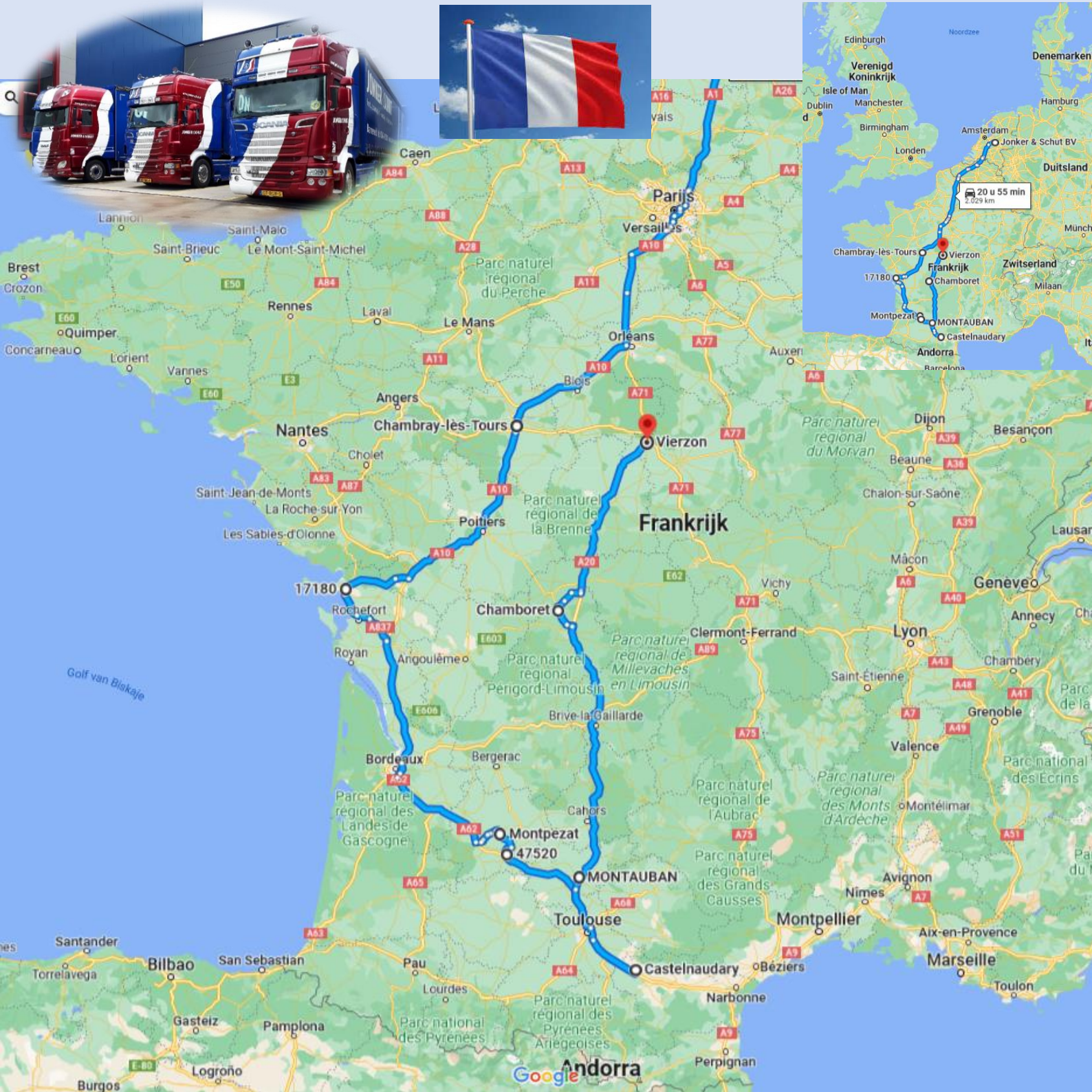


# Reisverslag van een Jonker & Schut Groupage rit in september 2022 door Frankrijk



Eindelijk is het dan zover om voor de eerste keer van mijn leven een Groupage rit in Frankrijk mee te gaan maken. En dat samen met de ervaren chauffeur Peter Bokkers van Jonker & Schut.

Hij is wel een solo chauffeur in vooral Frankrijk maar het is ook een uitdaging om een aantal dagen samen met mij in de cabine door te brengen. Het feit dat ik alle chauffeurs van J & S train voor de code 95 en hem dus ook "ken", heb ik hem natuurlijk in de maanden vooraf al benaderd voor deze rit en was er voor ons beide geen enkele twijfel. Wel zou het een enkel bemande rit



worden, maar dat ik wel als tweede bestuurder aan boord zou zijn. (dubbele bestuurderskaarten) Het doel was voor mijzelf een mooie rit, maar er ook een reisverslag van te maken, om zo voor de niet bekende/nieuwe/toekomstige chauffeurs een bepaald beeld te kunnen schetsen. Marty en Theo, planners van J & S, hadden extra hun best gedaan om er echt een mooie rit van te maken! En dat is gelukt.

Op maandag 12 september troffen wij elkaar om 03.45 uur bij de auto, om zo om 04.00 uur met een bak koffie te gaan vertrekken. Het voertuig + lading gecontroleerd, onze eigen spullen met lekkernijen geïnstalleerd en de beide bestuurderskaarten manueel invoeren toegepast. De Scania V8 met zijn 520 Pk en ongeveer 26 ton lading komt op gang. Wat een genot, heerlijk. Ons plan is om op tijd bij

Antwerpen te zijn vanwege de beroemde/beruchte Kennedy tunnel en die vlot te passeren. Vooraf hebben we tussen NL en B de grenspassage in de Tachograaf toegepast.



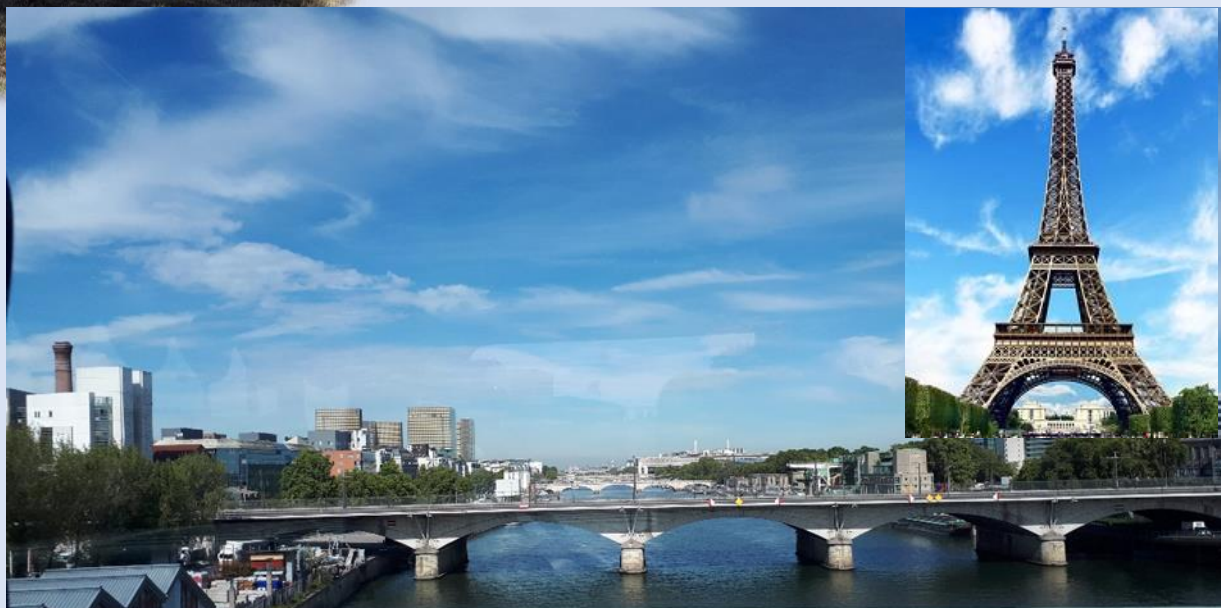
Het loopt dan ook als een trein en zet Peter door tot aan de pomp net voor de grens met F. Daar gooien we de tanks vol. Een klein stukje verder zijn we op de grens van B en F. Daar wisselen we de kaarten en zal ik gaan rijden tot net voor Parijs. Op deze wijze zijn de 45 minuten pauze niet noodzakelijk, want Peter gaat onder "beschikbaar" verder, terwijl ik rijdt. Het voelt weer als vertrouwd en wat is het een genot om zo over deze A1 te sturen/rijden. Zo'n V8 pakt





alles moeiteloos, terwijl ik gewoon cruise 85 km/h rij. ( verbruik ) De laatste pomp voor Parijs zetten we hem stil, doen we de kaartwissel en lopen we even naar binnen voor de wc en een bak koffie + broodje. Heerlijk. Nu kan Peter weer gaan rijden, met dat hij “clean” is voor de rijtijd en eventuele vertragingen op de Périphérique van Parijs. Wat dat betreft zitten we er precies om de middag en

het is ook nog eens mooi weer. Betekent dat we de ring in ongeveer een uur voorbij zijn en dat heet: weelde. Dus kan Peter nog een mooi stukje door rijden richting

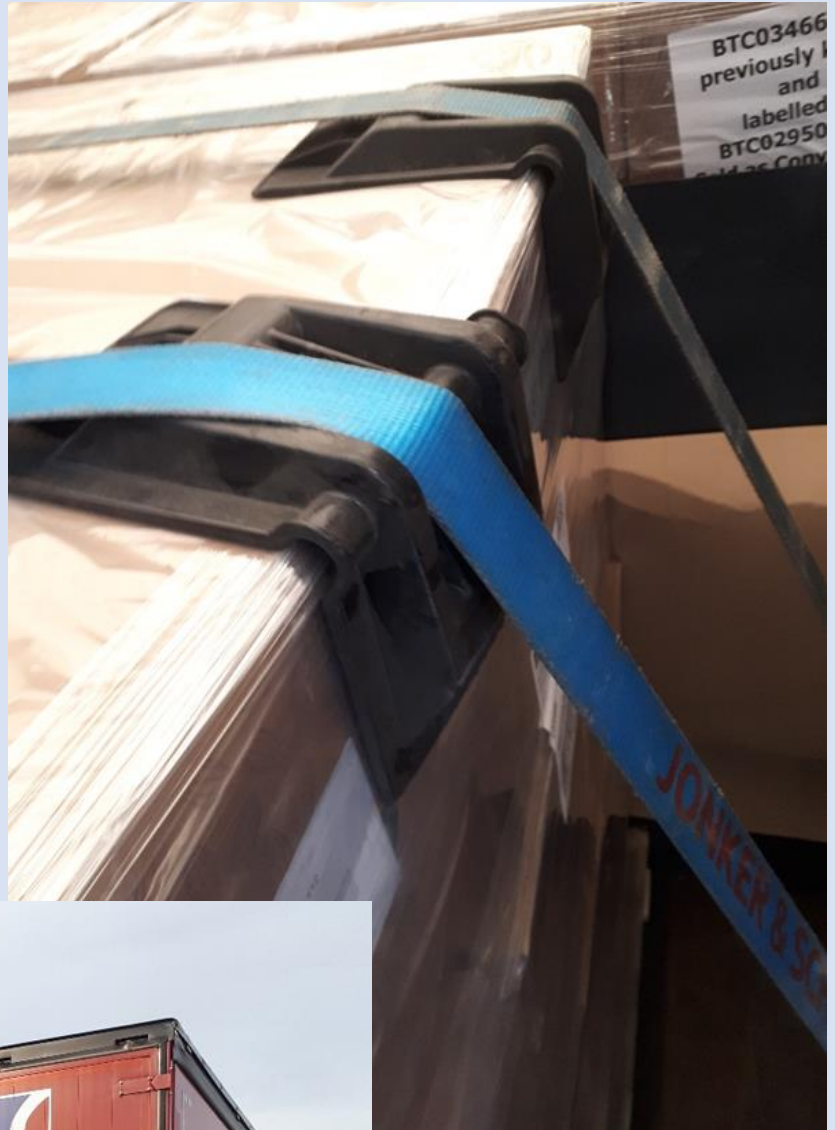


Orleans en dan verder richting Tours. Onderweg passeren we natuurlijk verschillende Tolpunten en met de Tolkast gaat dat probleemloos, met dat de doorgangen wel smal blijven. Zo naderen we Chambry les Tours. Ons eerste losadres.

Op een industrie terrein moet de volle combinatie best haaks op de weg om de ingang in te komen. Dan naar een speciale hoek, waar ook nog een ouderwetse losplaat handmatig in de trailer gelegd

moet worden. Het loopt ook nog iets naar beneden en hierdoor heb je weer grote kans om schade te gaan creëren aan de lading. Omdat het je eerste klant is en de lading tot aan de deur staat. Dus werken met de luchtvering is hier ook weer een “must”. Maar Peter lukt dat

probleemloos en hier ook weer even met z'n tweeën gaat dat net even makkelijker. Met dat de "ontvangst goederen" sinds kort om 14 uur sluit en wij er om 15.45 waren. En hier zie je ook weer met dat Peter



zijn woordje Frans goed spreekt. Ook waren we zeer te spreken over hoe Stephan en Jan-Willem van J & S de lading gezekeerd hadden voor onze rit. Een punt dat steeds meer aandacht zal krijgen vanwege boete en schade aan de lading. Met dat we



ook moeten beseffen dat dit tijd kost. Nadat we gelost hebben, zetten wij ook weer de nu achterste pallets vast met banden en balken. En wat is het niet prachtig om dit alles met mooi weer te doen. We hebben dan de tijd, want onze volgende klant zal ter hoogte van La Rochelle zijn. Op onze route komt dan de Routiers Pyramide

in Niort op ons pad. Hier heb ik goede herinneringen aan door het dubbelbemand rijden bij André van Olst naar Marokko. Voor Peter de eerste keer en weer is het hier prima voor elkaar. Dat "borreltje", glaasje wijn, glas water vooraf met socialize met allerlei verschillende chauffeurs is ongekend, maar veel minder bekend in ons land. Dan je opfrissen en met z'n allen aan tafel met een 4 gangen menu. Heerlijk allemaal en ook een zeer tevreden Peter voor deze goed verlopen dag. De volgende dag ontbijten we even met koffie en een croissant en dan op pad naar La Rochelle. Voor deze rit wel een aardige uithoek. We rijden om 6 uur de snelweg op in het donker en daar komt het: geen kip op de weg. Een genot. Doe dat hier eens om 6 uur bij Barneveld. Een pot vol pieren die elkaar geen mm gunnen. Hier ligt dus het verschil van "leven" en het omgaan met elkaar. De planning had afgesproken dat we om 7 uur konden lossen met een zekere "Gerdientje" en op dat genoemde adres. Om 7 uur waren we er en dan zegt de intuïtie dat er iets niet klopt. Een



pand in het donker, de straat donker en een hangslot van 1932, ongeveer. Dus Peter neemt het initiatief gaat wandelen richting een lampje en komt na een 15 minuten terug en we staan inderdaad op het verkeerde adres. Dit bedrijf heeft wel 5 locaties en via zijn Frans is hij er achter gekomen wat wel de juiste locatie is.

Daar aangekomen blijkt er al een Fransman met een volle vracht te staan en men begint om 8

uur. Peter maakt een praatje met de chauffeur en maakt hem, duidelijk dat we slechts 4 pallets hebben en daarna ongeveer 320 Km te gaan hebben naar onze volgende klant. Hij heeft er geen enkele moeite dat wij dus eerst lossen en daarna weer in overleg met de magazijnmeester die de lading er netjes uithaalt en de rest weer vast zet. En dan



op weg richting Bordeaux, met dat we in het begin eigenlijk een deel van de Atlantische Oceaan kunnen zien. Als we Bordeaux naderen lossen op dat moment ook de files van de rondweg op. We moeten richting Toulouse. Het loopt

gewoon perfect en dat houden we zo vast. De klant die we gaan naderen heeft lunch van 12 – 14 uur. En we zullen ongeveer 12.15 uur daar arriveren en daarom besluit Peter een belletje naar een sympathieke dame, blijkt later, te doen en te vragen of we dan ook nog kunnen/mogen lossen. De volgende klant zit namelijk 40 Km verder en we zouden dan dat 2 X heen en weer moeten rijden. Kosten/milieu. Dat is geen probleem en zo zie je met de taal Frans en het vooruit



denken dat je veel kunt bereiken/besparen. We verlaten de A 62 en gaan dan nog een 20 Km binnendoor en daar ziet de natuur met zijn wijnstruiken er toch nog best mooi uit. En natuurlijk

passeren we de legio rotondes. En de vele kleine dorpjes met geen extreem mooie huizen, maar wel functionele woningen tegen de warmte door vooral weinig ramen. Als we de klant naderen blijkt die in een buitengebied te zitten en bereikbaar is via een C weg. Met een stukje omrijden komen we dan toch bij de klant. Krappe inrit met een mooi stukje natuur er omheen en een grote opstelplaats voor de deur. We besluiten er achteruit naar toe te rijden en als we bij de gesloten deuren staan, gaat er één open met een dame + heftruck en kunnen we om 12.15 uur nog mooi de pallets daar lossen.



Ook weer opgelost en kunnen we door richting Toulouse waar een klant vrij direct aan de A 62 zit. Wel is het zo dat Peter aan zijn rij-uren zit, dus kunnen we bij de Tolpoort even van chauffeur en kaart wisselen. Eigenlijk zijn dat allemaal kleine parkeerplaatsjes erbij. Zo rijden we vlot naar de klant waar we even moeten manoeuvreren en in een zeer koude hal onze



pallets lossen. De oplegger moet wel dusdanig exact neer gezet worden, want er wordt gelost met een stapelaar. En zeker met die zware pallets moet dit “bescheiden” stukje los-apparatuur exact

recht staan. Omvallen is hier het grote gevaar. Omdat alles nu zo lekker loopt geeft de planning aan dat we de volgende klant pas de volgende dag kunnen lossen. Tijdsafspraken. En het retouradres, die ze daarna in gedachten hebben, ligt dan wel



weer goed in de route richting NL. Dus

gaan we door richting Andorra, naar het plaatsje Castelnaudry.

Daar kunnen we nog bij een joekel Coöperatie een IBC na 17 uur lossen. Met dat Peter eerst op zoek is geweest naar een aanspreekpunt. Hij vindt dan een aardige dame met keurig haar gekleurde veiligheidsgordel om en

in blote voetjes lekker in de slippers op de Heftruck, vanwege de hitte. Bijzonder gezicht. Zij wil ook wel even de pallets omzetten, omdat de rit nu anders gereden wordt. Dus alles weer bij elkaar: gematst. De volgende klant zit ook in dezelfde plaats, maar die kunnen we niet meer lossen. Nu ligt in deze plaats een perfecte Routiers waar we dus naar toe rijden. We zijn daar om ongeveer om 18 uur en kunnen zo een mooi plekje vinden voor de combinatie om te gaan slapen na het diner. De truck met de rechterwielen iets meer naar beneden rechts en Peter en ik slapen beiden met onze hoofden aan de linkerzijde. Om in het bovenste bed te komen is voor mij geen probleem, omdat ik bij



dubbel bemand altijd in het bovenste bed slaap/lig. We nemen onze douchespullen mee en sluiten aan bij een groep chauffeurs, inclusief een NL chauffeur uit Rijssen. Krijgen een papiertje met het douchenummer erop, er zijn 2 douches, en drinken een drankje vooraf. ( Wat een soorten zijn er mogelijk: oef ). Een leuke uitbaatster buldert zo nu en dan het nummer van je douche, zodat er voortgang blijft in het douchen. Wat een “gezag”, want iedereen luistert braaf naar haar. Hier ook de sociale controle, want de douche is keurig en je laat hem ook weer

keurig achter. Om ongeveer 19 uur gaat iedereen aan tafel en de uitbaatster komt voorbij met wat je in het 4 gangen menu wil eten met ook wat je wil



drinken. Heerlijk en gezellig. Kosten voor vooraf, douchen en warm eten voor 2 man € 35,00. Hallo.



De volgende morgen wassen we ons even, gebruiken de wc ( keurig en het is gewoon achter elkaar daar gebruik van maken ) en dan nog een bakkie met broodje. Fris en opgewekt naar de volgende klant en die haalt onze pallets er achter elkaar uit. Het grappige is , dat dit weer een bedrijf is ( in biologische producten ) en waar ik ook hun personeel train en op deze manier laat ik hen weer weten waar o.a. hun producten naar toe gaan en dat hier weer J & S de vervoerder is. Dan op onze laatste klant in Montauban. Een klant met een tijdsafspraken om 10.30 uur. weg naar



Wel komen we eerder aan met dat we onderweg veel gebruik maken van onze grote vriend. De koffiepote. Peter is hier eerder geweest en weet de weg door de poort en naar achteren te rijden waar we ons moeten melden. Er staan dan al wel 2 combinaties te wachten met o.a. een NL. Alleen die moet laden en moet wachten op zijn laadnummer. Peter meld zich en de chef is voor hem een bekende en dat betekent ook dat we direct mogen gaan



lossen.  
Grappig.

Qua hygiëne voorschriften moet Peter zich omkleden en ziet er dan ook fantastisch uit 😊 Maar ja: voorschriften zijn voorschriften. Het voordeel is nu dat je zelf mee naar binnen kunt en dan alles vast kunt voorbereiden met de sjobanden, het uitvegen, met de planken goed vastzetten, want daar kun je nu er goed bij. Leeg. En dan op weg naar centraal Frankrijk om een vracht hout terug te gaan



laden. De natuur om ons heen is prachtig, alleen de lucht wordt steeds donkerder. Noodweer nadert na al die vele droge dagen. Met dat we het laatste stuk binnen door rijden komen we aan in een klein plaatsje waar de houtboer is gevestigd. Hij verwacht ons ook, omdat de planning hem al gevraagd hadden of wij een dag eerder konden laden en dat kon/mocht. De beste man snapte het kunstje prima, maar we hebben eerst de hoosbui afgewacht. Het leek wel of er badkuipen tegelijk leeg gestort werden en de grond spoelde gewoon onder je voeten





vandaan. Na ongeveer 20 minuten starten we met laden met dat we over elke laag 2 banden zouden trekken en de bovenste laag daarboven nog eens 2 banden. Voor het lading zekeren. Ook dat we op de trekas 2 zware pakken en 2 lichtere pakken neerlegden, om zo de trekas onder de 11,5 ton te houden. Door het gewicht uit te kunnen lezen, het goed kunnen communiceren tussen Peter en de eigenaar en 2 extra handen, liep het op rolletjes. Wel wordt er veel van je lichaam/spierkracht en souplesse

gevraagd. Betekent dat je knap begint te zweten. Als je dan ook klaar bent dan wil je je vaak ook graag ergens opfrissen en dat is iets wat prima zelf op te lossen is. Daarna aftekenen en op weg naar de Routiers die we in gedachten hebben en de volgende dag daarna op weg naar NL. We werden echter door de planning op een ander plan gebracht, want er was al een trailer met melkpoeder, voor een zeer belangrijke klant in Zuid Frankrijk, vanuit Barneveld onderweg. Melvin, een planner, maar ook chauffeur, was al onderweg om met ons de volgende dag te gaan koppelen. Dat ging voor mij even niet goed, want de zaterdag had ik een belangrijke ondernemer voor de Code 95 klaar staan. Door goed te overleggen met de planning, Melvin en Peter konden we prima naar een win-win-win-win situatie gaan werken. Namelijk zou ik de volgende morgen, donderdag, startende richting Parijs, zelf eerst gaan sturen. Met dat Peter dan ook start, maar bij het wisselen wel zijn 10 rij-uren zou over houden en zo met gemak bij de klant kunnen komen en naar het retouradres voor vrijdag kunnen rijden. En zelf zou ik daarna bij Melvin

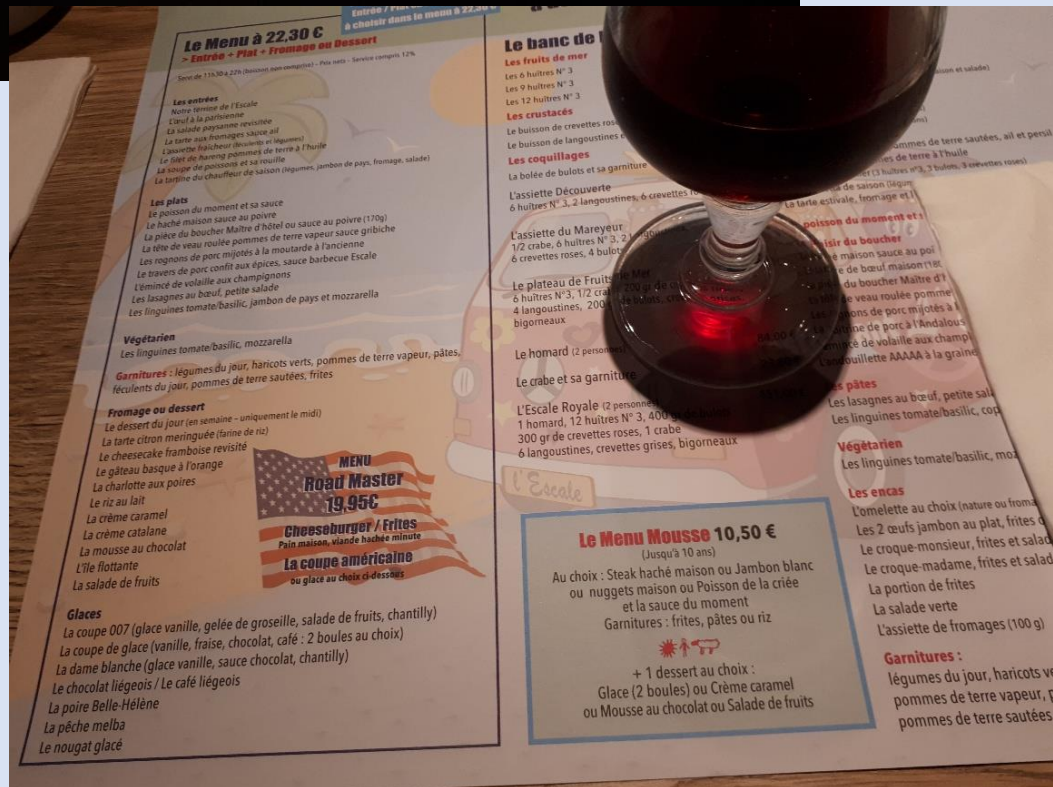


instappen en beginnen met rijden tot net voor Parijs, waarna Melvin “clean”

aan  
de



Périphérique kan starten. Betekent hier gewoon dat je met goed nadenken vaak heel veel problemen/boetes kunt voorkomen. Allemaal rustig kunnen overleggen als we dan bij de Routiers C' Escale van Chamboret arriveren. We



kunnen een mooi plekje vinden voor het slapen ergens achteraan/rustig. Daar staat nog een bekende chauffeur van Peter. We gaan dan ook met z'n drieën op ons gemakje naar binnen voor het aperitiefje, douchen en het diner. Echt heerlijk. Onze nachtrust is weer uitstekend en de volgende morgen niet te vroeg op, want Melvin komt eraan en die moest eerst nog Parijs rond. Wij doen

een bakkie, lekker croissantje en ik start met rijden. Hier blijkt ook weer dat een rondje voertuig belangrijk is, want één van de deuren achter stond open. We hadden de dag daarvoor al in onze diensttijd de kaarten gewisseld en daarna afgesloten met Einde land = Einde diensttijd. Qua afstand hoefden wij



niet zo heel ver naar de plaats Vierzon bij La Grotte voor het wisselen. We stonden er nog geen 10 minuten en daar was Melvin al. Het regende en Peter bleef buiten om los en vast te koppelen, met dat Melvin zich ook niet liet kennen.



Dan mijn spullen overgooien, bestuurderskaarten plaatsen en goed zetten met dat we ondertussen er voor zorgen dat Peter weer spanbanden en ratels bij zich heeft, want die hadden wij allemaal gebruikt voor het hout zekeren. We doen met z'n allen een bakkie en Peter gaat op weg naar zijn belangrijke klant en Melvin en ik gaan op weg richting Parijs. Het is hetzelfde type V 8 en de "aanpak" is dan weer gelijk, behalve net wat anders "ingericht". Melvin is net terug van vakantie en hij zit gewoon daarvan nog na te genieten, maar het

rijden met dit ritje is ook geen straf, oftewel heerlijk. Alles loopt perfect met dat ik de Scania op de laatste P voor Parijs zet in een rijtje.

Daar staat er ook

één van



Stobart en die tegenwoordig wel 700 Trucks.

heeft

Maar bijzonder: op elke Truck staat een vrouwennaam. Nu wel kleiner, in vergelijking met vroeger. We doen een bakkie en een lekker warm broodje en zo starten we "fris" aan de Périphérique.



We zitten er in de middag en Melvin stuurt de Scania lekker over de baan, met dat we dan toch in een file terecht komen. Een kleintje. We zijn vrij snel vooraan en zien dat er een vrachtauto en



personenauto elkaar geraakt hebben. Ze hebben zo een 3 banen afgesloten en een ieder scharrelt daar rustig tussen door. In de bescherming van de cabine staan 2 verhitte personen te overleggen met ook de telefoon als vertaler, denk ik dan. Daarna gaat het snel, want we zijn het probleem voorbij en zo rijdt Melvin op zijn gemakje Frankrijk uit en dat via de route om Lille. We komen dan bij de eerste

pomp aan, waar wisselen en gelijk de Landcode B weer moeten invoeren. Bakkie en door, want nu ga ik weer rijden en we moeten rekening houden met

Melvin zijn aanvangstijd + 15 uur. We kunnen nu gemakkelijk op Meer komen bij Joost. Behalve op de ring van Antwerpen wat oponthoud geeft, zijn we vlot bij Meer om eerst in B. te tanken. Kolossaal wat een drukte bij al die merken om te tanken en overal staan vrachtauto's geparkeerd. Wegen worden zo voor de helft geblokkeerd en bij Joost staan ze zowat op het "dak". Kans van schade, verlies



van rijtijd of diensttijd is hier best wel groot. En dan wordt het ook alweer vroeg donker. We besluiten naar de overkant te rijden met de bewaakte parking Hazeldonk. Er is overleg geweest met Jeroen, chauffeur ook van

J & S en die komt daar ook naar toe. Het is nog rustig op de Parking en we kunnen mooi naast elkaar staan. Daarna gaan we gezamenlijk naar Mon Amie waar we kunnen gaan eten. Het is echter wel een geklauter door gras en slootrand naar toe, omdat het restaurant geen onderdeel is van de Parking. Het is reuze gezellig, want Melvin is deze dag ook 5 jaar getrouwd en zo vieren we met z'n drieën zijn feestje met lekker eten en



een drankje. Met de bediening hebben we afgesproken dat zij ons om 22 uur naar bed zouden sturen en dat is probleemloos gelukt. Terug bij de Parking was die ook helemaal vol gelopen: wat een vrachtauto's. Ongelofelijk. Jeroen zou vroeg weg

rijden en wij een uur later, want dan zou hij

klaar zijn in Cothen met lossen en

hoefden wij niet op hem te

wachten. Wij gingen namelijk op

hetzelfde adres lossen. Echter

in Cothen aangekomen stond

Jeroen daar nog, want er was een stroomstoring geweest.

Bart de "superman" bij dit bedrijf vroeg daarom direct

aan ons of we al koffie hadden gehad. Nee. Dus een bakkie

gehaald. Maar wat een ontvangst,

geweldig toch. Melvin helpt Jeroen

sjorbanden oprollen, het zeil dicht

met

schuiven met dat wij ook al heel wat voorbereidingen getroffen hadden voor



het lossen. Die knapen hoef je hier niks te vertellen, want die snappen het kunstje wel. Lossen, banden oprollen, ratels bij elkaar, de planken erin, uitvegen en de zeilen weer dicht. Vlekkeloos. Na afloop nog even naar hun eigen houten kantine die erg



gezellig is en je ziet wel dat J & S daar frequent komt. Na contact met de

planning kunnen we naar Barneveld komen. We pakken een stukje A 27 en dan A 28. Echter bij het oprijden van de A 27 komen we in een kolossale file. Hier worden 3 rijstroken naar de vluchtstrook gedirigeerd via RWS



weginspecteurs hun voertuigen en KLPD agenten op hun motoren. Het feit dat wij in dit

land geen file kunnen rijden en elkaar ook geen ruimte gunnen, gedrag, komen we heel langzaam bij de trechter van het ongeluk. Een bus, voertuig op zijn kop en een aantal voertuigen in botsing zijn de oorzaak. Als wij de trechter inrijden,

zet een agent ons stil en zegt: “dit is de juiste afsluiting”. Verteld ons exact van wat de bedoeling wordt en wij al die duizenden auto’s achter ons houden.



Eigenlijk zo de combinatie van J & S de hulpverleners moeten beschermen. Zonder dat je dit beseft, klinkt dit toch prachtig. Later blijkt dat er mensen meer dan een uur daar hebben gestaan, terwijl wij alweer in Barneveld waren.

In Barneveld maken we de cabine even schoon, koppelen de trailer af en ik laat mijn bestuurderskaart even uitlezen, zodat dit weer voor J & S en mijzelf ook weer correct afgehandeld wordt.

 **JONKER & SCHUT**

### Bestuurdersovertredingen (tijdlijn)

Accountnaam: Jonker & Schut Internationaal Transportbedrijf B.V. Periode van: 12-09-2022 tot 16-09-2022

Bestuurders zonder overtredingen

Naam	# Werkdagen	Locatie	Rapport analyse onder
van Amerongen, Fredrik	5	J&S	EG Verordening Nr. 561/2006 met Richtlijn 2009/5/EG met Europese Arbeidstijd

Conclusie:

Een Groupage rit meegemaakt met J & S in veel prachtige gebieden van Frankrijk, samen met Peter en Melvin en dat smaakt naar meer. Mij is duidelijk geworden: als je "zen" wil worden is dit de manier om helemaal "zennnnnn" te worden. Alles liep perfect, was gezellig, het rijden, het lading zekeren, de Routiers, de mensen en op deze manier ook heel veel geleerd. Prachtig om ook weer in mijn trainingen te gebruiken.

Frits van Amerongen.



