

U bent gehoord!

Samen verdienen wij beter

Zaterdag 12 november Scania Zwolle

VERN heeft gezamenlijk met de NVvB, Chauffeurstoekomst, NVB en het O.S.C. een vergadering georganiseerd voor werkgevers en werknemers.

De opkomst was overweldigend en hartverwarmend. Ze kwamen met bussen, afgeladen auto's, op de motor, het was onvoorstelbaar. In totaal kwamen er 1.500 werkgevers en werknemers, velen niet konden vanwege afspraken, welke moeilijk of niet konden worden verzet, maar we kunnen we de opkomst met vele malen vermenigvuldigen.

Onze voorzitter Klaas de Waardt heette iedereen welkom en gaf aan, de doelstelling van deze vergadering, zijnde de Oost-Europese problemen en de komende CAO onderhandelingen. Op de volgende punten hebben wij mandaat gekregen, om actie te voeren.

Afschaffen Eurovignet door Staatssecretaris Frans Weekers

Het eerste punt dat is besproken, is de afschaffing van het Eurovignet.

De Nederlandse Staat ontvangt 155 miljoen euro per jaar aan opbrengsten uit het eurovignet. 6 miljoen hiervan zijn uitvoeringskosten, dit zijn kosten om deze gelden te innen via dag, week, maandkaarten, internet enz. Men wil uit het oogpunt van bezuinigingen, het eurovignet gaan omzetten naar de motorrijtuigenbelasting. (MRB) Dit systeem bestaat al zeer lang en alle gegevens van de transportbedrijven zijn hierin al verwerkt, alleen het bedrag veranderen en men is klaar. Om de inkomsten voor de overheid veilig te stellen, gaat men de MRB gemiddeld met 122% verhogen. Zij die nog rijden met een euro 3 of 0, gaan een nog hogere MRB betalen. Transporteurs die bijna of helemaal niet gebruik maken van de autosnelwegen, gaan ook meer betalen, omdat men wil stimuleren dat deze transporteurs een vrachtwagen gaan kopen met een euro 5 of 6 motor. Zij die markten bevoorraden, naar veilingen rijden, verkeersscholen en vele anderen moeten deze verhoging ook gaan betalen.

Zij die naar België rijden, moeten aan de grens alsnog een eurovignet gaan kopen, want men erkend niet de MRB in Nederland. Dit kost de Nederlandse transportsector per jaar 15.7 miljoen euro. Buitenlandse vrachtwagens betalen per jaar 28 miljoen euro. Ook zij erkennen

de Nederlandse MRB niet en kunnen gratis rond gaan rijden. Vaak zijn dit vrachtwagens uit Oost-Europa. Gezien de slechte concurrentiepositie die wij al hebben door het loonverschil, zal dit hard aankomen bij de Nederlandse transporteurs. Het kan toch niet zo zijn dat wij overal moeten betalen en de buitenlandse vrachtwagens hier gratis rond mogen rijden? Onze voorzitter vroeg een mandaat via een stemming om actie te mogen voeren.

Dit kon via een ja of nee, iedereen zei ja, er waren geen tegenstemmen.

Anwalt Claus Peeters

Claus Peeters een advocaat in Duitsland, heeft een brief geschreven naar veel Nederlandse transportbedrijven, waarin hij oproept om een postbusfirma op te zetten in Duitsland onder zijn voorwaarden. Het voordeel voor de transportondernemer zou zijn dat hij een lager salaris kan betalen aan zijn werknemers en als zij ziek worden kan, de werknemer na zes weken ontslagen worden. De kosten voor deze constructie zou voor de transportondernemer 150 euro per maand bedragen.

Onze voorzitter vroeg aan de zaal of wij hier tegen waren?

Iedereen was tegen, niemand was voor.

Europese samenwerking

VERN is in oktober jongstleden naar Göteborg in Zweden gegaan voor een conferentie met Zweden, Denemarken en Noorwegen over de Oost-Europese problematiek.

Aanwezig waren werkgevers en werknemer organisaties, een Deens parlamentslid en de pers. De problemen in deze landen zijn zeer goed vergelijkbaar met deze in Nederland.

De sociale omstandigheden van de Oost-Europese chauffeur zijn daar ook zeer slecht te noemen. Het salaris van deze chauffeurs is daar ook bijzonder laag, wat weer leidt tot zeer lage vrachtprijzen. Ook gaf men aan, de verkeersonveilige situaties die er zijn, door de lage opleiding van deze chauffeurs. Vele voorbeelden werden hier van gegeven. Bijvoorbeeld dat zij geen winterbanden monteren, wat al geleid heeft tot veel verkeersongevallen.

Door de lage prijzen gaan er veel transportbedrijven failliet, chauffeurs worden ontslagen en vervangen door Oost-Europese chauffeurs. Er wordt alleen naar de prijs gekeken, verkeersveiligheid en arbeidsomstandigheden zijn van ondergeschikt belang.

Op de conferentie is besloten dat de West-Europese landen samen moeten gaan werken om de problematiek aan de orde stellen. Per direct gaan Zweden, Noorwegen, Zweden en Nederland samenwerken en vragen wij of België en Frankrijk zich willen aansluiten.

Individueel gaan zij ook hun overheden vragen om actie te ondernemen.

De kwestie van de opleidingen in Oost-Europa heeft op deze conferentie extra aandacht gekregen. Men heeft grote twijfels over de kwaliteit hiervan. Bijvoorbeeld in Roemenië zijn er 52.000 examinatoren, allemaal politieagenten. Op de conferentie was de algemene indruk dat men meer het rijbewijs koopt, dan dat er daadwerkelijk een goede opleiding wordt gegeven, zoals aangegeven in de richtlijnen van Brussel. Ook zij kenen het verschijnsel dat deze chauffeurs naar huis gaan en allemaal terug komen met de code 95. APK keuringen die verricht moeten worden in het land van herkomst, daar heeft men grote twijfels over om dat vaak deze vrachtwagens het land niet verlaten.

Op de vergadering in Zwolle waren deze problemen zeer herkenbaar en men verwacht dat de opleidingen in de andere Oost-Europese landen niet veel beter is. In West-Europa zijn de chauffeurs goed opgeleid en kan men dus spreken, dat zij vakmensen zijn. Een vakman herkent gelijk of iemand die over alle opleidingen zegt te beschikken, een goede vakman is. De algemene indruk is, dat dat niet zo is. Men zegt niet voor niets dat zij hun rijbewijs krijgen bij een pakje boter. Op het gebied van gevaarlijke stoffen is het helemaal droevig gesteld met de vakkennis. Omkoppelen buiten de poort is vele malen geconstateerd. Laden en lossen door een goed opgeleide Nederlandse chauffeur, omkoppelen en laten wegrijden door een Oost-Europese chauffeur. Koken onder een trailer, geladen met brandbare stoffen, vind men heel normaal. Het is niet de vraag of een tank met gevaarlijke stoffen de lucht in gaat, maar wanneer, met alle vreselijke gevolgen van dien. Men vind het onvoorstelbaar dat men elkaars vakdiploma en rijbewijzen erkend, zonder dat men onderzoek doet of dat de richtlijnen t.a.v. opleidingen wel op de juiste manier opgevolgd worden. Elke week staat er wel ergens in de krant dat zij zich klem rijden onder bruggen of tunnels, parkeren op de vluchtstrook, terug rijden tunnels in, terug rijden over de vluchtstrook als zij een afslag gemist hebben, slecht kennis van de verkeersborden en over het drankgebruik maar niet te spreken enz.enz. Het imago van de sector wordt hierdoor enorm geschaad. Alleen de prijs is belangrijk, de rest doet er niet toe.

Onze voorzitter vroeg aan de zaal of dat er Europese actie moest komen.

Europese actie ja of nee, er waren geen nee stemmers.

Cabotage

De zaal was algemeen van mening dat de cabotage regels geschonden worden, omdat er geen controle op is. Men was zeer verheugd dat de wet nu bij de Raad van Staten ligt. Nu wil men dat er ook daadwerkelijk op gecontroleerd wordt, gelijk zoals dit in het buitenland gebeurt. Men moet bij de controlerende instanties de meldingen ook serieus gaan nemen en actie ondernemen.

De aanwezige organisaties moeten dit scherp in de gaten gaan houden of dit ook gebeurt.

Samenwerking

Er waren vele werkgevers en werknemers aanwezig in de zaal. De problematiek treft de werkgever zowel als de werknemer even hard. Er zijn in Nederland 10.000 kleine transportbedrijven tot twintig vrachtwagens. Deze transportbedrijven hebben niet de mogelijkheid om Oost-Europese constructies op te zetten. Hier door moeten zij voor zeer lage prijzen gaan rijden om nog te kunnen concurreren met de Oost-Europa constructies. Dit tot gevolg, dat er geen goede CAO afgesloten kan worden volgend jaar.

De werknemers hebben in de afgelopen jaren een loonachterstand opgebouwd van 15%. In 2010 hebben zij zelfs een loonsverhoging gekregen van 0%.

Elke dag gaan er transportbedrijven failliet, we kunnen niet meer op tegen deze constructies. 70% van alle geld wordt verdiend door het midden en klein bedrijf in Nederland. Samenwerking tussen de werkgever en de werknemer is noodzakelijk.

Zijn er ook oplossingen?

Ja er zijn oplossingen ontwikkeld door VERN en onderschreven door de andere organisaties. Safety Culture en de Control Centers zijn de weg naar de toekomst.

- Safety Culture en de code 95
- Ontwikkeld door de VERN
- Chauffeur krijgt certificaat met uniek nummer
- Foutief uitstel gedrag tot 2016
- Capaciteit van 107 rijsscholen tot 2016, 20.000 man per jaar
- 165.000 chauffeurs moeten er opgeleid worden
- Chauffeur is persoonlijk verantwoordelijk sinds 2009

Kostenbesparing Safety Culture opleiding

- | | |
|--------------------------|---------|
| • ESF subsidie | 400,- |
| • 2.5 dag E-learning | 1.250,- |
| • 2.5 dag minder trainer | 400,- |

Besparing 2.050,- euro per chauffeur

Cursus kost na subsidie 745,- euro

Control Centers

Grote verladers en vervoerders maken de dienst uit t.a.v. de vrachtprijzen in Nederland. Echter er zijn 130.000 MKB verladers en 10.000 kleine transporteurs.

Control Centers staat voor het bundelen van de goederenstromen van deze 130.000 kleine verladers. Kleine transportbedrijven leveren over het algemeen de hoogste kwaliteit. Er moeten in Nederland 20 control Centers komen die onderling verbonden zijn t.a.v. het uitwisselen van informatie. Wij rijden nu ongeveer 40% leeg, omdat wij niet goed geïnformeerd zijn over retour lading.

Het bundelen van deze goederenstromen brengt voordeel, want als 10 verladers gebruik maken van een vrachtwagen, dan is de vrachtprijs goed.

Op elk industrieterrein is het MKB volop aanwezig. Zij weten van elkander niet waar een vrachtwagen naar toe gaat, de vervoerder weet dit ook niet.

Aan dit systeem is jaren gewerkt en welk voordeel is er nu voor de transporteur en haar chauffeur en de kleine verlader.

- Vervoerszekerheid is voor het MKB van levensbelang
- Goederenstromen bundelen
- 10 verladers betalen een vrachtwagen
- Opbrengst 0,30 cent per km meer
- Chauffeur kan 300,- euro per maand meer verdienen
- Alleen voor chauffeurs met Safety Culture certificaat
- Onderscheiden in de markt
- Geen Oost-Europese chauffeurs zonder opleiding S.C.
- Geen hele grote transportbedrijven met Oost-Europese chauffeurs

Nederlandse Vereniging van Beroepschauffeurs (NVvB)

Secretaris Peter Maessen

Peter geeft aan waar de NVvB voor staat, dat is voor de transportsector en haar chauffeurs. Zie de web-site [www.NVvB 95.NL](http://www.NVvB95.NL)

- Gezamenlijke bezorgdheid transportsector
- Lage/ negatieve rendementen ondernemers
- Aanhoudende verslechtering arbeidsvoorwaarden
- Dalende inkomsten chauffeurs
- Blokkerende Europese / Nederlandse wet en regelgeving
- Sterk stagnerende / stilstaande instroom jonge mensen

Dit moet en kan ook anders, zei Peter.

Vervolgens onderschrijft hij de doelstellingen van de Control Centers en Safety Culture. Tevens vindt de NVvB dat er mogelijk een andere CAO moet komen.

De huidige CAO zal een moeilijk verhaal worden, want er zijn maar een beperkt aantal personen die uiteindelijk de CAO afsluiten, dit is niet meer van deze tijd.

Als dit niet kan, moet er maar een andere CAO komen en kan de huidige CAO dienen als een minimum cao. Ook hier geldt, samenwerken en niet tegen werken.

De NVvB vindt ook dat er een eigen stem moet zijn in de transportsector en dit kan ook via Transportradio. Tevens geldt dit ook voor het blad Typisch Transport, kritisch en scherp.

Het motto van deze vergadering is niet voor niets "Samen verdienen wij beter".

Dat is niet alleen geld maar ook waardering en respect.

Peter bedankt de zaal.

Nederlandse Vervoers Bond

Voorzitter Patrick Meeuwisse

Door omstandigheden lukte het niet, dat Patrick zijn speech kon geven, maar bij deze kunt u er toch kennis van nemen.

Vandaag is een historische dag, niet alleen vanwege de geweldige opkomst. Nooit eerder stonden een werkgeverorganisatie schouder aan schouder met werknemersverenigingen, om de positie van de Beroepschauffeur te bespreken. Een positie, die door een steeds verdere uitbreiding van de Europese Unie, met het vrije verkeer van goederen en diensten, zwaar onder druk staat. Een positie, die door jarenlange achteruitgang en inlevering van arbeidsvoorwaarden, steeds meer van zijn glans heeft verloren. Ik geef jullie een voorbeeld : een chauffeur in het openbaar vervoer met 16 dienstjaren kreeg in 2010, 15.61 euro. Een chauffeur wegvervoer in schaal E kreeg in 2010, 13.72 euro.

Een verschil van bijna 2 euro per uur!

We zullen de chauffeur wegvervoer maar niet vergelijken met de Nederlandse havenwerker, dat verschil is nog veel groter. Deze beroepen met elkaar vergelijken, is zo gek nog niet. In alle drie de beroepen heb je als werknemer een grote verantwoordelijkheid. Als buschauffeur voor je passagiers en bus, vrachtwagenchauffeur voor je vaak kostbare lading en vrachtwagen en als havenwerker voor vracht en veiligheid. In **niet** al deze beroepen wordt die grote verantwoordelijkheid momenteel vertaald in een stukje loon. Maar genoeg hierover. We staan hier nu in een hal vol chauffeurs en werkgevers, die nog veel grotere problemen op zich af zien komen. Want ondanks hun mager uurloon, zijn ze nog te duur. Er zijn Europese collega's, die voor 5 euro, of zelfs voor 3.5 euro per uur willen werken. En waar sommige transportbedrijven dankbaar op inspringen. De Nederlandse chauffeur wordt langzamerhand zeldzaam op de snelweg. En dan zijn er nog wat bijzaken, die het humeur van de chauffeur verpesten, ik noem er een paar:

- De Nederlandse controle op de cabotage
- Het rode potlood van de werkgever, gebruikt om de urenverantwoordingsstaat op te leuken.

Problemen zat, zat zoals u hoort. Onze dagvoorzitter, Klaas de Waardt heeft voor sommige pijnpunten al wat voorstellen aan jullie gedaan. Jullie hebben die voorstellen omarmt. Die voorstellen worden door de NVB ondersteund. Daar waar nuttig en noodzakelijk, gaan wij hand in hand, we hebben hetzelfde doel. **“Samen verdienen wij beter”**.

Maar specifiek willen wij ons ook inzetten voor een betere CAO, en een betere relatie tussen werkgever en werknemer. Jullie moeten af van die CAO met dat standaard karakter, een minimum CAO is veel beter. Dat geeft de werkgevers de mogelijkheid om zijn werknemers

aan zich te binden, en de werknemers de mogelijkheid om vooruit te komen. De NVB is bereid om met iedereen aan tafel te zitten, of dat nu een bedrijf is, of een groep bedrijven onder de paraplu van een werkgeverorganisatie. Het belang van de chauffeur is ook het belang van de werkgever! Jullie hebben de touwtjes in handen. Jullie bepalen wat wij, de vijf organisaties doen. Jullie bepalen ook de rol van de NVB hierin. Tot slot nog een oproep aan de verladers : zie het transport van je producten niet als een sluitpost van je begroting. Bied de transporteurs een eerlijke prijs voor hun werk. Want een goed en veilig transport, daarbij is iedereen gebaat. Van fabrikant tot consument, en alles wat daar tussen zit.

Dank je wel Patrick.

Chauffeurstoekomst

Voorzitter Loek Koenders.

Loek Koender is het boegbeeld van Chauffeurstoekomst en is langzamerhand een bekende Nederlander aan het worden in Transportland. Hij is vaak op de radio bij Bob van Beeten in het programma Onderweg, waar hij zijn sterke mening weergeeft. Introduceren was eigenlijk overbodig. Loek ging daadwerkelijk van start af.

Deze bijeenkomst is de bijeenkomst van de collega's die er juist niet zijn. Het soort volk wat denkt dat het zo'n vaart niet loopt met de invasie van de Oost- Europeanen, leeft in hun eigen wereldje met alleen maar het werk, de mooie auto met toeters en bellen en de mooie ritten, hierbuiten bestaat voor hen weinig meer. Loek is duidelijk geïrriteerd door de houding van een groot deel van zijn collega's en steekt dat niet onder stoelen of banken. Loek weet goed de aandacht te trekken van de vele aanwezigen door zijn ferme chauffeurstaal. Loek ziet wel de problematiek van het wegpesten en het uitvlaggen van de Nederlandse chauffeur door de grote transporteurs, de werkgeverorganisatie, maar ook de Nederlandse staat. Loek hamert er steeds weer op dat we het tij met zijn allen moeten en kunnen keren, want als we het niet doen, dan gaat voor ons het licht uit en kunnen wij met zijn allen op de vangrail gaan zitten en toezien hoe de slaven uit Oost-Europa onze banen inpikken. Deze chauffeurs zien wij ook nooit meer terug in het vak.

Loek eindigt zijn betoog met:

“Een winnaar heeft een plan en een verliezer een excuus”.

Onze dag voorzitter Klaas de Waardt

Klaas gaf aan dat transport zeker niet te duur is, maar dat dit gebruikt wordt om de prijzen en de lonen laag te houden. Hij zei, normaal moet rekenen dat er per rit een ladingwaarde aanwezig is van honderdduizend Euro. Gemiddeld rijdt een vrachtwagen in het binnenland anderhalve rit per dag, anders is deze niet rendabel. Dit betekent dat er ongeveer per maand 2.000.000 euro aan ladingwaarde in de vrachtwagen zit. Als je nu rekent dat een potje pindakaas zeg, een euro kost, dan zijn er 2 miljoen potjes pindakaas vervoerd. Wanneer een chauffeur 300,- euro per maand meer wil verdienen, dan kost dit bruto ongeveer 450,- euro per maand. Wanneer men dit deelt door de 2 miljoen potjes pindakaas, dan wordt het potje pindakaas een halve cent duurder en een LCD scherm nog geen euro. Maar het probleem is dat grote verladers, zeg 12 miljoen transportkosten hebben per jaar en de manager er 11 miljoen van kan maken, hij een bonus krijgt en de transporteur een slechte prijs. Als men een Oost-Europeaan inschakelt, dan kost dit de Nederlandse staat ook geld, want zij betalen geen belasting hier. Ook het pensioenfonds leid hieronder, want er wordt niets afgedragen, het geld gaat het land uit. En dit allemaal om dat het transport een sluitpost is.

Transportradio- Onderweg

Presentator Bob van Beeten

Ook deze man heeft geen introductie nodig, elke dag heeft hij 60.000 luisteraars in de transportsector. Bob werd met gejuich ontvangen, ze horen hem altijd, maar nu zien zij hem ook een keer.

Bob gaf aan dat de Wereldomroep in het kader van de bezuinigingen het programma Onderweg volgend jaar noodgedwongen moet gaan stoppen. Het programma Onderweg is het meest populaire programma van de Wereldomroep. Het fungeert als de stem in het wegtransport, waar iedereen welkom is, van Ministers tot partijleiders zoals Marco Borsato en vele, vele anderen. Tijdens de uitzending is het mogelijk om een SMS te sturen zodat gelijk gereageerd kan worden op de gast of het onderwerp. Hier wordt enorm veel van gebruik gemaakt. Maar het programma kan voort gezet worden via Transportradio, echter daar zijn donateurs voor nodig. Verschillende bedrijven hebben gezegd mee te gaan doen, maar wat hem steekt is dat als 60.000 luisteraars hebt en je vraagt 5 euro per maand om de zender, onze zender in de lucht te houden, dat er dan maar 60 luisteraars zijn die Onderweg ondersteunen.

Men denkt nog teveel, dat doet die ander wel. Spontaan werd er een ton gepakt en met veel tam.tam ging men de zaal rond, er werd een groot bedrag opgehaald.

Bob was er ontroerd van. Ook voor ons, de organisaties heeft Bob altijd ruimte gemaakt in de programmering, want hij heeft een groot hart voor het transport.

Bob, wij steunen Onderweg!!!

Typisch Transport

Directeur Joop van Rooij

Het blad Typisch Transport is in de afgelopen 5 jaar enorm gegroeid. Het blad is kritisch en scherp in haar commentaren. Ook de VERN is een vast onderdeel in dit blad. Het heeft nu een bereik van 10.000 transportbedrijven en 25.000 chauffeurs. Elke drie weken valt het blad op de mat.

Joop gaf aan dat het blad zodanig is gegroeid, dat het niet meer gratis kan voor de lezers. Hij kan niet anders dan abonnementsgeld gaan vragen, want de adverteerders zijn niet meer voldoende. De web-site van Typisch Transport is altijd up to date en wordt veel geraadpleegd door collega journalisten en vele lezers. Het laatste nieuws staat erop.

Joop gaf ook aan dat Typisch Transport niet alleen een blad is voor kritische onderwerpen, maar ook voor het sociale gezicht van de transportsector. Stichting Hoogvliegers die er voor zorgt dat gehandicapten kunnen meevliegen met een vliegtuig of een helikopter, is gewoon hartverwarmend te noemen. Dit is ook een groot succes.

De chauffeur en de kleine transportsector hebben sinds vele jaren op zijn grote sympathie mogen rekenen, hij doet daar ook alles voor. Bij de ECT Delta in Rotterdam liggen altijd 2.000 bladen, na twee dagen ligt er geen een meer.

Neem een abonnement op Typisch Transport, dan wordt hij nog groter en beter!

Jarno Hams

6 x sterkste Man van Nederland.

Jarno kwam binnen als Sinterklaas, geweldig. Hij trok zijn kleding kapot, gooide zijn mijter en baard af, boog zijn staf dubbel en riep, wij zijn Sinterklaas niet. Het is dat wij allemaal al stonden, anders had hij een staande ovatie gekregen.

Jarno is nu nog hobby vrachtwagenchauffeur, maar draagt de sector een zeer warm hart toe. Later in de middag, na de pauze kwam hij ook nog aan het woord, hij is niet alleen sterk, maar hij had ook sterke argumenten. Wij moeten samenwerken, want de grens is nu bereikt. Volgens hem kan het zo niet langer, het moet afgelopen zijn met de concurrentie vervalsing, de lage salarissen en de uitbuiting.

Jarno, bedankt voor je magistrale inzet.

O.S.C.

Voorzitter Willem Bos

Zoals bekend zijn in het O.S.C. 92 chauffeursverenigingen verenigd met een totaal van 13.500 chauffeurs als lid. Willem zet zich al jaren in onvermoeibaar in voor de Truckruns, de zuinigste chauffeur van Nederland en de behendigheidswegstrijden. Ook op tientallen scholen voorlichting over de gevaren van grote voertuigen en in het bijzonder besteden aan de "dode hoek".

Willem maakt zich veel zorgen, want door alle problemen in de transportsector gaat hij vrezen dat vooral voor de gehandicapten er niet voldoende transportbedrijven zijn die nog willen investeren in een dag voor deze mensen. De kosten zijn niet hoog, echter iedere euro is er een. De gehandicapten verheugen zich het hele jaar op de truckruns, gezamenlijk met de chauffeurs. Dit jaar was de aanmelding al minder. Ook hem doet het pijn in zijn hart als hij ziet wat er allemaal gebeurt.

Willem gaf aan dat als actievoeren onvermijdelijk is, een van de eerste vereisten is dat er voldoende voorlichting is naar het publiek. Actie voeren, waarbij niemand weet waar het om gaat, doet meer afbreuk aan het imago van de chauffeur dan het opbrengt.

Willem stelt nog een actie voor op 12 december.

Stel dat wij op 12 december bekend maken dat wij alle chauffeurs (en de gepensioneerden) die opa, oma, vader, moeder, oom of tante zijn, en allen die zich geroepen voelen een school te adopteren. Samen met de verkeersouder of de betreffende leerkracht maken ze een plan (kan voorbereid worden door het O.S.C.) en houden een keer per jaar een voorlichtingsdag op de geadopteerde school. Alle kinderen van groep 7 en 8 in Nederland krijgen dan voorlichting, de school hoeft geen 900,- euro betalen aan VVN en om begrip te kweken krijgen alle kinderen een brief mee wat wegtransport voor Nederland betekend, maar zeker voor de individuele bevolking. Deze brief nemen ze mee naar huis om ook de ouders voor te lichten.

Willem dit voorstel zal zeker besproken worden.

Actie 12 december

Onze voorzitter stelt namens alle organisaties voor, om op 12 december een prikactie te houden, wij moeten serieus genomen worden. Wij vragen niet meer en niet minder dat men de wet gaat handhaven.

De actie zal tegelijkertijd gehouden worden in Denemarken, Zweden en Noorwegen. Het is ook een Europees probleem!! Wij vragen de automobilisten ook om mee te doen, want het gaat ook om hun veiligheid. Een goed opgeleide chauffeur is een must!!!

Volledig overgenomen worden door Oost-Europa is geen oplossing.

Enkele mensen verdienen hier geld aan, dat kan niet.

Wij gaan van 11.00 uur tot 12.00 uur, 60 km per rijden.

In januari gaan wij weer een vergadering houden in Utrecht of Den Bosch, als men ons niet wil horen, zal daar besproken worden wat we dan gaan doen.

Er werd gestemd, ja of nee, er was geen enkele nee stemmer.

U bent gehoord, nu zullen zij Ons horen!!!

De voorzitter bedankt allen en sluit de vergadering.

