

TVM ACTUEEL



Voor en door onze leden

De kracht van de
coöperatie TVM

PLUS



Pieter van Vollenhoven:
'Het veiligheidsplan heeft
zijn sporen verdiend'



Arjan Bos:
'TVM is meer dan
een verzekeraar'



Walther Ploos van Amstel:
'Alles draait om
data, data, data'



24

De spiegel van de transportwereld

"Aandacht. Begrip. Communicatie. Daar draait het om." Adviseur Preventie en Risicobeheer Annemarie Middelkoop geeft een toelichting op haar werkzaamheden. "We trainen bedrijven en daarmee ook de chauffeurs op hun gedrag."



4

DAADKRACHT EN DOORZETTINGSVERMOGEN

De wordingsgeschiedenis van de Onderlinge Waarborgmaatschappij Transportrisico U.A. via Transvemij naar Coöperatie TVM U.A. is er een van doorzettingsvermogen en daadkracht. Een overzicht van de eerste 25 jaar (1962-1987).



28

NOG EEN WERELD TE WINNEN VOOR TRANSPORTSECTOR

Walther Ploos van Amstel, lector stadslogistiek, noemt het een noodzaak om als transportondernemer inzicht te hebben in wat er in jouw keten gebeurt, van het begin tot het eind.

TVM Actueel is een periodieke uitgave van Coöperatie TVM U.A. Een uitgave voor leden van de TVM groep die ieder kwartaal verschijnt.

Hoofdredactie: Frank Woestenburg | Eindredactie: Mayke de Munnik | Redactie: Michael Nemethy, Harm Vonk e.a.
Fotografie: Glenn Wassenbergh, Matty van Wijnbergen en Gerlinde Schrijver | Vormgeving: Wouter Nijman www.nijman.frl

Redactieadres: TVM verzekeringen | Van Limburg Stirumstraat 250
7901 AW Hoogeveen | postbus 130 | 7900 AC Hoogeveen

☎ +31 (0)528 29 29 99 | ✉ redactie@tvm.nl | ✉ info@tvm.nl
🌐 www.tvm.nl | 🐦 @tvmnl en @tvmalert
📘 www.facebook.nl/tvmverzekeringen

Voor al uw verzekeringsvragen kunt u contact opnemen met uw accountteam:
☎ +31 (0)528 29 29 99 | ✉ info@tvm.nl

Heeft u direct hulp nodig?
Bel dan met TVM assistance: ☎ +31 (0)528 29 29 11

Heeft u schade, maar is het niet spoedeisend?
Bel dan met de TVM schademeldingsdienst: ☎ +31 (0)528 29 27 00

Via www.mijntvm.nl of www.mobielschademelden.nl
kunt u uw schade online melden.



20

TVM ASSISTANCE, DE EIGEN ALARMCENTRALE

In 2018 is de alarmcentrale in het leven geroepen om klanten slagvaardiger te kunnen bijstaan bij acute hulpverlening bij schades. TVM verzekeringen is de eerste verzekeraar in het beroeps-goederenvervoer met een eigen centrale.



20

TVM RECHTSHULP EN HET NLTRUCKKARTEL

TVM is mede-initiatiefnemer van het claimcollectief 'NLtruckkartel' dat een collectieve claim voorbereidt.



12

'GEBOEID DOOR DE RIDDERS'

Pieter van Vollenhoven vertelt over zijn sympathie voor TVM en de vrachtwagenchauffeurs.

VAN DE VOORZITTER



De ontstaansgeschiedenis van TVM verzekeringen is velen van u bekend. Opgericht in 1962 door een groep transportondernemers die de handen ineen sloeg, omdat het steeds lastiger werd hun risico's te verzekeren. TVM is opgericht door leden voor leden. Daarmee is TVM ook van onze leden. Het is de kracht van onze coöperatie in een notendop.

Bij TVM leeft dat coöperatiegevoel enorm sterk onder onze medewerkers, op alle niveaus. We voelen ons verbonden met de sector van Logistiek en Transport en vooral met onze leden. We willen meer zijn dan zomaar een verzekeraar. We doen ook meer. Veel meer. Bijvoorbeeld op het gebied van preventie.

TVM is daarnaast een kompaan van wie je op aankunt, ook in moeilijke tijden. Want als het nodig is, staan wij op de barricaden. Denk aan de collectieve claim tegen het truckkartel die nog altijd loopt. Of, meer recent, onze campagne na de uitbraak van het coronavirus om alle chauffeurs van Nederland een hart onder de riem te steken. Onder het motto: het land valt stil, maar zij gaan door. Trots op alle chauffeurs van Nederland.

'Samen staan we sterker'

Onze coöperatie is er voor iedereen. Van groot tot klein. Wij bieden een platform en netwerk, waarbij alles samenkomt op het gebied van Logistiek en Transport.

Persoonlijk geloof ik heilig in de kracht van de coöperatie. Ook in een samenleving die in hoog tempo verandert en individualiseert. De rol van de coöperatie verandert hierdoor ook, maar de behoefte blijft onverminderd groot. Zeker nu hoor en zie ik dat weer terug. Juist in tijden van crisis zie je heel duidelijk dat mensen graag terugvallen op een stevig fundament en een vertrouwde basis. In onze sector is TVM dat.

De voordelen van onze coöperatie zijn velerlei. Om het verhaal van de coöperatie TVM nog eens te vertellen en om de voordelen voor onze leden nog eens goed en overzichtelijk onder de aandacht te brengen, hebben wij deze coöperatiespecial van ons magazine TVM Actueel gemaakt. Met aandacht voor het verleden, oog voor het heden en een doorkijkje naar een inspirerende toekomst, waarin ons motto hetzelfde blijft: samen staan we sterker.

Ik wens u veel leesplezier.

Arjan Bos
voorzitter

COÖPERATIE



16

TVM FOUNDATION

Mede dankzij een royale gift van de TVM foundation kon in het Friese watersportcentrum het Play Skate Grou worden gerealiseerd.



40

HET BEGINT MET PASSIE

De familie Waninge is vanaf het prille begin betrokken bij de coöperatie TVM.



35

VIJF VRAGEN

De moderne maatschappij verandert snel en continu. Daarmee verandert ook de rol van coöperaties, zegt Martin Duvivier, voorzitter van de Raad van Commissarissen.



ALLES OVER DE LEDENRAAD

TVM is er voor en door haar leden. In de extra bijlage een overzicht van onze Ledenraad, een toelichting op de Next Generation en het lidmaatschap van TVM.

Overname van (delen van) artikelen is toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie en mits de bron wordt vermeld. Overname van foto's en/of illustraties is niet toegestaan.

Daadkracht en doorzettingsvermogen

Geen mens zat in 1962 te wachten op een specifieke transportverzekeraar, blijkt na het lezen van het boek ‘Sporen in de Tijd – 25 jaar Transvemij (1962-1987)’. De wordingsgeschiedenis van de Onderlinge Waarborgmaatschappij Transportrisico via Transvemij naar TVM is er een van doorzettingsvermogen en daadkracht.

tekst: Gerard den Elt

beeld: TVM archief

Tegenwerking is het woord niet. De totstandkoming van een onderlinge verzekeringsmaatschappij voor de transportbranche in de jaren 60 ging gepaard met onverhulde dreigementen en zakelijke sabotage van banken en concurrenten, blijkt uit de geschiedschrijving van de eerste kwart eeuw van TVM's juridische voorganger.

Waren die praktijken anno 2020 toegepast, dan zouden die in flagrante strijd zijn geweest met de Europese mededingingsafspraken. Maar och, in 1962 werden polissen van transportondernemers na een faillissement van verzekeraar Brandaris lukraak opgezegd door vrijwel alle verzekeringsmaatschappijen. Zij konden zich vervolgens opnieuw verzekeren bij een

Veiligheid en preventie vanaf de eerste dag in het DNA

door hen opgezette verzekeringspool voor internationale transporten.

“Een dergelijke concentratie ter bescherming van de belangen der verzekeringmaatschappijen is wel een heel mooie zaak, maar het bracht wel met zich mee dat de premies drastisch verhoogd werden, terwijl er voor de verzekerden geen alternatief bestond”, schrijft auteur Hans Vogelesang in

‘Sporen in de Tijd’ (1962-1987).

De premieverhogingen, de opzeggingen van de oude polissen van de ene op de andere dag, de verlangde onmiddellijke vooruitbetaling van de premies voor nieuwe verzekeringen leidden destijds tot grote liquiditeitsproblemen in de branche.

Onderlinge Waarborgmaatschappij Transportrisico

Het bestuur van de toenmalige vervoersorganisatie NOB Wegtransport (nu Koninklijk Nederlands Vervoer) besloot niet te wijken voor de dwang van de verzekeraars en droeg voorzitter E. van Donkelaar te komen met een eigen verzekeringsorganisatie. Dat leidde tot de oprichting van de Onderlinge Waarborgmaatschappij Transportrisico op 6 december 1962. Zeven weken later werd de eerste directeur benoemd, de Groninger R.A. Horst. De verzekeraar in spe kreeg voorlopig onderdak bij NOB Wegtransport in Den Haag.

Daarmee was de tegenwerking van de grote spelers in de markt overigens nog niet voorbij. De herverzekeraars werden onder druk gezet geen zaken te doen met de nieuwkomer, maar gelukkig was de Insurance Company of North America niet beducht voor het herverzekeren van de risico's en dus kon de nieuwe transportverzekeraar beginnen aan een nieuw tijdperk.

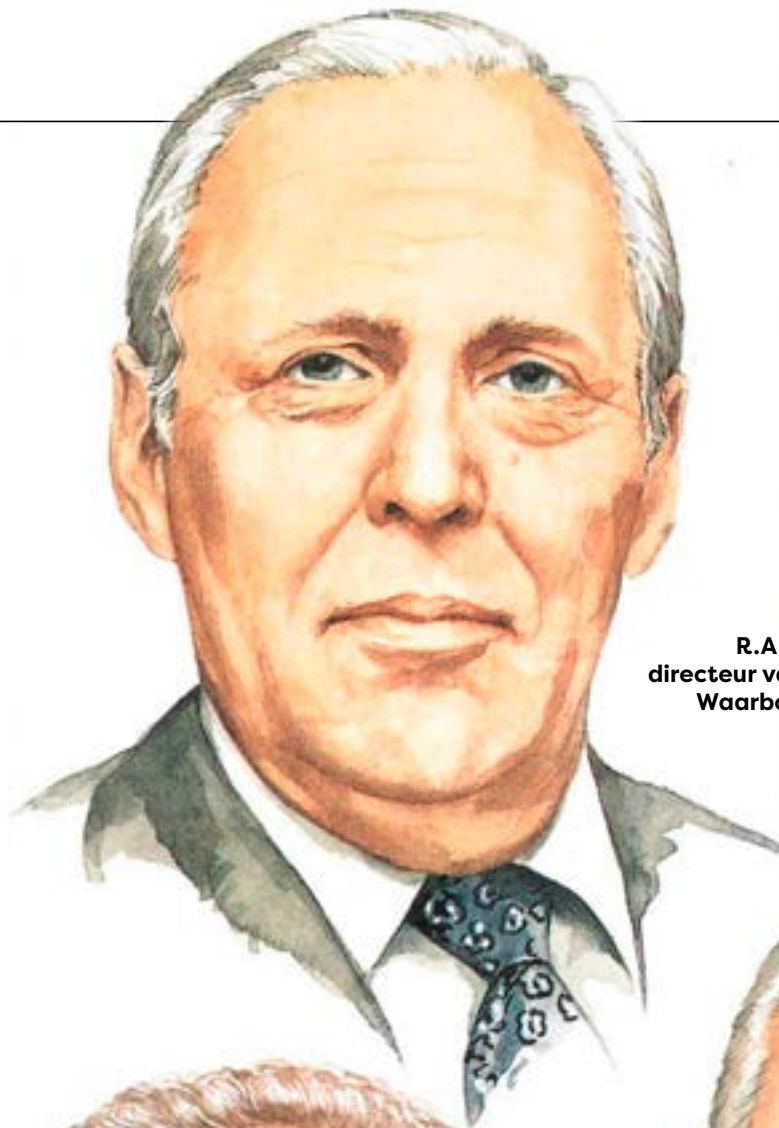
Voor een deel was de angst voor de komst van TVM's rechtsvoorganger

begrijpelijk. Het oude model van verzekeraars en tussenpersonen werd overboord gezet, mede uit kostenoverwegingen. Er bleef geen commissie of courtage meer hangen in de laag tussen de verzekerde en de verzekeraar. De nieuwe coöperatie deed rechtstreeks zaken met de aangesloten leden, een direct writer nog voordat het woord in de markt bekend was.

De rest is geschiedenis, zo leert het boek. De eendracht van de groep transportondernemers die betrokken was bij de oprichting, was hecht. Met zakelijk succes tot gevolg. Na afsluiting van het eerste boekjaar (31 december 1964) werd een premieomzet van ruim 2 miljoen gulden (iets minder dan 1 miljoen euro) in de boeken gezet. Het dubbele van het doel in het eerste volledige boekjaar. In 1965 groeide omzet naar ruim 4 miljoen oude guldens en ruim 1.200 transportondernemers hadden zich inmiddels aangesloten. In 1968 doorbrak de premieomzet de 10 miljoen gulden, eind december 1970 zelfs de 15 miljoen gulden (6,8 miljoen hedendaagse euro's).

Transvemij

De opmars had ook gevolgen voor de huisvesting. Al snel bleek dat inwonen bij NOB Wegtransport geen optie meer was en werd in 1963 een nieuw kantoor aan de Schimmelpennincklaan in Den Haag betrokken. Zes jaar later volgde een verhuizing naar het Vervoershuis in Rijswijk. In 1969 werd ook de naam Transportrisico veranderd in Transvemij, een afkorting van Transport Verzekerings Maatschappij. >



**R.A. Horst, de eerste
directeur van de Onderlinge
Waarborgmaatschappij
Transportrisico.**

**A.C. Bos volgde
R.A. Horst in
1976 op als
hoofddirecteur.**



**E. van Donkelaar, de eerste
voorzitter van Onderlinge
Waarborgmaatschappij
Transportrisico.**



Het kantoorpand in Den Haag.



In 1972 werd besloten naar Hogeveen te verhuizen. Aanleiding: een zeer krappe arbeidsmarkt, waardoor moeilijk aan personeel te komen was of om goede medewerkers te behouden. Een aantrekkelijke Rijkssubsidie, een betere arbeidsmarkt in Drenthe en medewerking van de gemeente Hogeveen gaven de doorslag. Aanvankelijk werd tijdelijk het oude pand van Gemeentewerken in Hogeveen betrokken, gevolgd door de opening van een nieuw hoofdkantoor aan de Eisenhowerstraat in augustus 1973. De premieomzet op dat moment? 25 miljoen!

Een van de aanwinsten in het nieuwe kantoor: een IBM-computer

opvolger van Horst. De laatste hing zijn opvolger een juk op de schouders met aan weerszijden twee emmers: de ene symbolisch 'gevuuld' met het gewicht van Transvemij, de andere als het ware gevuld met de lijfspreuk van Ad Bos: "Zonder moeite wordt niets verkregen dat de moeite waard is."

Het was een roerige periode, de jaren 70. Er was sprake van een recessie door het olie-embargo, werkloosheid en sociale onrust namen toe en het aantal ongelukken steeg onrustbarend. Het trieste toppunt van die dagen was het mistongeluk bij Prinsensbeek. Op de vroege, zonnige ochtend van 25 augustus 1972 reden 60 (vracht)auto's op de rijksweg van Rotterdam naar Breda plotseling een onverwachte mistbank in. Het zicht bedroeg nog geen tien meter. Het trieste gevolg van de kettingbotsing: 13 doden, onder wie drie vrachtwagenchauffeurs. En nog eens tientallen gewonden, van wie velen ernstig. Tien voertuigen brandden volledig uit. Schade: circa 16 miljoen gulden, nu ruim 6,8 miljoen euro.

Prinsensbeek'

In het jubileumboek beschrijft Vogelzang deze zwarte bladzijde: "In assurantiëkringen had men het er al over dat 'Prinsensbeek' de ondergang van deze maatschappij zou betekenen. 'Daar gaat TVM aan kapot!' Deze maatschappij, weliswaar pas tien jaar

"Zonder moeite wordt niets verkregen dat de moeite waard is"

Systeem 3, niet langer gehuurd, maar in volledig eigendom. De aanschaf vormde de aanzet tot een voortdurend streven naar innovatie en digitalisering in latere jaren van de coöperatie.

Een jaar eerder (1972) was Ad Bos in dienst getreden als adjunct-directeur, voornamelijk belast met financieel-economische zaken en automatisering. Hij was het die de verhuizing naar Hogeveen initieerde en begeleidde. Vier jaar later werd Bos benoemd tot hoofddirecteur als





oud, kon dankzij goed management en een verstandig herverzekeringsbeleid de klap opvangen zonder in moeilijkheden te komen.”

Veiligheid en preventie werd vanaf de eerste dag in het DNA van de nieuwe verzekeraar opgenomen. In 1966 werd het TVM veiligheidsplan in het leven geroepen, amper vier jaar na de oprichting. Dat ging niet zonder slag of stoot. Vakbonden waren bevreesd dat het belonen van chauffeurs die zonder schade bleven zou leiden tot een zwarte lijst voor brokkenmakers. Het vroeg veel overtuigingskracht, maar uiteindelijk werd het plan na samenspraak met onder meer het ministerie van Verkeer en Waterstaat Veilig Verkeer Nederland en de politie gelanceerd.

Chauffeurs werd vooral gewezen op de zogenoemde Zwarte Zes, een lijst van cruciale fouten die veel schades tot gevolg hadden, zoals geen voorrang verlenen, achter op een stilstaand

object rijden of verkeerd inhalen of invoegen. In de eerste jaren na invoering ging de schadelast met procenten tegelijk per jaar naar beneden.

Ridders van de Weg

De chauffeurs die schades wisten te voorkomen, werden uitgeroepen tot de Ridders van de Weg, een fenomeen dat jaarlijks brede aandacht in de media trok. Tien jaar na invoering van het Vervoersplan, in 1976, werden de eerste Gouden Ridders onderscheiden door prof. mr. Pieter van Vollenhoven, die als voorzitter van de Raad voor de Verkeersveiligheid het plan omarmde. Hij sprak destijds: “De chauffeur van een vrachtauto moet aan veel voldoen.: hij mag nooit over de streep gaan, nooit overstuur raken, nooit onder dekzeil gaan, nooit door oranje rijden en nooit uit de bocht springen.”

In de loop der jaren waren vele hoogwaardigheidsbekleders bij de

Ridders van de Weg, onder wie ministers en staatssecretarissen. Oud-minister Neelie Smit-Kroes nam in 1980 ten overstaan van de gelauwerde chauffeurs bijvoorbeeld geen blad voor de mond in het Autotron in Drunen. “Eigenlijk is het te gek dat ik hier onderscheidingen ga uitreiken voor schadevrij rijden. Dat laatste behoort zo normaal en doodgewoon te zijn, dat we het wel uit ons hoofd zouden laten schadevrij rijden als een prestatie te waarderen.”

Auteur Hans Vogelesang gaf aan einde van het jubileumboek van de eerste 25 jaar Transportrisico/Transvemij/TVM het laatste woord aan de eerste voorzitter, E. van Donkelaar: “Transvemij zal de ontwikkelingen steeds een stap voor moeten zijn.” De auteur kan het niet laten daar in 1987 nog een állerlaatste woord aan toe te voegen: “En daar is zij tot nu tot nu toe uitstekend in geslaagd.” <





‘TVM is er voor iedereen’

In de Netflix-serie Marseille speelt de lokale voetbalclub Olympique een belangrijke rol. De burgemeester, een glansrol van Gérard Depardieu, maakt zich hard voor behoud van het stadion. Met veel overtuiging weet hij alle tegenstanders ervan te overtuigen dat een stadion meer is dan een berg stenen, maar dat het mensen en culturen verbindt. Een stadion is van iedereen. Van jong en oud, van rijk en arm.

tekst: Frank Woestenburger

beeld: Matty van Wijnbergen

Arjan Bos, CEO van TVM verzekeringen, geniet weinig vrije tijd, maar pakt via Netflix af en toe een aflevering mee. Hij trekt uit eigen beweging de parallel met de coöperatie. “In de serie zie je dat de club verbindt en ervoor zorgt dat in het stadion tegenstellingen verdwijnen. Een coöperatie brengt eveneens gelijkgestemden bijeen.”

Hij vervolgt: “Wij bieden een platform en netwerk, waarbij alles samenkomt op het gebied van Logistiek en Transport, dat is de verbindende factor. Dan maakt het vervolgens niet uit of je leiding geeft aan een groot bedrijf of een eigen rijder bent, of je in de deelmarkt verhuizingen actief bent of in de gevaarlijke stoffen zit. Een coöperatie is een eensgezinde club waar belangen samenkomen en een club die je belangen vertegenwoordigt. Die pal staat als het moet, die met je meedenkt en meevoelt. Het gaat om geven en nemen. Om saamhorigheid.”

Ervaren onze leden ook deze saamhorigheid?

“Dat krijg ik wel vaak terug. Wij vinden een persoonlijke benadering binnen TVM erg belangrijk, op alle plekken en op alle niveaus. Dat begint al met een warm welkom bij de receptie bijvoorbeeld. Maar denk ook aan het directe contact dat accountmanagers en preventie- en risicoadviseurs hebben met onze klanten. En aan de langdurige arbeidsverbanden met medewerkers, waardoor onze klanten niet ieder jaar weer een ander aan de

lijn of op bezoek krijgen en echt een relatie kunnen opbouwen. Ik durf te stellen dat we als organisatie goed bereikbaar en toegankelijk zijn. Of je nou één auto bij ons verzekerd hebt of duizend, als je Bos wilt spreken, krijg je Bos aan de lijn. TVM is laagdrempelig. De club is van ons allemaal en dat willen we ook uitstralen.”

“TVM is meer dan een verzekeraar. TVM is ook een vriend, een kompaan bij wie je je prettig voelt. Dat clubgevoel is in het verleden waarschijnlijk ook versterkt door de sport, door wielrennen en schaatsen. Als er gewonnen werd, wonnen we allemaal. Medewerkers en klanten.”

Leeft dat coöperatiegevoel ook bij de eigen TVM-medewerkers?

“Absoluut. Iedereen binnen TVM is begaan met Logistiek en Transport. We zijn verzekeraar in een niche. Dus het is logisch dat het gevoel met onze klanten en sector heel sterk is. Binnen TVM zit toch ook een beetje de familiale cultuur die aansluit bij veel bedrijven die we bedienen, want ook dat zijn vaak familiebedrijven.”

Dat clubgevoel waar je het net over had zie je soms ook terugkomen in de manier waarop TVM naar buiten treedt.

“Dat is zeker waar. Eerder dit jaar hebben we een campagne gedaan om onze waardering uit te spreken voor alle chauffeurs van Nederland. Dat was in de eerste fase van de coronacrisis. Het land kwam tot stilstand, maar zij

reden door. Maar ze kwamen op hun weg wel dichte deuren tegen. Werden bij bedrijven soms niet eens binnengelaten om even hun handen te wassen of van het toilet gebruik te maken. Dat was een moment dat wij zeiden: hier moeten we iets mee. Toen zijn we ook daadwerkelijk pal voor onze sector gaan staan. Het mooie is dat die campagne veel navolging heeft gekregen en ook daadwerkelijk effect heeft

‘Het oog voor het persoonlijke zal bij TVM nooit verloren gaan’

gesorteerd. In de beeldvorming allereerst, maar het heeft zeker ook bijgedragen aan een betere behandeling van chauffeurs.”

Zou je kunnen zeggen dat het coöperatiegevoel in een crisis weer opborrelt?

“Daar zit beslist een kern van waarheid in. In tijden van crisis, als het spannend wordt of als het tegenzit, val je bij voorkeur terug op stevige fundamenten. Van TVM weten klanten dat ze op ons kunnen rekenen. Dat we een luisterend oor bieden en welwillend zijn in het meedenken met oplossingen. TVM is opgericht door leden voor leden. Maar we zijn ook van onze leden.” >

TVM staat dichtbij haar klanten, zeg je feitelijk. Hoe merk je dat concreet in de praktijk?

“We kennen onze sector, onze klanten en weten wat er speelt. Niet alleen zakelijk, maar vaak ook op privégebied. Er wordt ons veel toevertrouwd, ook omdat we daar goed mee omgaan en omdat we met onze relaties ook echt een partnership hebben. We delen veel, over en weer.”

“Weet je, als ik soms met bestuurders spreek van andere verzekeraars en bedrijven en ik hoor hen praten over hun klanten, dan hoor ik gewoon dat de directe verbinding er niet is. Dat ze mensen napraten die hun influisteren wat de klanten ondergaan. Maar ze weten en voelen niet wat de klant zegt of kennen de sector onvoldoende. Dat heet de ivoren toren. Ik durf te zeggen dat wij die niet hebben.

gaat, valt iedereen terug op een stevig fundament en een vertrouwde basis. Dan zie je dat een coöperatie vaak stabiel is. Immers, een coöperatie heeft geen oogmerk van winstmaximalisatie en is doorgaans veel stabiel, ook omdat men vooral oog heeft en keuzes maakt voor de langere termijn. Dat laatste zie je over het algemeen ook terug bij familiebedrijven in Logistiek en Transport. Vaak kiezen ook zij voor meer voorzichtigheid en minder risico's, iets wat terugkomt in het DNA van een coöperatie. Dat is één van de belangrijkste verschillen ten opzichte van andere verzekeraars.”

Wat is de rol van de leden bij onze coöperatie? We hebben een Ledenraad, maar hebben de leden ook op andere manieren invloed op het beleid van TVM?

“Absoluut. Deze betrokkenheid en inbreng van de leden bepaalt de kracht van onze coöperatie. Er zijn veel voorbeelden te benoemen. Laat ik me beperken tot een viertal.

Een heel mooi voorbeeld is de binnenvaartsector. In het kader van verduurzaming en steeds meer verkeersdrukke op de weg kregen we vanuit onze achterban de vraag of we niet ook actief moesten worden in de binnenvaart. Steeds meer klanten werden ook partners in terminals met het oog op containervervoer- en opslag. Na een verkenning zijn we daarmee verder gegaan.

Ook onze verzuimverzekering is tot stand gekomen op verzoek van onze leden. Zij waren voorheen genoodzaakt dat product bij een andere verzekeraar af te nemen, maar gaven aan ook dit liever bij ons af te nemen.

‘We hebben met onze relaties echt een partnership’

Natuurlijk, ook wij moeten en gaan mee met de digitalisering. Alles moet sneller en efficiënter. Maar het oog voor het persoonlijke zal bij TVM nooit verloren gaan.”

Is het coöperatiegevoel in de loop der jaren wel veranderd?

“Je hebt wel eens crises nodig om de coöperatie goed onder de aandacht te brengen. Als het goed gaat, kan iedereen het. Maar als het wat moeilijk



Arjan Bos met dé Gouden Ridder van Weg 2014 Corine Karsten. Bos: “Preventie zit echt in ons DNA.”

Een derde voorbeeld is internationaal. We volgen onze klanten naar het buitenland. Naar Polen bijvoorbeeld, maar ook naar andere delen van Oost-Europa. Onze klanten wilden ook daar graag bij TVM verzekerd zijn. Dus de oproep aan ons was: TVM, beweeg mee en volg ons transport. Zo is feitelijk de internationalisering van TVM op gang gekomen. Het is tevens een van de redenen dat TVM Belgium begin jaren negentig is opgericht. Zo groeien we mee met onze klanten.

En het vierde voorbeeld is TVM rechtshulp. Wij deden voorheen zaken met derden op dit gebied, maar dat zorgde voor onnodige vertraging voor onze klanten. Vervolgens zijn we het zelf gaan doen. Onze collectieve claim



tegen het truckkartel is een concrete actie van TVM rechtshulp, waarbij we heel nadrukkelijk onze rol als coöperatie hebben genomen om onze klanten bij te staan en voorop te lopen.”

Preventie is een belangrijk onderdeel van de coöperatie. Wat kun je hierover vertellen?

“Preventie zit echt in ons DNA. Al een jaar na onze oprichting is in 1966 de stichting TVM veiligheidsplan opgericht, dat geeft al aan dat het in onze genen zit. Tegenwoordig lijkt veiligheid soms een modewoord en profileren bedrijven zich ermee omdat het maatschappelijk verantwoord is, maar wij zien ons preventiebeleid als een belangrijke pijler onder onze coöperatie.

Een pijler waarvan onze klanten ook daadwerkelijk de vruchten plukken in de praktijk. Met data kunnen we nog meer gaan doen met preventie. Inmiddels hebben we Bumper gelanceerd, een digitale oplossing voor makkelijk schademelden waarmee ondernemers ook meer en beter inzicht krijgen in een volledig schadebeeld, inclusief benchmarking.”

Hoe zie je de toekomst van de coöperatie?

“We blijven nadrukkelijk naar onze leden luisteren. Of het nu gaat om strategische of operationele zaken. We proberen partijen aan elkaar te verbinden die van belang zijn in de logistiek- en transportsector. Daarin zullen wij onze rol pakken. We kunnen of willen niet

alles zelf doen. Co-creatie wordt in de toekomst nog belangrijker om met strategische partners samen te werken op verschillende gebieden, zeker ook via ecomplatforms. Digitalisering is een belangrijk thema. Daar valt veel winst te halen. Voor ons, voor onze klanten en in de verbinding.”

Tenslotte, kunnen we de coöperatie nog beter uitdragen?

“Ik hoor wel eens de perceptie dat TVM er meer voor de grote klanten is. Daar ben ik het mee oneens. TVM is er namelijk voor iedereen, dat wil ik graag benadrukken. Onze ledenraad is een afspiegeling van de achterban, daar zitten ook kleinere klanten bij. Dat hoort ook zo, dat past bij een coöperatie.” <

Waakhond van de verkeersveiligheid

Prof. mr. Pieter van Vollenhoven heeft het thema veiligheid ontegenzeggelijk op de kaart gezet. Niet alleen in het wegverkeer en het transport, maar ook op het spoor, in de luchtvaart en elders. Een gesprek over heden, verleden en toekomst van (transport)veiligheid.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

Het is ook rondom Het Loo in Apeldoorn een bloedhete zomerdag, maar prof. mr. Pieter van Vollenhoven verkiest liever de schaduw van een van de imposante bomen in de tuin van Huis Het Loo boven de luchtgekoelde ontvangstkamer voor een onderhoud over zijn levenswerk: veiligheid.

Met af en toe een kwinkslag laveert hij ernstig tussen de thema's rondom veiligheid door, in de slagschaduw van een 150 jaar oude sequoia. Het aantal doden en gewonden, de opkomst van de techniek, zijn eigen ervaringen als chauffeur ('Ik heb mijn groot rij-

"Je ziet dat het aantal besmettingen weer aan het oplopen is. Dat komt door het reizen. De grenzen zijn open, want je wilt geld verdienen. En dan ben je elkaar aan het infecteren. In Oostenrijk is alles wat 35 plus is voorzichtig. Je ziet ook dat de jongeren moeite hebben met alle beperkingen. Nu beginnen ook de leraren zich te roeren. Die zitten straks met 30 leerlingen in een klas en lopen dus een risico. De jongeren voelen zich minder kwetsbaar. En dan wordt het ingewikkeld."

Bij de volksgezondheid en corona is menigeen nu zeker betrokken, maar dat is volgens van Vollenhoven minder bij het algemene thema veiligheid. Hij verwijst naar een van zijn twee boeken over dit onderwerp, 'Oproep van een Waakhond' dat vorig jaar verscheen.

"Kijk eens, er is geen aandacht voor veiligheid als het gaat om economische belangen en als het je te veel gaat kosten. Als we dat

allemaal moeten gaan betalen, dan prijs je je uit de markt. Veiligheid delft in relatie tot economie het onderspit, dat zie je overal. Ook op plaatsen waar je dat niet zou verwachten, zoals bij de ramp met de spaceshuttle Challenger of bij Boeing"

Hij neemt een verkoelende slok van een glas bruisend water: "Indertijd was bekend dat sluitringen van de Challenger lekten. Maar als je dat wilde repareren, dan was niet alleen heel kostbaar,

maar dan moest het hele lanceerprogramma worden stopgezet. Met alle contracten en economische belangen was dat uitermate kostbaar. En dan wordt er gezegd: er is toch nog nooit iets gebeurd? Laten we maar doorgaan. Ja, en dan ontploft Challenger en na de explosie krijg je een vernietigend onderzoeksrapport waarin wordt gesteld dat de veiligheid het moest afleggen tegen budgeteisen en lanceerschema's."

Raad voor de Verkeersveiligheid

Van Vollenhoven heeft aan de wieg gestaan van het grotere veiligheidsbesef in ons land. Bij zijn aantreden als voorzitter van de Raad voor de Verkeersveiligheid, in 1977, vielen er in één jaar tijd 2.583 doden in het verkeer. "Ik heb het er nog eens even op nagekeken, maar in de jaren 50 waren er zo'n 1.000 doden en ik dacht iets van 20.000 gewonden per jaar. In de jaar 60 liep dat op naar 2.000 doden en 50.000 gewonden en in de zeventiger jaren zelfs tot boven de 3.000 verkeersdoden en 75.000 gewonden. Prinses Wilhelmina zei daarover eens: 'Het lijkt wel of een mensenleven hier minder telt.' Hij merkte dat destijds veel weerstand bestond tegen maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid. "Zo werd de invoering van de autogordel gezien als een inbreuk op de mensenrechten."

Van Vollenhoven heeft er nooit een geheim van gemaakt dat hij in zijn rol van veiligheidsadviseur veel verzet heeft moeten overwinnen. Ministers zaten >

'Transvemij heeft met Ridders van de Weg mijn hart gestolen'

bewijs'), en zijn waardering voor de Ridders van de Weg én zijn oproep voor een nadere studie naar ongelukken met vrachtauto's. Dat laatste tekent zijn visie op de toekomst.

Ondanks zijn 81 jaren is hij nog vrijwel dagelijks betrokken bij dit onderwerp en andere ontwikkelingen, getuige zijn regelmatige observaties op Twitter. Zo houden de ontwikkelingen rondom corona hem bezig. Hij was deze zomer een weekje in Oostenrijk.





geenszins op zijn adviezen te wachten. Hij vertelt dat de media ook wel eens moe van hem werden dat als hij voor de zoveelste keer een lans brak voor maatregelen. “Het was altijd een reuze gedoe, ook met die adviezen. En ik heb mij ook vaak afgevraagd: voor wie doe je dit eigenlijk?”

Wat is uw drijfveer geweest?

“Dat kwam doordat ik in contact kwam met de gehandicaptensport. Daar bleek dat bij 65 procent van deze sporters hun handicap het gevolg was van een verkeersongeval. Daar sprak niemand met grote vreugde over. Zo werden de verkeersslachtoffers voor mij ‘de’ motivatie om de strijd te blijven voortzetten.”

Het belang van de onafhankelijk-



verzonden. Dat gebeurde niet, maar was wel de wens.

“Het woord onafhankelijk onderzoek kenden wij wel, maar kijk eens: vroeger werden de onderzoeken gedaan door de inspecties van de ministeries en die waren behalve toezichthouder ook de instantie die grote rampen onderzocht. Niemand is geïnteresseerd in de waarheid, behalve de slachtoffers. Zij willen heel graag weten wat er is gebeurd, voor de verwerking”

Er valt een stilte. “Het heeft 22 jaar geduurd voordat er eindelijk echt onafhankelijk onderzoek kwam naar ongelukken en rampen. Dat is heel lang! Van de eerste brief over het onafhankelijk onderzoek in 1983 tot aan de oprichting in 2005 van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.”

Wat heeft ervoor gezorgd dat de verkeersveiligheid in de loop der tijd is verbeterd, ondanks de toename van de mobiliteit?

“Daar heeft de verkeersdeelnemer in eerste instantie zelf weinig aan bijgedragen. Het was de techniek die van grote invloed is geweest. Denk aan de wegen die veel beter zijn geworden, denk aan het asfalt, denk aan banden van auto's. En de botsproeven die er gekomen zijn, de verlichting, de wegligging van de auto's, de kooiconstructies, de airbags etc. En kijk naar auto's die tegenwoordig zelf afstand kunnen houden tot de auto ervoor. De mens heeft heel lang een

rijbewijs voor het leven gehad, in vaardigheden werd helemaal niet zo veel geïnvesteerd. Toen voorgesteld werd om het rijbewijs om de zo veel tijd te vernieuwen, was de wereld te klein.”

Van Vollenhoven relativeert meteen de vooruitgang: vroeger gingen veel mensen dood door een ongeluk, nu raken ze dankzij veiligheidsmiddelen ‘slechts’ gewond, maar dat neemt niet weg dat veel mensen daarbij ook blijvend invalide kunnen worden.

Transvemij

Als voorzitter van de Raad voor de Vekeersveiligheid had hij ook altijd een goede band met Transvemij, de voorloper van TVM. In 1987 schreef Van Vollenhoven ter inleiding al een brief in het jubileumboek van de coöperatie. Vooral het programma Ridders van de Weg om chauffeurs na een reeks schadeloze jaren te belonen, was hem dierbaar. Zo schreef hij in 1987: “Het veiligheidsplan heeft zijn sporen verdiend en in de tijd achtergelaten.”

Nu zegt hij daarover: “Wat me bij Transvemij heeft geboeid, zijn die Ridders van de Weg. Daarmee heeft Transvemij destijds mijn hart gestolen. Een beloningssysteem voor schadeloos rijden voor vrachtwagenchauffeurs vind ik een fantastisch systeem. Ik vond ook dat al die mensen op een waardige wijze werden gehuldigd en dat zij een fantastische dag hadden. Het is goed om mensen voor prestaties te belonen.” Hij spreekt uit ervaring. Zelf is Van

‘Veiligheid delft in relatie tot economie vaak het onderspit, dat zie je overal’

heid bij adviezen en onderzoeken is pas écht op de agenda gekomen na een werkbezoek aan de Verenigde Staten. Daar bleek dat in de 50er jaren het aantal verkeersdoden van 50.000 per jaar overeenkwam met de tol van veertien jaar vechten in Vietnam. “En die getallen bleven stijgen.”

Daar maakte hij kennis met de National Transport Safety Board, een onafhankelijke instantie die toezicht hield op de veiligheid in de transportsector. Een eyeopener, vertelt Van Vollenhoven, want in Nederland was de wens dat zijn adviezen altijd eerst moesten worden gelezen door de minister en pas na diens instemming konden die naar het parlement worden



Pieter van Vollenhoven:
“Als er een zorg is, moet je er ook iets aan doen.”



Vollenhoven in het bezit van een groot rijbewijs en bezorgde in zijn jonge jaren in dienst van het familiebedrijf in Schiedam zonweringen, dekkleden en dekzeilen bij bedrijven in de Rotterdamse haven. “Mijn vader had allerlei vrachtwagens, prachtige oude legertrucks in de bedrijfskleuren gespoten. Nog zonder gordel, daar had toen nog nooit iemand van gehoord”, vertelt hij hoofdschuddend. “Ik heb denk ik ergens in 1957 of 1958 mijn vrachtwagenrijbewijs gehaald. We hadden destijds Dodges en Bedfords, materieel dat na de landing in Normandië in 1944 was achtergebleven. Ik bracht soms die dekkleden in de haven rond. Dat was sjouwen geblazen. Die dekkleden waren de voorlopers van de containers; door zeilen werd lading zoals bijvoorbeeld tabak of haring van andere zaken gescheiden. De Rotterdamse haven, ja, daar leerde je alle rangen en standen verge- ten. Daar heb ik veel van opgestoken.”

Toekomst

De zon heeft het inmiddels gewonnen van de schaduw en de verkoeling van Huis Het Loo lonkt. Toch wil Van Vollenhoven graag nog even vooruitkijken, tenslotte is hij nog steeds begaan met de verkeersveiligheid in de transportsector. Hij pleit daarom voor een twee jaar durend, onafhankelijk onderzoek naar ongelukken met vrachtauto's, die steeds meer impact op het wegverkeer lijken te hebben. Daarbij vallen op jaar-

basis ongeveer 25 slachtoffers.

“De vrachtauto's worden steeds groter, zwaarder en langer. Als er daarmee iets misgaat, dan is er meteen met de hele weg iets mis. Kijk eens, een kleine auto tillen ze zo op, maar zo'n joekel van een gevaarte ligt behoorlijk in de weg. Mijn voorstel zou zijn om twee jaar lang met bijvoorbeeld TVM, de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de SWOV te kijken wat precies de oorzaken zijn en wat we eraan kunnen doen”, zegt hij gedreven.

Hij denkt bijvoorbeeld aan de rol van de chauffeur, de onderneming, het toezicht van de politie. Zo is hij benieuwd naar de afleiding door het telefoongebruik of door het raadplegen van papieren tijdens het rijden.

“En als ik dan van directeur Peter van der Knaap van de SWOV hoor dat het telefoongebruik onder vrachtwagenchauffeurs zelfs groter is dan bij bestuurders van personenauto's, dan vind ik dat we waakzaam moeten zijn. Want de consequenties zijn aanzienlijk groter.”

Zijn missie houdt hem bezig – nog altijd. Hij bevestigt het volmondig. “Kijk, je hebt twee soorten mensen. Degenen die zeggen: hoe laat zullen we gaan golfen? Maar ik vind: als er een zorg is, moet je er ook iets aan doen. Ik houd ook niet van mensen die alleen maar lopen te mekkeren, die de wereldproblemen doornemen tijdens een kaartspel. Ik wil er dan graag wat aan doen.”

PROFIEL PIETER VAN VOLLENHOVEN

Prof. Mr. Pieter van Vollenhoven (geboren in Schiedam op 30 april 1939) studeerde van 1959 tot 1965 rechten aan de Rijksuniversiteit Leiden. Daar leerde hij Prinses Margriet kennen. Zij hebben vier zonen en elf kleinkinderen.

Na zijn huwelijk en zijn loopbaan bij de Koninklijke Luchtmacht raakte hij zowel nationaal als internationaal nauw betrokken bij de veiligheidszorg. In 1975 werd hij adviseur van de toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat Tjerk Westerterp op het gebied van de verkeersveiligheid. Vervolgens was hij voorzitter van verschillende organisaties, zoals de Raad voor de Verkeersveiligheid, de Spoorwegongevallenraad, de Stichting Maatschappij en Veiligheid, het Nationaal Verkeersveiligheidsfonds, het College Bevordering Veiligheidseffectstudies, de Raad voor de Transportveiligheid en de Onderzoeksraad voor Veiligheid. In 2005 is prof. mr. Pieter van Vollenhoven door de Universiteit Twente benoemd tot praktijkhoogleraar Risicomanagement. Daarnaast is hij erevoorzitter van het Fonds Slachtofferhulp en onder meer medeoprichter van de European Transport Safety Council.

Over zijn leven in dienst van de veiligheidszorg schreef hij twee boeken, verschenen bij Uitgeverij Balans: ‘Hier Onveilig? Onmogelijk!’ (2012) en Oproep van een Waakhond (2019).



TVM foundation droeg aardige steen bij

De blijdschap en dankbaarheid waren groot in Grou. Mede dankzij een royale gift van de TVM foundation kon in het Friese watersportcentrum het Play Skate Grou worden gerealiseerd. Het is een bijzondere accommodatie, waar de plaatselijke jongeren een eigen plek hebben voor het beoefenen van hun favoriete sporten, zoals skeeleren, pleintje voetbal, basketbal, inlineskaten, inlinehockey, korfbal, handbal, BMX en freestyle step.

tekst: Harm van der Pal

beeld: Gerlinde Schrijver

‘S Winters kan de 200 meter lange, officiële KNSB-skeelerbaan onder water worden gezet, zodat er bij voldoende vorst kan worden geschaatst. “Het mooiste is dat het idee van de plaatselijke jeugd zelf afkomstig is. Het was hún plan, het is nu hún speelplaats”, zegt oud-gym-

‘Het mooiste is dat het idee van de plaatselijke jeugd zelf afkomstig is

leraar Gerard Frijling, de grote stimulator achter het hele project.

“Een oud-leerling van me, Demi van der Meer, kwam op een zekere dag bij me en zei: ‘We mogen nergens voetballen. Er is hier helemaal geen speelplek meer voor ons. En als we al eens ergens

bezig zijn komt de politie om ons er weer vandaan te sturen. Kunt u ons niet helpen om een speelpleintje te krijgen?’ Ik begreep hun klacht. Het plaatselijke jeugdcentrum was gesloten, het zwembad was verdwenen. Voor de jeugd van tussen 12 en 18 jaar was er geen geschikte plek meer voor sportieve activiteiten. Ik informeerde Plaatselijk Belang en dat voelde wel voor het plan om iets te realiseren voor de jeugd. Na de voetballers kwamen er ook skateboarders bij. Ik werd steeds enthousiaster. Uiteindelijk hebben we een stichting opgericht. Plaatselijk Belang zorgde voor het benodigde startkapitaal en toen zijn we begonnen met de verdere uitwerking.”

De plannen werden steeds omvangrijker. Zo ook trouwens de problemen. Want de gesprekken met bijvoorbeeld de gemeente Leeuwarden verliepen moeizaam. De gemeente zou de helft van de 425.000 euro bijdragen, maar eer

dat besluit was genomen waren er twee jaar voorbij. De andere helft zou door de initiatiefnemers moeten worden bijeengebracht. Om de Grouster bevolking enthousiast te maken gaven de jongeren overall in het dorp presentaties van hun ambitieuze plannen.

Een gouden greep was het idee om asfalt per vierkante meter te laten betalen. Het verkrijgen van een omgevingsvergunning duurde ook langer dan gehoopt. Op het beoogde terrein lag weliswaar een sportbestemming, toch tekenden enkele omwonenden bezwaar aan tegen de plannen. Dat was een zware tegenvaller voor Frijling. “Kijk, dan ga ik er met gestrekt been in”, omschrijft hij zijn strijd lust en motivatie om met de ontwikkeling van de plannen verder te gaan.

Zwaan kleef aan

Tegelijkertijd kreeg het plan steeds meer bekendheid en waardering in Grou. Er verschenen berichten in de pers, die berichtte over een comité >







Gerard Frijling: “Voorzitter van de foundation is CDA-senator Joop Atsma. Bij de opening in november 2018 overhandigde hij ons symbolisch de cheque.”

van aanbeveling, met daarin onder meer voetbaltrainer Foppe de Haan. Steeds meer jongeren sloten zich aan bij de groep. Ze gingen zelfs langs de deuren om geld in te zamelen voor hun plan. “Het was een zaak van zwaan kleef aan”, zegt Frijling. “Er kwamen steeds meer jongeren bij. Uiteindelijk kregen we ook de gemeenteraad mee.”

Daarna hebben we de plaatselijke scholen erbij gehaald. Het betrof namelijk een plan voor georganiseerde, maar ook voor ongeorganiseerde sporten. Iedereen kon er aan meedoen. Ook dat sprak aan. Bovendien zou het project toegankelijk worden voor gehandicapte jongeren. “Maar”, voegt hij er meteen aan toe, “we hadden daarmee nog niet de 225.000 euro die we zelf moesten ophoesten. Gelukkig meldden zich tal van bedrijven zich aan voor een sponsorbijdrage. Er werd een grote verlotting georganiseerd met prachtige prijzen, grotendeels aangedragen door plaatselijke bedrijven. Een vrijwilliger bouwde

een eigen grote website, er kwamen filmpjes op YouTube. Onze plannen werden steeds bekender.”

Speciale betekenis

Lútsen Melein van het Grouster transportbedrijf Kooiker droeg de plannen van Frijling voor bij de TVM foundation. “We hebben onze goed gedocumenteerde plannen naar TVM gestuurd. En de plannen goed gemotiveerd. Alle aspecten van opvoeding komen bij het plan kijken. TVM had weinig tijd nodig voor een positieve beslissing. Zij begrepen het belang van de accommodatie voor de dorpsgemeenschap in Grou. Jong en oud, gezond, gehandicapt, iedereen zou er laagdrempelig kunnen sporten en spelen. TVM foundation zegde 5.000 euro toe. Daar waren we enorm blij mee.”

“Voorzitter van de foundation is CDA-senator Joop Atsma. Bij de opening in november 2018 overhandigde hij ons symbolisch de cheque. Het bedrag was toen overigens al lang binnen. De openingsplechtigheid was heel geslaagd, met onder meer de schaatsers Jorrit en Heather Bergsma.” Voor Frijling kreeg de opening trouwens nog een speciale betekenis. Play Skate Grou, zoals het project officieel heet, kreeg namelijk de naam Frijling Court.

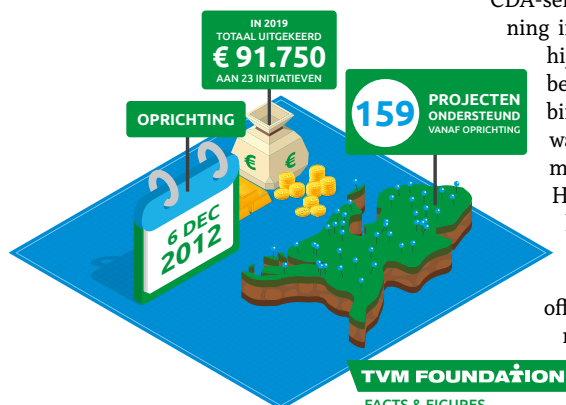
Na voltooiing van het plan heeft Gerard Frijling

afscheid genomen van het bestuur. Er staat nu een nieuwe club, die zorg draagt voor de exploitatie en onderhoud. Zijn opvolger is de door Frijling zelf voorgedragen: Andries Booy. “De stichting kan nu rekenen op vaste financiële steun uit verschillende groeperingen. Zo betalen de scholen jaarlijks een euro per leerling, geeft Plaatselijk Belang elk jaar 400 euro, staan de schaatstrainingsclubs voor 300 euro, net als de inlinehockeyers.”

“Wat ik zelf het mooiste van alles

‘TVM foundation zegde 5.000 euro toe. Daar waren we enorm blij mee’

vind is de blijdschap die kinderen in de accommodatie vinden. Er zijn onvoorstelbaar veel jongeren actief op het park, elke dag weer. Ze zijn altijd bezig. Dat geeft me een heel voldaan gevoel. Het heeft me ontzettend veel tijd en energie gekost. Maar het heeft ook veel vrijwilligers opgeleverd. Het is een project dat we met elkaar hebben gerealiseerd, met en door de jongeren. Het is hún baan. Daarnaast kon ik het ook niet alleen. Ik heb veel steun gehad van de mensen om me heen. En niet te vergeten van mijn vrouw. Carla was mijn secretaresse. Zonder haar ondersteuning zou ik het niet hebben gered.” <





Trots achter de vrachtwagen

Het vrachtwagenrijbewijs heb ik nooit gehaald, maar in mijn jonge jaren werkte ik bij een verhuisbedrijf. Daar reed ik op zo'n grote bus met achterop een lift. Ik vóelde me wel een echte vrachtwagenchauffeur.

Over gevoel gesproken. Als ik nu af en toe een vrachtwagen inhaal, zie ik achterop de laadklep soms een sticker van TVM verzekeringen. Op zulke momenten ontstaat er iets van trots: het is toch maar even ónze sector die erop staat.

Ik zie TVM vooral als een bedrijf dat zich sterk identificeert met haar doelgroep. TVM heeft een sterke band met de leden. Dat is eigenlijk de kern van een coöperatie, een onderlinge. Ik heb het gevoel dat TVM een community om zich heen

initiatief. Door TVM kunnen zij ondernemen, met vrachtwagens rijden en risico's nemen. Natuurlijk heeft TVM zelf ook belang bij die solidariteit. Juist door de betrokkenheid en de sterke band met de chauffeurs is er een onderling besef gecreëerd van: we doen het met elkaar. Als je het niet goed doet, draai je er met z'n allen voor op.

Ik zie ook een continue inspanning om te werken aan bijvoorbeeld verkeersveiligheid. De Ridder van de Weg-bijeenkomsten in Nijkerk waren daar een goed voorbeeld van en datzelfde geldt voor de opvolger TVM Awards. Bovendien zie je elkaar op die manier ook vaak. Zulke bijeenkomsten zijn indrukwekkend om te zien. Wat dat betreft zie je in de oude en de jonge Bos ook boegbeelden van verbondenheid, continuïteit en warmte naar de doelgroep.

Onderlinge verzekeraars. We hebben er veel binnen het verbond. En ik zie ze altijd als 'couleur locale', in de meest romantische zin van het woord. Onderlinge verzekeringen benaderen de meest pure vorm, de oorsprong van verzekeren. Kijk naar de brandverzekering of de uitvaartverzekering in een dorp. Of kijk naar TVM. Ze gaan terug naar de kern van wat er gebeurt. Terug naar waar verzekeren voor is bedoeld: samen risico's dragen en solidariteit organiseren.

Als voorzitter van de Vrienden van het Nationaal Spoorwegmuseum ben ik zelf ook actief op logistiek gebied. Ik kom uit een spoorwegfamilie. Wat voor transporteurs over de weg geldt, geldt over het spoor ook. We hebben een belangrijke maatschappelijke functie: het vervoeren van mensen en goederen.

Wij als verzekeraars maken het mogelijk de risico's van het vervoer te dragen. We maken het ondernemen mogelijk.

Als je geen verzekering zou hebben, staat alles stil.

Richard Weurding is algemeen directeur van het Verbond van Verzekeraars

'Wat wij doen voor de verzekeraars, doet TVM voor haar leden'

heeft. Niet alleen van ondernemers, maar ook van chauffeurs. Die sterke identificatie resulteert in grote ONDERLINGE betrokkenheid en sterke klantgerichtheid. Het ademt een sfeer uit van: met elkaar zijn we solidair en samen staan we sterk.

Je kunt met gemak de link leggen naar het Verbond van Verzekeraars: wij behartigen de belangen van verzekeraars in Nederland, we bundelen de krachten, we delen de kennis en ontmoeten elkaar. Wat wij doen voor de verzekeraars, doet TVM voor haar leden.

Solidariteit

Solidariteit is het fundament waarop TVM is gebouwd: transportondernemers namen zelf het

De dienstverlening van TVM is bedoeld om leden te ontzorgen in de ruimste zin van het woord, TVM rechtshulp en TVM assistance zijn hier voorbeelden van. De afdeling TVM rechtshulp is ontstaan vanuit een verzoek van de achterban. De service TVM assistance is ontstaan door de constante verbetering van de dienstverlening. Een ding hebben ze gemeen: de leden staan centraal.

tekst: Michael Nemethy

beeld: Glenn Wassenbergh/ Gerlinde Schrijver



Rob Okhuijsen en Erik-Jan Zippro van Hausfeld.
Okhuijsen: "In Europa vertegenwoordigen we meer dan 300.000 trucks, waarvan zo'n 170.000 in Nederland."

‘Zaak truckkartel is een marathon en geen sprint’

TVM rechtshulp is in 2001 ontstaan vanuit een behoefte van de leden aan toegankelijke juridische dienstverlening door juristen met kennis en expertise van de branche. TVM rechtshulp is onafhankelijk en werkt voor verzekerden die bij TVM een rechtsbijstanddekking hebben afgesloten binnen hun voer- en vaartuijverzekerings en/of een bedrijfs-rechtsbijstandverzekering hebben afgesloten.

TVM rechtshulp houdt zich vanuit die rol actief bezig met de massaschade zaak rondom het truckkartel. TVM is samen met TLN en advocatenbureau Hausfeld initiatiefnemer van het claimcollectief ‘NLtruckkartel’ dat een collectieve claim voorbereidt.

In 2016 heeft de Europese Commissie vastgesteld dat er sprake is geweest van een kartel van vrachtwagenfabrikanten dat verboden prijsafspraken heeft gemaakt, waarmee zij enorme winsten hebben gemaakt. De Europese Commissie heeft toentertijd een recordboete van 3,8 miljard euro opgelegd aan vrachtwagenfabrikanten MAN, VOLVO/Renault, Daimler (Mercedes), Iveco, DAF en Scania. In de periode 1997 – 2011 spande het truckkartel samen om de prijzen van vrachtwagens die zwaarder dan 6 ton >

‘DE KLANTWAARDERING IS HEEL ERG HOOG’

TVM assistance: onnodig lange stilstand verminderen en schade beperken

TVM verzekeringen is op 1 januari 2018 TVM assistance gestart. De eigen alarmcentrale is in het leven geroepen om klanten slagvaardiger te kunnen bijstaan bij acute hulpverlening bij schades. TVM verzekeringen is de eerste verzekeraar in het beroepsgoederenvervoer met een eigen centrale, gekoppeld aan een netwerk met erkende bergers en andere specialisten.

“We merken dat het heel belangrijk was om minder afhankelijk van een partij te worden, onder andere daarom zijn we gestart met TVM assistance,” vertelt Erik de Haan, manager Frontoffice Schade bij TVM. “In de eerste tweeënhalve jaar hebben we bewezen dat dit gewoon goed werkt. De klantwaardering is heel erg hoog. De snelheid waarmee je, vooral in het eerste uur, handelt is belangrijk. Je wilt het direct goed oppakken, daarom hebben we korte lijnen. Dat is een van de redenen waarom we in Nederland met meerdere bergers werken en in het buitenland met twee partners. We wilden het professioneler aanpakken met goede partners om zo onze klanten beter van dienst te zijn.”

Een bijzondere klantervaring

Transportondernemer Leon Helmer, van LH Logistics uit Breda, is >

wogen te verhogen. Transportondernemers zijn daardoor ernstig gedupeerd. Het kartel spreidde zich uit over de gehele Europese Economische Ruimte.

Coöperatieve gedachte

TVM rechtshulp heeft binnen NLtruckkartel een adviserende rol. Simone Pluim, manager rechtshulp bij TVM: "Wij benaderen onze leden actief en sturen ze door naar NLtruckkartel om daar een claim neer te leggen. Met dit

halen. Je moet het samen doen. Dat sluit goed aan bij de coöperatieve gedachte van TVM."

Rob Okhuijsen, Director of Strategy and Case development bij Hausfeld, haakt hier op aan: "Ik denk dat TVM op dit dossier heel goed haar coöperatieve achtergrond laat blijken. Als verzekeraar gaat ze veel verder dan dat je van een normale verzekeraar mag verwachten. TVM is net als TLN sinds de oprichting van NLtruckkartel actief op zoek gegaan naar een oplossing voor haar leden. Daaruit is een unieke samenwerking ontstaan."

Zaak van ongekende omvang

Een zaak van deze omvang is uniek. Erik-Jan Zippro, advocaat bij Hausfeld, vermoedt dat dit de grootste massakartelclaim tot nu toe is. "Het is voor iedereen de grootste kartelzaak in Europa. In Spanje worden schadebedragen toegekend van meer dan 15.000 euro toegekend. Dat

zegt wel iets."

Uniek en bijzonder om aan mee te werken, dat vindt ook Okhuijsen: "Die hele kartelperiode – van 1997 tot 2011 – heeft in heel Europa duizenden transportbedrijven geraakt. Er zijn ondernemers die 1, 10 of meer dan 1.000 trucks hebben gekocht in die periode. Je hebt het over vele duizenden te veel betaalde euro's per truck. In Europa vertegenwoordigen we meer dan 300.000 trucks, waarvan zo'n 170.000 in Nederland. In Nederland vertegenwoordigen we meer dan 1200 cliënten, dat zijn transportondernemingen, overheden, gemeenten, afvalbedrijven. Wij zijn de grootste actieve partij op dit dossier. Deze zaak is van ongekende omvang in aantal cliënten, financieel belang en complexiteit."

Een marathon, geen sprint

Geduld is een schone zaak en dat is bij NLtruckkartel niet anders. Zippro heeft vertrouwen in een goede afloop. "Ik denk dat het uiteindelijk zeker lonend is. Het duurt alleen even

'Je hebt het over vele duizenden te veel betaalde euro's per truck'

soort omvangrijke dossiers die zo ingewikkeld zijn, red je het niet alleen. De enige manier om dit succesvol te maken is om massa te creëren. Vanuit die massa kan je een mooi resultaat



Leon Helmer:
"Eenmaal weer thuis had ik in 36 uur zo'n 8.000 kilometer afgelegd."

bekend met TVM assistance en heeft er enkele keren gebruik van gemaakt. In een aantal gevallen werd hij na een belletje afgesleept vanwege motorproblemen. Op 5 juli 2019 belde hij nogmaals, maar toen ging het om iets heel anders.

"Mijn vader reed in een vrachtwagen Frankrijk op de ring van Parijs. Hij werd afgesneden en daarna is hij neergestoken in zijn bovenbeen. Dat is toen ook flink in het nieuws geweest. Er gebeurt tijdens zo'n heftig incident ontzettend veel. Ik stond zelf in Madrid en ik weet nog dat ik net een restaurant was binnengelopen en een drankje bestelde. Mijn vader belde me nog rijdend op en vertelde het nieuws. Je loopt weleens met elkaar te geinen, dus ik dacht in eerste instantie dat het een grapje was. Maar ik hoorde iets in zijn stem, want het was geen grap. Ik kan de ring van Parijs wel dromen, dus ik heb hem via de telefoon naar een afslag geloodst. Mijn vader is daar naar een Franse chauffeur gestruind en heeft hem om hulp gevraagd. De hulptroepen arriveerde snel en mijn vader is afgevoerd met de ambulance."



**Simone Pluim
(TVM)**

voordat het zover is. We hebben echt een sterke zaak. Dat komt met name omdat de Europese Commissie de inbreuk heeft vastgesteld. Dat hoef je niet meer te bewijzen. De focus ligt nu met name op de geleden schade en het aantonen van het causaal verband tussen het kartel en de schade die je hebt gelopen.”

Volgens Okhuijsen is het belangrijk

dat cliënten beseffen dat er nog meer inspanningen geleverd moeten gaan worden. “De dataverzameling om onderliggend bewijsmateriaal te verzamelen samen met de cliënten is een gigantische inspanning zowel voor ons als voor de cliënten. TVM ondersteunt haar leden hier ook in en heeft veel data overlegd. Dit is pas het begin. Dit is een marathon en geen sprint.” <

De dagvaardingen zijn in juli 2019 uitgebracht. Afgelopen juli heeft Hausfeld de conclusie van antwoord van de truckfabrikanten gehad. Rond november zullen de inhoudelijke zittingen gaan plaatsvinden over het verweer van de truckfabrikanten en de eisen van NLtruckkartel.

Aanmelden bij het NLtruckkartel is nog steeds mogelijk. Voor onze voor rechtsbijstand verzekerde relaties voldoet TVM rechtshulp de kosten van rechtsbijstand. Kijk voor meer informatie op www.nltruckkartel.nl.

Leon vertelt rustig verder wat er allemaal op hem afkwam tijdens die turbulente uren. “Mijn vader werd meegenomen naar het ziekenhuis, maar de vrachtwagen volgeladen met kaas stond daar nog. Na het belletje met TVM assistance werd er gelijk van alles geregeld. Het begon met de berger. Zij ondernamen actie zodat de vrachtwagen werd weggesleept met een draaiende koelmotor om zo de lading te redden. Mijn vader is gelukkig 's avonds weer uit het ziekenhuis ontslagen. Hij heeft mazzel gehad, op een goede anderhalve millimeter na is de slagader in zijn bovenbeen gemist...”

“TVM assistance had ondertussen de vliegtickets geregeld. Ik ben eerst naar een klant gereden in Sevilla. Daar heb ik de vrachtwagen geladen en laten staan. Vervolgens ben ik de volgende ochtend naar Parijs gevlogen en daar stond een taxi te wachten die mij naar mijn vader bracht. De trailer

van de vrachtwagen in Parijs heb ik gelost in Tours en daarna ging ik met mijn vader richting huis.” Leon vertelt aan een stuk door over deze heftige gebeurtenis. “Thuis heb ik gedoucht en daarna stond de volgende taxi

“In de eerste tweeën-half jaar hebben we bewezen dat dit gewoon goed werkt”

alweer klaar om mij naar Eindhoven Airport te brengen.

In Sevilla werd ik opgehaald en werd ik afgezet bij mijn eigen vrachtwagen. Aangezien deze geen schade had, moest ik die zelf weer in Nederland zien te krijgen. Eenmaal weer thuis had ik in 36 uur zo'n 8.000 kilometer afgelegd. Het was dus een flink avontuur, dat mag ik wel zeggen. TVM assistance heeft me toen echt heel goed geholpen.” <

TVM assistance heeft dit jaar de contracten met bergingsbedrijven Internationaal Bergingsbedrijf Hendriks en Van Eijck Groep BV verlengd voor een periode van vijf jaar. Het betreft de coördinatie van bergingen en repatriëring van beschadigde objecten vanuit Europa terug naar Nederland.

TVM assistance: 24 uur per dag, 7 dagen per week bereikbaar op 0528 - 29 29 11

Op de foto hieronder v.l.n.r.: Erik de Haan (TVM), Paul van der Burgt (Van Eijck), Jeroen Esselink (TVM) en Rolf Speijcken (Hendriks)





De spiegel van de transportwereld

Namasté. Met een sierlijke buiging brengt Annemarie Middelkoop deze morgen haar tegen elkaar gedrukte handpalmen tot net voor haar hoofd. De traditionele ‘wai’ doorstaat alle protocollen die het RIVM met betrekking tot menselijke omgang glansrijk. En dus is dit het eerste dat operationeel directeur Jasper Bijnen van Van den Heuvel Logistiek in Uden ziet wanneer de adviseur Preventie en Risicobeheer van TVM verzekeringen zich bij hem meldt.

tekst: Luuk Blijboom

beeld: Matty van Wijnbergen

De vlak naast de vliegbasis gelegen transportfirma is een van de 109 bedrijven in de regio zuidoost die graag gebruik maken van Middelkoops expertise. Het antwoord op de vraag of ze overal een graag geziene gast is, laat even op zich wachten. Precies op dat moment kiest aan het einde van de straat een aantal F16's met donderend geraas het luchtruim. “Eigenlijk heb ik bij geen van die bedrijven die ik bezoek, ooit het gevoel gehad als een bemoeial te worden gezien”, klinkt het dan. Vreemd is het dus allerminst dat Bijnen de directiekamer heeft gereserveerd om Middelkoop onder het genot van een dubbele espresso te ontvangen.

De tijd dat bij dergelijke bijeenkomsten aan de hand van blauwe lijsten het schadeverloop wordt geanalyseerd, behoort tot het verleden. Middelkoop klapt haar laptop open en projecteert



**Jasper Bijnen van
Van den Heuvel
Logistiek en Annemarie
Middelkoop van TVM**

op een beeldscherm aan de wand de Qlik Sense Rapportage. Het geeft aan de hand van veel grafieken en nog meer plussen en minnen een helder beeld van de schademeldingen van Van den Heuvel.

“Preventie staat bij TVM hoog in het vaandel. De eerste vraag die ik stel wanneer ik bij klanten op bezoek kom, is daarom altijd dezelfde. Wat kan een bedrijf doen om schade te voorkomen? In die rol ben ik ‘slechts’ adviseur en moet ik gepaste afstand bewaren. Maar er zijn momenten dat ik dolgraag mijn handen uit de mouwen zou steken om zelf lekker aan de slag te gaan.”

Middelkoop biedt een luisterend oor en geeft, waar nodig, zelf aanvulling op de antwoorden die ze krijgt. Met oog op de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) mogen bedrijven niet met haar praten over individuele (probleem)gevallen. Rechtstreeks gesprek-

ken voeren met chauffeurs is Middelkoop om diezelfde reden evenmin toegestaan.

“Dat is informatie die binnenskamers blijft. Binnen de kaders van de wet kan ik wel algemene zaken tegen het licht houden. Stel dat ene Arie, ik verzin maar een naam, negen van de in totaal tien schades achter zijn naam heeft. Dan is dat voor mij een reden om samen met zijn werkgever te kijken wat daar de oorzaak van zou kunnen zijn. Is er iets aan de hand in de privé sfeer? Zit Arie wel goed in zijn vel? Heeft het zin om met human resources om de tafel te zitten? Of is hij nog niet zo lang in het bezit van zijn rijbewijs en heeft hij moeite met het voertuig dat hij bestuurt?”

Ook zoiets: “Ik heb wel eens te

maken gehad met een klant waar een uitzendkracht in dienst was die niet helemaal fris en fruitig op het werk verscheen. Bleek die jongen standaard zestig uur per week te werken zonder

‘Aandacht. Begrip.
Communicatie;
Daar draait het om’

dat zijn leidinggevende daarvan op de hoogte was. Dat was een tijdelijke werknemer die iedereen tevreden wilde houden en om die reden nooit ‘nee’ zei tegen een planner. Zulke mensen zijn goud waard. Tegelijkertijd hebben ze zoveel werk en zo weinig >

rust dat ze de meest onzinnige schades rijden. Dat is nou typisch zo'n geval van wat de Engelsen noemen penny wise, pound foolish."

Bewustwording

Eigenlijk, zegt Middelkoop, gaat het slechts om één ding. "Bewustwording." Dát realiseren gebeurt te allen tijde door te adviseren. "We zijn geen opleiders. We trainen bedrijven en daarmee ook de chauffeurs op gedrag."

Bijnen vervolgt dat de ene keer wordt gewezen op betrekkelijk eenvoudige zaken. Tips en wenken die soms zó voor de hand liggen, dat veel betrokkenen er faliekant overheen kijken. "Gewoon een kwestie van je boerenverstand gebruiken." Het gebruik van smartphones en klassieke 27 MC-bakjes, nog altijd in zwang bij oudere chauffeurs. Het op de weg voldoende afstand houden tot vrachtwagens op dezelfde rijstrook. De juiste afstelling van de spiegels. Het verminderde zicht door gordijntjes, nummerplaten met namen van geliefden en andere tiere-lantijntjes voor de ramen.

De andere keer wordt Middelkoop gevraagd bij heikele kwesties op zoek te

Dergelijke agitaties kunnen onherroepelijk tot ongevallen (en dus schades) leiden. Om dit te voorkomen, geeft Middelkoop graag adviezen. Vermijd bijvoorbeeld agressoren in de communicatie. "Probeer niet te bellen als een chauffeur op de weg zit. Zet mededelingen op de boordcomputer. Schrijf boodschappen niet alleen in hoofdletters en met een hoop uitroeptekens erachter, maar hanteer een vriendelijke toon. Het is de toon die de muziek maakt. Zo kan ook een planner voorkomen dat een chauffeur brokken maakt."

Terwijl Middelkoop haar verhaal doet, verschijnen op het beeldscherm aan de muur de schadecijfers die Van den Heuvel kan overleggen sinds het wordt begeleid door de adviseur Preventie en Risicobeheer van TVM. In de periode 2017 tot nu toe zijn de bij TVM bekende schuldschades in aantal gedaald. De schadefrequentie in 2020 ten opzichte van die in 2017 is met ruim 15% afgenomen. Mooie scores, al gebiedt de eerlijkheid Middelkoop te stellen dat er vanwege de coronacrisis in maart en april minder verkeer op de weg is geweest en dat het aantal ongelukken daardoor significant lager lag.

Bijnen: "Wanneer je berekent dat een schadegeval gemiddeld voor 2500 euro de boeken in gaat, weet je hoeveel dit ons bedrijf scheelt. Je kunt spreken van tienduizenden euro's."

Met deze heugelijke mededeling en een 'boks' met de elleboog richting Bijnen neemt Middelkoop in blij gemoed afscheid

van Van den Heuvel. Ze zet koers richting Zelhem, waar transportbedrijf Gesink ("Nee, géén familie van wielrenner Robert Gesink") zetelt. In de Achterhoek ontvangt wagenparkbeheerder Patrick Willemsen haar, in figuurlijke zin, met open armen. Ook hij erkent volmondig de meerwaarde van de gesprekken die hij met Middelkoop voert.

"Annemarie houdt ons twee keer

per jaar een spiegel voor. Hoe moeten we omgaan met ons personeel? Wat is de beste manier om een gesprek te voeren? Maar ook voor het analyseren van de schade kunnen we bij haar terecht. Wat doe je bijvoorbeeld met veelplegers? Hoe spreek je die mensen aan? Allemaal zaken waarmee wij bij Annemarie terecht kunnen."

Menselijke maat

Het draait in de wereld van het transport steeds meer om de menselijke maat, leert Middelkoop de bedrijven die ze bezoekt. Willemsen: "Chauffeurs krijgen niet langer te horen dat ze niet moeten zeuren wanneer ze de werkdruk als te hoog ervaren. Dat is echt iets van

'Je moet weten wat voor persoon iemand is wanneer je hem op pad stuurt'

gaan naar de gulden middenweg, zegt Bijnen. "Neem bijvoorbeeld het eeuwige spanningsveld tussen planners en chauffeurs. Die hebben binnen een concern verschillende belangen. De eerste groep zoekt het randje op van hetgeen mogelijk is. De tweede staat voor de dagelijkse uitdaging om daar net niet overheen te gaan. Ik zou liegen als ik zeg dat dit binnen welk transportbedrijf dan ook geen wrijvingen oplevert."

Patrick Willemsen van transportbedrijf Gesink: "Annemarie houdt ons twee keer per jaar een spiegel voor."



vroeger. Het is veel efficiënter om één adres van de lijst te halen, zodat ze niet gaan jakkeren om op tijd thuis te kunnen zijn. In plaats daarvan zorg je dat iemand eerder klaar is met werken, waardoor hij de volgende dag beter in zijn vel zit en meer productiviteit levert.”

Bij Gesink heeft aan de hand van Middelkoops bezoeken een ware culturomslag plaatsgevonden, benadrukt Willemsen. Chauffeurs die schade hebben gereden, hoeven bovendien niet langer te vrezen voor de toorn van leidinggevenden. “We zorgen sinds geruime tijd voor terugkoppeling na een ongeval. Dan bellen we de dag daarop met de betreffende chauffeur en vragen we of hij wellicht

ideeën heeft hoe het in de toekomst voorkomen kan worden. Vaak zijn het jonge mensen die nog kunnen leren van hun fouten.”

Daarnaast weet Gesink dat het belangrijk is dat medewerkers hun verhaal kunnen doen. “De deur van de directeur staat altijd open. Iedere zaterdag is hij aanwezig op het terrein. Wie problemen van welke aard dan ook heeft, kan altijd bij hem terecht.”

Mensenkennis

Het is een van de lessen die Middelkoop haar klanten meegeeft. “Je moet weten wat voor persoon iemand is wanneer je hem op pad stuurt.”

“Soms is er, om welke reden dan

ook, sprake van grote stress door spanningen thuis”, vult Willemsen haar aan. “Een andere keer heeft een chauffeur het gevoel dat hij te veel adressen moet bezoeken of te grote afstanden moet afleggen. Dat geldt ook voor de keuze van de vrachtwagen. Welke auto geef je mee? Een DAF, daar rijdt iedereen zo mee weg. Stap je in een Volvo, dan is dat een heel ander verhaal. Wij leggen chauffeurs meteen uit hoe een wagen werkt, niet pas na vier maanden.”

Eigenlijk, lacht Middelkoop, is werken als adviseur Preventie en Risicobeheer van TVM verzekeringen een ABC'tje. “Aandacht. Begrip. Communicatie. Daar draait het om.” <



‘Alles draait om data, data en nog eens data’

Vanaf een van de bovenste etages van het gebouw Leeuwenburg van de Hogeschool van Amsterdam, heeft Walther Ploos van Amstel een prachtig 360-gradenuitzicht over zijn woonplaats. Beneden hem vormen de talloze kleine en bochtige straatjes die naar het centrum leiden, de Amstel en de Ringweg A10 tezamen een kleurrijk mozaïek, die in één oogopslag de complexiteit van de moderne samenleving laten zien, zeker als het gaat over de vervoersstromen.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen

In zijn functie als lector stadslogistiek is het een toepasselijke plek om zijn licht te laten schijnen over de toekomst van de sector van Logistiek en Transport en met name over de noodzaak tot samenwerking in de keten. “De enige manier dat je geld kunt verdienen in onze sector is met rust, reinheid en regelmaat. Toeval en onvoorspelbaarheid zijn je grootste margekillers”, zegt hij in zijn compacte werkkruimte.

Ploos van Amstel is een bevolgen spreker. Stel hem een vraag over zijn vakgebied en voor je het weet ben je anderhalf uur verder en is de koffie nog onaangeroerd. Zijn verhaal is doorspekt met feiten en cijfers, maar daarnaast heeft hij een zeer uitgesproken mening en mag hij zijn gehoor graag prikkelen met uitdagende stellingen. Zijn belangrijkste stokpaardje? Het belang van data en informatie-uitwisseling.

“Eigenlijk is het heel simpel: degene met de meeste informatie wint. Of overleeft. Nee, lang niet iedereen heeft dat begrepen. Ik zie nog steeds teveel



Walther Ploos van Amstel:
“Het gaat tegenwoordig vaak over het klimaat-akkoord en de Green Deal, maar de grote groei zit nog steeds in wegvervoer.”

transporteurs die het belangrijker vinden te investeren in een vrachtwagen dan in een IT-systeem.”

Als de huidige coronacrisis één ding heeft duidelijk gemaakt, benadrukt hij, dan is het wel de noodzaak om als transportondernemer inzicht te hebben in wat er in jouw keten gebeurt, van het begin tot het eind. “En dan heb ik het niet alleen over transportdata. Je moet meekijken in de keten van de klant, zodat je goed kunt anticiperen. Vandaag weet je hoeveel containers er verscheept worden in de haven van Shanghai. Dus als transporteur kun je vier weken voordat het schip aankomt al plannen en capaciteit inregelen met wagens en chauffeurs.”

Verschuiving tussen distributiekkanalen

De foodsector is wat hem betreft een lichtend voorbeeld voor de gehele transportbranche. Ploos van Amstel: “Er is door corona een verschuiving tussen distributiekkanalen ontstaan,

omdat mensen anders gingen consumeren. Uit eten werd thuis eten. De Jumbo en de Albert Heijn maakten hierdoor fors meer omzet. Ook online. De mensen gingen niet alleen meer, maar ook anders kopen. Ze hadden weer tijd om te koken, dus ze kochten zaken als gist, meel, vanillesuiker. Schappen die voorheen een tot twee keer per dag gevuld werden, moesten nu vier tot vijf keer per dag bevoorrad worden. In die gehele keten van de foodservice zag je op dat vlak een geweldig stuk samenwerking ontstaan. Dankzij het feit dat transporteurs over de juiste data beschikken. Data over voorraden, over transporten en nog veel belangrijker; over de zogenoemde point of sale-data.”

De transporteurs van Albert Heijn zitten allemaal in de zogenoemde Retail Control Tower, een webportal van Simacan waar alle betrokken partijen live de transporten kunnen volgen.

“Omdat alle relevante data beschikbaar was, konden transporteurs in de coronacrisis meekijken over de schouders van AH, Jumbo en Spar en dus anticiperen. Transporteurs als Peter Appel en Simon Loos rijden ook voor de horecagroothandel, maar konden dus in no-time wagens en chauffeurs

‘Toeval en onvoorspelbaarheid zijn je grootste, margekillers’

weghalen bij de Sligro en laten rijden in het netwerk van Albert Heijn.”

“Het belangrijkste bij een goede forecast is dat je causaliteit hebt. Je moet exact weten wat je vervoert. Bij wijze van spreken of je pakken van een ons of van een kilo van >



‘COÖPERATIE NIEUWE STIJL: DE DATA COÖPERATIE’

In een tijd dat transportondernemers moeite hadden om hun risico's te verzekeren is TVM opgericht. Door leden, voor leden. Ontstaan en gegroeid vanuit een gemeenschappelijk belang. De coöperatieve organisatievorm is nog steeds erg actueel, merkt ook Thomas van Noort, manager Business Development bij TVM. “Coöperatieve samenwerking zien we tegenwoordig terug in ecosystemen en data coöperaties”, stelt hij.

TVM werkt ook op het gebied van data nauw samen met haar leden. Van Noort: “Dat doen we inmiddels als het om data gaat die relevant is voor preventie en schadelastreductie. Via

onze nieuwe schaderegistratietool Bumper delen leden data, waarmee ze elkaar en zichzelf helpen om schade-last te reduceren. Doordat we de data samenbrengen, ontstaat inzicht in risicovolle situaties en plaatsen. Op basis van de eigen data heeft een individueel lid dat inzicht niet, op basis van de gedeelde data ontstaat het inzicht wel. Overigens is een selecte groep leden nauw betrokken bij de ontwikkeling en doorontwikkeling van Bumper, hetgeen naadloos aansluit bij het karakter van een coöperatie.”

De missie van TVM is het ontzorgen van haar leden op hun weg naar continuïteit en veiligheid in Europa.

“Zolang TVM handelt in het belang

van haar leden, past het perfect bij de positie van TVM om een faciliterende rol te pakken en te helpen met data delen en (digitale) oplossingen realiseren”, vertelt Van Noort.

“We zien vanuit TVM zeker kansen als het gaat om bijvoorbeeld het delen van data in een transportketen en het efficiënt en veilig plannen van transport. Het begint echter niet bij de ambitie van TVM, het begint bij de behoefte en de ambitie van onze leden. Het klantbelang staat centraal.”



Kellogg's cornflakes achterin hebt liggen. Als je in staat bent de match te maken tussen demand en supply, ben je koning. Dat doe je door gebruik te maken van alle beschikbare data.”

“Een ander voorbeeld: Er bestaat een bouwlogistieke calculator van CBS die vier jaar vooruit weet te voorspellen wat er aan bouwvolume naar welke regio gaat. Die calculator is gebaseerd op open data, over bestemmingsplannen, vergunningen en dat soort zaken. Ik ken geen bouwtransporteur die dat gebruikt, terwijl alle producenten dat wel gebruiken. Dit soort informatie helpt je als ondernemer om strategische keuzes te maken.”

Feitelijk draait alles om het tijdig en goed kunnen inspelen op veranderende behoeften en patronen op basis van relevante en real-time data. Ploos van Amstel noemt in dit verband ook verkeersdata als belangrijke hulplijn voor transporteurs. “Tachtig procent van de uren die de chauffeurs maken is in gemeenten, slechts twintig procent van hun tijd rijden ze op de snelweg. In de stad varieert de filedruk tussen 22 en 40 procent, op de snelweg is dat twee procent. Anders gezegd: op de snelweg kun je goed plannen, in de stad is dat anders.”

“Een gemiddelde chauffeur rijdt maar 45 procent van zijn tijd. Dus: 55 procent van de tijd staat het voertuig stil met de chauffeur aan boord, de nachten en weekends buiten beschouwing gelaten. Die scheve verhouding ontstaat door plannen met onzekerheid. Ik geef een voorbeeld: Als transporteur moet je een lading afleveren in

de stad bij een magazijn. Je hebt en venstertijd gekregen tussen half negen en negen uur. Dus wat doe je als planner? Zorgen dat de chauffeur er op tijd is. Een planner rekent in de regel anderhalf tot twee uur per stop. Zo gaat veel tijd verloren. Als je een uur te vroeg bent, is het uur weg. Oftewel, je kunt veel beter dynamisch plannen. Feitelijk zoals taxichauffeurs dat ook doen. Zodra jij uit de taxi stapt, meldt de chauffeur zich weer aan en geeft Uber hem een volgende rit. In de transportsector zijn we dit nog niet gewend, we zijn opgegroeid met statisch plannen. Dan zeggen we: het gaat om rust, reinheid en regelmaat. Klopt, maar als je beter gaat plannen krijg je ook rust, reinheid en regelmaat. De inzet van mens en materieel bepaalt of je als onderneming winstgevend bent. Dan gaat het vooral over beladingsgraad en efficiency.”

En daarmee over samenwerking. “Als bedrijf moet je strategisch klanten en partners kiezen.”

Data

De toekomst van de sector op de korte termijn is ongewis als gevolg van de coronacrisis. De voorspellingen spreken elkaar tegen, stelt Ploos van Amstel vast, maar er is een gemene deler: de economie gaat fors tot zeer fors krimpen.

“Als transportondernemer moet je weten wat er gebeurt met de klanten van je klanten, wat jouw klant doet en of jouw klant zich anders gaat

gedragen. Data dus. Ik kan het niet genoeg benadrukken: data, data, data, daar draait alles om. Is de markt krap, dan kiezen bedrijven doorgaans voor een lange termijnrelatie met een transporteur. Is de markt daarentegen ruim en er valt veel te kiezen, dan gaan de tarieven nog verder omlaag. Dus prijs wordt nog belangrijker. Dat zorgt voor nieuwe onzekerheid. De marges in de transportsector liggen gemiddeld tussen de nul en twee pro-

‘Als bedrijf moet je strategisch klanten, en partners kiezen’

cent. Dus het kan niet anders dan dat het gros van de bedrijven rode cijfers draait, tenzij ze het spelletje goed weten te spelen en haarfijn kunnen reageren op het gedrag van je klant en het gedrag van de klant van je klant.”

“De laatste tien jaar zijn de marges in transport enorm gekelderd. De kostenstructuur bij transporteurs is harder gegroeid dan de stijging van de prijzen. Resultaat: bijna niemand heeft vlees op de botten en dat wreekt zich. Oftewel, juist nu is het een uitgelezen kans om samen met je collega's te zitten en elkaar te versterken. Want heel veel bedrijven gaan hun transport uitbesteden de komende twee jaar. Want die zeggen: dit nooit >



weer. Een concreet voorbeeld?

Sligro Food Group heeft haar transport in Amsterdam nu volledig uitbesteed aan Peter Appel en Simon Loos. Een prachtige kans, maar dan wel in samenwerking, zowel op strategisch, tactisch als operationeel niveau. Uitwisseling van chauffeurs en lading is de enige manier om rendabel te zijn.”

Plus het optimaal gebruik maken van de marktplaatsen voor transport, door Ploos van Amstel de smeeroelie

spoor, dat aspect komt ook terug in de Green Deal van Frans Timmermans en Diederik Samsom. Daarnaast moet de beladingsgraad omhoog. Een derde van de vrachtwagens, inclusief het eigen vervoer, rijdt leeg. Tenslotte is samenwerking nog belangrijker dan nu al het geval is.”

Een belangrijk knelpunt is wel dat de sector een inhaalslag te maken heeft als het gaat om kennisontwikkeling, meent Ploos van Amstel. De achterstand is volgens hem ontstaan doordat er in Nederland geen hoogwaardige opleiding bestaat voor mensen in de transportsector. Zo bestaat er geen vak transportplanning. “Maar we hebben wel 12.000 transportplanners. Nederland is wereldmarktleider op het gebied van transportmanagement-systemen. Echter, als je kijkt naar de beladingsgraad, is er een enorme mismatch. Planners moeten betere keuzes maken. Dus samenwerking is belangrijk, maar de randvoorwaarden moeten ook gecreëerd worden. Ziekteverzuim in de sector is een gevolg van vergrijzing, maar ook van hoe de planner zijn werk doet en met de mensen achter het stuur omgaat. Ik durf de stelling aan: hoe hectischer de planning, hoe hoger het ziekteverzuim.”

“De transportsector is een heel platte sector, met gemiddeld één planner op zestig chauffeurs. Dat gaat groeien naar één planner op honderd chauffeurs. Dus het is van levensbelang dat die planner capabel is, dat die zijn weg weet te vinden op de

marktplaatsen en data kan lezen, interpreteren en doorvertalen. Bedrijven moeten *stuff* en *fluff* zien te combineren. *Fluff* zijn de systemen, *stuff* de goederen. Als je die verbinding legt, ben je er.”

Resumerend, er valt voor de transportsector een wereld te winnen met aandacht voor data, samenwerking, opleiding en de human factor?

“Precies. De transportsector rijdt sinds 2008 op een snelweg naar beneden. Bedrijven moeten strategisch opereren en weten welke waarde ze vertegenwoordigen in de waardeketen. Ik heb grote bewondering voor bedrijven als Simon Loos, Peter Appel, Den Hartogh en Post Kogeko, maar bijvoorbeeld ook het bedrijf Fietskoeriers, dat in tien jaar tijd enorm is gegroeid en 85 procent van het fietstransport in de stad voor haar rekening neemt. Weet je wat er met fietstransport gaat gebeuren de komende jaren? Dat is gigantisch, ook dat is de Last Mile.”

“Weet je, er gebeurt zoveel in de transportwereld. Ook zoveel mooie dingen. En geloof me, het gaat tegenwoordig vaak over het klimaatakkoord en de Green Deal, maar de grote groei zit nog steeds in wegvervoer. De opdracht aan de transporteurs is vooral om met minder vrachtwagens dat volume te gaan afhandelen. En dat kan. Het wegvervoer is en blijft de meest flexibele en snelste modaliteit die er bestaat. Echter, alle partijen in de keten moet digitaliseren en meegaan met de tijd.”

‘Als je in staat bent de match te maken tussen demand en supply, ben je koning’

van de sector genoemd. “De telefoon is hopeloos verouderd. De platformtechnologie wordt alleen maar groter en belangrijker.”

Hoe ziet sector er over tien jaar uit?

“Er is een tendens gaande van schaalvergroting en ketenregie. Je krijgt in iedere toeleverketen een leadpartner die heel goed verbonden is met aantal verladers, die de markt kennen. Echter, de allerbelangrijkste ontwikkeling in transport is het klimaatakkoord. Transport moet een belangrijke bijdrage leveren aan de CO₂-reductie. En dat kan. Dat gaan we op drie manieren doen. Door de inzet van andere modaliteiten. Dus meer binnenvaart en

Verbreding A37 was mede te danken aan inzet van TVM



Het tienjarig jubileum heeft-ie alweer even achter de rug. De A37, de snelweg tussen Hoogeveen en de Duitse grens, werd na een even jarenlange als intensieve lobby in 2008 eindelijk ‘verdubbeld’.

Een van de partijen die zich vanaf het begin inzette voor de verbreding van de weg was TVM, vooral vanuit de coöperatieve gedachte. Met name oud-bestuursvoorzitter Ad Bos was zeer nauw betrokken bij het project, voor en achter de schermen. Onder aanvoering

van Bos legden een groep van liefst 47 bedrijven tien procent van de geraamde kosten op tafel.

De aanpak van de A37 was indertijd hard nodig uit het oogpunt van verkeersveiligheid. Er gebeurden veel dodelijke ongevallen. Daarnaast werd met de verbreding de verbinding met Duitsland en Scandinavië fors verbeterd en daarmee kreeg ook de regionale economie een broodnodige impuls.

Behalve TVM was ook oud-minister Hanja Maij-Weggen één van de dragende krachten achter het project. Maij-Weggen gaf uiteindelijk het groene licht. Een

aantal viaducten en twee aquaducten zijn naar Maij-Weggen vernoemd. In 2018 werd de A-37 geopend door de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat Camiel Eurlings en de Duitse minister van Verkeer Wolfgang Tiefensee.

In Duitsland, tussen Meppen en Cloppenburg, is de Europese E233 overigens nog altijd niet verbreed. Tegelijkertijd met de verdubbeling van de A37 in Nederland was het de bedoeling dat men ook in Duitsland aan de slag zou gaan, maar dat kwam nooit goed van de grond. Inmiddels staat het onderwerp wel hoog op de politieke agenda.

TVM aan de basis van spiegelafstelplaatsen



Bert van Velden, senior adviseur Preventie en Risicobeheer bij TVM, geldt als de geestelijk vader van de spiegelafstelplaatsen in Nederland. Op zijn initiatief werden al in 1996 bij enkele vervoerders de eerste afstelplaatsen aangelegd.

TVM zorgde voor de groot-schalige uitrol in het gehele land. Op een gegeven moment sloten het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat en ook Rijkswaterstaat aan, waardoor nog meer draagvlak

ontstond. Volgens Van Velden zijn er momenteel enkele honderden spiegelafstelplaatsen in Nederland, maar de meeste bevinden zich op bedrijventerreinen. Uit een recente inventarisatie van TVM blijken er in Nederland nog slechts zeventien goede en goed onderhouden openbare spiegelafstelplaatsen te zijn.

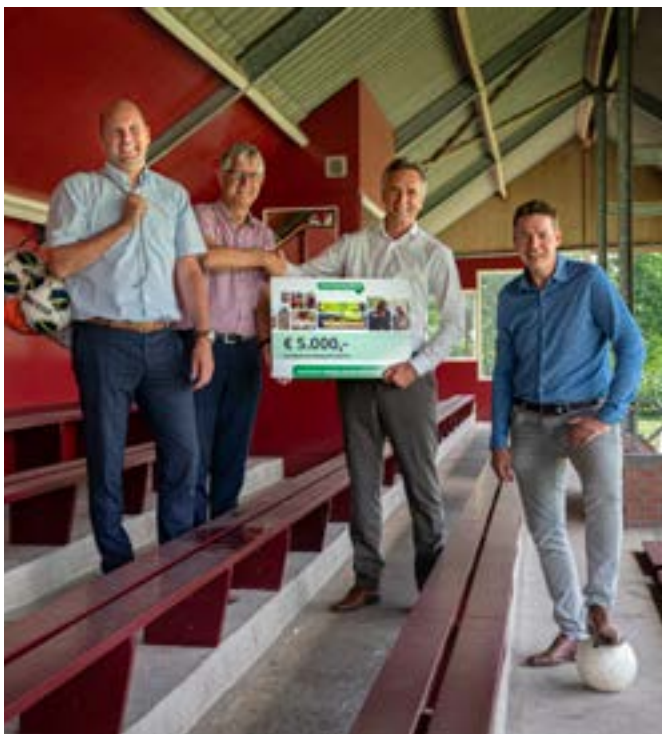
“En dat zijn er natuurlijk veel te weinig”, stelt Van Velden. “Natuurlijk, de eerste spiegel-loze trucks rijden al rond op de Nederlandse wegen en er

Dromen komen uit met de TVM foundation

Kent u een stichting of vereniging met een bijzonder initiatief, waar niet voldoende financiële middelen beschikbaar zijn? U, als lid van de TVM groep, en uw medewerkers kunnen een aanvraag indienen bij de TVM foundation. Kleurrijke initiatieven op maatschappelijk, sociaal of cultureel vlak maken kans op een donatie. U - of uw medewerker - hoeft zelf geen actieve rol te spelen in het project. U kunt dus ook een initiatief aandragen dat u een warm hart toedraagt.

Een aanvraag doen is simpel

Ga naar www.tvmfoundation.nl en controleer of uw voorstel aan de voorwaarden voldoet. Zo ja, vul dan het aanvraagformulier in en stuur deze voor naar cooperatie@tvm.nl



De moderne maatschappij verandert snel en continu. Daarmee verandert automatisch ook de rol van coöperaties. Maar ze voorzien onverminderd in een behoefte. Martin Duvivier, voorzitter van de Raad van Commissarissen, deelt zijn visie hierover.

1. Je bent thuis in de wereld van verzekeraars. Waarin is TVM als coöperatie in jouw ogen onderscheidend?

“De coöperatie heeft voor een verzekeraar een bijzondere mix van kenmerken. De leden zijn allemaal ondernemers, zijn allemaal afkomstig uit de logistiek- en transportsector en de betrokkenheid en inbreng is uitzonderlijk hoog. Bovendien is mede door de eigen bedrijfservaring er veel gevoel bij de bedrijfsvoering van de coöperatie en zijn er goede inhoudelijke discussies en suggesties voor verbeteringen.”

2. Wat vind jij persoonlijk een mooi voorbeeld van de meerwaarde van de coöperatie?

“Er zijn de afgelopen jaren diverse goede voorbeelden geweest van de meerwaarde van de coöperatie. Laat ik er twee uitlichten. De collectieve claim tegen het truckkartel is een goed voorbeeld van samen sterker zijn. Een ander voorbeeld is de Brexit. Leden wilden binnen de coöperatie de eigen kennis en ervaring met anderen delen. Dat was een mooi voorbeeld van elkaar helpen en ondersteunen.”

3. Coöperatie is binnen TVM ook een gevoel: Wij zijn er voor onze klanten. Hoe zou jij het coöperatiegevoel willen omschrijven?

Het coöperatiegevoel is vooral: met elkaar, voor elkaar. Dat sluit ook naadloos aan bij de ontstaansgeschiedenis van TVM. Opggericht voor de leden, door de leden. Het bijzondere is dat het belang van de klanten vanzelfsprekend is binnen een coöperatie en er bijvoorbeeld geen afleiding is in de vorm van korte termijn aandeelhoudersbelangen of korte termijn winsten. Klantbelang staat voorop.”

4. We leven tegenwoordig in een sterk geïndividualiseerde samenleving. Wat betekent dat voor de rol van een coöperatie?

“De invloed van traditionele instituties neemt natuurlijk af en de maatschappij is steeds diverser, maar de maatschappelijke participatie blijft overeind. Individueel kunnen keuzes dus steeds meer verschillen, maar de behoefte en bereidheid om collectief van betekenis te zijn en elkaar te steunen blijft. Dat was tijdens de coronacrisis ook goed merkbaar. Er ontstonden diverse eigentijdse initiatieven om elkaar te helpen. Ook vanuit onze ledenkring werd hieraan bijgedragen. De coöperatie zal dus moeten blijven moderniseren en inspelen op de veranderende en meer diverse behoefte aan samenwerking en betrokkenheid.”

5. Hoe kan TVM als coöperatie in de toekomst nog meer betekenen?

“TVM kan bij de ontwikkeling nog meer het moderne communitydenken implementeren. De organisatie van de coöperatie is nu nog centraal aangestuurd en ingericht. Vanuit de individuele behoefte, kennis en ervaring kan er echter ook meer behoefte zijn om op specifieke onderwerpen of vanuit een regio als leden onderling te sparren. Daarnaast kunnen leden ook van elkaar leren door de kennis en ervaring met elkaar te delen, bijvoorbeeld op het gebied van preventie, veiligheid en schadelastbeheersing. De coöperatie is dan niet meer de afzender of de regisseur, maar meer de facilitator. Dat past ook prima bij de aard van de coöperatie. Immers, TVM is van de leden zelf.”

in Nederland

zijn technische hulpmiddelen voorhanden, maar die zijn nog niet waterdicht. Oftewel, het belang van genoeg openbare en spiegelfstelplaatsen is van levensbelang. Nog altijd. Elke millimeter telt. Immers, goed afgestelde buitenspiegels red den mensenlevens. Vanuit TVM roepen we de overheid op om hiermee aan de slag te gaan.”

Op de website van TVM kunt u de locaties van de openbare spiegelfstelplaatsen vinden plus tips voor de aanleg van een eigen spiegelfstelplaats.



Spiegelfstelplaatsen in Nederland



Tips voor een eigen spiegelfstelplaats



De groene vlag

Piet Zeldenrust heeft zijn boekhouding net overgedragen aan de zoons die de Deo Gratias hebben overgenomen. De tijd is daar. Op zijn 65e heeft de binnenvaartschipper alle tijd om terug te blikken. Op de samenwerking met TVM, die een eind maakt aan de trotse 'Noord Nederlandse', maar tegelijkertijd het begin is van een samenwerking zoals een samenwerking is bedoeld.

tekst: Harm Vonk

beeld: Glenn Wassenbergh

Op het terras in de achtertuin in Sint Nicolaasga wapperen de slingers in de wind. De tafel is rijk gevuld; erop staat heerlijk gebak, rondom is veel volk aangeschoven. Eduard, de pleegzoon van Piet en Ina Zeldenrust, is zojuist geslaagd als constructie staalmedewerker. En dat moet gevierd worden.

Piet Zeldenrust neemt er – uitgerust na twee weken vakantie op het water, altijd maar dat water – de tijd voor. En trouwens ook voor het interview dat zal gaan over hem, zijn rol binnen de coöperatie en hoe hij met de Noord Nederlandse Schepenverzekering (NNS) in 2013 in de armen werd gedreven van TVM verzekeringen. “Pake heeft de NNS mee opgericht, ik heb hem mee afgebroken”, vat hij samen. Het klinkt somber, cynisch misschien. “Maar er zit zeker een kern van waarheid in”, beweert Zeldenrust. En dat zit zo.

Vreemd fenomeen

Vroeger waren andere tijden. Nederland herrijst, zeggen sommigen. Maar voordat dat zo is, likt ons land eerst nogdediepewondendiedeTweedeWereld-

oorlog heeft geslagen. Daarna begint langzaam maar zeker de wederopbouw. Onder dat gesternte, in 1946, ziet de NNS het levenslicht.

Geboren uit ontevredenheid richten vijf Friese binnenvaartschippers, onder wie pake Sjerp Zeldenrust, een jaar na de oorlog de NNS op. Samen delen ze de lasten, spreiden ze de risico's. Samen maken ze afspraken. Het is een vreemd fenomeen. Zoiets doet men nog niet in een verzuilde tijd waarin veel gelovigen erop vertrouwen

‘Ik zag wel het grotere belang, maar wil niet zeggen dat er geen emoties waren’

dat God en de kerk hen zullen behoeven voor schade en tegenslag.

De NNS krijgt de wind onder de vleugels, maar ook die tijd verandert; er komt weer welvaart. Méér welvaart. En met de welvaart groeit ook de roep om regelgeving, de eisen waaraan de toenmalige NNS moet voldoen. Op deze manier lukt het niet, weet Piet Zeldenrust, bestuursvoorzitter >

hangt fier in top



Piet Zeldenrust: “De coöperatie geeft je het gevoel dat we het met elkaar doen. Samen geef je elkaar dat stukje dekking.”

van de NNS. De wereld draait om schaalvergroting: groter, meer, sneller. Dat ervaart ook het Groningse zusje van de NNS, de Schepen Onderlinge Nederland (SON). Zij gaat net voor de NNS op in TVM verzekeringen.

“Ik zag wel het grotere belang, maar wil niet zeggen dat er geen emoties waren”, benadrukt Zeldenrust. “Al denk ik dat pake tegen mij had gezegd: je hebt goed gehandeld. Maar dat neemt niet weg, dat we zelfstandig door waren gegaan met de Noord Nederlandse als die mogelijkheid er was geweest. Maar het wilde gewoon niet meer in deze constructie. Het kón simpelweg niet. Ons toenmalige bestuur bestond voor zo’n 90 procent uit schippers. Tegelijkertijd eiste De Nederlandse Bank een behoorlijke financiële kennis. We hebben nog gekeken naar opleidingen in Nyenrode. Als dat onze hoop is waardoor we zelfstandig kunnen blijven, dan wilde ik dat wel doen. Maar die opleiding was zo hoog. Dat moest je niet willen. We móesten een grote partij zoeken om het samen mee te doen.” Die grote partij werd TVM verzekeringen.

Water

Samen. Het is misschien wel het sleutelwoord voor de Zeldenrusts. Ze zijn net

‘Vanaf het eerste begin zijn de gesprekken heel respectvol geweest’

weer terug van hun eerste vakantie met hun pas gebouwde jacht. Het Veluwe-meer en dan via Amersfoort en Amsterdam naar Medemblik en Alkmaar. “Op

het water, overal moet water bij”, lacht Piet Zeldenrust. “Al is op vakantie wel heel anders: beroepsmatig plan en organiseer je 24 uur per dag. Het volgende losmoment staat vast op het moment dat je weer vaart. Nu zie je een mooi stukje groen en dan ga je een paar uur genieten.”

Zeldenrust heeft er alle tijd voor, sinds hij zijn binnenvaartschip heeft verkocht aan drie van zijn zonen, Hans, Jozua en Ruben. “Dat is bijzonder en mooi dat het mag. Met respect naar elkaar”, zegt Zeldenrust senior gelukkig.

Enkele jaren terug, in de jaren na de bankencrisis, lukte die overdracht niet. “Er was weinig werk. Het schip was in 2009 nog maar de helft waard

van het bedrag waarvoor hij in 2008 in de vaart was gegaan. Met ons allen hebben we de schoudera eronder gezet en nu is het gelukt.”

Fusie

Jaren na de fusie met TVM is er in het hart van de NNS nog altijd het tegengeluid. “Nog steeds zeggen mensen tegen mij: je bent te veel met TVM mee gegaan. Nog steeds zijn er ook schippers die niet de groene vlag van TVM ophangen. Bij ons hangt de vlag in top. Met trots. Ik ben blij dat we op deze manier verder zijn gegaan. Want je was vastgelopen in je eentje. Je kunt je kop in het zand steken, maar dan hadden we geen verzekering meer gehad. Als je zelfstandig was gebleven, dan had je brieven gekregen waarin steeds meer deadlines werden gesteld,





waar in de eisen steeds hoger werden.”

Met de toenmalige directeur, de in 2013 overleden Bonno van der Wal, voerde Zeldenrust als bestuursvoorzitter de verkennende gesprekken met gegadigden. Respect gaf de doorslag om zich aan te sluiten bij TVM, volgens Zeldenrust. “Vanaf het eerste begin zijn de gesprekken heel respectvol geweest. We hebben ook met anderen gepraat. Daar liepen we meteen vast. Er was totaal 0 respect. ‘Als jullie dit willen, dan dit’. We voelden ons een partij die er niet toe deed. De naam moest weg, er werden deadlines gesteld, we werden onder druk gezet. Ze gaven het gevoel: jullie zitten in de problemen. Bij TVM was dat totaal andersom. Daar heerste een heel andere cultuur.”

Die respectvolle cultuur lijkt in veel

gevallen op die van de Noord Nederlandse; Van der Wal en Zeldenrust voelen zich er thuis, al blijven ze liever op eigen benen staan. “Samen hebben we die eerste gesprekken gevoerd. Samen hebben we dat besproken en gezegd: dit voelt goed. Toen werd Bonno ziek. Ik kwam laatst zijn zoon nog tegen. Ik zei hem: Ik ben nog altijd blij dat je vader en ik dat samen hebben gedaan. Ook zijn leven was de Noord Nederlandse. En hij had datzelfde goede gevoel.”

Menselijke factor

Zeldenrust blijft ook na de overname een prominent gezicht, iemand die zich sociaal opstelt om gezamenlijk het beste eindresultaat te krijgen. De Fries heeft zitting in de Ledenraad van TVM en in de Raad van Advies. “De

coöperatie geeft je het gevoel dat we het met elkaar doen. Samen geef je elkaar dat stukje dekking. TVM is daarin een degelijke partij. Ik hoor nooit veel onvrede. En de menselijke factor is altijd gebleven.”

“De Ledenraad van TVM bestaat voor 90 procent uit truckers. Wij als ‘natte tak’ zijn maar een klein groepje, maar de scheepvaart moet wel vertegenwoordigd blijven. Zeker omdat het een kleine tak is, moet je je stem laten horen. Zoveel inspraak als bij de Noord Nederlandse krijg je nooit weer, maar we worden gehoord. Al sta ik soms te klapperen met mijn oren als ik hoor hoeveel kennis sommige mensen in die Ledenraad hebben. Wat dat betreft past de Raad van Advies mij meer; daarin behandelen we zaken uit de praktijk als er onenigheid is.” <



DE
PASSIE
van...

Familie Waninge sinds het eerste uur

Het begint met passie

De rode draad is de liefde voor transport. In de jaren dertig van de vorige eeuw stichtte Sent Waninge een eenmanszaak. Zijn zonen Evert en Roelof bouwden het uit tot een internationale onderneming. En nu vertegenwoordigen Arnold en Jantinus de derde generatie in de directie. “Het begint met passie.”

tekst: Yoen van den Busken

beeld: Gerlinde Schrijver

betrokken bij TVM



Jantinus (links) en Arnold Waninge

In de hal van het hoofdkantoor hangt een statig portret van de oprichter, recht tegenover een grote zwart-wit-foto van een vrachtwagen uit een decennium waarin er pakweg veertig mensen op de loonlijst stonden. Dat zijn er momenteel vierhonderd, verdeeld over Sent Waninge Transport,

weet waar je vandaan komt, weet je ook niet waar je naartoe wilt.”

Pionieren

Sent Waninge (1912-1977) droeg zijn levenswerk over aan zijn zonen Evert en Roelof. In de derde fase was het de beurt aan de drie zonen van Evert. De oudste is vernoemd naar opa Sent en heeft inmiddels het familiebedrijf achter zich gelaten. Arnold werd algemeen directeur van Transpa Emmen, Jantinus van Sent Waninge Transport.

De twee mid-vijftigers hebben hun opa alleen als tiener meegemaakt. In hun herinnering zien ze een potige man zonder opsmuk die de kamer vulde met zijn aanwezigheid. Later moesten ze het doen met de verhalen van hun vader over de manier waarop Sent Waninge te werk ging.

“De eerste jaren was het nog kleinschalig, puur gericht op transport in de agrarische sector”, zegt Jantinus. “Na de Tweede Wereldoorlog begon hij te pionieren. Hij had een neusje voor handel, kon met iedereen omgaan en lifte mee op de industrialisatie. Toen heeft het bedrijf een enorme ontwikkeling doorgemaakt.”

Daarnaast was Sent Waninge in 1962 nauw betrokken bij de oprichting van TVM. Jantinus: “Destijds was het erg lastig om een lading te verzekeren. Uit alle windstreken

kwamen transportondernemers naar Zoetermeer om de koppen bij elkaar te steken. Daar is dat plannetje ontstaan. Ze begonnen aan een zoektocht naar een geschikte locatie. Venlo werd genoemd. Meppel ook. Onze opa was zakenman genoeg om te denken: Meppel is aardig in de buurt van Hoogeveen... Uiteindelijk is het zelfs Hoogeveen geworden. In de familie ging sindsdien het verhaal dat hij daar een niet onbelangrijke rol in heeft gespeeld. Ik kijk er niet van op. Onze opa was een rakker. Verbaal sterk. Hij wist het goed te verkopen. En onze oma moest het dan thuis vaak opknappen, want zij kreeg de mensen aan de telefoon. Ondanks dat ze tegenpolen waren, vulden ze elkaar perfect aan. Op de wagens staat Sent Waninge, maar zij was een stille kracht op de achtergrond.”

Een hoog arbeidsethos kenmerkt de drie generaties. “Ik denk dat wij een heel betrouwbare partij zijn voor onze opdrachtgevers”, zegt Arnold. “Wat wij van huis uit hebben meegekregen: als je afspraken maakt, kom je die na. Geen half werk leveren. Voortdurend alert blijven, de puntjes op de i zetten. Samen met onze mensen zijn we bij wijze van spreken dag en nacht, zeven dagen per week bezig vol gas te geven. Dat is wel een familietrekje.”

Jantinus: “Wat er voor mij uitspringt, is echt het wij-gevoel. Als wij over de eerste en tweede generatie praten, ben ik daar trots op. Het is how wij zijn opgegroeid. Niet ikke-ikke.

‘Als je niet weet waar je vandaan komt, weet je ook niet waar je naartoe wilt’

DGO Express en Transpa Emmen. Van één bedrijf is allang geen sprake meer. Tegenwoordig spreek je van de Sent Waninge Groep.

De oorsprong ligt “ergens in de jaren dertig”. Een officiële oprichtingsakte was er namelijk niet meer te vinden en de boerenzoon Sent Waninge begon klein, thuis aan de keukentafel, samen met zijn vrouw Aaltje.

De familienaam is uitgegroeid tot een begrip in Hoogeveen en omstreken, met een diepgewortelde passie voor transport en logistieke dienstverlening. Toch gaat niemand met dat succes aan de haal. Het verleden – de tijd van eenvoud en bescheidenheid – wandelt aan de zijlijn mee. “Ik wil niet teveel achterom kijken, want van de toekomst moet je het hebben”, zegt Jantinus Waninge. “Maar als je niet



betrokken bij TVM

Samen presteren. Wij zijn het echt niet altijd met elkaar eens. Maar dat je, óók in lastige tijden, op dat team kan bouwen is een van de mooie aspecten van dit vak.”

Toegankelijkheid

Sent Waninge maakte deel uit van het eerste TVM-bestuur. Evert en Roelof zaten later in de Raad van Afgevaardigden – voorloper van de Ledenraad. Arnold zet deze traditie eveneens voort. Dat is geen toeval, meent hij. Beide partijen hebben veel gemeen. “Vanaf het begin voelen wij de warmte van TVM. Zij is ontzettend actief en goed in het onderhouden van klantrelaties. Oud-bestuurslid Ad Bos heeft daar ook lang een rol in gespeeld. Voeten op de grond, nooit uit de hoogte. Die toegankelijkheid is hun grote kracht. Ik weet hoe prettig mijn ouders dat familiale karakter vonden.”

Dat Arnold en Jantinus Waninge in de voetsporen van hun vader stapten, was niet zorgvuldig voorgekookt. Ze kregen de mogelijkheid om een studie af te ronden, praktijkervaring op te doen en tot slot zelf een keuze te maken. “Geen moment heeft er druk op de ketel gestaan”, zegt Arnold. “Als we iets anders hadden willen doen, was het ook prima geweest. Maar dit zit waarschijnlijk in ons bloed. Het is ons met de paplepel ingegoten. Vroeger moest er altijd iemand thuis zijn, omdat klanten en chauffeurs konden bellen. In de vakanties zaten

we op de heftruck, wasten we de wagens en deden we wat pendelwerk. Zo rol je er automatisch een beetje in. We hebben nooit iets met tegenzin gedaan. Integendeel.”

Jantinus: “Het is een manier van leven, dat durf ik wel te stellen. Dan is geld ook helemaal geen drijfveer. Uiteraard gaat het om rendement. Met alleen hard werken en passie ben je er nog niet. Maar daar begint het wél mee.”

Arnold: “Ik heb eerst vijf jaar wat anders gedaan. Toen kwam in 1991 het Transpa-verhaal op mijn pad. Ik dacht: hier zit toch mijn gevoel in. Mijn passie.”

Klankbord

Evert Waninge overleed in 2014 op 81-jarige leeftijd. Arnold: “Of hij nou bij ons kwam of wij bij hem, zijn eerste vragen gingen over de zaak. Zijn hele leven heeft bestaan uit werken. Maar vanaf zijn pensionering bleef hij met ons meeleven. Tot zijn dood.”

Jantinus: “Misschien is het een cliché, maar onze vader is een klankbord geweest. Iemand met een flinke berg ervaring. Elke vrijdag kwam hij even een kop koffie drinken. Een kwartiertje was al genoeg om even met ons te sparren. Ik heb dat als heel plezierig ervaren.”

Arnold: “Wat ik mooi vond, is dat hij nooit zijn stempel op het verhaal

drukte. Wanneer ik hem iets voorlegde, vroeg hij eerst: ‘Wat denk je zelf?’ Hij dicteerde nooit hoe het moest, maar wilde ons de vrijheid geven om te handelen. Daarom heb ik ook nooit gedacht: daar heb je hem weer...”

Hun eigen kinderen, twintigers, kunnen op dezelfde aanpak rekenen. Arnold Waninge heeft twee dochters; Jantinus een dochter en een zoon. Ze hebben net een baan of een diploma op zak. “Het zou prachtig zijn als er ook een vierde generatie in het bedrijf komt”, zegt Arnold. “Gezien hun opleiding denk ik zelfs dat ze een toegevoegde waarde kunnen zijn. Wat ze wel moeten beseffen, is dat het een harde wereld is. Elke dag knokken om mensen te bedienen, huiswerk maken voor je klanten, personeel tevreden houden, concurrerend blijven in de markt. Dan is het van belang dat je die drive hebt; de passie om het echt graag

‘Ik weet hoe prettig mijn ouders dat familiale karakter vonden’

te willen doen. De vraag is: willen ze die verantwoordelijkheid? Wij zullen niemand pushen. Maar mochten de kinderen straks wat willen, dan gaan we die ruimte scheppen.” <



A young boy with blonde hair, wearing a red and blue Spider-Man jacket and dark pants with a yellow waistband, is performing a wheelie on a black bicycle with green accents. He is balancing on a concrete ledge at a skate park. The background shows a green fence and trees under a bright sky.

Laat dromen uitkomen met de TVM foundation!

De TVM foundation geeft geld aan kleurrijke initiatieven op maatschappelijk, sociaal of cultureel vlak. Samen zetten we dromen om in daden. Leden, klanten en medewerkers van de TVM groep kunnen een aanvraag indienen. Heeft u een concreet voorstel om de leefbaarheid in uw buurt, dorp of stad te verbeteren? En kent u iemand die klant is van of werkt bij TVM? Vraag dan of ze u kunnen helpen en vraag samen een donatie aan.

Meer weten over de TVM foundation?
Ga dan naar www.tvmfoundation.nl

TVM FOUNDATION