

G. Vlug & Zn BV
Bamestraweg 5- 1462 VM MIDDENBEEEMSTER
Tel. planning: 0299-683991
Tel administratie: 0299-683971
Tel kantine: 0299-683167

www.vlug-transport.nl



In dit nummer o.a. aandacht voor:

- Bericht van de directie: de stand van zaken
- Het Vlug schadebeleid
- Veel familieberichten

De stand van zaken.



Het boekjaar 2008 is al een tijdje voorbij maar op de afdeling boekhouding is men druk bezig het resultaat te bepalen. De totale omzet over 2008 is uitgekomen op € 24 miljoen, zo'n 6% hoger dan 2007. Dat we meer omzet hebben gemaakt komt vooral door de gestegen dieselprijs in het eerste half jaar. We werken namelijk met dieselclausules die de omzet automatisch aanpast als de dieselprijs aan de pomp stijgt of daalt. Als we naar het resultaat kijken hebben we toch redelijk gedraaid. We hebben het jaar kunnen afsluiten met een bescheiden winst. Het kan natuurlijk altijd beter maar gezien de omstandigheden zijn we niet ontevreden. Als we vooruit kijken moeten we vaststellen dat we een turbulente periode tegemoet gaan. Overal zal de terugvallende economie voelbaar zijn. Vervoersstromen om ons heen veranderen met de dag. Onze opdrachtgevers moeten alle zeilen bijzetten om hun hoofd boven water te houden. Dit zal de komende periode vooral te merken zijn in massale kostenbesparingen. Ook bij Vlug moeten we "op de kleintjes gaan letten" en dat kunnen we natuurlijk niet alleen maar dat moeten we samen doen.

We verwachten van jou:

Een positieve instelling en optimale inzet:

Jouw instelling en inzet maken het dat onze klanten (jouw boterham) optimaler kunnen gaan werken. Hoe soepeler jij omgaat met veranderingen hoe beter het uiteindelijk wordt. Het krampachtig vasthouden aan gewoontes van vorig jaar zal uiteindelijk kansloos blijken. De wereld verandert toch, of je het wil of niet.



Kort om: **SCHOUDERS ERONDER EN NIET ..**

O.R./O.V. notulen

Notulen 2 Maart 2009.

Afwezig: Gert-Jan. (werkzaamheden buitenland)

Notulist: Marc Verlaan.

- Goedkeuren vorige notulen: goedgekeurd
- Ingekomen post: Geen
- Handhaven rookverbod: De directie gaat toezicht houden op het handhaven van het rookverbod. Eventueel kan er na schending van het rookverbod actie ondernomen worden door de directie.
- Sanitair Vilvoorde: Dit punt wordt doorgeschoven naar de volgende vergadering, i.v.m. afwezigheid van Gert-Jan.
- F.N.V. lidmaatschap, contributiegeld: Er is geen mogelijkheid om, via de firma, in aanmerking te komen voor belastingteruggave voor het F.N.V. lidmaatschap. Dit is eventueel mogelijk via de persoonlijke belastingaangifte.
- Green Tec Oil: Peter heeft het een en ander uitgelegd over het product Green Tec Oil. Dit is doorgespeeld naar Rico. Hij gaat na of het mogelijk is om dit product in ons wagenpark te gaan gebruiken. Dit heeft met een aantal dingen te maken. Bijv. Garantie technisch wat betreft het wagenpark.
- Personeelcontracten, opzegtermijn: Er is onduidelijkheid bij enkele chauffeurs wat betreft het opzegtermijn. De één heeft één maand opzegtermijn terwijl een ander twee maanden opzegtermijn heeft. Rico zorgt dat het verschil qua lengte duidelijker in de contracten geformuleerd gaat worden. Het heeft met het aantal dienstjaren te maken.
- Vrije dagen: Het aantal vrije dagen dat meegenomen mag worden naar het nieuwe jaar staat op 50. Zit een chauffeur boven de 50 dagen dan zullen die worden uitbetaald. Ook gaat de firma het aantal overuren terugdringen van de chauffeurs die extreem veel uren draaien.
- Jaarverslag: Rico heeft het jaarverslag van de firma Vlug gepresenteerd. Na een grondige uitleg werd duidelijk dat de firma, ondanks de kredietcrisis, nog goed draait. Wel is het belangrijk dat iedere chauffeur zich flexibel opstelt wat betreft het werk. Het kan dus ook eens voorkomen dat er werk gedaan moet worden wat niet als fijn ervaren wordt.

Hierbij de vergaderdata.

De vergaderingen beginnen om 11.00, dit na overleg met Erik omdat het zo beter met de planning uitkomt.

- Maandag 06-04-2009 en maandag 01-06-2009
- De maanden Juli en Augustus gaan we i.v.m de vakantie met zomerreces.
- Voor spoedeisende gevallen zullen we een vergadering plannen op zaterdag met de aanwezige O.R. leden.
- Maandag 07-09-2009 en maandag 02-11-2009



Vlug Schade Beleid de stand van zaken.

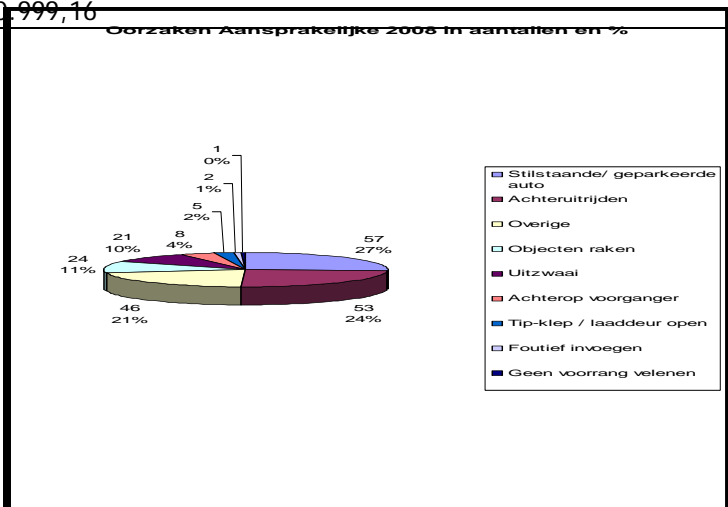
In onderstaande overzichten kunnen jullie zien hoe we ervoor staan met de schades. Een uitgebreid verhaal lijkt me overbodig. Een slotconclusie is dat we in 2008: 6,4% meer aansprakelijke schades hebben gereden, dan in 2007.

Hierbij is rekening gehouden met groei.

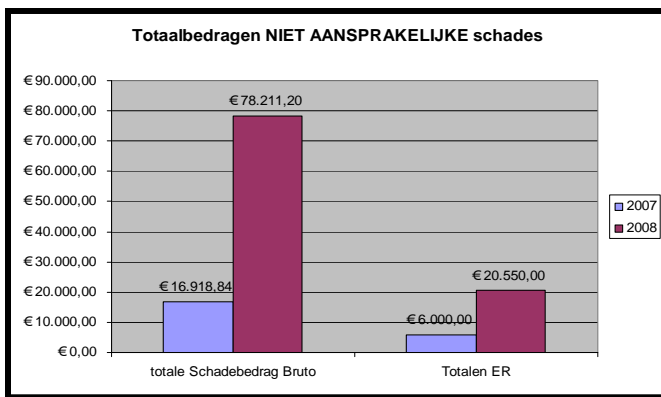
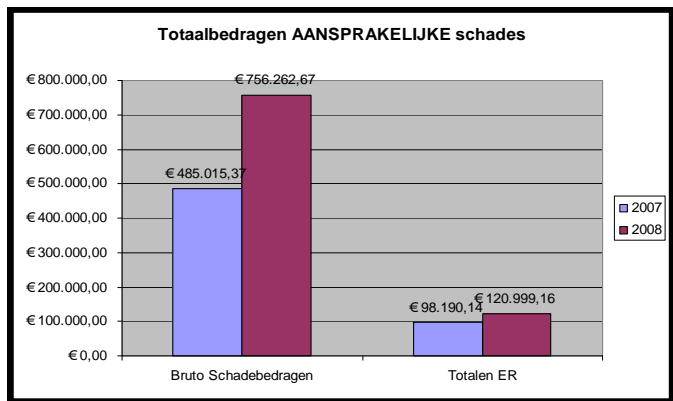
De schadebedragen liegen er ook niet om. TVM heeft voor ons in 2008 ruim € 271.000,-- meer schade uit moeten betalen dan in 2007. Het totaal in 2008 komt op € 756.262,67 Neem het op je gemak eens door en denk er over na, groet Marjolein Prins

Omschrijving	Aantal 2007	Aantal 2008
Personeel	301	308
Wagenpark	185	184
Aantal aansprakelijke schades	205	217
Bruto schadebedrag	€ 485.015,37	€ 756.262,67
Eigen Risico	€ 98.190,14	€ 120.999,16

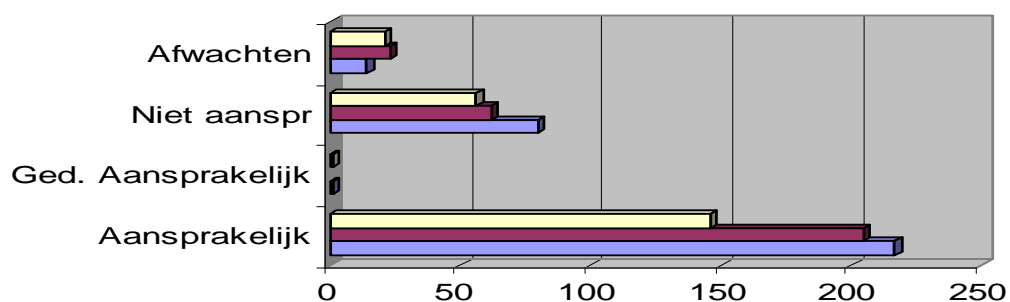
	Aantal	%
Stilstaande /geparkeerde auto	57	27
Achteruitrijden	53	24
Overige	46	21
Objecten raken	24	11
Uitzwaai	21	10
Achterop voorganger	8	4
Tipklep/laaddeur open	5	2
Foutief invoegen	2	1
Geen voorrang verlenen	1	0,



Omschrijving	Aantal 2007	Aantal 2008
Personeel	301	308
Wagenpark	185	184
Totale NIET aansprakelijke schades	€ 16.918,84	€ 6.000,00
Totale Schadebedrag Bruto	€ 78.211,20	€ 20.550,00



Overzicht per kalenderjaar



	Aansprakelijk	Ged. Aansprakelijk	Niet aanspr	Afwachten
2006	146	1	56	21
2007	205	1	62	23
2008	217	1	80	14

2008 2007 2006



Plus Beemster chauffeurs opgelet!

Vanaf heden moeten alle chauffeurs zich aan de bali melden. Je krijgt dan een badge die je verplicht bent te dragen. De "vaste" chauffeurs hebben inmiddels al een badge ontvangen. Het is dus verboden om via een openstaande deur naar binnen te gaan.



Richtlijn Vakbekwaamheid

BELANGRIJK NIEUWS!

CCV heeft bekend gemaakt dat de invoeringsdatum van de verplichte nascholing voor vrachtauto chauffeurs vervroegd wordt naar 1 maart 2009. De Europese Richtlijn Vakbekwaamheid stelt extra eisen aan de basiskwalificatie voor aankomende beroepschauffeurs en verplicht actieve vrachtautochauffeurs om 35 uur, waarvan 7 uur praktijk, nascholing te volgen. CCV houdt toezicht op de nascholing.

Alle bezitters van het Nederlandse chauffeursdiploma hebben per datum van de inwerkingtreding zeven jaar de tijd om aan hun nascholingsverplichting te voldoen.

Hierna moet iedere vijf jaar opnieuw 35 uur nascholing worden gevolgd. Doet men dit niet, dan is het niet toegestaan om het chauffeursvak uit te oefenen. Alle EU-landen zijn verplicht om de Richtlijn voor hun huidige en aankomende chauffeurs in te voeren. Hierdoor ontstaat er uniformiteit in de eisen die gesteld worden aan Europese chauffeurs. In Nederland is CCV in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor de invoering van de Richtlijn.

Het chauffeursdiploma zoals wij dat nu kennen, zal met de invoering van de Richtlijn langzaam uit het straatbeeld verdwijnen.

In plaats daarvan komt een code vakbekwaamheid op het rijbewijs. Dit is code 95. Deze code komt achter de rijbewijscategorie te staan. Achter de code komt de datum te staan waarop de geldigheid verstrijkt. Bezitters van het chauffeursdiploma en het rijbewijs krijgen bij de eerstvolgende omwisseling van het rijbewijs de code achter de betreffende categorie. Niet iedereen hoeft of wil zijn vakbekwaamheid halen.

Voor sommige chauffeurs volstaat het rijbewijs en is er sprake van vrijstelling. Vrijgestel van nascholing zijn :

- chauffeurs geboren voor 1 juli 1955
- chauffeurs van brandweervoertuigen
- bestuurders van landbouwvoertuigen
- bestuurders van de rijdende bibliotheek (max. 50 km per uur)
- chauffeurs die minder dan 12 uur per week rijden.

De RVB bepaalt dat vrachtauto- en buschauffeurs hun vakbekwaamheid(nu: chauffeursdiploma) allen kunnen behouden als ze nascholing volgen. De verplichte nascholing moet leiden tot :

1. Veiligere Europese wegen dus minder ongevallen
2. Minder CO2 uitstoot en dus een beter milieu
3. Een beter imago aan het chauffeursvak.

Er zijn momenteel meer dan 100 opleidingen. Voorbeelden van bestaande cursussen van nascholing zijn: Het nieuwe rijden, LZV, ADR Basis en verlenging, Lading zekeren, digitale tachograaf, leefstijl, fysieke belasting, VCA basis en verlenging, Bedrijfshulpverlener basis en herhaling etc.

Verskillende grote transportbedrijven hebben net als wij plannen om intern de opleidingen te kunnen geven. Hierover hebben wij regelmatig overleg en onderhouden wij contact met CCV.

Op Internet kun je veel informatie vinden bij <https://mijn.ccvexamenhuis.nl/>

Je kunt de nascholing alleen in een land volgen waar je werkt of woont. Het kan zijn dat je in België woont en in Nederland werkt. In dat geval kun je dus in België of in Nederland de nascholing volgen. Als je er voor kiest om de nascholing in België te volgen, dan kun je te maken krijgen met de eisen die België stelt aan de nascholing. Als je Belgische nascholing in Nederland wilt registreren (bijvoorbeeld om een code op jouw Nederlandse rijbewijs te verkrijgen), zul je het bewijs moeten leveren dat je die cursus in België heeft gevolgd.

Voorbeeld voor een ADR basis opleiding +tank heb je 35 studie-uren (voor de Richtlijn telt dit voor 28 uur). Volgens de eis in de Richtlijn moet je ook nog eens minimaal één dag (7 uur) een praktijktraining volgen. En zo kom je toch aan de 35 uur.

Overigens goed om te weten is dat je ook meerdere keren dezelfde cursus kunt volgen voor de nascholing.

Op de website van CBR kun je bekijken welke CCV-examens je hebt behaald, welke certificaten in je bezit zijn en de behaalde nascholingsuren. Voor bescherming van je privacy kun jij alleen inloggen op de CCV met je DigiD inlogcode. Je kunt een DigiD aanvragen bij www.digid.nl/aanvragen In het belang van je nascholing kan je met deze code inloggen bij het CCV. Dit is de enige manier om direct inzicht te krijgen hoe je nascholing ervoor staat.

Over DigiD



Ga je naar het loket van jouw gemeente, of naar een andere overheidsinstelling, dan zul je jezelf in veel gevallen legitimeren met jouw identiteitskaart, paspoort of rijbewijs. Op internet kun je dat doen met uw DigiD inlogcode. Zo weten overheidsinstellingen dat ze ook echt met jou te maken hebben.

Hoe ziet uw DigiD eruit?

Je DigiD inlogcode bestaat uit een gebruikersnaam en een wachtwoord die je allebei zelf samenstelt, zodat je ze makkelijk kunt onthouden. Zorg ervoor dat je een gebruikersnaam en wachtwoord kiest dat anderen niet kunnen raden. Zo voorkom je misbruik van je DigiD.

Hoe werkt DigiD?

Stel, je wilt op de website van uw gemeente een uittreksel van de gemeentelijke basisadministratie aanvragen. Je wordt dan van de site van de gemeente automatisch doorgeleid naar de inlogpagina van DigiD. Daar vul je jouw DigiD gebruikersnaam en wachtwoord in. Vervolgens komt u automatisch terug op de site van de gemeente, waar je het uittreksel aan kunt vragen.

Geldigheidsduur: Je DigiD verloopt als je deze 1,5 jaar niet gebruikt.

Hierbij een verzoek van diverse planners;



Het komt steeds regelmatig voor dat er chauffeurs worden gespot op een planafdeling. Een planner heeft de verantwoordelijkheid dat een groot deel van zijn informatie beschermd moet zijn, en dus niet voor een ieder bestemd is. Op iedere planning is er een balie, deze is speciaal geplaatst om mensen netjes te woord kunnen te staan en op afstand te kunnen houden. Neem voor je zelf het respect naar je collega planner door netje voor de balie te blijven, ook al staat er wel eens een deur open.

Even voor de duidelijk dit gaat niet alleen over de planning bij Vlug, maar ook bij onze planning in Amsterdam en zeker niet te vergeten bij al onze klanten, en klanten van onze klanten. Alvast bedankt!

Inversco van Hoeckel.

De eerste chauffeursopleidingen zijn gedaan bij Inversco van Hoeckel. Hierbij het verslag van onze mentorchauffeur Nico Witkamp.

Cursus Professioneel Sligro Chauffeur

Op 12 Februari was het zover, onder leiding van Marc de Vries, werd de cursus Professioneel Sligro Chauffeur gestart. Deze werd gehouden in Amsterdam in het pand van Inversco.

Voor deze tijd waren Paulus Bruining en ik op zoek naar een cursus Fysieke belasting en hoe daar mee om te gaan. Nadat Paulus bij verschillende instanties informatie had opgevraagd kwamen we uiteindelijk bij een onderzoeksbureau waarbij Marc de Vries werkzaam is.

Dit bureau geeft de cursus Professioneel Sligro Chauffeur reeds aan de chauffeurs van o.a. Sligro, van Hoeckel en van de Brink.

Dat sprak ons en de directie van Vlug erg aan en zodoende is Vlug met dit bureau in zee gegaan.

De cursus neemt twee dagen in beslag, plus een praktijk examen. De cursus eindigt met een diploma met o.a. de onderdelen:

- -Fysieke training
- -Haccp
- -Vastzetten van lading
- -Afhandelen van retourvracht
- -Administratie



Ook wordt de organisatie van Sligro toegelicht, dit om de chauffeur een stuk betrokkenheid te geven.

Op 12 Februari om 09.00 uur startte de cursus in groepjes van plus minus zes chauffeurs onder leiding van Marc de Vries en zijn assistent.

We begonnen met de vraag: Wat komen we tegen in de praktijk en hoe gaan we hier mee om?

Natuurlijk heeft iedereen zijn verhaal en zijn ideeën erover. Die werden door Marc d.m.v. uitleg samengevoegd en gekneed tot een oplossing, hoe hier mee om te gaan.

Door het uit te leggen aan de hand van een meegenomen ruggenwervel liet Marc zien wat en hoeveel je rug kan hebben en in hoeverre je deze kunt belasten. Tevens werden de knieën en schouders besproken aan de hand van foto's. En dat niet alleen vanaf achter je bureau maar ook in de praktijk. Alles werd gedemonstreerd in de hal beneden van

Inversco op DC1 omdat hier diverse containers staan en zo dus vele voorbeelden gegeven konden worden qua gewicht. Daar liet Marc ons zien hoe en wat de minste belasting voor je lichaam is.



De tweede dag stond in het teken van de organisatie, administratie, Haccp en dochterbedrijven van Sligro.

Na deze twee dagen is Marc de Vries met mij mee geweest met route 70 (Enschede) en beoordeelde mij op wat ik kon verbeteren in mijn manier van werken. Dit als voorbereiding op het praktijk examen.

Nou doe ik dit werk al vanaf mijn zestiende jaar, dit is inmiddels al achtendertig jaar, maar toch pik je van deze cursus weer dingen mee waarvan je dacht dat je dat al die jaren goed deed.

En met deze cursus hoop ik (en laat het duidelijk zijn dat het chauffeurs vak zwaar is) in goede fysieke gezondheid, 65 jaar te worden en daarna nog steeds in staat ben om mee te kunnen doen met mijn kinderen en kleinkinderen (zonder looprek en kunstknieën).

Ik wens iedereen succes bij het volgen van deze cursus. Groet, Nico Witkamp

Frankrijk, Groot-Brittannië - verstekelingen:

De haven van Calais meldt in een brief dat het aantal verstekelingen in voertuigen onrustbarend is toegenomen in het eerste kwartaal van 2009. De toename doet zich vooral voor in koel/vriesvoertuigen. In de periode 1 januari 2009 tot 13 maart heeft de Franse inspectie in 150 koel/vriesvoertuigen 745 verstekelingen aangetroffen, en de Britse Border Agency heeft in 81 koel/vriesvoertuigen 596 verstekelingen gevonden. De Franse inspectie benadrukt dat bedrijf en chauffeur voorzorgsmaatregelen dienen te treffen om hun voertuigen te beschermen tegen inbraak. Verstekelingen begeven zich in groepjes langs de (snel)weg en op parkeerplaatsen, op zoek naar een voertuig. Zij stellen zich vaak agressief op jegens chauffeur en voertuig.

Informatie om verstekelingen aan boord van voertuigen te voorkomen is te vinden op de website www.tln.nl, Infra en Planning, Boetes (alleen voor leden TLN Internationaal toegankelijk). De Britse Border Agency legt aan chauffeur en bedrijf boetes op tot 2.000,00 GBP per aangetroffen verstekeling.



Familieberichten:



Hoera een zoon voor Peter en Saskia Haan.

Hartelijk gefeliciteerd met de geboorte van jullie kleine mannetje!

Hij is geboren op 18 maart en heet Sjoerd.

Sjoerd is nu het kleine broertje van grote broer Rick.

Met moeder en kind gaat het allemaal goed. Zij hopen snel thuis te kunnen komen. Wij wensen ze nog heel veel geluk met elkaar toe. Mocht je een kaartje willen sturen dan is het adres bekend bij de administratie.

In dienst: Op 23 februari is Marcel Asselman in dienst gekomen bij Vlug, hij reed al voor ons via Flexin.

Uit dienst: Ronald Koolhaas, Jaap Schaap, Dirk Vogtschmidt en Dave Beekman.

De ziekenboeg :

Februari had ons heel wat griepmeldingen opgeleverd maar dat is nu gelukkig achter de rug.

Vlak voor het ter perse gaan kwam het bericht dat **Cor Sluijs** met spoed is opgenomen in het ziekenhuis en nog allerlei onderzoeken moet ondergaan. Cor is goed te spreken en er is geen reden voor paniek maar af en toe gaat het even niet goed en daarom moet hij grondig onderzocht worden.

Leendert Bouman herstelt van zijn rugoperatie. De operatie is gelukkig goed geslaagd. Wij wensen hem van harte beterschap toe en hopen dat hij minder last van pijn zal hebben.

Rudy van Middel loopt ook al enige weken met rugklachten. Het gaat nog niet veel beter.

Pierre Dewaerheit herstelt moeizaam. Er is regelmatig contact met hem.

Louis Cristiaens is geopereerd aan zijn schouder en is nu aan het herstellen.

Hans Wester (flexwerker) is enige weken thuis geweest met een gebroken arm maar rijdt inmiddels weer weliswaar met bijrijder maar het gaat beter. Wij wensen iedereen van harte beterschap toe!

Opmerkelijke berichten uit de pers:



Eerst 112 en dan AED

De komende maanden willen wij, stichting Beemster Hart Safe, en de Binnendijks, de AED locaties in de Beemster extra onder de aandacht brengen.

Er zijn inmiddels ruim 20 apparaten beschikbaar, naargelang de locatie beperkt tot 24 uur operationeel.

Op de afvalkalender van de gemeente Beemster zijn alle beschikbare locaties weergegeven. Toch merken wij, dat bij hartfalen nog niet automatisch gebruik wordt gemaakt van de AED apparaten en van de vrijwilligers rondom de locaties.

Uit ervaring weten wij, dat het gebruik niet alleen mensenlevens kan redden, maar ook de schade na hartfalen kan beperken.

Vandaar een aantal Binnendijksen aandacht voor ons motto: Eerst 112 en dan AED. Daarmee hopen wij het automatisme te ontwikkelen bij hartfalen: 112 bellen, AED halen en starten met reanimeren. Dit keer de locatie van een 24 uurs AED locatie: Fa Vlug

WAARIN EEN KLEIN APPARAAT GROOT KAN ZIJN

AED bij Transportbedrijf G. Vlug en Zn BV.

Tijdens mijn vakantie in de zomer van 2006 ben ik in gesprek geraakt met een hartchirurg uit Lelystad. Al snel nadat ik vertelde dat ik bij een Transportbedrijf in Middenbeemster werkte, vroeg hij me of we in het bezit waren van een AED.

Ik had in de verte wel eens gehoord van een defibrillator maar vond het meer iets voor de brandweer of bij grote chemische bedrijven.

Wat moet een transportbedrijf, zonder dokters-assistente, met zo'n "Crash-Car". Een hoop toeters en bellen waar je, als het er op aankomt, geen raad mee weet. En wat kost dat allemaal, ik blijf tenslotte een Hollander.

Als chirurg wist hij me natuurlijk te vertellen dat ik het helemaal verkeerd zag en dat zo'n "Crash-car" eigenlijk maar een klein kastje is die grote wonderen kan verrichten. Hij vertelde ook hoe vreselijk belangrijk die eerste paar minuten zijn. Ook hoeft je geen arts te zijn om een AED te kunnen bedienen. Dus wat is nu duur als je er levens mee kunt redden.

Maar zou het nut hebben, vraag je je dan al snel af? Bij Vlug werken zo'n 250 chauffeurs en die zijn meestal onderweg. Dus voor onze chauffeurs hoeft ik het niet te doen want die zijn hier toch niet.....of vergis ik me daarin?? Als hij onderweg in de problemen komt zou ik het wel prettig vinden als zijn leven daar wordt gered door een AED.

Dus is het voor hem belangrijk dat de AED's volop beschikbaar zijn. En dat geldt andersom natuurlijk ook.



Al snel kom je er dus achter dat een AED niet voor exclusief gebruik is maar ter beschikking moet zijn voor iedereen in onze omgeving die hem nodig heeft. Hij hangt hier op kantoor en er zijn mensen opgeleid om hem goed te gebruiken. We hopen hem nooit nodig te hebben maar als het moet, hebben we er een ter beschikking.

En dan.....zal dat kleine apparaatje laten zien waar hij groots in is, net als zijn baas.

5

Engelsman geflitst in een T-Fordje:



Een Brit uit Coventry heeft voor een zeer opzienbarende stunt gezorgd. Met een snelheid van 65 kilometer reed de man in een zone waar de maximumsnelheid 50 kilometer per uur is. De 67

jarige bestuurder Dave Stanisfield, werd geflitst toen hij op weg reed naar een bijeenkomst voor oldtimers.

Achteraf verklaarde hij dat hij geen idee had dat zijn 86 jaar oude wagen nog zo snel kon rijden!

"Ik ging ervan uit dat mijn wagen niet harder dan 50 kilometer per uur kon rijden.

Toen de wagen nieuw was, haalde het wel een snelheid van 75 kilometer per uur, maar inmiddels is mijn wagen bijna 90 jaar oud!

In de eerste instantie wilde hij geen boete betalen en ook strafpunten op zijn rijbewijs vermijden.

Hij dacht dat het mogelijk was omdat zijn wagen niet uitgerust is met een snelheidsmeter. Zodoende kon hij dus niet onmogelijk weten wat zijn snelheid was. Ik ben helemaal geen snelheidscoureur maar een 67 jaar oude man in een 86 jaar oude wagen. Ik was dus niet aan het racen." Maar toen hij extra rechtbankkosten riskeerde, besloot Dave toch maar wel de boete te betalen. "Uiteindelijk was het onzekere beslissing om naar de rechter te stappen. Ik heb de boete daarom maar betaald en de strafpunten op mijn rijbewijs aanvaard", besluit de snelheidsmaniak.

Dat was het weer voor zover. Hartelijke groeten en vrolijk Pasen namens ons allen!

