Met Jan Kamphuis via 11 landen, o.a. Dubrovnik in Kroatië juli 2026 en 5100 Km



Op maandagmorgen 6 juli 2026 komen Jan Kamphuis en ik samen bij zijn nieuwe MAN TGX 18/560 met bijna een 100.000 Km erop. Zijn FRC gekeurde oplegger hangt erachter met – 22 graden in het vriesgedeelte en op + 6 graden in het koelgedeelte. De koeler staat op elektrisch en die zetten we nu om op diesel en dat betekent dat die tot donderdagmorgen 9 juli start/stop zal blijven lopen, vanwege de verplichtte uitdraai koeler bij de klanten.





We zullen nu een iets andere route nemen en rijden door Duitsland via Helmstedt, de oude DDR grens, waar nog heel wat herinneringen van mij in zitten uit het oude Kamphuis tijdperk. Via Dresden gaan we nu op weg naar Praag Tsjechië. Jan is hier nog nooit geweest, dus voor hem nu ook een nieuwe ervaring

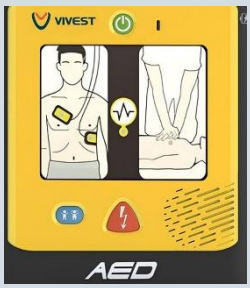


Begin juni was ik ook al met een speciaal Transport dubbel bemand, verplicht, met Radioactief materiaal naar Tsjechië geweest, maar toen via Neurenberg naar Pilsen. En dat met mijn vaste maat Erik Boots in de Code 95 en beiden gecertificeerd voor deze vormen van Transport





We stoppen bij een Truckstop, net voor Praag waar we nog prima een plek kunnen vinden langs de buitenkant van de Parking. We lopen nog even naar binnen bij het Tankstation en gaan dan slapen met een draaiende koelmotor. De MAN rijdt perfect en heb ik ontdekt met een lucht geveerde vooras en cabine. Ook de airco werkt uitstekend, maar ook de stand airco doet het super. Zeker ook voor het bovenste bed en daar kan DAF nog heel wat van leren. Midden in de nacht moet ik er meestal even uit om te plassen en vrij snel Jan daarna ook. Alleen die is zich wezenloos geschrokken, want net naast de cabine lag een zwerver te slapen en die deed een lampje bij zijn gezicht aan. Doen we wel eens met een spooktocht. Jan had bijna gereanimeerd moeten worden zo schrok hij. Wel geplast. Vandaar vertrekken we om rond Praag te gaan rijden. Maar daar is,





net zoals bij alle grote steden, een knots van een file en zoals in vele gevallen, ook mede door een ongeluk veroorzaakt. Wij rijden door naar Brno en zo verder naar Bratislava in Slowakije. Een opvallende detail met parkeren is in Tsjechië dat ze ook op de af-/oprit van een afslag staan. Wij kennen het ook wel bij Tankstations, maar niet op een afslag van een





plaats

Ook heb je bij de hele lange “zakkers” een escape als je remmen zouden weigeren en dat via een grindbak bij een speciale uitvoeger. Naar mijn idee als je daar instort met een hoge snelheid, breken al je assen af. Maar je staat dan wel stil, doel bereikt. Dat is iets anders als de Forward Collesion.





Slowakije is niet zo groot, maar heeft al wel grote Parkeerplaatsen met voorzieningen. Met wissel chauffeur en bestuurderskaart doen we gelijk even naar binnen lopen voor een broodje en bakkie koffie. Hier ook Jan erop gewezen met kaart wissel niet automatisch Einde Land doen, maar pijltje naar links, zodat de kaart er wel uitkomt, maar de Diensttijd nog niet is geëindigd. Zo

voorkom je vragen en eventuele boetes bij fanatieke controleurs. Tenslotte staat er in de 561/2006 letterlijk, dat er tussen 2 Diensttijden minimaal 9 uur Rust moet zijn. Dan draaien we vrij snel Hongarije in waar Boedapest onze eerste loslocatie zal zijn. We kunnen daar pas woensdagmorgen lossen, dus stoppen we eerst op een beveiligde Parking waar je echt goed kunnen



douchen en een bescheiden Bistro met dat we daar toch smaakvol konden eten. Wel denk ik dat de kosten van deze mogelijkheid lang niet voor iedereen is weggelegd. Daar staan wij wel even bij stil. Zeker ook met die enorme hitte's buiten. Ter hoogte van vliegveld Parkeren wij, want wij moeten ons melden bij een Security bedrijf. Dit hele Transport bestaat uit gescreende mensen als chauffeur, V.O.G., speciale



Opleiding van de chauffeur met daarvoor een speciaal certificaat, FOOD met HACCP, aantoonbaar temperatuur controle en verzegeling op het voertuig. Omdat deze materialen voor vliegtuigen zijn bestemd.. Dus dit soort Transporten

kan en mag iedereen niet zomaar doen. We worden in de ochtend gewekt en moeten we eerst naar een bevrachtingskantoor met Douane. Typisch van vroeger uit, mijn eigen ervaringen van toen nog achter het IJzeren Gordijn bij Kamphuis en dat is wachten op de papieren. Ruim 2,5 uur later staan we weer bij het losadres. Papieren, paspoort, loodjes en dan kunnen we vrij snel lossen. We hebben dan nog een tweede losadres iets verderop





en daar komen we voor een dicht hek. Communicatie met de intercom, telefoon, mensen die geen haast hebben en moet je dus geduld hebben. Een techniek die Jan niet zo goed





beheerst, maar deze week wel in gecoached werd. Net na de middag kunnen we vertrekken naar Dubrovnic, 1000 Km te gaan. Dat betekent eerst langs het Balatonmeer door Hongarije naar Kroatië. Ontzettend mooi gebied daar. En dan kom je aan de Noordkant Kroatië binnen. En dan moet je volledig door dit land heen naar het aller uitsterste Zuiden, Dubrovnick voorbij. De klant had al laten weten dat hij er heel veel belang bij had om 6 uur in de ochtend een aantal dozen van de lading te kunnen lossen. Dus gingen we er goed voor zitten. Ons 3 gangen menu in Hotel/Bioscoop MAN, genutigd met de chaufferswissel en met de afspraak dat we in de nacht



zouden arriveren en dusdanig geparkeerd, zodat we konden lossen zonder problemen en wij geen problemen met onze rust/bestuurderskaarten zouden krijgen. En dat was, natuurlijk, geen enkel probleem. Het laatste gedeelte was geen prachtige autobahn meer, maar een 160 Km slingerende weg langs de kust. Prachtig normaal gesproken, maar nu met noodweer. Enorme lichtflitsen met badkuipen vol water, met als gevolg het wegspoelen van grond, welke weer op de weg kwamen. Dat



reed dus minder geriefelijk, maar probleemloos arriveren we om 2 uur in de ochtend, waar we de Truck goed konden parkeren, klaar voor lossing. Na onze rust hebben wij de rest gelost op een paar pallets na voor Split. Hier ook wel 5 man erom heen met Security. Ook werden we verwend met een ontbijtje. Als bedankje. Toch sympathiek. Na onze rusturen gaan we weer richting Split, met dat we eerst weer Dubrovnic bij dag licht passeren en nu ook met mooi weer. Een prachtige stad voor veel toeristen per vliegtuig of Cruise-schip. We

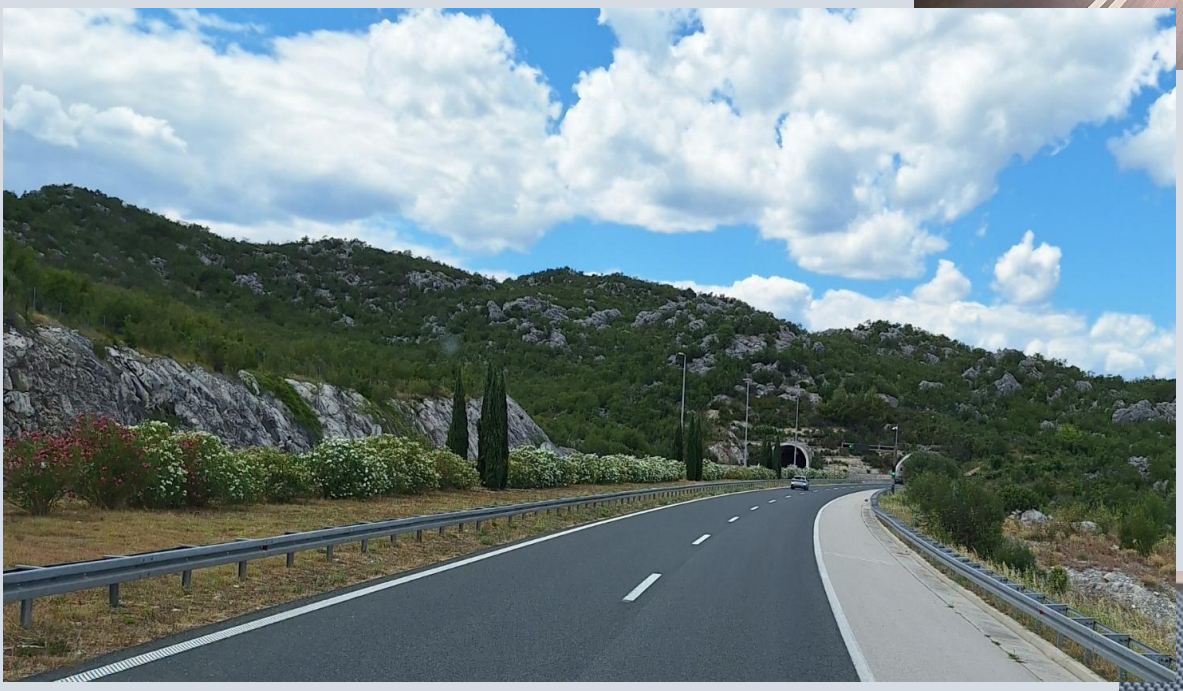






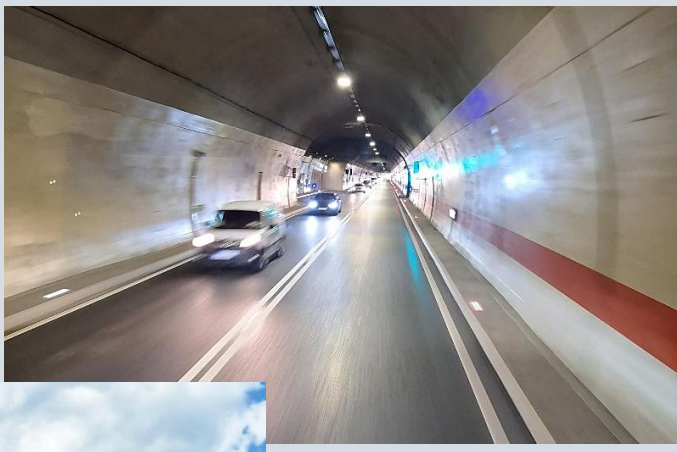


te zijn met toeristen en daar staat alles vast, dus besluiten we via een “geitenpad” te gaan. Krap, smal, haakse bochten, maar prachtig die omgeving. Zo komen we toch vlot op het vliegveld met zijn Security, waar we de laatste pallets lossen en de koelmoter nu pas uit zetten. Wat ook mooi is, is de beplanting tussen de rij-stroken. In kleuren



goed door, eten in Hotel MAN, want we moeten vrijdagmorgen in Noord-Italië terug gaan laden. Levensmiddelen met gekoelde temperaturen, die we voor het laden eerst nog moeten controleren. Jan heeft daar 2 mogelijkheden voor: via infrarood of via een “pen” in het product te steken.

blijven al slingerend de kust volgen en dan uiteindelijk weer bij de prachtige autobahn. Gewoon opvallend hoe mooi de weg hier is en zijn ontelbare tunnels. Keurig verlicht en afgebakend met rode ledverlichting. Alles werkt en hier zou Rijkswaterstaat een voorbeeld aan kunnen nemen. Split blijkt vol gelopen



planten, aangevuld met speciale bomen. Maakt het rijden nog aangenamer.

We trekken nu weer samen





Naar Italië gaat lukken, met dat we eerst dan nog door een stukje



Slovenie moeten, om ter hoogte van Triest Italië in te draaien. We besluiten om eerst nog te overnachten bij een rustige Tanklocatie. Om daar ook even te douchen, maar die was defect. Dus gewoon met koud water wassen en scheren. In de ochtend wel lekkere croissants met koffie.. Zo waren we mooi voor de middag bij ons eerste laadadres. Een bekende, want de mensen herkenden ons nog. Zit ook een stukje tactiek van Jan in, door telkens bij het bedanken een pakje NL stroopwafels af te geven en daarbij het advies hoe te gebruiken bij de koffie. Erg leuk om dit “spelletje” telkens weer te zien. En bij deze klant dan ook



weer door de dame op heftruck voor elke chauffeur een doosje meekregen. Lekker. Papieren lagen klaar en op naar het volgende retouradres, ook weer een bekende voor ons. De weg er naar toe is krap, maar wel in een hele mooie omgeving.





De juiste tempeartuur is ingesteld met dat het schot, om de compartimenten te delen, is geplaats. Een uitstekend hulpmiddel om 2 temperaturen in te stellen, zeker als je 2 verdampers hebt. Tevens in Italië moet op de koeler de letter D staat voor het op zondag rijden en de A staat voor levensmiddelen. Dan krijgen we nog een opdracht om onder Ventië pallets met groenten te gaan laden en dat ligt dan wel weer aardig uit de route. Met een uurtje wachten daar, staan ze er vlot in en dan weer richting





Milaan, waar we tussendoor de 2 pallets er weer moeten lossen en de dan overgebleven ruimte weer moeten vullen met leeg fust. Deze zullen we eerst bij onze opdrachtgever in NL moeten lossen, om daarna te eindigen in Barneveld. Maar eerst nog een stukje rijden met dat we voor Milaan bij een nieuw Restauarant stoppen. Waar we heerlijk kunnen eten en een geweldig douche aan treffen. Goed voor de wetenschap en zo wat later zijn op de ring van Milaan met dat de meeste file's dan opgelost zijn. In de avond komen we aan op Turate. We zullen zaterdagmorgen documenten gaan maken voor Zwitserland. Het is het enige land deze week die niet onder de EU valt. We staan daar niet alleen, want er staan en in de nacht kwamen er nog velen bij. In de ochtend om 7 uur stonden er heel wat mannen/vrouwen



bij de Expediteur. Geeft ons wel de kans om te ontbijten bij de Bistro en een vrolijke bediening erbij. Leuk.



Na een goed uurtje hebben we papieren en rijden we vrij snel Zwitserland in. Een goeie 4,5 uur rijden, maar wel afhankelijk van de Gothardtunnel en die is aan onze kant probleemloos, maar aan de andere kant staan ze wel een uurtje of 2 in de file.



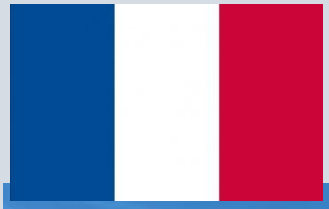
En Zwitserland is natuurlijk een schitterend mooi en schoon land. Gewoon een genot om daar door heen te rijden en dat klusje is dan ook zo geklaard. We gaan bij Basel eruit en stoppen dan direct bij Lörach in Duitsland om daar te gaan eten, want daar hebben we goed zin in. Vanwege het rijverbod is het daar maximaal vol, maar we hebben weer eens geluk.







De enige parkeerplek exact voor de deur was nog leeg, dus hoe mooi! We eten onze buikjes lekker vol met een dikke Strammer Max. We wisselen regelmatig van chauffeur en dus ook de bestuurderskaarten. Noodzakelijk om alles correct te houden. Nu start ik weer om via Mulhouse Frankrijk in te rijden en zo aan de westkant van de Rijn aan de Franse kant naar België te rijden. Het is heerlijk rustig met ook hier ongekende ruimtes om over heen te kijken.





Het grote voordeel is nu voor Jan even, dat hij zijn hele administratie van de afgelopen week in orde

kan maken, terwijl de Km’s mooi doorgaan. In Belgie is het de bedoeling om alle tanks weer vol te



gooien. Dat is dus aan beide kanten dieselolie, rode gasolie voor de koeler en het Ad Blue gedeelte. Een klusje waar je ook zo weer minmaal 20 minuten mee bezig bent. En dat is ook nog vaak “even” van de snelweg af. Eigenlijk zie je dat nooit in de planning terug komen, maar is een zeer belangrijk onderwerp van het takenpakket chauffeur. Daar vandaan rijden we naar Nederland met als doel Geldermalsen om een aantal meters leeg fust te lossen. En hier pakt ook weer mooi de tolkast het op, deze was net voor het weekend geinstalleerd. Net zoals de tol in alle andere landen, rondweg



Zagreb, enz. pakte deze kast dat probleemloos. Mooi, maar als je naar de tolkosten kijkt met zo,n rit wat als variabele kosten bij een Transport tevoorschijn komt, is ongekend. Nu NL dan ook per 1 juli voor alle Transporteurs, Nationaal en Internationaal tol aan het heffen is. We komen uiteindelijk na lossen op zondagmorgen om 2.30 uur aan in Barneveld. En dat is mooi binnen de 21 dienstuur 2 man en binnen de 6 X 24 uur van de chauffeur. Missie geslaagd.

Conclusie:

Weer een prachtige rit met Jan Kamphuis en dat met zijn nieuwe MAN die perfect gedraaid heeft. Niet te zware vrachten en had hij over een jaar 3,9 KM per liter gemiddeld staan. Nu kwamen we op 4,3 KM per liter uit. We hebben 1110 liter getankt, dus op deze manier zouden we 444 KM gratis rijden en dat is natuurlijk keer 48 werkweken wel een getal. Niet vergeten de Ad Blue en die was nu 127 liter en dat is over een jaar 5000 liter. Ook bij deze MAN is af te lezen de asbelasting, atmosferische druk van een band en de temperatuur van een band. Erg gunstig voor verbruik, maar ook voor preventie band, klapper, en daarna fileleed.

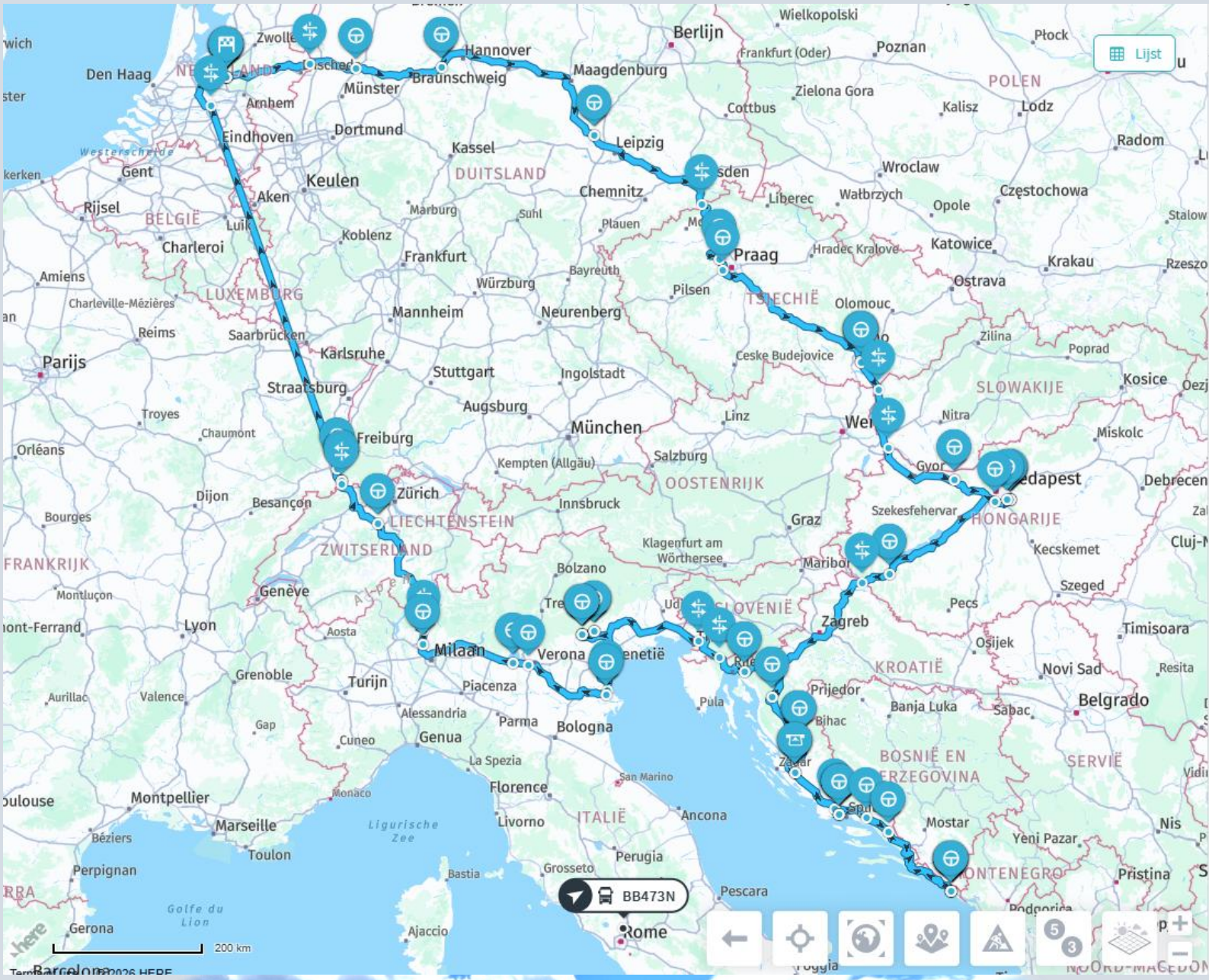






Ook is iets wat we constateerde bij de passage van de oude grens van Frankrijk en België (geen Luxemburg, want die heeft nog het Eurovignet) met een sterk verouderd pand met geen enkele voorziening en gloeiend heet. Zijn de trucks die daar hun weekeinde overstaan. En dat natuurlijk met hun chauffeurs die in hun cabine moeten bivakeren is een trieste zaak.

Een schitterende rit om op terug te kijken: Frits van amerongen


Lijst
Berlijn
Wielkopolski
Poznan
Płock
Frankfurt (Oder)
Hannover
Maagdenburg
Braunschweig
Münster
Den Haag
Arnhem
Zielona Gora
Cottbus
Kalisz
Lodz
POLEN
Eindhoven
Dortmund
Kassel
Leipzig
Radom
Gent
Keulen
DUITSLAND
Chemnitz
Wroclaw
Aken
Liberec
Wałbrzych
Częstochowa
Rijsel
BELGIË
Marburg
Suhl
Opole
Koblenz
Plauen
Charleroi
Frankfurt
Praag
Hradec Kralove
Katowice
Krakau
Amiens
Würzburg
Bayreuth
Pilsen
Ostrava
LUXEMBURG
TSJECHIË
Charleville-Mézières
Mannheim
Neurenberg
Olomouc
Reims
Saarbrücken
Zilina
Poprad
Parijs
Karlsruhe
Ceske Budejovice
Stuttgart
Ingolstadt
Kosice
Straatsburg
SLOWAKIJE
Augsburg
Troyes
Linz
Nitra
Chaumont
München
Miskolc
Freiburg
Orléans
Kempten (Allgäu)
Salzburg
Gyor
Debrecen
Dijon
Besançon
Zürich
OOSTENRIJK
Innsbruck
Bourges
LIECHTENSTEIN
Graz
Szekesfehervar
HONGARIJE
ZWITSERLAND
Klagenfurt am Wörthersee
Kecskemet
FRANKRIJK
Bolzano
Maribor
Montluçon
Genève
Szeged
Pecs
Lyon
Zagreb
Aosta
Timisoara
Milaan
Verona
Osijek
Grenoble
Turijn
KROATIË
Novi Sad
Resita
Aurillac
Valence
Piacenza
Prijedor
Belgrado
Alessandria
Pula
Banja Luka
Sabac
Gap
Parma
Bologna
Bihac
Cuneo
Genua
La Spezia
BOSNIË EN HERZEGOVINA
SERVIË
San Marino
Montpellier
Monaco
Florence
Ancona
Marseille
Livorno
ITALIË
Mostar
Nis
Béziers
Ligurische Zee
Toulon
Perugia
Yeni Pazar
Perpignan
Bastia
Grosseto
Pristina
Golfe du Lion
Pescara
BB473N
Gerona
Ajaccio
Rome
200 km


Kamphuis
logistics
MAN