

## Gelaten in de file

**”Als je kunt rijden, is het een mooi vak”**

**Nu de kilometerheffing weer op de lange baan is geschoven, is de oplossing van het fileprobleem verder weg dan ooit. Automobilisten klagen steen en been. En de vrachtwagenchauffeur? Die reageert laconiek. “Het zij zo.”**

De uitsmijters ham-kaas en de gehaktballen zijn niet aan te slepen. De Tweede Steeg in Amersfoort is deze maandag overvol. Onder truckers is het chauffeursrestaurant een begrip. Al meer dan honderd jaar. “Het eten is goed hier”, zegt Kees Kammern (40), die al achttien jaar op de vrachtwagen zit. “Ze maken altijd even tijd voor een praatje. En als je ’s nachts blijft overstaan, wel voor half zeven binnen zijn, kun je gratis douchen.” Kammern heeft vanmorgen vroeg in het Duitse Bremen slachtafval geladen. Nu is hij op weg naar Dongen. “Files? Om de files te ontwijken en vanmorgen op tijd bij de klant te zijn, ben ik gisteravond al om half acht van huis vertrokken. Om half een was ik in Bremen, ben ik gaan slapen.” De chauffeur concludeert dat de drukte op de wegen de afgelopen achttien jaar, achttien keer erger is geworden. Gemiddeld staat hij dagelijks een uur of langer vast. De A4? Laatst moest hij ’s morgens om acht uur van Vlaardingen naar Amsterdam. Drie uur deed-ie erover. “Als je kunt rijden is het een mooi vak”, zegt hij.

“De eerste winterse buien moeten nog komen”, merkt Pieter de Haan (44) op. Hij is sinds half vijf vanmorgen met een lading veevoer onderweg. Nu is het twaalf uur en zit hij aan een kop soep. De maandag en de vrijdagmiddag zijn volgens hem het ergste. Maar hij is er aan gewend vaak stapvoets te moeten rijden. Zijn ergernis beperkt zich tot de automobilisten die van rechts naar links switchen. En terug. “Fysiek is het werk minder zwaar dan vroeger”, zegt De Haan, die 26 jaar ervaring heeft. “Maar geestelijk is het veel intensiever geworden. Je moet continu alert zijn.” De chauffeur wil maar zeggen: in de file moet je opletten. “Het is levensgevaarlijk om andere dingen te doen. Naar muziek luisteren, met de zaak bellen en geduldig wachten tot de boel weer doorstroomt. Ik durf niet eens koffie te zetten.”

Net zoals veel andere chauffeurs heeft De Haan zich neergelegd bij het dagelijkse fileleed. Het is inherent aan het vak. Alleen snapt hij niet dat het kabinet niets doet aan de dichtslibbende wegen. “De problemen worden steeds groter. Er wordt steeds meer vervoerd. Als kantoormensen nu eens om tien uur konden beginnen of meer thuis zouden werken. En verplicht bedrijven tot personeelsvervoer”, adviseert hij. In

kilometerbeprijzing heeft hij geen fiducia. “Kijk naar de benzineprijzen. Er wordt geen kilometer minder gereden.”

### **Troost**

Rond zessen moet je Velperbroek gepasseerd zijn, anders sta je tot afslag Schiphol vast”, reageert Hans Teunissen (56). De Arnhemse chauffeur werkt voor Schenk Tanktransport en moet vaak leeg naar Amsterdam. Tien jaar geleden deed hij daar een uur en drie kwartier over, nu valt er geen pijn meer op te trekken. “Ik heb afgeleerd om me te ergeren. Ik ben de rust zelve. Ik luister naar Radio 1 of muziek. En als we écht stilstaan, dan probeer ik wat papieren te lezen. Je moet er het beste van maken. Files zijn een gegeven. En er is één troost: we staan betaald stil.”

Transportmanager Hans Peeman van Simon Loos heeft nog niet berekend hoeveel tijd en geld de files hem het afgelopen jaar extra hebben gekost. “Maar het gaat om een flink bedrag.” Peeman verbaast zich erover dat er wel veel over files wordt gepraat, maar veel te weinig wordt gedaan. “We stevenen op deze manier af op een verkeersinfarct.” Zijn advies: “De kransslagaders” van het wegennet, de A1, A2 en A4, opblazen tot acht rijstroken. Trouwens alle grote noord-zuid en oost-westverbindingen verbreden, zodat doorgaand verkeer geen last heeft van in- en uitvoegers.” Simon Loos, gevestigd in het West-Friese Wognum en met 360 wagens een belangrijke bevoorraders van supermarkten, is afhankelijk van de A7. Peeman: “Als je om zes uur vertrekt, loop je meteen vast. Om vijf uur gaat het nog net. Vaak rijden we met onze speciale ‘stille’ opleggers ook ’s nachts. Supermarkten verruimen de lostijden. Hoe meer wij ’s nachts kunnen rijden, hoe minder we stil staan. Maar we hebben helaas ook te maken met gemeentelijke verordeningen.”

Jacob Lootsma (30), werkzaam bij Visser Internationale Transporten, heeft zich tot nu toe niet gemengd in het gesprek met zijn collega’s. Hij laat zich nog eens koffie bijschenken. En bestelt een uitsmijter. Vanmorgen is hij om vier uur uit Bolsward vertrokken. Om kwart over zes kon hij op een Amsterdamse bouwplaats lossen. Daarna moest hij natuursteen in het centrum lossen. Dat schoot niet op. “Als je de eerste klant maar op tijd haalt”, zegt hij. “Daarna is de schade voor de leverancier.” Lootsma heeft niet zo veel problemen met de drukte op de wegen. Het hoort erbij. “Voorheen reed ik internationaal en was ik drie weken van huis. Ik ben nu al lang blij dat ik meestal ’s avonds thuis ben en weer een sociaal leven heb. Dat ik vaak in alle vroegte op moet, maakt me niet uit. Ik heb niet veel slaap nodig.”

### **Lange baan**

Werkgeversorganisatie TLN houdt vast aan kilometerbeprijzing, meer asfalt en slimmer gebruik van dat asfalt. Ook nu de kilometerheffing weer even, tot 2016, op de lange baan is geschoven. “Er is wel degelijk brede consensus over het advies van de commissie Nouwen. Nu de wetgeving en de systemen”, zegt een woordvoerder.

TLN zou een vuist moeten maken, vindt directeur Bart Sanders, van Sanders Logistics. “Ik heb zestig chauffeurs in dienst en die staan één uur en dertien minuten per dag in de file. Dat is 60 maal 1.13 is bijna 70 uur extra per dag aan filekosten. Die file-uren zijn meestal ook nog eens overuren à 130 procent. Reken maar uit wat me dat per jaar extra kost.” Sanders probeert zo creatief mogelijk met de file om te gaan. “Maar van winkels en bedrijven kun je ook niet verwachten dat ze voor zessen open gaan en dat we er tot tien uur 's avonds terecht kunnen.” Volgens de transportondernemer is meer asfalt niet dé oplossing. Carpoolen, flexibele werktijden en thuiswerken; dat kan helpen het verkeer te spreiden. Want op deze manier haken mijn chauffeurs af. Ze zoeken werk rond de kerk.” “Vorige week kon ik kiezen, tussen 21 kilometer file bij Utrecht of 17 bij Amersfoort.” Joop Bergman (56) kon toen even zijn puzzelboekje pakken. Maar meestal vormt de radio toch het belangrijkste tijdverdrijf in de cabine. “Laatst met die olie op de weg bij Rotterdam. Toen heb ik anderhalf uur kunnen puzzelen. Alles stond muurvast.” De chauffeur, in dienst van het Almeloos Transportbedrijf Rensink, verveelt zich nooit. Flirten, neuspeuteren en muziek luisteren, somt hij op. “Ik zit hoog en kijk over alles heen. Ik vermaak me altijd wel.” Bergman vertrekt vaak vroeg om de files te omzeilen. Maar het moet volgens hem niet te gek worden. “Op feestjes krijg ik vaak te horen dat wij maar 's nachts moeten gaan rijden. Maar ik wil 's nachts gewoon slapen, net als ieder ander mens.”

[kader]Met 700 miljoen euro ligt de economische schade ten gevolge van files in 2007, 11 procent hoger dan in 2006. De 'duurste' files staan op de A2 tussen Holendrecht-Oudenrijn, De A27 Utrecht-Breda en op de A28 bij knooppunt Hoevelaken.

[Verschenen in Nieuwsblad Transport nummer 50, 2007]