wat als je langdurig ziek wordt: je vergoedingen vallen weg, je overuren tellen maar gedeeltelijk mee en dan begint de ellende."

vraagt" krijgen mensen met een men-
de ruimte. Deze keer: **Bert Boks** uit
Hoenderloo. Hij heeft nogal wat noten
zijn zang, maar bekend ook dat hij zijn v
nog steeds "hartstikke leuk" vindt.

ALS JE HET MIJ VRAAGT...



Navigatietip

In TON 75 vraagt Cees Feijen aandacht voor vrachtwagen- navigatie en hij roept collega's op tips te geven. **Peter Traets** uit Tilburg reageert: "Ik heb vijf jaar geleden bij een webshop een trucknavigatie gekocht voor 90 euro. Het ding werkt perfect voor heel Europa. Een nieuw SD-kaartje kost 18 euro voor de update. Het bedrijf heeft supergoede service. Ik heb zelfs een keer het apparaat kapot gemaakt, gebeld en eerlijk verteld dat het mijn eigen schuld was. Toch is het toen gratis gerepareerd en gratis teruggestuurd."

Je kunt Peter mailen als je meer wilt weten over zijn navigatie- tip: peter.traets@mjvanriel.nl

Excuses aan Peter Appel Transport Stomme fout

In TON 75 van december stond in het bericht over 2638 nieuwe chauffeurs een stomme fout. Tamara Schilder en Gert-Jan Snellen zijn twee van die 2638 nieuwe chauffeurs en zij werken bij Peter Appel Transport. En dus niet bij Peter Nagel, zoals in het bericht gemeld werd. Excuses van TON aan Peter Appel Transport en aan Tamara Schilder, Gert-Jan Snellen en projectcoördinator Elena Veenstra.



HOE IS HET MET...?

Regelmatig lees je in TON over mensen die hun leef- of werkstijl aanpassen, nadat zij de Inzetbaarheidscheck van het Sectorinstituut Transport en Logistiek ingevuld hebben. Houden zij die nieuwe manier van leven vol?

Het leven overkomt je soms. Na het interview in TON 58, drie jaar geleden, ging **Tobian Sluik** [44] uit Arnhem een zware periode tegemoet. En dat terwijl hij net opkrabbelde uit een eerder dal. In juli van 2015 overleed zijn moeder na een ziekbed. Zes weken zat hij thuis, om de uitvaart te regelen, het huis leeg te maken en bij te komen. Gelukkig kreeg hij van zijn werkgever Van Ooij Int. Transport alle medewerking. In september van dat jaar werd zijn jongste dochtertje geboren. Verdriet en blijdschap wisselden elkaar heel snel af. In 2016 overleden kort na elkaar een tante en twee ooms met wie hij een sterke band had. Wat Tobian had geleerd over zichzelf na de Inzetbaarheidscheck die hij in 2014 invulde, sneeuwde even onder. Er was geen tijd voor reflectie. Verstand is één ding. Maar de praktijk bood hem geen andere keus. Hij moest door. Zijn emoties parkeerde hij tijdelijk. Toen kwam de man met de hamer. Eind mei 2017 lag hij een half uur hyperventilerend in zijn badkamer. Zijn vriendin wist niet wat te doen en belde Tobians zus. Die zag, met haar medische achtergrond, meteen dat het echt goed mis was. Een ambulance bracht hem naar het ziekenhuis. De spoedarts hoorde Tobians verhaal aan. Onvermijdelijk dat dit een keer zou gebeuren, was diens conclusie. Geestelijk en lichamelijk was Tobian uitgeput, helemaal leeggemolken. Hij knapt nu weer op, is nachtritten op Duitsland gaan rijden. Geen stress van een hectische planning. Zo heeft hij thuis ook meer rust om tijd met het gezin door te brengen. De huisarts houdt een vinger aan de pols. Alles moet weer met mate, iets wat niet in Tobians karakter zit. Bewustwording en grenzen leren waarborgen is nu heel belangrijk.

Check! Ga naar stlwerkt.nl/inzetbaarheidscheck en ontdek hoe je er lichamelijk, psychisch, qua leefstijl en loopbaan voor staat.

Niet langer weglopen

Tobian Sluik rijdt met plezier zijn LZV door Oost-Nederland. Dat is niet altijd zo geweest. Hij is een paar keer langs het randje



CARTON



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

> **Dinsdag 6 maart, 15.00-19.00 uur**

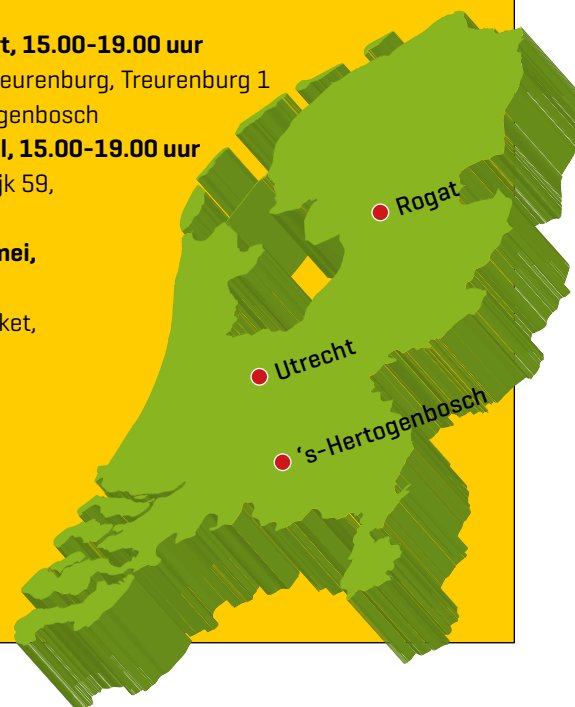
Chauffeurscafé Treurenburg, Treurenburg 1
5221 CD 's-Hertogenbosch

> **Dinsdag 17 april, 15.00-19.00 uur**

La Place, Meerndijk 59,
3454 HP Utrecht

> **Donderdag 24 mei,
15.00-19.00 uur**

Restaurant De Raket,
Industrieweg 2
7949 AK, Rogat



PENSIOEN-VRAAG

Wat gebeurt er met mijn prepensioen en voorwaardelijk pensioen in de nieuwe pensioenregeling?

In de vorige TON las je dat de pensioenregeling op 1 januari 2018 ging veranderen. Dit is er gebeurd.

JE HEBT NU ÉÉN PENSIOEN DAT IS BEREKEND ALSOF HET INGAAT OP JE 68e

Het pensioen dat je bij Pensioenfonds Vervoer vanaf 1 januari 2018 opbouwt, heeft een richtleeftijd van 68 jaar. Laat je het pensioen eerder ingaan (wat gewoon kan), dan zal het lager zijn dan het bedrag dat je op je Uniform Pensioenoverzicht ziet staan. Het pensioen dat je al hebt opgebouwd (behalve het prepensioen), is ook omgerekend naar pensioen met de richtleeftijd van 68 jaar.

LET OP: RICHTLEEFTIJD IS GEEN AOW-LEEFTIJD

De richtleeftijd staat los van de AOW-leeftijd. De AOW-leeftijd kruipt langzaam omhoog naar 67 jaar en 3 maanden. Mogelijk stijgt de AOW-leeftijd in de toekomst nog verder. Omdat veel mensen hun pensioen tegelijk in willen laten gaan met hun AOW, stuurt het pensioenfonds 6 maanden voordat je voor het eerst AOW ontvangt een bericht. Zo weet je dat je je pensioen al zou kunnen aanvragen. Nog eerder stoppen dan op je AOW-leeftijd kan ook. Als je dat wilt, moet je zelf het formulier 'Vervroegd pensioen aanvragen' downloaden van de website (www.pfvervoer.nl) en opsturen naar het pensioenfonds.

HET PREPENSIOEN WORDT OOK OMGEREKEND, TENZIJ JE DAT NIET WILT

Misschien heb je prepensioen opgebouwd. Dat is nog niet omgerekend naar 68 jaar. Het prepensioen gaat in het goederenvervoer standaard in op je 60ste en keert uit tot je 65 jaar wordt. Maar de AOW-leeftijd gaat stap voor stap omhoog en de nieuwe richtleeftijd bij Pensioenfonds Vervoer is 68 jaar geworden. Daarom is ervoor gekozen ook het prepensioen in 2018 om te zetten in een 'gewoon' pensioen met de richtleeftijd 68 jaar, tenzij je bezwaar maakt. Het wordt dus een pensioen dat je levenslang ontvangt in plaats van tijdelijk. Je raakt geen pensioen kwijt door het omrekenen.

BINNENKORT KRIJG JE EEN OVERZICHT VAN JE OMGEREKENDE PENSIOEN

Dit voorjaar krijg je van Pensioenfonds Vervoer een overzicht van je pensioen vóór en na het omrekenen. Op dit overzicht zie je dat het bedrag vóór en na de omrekening van het prepensioen flink verschilt. Dat komt doordat het bedrag na het omrekenen gemiddeld 16,5 jaar wordt uitgekeerd in plaats van 5 jaar. Als je de hoogte van de totale verwachte uitkeringen uitrekent, zie je dat je er niet op achteruit gaat. Wil je niet dat jouw prepensioen wordt omgerekend? In de brief die je in het voorjaar krijgt lees je hoe je bezwaar maakt tegen de omrekening. Als je bezwaar maakt, wordt jouw prepensioen niet omgerekend.

VOORWAARDELIJK PENSIOEN IS DEELS OF HELEMAAL ONVOORWAARDELIJK GEWORDEN

Op je laatste pensioenoverzicht zie je of je recht had op een voorwaardelijk pensioen. Alle voorwaardelijke pensioenen zijn op 1 januari 2018 omgerekend naar de nieuwe richtleeftijd. Je bent ook hierbij geen pensioen kwijtgeraakt. De voorwaardelijke pensioenen zijn daarnaast deels of helemaal onvoorwaardelijk geworden.

Ben je geboren vóór 1955 of ben je al met deeltijdpensioen? Dan is je voorwaardelijk pensioen helemaal onvoorwaardelijk geworden. Dat betekent dat je dit pensioen niet meer kunt kwijtraken als je uit dienst gaat. Dit geldt ook voor het voorwaardelijk partnerpensioen.

Ben je geboren na 1954? Dan is ongeveer 60% van je voorwaardelijk (partner)pensioen onvoorwaardelijk geworden. Het resterende deel van het voorwaardelijke (partner)pensioen wordt onvoorwaardelijk als je nog steeds aan de voorwaarden voldoet en met deeltijdpensioen gaat (na je 60e) of 63 jaar. Uiterlijk 1 januari 2021 worden alle voorwaardelijke pensioenen onvoorwaardelijk – ook als je nog geen 63 jaar bent – mits de financiële situatie van Pensioenfonds Vervoer op dat moment goed genoeg is.

GA NAAR [PFVERVOER.NL/68](http://pfvervoer.nl/68) VOOR MEER INFORMATIE

Meer weten over de veranderingen in de pensioenregeling? Ga naar de speciale website: pfvervoer.nl/68. Hier vind je handige rekenvoorbeelden en het antwoord op veelgestelde vragen.

TON-TOPPER 



Constant de Wit is een TON-Topper.
Je ziet een filmpje met hem op
facebook.com/magazineton of op
tonmagazine.nl

Presteren onder druk

De medewerkers van Cornelissen Transport in Nijmegen komen elke dag, na het horen van 'de gouden gong', bij elkaar voor een korte bespreking. De lijntjes in dit familiebedrijf zijn kort. En dat is precies de reden waarom planner Constant de Wit [47] er niet meer weg wil. TON spreekt hem na de gongslag over zijn baan en loopbaan.



HET IS WEL HANDIG DAT JE WEET OF ER **LUCHT OF ZAND** IN EEN BAND ZIT

WAT IS JOUW MANIER VAN WERKEN?

“Het is de toon die de muziek maakt. Een grapje kan ik wel maken. Dat zit een beetje in me. En op die manier leg ik ook opdrachten uit aan onze chauffeurs. Met 350 chauffeurs kan ik natuurlijk niet iedereen altijd tevredenstellen, maar ik kan wel begrip kweken. Chauffeurs hebben voorkeuren. Iemand vindt de rolcontainers te zwaar, maar soms zitten we een beetje krap. Dan leg ik uit dat het maar voor één dag is, of een week. In ieder geval weet een chauffeur dan waar hij aan toe is. Soms moet je ook gewoon opdrachten geven. We willen niet in een discussiecultuur terechtkomen. Het merendeel van de chauffeurs heeft daar geen problemen mee. En ik weet uit ervaring dat een tevreden chauffeur een stapje extra doet. Het is een wisselwerking. Als ik zie dat een andere planner iets niet lekker heeft ingepland, dan kan ik dat gewoon zeggen. Je kunt hier overal naar binnen stappen.”

JE BENT ZELF CHAUFFEUR GEWEEST. WAAROM ZIT JE NU OP DE PLANNING?

“Dat is eigenlijk per toeval gebeurd. Mijn toenmalige zwager vroeg me om eens mee te rijden op de wagen. Hij was de eigenaar van Riksen Arnhem en zo heb ik daar 22 jaar gewerkt. Ik haalde m’n C en zat drie jaar op de wagen. Toen vroegen ze me om als planner aan de slag te gaan. De ambitie om die richting op te gaan was er al langer, omdat er meer doorgroeimogelijkheden zijn.”

HELPT HET DAT JE CHAUFFEUR BENT GEWEEST?

“Het is wel handig dat je weet of er lucht of zand in een band zit. Ik zie dat wel bij stagiaires die hier komen. Het verschil tussen theorie en praktijk is nog groot. Jongetjes van achttien, negentien jaar, die ‘U’ zeggen en vriendelijk vragen ‘of U aub daar of daarheen wilt gaan’. Dan word je door ervaren chauffeurs wel overrompeld. Wat denkt zo’n snotneus niet, vinden ze dan. Ik herken mezelf daarin wel als jonge jongen. Hier leren we ze hoe je het moet aanpakken. Ze beginnen met een kleine afdeling. En ze leren iets gedaan te krijgen door het op een fatsoenlijke manier mee te delen.”

JE BENT EVEN WEG GEWEEST BIJ CORNELISSEN, NU BEN JE WEER TERUG. HOE ZIT DAT?

“Ik werkte hier acht maanden. Het was erg wennen. Ik kwam uit het transport van gevaarlijke stoffen, daar zijn de marges veel groter. Hier luistert het heel nauw; ieder dubbeltje is er één. Dus lege kilometers invullen, het materieel optimaal neerzetten. Toen werd ik benaderd door een bedrijf in Zevenaar. De secundaire voorwaarden waren positiever: meer salaris, meer vrije dagen en het was op fietsafstand van mijn huis. Maar het was een expediteur en ik zat vooral aan de telefoon te proberen producten te verkopen. Na zeven maanden miste ik het directe contact met de collega’s. En ik miste het werken onder spanning, de druk. Toen ik bij Cornelissen wegging zeiden ze dat de deur altijd open zou staan. Ik ben dus weer op mijn oude stek teruggekomen.”

MENSEN DIE STRESS MISSEN. DAT HOOR JE NIET VAAK.

“Ik weet van mezelf dat ik het beste functioneer onder druk, wanneer de puzzel aan het eind van de dag moet zijn opgelost. Als ik moet, dan is mijn focus beter. Op het moment dat ik hier inlog, begint het meteen. Er staat van alles open dat niet inplanbaar is, zoals auto’s die eerder leeg komen. Veel van onze klanten werken met tijdvensters. Als je de afgesproken tijd niet haalt, kom je in de wacht. Dan is het schuiven en zoeken naar oplossingen.”

KUN JE DIE STRESS LOSLATEN ALS JE THUIS BENT?

“Als ik thuis kom, is het werk klaar. Als je het mee naar huis neemt, zijn het meestal niet de goede dingen. Eén keer in de zes weken heb ik weekenddienst, dan log ik op zaterdag in. Maar verder is het klaar. Ik werk van tien tot zeven. Na ons neemt een nachtplanner het over.”

WAT DOE JE OM TE ONTSPANNEN?

“Ik hou ervan om met vrienden op pad gaan, een hapje eten. En mijn hobby is eigenlijk op vakantie gaan, stedentrips en langere reizen. Je komt op een leeftijd dat vrije tijd belangrijker



is dan honderdvijftig euro bruto. Met mijn vrouw ben ik vorig jaar naar Bali geweest. In maart gaan we naar Valencia. En met een ander stel gaan we drie weken naar Zuid-Afrika. We maken rondreizen. De tickets zijn geregeld, de rest doen we zelf. En er is nog zo veel te zien van de wereld: Canada, Australië, Zuid-Amerika.”

MERK JE IN DE PLANNING DAT ER EEN TEKORT AAN CHAUFFEURS IS?

“We hebben er last van. Als grote organisatie kunnen we nog schuiven met personeel. Binnen nu en twee jaar wordt het probleem groter. Het is zaak ervaren mensen binnen te houden. De achterdeur dicht en voordeur open. Niet alleen financieel, want de gelukcurve van geld is altijd kort. Het gaat vooral ook om waardering. Als firma moet je je ook onderscheiden. Met nette auto’s bijvoorbeeld. Cees Sluiter is onze opleider bij de Cornelissen Academy. Daar hebben we een speciale truck voor aangeschaft. Zo’n dikke DAF, daar komen mensen op af. Cees introduceert nieuwe chauffeurs en geeft ze een eerste begeleiding.”

ZOU JE EERDER MET PENSIOEN WILLEN GAAN?

“Eerder stoppen wil ik wel. Ik leg nu al een bedrag opzij voor een extra pensioen. Financieel gewin moet niet boven gevoel staan. Mijn baan is intensief, ik merk dat ik soms psychisch vermoeid

raak. Dan maar kleiner wonen of minder ver op vakantie. 63 of 65 lijkt me een mooie leeftijd. Ik ben nog altijd voor veertig dienstjaren. Dat een stratenmaker bijvoorbeeld tot zijn 67ste door moet, dat kan echt niet. Die werkt met zestien, een advocaat is pas klaar met z’n opleiding op z’n dertigste. Ik heb nog wel de ambitie om hoger op te komen. Als teamleider heb je face-to-facecontact met een klant. Dat lijkt me mooi. En het liefst hier bij Cornelissen. Ik ben nu een paar keer van werkgever geswitcht en daar ben ik niet zo trots op. Maar ik ga het niet zelf aangeven. Ze moeten dat doen op basis van mijn kwaliteiten en werk.”

IS DIT JE LAATSTE WERKGEVER BINNEN DE LOGISTIEK?

“Cornelissen is een familiebedrijf en daardoor een platte organisatie. Ik voel me hier als een vis in het water. Ik kan hier ‘jij’ zeggen tegen de directeur en niemand zit hier op een pluchen vloerkleed. Het zijn die kleine dingen. Drie keer in de week staan er twee manden met fruit, we krijgen een sinterklaaspresentje en afgelopen januari was er een groot personeelsfeest in de Goffert in Nijmegen. Er is hier echt aandacht voor de mens achter de werknemer. Het warme bad, dat waardeer ik enorm. Het verbaast me eigenlijk, deze aandacht bij zo’n grote organisatie met kleine marges.”





OVER OPLEIDEN

Omdat het moet



Als je een mens van
de praktijk bent, zijn
boeken niet je favoriete
instrumenten. En is een
schoolbank niet je ideale
zetel. Maar leuk of niet
leuk: ook in transport
en logistiek kun je niet
zonder scholing.

TON stelde het
lezerspanel een aantal
vragen over opleiding
(zie pagina 25). Op de
volgende pagina's lees
je de mening van enkele
mensen uit de praktijk.

of omdat het mag



DE CHAUFFEUR

WASSENNEUSVERHAAL **Henny de Baat** [61] uit Willemstad verwoordt wat veel chauffeurs denken: *“Ik vind eerlijk gezegd veel cursussen voor Code 95 een wassenneusverhaal. Je leert niet echt veel bij, de meeste dingen weet je wel.”* Henny is chauffeur bij Mooy Logistix in Waddinxveen. Hij is bezig aan zijn tweede ‘cyclus’ voor Code 95; over 3 jaar moet hij weer 35 uur nascholing gehad hebben. De eerste acht uur heeft hij inmiddels binnen: een cursus met technische instructie over de nieuwe DAF die hij rijdt. Met daaraan gekoppeld een rij-test voor het Nieuwe Rijden. *“Daar heb ik wel wat van opgestoken.”*

ALLES IN ÉÉN WEEK De eerste keer dat Henny zijn Code 95 moest halen, had zijn werkgever een mooie oplossing. Alle chauffeurs kregen in één week tijd bij een rijsschool een aantal cursussen en trainingen. Was de 35 uur in één klap ingevuld. Prima, vond Henny, al was het af en toe pittig om de theorie te volgen. *“We zijn meer van het aanpakken.”*

BIJSCHOLING Ondanks die ‘wassenneus’ is Henny toch wel voorstander van bijscholing, vertelt hij. *“Zeker met de moderne technieken is het handig als je weet hoe het werkt. De boordcomputer bijvoorbeeld. Ik kan me voorstellen dat oudere chauffeurs, die minder interesse hebben in computers, wel baat hebben bij een cursus waarin ze leren met de boordcomputer om te gaan. Wat mij betreft is scholing zinnig als het met je werk of bedrijf te maken heeft. Wij rijden veel groenten en fruit. Een cursus over bijvoorbeeld koeling van fruit zou me wel wat lijken.”*

DE FINANCIËEL DIRECTEUR

ONDERWIJS GENIETEN *“Natuurlijk is Code 95 voor chauffeurs een moetje. Maar ik heb het altijd zó gebracht: in Nederland geniet je onderwijs. Het kan geen kwaad om bij te leren.”* Aan het woord **Toon Ooijen** [60], financieel directeur bij Bode Scholten. Toon komt zelf uit het onderwijs. Hij was leraar op een basisschool, maar liet zich omscholen richting boekhouding. Zo belandde hij bij een transportbedrijf en sinds 1995 werkt hij bij Bode Scholten. Hij is altijd opleidingen blijven volgen. De financieel directeur weet dus wat het is om naast je baan de schoolbank op te zoeken.

TRAINING KLANTBENADERING Het opleidingsbeleid bij Bode Scholten is voornamelijk gericht op de grootste groep medewerkers: de chauffeurs. En dus ligt de nadruk op Code 95. *“In de eerste cyclus hebben we iedereen een tachograaf- en een rij- en rusttijdencursus laten volgen. Dat gaan we in de nieuwe cyclus niet meer doen. We denken nu bijvoorbeeld aan een training klantbenadering en omgaan met agressie.”*

GOED VOOR EIGENWAARDE Code 95 staat dus voorop bij het Zoetermeerse bedrijf. *“Maar”,* zegt Toon, *“we krijgen ook wel eens signalen uit de loods van medewerkers die vragen: ‘En wij dan?’ Dat komt dus echt uit de mensen zelf. Die signalen nemen we serieus. Voor je eigenwaarde is het goed als je een opleiding volgt. In het warehouse werken we veel met heftrucks, daar moet je een certificaat voor hebben. Dan ligt het voor de hand dat mensen die opleiding doen. Daarnaast willen we voldoende bhv'ers hebben, dus ook daarvoor kun je een cursus volgen. En teamleiders kunnen een cursus leidinggeven doen.”*

DE ALGEMEEN DIRECTEUR

VOORAL LEERLINGEN WERVEN *“Ons opleidingsbeleid is vooral dat we elk jaar een aantal leerlingen willen werven”,* vertelt **André Groot** [50] uit Amstelveen, algemeen directeur bij H. Veldhuizen transport in Zaandam. Met die zelf opgeleide vakmensen wil het bedrijf de uitstroom opvangen. Want van de tachtig personeelsleden gaan er elk jaar wel enkelen met pensioen. *“Op dit moment hebben we vier leerlingen, dat is een mooi aantal. We hebben drie bestelbussen rijden, daarop kunnen we ze inzetten. Als een leerling nog geen rijbewijs heeft, loopt-ie – met alle respect – maar met een bezem in de loods. Jammer genoeg kunnen we onze leerlingen niet altijd een baangarantie geven als ze klaar zijn. Er moet dan net ruimte zijn.”*

WAARDE VOOR HET BEDRIJF Voor Code 95 heeft H. Veldhuizen transport een opleidingsplan. *“We houden het aantal uren nascholing van onze mensen bij. Er zijn een paar vaste cursussen die onze chauffeurs moeten doen: ADR, Het Nieuwe Rijden, Lading zekeren. Daarnaast kijken we of cursussen waarde hebben voor het bedrijf.”* André staat achter het idee van Code 95. *“De praktijk heeft het nut wel bewezen. Bijvoorbeeld Het Nieuwe Rijden; dat zien we terug in het brandstofverbruik. Het scheelt echt. Mensen gaan bewuster rijden door zo’n cursus. Waar ik wel problemen mee heb, is dat voor Code 95 niet alle relevante opleidingen in aanmerking komen. Ik ben er voorstander van dat iedereen op zijn eigen vakgebied wordt bijgeschoold en bijgepraat.”*

FUNCTIEGERICHT OPLEIDEN Kun je je bij H. Veldhuizen transport naast Code 95-cursussen ook verder scholen? André: *“We zijn er voorstander van dat mensen zich blijven ontwikkelen en terecht komen op een plek waar ze zich happy voelen. We leiden functiegericht op. Maar ook als iemand interesse in een andere functie interesse heeft, kijken we wat er mogelijk is.”*

DE PRAKTIJKBEGELEIDER

AANPASSEN AAN VERANDERINGEN Bij Vrumona (onderdeel van Heineken) in Bunnik is het belangrijk dat mensen zich kunnen aanpassen aan veranderingen. Daarin speelt opleiding een grote rol. Teamleider Customer Service en Logistics **Alex Rooswinkel** [35] uit Geldermalsen vertelt hoe dat zit. *“Als bedrijf passen we veel nieuwe ontwikkelingen toe. We willen duurzaam en veilig werken. Ons personeel moet die veranderingen aankunnen.”*

VOLLEDIGE MBO-2 OPLEIDING Hoe zorgt Vrumona dat werknemers dat ook daadwerkelijk kunnen? Alex: *“Iedere medewerker distributie die bij Vrumona in dienst is, moet een volledige mbo-2 opleiding hebben gevolgd. Ze moeten niet alleen op dat niveau kunnen denken en werken, maar ook echt het diploma hebben. Alleen dan weten we zeker dat ze zich in deze veranderende wereld voldoende kunnen aanpassen. Voor uitzendkrachten vinden we mbo-2 niveau wenselijk, maar is het geen verplichting. Wel stimuleren we uitzendkrachten om een studie te gaan volgen.”*

AUTOMATISCHE VORKENBORDSCANNING Als voorbeeld van een vernieuwing noemt Alex de ‘automatische vorkenbordscanning’. *“Een heftruckchauffeur hoeft daarbij niet meer met zijn arm uit de heftruck te hangen om een product te scannen; dat gaat automatisch. Het levert winst op in de productie: 38 in plaats van 40 minuten per order. Maar het dient ook de duurzaamheid. Werken in de logistiek is zwaar. Met automatische vorkenbordscanning krijgt de heftruckchauffeur minder snel last van zijn arm.”*

MENSEN DENKEN ZELF MEE

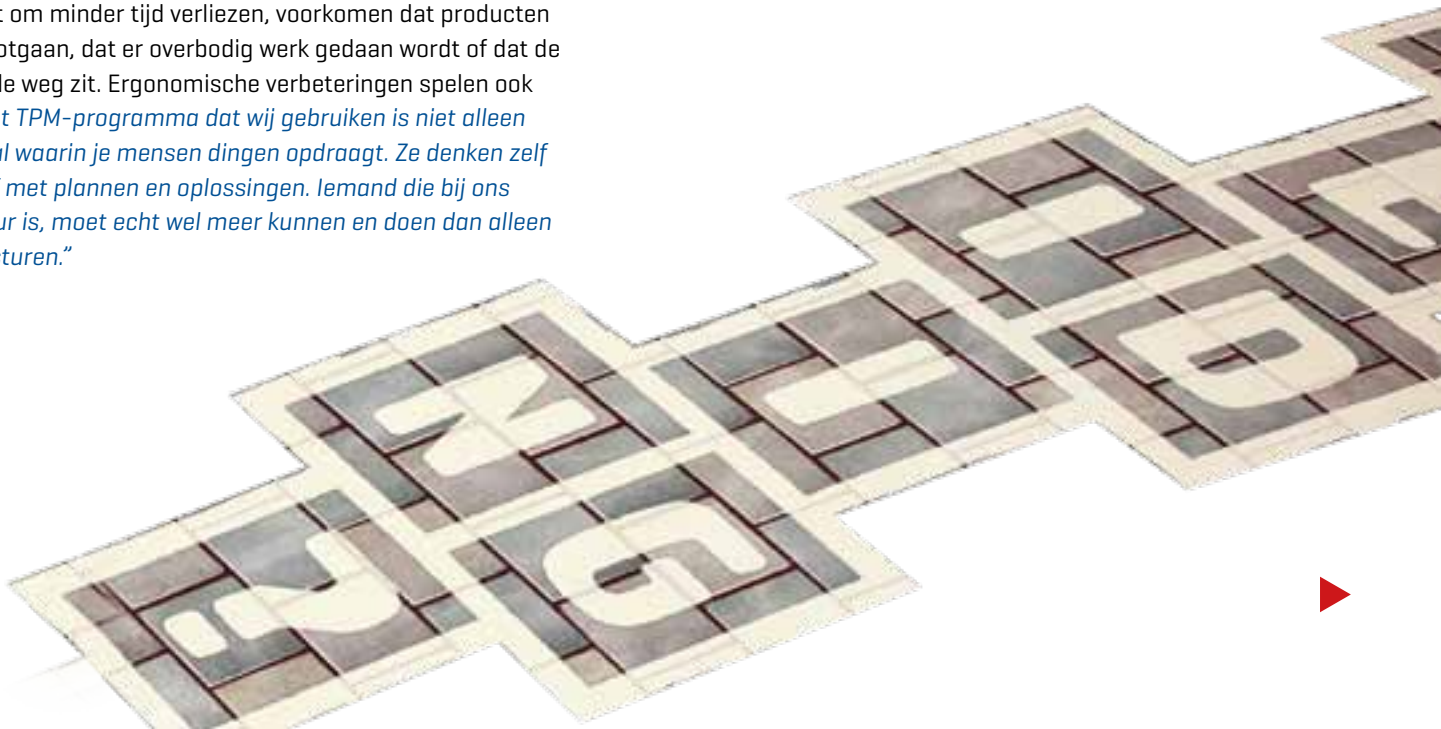
Vrumona streeft naar “continuous improvement” via het TPM-([lean])-programma. Er wordt gekeken waar verliezen voorkomen kunnen worden. Het gaat om minder tijd verliezen, voorkomen dat producten of materieel kapotgaan, dat er overbodig werk gedaan wordt of dat de bureaucratie in de weg zit. Ergonomische verbeteringen spelen ook een rol. Alex: *“Het TPM-programma dat wij gebruiken is niet alleen maar een verhaal waarin je mensen dingen opdraagt. Ze denken zelf mee. Komen zelf met plannen en oplossingen. Iemand die bij ons heftruckchauffeur is, moet echt wel meer kunnen en doen dan alleen een heftruck besturen.”*

DE HR MANAGER

DEEL VAN DE KETEN *“Het gaat bij opleiden niet alleen om het eigen vakgebied, maar ook om mensen te leren breder te kijken dan hun eigen taak. Logistiek is een aaneenschakeling van activiteiten, waarbij mensen betrokken zijn. En mensen maken fouten, dat is nu eenmaal zo. Doordat het een keten is, kan een klein foutje grote gevolgen hebben. Als je weet hoe belangrijk jouw taak in dat proces is, ga je er misschien anders mee om.”* **Ward Bruininks** [55] uit Breda is HR Manager bij Mooy Logistics. Deze logistiek dienstverlener wil een ‘lerende organisatie’ zijn, legt Ward uit.

BLIJVEN LEREN *“Het is belangrijk dat mensen blijven. Maakt niet uit of je chauffeur bent of in het warehouse werkt. Ik vind dat er nog wel eens te makkelijk gedacht wordt: Het loopt wel los, ik doe mijn werk en dan komt het wel goed. Maar ongeacht je functie of hoe oud je bent, je moet blijven leren. En ‘leren’ moet je dan breder zien dan met een boek in een klas zitten en dingen in je hoofd stampen.”*

LERENDE ORGANISATIE Een lerende organisatie stelt de medewerkers in staat zich voortdurend aan te passen aan veranderingen. *“Dat doen we door scholing, ontwikkeling en initiatief te stimuleren. Zo zijn we beter in staat om te voldoen aan wat uiteindelijk het doel van de organisatie is: winst maken. Daar heeft niet alleen Mooy Logistics baat bij, maar ook de individuele medewerker.”*



DE CHAUFFEUR/PLANNER

'LEARNING ON THE JOB' Voor **Daniëlle in 't Veen** [35] uit Berkel en Rodenrijs is opleiding vooral 'learning on the job', leren in de praktijk. Zo heeft ze het chauffeursberoep onder de knie gekregen, via een BBL-traject bij [destijds] VTL. En zo bekwaamde zij zich ook in het vak van planner. Op dit moment combineert zij die twee functies bij Mooy Logistics.

TOCH DE VRACHTWAGEN *"Na de mavo ben ik naar het hout- en meubileringscollege gegaan. Toen na een jaar bleek dat ik zou blijven zitten, heb ik toch gekozen voor de vrachtwagen."* Geen vreemde keuze, want haar broer reed ook en haar vader had een transportbedrijf. Na het behalen van haar rijbewijs werkte Daniëlle drie jaar bij haar vader. Vervolgens reed ze een aantal jaren internationaal, onder andere dubbelbemand met haar man op Barcelona. Sinds zeven jaar werkt ze bij Mooy Logistics.

DRIE DAGEN WERKEN *"Toen we kinderen wilden, heb ik gevraagd drie dagen te mogen werken. Na de geboorte van mijn eerste zoontje, bijna vijf jaar geleden, kreeg ik na mijn verlof de vraag of ik op kantoor wilde werken. Dat ben ik toen gaan doen. Het plannen heb ik ter plekke geleerd, de meeste ritjes wist ik al. En misschien zit het in mijn bloed: mijn vader plant en mijn broer ook. Dan is leren in de praktijk niet zo moeilijk."*

DE CAO

In de Cao Beroepsgoederenvervoer is een en ander geregeld over scholing en Code 95. Hieronder de belangrijkste zaken.

KOSTEN Als je scholing volgt in opdracht van je werkgever of op grond van een aan de functie verbonden wettelijke verplichting [zoals Code 95], moet je werkgever vergoeden: - **cursuskosten**, - **examengeld**, - **reiskosten**, - **cursustijd**, *wanneer de cursus overdag op een doordeweekse dag is gevolgd. Deze uren tellen niet mee bij de bepaling van het aantal overuren.*

Let op: Volg je scholing in de avonden of in het weekend? Dan is je werkgever dus niet verplicht je deze uren uit te betalen.

UITZONDERING Voor het behalen en periodiek in stand houden van je ADR-certificaat en je vorkheftruckcertificaat maakt de cao een uitzondering. Doe je dit in opdracht van je werkgever? Dan moet die je altijd je cursustijd [tot een maximum van 40 loonuren] betalen. Dit is ook het geval wanneer je op eigen initiatief je vorkheftruckcertificaat wilt halen of in stand wilt houden.

PERSOONLIJK KEUZEbudget Wil je scholing volgen [al dan niet functie-gerelateerd] waarvan je werkgever de kosten niet hoeft te vergoeden? Dan kun je daarvoor eventueel [een deel van] je persoonlijk keuzebudget [PKB] inzetten [zie ook pagina 12].

STUDIEKOSTENREGELING Je werkgever kan besluiten je voorafgaand aan je cursus een studiekostenregeling voor te leggen. Neem je binnen 3 jaar na het volgen van je cursus ontslag, dan moet je een deel van de kosten terugbetalen. Loopt je contract af of neemt je werkgever het initiatief je te ontslaan, dan hoeft je niets terug te betalen.



TON RESULTATEN PANEL

DESIGNED BY
SHAMROCK
AMSTERDAM

Nooit te oud...

Je bent nooit te oud om te leren. Sterker nog: dankzij **Code 95** moet je zelfs leren. Wat vindt het TON-panel van al dan niet verplichte opleidingen? De volgende pagina's maken je wijzer. En hieronder zie je het oordeel van de panelleden over 'levenslang' leren.

GOED IDEE

Een leven lang leren? Acht op de tien TON-lezers vindt het een goed principe. En vijf op de tien brengen dat mooie idee ook in de praktijk.



**EEN LEVEN LANG LEREN
IS EEN GOED PRINCIPE...**

...en ik volg
regelmatig een
opleiding of cursus

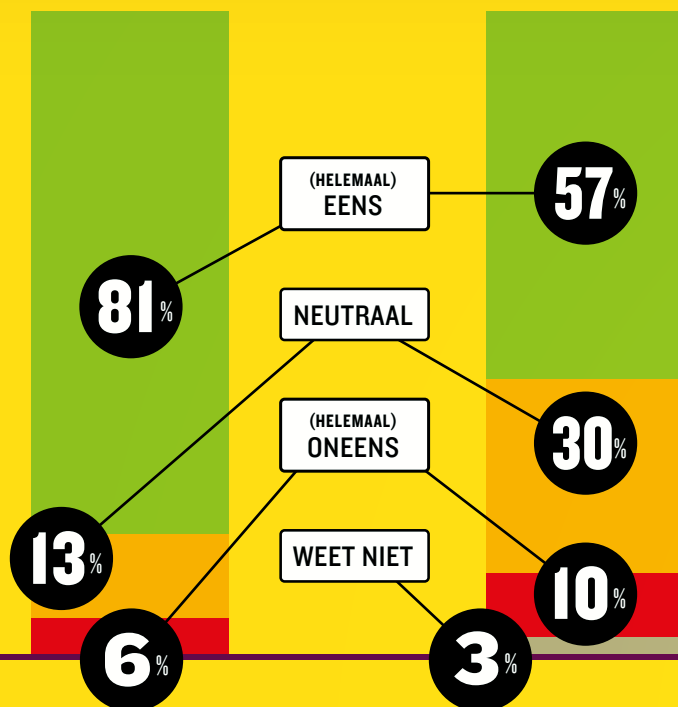


LEREN HELPT

Levert leren ook wat op?



ALS JE VERDER WILT KOMEN IN JE WERK, MOET JE AF EN TOE EEN CURSUS DOEN OF EEN OPLEIDING VOLGEN.



LEREN GEEFT VOLDOENING

Is leren leuk? Met andere woorden:



GEEFT HET EEN VOLDAAN GEVOEL ALS JE EEN CURSUS OF TRAINING HEBT GEDAAN?



EIGEN ONTWIKKELING?

Sommige cursussen zijn verplicht, zoals voor Code 95. Of omdat je een certificaat nodig hebt om je werk te kunnen doen. Dat zijn de 'moetjes'. Maar meer dan de helft van de TON-panelleden zou ook wel een niet-verplichte opleiding willen volgen.

HEB JE WELEENS GEDACHT OM EEN OPLEIDING TE DOEN DIE NIET VERPLICHT IS?



VOOR JEZELF?

En als je dan een niet-verplichte opleiding hebt gedaan of overweegt te gaan doen... **WAAROM DAN?**

DE TOP 5 VAN REDENEN:

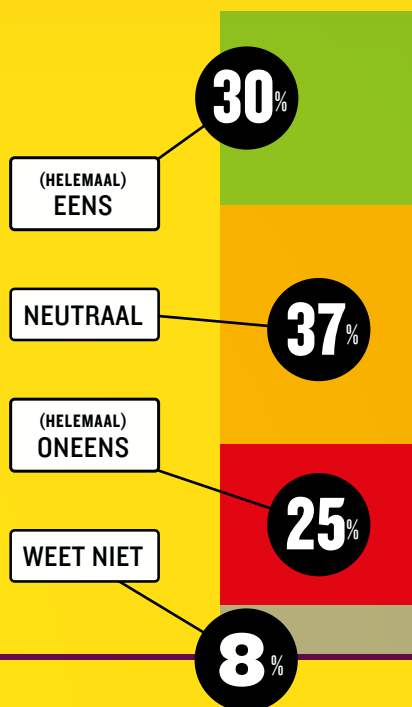
- 1** Om mezelf te ontwikkelen
- 2** Om mijn kansen op de arbeidsmarkt te vergroten
- 3** Om meer te kunnen doen in mijn huidige baan
- 4** Om mogelijkheden te krijgen in 'n totaal andere baan
- 5** Om meer te kunnen doen bij mijn huidige werkgever



'DOEN!' ZEGT DE BAAS

Sommige werkgevers moedigen hun medewerkers aan om verder te leren. Maar niet allemaal, blijkt uit het antwoord op de stelling:

MIJN WERKGEVER STIMULEERT DE MEDEWERKERS OM ZICHZELF TE ONTWIKKELEN.



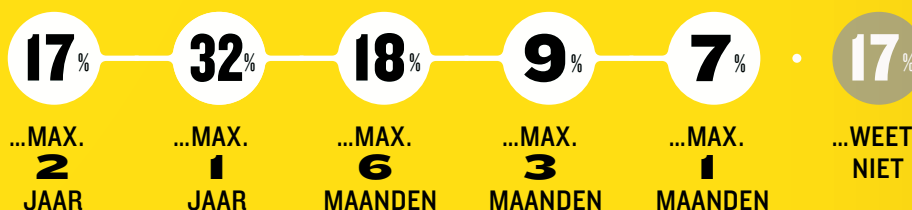
Leren kost tijd en geld. De TON-panelleden die overwegen een niet-verplichte opleiding te doen, zeggen de volgende investeringen zelf te willen doen.

WAT MAG HET KOSTEN?

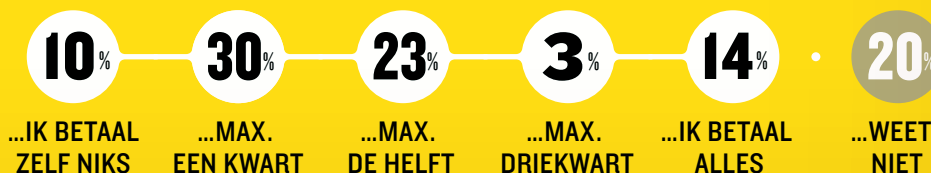
QUA TIJD STEEK IK ER ZELF IN...



QUA DUUR VIND IK DE GRENS...



QUA GELD BETAAL IK ZELF...





FAMILIEBEDRIJF

All in t fa

Familiebedrijf MAAT begon in een molen in Alblasterdam. Molenaar Arie Maat vervoerde zelf – met zijn Chevrolet-vrachtwagen – het meel naar zijn afnemers. Hij ontdekte dat het bezorgen van een eindproduct profijtelijker was dan het malen: de meelwagen werd omgezet tot een algemeen transportmiddel. Zijn eerste klanten waren vooral landbouwers; later kwam daar de industrie bij.

In 1959 overleed Arie Maat. Zijn zoon Adri, toen achttien jaar oud, nam de zaak over. Onder zijn leiding groeide het bedrijf uit tot een allround logistiek dienstverlener: transport, opslag en overslag, verhuur van heftrucks, techniek en truckwash. Anno 2018 heeft MAAT vier vestigingen in Zuid-Holland en één in Antwerpen.

Zoals het bij een familiebedrijf past: Adri's beide zonen zitten ook in de zaak: Arjan [46] is sinds 2008 algemeen directeur; Alexander [42] is facilitair manager.



he mily

Je hebt er veel in transport en logistiek: familiebedrijven. Van klein tot groot. Ze blijken beter in staat te overleven bij economische tegenwind. Niet kapitaal vergaren staat voorop, maar de toekomst van het bedrijf.

Nog een kenmerk van familiebedrijven: trouw personeel. Wie eenmaal tot 'de familie' behoort, gaat niet snel weg. Dan kan het gebeuren dat hele families in dienst zijn bij een familiebedrijf.

Bijvoorbeeld: de familie Boudestijn bij MAAT in Alblasterdam. Vader Johan, zonen Dirk en Wilco en schoondochter Ilona vertellen hoe dat bevalt.

Ruim twee derde van Nederlandse bedrijven met personeel is een **familiebedrijf**. In transport en logistiek is dat aantal nog hoger: zo'n driekwart. Veel van die bedrijven zijn relatief klein, maar er zitten ook grote jongens tussen.



Vader Johan Boudestijn - 49 jaar - 15 jaar bij MAAT - woont in Bergambacht - chauffeur

NIET STRENG "Wat me het meest bevalt aan het bedrijf? De gezellig sfeer. Daaraan merk je toch wel dat het een familie is. Tegen de zomer-vakantie hebben we een barbecue, tegen de kerst is een feestje in de werkplaats. En dan is er ook nog het uitje van de personeelsvereniging.

Ik heb lts-autotechniek gedaan en werkte bij een kleiner heftruckbedrijfje. Dat werd zo'n beetje overgenomen door MAAT. Ik kende het bedrijf al en wist dat het een goede werkgever was. Is ook wel gebleken. Wat mij betreft, blijf ik hier tot mijn pensioen.

Ik ken niet iedereen bij MAAT, want het is een groot bedrijf. Er werken zo'n honderdtachtig mensen, dus ga daar maar aan staan. Ik denk dat ik zo'n beetje een derde van mijn collega's echt ken. En natuurlijk 'de baas' Arjan Maat en zijn vader Adri. Of het strenge 'vaders' zijn? Nee, en dat ben ik zelf ook niet. Je doet je best, je weet dat zij ook een centje moeten verdienen.

Dat twee van mijn zoons en mijn schoondochter hier werken, komt niet doordat 'het van vader moest'. Wilco zat bij een ander transportbedrijf. Hij wilde trailer rijden en dat kon daar niet. Toen is hij bij MAAT gaan solliciteren. Dirk sleutelde hier al in de vakanties en is direct van school bij MAAT Heftrucks begonnen. En Ilona reed al voor MAAT voordat ze Wilco leerde kennen.

Op het werk komen we elkaar soms tegen en dan heb je een praatje. Privé lopen we de deur niet bij elkaar plat. Wilco en Ilona zie ik zo'n beetje eens per maand. Dirk zie ik veel meer, want die woont nog bij me. En omdat ik voor MAAT Heftrucks rijd, heb ik ook op de zaak regelmatig contact met hem. Dan gaat het meestal over de heftrucks. We moeten trouwens uitkijken dat we niet ook thuis te veel over het werk praten."



**Zoon Wilco Boudestijn - 26 jaar - 7 jaar bij MAAT
- woont in Papendrecht - chauffeur**

NIET HET 'ZOONTJE VAN' "Ik had mijn vader niet eens laten weten dat ik hier ging solliciteren. Hij wist wel dat ik wat anders zocht, maar ik heb het hem pas verteld toen het zeker was. Je wilt niet dat je voorgetrokken wordt, omdat je 'zoontje van' bent. Vader vond het wel leuk dat ik aangenomen werd. Ik heb een opleiding gedaan voor hovenier, maar tijdens de stages dacht ik: Dit wordt het niet. De vrachtwagen vind ik veel mooier. Ik vervoer nu vaak heftrucks, grote en brede lading. Da's prachtig werk. Ik doe echt elke dag wat anders. Vanochtend nog een kist afgeleverd van vijf meter breed, daar zat een deel van een vleugel voor een vliegtuig in. Straks heb ik een lading van 22 meter lang. Het enige minpunt aan dit werk is dat je nooit wat kunt afspreken, privé. Je weet niet wanneer je klaar bent. Ik werk zo'n zestig uur per week en begin meestal heel vroeg. Dan blijft er weinig tijd over voor je sociale leven. Sinds ik met Ilona een zoontje heb, Levi van drie, ga ik minder nachten weg. Dat was vroeger drie of vier keer per week, nu maximaal eentje. We zijn niet familieziek, zien elkaar naast het werk niet heel veel. We spreken elkaar het meeste via de telefoon. Familiefeesten zoals sinterklaas en kerst, daar zijn we ook niet zo van. Het is gezellig als mijn familie langskomt, maar het is geen verplichting."



Zoon Dirk Boudestijn - 22 jaar - 7 jaar bij MAAT - woont in Bergambacht - monteur bij MAAT Heftrucks

CROSSFAMILIE "Ik heb niet gekozen voor de vrachtwagen. Wilde monteur worden. Als jongetje sleutelde ik al aan brommers. Komt ook door mijn vader en broers. Altijd crossen, thuis in de boomgaard. We zijn een echte crossfamilie.

Als ik een vrachtwagen zie, ben ik eerder nieuwsgierig naar wat er onder de cabine zit dan naar wat er in de cabine zit. Ik ging vroeger weleens met mijn vader mee, maar aan het eind van de dag had ik het wel gezien.

Bij MAAT ben ik begonnen op mijn vijftiende, met een snuffelstage. In de wintermaanden kwamen alle verreikers naar de werkplaats, dan hadden ze een extra mannetje nodig.

Zo ben ik erin gerold.

Ik woon nog bij mijn vader thuis. Met mijn vriendin heb ik het weleens over samenwonen, maar we willen nog even 'potten'. Zij heeft rechten gestudeerd en werkt nu bij een notariskantoor in Gouda.

Je familie tegenkomen op de werkvloer is wel leuk. Wilco haalt zo nu en dan een heftruck op en dan hebben we een praatje. En soms heeft het ook nut dat je bij hetzelfde bedrijf werkt. Zegt mijn vader bijvoorbeeld 's avonds: 'Ik heb een machine gebracht, die heeft schade, daar moet je even naar kijken'. Daar is hij heel gedreven in. Ik geef het dan door aan mijn chef, zodat we het kunnen oppikken.

Ik werk van halfacht tot halfvijf, maar ben er om zeven uur al. Want ik kom met de veerpont; als je die mist, ben je meteen een kwartier later. Ik ben dan de eerste in de werkplaats, doe de lichten aan. Het mooiste aan mijn werk vind ik de uitdaging. Ik heb collega's die in mijn ogen bijna alles wat ze tegenkomen kunnen oplossen. Daar wil ik ook naartoe: steeds beter worden. Ik ben begonnen met cabinepoetsen en nu sta ik heftrucks te keuren. Die groei moet wel blijven. Als je alles met twee vingers in je neus kunt doen, gaat het vervelen."



Schoondochter Ilona Sprong - 28 jaar - 8 jaar bij MAAT - woont in Papendrecht - chauffeur

GEEN FAMILIEGEDOE “Toen ik nog niet zo lang bij MAAT in dienst was, moest ik een keer met Wilco’s vader mee naar Bergambacht.

Daar zag ik Wilco. Vond hem wel leuk, maar ik had nog een vriend. Toen dat uitging, heb ik Wilco opgezocht. En ja, zo raakte het aan. Sinds de geboorte van Levi, ons zoontje, wonen we samen.

Ik ben in 2009 bij MAAT begonnen. Via VTL heb ik mijn opleiding hier gedaan. In 2012 dacht ik dat ik het werk niet leuk meer vond. Ik kon niet zo goed tegen de onregelmatige werktijden.

Toen ben ik gestopt. Heb een tijdje in een tankstation gestaan, en in een supermarkt. Daar was ik toch wel snel klaar mee. Na een half jaar begon ik het rijden heel erg te missen. Ik kon hier terugkomen en dat heb ik met beide handen aangegrepen.

Ik werk nu drie dagen in de week. Levi is dan bij de kinderopvang. Als ik vroeg moet beginnen, springt mijn moeder bij. Zij woont om de hoek. Mijn werk is heel gevarieerd, ik doe alle soorten transport, veel met de bakwagen. Het mooie van dit vak is dat je gewoon jezelf kunt zijn. Als je in een winkel staat, moet je je helemaal aanpassen. Ik wilde eerst kapper worden, maar dat was niks voor mij, al die vrouwen ... Laat mij maar rijden.

Het is wel grappig dat Wilco en zijn vader en broer hier ook werken. Je hebt wat meer contact. En dat is goed zoals het is, we zijn niet van het plakkerige, kleffe familiegedoe.

Waaraan je merkt dat MAAT een familiebedrijf is? Gewoon aan zoals er met het personeel wordt omgegaan. Sociaal en met begrip. Ze denken met je mee. Dat zie je bij mij ook met Levi; dat ik drie dagen kan werken.”



PERSOONLIJK VERHAAL

Met zen

Een paar jaar geleden kreeg Peter van Caulil [50] uit Breda gezondheidsklachten. Het roer moest om. Maar hoe? Al googelend stuitte hij op meditatie. Van 'driftig baasje' veranderde hij in een 'zen-chauffeur'. "Het klinkt zweverig, maar dat is het niet. Ik weet zeker dat veel chauffeurs zen goed kunnen gebruiken."

ADRENALINEJUNK

Peter is 27 jaar vrachtwagenchauffeur. Hij rijdt lange tijd internationaal, maakt extreem lange dagen, vaak onder tijdsdruk. Bovendien is hij een 'driftig baasje'. Alles moet snel-snel gaan. "Ik was een adrenalinejunk, die tachtig uur per week werkte, met veel koffie en zware shag. Voor de baas was ik door mijn tempo en inzet een goede chauffeur. Als ik thuis was, ontspande ik vaak met flink wat bier of wijn." De keerzijde blijkt bij de huisarts. Die constateert overgewicht, een verslechterde longfunctie, te hoge bloeddruk, verhoogd cholesterol. "Dat was voor mij reden om onderweg zelf te gaan koken, met meer groente. En ik ging minder alcohol gebruiken en meer sporten."

september 2017 rijdt hij levensmiddelen bij JLN Transport in Etten-Leur. Zo krijgt hij tijd voor een zen-opleiding.

ENERGIE

Peter merkt dat zijn driftige karakter steeds meer verdwijnt. "Driftig zijn betekent in de eerste twee seconden emotie. Daarna komen er negatieve gedachten, die tot niets leiden. Zen leert je beter met emoties en tegenslagen om te gaan. Ben je niet tevreden met je gedrag, dan is zen zeker iets voor jou." Volgens Peter kan mediteren ook veel kwalen van binnenuit het lichaam genezen. "Mijn bloeddruk en cholesterolgehalte zijn omlaag gegaan. Ook mijn longfunctie is verbeterd. Dat komt doordat je bij meditatie beter leert ademen."

Je vraagt om raad en gaat er zelf mee aan de slag."

VERANDERD

Veel collega-chauffeurs vinden Peter veranderd. "Rustiger en socialer. Soms hoor ik weleens dat ik vroeger na een paar biertjes toch ook weer vrolijk was. Dus waarom dan zen? Maar drinken is verdringen in plaats van oplossen. Je bouwt met alcohol even je spanning af, maar het komt daarna nog wel harder terug." Hoewel hij het eerst een tijdje voor zich heeft gehouden, vertelt Peter nu openlijk over zijn ervaringen met zen. "Ook omdat ik ervan overtuigd ben dat zen andere chauffeurs kan helpen tegen stress. Je leert om te gaan met tegenslagen, arbeidsconflicten of zware werkomstandigheden."

'COMFORTZONE'

Peter is zo door zen gegrepen, dat hij op dit moment een opleiding tot leraar volgt. In juli doet hij examen. "Als stage geef ik sinds half februari op zaterdagmiddagen een zen-kennismakingscursus van zes weken. Ik nodig chauffeurs uit om gratis deel te nemen. Je moet wel even een drempel over, door jezelf open te stellen en uit je 'comfortzone' te stappen. Dan pas ervaar je de concentratie-meditatie van zen en kun je erover oordelen."

IDEAAL

Peter timmert met zen aan de weg. Hij heeft een blog, een Facebookpagina en hij bouwt aan een website om meditatiegroepen in de omgeving van Breda bij elkaar te brengen. "In het najaar start ik

de weg op

MEDITATIE

Als Peter vervolgens kort na elkaar enkele fikse tegenslagen krijgt (waaronder twee ongelukken met zijn vrachtwagen), gaat de stress niet meer uit zijn lijf. "Ik had weleens gehoord over yoga om te ontspannen. Via internet kwam ik op zen-meditatie. Ik gaf me op voor een introductiecursus bij zen.nl in Breda. Het was of alles meteen op zijn plaats viel. Door zen leerde ik luisteren naar mijn lichaam en beter met mijn emoties omgaan." Peter stopt na twintig jaar met het internationale werk. Sinds

Je krijgt ook meer energie. En iedereen kan het leren. Het is niet zweverig of ingewikkeld."

FILOSOFIE

Zen is ook geen sekte. "Het is geen godsdienst, maar een levensfilosofie die vanuit jezelf komt. Het is een vorm van boeddhisme, die sterk de nadruk legt op concentratie-meditatie. Het doel is om inzicht te krijgen in de eigen aard en zo een bevrijde manier van leven mogelijk te maken. Je krijgt hulp van een leraar, maar je moet zelf je weg vinden."

OPLOSSEN

Je opwinden staat een oplossing in de weg, weet Peter inmiddels. "Onder elkaar klagen heeft ook geen zin. Als ik nu een probleem heb, leg ik het voor aan degene die er verantwoordelijk voor is. Eerst laat ik die reageren, terwijl ik probeer om me erin te verplaatsen. Dat brengt me misschien wel op een nieuw idee om het op te lossen. Daarna geef ik zo rustig mogelijk mijn mening. Het is dus niet zo dat ik door zen over me heen laat lopen."

mogelijk met de mentoropleiding voor chauffeurs. Dat moet ik nog verder uitzoeken. Ik wil graag binnen het bedrijf helpen en begeleiden. Mijn ideaal is: een cursus zen geven die voldoet aan de Code 95-eisen."

Meer over Peter en zen vind je op zenchauffeur.com/



oldenburger | fritom

LOGISTIC SOLUTIONS

1917 - 2017 100 years

RONDJE OP DE ZAAK

Hoe comm

Een collega vertellen dat je het niet met hem eens bent?

Dat het anders kan en moet? De een kan goed kritiek geven en ontvangen, de ander is wat gevoeliger. Hoe communiceer jij?



uniceer jij?

TON maakt een rondje bij logistiek
dienstverlener Oldenburger|Fritom in Veendam. ►



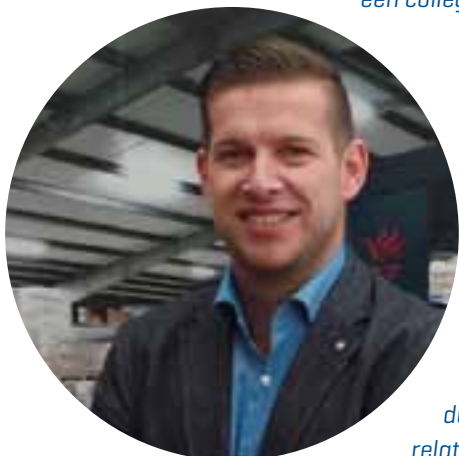
LAAGDREMPELIG

Jeroen Reijngoud [32] uit Emmen werkt voor de business unit warehousing & value added services en verzorgt voor klanten de logistieke ondersteuning. Hij is de schakel tussen de klant en de collega's in het warehouse. *"In mijn eerste maand hier was er meteen een bijeenkomst over communicatie. Ging iedereen met elkaar trainen in het aanspreken en het omgaan met kritiek. Ook de directie deed actief mee. Daardoor ontstaat een laagdrempelige organisatie, die je stimuleert om elkaar aan te spreken. Zoiets was ik bij mijn vorige werkgever helemaal niet gewend. Daar had het management bijna geen contact met de werkvloer. In mijn klantcontacten krijg ik veel berichten via skype of e-mail. Maar naar mijn collega's in het warehouse pak ik toch sneller de telefoon of ik ga er even naartoe. Sociaal contact blijft belangrijk. Mijn motto: Verklaar jezelf en begrijp de ander."*



TELEFOON

Corné Koerts [42] uit Muntendam is sinds 2007 chauffeur bij Oldenburger|Fritom. Hij rijdt internationaal. Bij vertrek op maandagochtend krijgt hij van de planning ritlijsten mee. Die staan ook meteen in de boordcomputer. *"Wanneer ik gelost heb, ontvang ik de volgende ritopdrachten via de boordcomputer of nog sneller via WhatsApp. Toch bel ik ook regelmatig met de collega's van de planning. Momenteel kijkt het bedrijf naar de mogelijkheid om alle berichtenverkeer per telefoon te doen en geen boordcomputer meer te hanteren. We zijn als chauffeurs niet veel op de zaak. Ik heb een aantal keren een communicatietraining bijgewoond. Natuurlijk weet je dat je bij klanten vriendelijk moet zijn. Als een klant gaat schelden, ga ik daar niet in mee. Is er echt niets mee te beginnen, dan bel ik mijn collega's van de planning en die lossen het dan op. Maar ik heb in mijn werk nog niet zulke grote problemen gehad. Veel contact met collega-chauffeurs heb ik niet. Maar ik bel nu wel regelmatig met een collega die ziek thuis zit, om te horen hoe het met hem gaat."*



TEAMREGELS

Marienus van der Laan [30] uit Siddeburen heeft op veel afdelingen ervaring opgedaan en is sinds 2017 salesmanager. Als een klant een ingewikkelde logistieke vraag heeft, is Marinus vaak het eerste aanspreekpunt. *"Met onze relaties onderhouden we dagelijks contact. Je moet namelijk kort op de bal zitten. Ondanks de groei verloopt de interne communicatie bij ons nog steeds makkelijk. Het bedrijf voelt door de open deuren nog steeds als een familiebedrijf. Een belangrijke rol daarin spelen de teamregels over onder andere vertrouwen en loyaliteit, ook als het gaat om beslissingen waar je anders over denkt. En elkaar aanspreken, wie de ander ook is. Er zijn ook duidelijke richtlijnen over hoe je een klant benadert. En we meten onze performance bij onze relaties aan de hand van zogenoemde prestatie-indicatoren. De uitkomsten delen we met onze relaties. Zo kunnen we het proces van beide kanten continu verbeteren."*



ZELFSTANDIGHEID

Jan-Willem Stormbroek [48] uit Veendam heeft 25 jaar werkervaring bij Oldenburger|Fritom (ook als chauffeur en planner) en is teamleider van het crossdock. *"Er is bij ons veel aandacht voor open communicatie. Dat past bij de ambitie. We zijn geen transportbedrijf meer, maar een innovatieve logistieke dienstverlener. Het gaat om meedenken met de klant. Zelf suggesties doen om samen met de klant tot besparingen te komen. Maar communiceren is het moeilijkste dat er is. Alle collega's volgen daarom trainingen, zoals persoonlijk coachend leiderschap. Dat gaat over mind-setting, omgaan met conflicten, elkaar goed aanspreken. Ik heb er ook van geleerd dat je nooit ergens zomaar vanuit moet gaan, maar dat je zelf zo veel mogelijk moet overtuigen."*

INSTRUCTIES

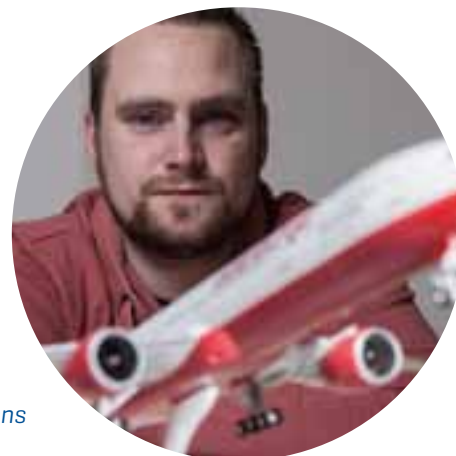
Tom Oosterloo [18] uit Alteveer loopt stage via het Sectorinstituut Transport en Logistiek. Hij rijdt heftruck, maar gaat soms ook met een bestelbus op pad. *"Ik liep eerst stage bij een ander bedrijf, maar dat beviel me niet. Daar zat ik de hele dag als rijder naast de chauffeur. Bij Oldenburger|Fritom ontvang ik duidelijke instructies over wat er van mij gevraagd en verwacht wordt en leer ik veel meer. Ze bereiden me goed voor op een baan als chauffeur. Ik leer ook om zelfstandiger te werken. Graag zou ik internationaal chauffeur worden, het liefst bij Oldenburger|Fritom vanwege de goede werksfeer."*



REAGEREN

Arjan Brouwer [30] uit Veendam startte als vakantiewerker en stagiaire bij Oldenburger|Fritom. Nu is hij verantwoordelijk voor de lucht- en zeevracht.

"In mijn functie heb ik te maken met veel verschillende collega's, van heftruckchauffeur tot salesmanager. Ik maak offertes lucht- en zeevracht. Het eerste contact met de klant gebeurt door de salesmanager, daarna neem ik het over. Het is belangrijk dat iedereen vanuit zijn eigen ervaring meedenkt en aangeeft wat beter kan. Een van onze klanten had bij zijn vorige logistiek dienstverlener regelmatig beschadigingen. Wij verpakken de producten nu op een andere manier. Eerst wikkelen we ze in folie en daarna plaatsen we ze op de pallet, met nog een door ons zelf ontworpen kartondoos als extra bescherming. Hierdoor zijn er geen schades meer. Ik volg op dit moment een cursus 'mindset-training'. Hoe reageer je op iemand en hoe kan dat anders? Dat kan ik zowel binnen ons bedrijf als naar de klanten toe gaan gebruiken."



LEIDERSCHAP

Henk Mooibroek [55] uit Heerenveen is sinds 2002 controller.

"Mijn functie was altijd al breed, met korte lijnen. Door de platte structuur vind ik het hier makkelijk communiceren. Sinds de training persoonlijk coachend leiderschap is er meer binding met collega's met wie je niet dagelijks werkt. Je weet beter wat je voor elkaar kunt betekenen. Dankzij deze trainingen leer je hoe je een collega het beste iets vraagt."



COMMUNICATIETRAINING

Olaf Roos [30] uit Emmen is sinds 2017 verantwoordelijk voor QHSE-management [Quality, Health, Safety, Environment]. Ook de diverse certificeringen vallen onder zijn hoede.

"We willen onderscheid maken in transport en logistiek. Vakkennis en kwaliteit zijn belangrijke onderdelen; certificeringen dwingen je om kritisch naar je organisatie te blijven kijken. Ik heb hiervoor zes jaar bij de brandweer Lelystad voor de veiligheidsregio gewerkt. Bij Oldenburger|Fritom gaat alles sneller en directer dan bij de overheid. Je ziet ook sneller resultaten. Het is een platte organisatie, met meer vrijheid, maar ook meer bevoegdheid en verantwoordelijkheid. Er is veel aandacht voor de veiligheid en de gezondheid van de medewerkers. Zoals beschermende kleding, vers fruit, het broodje gezond, de mogelijkheid om je periodiek te laten onderzoeken, een tilcursus. Belangrijk is ook dat medewerkers elkaar erop attenderen als er iets niet goed gaat. Met communicatietrainingen leer je dat beter te doen."

HOFLEVERANCIER Oldenburger|Fritom is onderdeel van de logistiek dienstverlener Fritom Logistic Solutions Group. De Fritom Group bestaat uit zeven werkmaatschappijen, opgedeeld in twee divisies die zich richten op liquid food, transport, forwarding, warehousing & VAS. Sinds kort is Oldenburger|Fritom bij Koninklijke beschikking Hofleverancier. Bij Oldenburger|Fritom in Veendam zijn 100 medewerkers direct en indirect werkzaam.



IN BEELD

IJSV

met
Adrie



rij



Alshetwintert, begint Adrie Kuijer [43] uit Soest te glimmen. Hoopt hij dat het flink gaat vriezen en sneeuwen. Al 25 jaar houdt Adrie de wegen berijdbaar. Het is werk bij nacht en ontij, maar hij doet het met heel veel plezier. TON laat zien wat er komt kijken voordat Adrie de gladde weg op kan.



POTEN Adrie sluit de stroom aan. Die is nodig voor de hydrauliekpomp, waarmee hij de poten waarop de strooibak staat, kan laten inklappen.

BAK IN BAK “Als Rijkswaterstaat belt, moeten we binnen twee uur klaar zijn met strooien. Ik ga eerst naar de zaak om de vrachtwagen te halen. Op de fiets, want dat is maar vijf minuutjes. Dan rijd ik naar het depot van Rijkswaterstaat. Daar staan de strooibakken al klaar, met volle watertanks. Zo’n strooibak komt in de laadbak van mijn vrachtwagen. Daarna wordt het zout geladen en dan ga ik op pad. Die hele procedure kost nog geen tien minuten.”

RAYON Adrie werkt bij Cultuurtechniek H.G. van Dorresteyn in Soest. Van Dorresteyn wordt voor gladheidsbestrijding op provinciale wegen ingehuurd door Aannemingsbedrijf Jos Scholman uit Nieuwegein. Vanuit het depot in Baarn zorgt Jos Scholman in opdracht van Rijkswaterstaat voor het berijdbaar houden van de ‘driehoek’ A1, A28 en A27. Adrie’s vaste route is de A1 van Laren naar Barneveld en weer terug. Op de heenweg strooit hij de op- en afritten, op de terugweg de hoofdrijbaan. Een van zijn collega’s doet het omgekeerde traject.

CENTIMETERS Het laden van de strooibak is precisiewerk. De bak past nét in de laadbak; aan beide zijden is er een enkele centimeter speling. Adrie steekt zijn wagen achteruit. Na al die jaren gaat het moeiteloos.





AANDRIJVING Adrie bevestigt de aandrijving van de hydraulische pomp aan de naaf van het achterwiel. Die pomp drijft de strooiers aan. Oudere versies van de strooibakken hebben daarvoor een loopwiel. Adrie: "Dat is veel slijtagegevoeliger. Naafaandrijving is ook veel constanter en het slijpt nooit."



25 JAAR Adrie is een geboren en getogen Soester. Hij volgde de machinistenopleiding en begon op zijn zestiende bij een kleine aannemer in Soest. Daar kon hij ook al meteen gaan strooien: fietspaden. In de loop der jaren haalde hij al zijn rijbewijzen; hij kan met al het materieel op pad, ook met mobiele kranen.

RAAR WEER Sinds vijftien jaar is hij in dienst bij H.G. van Dorresteyn. Daarvoor werkte hij bij verschillende aannemers. Maar altijd was er de gladheidsbestrijding. "Wat daar zo leuk aan is? Sowieso om met raar weer langs de weg te zitten. Je komt uitdagende dingen tegen. Het mooiste is natuurlijk sneeuwschuiven. Dan zie je onderweg hoe het verkeer reageert, hoe automobilisten met die omstandigheden omgaan. Daar vind ik wel wat van, ja."

LINK Hoe voorkomt Adrie dat hij zelf slipt met zijn strooiwagen? "Voorzichtig zijn. Het gevaarlijkste is een temperatuur net boven het vriespunt, als nat wegdek opvriest. Sneeuw zie je, daar anticiperen mensen wel op. Maar opgevroren natte stukken, terwijl het op neushoogte niet vriest, dat is link. Wij strooiers kunnen de weg een beetje lezen. Dan zie je mooie kringetjes en dan weet je: daar is het glad."

SLAPEN Negen van de tien keer moet de gladheid in de nacht bestreden worden. Adrie heeft daar geen moeite mee. "Ik kan goed zonder slaap. Dat is ook wel belangrijk bij dit werk. Meestal ga ik om een uur of elf naar bed. Als je dan om twee uur wakker gebeld wordt en tot vijf uur strooit, heeft het vaak geen zin meer om terug je bed in te duiken. Dus dan plak ik de gewone werkdag eraan vast. Dat wordt pas zwaar als het dagen achtereen zo gaat."

APART Als er vorst of sneeuw dreigt, moet Adrie beschikbaar zijn. "Ik lust wel een borreltje, maar niet als ik weet dat ik kan worden opgeroepen. Dat is ook zoiets waar veel mensen tegenaan lopen: dat ze het moeten laten. Maar ik vind: als je a zegt, moet je ook b zeggen. Sommige vrienden vragen me wel of ik goed bij mijn hoofd ben om 's nachts mijn bed uit te gaan. Tja, we strooiers zijn wel een apart soort mensen."





7 KUUB Het zout gaat pas op het laatste moment in de bak. Eerder laden zou het te korrelig maken. Tijdens het strooien wordt het zout gemengd met calcium, opgelost in water. Een volle strooibak bevat 3.500 liter water en 7 kuub zout.



SHOVEL Een shovel vult de strooibakken. Bij een 'standaard' strooiactie zijn er twaalf wagens op de weg. Als er 'geploegd' moet worden (sneeuwschuiven), kunnen er 35 wagens worden ingezet.



BEDIENING In zijn cabine heeft Adrie een kastje waarmee hij strooi-installatie kan bedienen. “We kunnen de verhouding zout/water instellen. Dat krijgen we door van Rijkswaterstaat. Bij normale gladheidsbestrijding strooien we vijftien gram per vierkante meter. Met het bedieningskastje kan ik ook de breedte en de strooirichting regelen. Als ik de hoofdrijbaan doe, strooi ik in drie rijbanen tegelijk; we kunnen tot veertien meter breed gaan.”

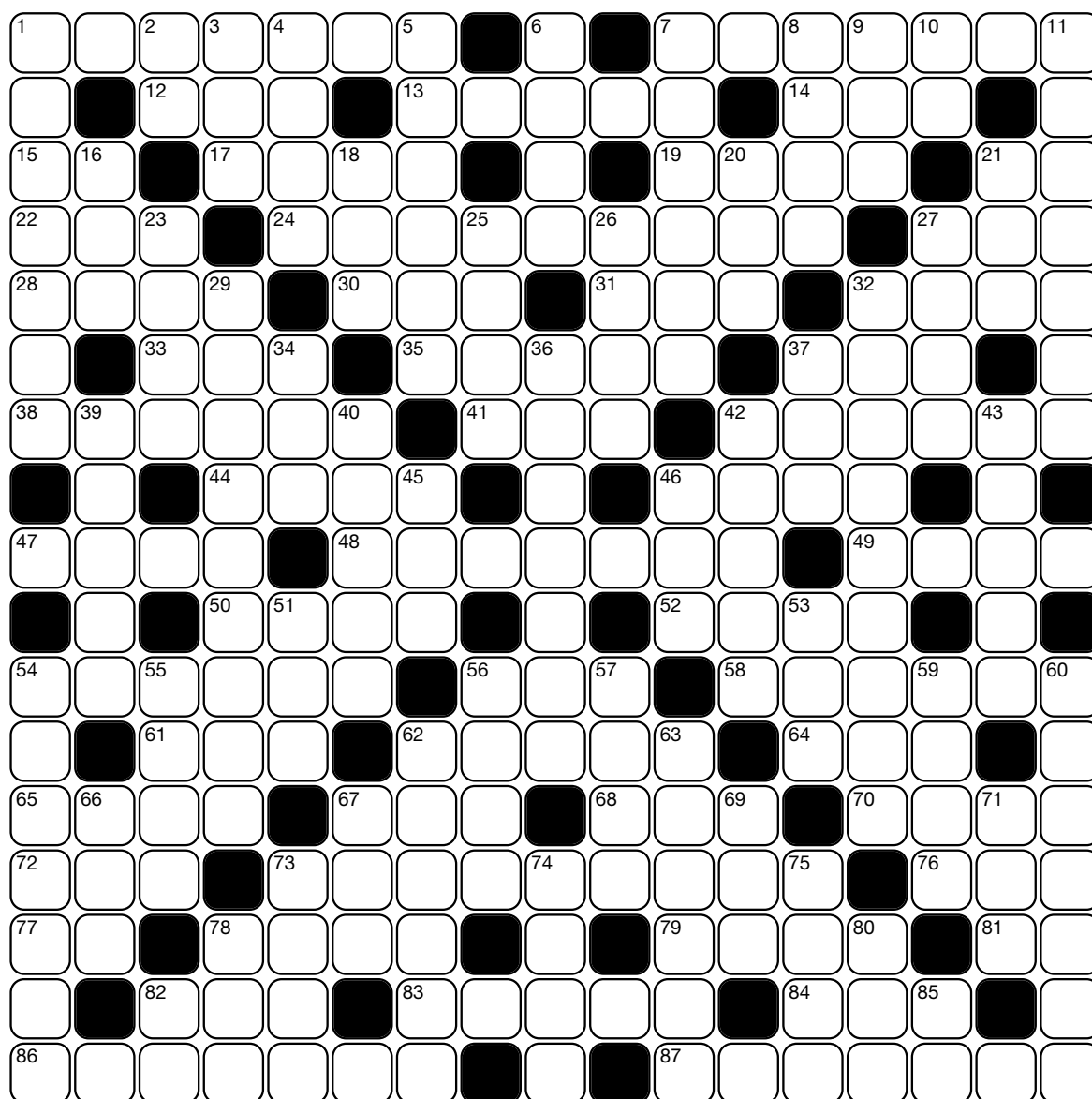




EXTREEM De winter van 2017/2018 was weinig uitdagend voor een gladheidsbestrijder. Begin december was het even feest. “Toen zijn we wel een uurtje of 28 bezig geweest. Dan doe je af en toe een tukje in je wagen. Dat was wel extreem. Zoiets gebeurt hooguit één keer per jaar.”



PUZZEL



Horizontaal 1. Europese hoofdstad; 7. hoofdstad van Libanon; 12. seksueel overdraagbare aandoening [afk.]; 13. het is in orde; 14. modegek; 15. Nederlands kampioenschap [afk.]; 17. dik en lang stuk hout; 19. deel van boom; 21. dameskledingstuk [afk.]; 22. krankzinnig; 24. hoofdstad van Pakistan; 27. waterloop; 28. deel van gebit; 30. algemene inspectiedienst [afk.]; 31. scheepsvloer; 32. tandartsuitrusting; 33. wandversiering; 35. geboefte [gepeupel]; 37. bekeuring; 38. boomwol; 41. modelvorm; 42. afwerken van metselwerk; 44. de gehele filmploeg; 46. advies; 47. eetlust; 48. hoofdstad van Nigeria; 49. deel van een opera; 50. schor; 52. niet strak; 54. grote sappige vrucht; 56. algemene transportonderneming [afk.]; 58. Russische volksdans; 61. Arctische zwemvogel; 62. bezienswaardigheid in Madrid; 64. asociaal [afk.]; 65. faam [reputatie]; 67. spoedig; 68. Europese rekeneenheid [afk.]; 70. slaginstrument; 72. rivier in Oostenrijk; 73. Europese hoofdstad; 76. hoogste punt; 77. den lezer heil [Lat. afk.]; 78. spijskaart; 79. keukengerei voor het kloppen van room; 81. familielid; 82. plechtige belofte; 83. romp van een beeld; 84. deel van etmaal; 86. hoofdstad van Algerije; 87. hoofdstad van Cyprus.

Verticaal 1. hoofdstad van Thailand; 2. United States [afk.]; 3. zeepwater; 4. niet amusant; 5. vrolijk [grappig]; 6. ceintuur; 7. veld- of boomvrucht; 8. International Fund for Agricultural Development [afk.]; 9. mannetjes-schaap; 10. deel van bijbel [afk.]; 11. hoofdstad van Iran; 16. steen; 18. eenheid van lichtgevoeligheid; 20. deel van boom; 21. sprekende vogel; 23. bouw- en werkloos; 25. eerste mens; 26. stand der edelen; 27. inwendig orgaan; 29. Europese hoofdstad; 32. Europese hoofdstad; 34. Sociaal Economische Raad [afk.]; 36. hoofdstad van Indonesië; 37. reuzenslang; 39. onze planeet; 40. beetpakken; 42. vuilnisbelt; 43. dopheide; 45. bijenproduct; 46. Europeaan; 51. eikenschors; 53. bontgekleurde papegaai; 54. Filipijnse hoofdstad; 55. weg met bomen; 56. rijstbrandewijn; 57. rivier in Duitsland; 59. wijnsoort; 60. hoofdstad van Oeganda; 62. overdreven zedig; 63. Amerikaanse staat; 66. meisjesnaam; 67. Spaanse titel; 69. European Space Agency [afk.]; 71. familielid; 73. smekend verzoek; 74. karakter; 75. goocheltoer [foefje]; 78. bloeimaand; 80. tweetal muzikanten; 82. landbouwwerktuig; 85. regeringsstelsel [afk.].

OPLOSSING

62	43	87	29	24	13	68	40	59	46	33	54	8	51
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----

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

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

Oplossing puzzel in TON 75: Persoonlijk keuzebudget

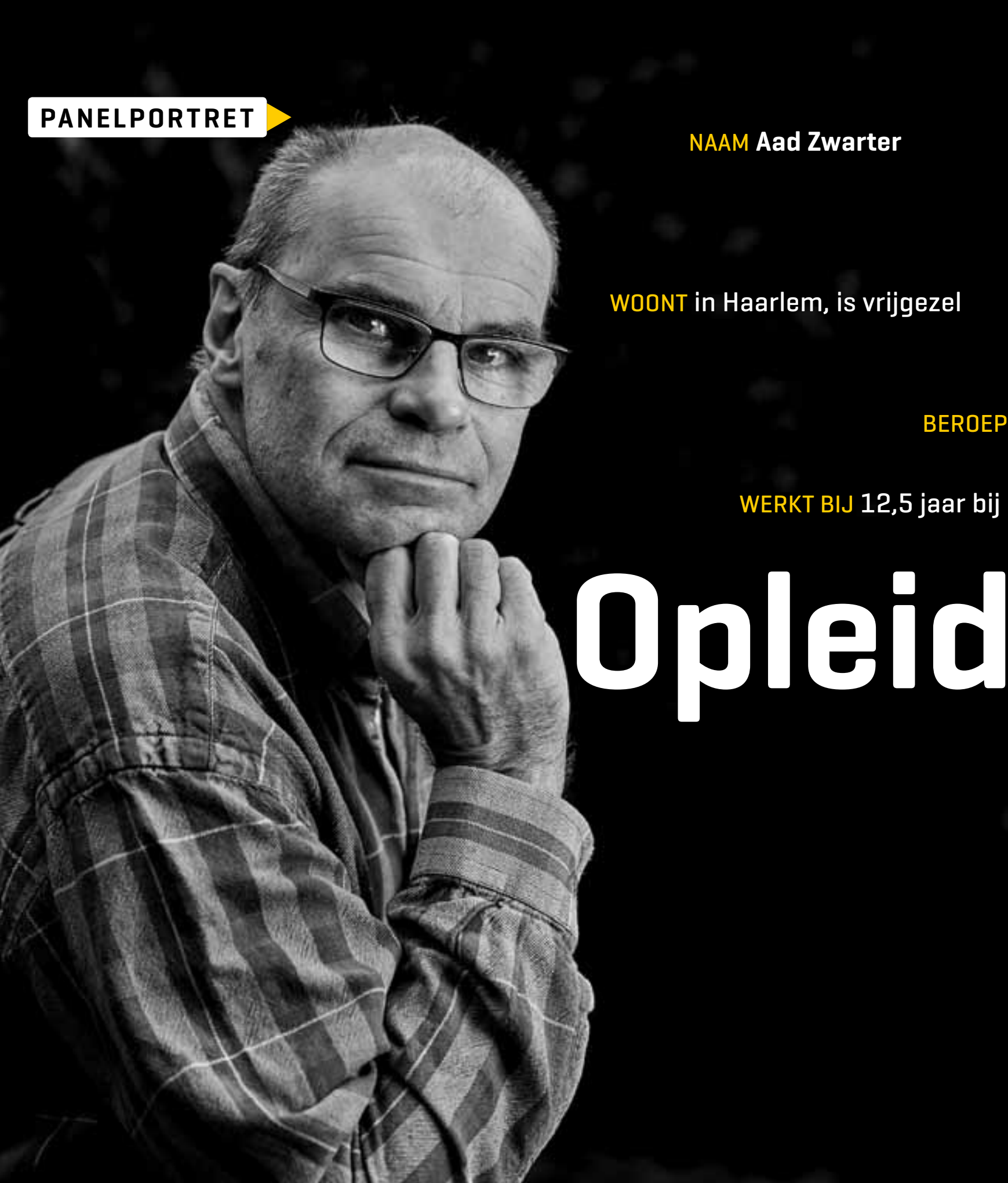
De 5 winnaars van een VVV Cadeaukaart zijn: **Barbara Andriesse** uit Poortvliet, **Patrick Pul** uit Ermelo, **André van Wel** uit Oosterstreek, **Wim Uittenbogaard** uit Sleeuwijk, **Johan Boomkens** uit Almere.

Cadeaukaart



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





PANELPORTRET

NAAM Aad Zwartter

WOONT in Haarlem, is vrijgezel

BEROEP

WERKT BIJ 12,5 jaar bij

Opleid

LEEFTIJD 53 jaar

al 30 jaar vrachtwagenchauffeur

Elmers Internationaal Transport

ing

“Toen ik dertig jaar geleden de chauffeursopleiding deed, zag die er heel anders uit dan tegenwoordig. Acht avonden, verspreid over acht weken, met in de laatste week een examen. Sindsdien heb ik geen extra cursussen of opleidingen meer gevolgd. En ik heb daar ook geen behoefte aan. Volgens mij leer je het beste door te werken. Zo heb ik het altijd gedaan. Het enige puntje dat ik wel graag zou verbeteren, is mijn Engels. Dat is nu erg zwak. Als mijn werkgever daar een passende cursus voor zou aanbieden – en deze ook vergoedt – zou ik daar zeker interesse in hebben. Als je Engels op een hoger niveau beheerst, kun je namelijk ook doorgroeien in andere werkzaamheden binnen het transport. Tegenwoordig is de chauffeursopleiding een stuk serieuzer. Niet dat het vroeger niet goed was, maar ik vind het wel een verbetering. Ik merk nu soms nauwelijks verschil tussen de jongens die net van de opleiding komen en de veteranen in het vak.”

Aad Zwarter is een trouw deelnemer aan het TON-panel

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 Arthur van Beveren, Melle Bos, Peter Boss, Ad van Dun, Harry Linker, Frank de Man, Carien Neeleman, Erik Pathuis, Shamrock, Rik Tazelaar, 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.

ADRESWIJZIGINGEN hoeft 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/SOOB

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.