

Kantoor op wielen

Een privéchauffeur, volgens de PVV is het vaak geldverspilling. Het omgekeerde is waar, zegt een groeiend aantal managers. 'Ik krijg er zoveel productieve uren voor terug.'

tekst Marleen Luijt foto's Lars van den Brink

Roelof Visser is al in de buurt, laat hij per sms weten. Mocht de klant eerder willen vertrekken. Tot die tijd wacht hij, netjes in pak, naast de auto – altijd er buiten, nooit erin. De bijrijdersstoel staat zo ver mogelijk naar voren voor zo veel mogelijk beenruimte achterin, op de achterbank heeft Visser een flesje water, krant en rolletje pepermunt klaargelegd. Zit bij de prijs in. En als de klant komt aanlopen, houdt hij de deur open. „Het is rustig op de weg, dus we zullen ruim op tijd aankomen bij uw volgende afspraak.”

Visser is privéchauffeur. Hij is „zeer dienend”, zoals hij het zelf zegt. In rijstijl en gedrag. Hij heeft de routes al uitgestippeld, neemt de rechter rijstrook voor de meest gemoedelijke doorstrooming en praat alleen als de klant begint. Hem inhuren kost 30 euro per uur, exclusief btw. Iedereen met een rijbewijs kan zich privéchauffeur noemen. Precieze cijfers ontbreken, maar naar schatting zijn er duizenden ongediplomeerde chauffeurs. Vooral onder studenten is het een gewilde bijbaan. De professionele directiechauffeur wint wel aan terrein. Sinds het CBR de opleiding en examinering in 2003 heeft gereguleerd, beschikken bijna 1.400 chauffeurs over een CCV-certificaat. Chauffeurs is de afgelopen jaren uitgegroeid tot volwaardig vak. Het is zelfs de droombaan onder 27 procent van de mbo'ers, bleek eerder dit jaar uit onderzoek van De Telefoongids. Bij mannen vooral, die mooie auto's en de vrijheid wel zien zitten.

De eerste grote chauffeursdiensten, zoals Brussaard en opleider Interseo, werden zo'n twintig jaar geleden opgericht. En dat is niet geheel toevallig. In 1991 werd namelijk de ov-jaarkaart voor studenten ingevoerd. Studenten konden gratis of tegen gereduceerd tarief reizen

en dus goedkoop bij een klant komen die zij vervoerden. Paul Brussaard begon als student een eenmanszaak en heeft nu een internationale onderneming met vestigingen in Nederland, België en Duitsland. Hij verhuurt chauffeurs vanaf 20 euro per uur. „Wij rijden voor zo'n vierduizend opdrachtgevers.”

Alhoewel ook de chauffeursbedrijven een iets afnemende vraag kenden de laatste tijd – bestuurders plannen vaker een conference call in dan een fysieke afspraak – is de laatste jaren sprake van een hausse aan chauffeursdiensten. Want: het beleid wie gebruik mag maken binnen een bedrijf van een chauffeur is nauwelijks gewijzigd, maar die chauffeur wordt wel vaker tijdelijk ingehuurd. Dat leert een rondgang langs chauffeursdiensten, bedrijven en overheden.

Universiteiten

De grote beursgenoteerde bedrijven, zoals ABN Amro, hebben voor hun raad van bestuur, zo'n man of zeven, vaste chauffeurs in dienst. Rabobank maakt gebruik van een poule van twintig chauffeurs waarvan er enkele een vast contract hebben bij de bank. Universiteiten hebben meestal een chauffeur in dienst voor de leden van het college van bestuur. De premier, ministers, staatssecretarissen en topambtenaren worden gereden door een vaste chauffeur en ook provincies hebben er een aantal in dienst voor de commissaris van de koningin, leden van gedeputeerde staten en het managementteam. Zo heeft de provincie Groningen vijf vaste chauffeurs. In Limburg hebben alleen de twee PVV-gedeputeerden, Antoine Janssen en Theo Krebber, geen auto met chauffeur. Het schrappen daarvan was een van de belangrijkste beloftes van de PVV voor de Provinciale Statenverkiezingen.

Bedrijven zetten soms hun vrachtwagenchauffeurs in voor zakelijke ritten van de directie. Zo werken bij textiel-super Zeeman twee vrachtwagenchauffeurs die ook opgeleid zijn tot privéchauffeur. Als directeur Bart Karis een aantal filialen op één dag bezoekt, doet hij dat met een chauffeur. „Dan kan ik onderweg werken en ben ik geen tijd kwijt met de route bepalen en een parkeerplaats zoeken.” Zijn voorganger, Paul Schouwenaar, had wel een Lexus met privéchauffeur, ook voor woon-werkverkeer. Karis: „Ik vind dat je als lage prijsaanbieder goed naar de kosten moet kijken. Daarom heb ik geen chauffeur en hebben we de Lexus weggedaan.” Veel genoemde argumenten voor een privéchauffeur zijn

het gemak, tijdswinst en de veiligheid; na een drukke werkdag 's avonds nog kilometers naar huis rijden is niet zo verstandig. Een directeur of bestuurder die een uur niet kan werken omdat hij moet autorijden, is in veel gevallen duurder dan een chauffeur.

Borrel

Ondanks een gegroeid en geprofessionaliseerd chauffeursvak, kleeft er aan het hebben van een chauffeur iets buitensporigs. PVV-lijsttrekker Laurence Stassen zei vorig jaar in *De Pers*: „Dat gedeputeerden voor een aantal tonnen per jaar worden rondgereden van borrel naar borrel, dat kan en wil ik niet verkopen.” Ook het vinden van mensen en bedrijven die willen vertellen over hun privéchauffeur bleek lastig. Hoe noodzakelijk die ook is.

Een privéchauffeur wordt vaak nog gezien als een luxe, als een statussymbool. Discussies over te hoge uitgaven spitsen zich niet zelden toe op het gebruik van een privéchauffeur. Zo bleek uit onderzoek door deze krant twee maanden geleden dat de Technische Universiteit Delft miljoenen verloor met vastgoedactiviteiten en dat de regels voor bijverdienen ruim zijn voor hoogleraren en leden van het college van bestuur. In het universiteitsblad *TU Delta* werd daarom collegevoorzitter Dirk Jan van den Berg aan de tand gevoeld. De eerste alinea ging over zijn auto met chauffeur.

Een chauffeur mag dan noodzaak zijn, erover vertellen doen opdrachtgevers niet graag in het openbaar.

Bertho Eckhardt (53), eigenaar van Greendriver en voorzitter van autobranchevereniging Bovag, huurt af een privéchauffeur in. Als hij bij een klant aankomt, gaat het gesprek altijd eerst even over het feit dat hij met een chauffeur is gekomen. „Niet veroordelend, maar ze beginnen er wel over.” Dat is niet vreemd zegt hij, want toen hij een jaar of vijf geleden gebruik ging maken van een chauffeur, moest hij zelf „ook over een mentale barrière heen om achterin te gaan zitten”. Maar na één rit was hij om: „Ik krijg er zoveel productieve uren voor terug.”

De twee Limburgse PVV-gedeputeerden die om principiële redenen van een auto met chauffeur afzagen, zeggen zoveel tijd te verliezen met het zelfstandig reizen, dat hun werk cronder zou lijden. Ze hebben volgens dagblad *De Limburger* binnen de partij en het provinciehuus toestemming gevraagd om toch weer in de dienstauto plaats te nemen. Partijvisie of niet, ze willen hun chauffeur terug.



^ Klant: **Vivian Boelen** (55), tv-presentatrice en voorzitter congressen en discussieleider
Chauffeur: **Fons de Wijs** (54), werkt bij Brussaard Chauffeursdiensten
Auto: **Audi A6**

Vivian Boelen: „De trein neem ik sowieso niet. Als ik naar een congres moet, ben ik keurig in pak, heb ik spullen bij me en wil ik onderweg nog even mijn lippen stiften.

„Ik vind het heerlijk om gereden te worden. Je hoeft niet alleen naar de afspraak toe en kan erna nog een wijntje drinken. Als ik aankom met chauffeur maakt dat een goede indruk. De zaken gaan zichtbaar goed, die meid kan zich een chauffeur permitteren.

„Ik heb verschillende chauffeurs, vaak studenten. Dat zijn jongens die je met fatsoen mee kunt nemen, en als ze moeten wachten kunnen ze studeren. Ik vind het leuk als hij zich ook opstelt als mijn PA. Dat vraag ik niet aan ze, maar sommigen hebben

er gevoel voor. Die vragen of ze iets voor me kunnen doen.”

Fons de Wijs: „Hiervoor was ik automonteur. Maar bij het bedrijf was mismanagement en moest ik veel overwerken. Nu ben ik al elf jaar chauffeur, bij hetzelfde bedrijf. Dit werk wil ik niet meer kwijt. Je bent gebonden maar ook vrij. Tijdens de wachttijden kun je doen wat je wilt. „Ik heb een paar vaste klanten, in de overige tijd rijd ik anderen. Ik schat dat ik voor 90 procent zakelijke klanten heb en dat zijn vaker mannen dan vrouwen. Wat een fijne klant is? De klant is altijd aardig. „De gordel van de bijrijdersstoel doe ik uit voorzorg vast. Bij een botsing schuift de stoel dan niet naar voren.”



< Klant: **Guido van Woerkom** (56), hoofd-directeur van de ANWB
Chauffeur: **Cor van der Heiden** (54), in dienst bij de ANWB sinds 1999
Auto: **Audi A8**

Guido van Woerkom: „Mijn werktijden zijn van dien aard dat één chauffeur dat niet aan kan. Daarom heb ik er twee. De dag begint tussen half acht en acht uur als ik word opgehaald en eindigt twaalf uur later. Vaak moet ik in het weekend ook nog weg.

„Ik zou niet weten hoe ik al mijn werk zou moeten doen zonder chauffeurs. De auto is echt mijn tweede kantoor. Ik heb een comfortabele stoel, een tv-scherm voor me, en naast me een iPhone, computer en stukken. „Ik ga heel soms met de trein, maar dat kost me veel tijd. En het is onhandig dat er mensen naast me zitten. De stukken die ik doorneem zijn vertrouwelijk. „Een chauffeur levert meer op, want qua verschil in uurtarief heb je zo een factor vier of vijf te pakken. Ik gebruik de chauffeurs alleen zakelijk, borrels en

diners vallen daar ook onder. Maar ik rijd mijn dochter op zaterdag zelf naar hockey.”

Cor van der Heiden: „Als chauffeur ben je het visitekaartje van het bedrijf. Je stapt als eerste uit de auto. Mijn collega en ik dragen een blauw kostuum met een lichtblauw krijtstreepje, een lichtblauw overhemd en een donkerblauwe das. „Het is niet alleen een kwestie van de klant van A naar B rijden. Je moet de rit voorbereiden en voorzichtig door de bochten. Je wilt niet dat de persoon rechts instapt en links eindigt. „De hele dag achter een pc is niks voor mij. Nu zie ik nog eens wat. Zo heb ik meneer naar de Formule-1-races in Francorchamps gebracht. Mocht ik met hem door de pitstraat lopen. Dat is het leukste wat ik heb meegemaakt.” >>