



# Restaureren van en rally's rijden met klassieke auto's

## De hobby van greenkeeper Niek Rietveld

Niek Rietveld (64) is baancommissaris van Golfclub Van Rijkevorsel op de Openbare Golfbaan Hitland in Nieuwerkerk aan de IJssel en parttime greenkeeper op Golfbaan Leeuwenbergh in Den Haag. Zijn kennis en expertise op beide gebieden hoopt hij over enkele maanden in een eigen consultancybureau aan elkaar te koppelen. Zijn vrije tijd besteedt Rietveld voornamelijk aan zijn grootste hobby: het restaureren van en rally's rijden met klassieke auto's.

Auteur: Niels Wiertz

Het is alsof je als kleine jongen aan de hand van opa de speelgoedwinkel binnenstapt en een modelauto mag uitzoeken die je in elkaar gaat zetten en waarmee je daarna nog dagen plezier hebt. Vervang de speelgoedwinkel door een loods op een bedrijventerrein en de modelauto's door klassieke auto's waarmee na restauratie daadwerkelijk gereden wordt en je hebt het verhaal van Niek Rietveld in een notendop. De Rotterdammer is verzot op het restaureren van klassieke auto's, waarmee hij vervolgens rally's gaat rijden met zijn sleutelmaatje Frans Smits. Rietveld: "Sinds de jaren '60 van de vorige eeuw ben ik geïnteresseerd in deze hobby, die vele avonduren in beslag heeft genomen. Nadat ik getrouwd ben en samen met mijn vrouw kinderen gekregen heb, heeft het een tijdje stil gelegen. De tijd ontbrak toen en we konden het geld aan betere zaken besteden. Maar na mijn vijftigste verjaardag begon het toch weer te kriebelen.

Iemand had moeilijkheden met zijn auto en vroeg mij advies. Daardoor ben ik weer gaan sleutelen. Ik ben nu ook (bestuurs)lid van de Rohac, de Rotterdams-Overschieese Historische Automobiel Club, die 140 leden telt. Daarvan kun je lid worden als je een auto bezit van vóór 1971. Op die lidmaatschapsregel wordt enkel een uitzondering gemaakt als iemand een heel erg interessante wagen heeft. Bijvoorbeeld een Renault Alpine, zo'n heel laag model uit 1973, 1974 of 1976. Dan weegt het esthetische aspect toch zwaarder dan het bouwjaar en is lidmaatschap geen probleem."

### Gebrekkige communicatie

Het sleutelen aan auto's is Rietveld niet vreemd. Na zijn HTS-opleidingen elektrotechniek en werktuigbouwkunde vond hij werk als instructeur automobieltechniek. Bovendien stond hij jarenlang aan het hoofd van een bedrijf dat de import

**"Bestuurders zijn vaak betweters, die überhaupt geen idee hebben wat er allemaal bij het onderhoud van een baan komt kijken."**

verzorgde voor het automobiel- en vrachtwagenbedrijf. Rietveld: "Nu werk ik voor een Deens bedrijf dat roestvrije tanktrailers maakt. In april hoop ik 65 te worden en dan ga ik me meer wijden aan golf. Niet alleen aan het spel, maar ook aan de consultancy eromheen." Eigen ervaringen uit zijn bezigheden als baancommissaris en parttime greenkeeper én bezoeken aan vele golfbanen hebben hem overtuigd dat er nog volop werk

voorhanden is bij de exploitatie en het onderhoud van een golfaccommodatie. Met name in de communicatie tussen de verschillende partijen die op een golfbaan actief zijn. Rietveld: "Er zit bijvoorbeeld een verschrikkelijk groot gat tussen het bestuur en management van golfbanen en het greenkeeperteam dat actief is op de betreffende banen. Het management snapt vaak niet waarom je bepaalde zaken niet voor elkaar krijgt, terwijl greenkeepers vaak zeggen dat het hun aan de middelen ontbreekt. Kijk, het restaureren van klassieke auto's en greenkeeping kun je wat dat betreft goed met elkaar vergelijken. Beide bezigheden vergen geduld en nauwkeurigheid. Bij het greenkeepen komt daar nog een eigenschap bij: communicatie. Die is héél belangrijk, want bestuurders zijn vaak betweters, die überhaupt geen idee hebben wat er allemaal bij het onderhoud van een baan komt kijken. Greenkeepers hebben weer als nadeel dat ze vaak niet kunnen communiceren. Wat zie je dan: het bestuur is verbaal sterker, waardoor de greenkeeperinbreng – als die er al is – teniet wordt gedaan. Dat kan je verschrikkelijk veel geld kosten. Neem de aankoop van machines als voorbeeld. Het bestuur weet van de hoed noch de rand hoe een machine het beste kan worden ingepast. Dan krijg je vertegenwoordigers van John Deere, Jakobsen en Toro over de vloer met demonstraties, maar als de uiteindelijke gebruiker van de machine niet in de keuze gekend wordt, is het bij voorbaat al een waardeloze machine die je koopt. Een medewerker die gekend is in de aankoopbeslissing beschouwt zijn machine ook meer als van zichzelf en die wil zich daar dan ook helemaal voor inzetten." De keuze voor een machine hoeft volgens Rietveld niet moeilijk te zijn. "Een goede machine is simpel en ergonomisch, maar vaak wegen de kosten bij een aankoop het hoogst. Die worden ook nog eens van hogerhand bepaald. Terwijl het veel beter is als die per stap zouden worden bekeken. Een onderhoudscontract is al een begin, maar eigenlijk moet je naar een servicecontract toe, waardoor je erachter komt voor welk (totaal)bedrag je de machine kan kopen. Aankoop kan een heel rationeel proces zijn, maar vaak speelt emotie, mode, reclame, het oordeel van anderen en bepaalde belangen een rol. Kies liever voor een goed bedrijf, waar je het personeel, dat jou goede service biedt, kunt vertrouwen."

### Geheimschrijverij

De bevoegenheid waarmee Rietveld over de 'mistanden' spreekt, wil hij straks ook in zijn advise-



ringsbureau laten terugkomen. Zijn consultancy richt zich volledig op de zogenaamde naast-de-baan-werkzaamheden. Rietveld: "Ik ga die greenkeepers niet vertellen hoe ze moeten maaien, dresen of zagen, dat weten ze beter dan wie dan ook. Ik richt me meer op advisering omtrent de begeleiding van het team, de logistieke aanpak, het onderling communiceren en de eventuele aanschaf van nieuwe machines. Er is nogal sprake van geheimschrijverij in dat greenkeeperwereldje. Terwijl de informatie eigenlijk op straat ligt. Maar de greenkeepers overleggen vaak niet of te weinig met elkaar. Noch onderling op een baan, noch tussen verschillende banen. Terwijl ze

door samenwerking juist veel beter uit zouden zijn." Rietveld kan het weten, want ook in de uitvoering van zijn hobby speelt coöpereren een grote rol. Sinds een jaar of zes à zeven is Frans Smits zijn sleutelmaatje, met wie hij vele uren om en in de klassieke auto's doorbrengt. Rietveld: "We hebben elkaar leren kennen via de Rohac. Ja, hoe gaat dat? Zijn navigator valt uit, ik zoek uit nood een bestuurder en zo vind je elkaar. Al doende leer je elkaar vervolgens door en door kennen. Dat kan ook niet anders, je zit immers in een relatief kleine ruimte bij elkaar en je moet ook nog eens blindelings op elkaar kunnen vertrouwen. Als bestuurder, maar ook als navigator.

Als die 'rechts' zegt, moet je ook naar rechts gaan. Ook als er vier auto's voor je rechtdoor gaan." Boos worden op elkaar is er nooit bij. Een oppeppend vloekje ontsnapt af en toe. Rietveld: "Vooral tussen 15 en 16 uur wil wel eens de vermoeidheid toeslaan tijdens een rally. Dan moeten we onderling ervoor zorgen dat we scherp blijven. Vergis je niet, voor het rijden van rally's moet je een goede conditie hebben. Het leuke is dat er tegenwoordig veel rallyritten uit het verleden zijn opgepakt. Zo'n rally als de Tulpenrally bijvoorbeeld; vroeger ging dat dag en nacht door, tegenwoordig rijd je 300 tot 400 kilometer per dag en overnacht je in hotels."

**"Er is nogal sprake van geheimschrijverij in dat greenkeeperwereldje. Terwijl de informatie eigenlijk op straat ligt."**

## Oriëntatieritten

Waar de rally's vroeger voornamelijk snelheidsritten waren, kennen ze tegenwoordig meer en meer het karakter van regelmatigheid- en oriëntatieritten. Rietveld: "De organisatoren moeten daarbij wel alles uit de kast halen om het moeilijker te maken en een klassement te krijgen. De deelnemers worden namelijk steeds beter. Dan moet je bijvoorbeeld denken aan rijproeven of aan bewerkte navigatiekaarten. Vroeger had je controleposten, waar je een stempel moest halen en waar je dan nog zeven à acht minuten de tijd had, eer je weer weg mocht rijden. Nu zijn die tijden ernstig verkort. Als je verkeerd rijdt, zijn de tijden zo krap dat je af en toe wel eens het gaspedaal goed moet indrukken en dan toch te laat bij de controlepost aankomt en strafminuten oploopt. Maar de veiligheid van onszelf en alle andere verkeersdeelnemers staat natuurlijk voorop. Zo zijn alle auto's in goede staat en APK gekeurd. Er is echt niemand die in een krakemikkige auto rondrijdt. Iedereen heeft ook safety belts in zijn auto, van die autosportgordels. Wat ontbreekt zijn GPS systemen en mobiele telefoons, die zijn verboden. Puur door het kaartlezen en het opvolgen van aanwijzingen moeten we de checkpoints weten te bereiken. Af en toe worden er wel snelheidproeven gehouden, maar die hebben dan plaats op afgesloten terrein."



## Lowbudget

Volgens Niek Rietveld is de opeenvolging van de processen het leuke aan zijn hobby. Het kopen van de auto op zich is al leuk, maar "dan begint het hele feest van demonteren, restaureren, weer opbouwen en inschrijven voor een rally om het voertuig uit te proberen. Het is een lowbudget hobby; afgezien van het plaat- en spuitwerk besteden we een paar duizend euro per auto. Onze projecten zijn ook meestal uitgesmeerd over een paar jaar. Voor onderdelen en materiaal bezoeken we beurzen, maar tegenwoordig vind je ook heel veel via E-bay of Marktplaats op internet. En anders bij specialistische dealers. Het onderhouden van een netwerk is ook belangrijk. We hadden een keer een 2-tak Saab-motor van 38 pk, maar daar was niet meer mee te rijden. In Zweden (het thuisland van Saab, red.) konden ze ons niet verder helpen, maar toen ontdekten we dat er in Nederland een jongen was die gespecialiseerd was in tweetak motoren. Hoe die het deed, wilde die niet zeggen, maar hij repareerde 'm en bracht 'm van 38 naar 68 pk. Wanneer je uitgekeken bent op een wagen verkoop je deze en investeer je het geld meteen weer in een nieuw project. Zo heb ik al een Riley '33 en '38 gehad, een Porsche 911, een Saab 96 en een Austin Healy. Nu werk ik met Frans weer aan een Porsche. Meestal gaan we op zaterdag een uurtje of drie à vier sleutelen. Dat geeft al een lekker

gevoel, maar wordt nog versterkt als je tijdens een rally een prijs in de wacht weet te slepen. Dat is toch een bekroning voor je werkzaamheden. Ik heb zelf ook wel eens rally's uitgezet, bijvoorbeeld voor leden van de Club van 100 van Van Rijckevorsel. Je kunt dan met het bolletje-pijltje-principe aanwijzingen in het routeboek opnemen en de deelnemers van punt naar punt laten rijden. Of je maakt een routekaart waarop je de checkpoints weergeeft. Bij een rally voor een Engelse club ben ik een keer de mist ingegaan. Ik dacht slim te zijn en had de route helemaal op de kaart uitgestippeld en aangegeven. Maar daar bleken de vrouwen moeite mee te hebben en ik had over het hoofd gezien dat de man reed en de vrouw kaartlas. Om zulke problemen in de toekomst voor te zijn, geef ik binnenkort een kaartlees oefening voor de dames van de Club van 100. Dan zijn ze voorbereid als we binnenkort weer eens zo'n rally houden. Als afwijkende clubactiviteit is dat leuk. Zeker als je het rally rijden kunt combineren met golf. Als je bijvoorbeeld checkpoints inricht op golfaccommodaties kun je er putt- of chipproeven organiseren. Zo combineer je het een met het ander en ben je een dagje gezellig uit."