

TVM ACTUEEL



De mosselman van Yerseke

Transporteur Erik de Koeijer over
zijn passie: oesters en mosselen

PLUS



Marwin Melis:
Ondernemer in
hart en nieren



Thomas van Noort:
'Schade digitaal
melden via Bumper'



Nick van Rijn:
'Rustig rijden en je
niet laten opjagen'



12

'Wij willen de markt in beweging brengen'

Elektrische personenauto's zijn geen ver-van-mijn-bed-show meer. Elektrische trucks zijn dat nog wel. FIER Automotive uit Helmond wil hierin verandering brengen met een innovatief project van hoog niveau. 'Maar we zijn er nog lang niet.' Een gesprek met Rob Kroon.



4

'NIET BANG OM FOUTEN TE MAKEN'

Sinds 2004 staat hij als telg van de vierde generatie aan het roer van Melis Logistics. Hij bouwde een papa & mamabedrijf om tot volwaardige logistieke partner. Een portret van een jonge, gedreven ondernemer.



18

PEETERS ZORGT VOOR DE LAATSTE METERS

Binnensteden worden steeds lastiger bereikbaar en de milieueisen worden aangescherpt. De laatste kilometers naar het centrum maken steeds vaker deel uit van een specialistisch vervoersconcept. Sjaak de Vries vertelt.

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

Hoofredactie: Frank Woestenburg | Eindredactie: Mayke de Munnik | Redactie: Michael Nemethy, Harm Vonk e.a.
Fotografie: Glenn Wassenbergh en Matty van Wijnbergen
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.



8

DIGITAAL SCHADEMELDEN VIA BUMPER

TVM heeft in nauwe samenwerking met een selecte groep klanten een digitale oplossing voor schademeldingen ontwikkeld. Erik Nagel en Jaap van Vliet van Transportbedrijf R. Nagel vertellen over hun ervaringen.



24

TVM AWARDS RIDDER

Vorig jaar werd Nick van Rijn bij de TVM Awards uitgeroepen tot Ridder 2019. Hij vertelt over zijn belevenissen.



32

DE PASSIE VAN...

Erik de Koeijer van Kotra Transport over hoe mosselen en oesters kleur en invulling geven aan zijn leven.

VAN DE VOORZITTER



Beste lezer,

Het is goed om te merken dat het leven om ons heen weer op gang is gekomen, zeker als je het vergelijkt met nog maar enkele maanden geleden toen de ic-afdelingen in de ziekenhuizen overvol waren en ons land grotendeels op slot ging.

Natuurlijk, we zijn er nog niet. Nog lang niet. Er bestaat nog geen vaccin tegen het coronavirus en tot die tijd blijft een aantal beperkende maatregelen van kracht, inclusief de anderhalve meter-regel. Echter, we gaan de goede kant op, zo lijkt het. Ook in de sector van Logistiek en Transport, over weg en water, zie je dat beeld terugkomen.

Ook voor TVM was en is het een bijzondere periode. De plotselinge omschakeling van werken op kantoor naar collectief thuiswerken was ingrijpend. Ik ben er trots op dat onze dienstverlening er geen moment onder geleden heeft.

En dat laatste brengt me bij Bumper, onze digitale oplossing voor eenvoudige schaderegistratie. Deze tool is in nauwe samenwerking met een aantal klanten ontwikkeld en inmiddels operationeel. Het aantal functionaliteiten wordt de

‘Bumper kan bedrijven helpen om schades goed en eenvoudig te registreren’

komende periode gestaag uitgebreid. Het is onze overtuiging dat Bumper bedrijven kan helpen om schades goed en eenvoudig te registreren en om tegelijkertijd een volledig inzicht te krijgen in het totale schadebeeld. Vanuit TVM kunnen we de data gebruiken om onze preventiediensten naar een nog hoger niveau te tillen, zodat we onze klanten nog beter van dienst kunnen zijn. Wat dat betreft snijdt het mes aan twee kanten.

In deze editie van TVM Actueel vindt u twee verhalen over Bumper, zowel vanuit het perspectief van TVM als vanuit klantperspectief. Bumper zal de komende maanden onder onze Nederlandse klanten verder worden uitgerold.

In deze TVM Actueel kunt u verder nog een persoonlijk interview lezen met Erik de Koeijer, CEO van Kotra Transport uit Yerseke. In dit verhaal prijst hij de kwaliteit van de Zeeuwse mosselen aan. Het mosselseizoen is inmiddels van start gegaan. Als geboren Zeeuw kan ik u alleen maar aanraden de Zeeuwse delicatessen binnenkort eens te proberen.

Ik wens u veel leesplezier.

Arjan Bos
voorzitter

COÖPERATIE



22

ODYSSEY MOMENTUM

De organisatie van de Odyssey Hackathon heeft besloten om de bijeenkomst te verplaatsen naar een online event van 13 t/m 15 november.



23

CORONA-ARBOBELEID

Maatregelen worden versoepeld en de economie komt langzaam weer op gang. Hoe blijven uw medewerkers alert op de veiligheidsrisico's?



23

DROMEN KOMEN UIT

De TVM foundation steunt kleurrijke initiatieven op maatschappelijk, sociaal of cultureel vlak. Aanvragen kunnen worden ingediend.



23

VIJF VRAGEN

Cybersecurity is belangrijker dan ooit. Het thuiswerken tijdens de coronacrisis brengt veel nieuwe uitdagingen met zich mee. Jeroen Koster geeft een toelichting.



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.



Marwin Melis, onderbuik- ondernemer

In alles lijkt Marwin Melis anders dan andere ondernemers: hij verzamelt mensen om zich heen die ‘beter’ zijn dan hijzelf, is open en transparent, stuurt op instinct en onderbuikgevoel en vindt het niet erg om foute beslissingen te nemen. ‘Daar leer je van en brengt je verder.’

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

De frietkraam stond laatst op een vrijdagmiddag pontificaal voor de deur van Melis Logistics in het Gelderse Duiven.

Het bedrijf was met stip op nummer 80 binnengedrongen in de top 100 van meest vooraanstaande logistieke bedrijven. Daar is Marwin Melis (nog maar 37 jaar) trots op en dat moest op gepaste wijze gevierd worden – met snacks zo veel men wilde. Goed voor het familiegevoel in het bedrijf waar clubtrouw en familiebanden gemeengoed zijn.

“Af en toe is een beetje gekkigheid wel nodig”, vindt de jonge directeur, zittend achter zijn bureau in een huiselijk als woonkamer ingericht kantoor. Aan de wand hangt een hertenkop met een Vitesse-shawl om zijn nek.

Marwin Melis heeft alle redenen om de opmars van zijn familiebedrijf te vieren. Als telg van de vierde generatie stond hij er in 2004 alleen voor, toen zijn vader Adrie plotseling overleed. Zijn oudere broer en zussen hadden er geen trek in, hadden universitair gestudeerd. Marwin rondde het middelbaar beroepsopleiding af en had wegens dyslexie wat meer moeite met leren. Dus toog hij als 21-jarige aan de slag om de nalatenschap van vader Adrie en overgrootvader Adriaan voort te zetten, al had hij geen enkele leidinggevende of logistieke ervaring.

“Ik begon in een bouwkeet, bouwde een papa & mamabedrijf dat vrijwel aan de keukentafel werd geleid om tot een volwaardige logistieke partner.

Tja, logisch dat ik dan trots ben om in de top 100 van logistieke bedrijven te staan”, vertelt hij opgeruimd.

Vertwintigvoudigd

Amper 16 jaar verder is de omzet bijna vertwintigvoudigd, net als zo ongeveer het wagenpark en het personeelsbestand. Zijn geheim? “Betere mensen inhuren dan jezelf, mensen kansen geven en laten stralen. Alles wat je niet weet, daar neem je mensen voor in dienst die jouw bedrijf verder helpen groeien. En niet bang zijn om fouten te maken. Van verkeerde beslissingen leer je weer en brengt je ook verder.”

Hij geeft een voorbeeld. Laatst moest er in zijn onderneming karton worden opgeruimd van een lading vervoerde fietsen. Bleek er nog een rijwiel in de doos te zitten, die mee in de shredder verdween. “Iemand in ons bedrijf wilde nog even wachten met het informeren van onze klant, maar ik zei: ‘Meteen opbellen en opbiechten dat we een fout hebben gemaakt’. Zulke dingen moeten meteen worden gemeld en opgelost.”

Driver Academy

En nog een voorbeeld: een van zijn werknemers, de voormalige rijinstructeur Edwin Jonker, stelde in 2017 samen met collega Nick Broekhuysen voor om zelf eigen chauffeurs te gaan opleiden. “Ik hoorde het aan, schudde

van nee en liep weg. Maar een paar stappen verder ben ik omgedraaid, want eigenlijk was het juist een goed idee. Een topidee.”

Het aanbod van chauffeurs was immers een paar jaar geleden erg beperkt. Dus besloot Melis Logistics een eigen Driver Academy op te zetten, waarin inmiddels na drie jaar

‘Niet bang zijn om fouten te maken’

circa tachtig chauffeurs zijn opgeleid. De helft daarvan werkt inmiddels in het bedrijf.

“Zo’n eigen opleiding werkt voor ons prima”, vertelt Melis. “Het is niet alleen goed voor de uitstraling, je aankomende chauffeurs kunnen vast wennen aan de bedrijfscultuur. Ze stappen op een hoger niveau in en dat helpt de algehele kwaliteit. Ik zie het als een investering in mensen, niet alleen voor ons bedrijf maar voor de hele logistieke branche.”

Paarse krokodil

Ook dáár maakt Melis een foutje waarom hij nu wel weer om kan lachen, een anekdote in de categorie paarse krokodil en bijzondere >

overheidsregels. “Ik kocht een bakwagen voor de Driver Academy, liet met een dubbele bediening inbouwen. Kreeg ik controle van het CBR. Wat bleek: er zat geen slaapcabine in! Een slaapcabine? In een lesauto? Pfff. ‘Is goed joh, koop ik een nieuwe’, zei ik tegen die controleur.”

Marwin Melis omschrijft zichzelf als een ‘onderbuikondernemer’, die op gevoel zijn weg zoekt in de zakenwereld. En Melis is ook iemand die niet loslaat, bij een afwijzing in gesprek blijft in de hoop op een nieuwe kans. Zo viste hij tot twee keer achter het net bij de technische dienstverlener Rittal, maar bleef in gesprek en wist het bedrijf uiteindelijk te overtuigen dat de distributie in Nederland het beste af was met Melis Logistics.

Zo ziet hij zijn bedrijf ook het liefst: als volledige ontzorgers en logistieke partner van bedrijven zoals onder meer Kruidvat, Leen Bakker, Q CELLS (zonnepanelen), Rittal, Gadero (hout) en ESTG Solar (Zonnepanelen).

Volgen en monitoren

De coronacrisis kan hij dankzij de allernieuwste managementinformatiesystemen op de voet volgen en monitoren, gebouwd door de knappe ict-koppen in zijn bedrijf. Eén blik op de computer en hij weet alles, van orders en opdrachten tot debiteurenbeheer. En van schades. “Daar zit ik bovenop. Schadepreventie wordt hier met hoofdletters geschreven. Hoe harder je groeit, des te meer schades heb

‘Na die brand vonden mensen ons twee maanden zielig, maar dan moet je weer je eigen broek ophouden’

je. Zeker ook als je nieuwe chauffeurs erbij krijgt of nieuwe klanten. Alles is dan nog nieuw, niks is vertrouwd.”

In zijn overzichtelijke grafieken blijken de gevolgen van de coronacrisis slechts gedeeltelijk zichtbaar. In maart en april laten sommige sectoren

een dipje zien, maar juist weer een plus op andere terreinen. De grafieken stemmen hem gerust. “Je ziet overduidelijk dat er meer online besteld wordt”, zegt hij over de crisis. “Maar in sommige sectoren als de horeca en de evenementenbranche hebben ondernemers ook een nekschot gehad. Tegen de sluiting en nu met die beperkende maatregelen valt niet tegenop te managen. Tot er een vaccin of medicijn is, is het een kwestie van zien te overleven.”

Bedrijfsbrand

Marwin Melis is ervaringsdeskundige als het gaat om tegenvallers, of zeg

Marwin Melis:
“Ik begon in een bouwkeet, bouwde een papa & mama-bedrijf dat vrijwel aan de keukentafel werd geleid om tot een volwaardige logistieke partner.”



maar regelrechte rampen. In 2016 brandde zijn bedrijfspand volledig af. “Dan stort heel even je wereld in en schiet je als vanzelf in de overlevingsmodus. Je merkt dat je aan alle kanten geholpen wordt, binnen de kortste keren staat iedereen voor je klaar. Na die brand vonden mensen ons twee maanden zielig, maar dan moet je weer je eigen broek ophouden. Maar een brand of zoals nu de coronacrisis, het blijft natuurlijk ronduit vervelend.”

De toekomst ziet hij met groot vertrouwen tegemoet, mede dankzij een goede sturing op toekomstige ontwikkelingen. Zijn nieuwe bedrijfspand, gebouwd na de verwoestende brand van 2016, is voorzien van warmtepompen en zonnepanelen. Het wagenpark is nog in afwachting van stappen



op het terrein van waterstof: “Dat is een kip-en-ei-verhaal.” Hij voorziet dat Melis Logistics de komende tien jaar een zelfsturende, datagedreven organisatie wordt “waarin de investeringen in technologie hun vruchten gaan afwerpen. Wij zetten in op totale ontzorging van onze klanten”. Belangrijk daarin is ook de eigen warehousing.

Wie van zijn drie kinderen – Mads (5), Lois (3) of Juul (6 maanden) – namens de vijfde generatie Melis het stokje zal overnemen, ligt nog in de toekomst verborgen. “Ze moeten capabel zijn en passie hebben. De overdracht naar de volgende generatie is geen doel op zich, maar ik zou het wel gaaf vinden als een van mijn kinderen het familiebedrijf nog verder zouden brengen.” <

PASPOORT

Bedrijfsnaam:

Startjaar:

Directeur/aandeelhouder:

Personeelsleden:

Wagenpark:

Bijzonderheden:

Melis Logistics

1918

Marwin Melis, vierde generatie

220, onder wie 190 chauffeurs

120 auto's (Volvo, Scania, DAF, Renault)

sinds het eeuwfeest twee jaar geleden hofleverancier

A man with glasses, wearing a dark blue suit jacket, a white button-down shirt, and dark blue trousers, stands on the blue step of a white and blue truck. He is smiling slightly. The truck has a large windshield and a black grille. The background shows a paved area and another white van with blue stripes.

**Meer data,
minder
schade**

insp
20

‘Het mes snijdt aan beide kanten’



Bumper

Bumper. De eenvoud van de naam zegt meteen veel over de gebruiksvriendelijkheid van de digitale oplossing die TVM in nauwe samenwerking met een selecte groep klanten heeft ontwikkeld. Het doel van Bumper is om klanten te helpen hun schadelast eenvoudig te registreren en terug te dringen. Alles onder het motto: meer data, minder schade.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen/
Zuiverbeeld.nl

CEO Erik Nagel test de kwaliteit van de bumper van één van zijn auto's.

Thomas van Noort, manager Business Development bij TVM, is tevreden over de ontwikkeling van Bumper tot nu toe. “We zijn eind 2018 aan dit traject begonnen omdat het onze ambitie is om data nadrukkelijker in te zetten voor ons preventiebeleid. Echter, de schadedata die we als verzekeraar ontvangen, geven geen volledig beeld. Niet alle schades worden immers gemeld. Denk hierbij bijvoorbeeld aan schades die binnen het eigen risico vallen. Maar deze data zijn vanzelfsprekend wel relevant als het om preventie gaat.”

“Daarnaast gaan transporteurs in de praktijk verschillend om met de registratie van hun schadedata. En niet altijd gebeurt dat even efficiënt. De wagenparkbeheerder is meestal degene die de schades afhandelt, maar

die krijgt van de ene chauffeur een WhatsApp-bericht, de ander stuurt een mailtje en de volgende belt op. Maak daar maar eens een eenduidig en sluitend schadeverhaal van.”

Met die achtergrond ging een team met bevlogen medewerkers en specialisten, onder leiding van ‘product owner’ Floortje Geuze, aan de slag met een digitale oplossing. De insteek was duidelijk. Van Noort: “Als wij onze klanten kunnen helpen schades efficiënt te registreren, met name via de chauffeur en de wagenparkbeheerder, dan hebben we voor hen al meerwaarde gecreëerd. Tegelijkertijd krijgen wij meer inzicht in een volledig schadebeeld, dat voor preventie interessant is. Bij Bumper snijdt het mes aan beide kanten.”

Vanaf het eerste moment is een >

TRANSPORTBEDRIJF R. NAGEL BETROKKEN BIJ ONTWIKKELING SCHADEREGISTRATIETOOL

‘Bumper biedt ons efficiencyvoordelen’

Vanuit zijn kantoor in Oude Meer kan Erik Nagel, CEO van Transportbedrijf R. Nagel, uitkijken over het terrein van Schiphol-Oost. Een leger aan blauwe vliegtuigen staat aan de grond, een vertrouwd beeld sinds de start van de coronacrisis.

Als specialist in luchtvracht heeft zijn bedrijf een paar mindere maanden achter de rug, hoewel het transport van beschermingsmiddelen als mondkapjes, handschoenen en brillen om de bekende redenen wel explosief toenam. Een geluk bij een ongeluk is dat het aantal schadegevallen – ook geholpen door de rust op de weg – de eerste vijf maanden van 2020 is gehalveerd ten opzichte van een jaar eerder.

De onderneming was vanaf de

beginfase nauw betrokken bij de ontwikkeling van Bumper, de digitale oplossing van TVM op het gebied van schaderegistratie. “We werken er nu circa een half jaar mee, maar laten we eerlijk zijn, dit is wel een tool waar je als bedrijf het liefst zo min mogelijk gebruik van maakt”, zegt Nagel met gevoel voor humor.

Efficiencyvoordelen

Jaap van Vliet is in zijn rol als roosterplanner en chauffeursbegeleider bij R. Nagel Transport de persoon die het meest met Bumper werkt. Hij ziet vooral veel efficiencyvoordelen. “Ongeveer tachtig procent van onze schades zijn manoeuvreerschades. Achteruitrijden, bumpertje, paaltje, >

selecte groep intensief bij het ontwikkeltraject betrokken, waaronder transportbedrijf R. Nagel.

Van Noort: “We hebben klanten bezocht en geïnterviewd om te zien hoe men werkt en waar men tegenaan loopt. In de beginfase hebben we veel aandacht geschonken aan gebruiksvriendelijkheid, zeker ook voor de chauffeurs. Onze UX-designers hebben zelfs in truckerscafés het net opgehaald. Het is cruciaal dat een chauffeur en wagenparkbeheerder hier in de dagelijkse werksituatie goed mee uit de voeten kunnen. Concreet: dat bijvoorbeeld een chauffeur geen ellenlange teksten moet schrijven op zijn smartphone, maar op een laagdrempelige wijze een volledige schademelding kan doen. Voor een chauffeur is het belangrijk dat hij heel logisch de stappen kan doorlopen, want hij krijgt als het goed is weinig met Bumper te maken. De wagenparkbeheerder daarentegen zal er dagelijks mee werken en heeft behoefte om meer gegevens in een oogopslag te kunnen zien. Die wil niet steeds moeten doorklikken. Dus we hebben verschillende dashboards ont-



dat soort dingen. Wanneer schade is ontstaan aan een auto, meldt onze chauffeur dat telefonisch. Bij de planning, bij de wagenparkbeheerder, bij mij. Wij sturen hem een link van Bumper waarna hij snel, eenvoudig en stapsgewijs de benodigde gegevens

‘In het begin was het natuurlijk een kwestie van wennen’

kan invullen. Voorheen was de informatie regelmatig onvolledig. Of het papier was bijvoorbeeld natgeregend en niet meer leesbaar, waarna wij vanuit kantoor weer alle zeilen moesten bijzetten om de informatie alsnog boven water te krijgen. Als we straks volledig met Bumper werken, hebben we daar geen last meer van.”

Op termijn moet Bumper voor alle gebruikers leiden tot minder administratieve handelingen. “Wij willen binnen ons bedrijf toe naar de situatie dat we alle schades in de Bumper-omgeving opslaan, ook de schades die we niet bij TVM melden”, zegt Erik Nagel, die ook zelf actief met het systeem heeft getest. “Nu werken we feitelijk nog met twee systemen: Bumper en ons eigen TMS-systeem. Het is ook voor TVM voordelig als we alle schades in één systeem registreren. Op deze manier ontstaat een veel beter inzicht in het totale schadebeeld, inclusief de schades die voor TVM nu nog vaak onder de radar blijven, omdat wij ze niet claimen. Vooral uit het oogpunt van preventie is dit belangrijk. Hoe beter deze data, hoe beter wij erop kunnen anticiperen en sturen.”

Het wagenpark van transportbedrijf R. Nagel telt momenteel 85 eenheden, die bestuurd worden door circa 150

chauffeurs, inclusief uitzendkrachten. Ook de chauffeurs geven meestal aan Jaap van Vliet hun feedback over Bumper. “In het begin was het natuurlijk een kwestie van wennen. Ze liepen tegen zaken aan die soms wat onpraktisch aanvoelden. Maar het voordeel van de korte lijnen met TVM in dit traject is dat we dergelijke zaken kunnen aangeven en de mensen bij TVM er vervolgens meteen aan de slag gaan.”

Afgelopen maand had men een tweezijdige schade, opgelopen op een laad- en loslocatie. Een heftruck was tegen een wagen van R. Nagel aangereden. “De tegenpartij moest een kenteken invoeren. Echter, een heftruck heeft geen kenteken en de optie ‘heftruck’ bestond nog niet binnen in Bumper. Op deze manier dragen wij ons steentje bij aan de doorontwikkeling van de tool.”

Zes talen

In het ontwikkeltraject worden gaandeweg meer functionaliteiten toegevoegd. Zo kan binnen Bumper



wikkeld voor de verschillende rollen.”

Registratie

De eerste stap in de ontwikkeling van Bumper was feitelijk het registreren van eenzijdige schades. Daarna volgden vervolgens tweezijdige schades. Van Noort daarover: “Dat is best een complex proces geweest. Het gaat deels om het winnen van vertrouwen. Ook de tegenpartij, die soms een ander perspectief heeft op een schade, moet immers vertrouwen op registratie via Bumper. De benchmark is een vervolgstap op tweezijdige schades registreren. We willen dat de gebruiker straks zijn eigen schadestatistieken kan vergelijken met andere partijen. Dat geeft weer inzicht waar je kunt verbeteren.”

Uitbreiding

Gaandeweg zal het aantal functionaliteiten van Bumper steeds verder worden uitgebreid. “Op termijn willen we kijken of we ook rijgedragdata of weer- en verkeersinformatie kunnen integreren”, schetst Van Noort. “Uiteindelijk willen we onze preventieadviezen

mede kunnen baseren op de inzichten die we uit Bumper halen.”

Bumper is in eerste aanleg een registratietool voor alle schades. Gebruikers hoeven echter niet alle schades door te sturen naar TVM. Ook op dat vlak heeft Van Noort gemerkt dat hier en daar wat scepsis overwonnen moest worden.

“En dat is ook best begrijpelijk. Wanneer je als transportbedrijf alle data met je verzekeraar gaat delen, wil je niet dat die data gebruikt gaat worden om de hoogte van je premies te bepalen. Dat we dat niet gaan doen, hebben we op een aantal manieren duidelijk gemaakt. We hebben bewust gekozen voor een neutrale naam en uitstraling, die los staat van TVM. Want de tool is ontwikkeld door TVM, maar is geen deel van de verzekeringsoplossing van TVM. En ook in de gebruikersovereenkomst staat nadrukkelijk dat TVM de data gaat gebruiken voor preventiedoeleinden, maar niet voor premievaststelling. Daarnaast is heel nadrukkelijk in het proces voor de wagenparkbeheerder een moment ingebouwd dat

hij zelf kan besluiten om een schade te wel of niet te melden bij de verzekeraar. De schades die niet gemeld worden, gebruiken we alleen voor preventie-

‘Verschillende dashboards voor verschillende rollen’

doeleinden en om hun eigen benchmark terug te kunnen geven.”

Vijftien klanten werken inmiddels met Bumper. Het is de bedoeling om het aantal gebruikers het komend half jaar fors uit te breiden. “We zijn nu bezig om het onboardingproces zo efficiënt mogelijk te maken”, zegt Van Noort. “Alle Nederlandse TVM-klanten kunnen zich al meteen aanmelden voor Bumper. Voor hen hangt er ook geen prijskaartje aan vast. We zijn nu op het moment aanbeland dat we graag willen dat iedereen het gaat gebruiken.” <

inmiddels gekozen worden uit zes talen, inclusief Pools. Van Vliet: “Het is cruciaal dat iedereen de app begrijpt en de informatie in zijn of haar eigen taal krijgt voorgeschoteld. Bij ons werken louter Nederlandstalige chauffeurs, maar je hebt bij een schade uiteraard vaak te maken met een derde partij.”

Erik Nagel geeft aan dat Bumper in de huidige ontwikkelfase al overduidelijk van toegevoegde waarde is voor zijn bedrijf. “Het is een prettige tool, dat vooropgesteld, maar in deze fase zijn er vanzelfsprekend altijd nog wel wat verbeterpunten. Nu moeten wij vanuit kantoor bij een schademelding nog een link vanuit Bumper naar de chauffeur sturen. Die schakel mag er wat mij betreft nog tussenuit. Maar ook daar wordt door TVM al hard aan gewerkt.” <

**Jaap van Vliet
(links) en Erik
Nagel van
Transportbedrijf
R. Nagel.**



‘Rijden met elektrische trucks is nog onbekend terrein’





Een wereld vol elektrische personenauto's is allang geen ver-van-mijn-bed-show meer. Een wereld vol elektrische trucks is dat nog wel. Maar als het aan FIER Automotive ligt, komt daar snel verandering in. "Wij willen de markt in beweging brengen."

tekst: Yoeri van den Busken

beeld: Glenn Wassenbergh

Het is een warme junidag als op het stuk asfalt tussen de rustig kabbelende Maas en het hoofdkantoor van CTV plotseling een witte truck tot stilstand is gekomen. Niemand heeft het gemerkt. Jac Berden, eigenaar van de containervervoerder uit Venlo, kan een glimlach van trots niet onderdrukken. Ondanks dat hij er al een paar weken aan gewend is, blijft het een aparte gewaarwording. Geruisloos beweegt de geheel elektrische FRAMO zich voort door de provincie

‘Wij stoten ook weleens ons hoofd, we zijn er nog lang niet’

Limburg en een stukje van Duitsland. “Gemiddeld zo’n tien vrachtjes per dag”, zegt Berden. “Met een maximum van honderdvijftig kilometer.”

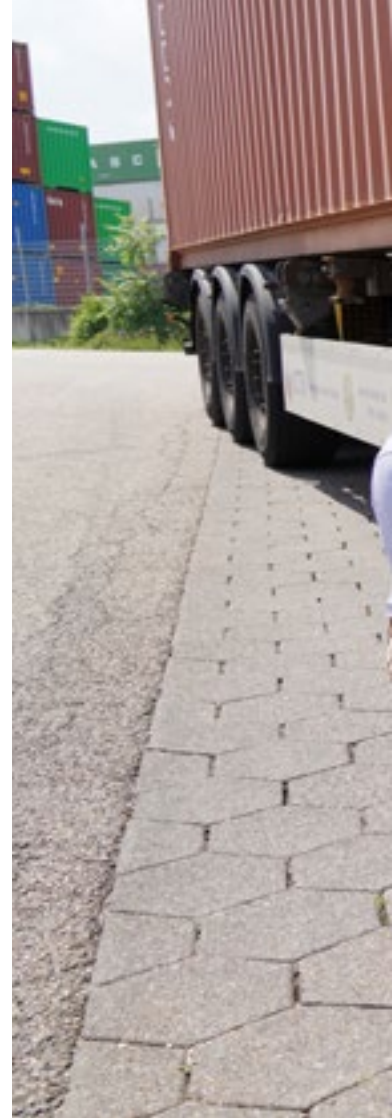
Hij noemt de e-truck het “pronkstuk” van zijn wagenpark. Berden is een van de bevroegen mensen die aan de basis stonden van het veelomvattende

eGLM-project (electric Green Last Mile). Het doel: de realisatie van schoon, stil en milieuvriendelijk transport. Hiertoe is een consortium van bedrijven in het leven geroepen. Meulenberg uit Urmond, BCTN uit Venray, Köppen uit Duisburg, Smurfit Kappa uit Roermond, Grosse Vehne uit Rhede en CTV uit Venlo werden de logistieke partners. Daarnaast sloten de innovatiespecialisten FIER Automotive en LIOF zich bij het gezelschap aan. Zij zijn belast met de organisatie en weten zich in hun onderzoek weer ondersteund door de Fachhochschule in Aken en Fontys Hogescholen in Eindhoven en Venlo.

Businesscase

Tijdens het duurzaamheidsproject worden zowel de trucks als de laadapparatuur uitvoerig getest en gemonitord. In de samenwerking was aanvankelijk het plan opgenomen om negen voertuigen te bestellen. “Vanwege de prijs is dat aantal bijgesteld naar zeven”, zegt Rob Kroon, projectmanager van FIER. “Daarvan zijn er inmiddels vier geleverd.”

De productie wordt gesubsidieerd





Rob Kroon: “In de transportsector wordt er best veel aan innovatie gedaan, maar dit is echt next level.”

door Interreg, de provincie Limburg en de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen. Zonder die financiële back-up was het bij voorbaat een heilloze missie geweest. Voor de door FRAMO in het voormalige Oost-Duitsland omgebouwde diesels moet immers tussen de driehonderd- en driehonderdvijftigduizend euro per stuk betaald worden. En dat is exclusief de uiterst kostbare opladers.

“Daar kun je dus nog geen businesscase mee maken”, aldus Kroon. “Er zal geen ondernemer zijn die zomaar tot aanschaf overgaat, of je moet over een gigantisch marketingbudget beschikken. Een conventionele truck kost ongeveer tachtigduizend euro. Hoe ga je dan ooit drie ton terugverdienen? Dat is onmogelijk. In ieder geval niet zonder subsidie. Aan de andere kant: je krijgt als ondernemer niet gauw de kans deel uit te maken van een uniek project waarbij een externe partij voor jou probeert alles te regelen en af te stemmen met de leverancier.”

“Ik heb veel respect voor onze partners. Want het is gewoon een groot

risico. Elektrisch rijden is duur, het is grotendeels onbekend terrein. Daarom vind ik het gaaf dat ze er toch voor gaan. Ze krijgen weliswaar subsidie op de trucks en de laadpalen, maar dan moet er nog steeds geld bij. Het is, kortom, een dure gok. In het voortraject moesten we het project pitchten bij diverse bedrijven. Op het moment dat je dit vertelt, word je overal uitgenodigd. Iedereen vindt het superinteressant en wil het er graag een keertje over hebben. Maar er dan daadwerkelijk in willen duiken – dat is een ander verhaal.”

Grote stap

Kroon erkent dat het een project van de lange adem zal zijn. In 2016 werd de subsidieaanvraag ingediend. Op 1 januari 2017 begon FIER met een rondgang langs alle aangesloten partners. Er werd vooral gesproken over het aanpassen van vervoersstromen en de werking van laadsystemen.

“Onze partners kunnen met de huidige accu-capaciteit niet de volledige afstanden afleggen, dus moeten ze in de eerste plaats goed nadenken over

hun planning om zo efficiënt mogelijk te kunnen werken. Anders staat zo'n truck twee uur aan de kant omdat-ie leeg is. Dat zou doodzonde zijn.”

FIER Automotive is een business development- en consultancy-bureau. Het bedrijf uit Helmond komt voort uit de Erasmus Universiteit en werd in 1995 geprivatiseerd. Kroon: “Wij zijn gewend op deze manier te werken. In de transportsector wordt er best veel aan innovatie gedaan, maar dit is echt next level. Het vraagt heel veel flexibiliteit van de betrokkenen. Soms voelt het alsof we drie stappen vooruit hebben gezet en twee terug. Er kan bijvoorbeeld iets zijn met de leverancier van de trucks of met de laadpalen. De wensen van de partners kunnen veranderen. Je bent er constant mee aan het spelen. Maar uiteindelijk heb je die subsidie aangevraagd en daar doelstellingen aan gekoppeld. Die wil je wél halen.”

De ontwikkeling in de wereld van groene energie in relatie tot de transportsector gaat niettemin sneller dan menigeen denkt, stelt hij. “Vijf jaar >



Jac Berden: "Gemiddeld hebben we zo'n tien vrachttjes per dag. Met een maximum van honderdvijftig kilometer."

geleden dachten we dat het moeilijk zou worden om pakweg zeventig kilometer per dag te rijden met zo'n truck. Tegenwoordig is dat de normaalste zaak van de wereld en kijken we al veel verder."

Dat neemt niet weg dat het consortium te kampen heeft met kinderziekten. Kroon: "Dat calculeer je in, zeker als je je op zulke ombouwprojecten stort. Meestal zit het probleem niet in de hardware, maar in de software. Ach, het laat maar weer zien dat we met innovatie bezig zijn. Als het allemaal van een leien dakje zou gaan, ontbreekt voor ons ook de uitdaging om hier sowieso aan te beginnen."

Zo zijn de partners in afwachting van een nieuwe accu – zeven keer groter dan die van een Tesla Model 3 – en een lader die het mogelijk maakt binnen een halfuur de batterij weer op minimaal tachtig procent te krijgen. "Je praat over serieuze aansluitingen. Want met een standaard stopcontact heb je al gauw een dag of vier nodig. Vandaar dat die prijzen ook zo hoog zijn. Bij CTV wordt gewerkt met een mobiele lader omdat er nog geen duidelijkheid is over een centrale locatie.

Dat brengt beperkingen met zich mee. In het negatieve geval kan-ie er twintig uur over doen om van leeg naar vol te gaan. Straks, met een stevige laadpaal, lukt dat binnen zes uur. En als je daarnaast dan ook een snellader hebt, ben je helemaal up and running."

Missie

Vooralsnog zitten er letterlijk grenzen aan de groei. "Hoewel groot international transport met elektrische voertuigen er in de verre toekomst misschien ooit gaat komen, is dat vanwege de afstanden en de laadinfrastructuur nu simpelweg niet mogelijk. Uiteindelijk verwachten wij dat je meer dan tweehonderd kilometer per dag moet afleggen om na een jaar of acht een break-even point te bereiken. Met een ultra-snellader ligt tweehonderdvijftig en misschien wel driehonderd kilometer binnen de mogelijkheden. Daarmee kun je niet heel Europa doorkruisen, maar voor de regio is het perfect."

De missie van het consortium is kraakhelder. Kroon: "Binnenkort rijden hier zeven trucks rond. Dat is nu een

druppel op de gloeiende plaat en het staat natuurlijk niet in verhouding met

'Elektrisch rijden is duur, het is grotendeels onbekend terrein'

de productie van elektrische personenwagens. Wat wij vooral willen doen, is de markt in beweging brengen. Dat ondernemers dit lezen en denken: hé, er gebeurt iets. Dat ze uit nieuwsgierigheid vragen gaan stellen, bij ons of bij hun lokale dealer. Dat er reuring ontstaat. Er is op dit terrein veel te leren en te winnen. Wij stoten ook weleens ons hoofd, want we zijn er nog lang niet. Maar dat gold ook voor Tesla toen ze op de markt van de personenauto's begonnen. En daarmee hebben ze grote merken als Audi, BMW en Mercedes flink wakker geschud. Door te laten zien wat er mogelijk is, hopen we iedereen een beetje enthousiast te maken om die grote duurzaamheidsslag te versnellen." <



Laaggeletterdheid: gooi het open

In deze gastcolumn zou ik kunnen vertellen over het aantal mensen dat dagelijks te kampen heeft met laaggeletterdheid. Over werknemers die moeilijk kunnen lezen en schrijven. Over het feit dat de meesten van hen ook niet de vaardigheid hebben om te gaan met computers. En over wat voor problemen dat met zich meebrengt in een maatschappij die steeds verder, sneller en meer digitaliseert.

In plaats daarvan kies ik ervoor om te vertellen wat deze mensen wél kunnen. Als coördinator van Taalambassadeurs vertellen wij van Stichting ABC het verhaal achter deze mensen. Zie ons maar als een soort belangenbehartigers voor en door laaggeletterden. Zie laaggeletterden vooral niet als domme mensen!

‘Mijn pleidooi zou vooral zijn om het gesprek over laaggeletterdheid open te gooien’

In alle jaren – meer dan twintig – ervaring heb ik ondervonden dat we juist elkaar kunnen helpen. Als we ons maar open durven te stellen voor het probleem van laaggeletterdheid. Door de jaren heen heb ik – samen met onze taalambassadeurs – bij veel organisaties, bedrijven en zelfs ministeries aan tafel gezeten om samen te komen tot heldere communicatie. Niet alleen voor mensen die laaggeletterd zijn, maar voor iedereen.

Het kwartje bij zulke bedrijven viel pas toen tijdens testpanelbijekomsten zo’n taalambassadeur zijn verhaal vertelde. Een verhaal dat zich vaak kenmerkt door het ‘sneeuwbaaleffect’. Stel je voor: in eens worden rekeningen alleen nog maar digitaal verstuurd, worden afspraken alleen nog maar in elektronische agenda’s vastgelegd, kan betalen alleen nog maar online. Het

schip raakt steeds verder van de wal. En denk niet dat het alleen ouderen betreft: zo’n vijftien procent van onze jongeren heeft een leesachterstand van twee jaar op het moment dat ze van de basisschool komen.

Win-win situatie

Zulke samenkomsten bij bedrijven resulteerden altijd in een win-win situatie: de communicatie werd helderder en taalambassadeurs groeiden! In plaats dat ze in een hoekje zaten, werd er naar hun geluisterd. Ze drukten de hand van een directeur en er gingen deuren open die altijd gesloten waren gebleven.

We kennen ook vrachtwagenchauffeurs binnen onze taalambassadeurs. Ze vertellen ongelooflijke verhalen. Verkeersborden lezen is bijvoorbeeld heel moeilijk en zorgt daardoor zelfs voor onveilige situaties. Waar de meeste mensen de betekenis van het bord STOP herkennen als beeld moeten laaggeletterden dat woord eerst nog lezen.

Een chauffeur had al zijn routes uit het hoofd geleerd aan de hand van herkenningen langs de weg: gebouwen, grachten en bomen. Waar de meeste chauffeurs de navigatie instellen op de eindbestemming, bestudeerde hij de route de avond van tevoren. Hij moest er dus eigenlijk dubbel zo hard voor werken...

Mijn pleidooi zou vooral zijn om het gesprek over laaggeletterdheid open te gooien. Heb oog voor de collega die stevast de formulieren mee naar huis neemt om in te vullen, omdat hij of zij de bril weer eens is vergeten. Ik ken zelfs verhalen van mensen die zichzelf verwonden aan de hand om niet te hoeven schrijven.

Werkgevers zou ik willen vragen om een open gesprek aan te gaan, bijvoorbeeld al bij een sollicitatie. Merk je dat er iets is, neem die collega even apart: goh, mocht er iets zijn waarmee ik je kan helpen, zullen we dan samen naar een oplossing zoeken?

Hank Gronheid is coördinator Taalambassadeurs afdeling Noord-Holland van de Stichting ABC

Peeters zorgt voor de laatste meters

Binnensteden worden steeds lastiger bereikbaar en de milieueisen worden aangescherpt. De laatste kilometers naar het centrum maken steeds vaker deel uit van een specialistisch vervoersconcept. De VSDV-groep legt zich daarop onder meer toe. Een gesprek met Sjaak de Vries (DV), samen met compagnon Rober van Straalen (VS) naamgevers van dit snelgroeiende vervoersbedrijf.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

De bakfietsen voor de bakfietsouders in het centrum van Amsterdam – vaak onderwerp van spot, maar reuze handig voor ouders met kinderen – staan keurig gerangschikt op postcode in de loods van Peeters Vervoercentrale. Het is laat in de middag en alle goederen worden hier in het westelijk havengebied verzameld voor de fijnmazige distributie naar de haarvaten van de hoofdstad. Vanuit het vervoercentrum worden de

inrijden, dat is voor de individuele vervoerders niet rendabel meer. Het kost te veel tijd en het is niet efficiënt”, zegt Sjaak de Vries (57). “Daarom leggen we ons bij Peeters toe op het laatste gedeelte van de distributie. ’s Avonds besteld, de volgende dag leveren wij het af in de stad. En wij hebben ook retourvracht, zoals bijvoorbeeld emballage die de stad weer uit moet.”

Peeters zorgt kortom voor de laatste meters. De Vries voorziet een steeds verdere groei van het geclusterde vervoer vanaf de opslagloodsen aan de stadsranden naar de binnensteden. Hij wijst in de richting van de plaats waar Albert Heijn vanuit het westelijk havengebied de boodschappen naar de onlineklanten in het centrum van Amsterdam bezorgt. “Dat is hetzelfde principe.”

Overname

De Vries nam samen met compagnon Van Straalen vier jaar geleden Peeters Vervoercentrale over. Dat was de zoveelste overname in de zestien jaar dat beide familiebedrijven onder één paraplu samenwerken als de VSDV-groep. Beide partners zijn telgen uit de derde generatie van twee logistieke geslachten uit de >

‘Voor één afleveradresje de stad inrijden, dat is voor de individuele vervoerders niet rendabel meer’

goederen de volgende dag veelal per elektrisch voertuig naar de stad gebracht voor – zoals dat in het jargon heet – The Last Mile.

Het laatste stukje van de distributie, vaak zo kort maar o zo lastig. Gedoe op de grachten, vanwege de gemeente opgelegde venstertijden, een langzame uitfasering van dieselvoertuigen in de steden, de steeds luider wordende roep – ook van opdrachtgevers! – om meer distributie elektrisch uit te voeren.

“Voor één afleveradresje de stad



Sjaak de Vries:
“’s Avonds besteld,
de volgende dag
leveren wij het af
in de stad.”



Noord-Hollandse plaatsen Wognum en Spierdijk. Groot geworden in het transport van agrarische producten. Grootvader De Vries begon daar in 1933 mee, met paard en wagen naar de veiling in Avenhorn. Vier jaar eerder was opa Van Straalen daarmee aan de slag gegaan.

In 2004 besloten beide opvolgers uit de derde generatie tot een fusie, waaruit VSDV ontstond. Het wagenpark bestond toen nog uit een kleine vijftig auto's. Zestien jaar later zijn dat er ruim 450, bijna tienmaal zo veel.

Sjaak de Vries noemt diverse overnames op: Bijvoet in Obdam, Kuiper Transport in Heerhugowaard, Franken Transport in het Limburgse Nieuw-Bergen, Beentjes Veldhuizen Trans-

port (BeVe) in Zaandam.

“We zoeken het in de spreiding en in de schaalvergroting”, zegt De Vries. “Je ziet die schaalvergroting overal toenemen en je ziet markten verdwijnen. Rober en ik komen met onze families oorspronkelijk allebei uit het transport van agrarische producten, maar gaandeweg kijken we meer en meer naar verbreding. Bijvoorbeeld de distributie van levensmiddelen vormt nu een derde van onze activiteiten.”

Sommige overnames komen voort uit een faillissement, andere weer doordat de eigenaar geen opvolger(s) had en dus een sterke nieuwe moeder zocht. Veel van de overgenomen bedrijven vallen weliswaar onder de

vleugels van VSDV, maar behouden hun eigen naam. Franken en Peeters zijn daarvan goede voorbeelden. “Peeters Vervoercentrale heeft een goede naam in het Amsterdamse. Waarom zouden we daar dan onze eigen bedrijfsnaam op willen plakken? Wat goed is, moet je goed houden”, legt De Vries uit.

Hij en zijn partner Van Straalen waken er ook voor om het conglomeraat aan bedrijven in een keurslijf te persen. In het agrarisch transport gelden soms wat lossere omgangsvormen dan in – bijvoorbeeld – de distributie, waar venstertijden heilig zijn om alles op schema te laten verlopen. “Je moet natuurlijk uitkijken dat er geen eilandjes ontstaan”, beseft De Vries.



PASPOORT

Bedrijfsnaam:	Van Straalen De Vries BV, afgekort als VSDV. Directeuren Sjaak de Vries en Rober van Straalen. Krachtenbundeling van twee familiebedrijven in Noord-Holland, Zwaagdijk en Spierdijk.
Wagenpark:	465 trekkende eenheden, 640 getrokken eenheden, 700 medewerkers, 5 elektrische vrachtwagens, 7 elektrische gekoelde trailers
Hoofdkantoor:	Zwaagdijk, meerdere vestigingen door heel Nederland
Specialisatie:	geconditioneerd- en schuifzeil transport, bloemen & planten- en bloembollentransport (collectief), winkeldistributie, ADR distributie, LZV transport, losgestort en containertransport, distributie van food en non-food. Fijnmazige distributie in grote steden, onder meer door elektrisch vervoer

Aan de andere kant leverde de coronacrisis ook een run op de supermarkten op. “Door de hamstergekte moesten we in de levensmiddeldistributie enorm opschalen en daar hadden we gelukkig door onze flexibiliteit ook de ruimte en capaciteit voor”, vertelt hij. “En ook de bouwwereld liep gelukkig goed door. Kijk, die coronacrisis overviel ons allemaal, maar we mogen nog niet klagen. Overall loopt het redelijk door. De brede spreiding geeft ons rust.”

Veranderingen

Dat is uiteraard een spreekwoordelijke kalmte, want de distributie is aan razendsnelle veranderingen onderhevig. Zo is niet te ontkomen aan de elektrificatie van het vervoer naar en vanuit de steden. In 2025 worden dieselvrachtauto's bijvoorbeeld uit Amsterdam en andere stadscentra geweerd, al werkt men landelijk nog aan een versoepeling van de overgangstermijnen en is het wachten op meer duidelijkheid.

“Vooralsnog betekent het dat je eind 2024 volledig moet zijn omgeschakeld”, legt De Vries uit. “Dan moet het elektrische wagenpark er bedrijfszeker staan en daar kun je niet tot het laatste moment mee wachten. Daarom zijn we bezig om dat gefaseerd in te voeren.”

Immiddels rijden er vijf elektrische bakwagens dagelijks in het centrum van Amsterdam, onder andere voor de

bevoorrading van filialen van Lidl in het centrum van de hoofdstad. Met de auto's van het merk Emoss worden nu ervaringen opgedaan.

“De Vries: “Je moet er ook op tijd bij zijn, omdat onze klanten ons eigenlijk geen andere keuze laten. De toekomst van de distributie in de steden zal voornamelijk elektrisch zijn en onze opdrachtgevers zitten daar echt achteraan. Natuurlijk moet je ook denken aan hybride systemen en waterstof, maar die ontwikkeling is nog niet zo ver en meer voor de lange afstand. Bovendien kost het opwekken van waterstof ook veel energie – en is dus duur.”

Volgens hem is er ook tijd nodig om de kinderziekten uit het elektrisch vervoer te halen. Want betrouwbaarheid is

‘Alleen door de praktijk word je op de laatste meters van de elektrische distributie wijzer’

een belangrijk aspect. “Die auto's zijn door en door beveiligd en als chauffeur sta je bij pech machteloos. Je kunt niets meer uithalen, er moet dan een professional bijkomen om de boel weer aan de praat te krijgen. En als je midden op de gracht stilvalt, dan is dat voor niemand fijn. Maar ja, alleen door de praktijk word je op de laatste meters van de elektrische distributie wijzer.” <

“Maar iedere sector moet wel zijn eigenheid kunnen bewaren.”

Effecten coronacrisis

Die brede spreiding aan activiteiten heeft er ook toe bijgedragen dat de coronacrisis tot dusver zonder te veel kleerscheuren is doorstaan. Natuurlijk, de bloemen- en bollensector had zwaar te lijden onder de plotselinge vraaguitval. Wie ging er in die eerste dagen van de ‘intelligente lockdown’ nog gezellig een bloemetje kopen? “De vraag naar sierteeltproducten stortte helemaal in.” Maar ook andere ritten namen snel in aantal af. “We hebben charters moeten stilzetten en chauffeurs hun vrije dagen laten opnemen.”

Odyssey Hackathon wordt Odyssey Momentum

Corona heeft helaas ook gevolgen voor de Odyssey Hackathon. De organisatie heeft besloten om de bijeenkomst, waar in een weekend meer dan 2000 mensen bij elkaar komen, te verplaatsen naar een online event op 13 t/m 15 november genaamd Odyssey Momentum.

Odyssey Momentum is een 48 uur durende online samenwerking om 21 complexe uitdagingen op te lossen. TVM heeft naast onder andere Vattenval, KLM Cargo, De Nederlandse Nationale Politie en het Nederlands Ministerie van Defensie, een complexe uitdaging rondom meermalige emballage aangedragen. Al deze uitdagingen kunnen alleen worden opgelost door middel van grootschalige samenwerking en vereisen een benadering waarbij meerdere partijen zijn betrokken. Dit wordt allemaal samengebracht op

een moment: Momentum.

TVM doet mee met de Odyssey Momentum om haar leden, transport en logistieke ondernemers, te helpen om duurzaam te ondernemen en de bedrijfscontinuïteit te waarborgen. Tijdens het event worden vernieuwende technologie, vergaande informatiedeling en intensieve samenwerking binnen de transportketen samengebracht voor kostenbesparingen. De oplossing die TVM zoekt moet direct toepasbaar zijn binnen de bestaande bedrijfsvoering van klanten.

Miljoenen euro's

Uit de gesprekken met onze leden bleek dat emballage een generiek probleem is. Emballage raakt verloren, gestolen of het wordt eenmalig gebruikt. Dit kost transportbedrijven, afhankelijk van hun

grootte, tussen de 150.000 en 3.000.000 miljoen euro per jaar, naast de impact op het milieu van het steeds opnieuw vervangen van (Deense)karren, pallets en kratten.

De challenge van TVM:

Creëer een transparant logistiek protocol, zodat iedereen in de supply chain de emballage kan lokaliseren, identificeren, certificeren, retourneren, hergebruiken en repareren door alle partijen te stimuleren om bij te dragen. Partijen in de supply chain kunnen meer verantwoordelijkheid nemen en daarbij compliant zijn.

Meer informatie online:

Op tvm.nl vindt u meer achtergrondinformatie over het online evenement en de uitdaging met meervoudige emballage.

Online bijeenkomsten aan de Tafel van TVM



Conferenties, workshops, seminars, (team)meetings: alle soorten evenementen zijn op dit moment naar een online omgeving verhuisd.

Aan de online Tafel van TVM gaan we in gesprek over diverse onderwerpen. Op donderdag 4 juni sprak TVM met klanten over het corona-arbobeleid. Met de grotere bedrijvigheid, toenemende sociale bewegingen en dus grotere drukte nemen ook de veiligheidsrisico's weer toe. Hoe geven ondernemers binnen het bedrijf vorm aan een coronaarbobeleid met extra hygiënevoorschriften en anderhalvemeter-

maatregelen? Hoe zorgt men er daarbij voor dat medewerkers actief betrokken zijn en risicobewust blijven? Deze en andere vragen kwamen tijdens de geslaagde Online Tafel van TVM aan bod.

Een goede start

TVM blijft online bijeenkomsten organiseren. Wilt u ook eens meepraten? Meld u gerust aan voor een van de volgende tafelgesprekken.

Corona-arbobeleid

Hoe blijven uw medewerkers alert op de veiligheidsrisico's?

Nu de coronacrisis met betrekking tot zorgcapaciteit onder controle is, worden de maatregelen steeds verder versoepeld en komt de economie langzaam maar zeker gelukkig weer op gang. De lockdown heeft sociaal en economisch een enorme impact gehad. Het is dan ook niet vreemd dat de behoefte om elkaar weer persoonlijk te zien groot is en dat veel mensen staan te popelen om weer 'normaal' aan het werk te gaan. Maar met de grotere bedrijvigheid en toe-

nemende sociale bewegingen nemen ook de veiligheidsrisico's weer toe. Hoe houdt u uzelf en uw collega's juist nu alert?

Het is in deze tijd extra belangrijk dat we er voor elkaar zijn. Juist als het gaat om een veilige en gezonde werkplek voor uw medewerkers. Dat bent u als werkgever ook wettelijk verplicht. Zorg er daarom voor dat arbozorg en preventie goed geregeld zijn. Om de kans op besmetting met corona zo klein

mogelijk te houden en uw medewerkers weten wat ze moeten doen.

Stappenplan en checklist arbobeleid corona

Om u te ondersteunen heeft TVM een overzichtelijk stappenplan en een uitgebreide checklist opgesteld voor uw arbobeleid. In een paar stappen weet u precies waar u aan toe bent en waar u actie moet ondernemen.

De check en het stappenplan vindt u op www.tvm.nl/coronavirus



TVM foundation maakt dromen waar

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



5 VRAGEN



Cybersecurity is belangrijker dan ooit tevoren. Door het coronavirus werken veel mensen – structureel – thuis en dat brengt een hoop nieuwe uitdagingen met zich mee. Jeroen Koster, security officer, geeft een toelichting.

1. Wat doet een security officer binnen TVM?

“Samen met mijn team zorg ik ervoor dat binnen TVM alle maatregelen getroffen zijn om de veiligheid van onze data te borgen. We hebben een grote hoeveelheid apparaten binnen TVM, zoals servers, laptops en telefoons. Je wilt ervoor zorgen dat er geen kwetsbaarheden insluipen, omdat er bijvoorbeeld geen updates zijn gedraaid. Het verkeer wat van buiten naar binnen gaat, wordt goed in de gaten gehouden. Door de firewall goed op orde te hebben, houden we eventuele hackers die proberen binnen te dringen buiten de deur. We huren zelfs hackers in om de beveiliging van TVM te testen. De kern is zorgen dat onze data veilig is en deze taak nemen we zeer serieus.”

2. Hoe belangrijk is cybersecurity tijdens het thuiswerken?

“Ontzettend belangrijk. Je hebt nu te maken met een heel ander securitylandschap. Je weet nu niet op welk wifi-netwerk mensen werken in de thuissituatie, of wie meeluistert wanneer er buiten in plaats van op kantoor wordt gebeld. We hebben hiervoor allerlei oplossingen bedacht en geïmplementeerd om te garanderen dat vertrouwelijke informatie in alle omstandigheden veilig is en blijft. Daarnaast werken we met ontzettend strakke gedragsregels en protocollen. We laten niets aan het toeval over.”

3. Is er in deze periode van thuiswerken meer gevaar?

“In zijn algemeenheid kan dat zeker het geval zijn. Tenminste, als er geen passende maatregelen worden getroffen. Echter, wanneer ik kijk naar TVM zijn we goed in control. We merken wel dat het aantal pogingen om van buitenaf het TVM-domein binnen te dringen is toegenomen. Ook het aantal phishingmails is gestegen. Maar daar zijn we uiterst scherp op. Onze beveiliging is van een zeer hoog niveau.”

4. Denk je mensen de gevaren onderschatten?

“Mensen zijn van nature geneigd er soms wat gemakkelijk over te denken, bijvoorbeeld over het doorsturen van printjes of documenten naar een privé-mailadres. Bij TVM doen we dat niet. Daar zijn strikte regels voor. De theorie is veel mensen bekend, maar wij passen ze ook daadwerkelijk in de praktijk toe. Daar zien we op toe.”

5. Wat doet TVM aan security awareness?

“Security awareness is een doorlopend proces. Het is dus belangrijk om constant zaken te blijven herhalen en actualiteiten bij de collega's onder de aandacht te brengen. Onlangs is de TVM protector in het leven geroepen. Dat is een digitale training op het gebied van informatiebeveiliging en privacy. Zo proberen wij de medewerkers te activeren, te triggeren en ervoor te zorgen dat de informatie veilig is en blijft. Altijd en overal.”





Bloemenexpresse
De Viersprong

PME LEGEND
AMERICAN CLASSIC



Winnaar Nick van Rijn, een nuchtere Ridder

Nick van Rijn (36) werd vorig jaar tijdens de TVM Awards uitgeroepen tot Ridder 2019. De Ridder-award is een juryprijs voor een chauffeur die een bijzondere prestatie heeft geleverd op het gebied van verkeersveiligheid.

tekst: Michael Nemethy

beeld: Glenn Wassenbergh

Van Rijn zette in juli 2019 op de A2 net voorbij 's-Hertogenbosch zijn vrachtwagen overdwars op de snelweg. Dit deed hij om de slachtoffers van een zwaar ongeval te beschermen en ervoor te zorgen dat de hulpverleners hun werk veilig konden doen.

Nick van Rijn woont samen met zijn vriendin Renate en hun twee zoontjes in Tuil, een dorp in de gemeente West Betuwe onder de rook van Geldermalsen. Zijn schoonvader, tevens mede-eigenaar van zijn werkgever Bloemenex-

de verkeersveiligheid in ons land. Dat is ontzettend belangrijk. Het is ook een mooie manier om het imago van chauffeurs te verbeteren. Het is top dat chauffeurs en bedrijven erkenning krijgen voor hetgeen ze doen door deze prijzen. Zij mogen best vaker een gezicht krijgen. Ik denk dat in Nederland heel veel chauffeurs en transportbedrijven weten wat ze aan het doen zijn. Die krijgen nog te weinig waardering."

"Als ambassadeur en Ridder 2019 merk ik dat ik anders naar het nieuws kijk of verhalen van collega's aanhoor. Ridderwaardige acties herken ik nu een stuk sneller. Zo heb ik dit jaar al iets gehoord over een chauffeur die zijn wagen stopte, omdat er een personenauto te water raakte. De inzittende is hij gaan redden. Of het verhaal van de chauffeur die een auto op de snelweg klemreed tegen de vangrail, omdat de inzittende onwel werd en aan het slingeren was. Dat zijn hele mooie voorbeelden die een nominatie waard zijn. Materiele schade is te herstellen, maar mensenlevens niet."

Verkeersveiligheid

Van Rijn werkt van 's middag tot in de nacht. Onderweg komt hij genoeg zaken tegen in het verkeer die hem opvallen wat betreft de verkeersveiligheid. "Wat mij altijd opvalt is hoeveel mensen direct naar hun telefoon grijpen als ze even stilstaan in de file. Mensen zijn te veel bezig op dat ding. Ondertussen gaan de auto's voor ze

weer rijden, maar dat hebben ze te laat door. Dan is het even hard optrekken en weer flink remmen. Daar erger ik me wel kapot aan. Let gewoon op als je in je auto zit." Nick van Rijn denkt even hardop na over een mogelijke oplossing. "Je moet als chauffeur te allen tijde bereikbaar zijn, want als er iets verandert wil je dat weten. Dus een zogenaamde telefoonkiller in de wagen lijkt me niet de oplossing. Ze staan nu weleens op de viaducten met camera's te checken of je met je telefoon bezigt bent tijdens het rijden. Dat vind ik eigenlijk wel een goede zaak. Je telefoon op stil zetten? Ja, dat zou wel een goede regel in het verkeer zijn. Wanneer je een geluid van je telefoon hoort, is je eerste reactie vaak toch dat je even kijkt. Die telefoon wordt met de komende generaties steeds meer een probleem op de weg."

"Als ik iets mocht veranderen op de weg, welke regel ik dan zou invoeren? Poeh, dat is een lastige hoor. Mensen kan je niet zomaar veranderen, dus zaken als agressie in het verkeer zijn lastig te bestrijden. Een telefoon verbieden in de auto is onmogelijk. Eigenlijk moeten ze de boetes – voor onder andere telefoongebruik tijdens het rijden - nog meer verhogen. Als je dan eens een fout maakt, dan doe je dat niet nog eens als het je 500 euro kost."

Van Rijn denkt nog eens na over wat hem opvalt op de wegen. Hij benadrukt vervolgens het belang van rustig rijden en je niet laten opjagen. "Wij hameren er als bedrijf op dat iedereen rustig moet rijden. Je wint geen tijd door met 80 kilometer per uur door >

'Wees trots, laat het lekker op je afkomen en geniet van de aandacht'

presse de Viersprong, woont op een steenworp afstand. Al ruim 11 jaar werkt Nick van Rijn voor De Viersprong. Het bedrijf uit Kerkdriel haalt bloemen op bij tuinders uit de omgeving en brengt ze vervolgens naar de veilingen. Vriendin Renate is ook werkzaam voor het transportbedrijf. Zij doet daar onder andere de administratie.

Ambassadeur

Nick van Rijn is dit jaar een van de vijf ambassadeurs van de TVM Awards 2020. "Ik ben ambassadeur, want ik vind het goed dat er op deze manier aandacht wordt besteed aan

‘Er zijn altijd mensen die helpen in een noodsituatie en tijdens dit voorval, was ik dat toevallig’

een dorp te racen. Op die kleine stukjes die wij als bedrijf rijden, pakken we op die manier echt geen tijdswinst. Onze chauffeurs zijn allemaal netjes en dat krijgen we op zijn tijd ook te horen van buurtbewoners. Erg leuk natuurlijk. Als we iets verkeerd doen, dan krijgen we het vanzelfsprekend ook te horen. Daar leer je weer van. Elke dag rijden we door de straten van verschillende dorpjes in de omgeving om bloemen op

de snelweg. De doorstroom is voor mijn gevoel wel een stuk minder geworden sinds we nog maar 100 kilometer per uur mogen op de snelweg.”

Trotse winnaar Ridder 2019

Trots wijst Van Rijn zijn loodzware Ridder-award aan op de vensterbank. “Daar staat hij”, zegt hij terwijl hij zich lachend schrap zet om het bronzen beeld te verplaatsen naar de tafel.

Nadat hij het beeld heeft verplaatst haalt hij zijn herinneringen weer op. Even terug naar die bewogen weken rond 9 juli 2019.

“De eerste periode na het ongeval dacht ik er vaak over na als ik langs de bewuste plek reed. In je hoofd speelt de gebeurtenis zich dan toch weer even

helpen? Ik heb eigenlijk het idee dat ik te weinig heb gedaan.. Je doet gewoon wat je denkt dat goed is op zo’n moment.”

Nick van Rijn had in het begin nog niet goed door wat er allemaal gebeurde op die avond in juli. Het besef kwam pas de volgende ochtend. “De eerste nacht sliep ik verrassend genoeg erg goed. De volgende ochtend werd ik wakker en pas toen kwam eigenlijk het besef. Op Facebook werd ik overladen met berichten van bekenden. Mensen wilden weten of ik het was en anderen stuurden mij complimenten. De pers liet ook niet lang op zich wachten. Toen vroeg ik me wel even hardop af wat er nou eigenlijk allemaal gebeurde.”

Hoe snel de aandacht kwam, zo vlug verdween de aandacht ook weer. In de krant van vandaag wordt immers morgen de vis verpakt. “Een weekje later was het ook klaar en waren velen het alweer vergeten. De wereld draait door.”

“Wat ik de toekomstige Ridder wil meegeven? Wees trots, laat het lekker op je afkomen en geniet van de aandacht. Die aandacht is leuk voor jou, maar ook voor je bedrijf. Het is uniek om mee te maken. Het is jammer dat het evenement dit jaar niet doorgaat vanwege corona, maar dat maakt de erkenning die je krijgt echt niet minder speciaal.” <

‘Materiele schade is te herstellen, maar mensenlevens niet’

te halen. Je maakt dan geen vrienden door als een bezetene te gaan rijden.”

Het rustige rijden moeten mensen volgens Nick van Rijn op de snelweg dan weer niet al te letterlijk nemen. “Als vrachtwagen rijd je niet harder dan zo’n 80 of 90 kilometer per uur. Ik heb liever dat die auto’s om me heen gewoon lekker doorrijden. Ik merk dat ik het nu ontzettend vervelend vind dat ik soms auto’s op de snelweg moet inhalen. Wat zijn ze dan aan het doen? Die rijden dus langzamer dan 90 kilometer per uur op

af. De laatste tijd dacht ik er eigenlijk helemaal niet meer over na, maar door dit interview kwam het de laatste weken toch weer wat bovendrijven.”

Nick van Rijn blijft er erg nuchter onder en ziet zichzelf niet als een held van de weg. “Wat ik heb gedaan zie ik als iets normaal. Ik denk dat veel chauffeurs in een soortgelijke situatie ook zoiets zouden doen. Er zijn altijd mensen die helpen tijdens een noodsituatie en tijdens dit voorval was ik dat toevallig. En wat is



Nick van Rijn:
“Het is top dat chauffeurs en bedrijven erkenning krijgen voor hetgeen ze doen door deze prijzen. Zij mogen best vaker een gezicht krijgen.”



TVM AWARDS 2020

Volg ons op onze sociale mediakanalen en mis geen updates rond de TVM Awards 2020. Vanaf eind augustus kunnen kandidaten voor de TVM Awards Ridder 2020 en Veilig Transport worden genomineerd. Ken jij iemand of een onderneming die dit jaar goed bezig is geweest op het gebied van verkeersveiligheid? Ga dan voor meer informatie naar www.tvmawards.nl.

De Roemeense in een slechte

De afdeling Speciale Zaken van TVM signaleerde jaren geleden al een opmerkelijk voorval: er werd lading uit een vrachtwagen gestolen, terwijl deze aan het rijden was. De verkeerspolitie in Driebergen wimpelde die suggestie in eerste instantie af. Diefstal uit rijdende vrachtwagens? Onmogelijk. Tegenwoordig is de Roemeense methode een begrip.

tekst: Harm Vonk

beeld: Wouter Nijman/Landelijke Eenheid Politie

Het is spectaculair. Het filmpje op YouTube is duizenden keren bekeken: 'Romanian gang attempt to rob moving truck'. De reacties eronder zijn veelzeggend; er wordt een parallel getrokken naar *The Fast And The Furious*, de actiefilms waarin Vin Diesel en zijn kornuiten in rijdende snelheidsmonsters op vier wielen halsbrekende toeren uithalen op stratencircuits. "De Roemeense methode is James Bond, maar we moeten het niet gaan verheerlijken", zegt Rick Drenten, schade-onderzoeker bij de afdeling Speciale Zaken van TVM.

Wat er gebeurt? Het is inderdaad net een filmscène: de bende criminelen rijdt hun auto (het liefst uitgevoerd

met dakraam) tot vlak achter een vrachtwagen met dure lading. Vanuit de auto klimmen ze op de motorkap en forceren ze – met een snelheid van plusminus tachtig kilometer per uur – de sloten van de achterdeuren van de vrachtwagen. Een bendelid springt in de laadruimte en gooit de lading naar zijn handlanger in het open dakraam.

Zie daar: de Roemeense methode. De Roemeense methode komt overal in Europa voor. Hij dankt zijn naam aan de vijf Roemenen die in op 24 juli 2017 werden aangehouden op een vakantiepark op de Veluwe. Ze hadden even ervoor op de A73 bij Vierlingsbeek een rijdende vrachtwagen overvallen en daarbij een grote partij iPhones ter waarde van een half miljoen

se methode: alsof je e film bent beland



euro buitgemaakt.

Met de arrestatie van de Roemenen op de Veluwe leek de politie een zware tik uitgedeeld te hebben, maar overtuigend bewijs ontbrak en de mannen werden vrijgesproken van diefstal.

In maart van dit jaar rolt de Roemeense politie – samen met collega's uit Nederland en Frankrijk – in Boekarest een bende op die zich bezighoudt met diefstal uit rijdende vrachtwagens. Er wordt voor zo'n tien miljoen euro aan goederen aangetroffen; rond de veertig verdachten worden opgepakt. Sindsdien zijn er geen gevallen van ladingdiefstal uit rijdende trucks meer gemeld.

Hoe 'we' weten dat er uit rijdende vrachtwagens wordt gestolen, blijkt uit data. Gegevens laten zien dat deuren

van een truck worden geopend bij een snelheid van boven de 80 kilometer per uur. Deugdelijk afsluiten is het devies, aldus Jan Lamberink van de afdeling Preventie en Risicobekeer van TVM. "Bij zulke ladingen krijgen chauffeurs nadrukkelijk de instructie om zware sloten te gebruiken, ook in verband met de aansprakelijkheid."

Colonne

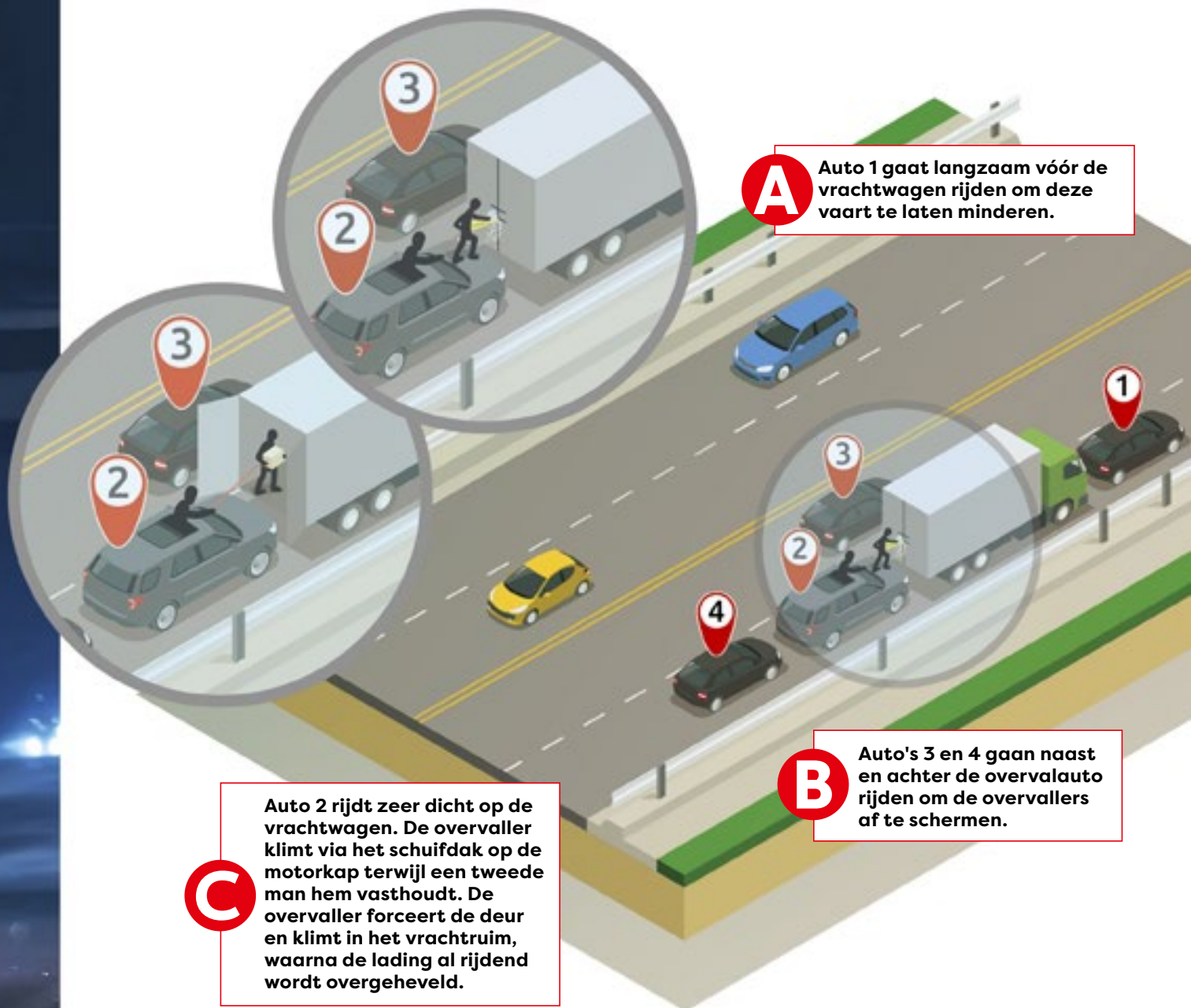
De Roemeense methode komt weinig voor. TAPA Taskforce, een wereldwijd samenwerkingsforum gericht op het voorkomen van diefstal in de logistieke keten, schat dat jaarlijks vijf tot tien rijdende trucks worden overvallen. Lamberink: "Deze techniek

is voor bendes natuurlijk zeer risicovol, zeker in verhouding tot wat het uiteindelijk oplevert. Tachtig procent van alle ladingdiefstal komt van binnenuit; dat

'De Roemeense methode is James Bond, maar we moeten het niet gaan verheerlijken'

wil zeggen dat een chauffeur of loods-medewerker betrokken is."

Een transportbedrijf dat getroffen werd door de Roemeense methode nam later meteen maatregelen: de transportbak werd omgekeerd op de >



A Auto 1 gaat langzaam vóór de vrachtwagen rijden om deze vaart te laten minderen.

B Auto's 3 en 4 gaan naast en achter de overvalauto rijden om de overvallers af te schermen.

C Auto 2 rijdt zeer dicht op de vrachtwagen. De overvaller klimt via het schuifdak op de motorkap terwijl een tweede man hem vasthoudt. De overvaller forceert de deur en klimt in het vrachtruim, waarna de lading al rijdend wordt overgeheveld.

trailer gezet, waardoor de afgesloten deuren zich precies achter de cabine bevonden. Het hielp niks. Er werd gewoon een opening gemaakt in de achterkan. De gedupeerde transpor-

waardevolle goederen rijdt een tweede wagen ter bescherming.

Capriolen

Vooropgesteld: de Roemeense methode is geen succesvolle manier voor criminelen. "In al die jaren zijn de pogingen die gedaan zijn bij klanten van ons op de vingers van één hand te tellen", weet Drenten. Hij ziet, buiten het gevaar van de capriolen op de motorkap, ook nogal wat haken en ogen aan de methode. "Als je eenmaal binnen bent, moet je alles naar buiten gooien. Dat gaat lastig als je 24 pallets moet

afstapelen. Pak je dan een grote printer? Nee. Je ziet de Roemeense methode dus vaak gebeuren bij hoogwaardig spul, consumentengoederen. Sigaretten, telefoons, tablets, MacBooks."

Een deugend slot is cruciaal in het voorkomen van ladingdiefstal bij rijdende vrachtwagens. Drenten: "Ik ken een verhaal van een ritje Tilburg-Utrecht. Men dacht: waarom zou ik zo'n slot gebruiken als ik toch niet stop? Er kwam iemand achter rijden en die hoefde alleen maar het loodje van de verzegeling door te knippen."

Hoogwaardige producten worden tegenwoordig beter beschermd met stevige sloten aan de achterzijde van de vrachtwagens, dat de Roemeense methode gedoemd is om te mislukken.

'Uit een kastentrailer worden hele vlakken weggefreest, waardoor je niks te maken hebt met het slot'

teur vervoert hoogwaardige lading tegenwoordig door in colonne te rijden; achter elke vrachtwagen met

‘ZEG NOOIT NOOIT, MAAR WE HEBBEN EEN GEWELDIGE KLAP UITGEDEELD’

Als woordvoerder van de Landelijke Eenheid van de nationale politie was Ed Kraszewski nauw betrokken bij de arrestatie van 40 Roemenen in maart van dit jaar in Boekarest. Sinds die actie is, zeker in Nederland, niets meer vernomen over de Roemeense methode.

Over precieze cijfers van de Roemeense Methode is niet veel bekend; de Taskforce TAPA NL schat het aantal rijdende overvallen op jaarbasis op vijf á tien. Kraszewski: “De Roemeense methode komt in elk Europees land voor. Vorig jaar is in heel Europa 99 keer aangifte gedaan van poging tot diefstal uit rijdende vrachtwagens.

“Als je dat afzet tegen het aantal vervoersbewegingen op de weg, dan is dat aantal erg klein. Het is vooral spectaculair en elke diefstal is er eentje te veel.”

Wat Kraszewski leerde over de stuntrovers was dat ze speciaal getraind werden voor de Roemeense methode. “Ik beweer niet dat deze jongens zich niet bedienen van andere vormen van diefstal, maar de Roemeense methode is een specialiteit. Dit is niet een manier die je er eventjes bij doet. Ze worden opgeleid dit te doen: je moet het oefenen. Hoe klim je uit de auto, hoe houd je balans met zo’n

snelheid en een zaag in je hand. Ze werken bovendien met bepaalde uitrustingen en geprepareerde auto’s. Dit is precisiewerk: de vrachtwagens die ze overvallen zijn doelgericht uitgezocht. Ze nemen niet zoveel risico’s om erachter te komen dat de vrachtwagen volgeladen is met luiers.”

De Nederlandse politie heeft – in samenwerking met collega’s uit Roemenië en Frankrijk – de ladingdieven in maart een behoorlijke klap uitgedeeld: 40 Roemenen werden vastgezet. “Sindsdien zijn er geen meldingen meer geweest. Van de Roemeense collega’s horen we ook dat de bendes Nederland liever even links laten liggen voorlopig. Of we definitief verlost zijn van de Roemeense methode durf ik niet te zeggen. We zien bijvoorbeeld alweer andere trends opkomen in het mobiele banditisme. Zeg nooit nooit, maar we hebben ze een geweldige klap uitgedeeld.”

De 40 gearresteerde verdachten zitten momenteel vast in Boekarest in afwachting van hun straf.



Drenten: “Heb je een goed slot, dan wordt het een stuk moeilijker, omdat de dieven in deze methode ook niet alle tijd hebben een slot te forceren.”

Varianten

Er bestaan ook verschillende varianten van de Roemeense methode, ziet Drenten. “Elke keer is het nét weer ietsje anders. Wie zou bedenken dat je als chauffeur op de ring van Parijs om acht uur ’s ochtends wordt overvallen met een pistool? En toch is het gebeurd. De vrachtwagen wordt bij een afslag geklemmerd en raakt uit het zicht doordat achter hem een barricade wordt opgeworpen. In een tijdsbestek van dertig seconden ben je in een film beland.”

Of dat de stuntdieven de vracht-

wagens met moderne trackers – die ze bij distributiecentrums onder de trucks monteren – simpelweg volgen en opwachten op de plaats waar het hen past. “In die kringen weet men welke vrachtwagens over het algemeen met hoogwaardige ladingen rijden. Ze zien de truck rijden en doen een belletje naar hun handlanger: pik ‘m daar en daar maar op. Of je ziet vage figuren die posten bij distributiecentra waar hoogwaardige goederen zijn opgeslagen en kentekens noteren. Een vrachtwagen met kostbare lading wordt dan gevolgd door een vaag BMW’tje.”

Soms gaat het dievengilde zelfs zo ver, dat op een bewaakte parkeerplaats een adequaat afgesloten vrachtwagen wordt leeggeroofd. Drenten: “Uit een

kastentrailer worden hele vlakken weggefreed, waardoor je niks te maken hebt met het slot. En weet je hoe de bewegingssensoren in de oplegger buiten werking worden gesteld? Ken je nog die rook op de dansvloer in de discotheek? Die spuiten ze erin. En oké, dan is het even aftasten, maar de sensoren doen niks.”

Nieuwe trends

Momenteel ziet Drenten een nieuwe trend, eentje die meer succesvol lijkt dan de spectaculaire Roemeense methode. Dan gaat het over fraude op digitale transportplatforms. Ze achterhalen codes, waarmee ze complete ladingen ophalen en vervolgens verduisteren. <

DE
PASSIE
van...



Erik de Koeijer: oesters en mosselen



De mosselman komt uit Yerseke

Zeeuwer kan het haast niet. Als klein jongetje uit Yerseke leerde Erik de Koeijer zwemmen in het gekleurde water van de ondiepe oesterputten, direct achter de vissershaven van het dorp. Een zwembad was er indertijd niet. Anno 2020 geven de Zeeuwse mosselen en oesters nog altijd kleur en invulling aan zijn leven.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen



Als directeur van Kotra Transport vervoert Erik de Kooijer verse vis, schaal- en schelpdieren door heel Europa. Als levensgenieter pur sang krijgt hij ze graag geserveerd. Niet iedere dag, wel zeer regelmatig. En dan gebeurt dat uiteraard in combinatie met een goed glas witte wijn.

“Zeeuwen zijn culinair opgevoed door België. Een noorderling eet om zijn maag te vullen, een zuiderling

later als chauffeur en vervolgens op kantoor.

Over de verkoop van het bedrijf aan de grootste concurrent, enkele jaren na de dood van zijn vader in 1989 (‘Dat voelde achteraf als een brevet van onvermogen’) en het besluit om de onderneming weer terug te kopen in 2009.

Over de hoogte- en dieptepunten die hij als CEO meemaakte, variërend van de recente overname van het Duitse Nagel Airfreight Frankfurt tot de gedwongen verkoop van een Deens overslagcentrum.

En over de toekomst. Hij hoopt van harte dat de zesde generatie De Koeijer op termijn het stokje van hem overneemt. Drie van zijn vier kinderen zijn werkzaam binnen het bedrijf en worden klaargestoomd voor het grote werk. “De toekomst zal uitwijzen of een van hen geschikt is om mijn rol over te nemen. Dat zou ik het mooiste vinden natuurlijk.”

Het liefst vertelt Erik de Koeijer echter over de producten die hij vervoert. Als hij met korte mouwtjes door de moderne koel- en vriesterminal – met een oppervlakte van 4000 vierkante meter en een temperatuur van twintig graden onder nul – wandelt om zijn bezoek een blikje achter de schermen te gunnen, stopt hij af en toe bij een van de opgestapelde boxen. “Kijk, deze mosselen zijn heerlijk vers. En vannacht zijn ze in Parijs.”



Liefhebber

Aan de toon waarop hij over de vis praat, hoor je al dat hij een liefhebber is. “Het is een familiebedrijf. Vroeger werd de tent gerund vanuit huis. Dus dan krijg je alles mee. Ik hielp als zesjarig jongetje ook mee, met kleine klusjes. Vanzelf krijg je ook iets met de oesters en de mosselen. Of ik een kenner ben? Mwah. Maar ik weet wel iets: Hoe je het moet vervoeren en hoe je het moet consumeren, dat zijn de twee belangrijkste dingen. Maar

zonder gekheid, als je met zakelijke relaties gaat eten, moet je er wel iets over kunnen vertellen. En laten we eerlijk zijn, het zou raar zijn als je met een klant zit en je zegt: sorry, ik lust geen vis. Nee, dat gaat er niet in. Zeker hier niet, in Yerseke.”

Het Zeeuwse dorp wordt ook wel het mosselcentrum van Europa genoemd. “Mede door ons is Yerseke het draaipunt van de verse vis geworden. De meeste vis die gevangen wordt, gaat richting het Zuiden. Strategisch ligt Yerseke hartstikke sterk. Als mensen over Zeeland praten, gaat het vaak ook over mosselen, daar zijn we hier ook best wel enorm trots op. Sterker, in Yerseke geeft iedereen de voorkeur aan lokale producten. We hebben hier geen sushirestaurant. Geef ons maar gewoon een heerlijke oester, mossel of Oosterschelde kreeft. Dat zijn ware delicatessen. Maar een Zeeuw eet die gewoon op een houten stoel of bankje hoor, in plaats vanaf een moderne loungebank. Wij hechten niet aan luxe. Wel aan een goede smaak.”



Mosselman

De Koeijer maakt lange werkdagen. Hij weet niet beter. Desondanks is hij geregeld te vinden in een van de restaurantjes en proeverijen aan de Havendijk. Hij kent er iedereen. En iedereen kent hem. De mosselman wordt hij wel eens gekscherend vernoemd, verwijzend naar het bronzen standbeeld aan de ingang van de vissershaven. Want volgens het klassieke kinderliedje ‘Zeg ken jij de mosselman?’ komt de mosselman uit Scheveningen, maar in Yerseke denken ze daar toch echt anders over en zullen de meesten naar Erik de Koeijer wijzen. Of naar een van de wit-turquoise vrachtwagencombinaties van Kotra Transport die een vertrouwd onderdeel zijn van het straatbeeld.

Immers, een aantal van de opleggers van het bedrijf zijn sinds kort bestickerd met een grote foto van Erik de Koeijer die met zijn vrouw,

‘Als onkruid in de tuin hard groeit, gaat het met de mosselen ook goed’

geniet er vooral van”, is een gevlugelde uitspraak van De Koeijer. Hij zit op het terras achter restaurant De Oesterij, met uitzicht over de Oosterschelde. Voor hem op tafel liggen de mosselen en oesters fraai opgediend, in de verte vermaakt de lokale jeugd zich met bootjes op het water en de zon schijnt aangenaam. Het terras is een van de favoriete plekjes van De Koeijer. “Dit is het Zeeuwse leven. Mooi hè?!”

Erik de Koeijer (61) is de vijfde generatie die leidinggeeft aan het familiebedrijf waarvan de geschiedenis teruggaat naar 1880. De onderneming heeft door de coronacrisis een moeilijke periode achter de rug, maar inmiddels bevinden de werkzaamheden zich alweer bijna op het niveau van voor de crisis. Dagelijks rijden de 125 vrachtwagens, volgepakt met verse vis, schaal- en schelpdieren, vanaf Krab 8, de uitvalsbasis op het industrieterrein in Yerseke, door heel Europa. “We zijn marktleider in de Benelux en Duitsland”, vertelt hij met gepaste trots.

De Koeijer kan bevlogen praten over zijn bedrijf. Over de periode dat hij na zijn middelbare school in dienst trad. Eerst nog als lader en lossier,



In Yerseke noemen ze Erik de Koeijer de mosselman.



kinderen en kleinkinderen aan tafel zit en zichtbaar geniet van een overheerlijke mosselmaaltijd. Het warme familietafereel is geenszins bedoeld om zijn eigen ego op te poetsen, want daar maakt hij niet om. Het gaat om de mosselen, niet om hem, verklaart hij. “We moeten de mensen, en dan met name de jongere generatie, zien te verleiden tot het eten van de Zeeuwse delicatessen. De gedachte achter de foto is puur een stukje mosselpromotie. Natuurlijk, we hadden mensen voor deze vrachtwagenreclame door een reclamebureau kunnen laten casten, maar we dachten: waarom doen we het niet zelf? Op deze manier is de boodschap heel persoonlijk en authentiek.”

De foto is bij De Koeijer thuis in de tuin genomen, op een mooie zomerse dag. Want het mag geen verbazing wekken, ook thuis staan er vaak mosselen op het menu. Door hemzelf bereid.

Recept

Zonder enige terughoudendheid geeft hij zijn recept prijs. “Als ik zelf de mosselen kook, giet ik er eerst een scheutje witte wijn bij, gevolgd door een beetje mosselgroente. Vervolgens zet je de pan op het vuur en laat je het water drie keer opkomen. Wanneer de deksel omhoog komt, haal je de pan eraf en schudt je even. Na de derde keer is het goed. Als je het op deze manier doet, krijg je de mooiste mosselen. Het is gelukkig niet zo moeilijk. Een wijntje hoort er wel bij natuurlijk. Er zal vast een speciale mosselwijn bestaan, maar ik laat het altijd afhangen van de fles die we in huis hebben, meestal een Chablis of een Sancerre. Of de wijn in het glas volgens de regels dezelfde wijn moet zijn als de wijn in de pan? Welnee joh, dat maakt niets uit. Maar het is wel het makkelijkste. Die fles is dan toch open...”

Als geboren en getogen Yeseenaar, zoals een inwoner van Yerseke wordt genoemd, is De Koeijer een liefhebber

van Zeeuwse mosselen. Maar wel tot op zekere hoogte, geeft hij aan. “Als de Zeeuwse mossel groot genoeg is, bestaat er geen betere. Maar eerlijk is eerlijk, ik heb liever een goede Duitse dan een kleine Zeeuw. Op dit moment is de Zeeuwse mossel relatief klein. Hoe dat komt? Het is de natuur. Mossel is als onkruid. Beide gedijen het best bij zonlicht en regen. Bekende mossel- en oesterkwekers zijn het erover eens: als onkruid in de tuin hard groeit, gaat het met de mosselen ook goed.”

Start mosselseizoen

Op 8 juli is het mosselseizoen weer van start gegaan. Normaliter gaat dat gepaard met tal van festiviteiten, zoals de jaarlijkse mosseldag, mosselrock en de mosselrace, een roeiwedstrijd over de Oosterschelde. Door de uitbraak van het coronavirus zijn deze festiviteiten afgelast, tot teleurstelling van De Koeijer, initiatiefnemer van mosselrock en een van de sponsors van de mosseldag. Deze evenementen lenen zich bij uitstek om de mosselen

‘Zeeuwen hechten niet aan luxe, wel aan een goede smaak’

op een positieve manier onder de aandacht te brengen, vooral onder de jongere generatie.

“De jeugd laat het wel een beetje afweten”, constateert hij. “Dat is jammer. Juist voor de jongeren, want ze weten niet wat ze missen. Mosselen passen bovendien in deze tijd. Het zijn vleesvervangers, ze worden duurzaam gekweekt en ze zijn gezond. En niet te vergeten, mosselen zijn gewoon lekker. Er gaat niets boven een goede mossel. Met friet of brood.”

Hij lacht. En heft het glas. “En uiteraard met een glaasje wit. Proost.” <

Meer inzicht, **minder schade**



Een ongeluk zit vaak net in dat kleine hoekje en is zo gebeurd. Maar gelukkig is er Bumper. Voor alle transportondernemers in Nederland die het registreren, melden en beheren van schade makkelijk willen maken. Gewoon online. Met een eenvoudige app voor chauffeurs. En een heldere blik op schade voor wagenparkbeheerders. [Benieuwd naar Bumper? Vraag je TVM accountmanager naar een demo en sluit aan. Dat is ook zo gebeurd.](#)



Bumper