

TVM ACTUEEL

Samen voor een gezonde toekomst

Jan Peter Balkenende benadrukt bij
TVM op Woensdag belang van verduurzaming

PLUS



Martin Knol:
'Algoritmen gaan
planning bepalen'



Caroline Nagtegaal:
'Recht op een
fatsoenlijke rust'



Churandy Martina:
'Vitaliteit is voor
iedereen belangrijk'



‘Crisis is kans voor innovatie’

In het Centraal Ketelhuis in Amersfoort werd woensdag 18 november het online programma TVM op Woensdag gehouden. Onder leiding van Rick Nieman werden oud-premier Jan Peter Balkenende, Tim Houter (Hardt Hyperloop) en Marco van den Bosch (van de vliegende auto's van Pal-V) geïnterviewd over de mogelijkheden die in de toekomst van een samenleving zonder uitstoot van schadelijk emissies verscholen liggen.



‘WE ZIJN ER VOOR ELKAAR, JUIST IN MINDERE TIJDEN’

Gediplomeerd internationaal vrachtwagenchauffeur Chris Moes krijgt van het een op andere moment een hartkwaal. Zijn werkgever, VSW Expeditie, doet wat het kan om haar werknemer aan het werk te houden.



EENDRACHT MAAKT INNOVATIEVE MACHT

Simon Loos, Peter Appel Transport en de Cornelissen Groep bouwen eendrachtig aan een nieuw, op wiskundige algoritmen gebaseerd planningsysteem. Martin Knol geeft een toelichting op de Routeplanner voor de Toekomst.

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 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.



12

'CHAUFFEURS HEBBEN RECHT OP FATSOENLIJKE RUST'

Als het aan VVD-Europarlementariër Caroline Nagtegaal ligt, is het veelbesproken Mobility Package nog niet de ideale oplossing, maar op z'n minst een stap in de goede richting.



32

DE PASSIE VAN...

Transportondernemer Henk Bakker is met zijn hele hart gaan houden van de ongerepte natuur van Namibië.



17

Column

Maarten van As van Air Cargo Netherlands vertelt over het aanstaande transport van het coronavaccin.

VAN DE VOORZITTER



Een veelbewogen jaar nadert z'n einde. Gelukkig, zullen velen denken. Het is voor ons allemaal een heel ander jaar geworden dan vooraf gedacht of gehoopt.

De uitbraak van het coronavirus heeft de hele wereld op z'n kop gezet. Tegelijkertijd is voor iedereen eens te meer duidelijk zichtbaar geworden hoe cruciaal de sector van Logistiek en Transport is voor het leven van alledag. Want ook toen het land stilviel, gingen wij gewoon door.

Nu we richting een nieuw jaar gaan zijn de vooruitzichten voorzichtig weer iets positiever. Een werkzaam vaccin is in aantocht, zo lijkt het. In deze Actueel besteden we hier al aandacht aan via een gastcolumn van Maarten van As, de managing director van Air Cargo Netherlands (ACN). Hij gunt ons een inkijkje in de logistieke operatie die erbij komt kijken.

Het is altijd goed over de horizon van vandaag of morgen heen te kijken, zeker in coronatijd. Regeren is immers vooruitzien.

'Altijd goed over de horizon van vandaag of morgen heen te kijken'

Afgelopen maand organiseerden we weer onze jaarlijkse ledenbijeenkomst, dit keer vanwege de coronabeperkingen in een digitale uitvoering. In de formele vergadering keken we uitgebreid terug op het jaar en kwam ook onze 10 miljoenactie ter sprake, bedoeld om onze zakelijke klanten in Logistiek en Transport, over weg en water, een steuntje in de rug te geven.

Aansluitend werd de blik juist vooruit gericht en interviewde presentator Rick Nieman in 'TVM op Woensdag' drie prominente gasten over aansprekende onderwerpen. Tim Houter (Hardt Hyperloop) en Marco van den Bosch (Pal-V) vertelden over toekomstige mobiliteit met hyperloops en vliegende auto's. Oud-premier Jan Peter Balkenende praatte ons bij over de Dutch Sustainable Growth Coalition en gaf adviezen over hoe ondernemers kunnen anticiperen op de Europese Green Deal. Meer over dit thema kunt u vinden verderop in deze TVM Actueel.

Het is tevens de laatste uitgave van ons magazine in 2020. Om die reden wens ik u alvast een gelukkig en vooral gezond 2021 toe. Maar voor nu wens ik u eerst veel leesplezier.

Arjan Bos
voorzitter

COÖPERATIE



22

ODYSSEY MOMENTUM

TVM nam deel aan een 49 uur durende hackathon over eenvoudige emballage, georganiseerd door Odyssey. Vanwege de coronabeperkingen in een online-variant.



23

TVM FOUNDATION

Door de coronapandemie zijn veel initiatieven van de TVM foundation even stil komen te liggen. Ook nu zijn er mooie aanvragen binnengekomen.



23

SECTORSTUDIE

TVM, ING en TLN publiceerden een gezamenlijke sectorstudie om inzicht te geven in ondernemen in tijden van crisis.



24

HOOGSTE TIJD VOOR VITALITEIT

Sprinter Churandy Martina begeleidt TVM'ers om in beweging te komen of te blijven met de Churandy Challenge.

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.



‘Crisis is kans vo

De Europese Green New Deal gaat de samenleving drastisch veranderen. Het beteugelen van de CO2-uitstoot heeft grote gevolgen voor alle bedrijfstakken, inclusief de logistiek. Oud-premier Jan Peter Balkenende is een vurig pleitbezorger van die groene revolutie. “Dit is een tijd voor innovatie.”

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

Uitgerekend in het Centraal Ketelhuis in Amersfoort, een industrieel museumstuk ooit behorend tot de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM), wordt de groene toekomst van de mensheid besproken. Niemand minder dan oud-premier Jan Peter Balkenende is de bevlogen machinist die het vuur aanwakkert bij bedrijven, politici, wetenschappers en ook de kijkers naar het onlineprogramma TVM op woensdag.

Als voorzitter van de Dutch Sustainable Growth Coalition (DSGC), bestaande uit de ceo's van acht Nederlandse internationaal opererende bedrijven, is hij de stuwende kracht achter de veranderingen en innovaties op gebieden als energievoorziening, grondstofgebruik en voedselsystemen. Die transformaties bieden een perspectief van duurzame welvaart en kansen voor iedereen, aldus het gezelschap van multinationals als Shell,



or innovatie'

Vlnr: Tim Houter, Jan Peter Balkenende, Rick Nieman, Arjan Bos en Marco van den Bosch

KLM, DSM, Unilever en AkzoNobel.

Coronacrisis of niet, het is in zijn ogen juist een passend moment om nu de zorgen over de klimaatverandering te vertalen naar innovatie. "Vaak zie je dat in moeilijke omstandigheden, na een oorlog, grote crisis of andere trieste gebeurtenis, de gelegenheid ontstaat om dingen nieuw en anders aan te pakken", zegt Balkenende, tussen 2001 en 2010 politiek leider van het CDA en in die periode acht jaar achtereenvolgend minister-president in vier kabinetten. "Dan kijken mensen om zich heen en denken: 'Hé, wacht eens even, wat gebeurt er allemaal?'. Neem bijvoorbeeld het probleem van de verkeerscongestie, en dan ineens werken we door corona allemaal thuis. Je krijgt ineens discussie over de voor- en nadelen van thuiswerken. Het blijkt dus dat je dingen anders kunt organiseren om de congestie te voorkomen."

Balkenende (64), tegenwoordig hoogleraar Governance, Institutions and Internationalisation aan de Eras-

mus Universiteit Rotterdam, heeft zojuist deelgenomen aan een toekomstdiscussie in 'TVM op Woensdag' onder leiding van tv-presentator Rick Nieman. In een panel samen met Tim Houter (Hardt Hyperloop), Marco van den Bosch (van de vliegende auto's van Pal-V) en Arjan Bos (TVM) bespreekt hij de mogelijkheden die in de toekomst van een samenleving zonder uitstoot van schadelijk emissies verscholen liggen.

Hyperloop

Balkenende zegt onder de indruk te zijn van hun verhalen. Vooral het betoog van Houter ("De hyperloop is een soort trein in een buis met nauwelijks luchtweerstand, geschikt voor zowel personen als goederen") appelleert aan zijn innovatiedrang. "Ik vind dat een geweldig idee. Ik heb in Japan gezien hoe belangrijk een snelle trein

is voor langeafstandsvervoer."

Als hij hoort dat de hyperloop een vergelijkbare snelheid kan behalen als een vliegtuig, maar niet de lucht in hoeft en geen last heeft van wind, regen of sneeuw, is hij enthousiast.

"Vaak zie je dat na een grote crisis de gelegenheid ontstaat om dingen nieuw en anders aan te pakken"

"Dit klinkt als een vervoerssysteem passend voor heel Europa. Maar zorg wel dat je meteen dominant bent en geen gedoe krijgt over de systemen van andere landen." Houter stelt Balkenende gerust. "We hebben al een Europese hyperloop-standaard afgesproken. Niemand hoeft over te stappen bij de grens." ➤

Ook de Pal-V, een vliegende auto op basis van een tweemotorige gyrocopter, is zo'n gedurfde noviteit. Uitvinder van Marco van den Bosch zegt tot zijn spijt dat zijn vinding nog op fossiele brandstof draait, simpelweg omdat de huidige generatie batterijen nog te zwaar is. Maar zodra de batterijen lichter worden, zal hij de Pal-V (kosten vanaf 299.000 euro) op elektriciteit laten opereren. "Het enige dat we nodig hebben is een start- en landingsbaan van 400 meter bij de afslagen van snelwegen", vertelt Van den Bosch.

Balkenende klinkt instemmend: "Ik heb de vliegende auto gezien op de Autosalon in Genève en daar was veel belangstelling voor."

Het zijn zulke vindingen die volgens hem bijdragen aan de nieuwe tijdgeest, waarin Europa, de VS, China, Japan en de andere geïndustrialiseerde landen invulling moeten geven aan het Klimaatakkoord van Parijs (2015). Doelstelling is om de fossiele

brandstoffen uit te faseren en zo veel mogelijk energie op te wekken uit zon, wind en water.

Het mooie is, zegt Balkenende na afloop van de toekomstdiscussie, dat alle bedrijven, ondernemers, kenniscentra, universiteiten en hun wetenschappers hun eigen toekomst kunnen schetsen in die groene wereld.

Circulaire economie

Want regels zijn er (nog) niet en moeten vooral ook niet van tevoren worden opgelegd, om het ongebreidelde denken aan nieuwe ideeën en oplossingen niet al bij voorbaat te begrenzen. "Het is veel mooier als ondernemingen de intrinsieke overtuiging hebben en nadrukkelijk kiezen voor vergroening, dan daar op een zakelijk handige manier op in te spelen. Circulaire economie als overtuiging werkt veel krachtiger dan alleen maar als een redelijk excuus."

De urgentie tot ingrijpen is voor

hem zonneklaar en daarom omarmt hij ook de Green New Deal, het veranderingsprogramma van de Europese Unie waarin wordt ingezet op die vergroening van productieprocessen en vervoersstromen.

"Waarom? Dat heeft te maken met de kwaliteit van de toekomst, van toekomstige generaties, het heeft te maken met het leven op deze planeet. Dat zijn de zorgen van iedereen – dus ook van mij. Het streven naar duurzaamheid heeft te maken met een wereld die we kunnen doorgeven aan de volgende generatie."

Dat rentmeesterschap vraagt om snel ingrijpen. Want zonder reductie van CO2 en aanhoudende klimaatverandering zullen we te maken krijgen met natuurrampen van ongekennde omvang, is zijn overtuiging. Hij wijst naar TVM en naar andere verzekeraars, die in de toekomst ongeëvenaarde bedragen aan schades zullen moeten uitkeren. "Je bent nog niet





klar met het herstel van de ene natuurramp of de volgende dient zich alweer aan.”

Toch ziet hij kansen op alle terreinen om het tij te keren. Dat geldt ook voor de logistieke sector. “Ik heb de wereld van TVM en van de logistiek goed bekeken en ik heb een eideloze serie artikelen gezien in de TVM Actueel van voorbeelden hoe je ook in het vervoer anders kunt werken. Denk aan rijden in auto’s met zonnepanelen, vrachtschepen met zonnepanelen, varen op LNG en straks vervoer op waterstof. Denk ook aan het toepassen van data, zodat je voorkomt dat schepen en auto’s leeg moeten bewegen. In elke sector is wat te doen om een bijdrage te leveren aan het thema duurzaamheid.”

Groene verandering

De snelheid waarmee de groene verandering zal plaatsvinden, gaat volgens Balkenende “nooit snel genoeg”. “Dat is ook logisch: daarvoor zijn de uitdagingen ook veel te groot. Maar je merkt dat de klimaatverandering overal aan de orde is en dat de maatregelen aan kracht en urgentie winnen. En je merkt ook dat niet alleen landen en groepen landen voorwaarden van bovenaf stellen, maar ook dat bedrijven, klanten en alle stakeholders in de keten vergroening gaan eisen. Het zijn allemaal uitingen van het feit dat iedereen beseft dat we rekening moeten houden met het thema klimaat. We moeten anders omgaan met energie.”

Dat president Donald Trump wederom plaatsmaakt voor president-elect Joe Biden, is voor Balkenende een zorg minder. Immers, Trump onderschreef het klimaatakkoord van Parijs niet en stimuleerde in de VS juist het gebruik van fossiele brandstoffen als

olie en kolen.

“We waren destijds ontzettend blij dat er eenheid was in Parijs. Ik heb zelf meegemaakt dat in 2009 in Denemarken het zwaar tegenviel, omdat de VS en China geen bindende afspraken wilden maken”, herinnert de oud-pre-

‘Circulaire economie als overtuiging werkt veel krachtiger dan alleen maar als een, redelijk excuus’

mier zich. “Parijs was anders. Maar Trump wordt president en hij zegt met veel aplomb: ‘Ik stap uit de afspraken van Parijs’. Prompt zie je een toenadering tussen Europa en China. Het is ontzettend belangrijk dat de VS meedoen en een leidende rol gaan vervullen in de energietransitie. Ik heb gemerkt dat president-elect Biden wel degelijk een ander spoor wil gaan bewandelen.”

Aan de elektrificatie van het wagenpark valt volgens hem niet meer te ontkomen. “Tesla is een gamechanger geweest, dat is evident. China heeft de productie van elektrische auto’s flink opgevoerd. Kijk je naar het aantal elektrische auto’s op het totaal, dan is dat nog maar gering. Als je het aantal nieuwe verkopen ziet, dan groeit dat hard.”

Balkenende ziet echter dat prijs van zulke auto’s omlaag gaat, de vraag toeneemt en het aantal laadpunten gestaag uitbreidt. De actieradius is voor hem nog een breekpunt om zelf over te stappen. “Het is nog niet praktisch”, vindt hij. “Maar ik ben een Mercedes-rijder en de volgende zou wel eens een EQE kunnen worden.” <

‘We zijn er voor elkaar,



juist in mindere tijden'

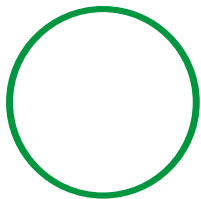


Met een brede glimlach is Chris Moes aan het werk. Opzweepende top 40-muziek klinkt door de loods van meubeltransporteur VSW Expeditie in Enschede. Het woord chagrijnig komt niet meer voor in het woordenboek van de Enschedeër; zijn leven had er namelijk een stuk minder rooskleurig uit kunnen zien.

tekst: Michael Nemethy
beeld: Glenn Wassenbergh



Chris Moes is blij dat kan blijven werken bij VSW Expeditie, het bedrijf van financieel manager Maarten van der Struik (foto rechts).



p 24 augustus 2017 wordt de nu 51-jarige Chris Moes opgenomen in het ziekenhuis. Tijdens een zomerse barbecue met vrienden wordt hij plots onwel. Op het hartfilmpje is te zien dat de uitpompfunctie in zijn linkerhartkamer nauwelijks meer functioneert. Zijn hartcapaciteit is nog maar 14%. Om Moes op de been te houden wordt er een ICD geplaatst, een apparaat dat ingrijpt bij gevaarlijke hartritme storingen. De ICD geeft bij een ingreep een schok om het normale hartritme te herstellen; zo wordt een hartstilstand voorkomen. Door de ICD mag hij het beroep vrachtwagenchauffeur

‘Het staat voor ons vast dat je niet zomaar afscheid kan nemen van mensen’

niet meer uitoefenen. Dat nieuws is voor Moes misschien wel de allergrootste klap.

De reden van zijn hartproblemen? Volgens zijn arts is de kans groot dat een zware griep van enkele jaren daarvoor op het hart is geslagen. “Pure pech dus. Daar lijkt het in ieder geval wel op.”

“Ik was een gediplomeerd internationaal vrachtwagenchauffeur met 30 jaar ervaring. En ineens was ik een on-

gediplomeerde vijftiger met een hartkwaal. Mijn toekomst viel in duigen”, kijkt Moes ruim drie jaar later terug.

Meubeltransporteur VSW Expeditie uit Enschede doet wat het kan om haar werknemer aan het werk te houden en na enkele jaren zelfs weer te laten rijden. Niet meer in een vrachtwagen, zijn grote passie, maar in een busje. “Wij laten nooit iemand vallen. We zijn er voor elkaar, juist in mindere tijden”, vertelt financieel manager Maarten van der Struik, zoon van oprichter Willem.

Van der Struik vertelt hoe VSW Expeditie met de gebeurtenis omgegaan. “We schrokken natuurlijk toen we dit hoorden. Chris werkt al jaren voor ons, dus zijn herstel was het belangrijkste. Het staat voor ons vast dat je niet zomaar afscheid neemt van mensen. Zo werken wij gewoon niet. Wij laten nooit iemand zomaar vallen. We gingen dus tijdens zijn herstel samen met TVM verzekeringen op zoek naar alternatieven.”

De uiteindelijke conclusie is dat Chris Moes gewoon kan blijven werken, alleen niet meer als vrachtwagenchauffeur.

Extra bus

De zaken voor de meubeltransporteur gaan goed; zo goed zelfs dat men, met de situatie van Chris Moes in het

achterhoofd, de mogelijkheid ziet om een extra bus aan te schaffen. De vraag wie er in die bus ging rijden, was snel beantwoord. “De B2C-markt groeide flink toentertijd. Het werk liep op. Met de groei zagen we ook op langere termijn een mooie kans voor Chris. Het was fijn dat we dit mogelijk konden maken”, vertelt Van der Struik.

Het nieuws komt voor Moes op het perfecte moment. “Tijdens het rustig opbouwen van mijn werkzaamheden in en rond de loods hoorde ik over de plannen van VSW Expeditie. Er zou op termijn een extra bus worden aangeschaft en ik zou hem mogen besturen. Wat een goed nieuws was dat! Daar werkte ik echt lang naartoe. Die stip aan de horizon gaf me zoveel hoop. Financieel ga je er natuurlijk op achteruit als je in de ziektewet komt. De toeslagen die je normaal als internationaal chauffeur krijgt, ben je kwijt. De bus heeft me dus echt gered; financieel en mentaal.”

“Mijn hartkwaal was het probleem niet, zei ik toen al tegen mijn familie. Het feit dat ik mijn werk niet meer kon doen, in combinatie met het financiële aspect. Dát was de ziekte. Ik heb echt geluk gehad dat de zaken hier goed gingen en dat dit mogelijk is gemaakt. Ik ben weer hartstikke blij en heb echt mijn draai gevonden. Samen met mijn broertje rijd ik nu in de bus. Dat is top.”

Familiegevoel

Het zorgen voor en het letten op elkaar zit ingebakken in het DNA van

VSW Expeditie, een echt familiebedrijf. Naast eigenaar Willem van der Struik en diens zoon, financieel manager Maarten, is ook de vrouw van Maarten werkzaam bij het Twentse bedrijf. De broer van Willem van der Struik werkt op de planning en diens zoon rijdt er als chauffeur. De zus van Maarten stond tot 2018 ook op de loonlijst van het bedrijf.

Naast de familie Van der Struik is ook de familie Moes flink vertegenwoordigd in het bedrijf: twee broers van Chris Moes, een zwager en diens zoon werken voor VSW Expeditie. Dat familiegevoel werkt door in het hele bedrijf. Chris Moes: "Het voelt ook niet als naar mijn werk gaan, dat zegt genoeg. Hier ben je geen nummertje. Je kent elkaar, dat is prettig. Of dit te maken heeft met de streek waarin wij gevestigd zijn? Ik denk het wel. Je neigt hier wel sneller naar elkaar toe."

Het is volgens Maarten van der Struik een bewuste keuze om als bedrijf relatief klein te blijven. "We hebben nu 70 man in dienst. We zijn nog klein genoeg om iedereen bij naam te kennen. Van iedereen ken je in ieder geval wel een deel van zijn of haar persoonlijke situatie. Als je belangstelling in mensen toont, dan krijg je ook meer binding met elkaar. Het klinkt simpel en dat is het ook. Kwaliteit voor kwantiteit. Altijd."

Willem van der Struik is nog twee jaar eigenaar van VSW Expeditie.

Daarna gaat hij van zijn pensioen genieten en neemt zoon Maarten het stokje over. Van der Struik senior richt het transportbedrijf samen met drie anderen in 1982 op. Sinds 2013 trekt hij de kar alleen. De compagnon die in 2013 met pensioen ging, was verantwoordelijk voor de financiën en personeelszaken.

Senior hoeft niet lang na te denken wie dit gat moet opvullen. "Mijn pa vroeg me waarom ik niet direct in dienst kwam. Ik was 25 jaar oud, was toe aan iets nieuws en ben er toen koud ingesprongen. Eerst heb ik een opleiding gevolgd tot boekhouder, want ik zou de financiën van het hele

bedrijf op mij nemen. Of die stap spannend was? Jazeker. Alle getallen draaiden in het begin voor m'n ogen, want ik had zoiets als dit nog nooit gedaan. Maar alles gaat hartstikke goed", vertelt Maarten van der Struik met een glimlach.

Op de vraag hoe hij over een paar jaar de toekomst als eigenaar van VSW Expeditie voor zich ziet, antwoordt hij kort en vastbesloten: "Stabiel. Misschien zelfs saai, in de goede zin van het woord. Wij gaan met VSW 2.0 geen gekke dingen doen. Continuering van de bedrijfsvoering is het belangrijkste de komende jaren. Ik kijk ernaar uit." <

MEDEWERKERTOTAAL

Een totaaloplossing voor het verzuimrisico van uw medewerkers: dat is MedewerkerTotaal van TVM. Het pakket bestaat uit drie modules: Ziekteverzuim, Verzuimbegeleiding en -advies en Traumazorg en Interventie. Het team zorg en inkomen helpt u graag bij het afsluiten of een premieberekening. Telefoon: (0528) 29 24 87, e-mail: medewerkertotaal@tvm.nl



‘Chauffeurs hebben recht op fatsoenlijke rust’

Uitbuiting van chauffeurs en gesjoemel met regels in de transportsector. Als het aan VVD-Europarlementariër Caroline Nagtegaal ligt, is het veelbesproken Mobility Package nog niet de ideale oplossing, maar op z'n minst een stap in de goede richting. “Ik ben ervan overtuigd dat chauffeurs en bedrijven hierdoor op den duur beter af zijn.”

tekst: Frank Woestenburg
beeld: Simon Blackley

Transport is een vitale sector, begint Caroline Nagtegaal haar betoog, zittend achter het bureau in haar werkkamer in Brussel. De Rotterdamse is sinds drie jaar werkzaam in het Europees Parlement als opvolgster van Cora van Nieuwenhuizen, de huidige minister van Infrastructuur en Waterstaat.

“Misschien is het wel een positief bijeffect van de huidige coronacrisis dat de gehele samenleving het belang van een goedlopende transport- en logistieke keten heeft leren herwaarderen”, oppert ze. “De bevoorrading van de supermarkten ging in Neder-

deels plat, dan is de impact daarvan op de samenleving enorm. Onze ‘stay at home economy’ kan alleen functioneren dankzij een goede en gezonde logistiek- en transportsector. Niet alleen op de korte, maar ook op de lange termijn”, benadrukt ze.

Tegelijkertijd werd er in het Europees Parlement hard gewerkt aan de goedkeuring van het zogenoemde Mobility Package, dat begin juni een feit werd en waarvan sommige onderdelen al van kracht zijn. Dit pakket aan maatregelen is ontzettend hard nodig, stelt Nagtegaal. De sociale uitbuiting van chauffeurs uit met name Midden- en Oost-Europa zijn ook haar een doorn in het oog. Al jaren. Lange rijdagen, korte rustmomenten, slechte arbeidsomstandigheden en geen tijd om regelmatig bij hun gezin te zijn. Het riekt naar moderne slavernij.

“Ik heb de chauffeurs ook wel eens in de weekends op een parkeerplaats gezien, terwijl ze alleen of in groepjes hun potje aan het koken waren. Als de zon schijnt en het is dertig graden kan het er met een beetje verbeeldingskracht zowaar nog gezellig uitzien, als een soort van charmant campingtafeel. Maar laten we eerlijk zijn, we hebben het over misstanden die je niet meer wilt anno 2020.”

Gelijk speelveld

“Meer regels, meer duidelijkheid en een betere handhaving helpen wat mij betreft om de gehele sector gezonder

te maken en daar voorziet het Mobility Package weg degelijk in. Chauffeurs hebben bijvoorbeeld recht op een fatsoenlijke nachtrust. Duidelijke en strakke regelgeving op dat vlak voorkomt oneerlijke concurrentie en helpt in de strijd tegen brievenbusfirma's. Uiteindelijk wil je, ook via harmonisatie van de regelgeving, een gelijk speelveld voor iedereen. Daar zal niemand tegen zijn”, aldus Nagtegaal, die eerder in diverse functies werkzaam was bij het Havenbedrijf Rotterdam en op Schiphol.

Een belangrijk onderdeel van het Mobility Package is het verbod op het doorbrengen van normale wekelijkse rust (45 uur of langer) in de cabine. De normale rust moet onderweg in een passende accommodatie met adequate slaapfaciliteiten plaatsvinden, die ofwel betaald wordt door de werkgever of door hem ter beschikking wordt gesteld. Nagtegaal: “Kijk, het hoeft echt geen vijfsterrenhotel te zijn, maar het moet wel hygiënisch en proper zijn en voldoende voorzieningen hebben.”

De chauffeur mag de normale rust ook thuis of op een andere privé-locatie doorbrengen. Daarbij moet de werkgever het werk zo organiseren, dat de chauffeur elke drie weken de mogelijkheid heeft naar huis te gaan om daar zijn normale wekelijkse rust (plus eventuele compensatie) te genieten. De verkorte rust van negen uur mag nog wel in de cabine worden doorgebracht.

Dit voorjaar bracht Caroline Nagtegaal een werkbezoek aan transpor- ➤

‘Ik geloof heilig in een gelijk speelveld, dat is in ons aller belang’

land ongestoord door, ondanks het hamstergedrag van consumenten tijdens de intelligente lockdown. Dat is een prestatie, hoor”

Nagtegaal (40) behoort zelf tot de generatie die opgroeide met het beeld dat reizen, voor zaken of vakantie, de normaalste zaak van de wereld was. Maar sinds de coronapandemie is weinig meer vanzelfsprekend. “Als er files aan grenzen ontstaan door inreisbeperkingen of Schiphol ligt groten-





onderneming De Rijke.

“Ik heb bij die gelegenheid ook een kijkje genomen in de cabine van een vrachtwagen. Nou, dat bed lag bijna lekkerder dan mijn eigen bed thuis en

‘We moeten niet bang zijn tussentijds bij te sturen als blijkt dat iets niet werkt’

de cabine was van alle gemakken voorzien. Maar deze goede voorbeelden zijn helaas niet de norm. Er rijden nog genoeg vrachtwagens op de wegen rond die bijvoorbeeld niet eens zijn

uitgerust met airco. Dat is niet alleen vervelend voor de chauffeurs die erin rijden, maar we hebben ook nog eens te maken met de verkeersveiligheid. Chauffeurs moeten altijd en overal fit en uitgerust achter het stuur zitten. En dat houdt dus ook in dat een chauffeur niet non-stop in zijn eigen cabine moet slapen.”

Impact

Nagtegaal beseft dat de aanscherping van de regelgeving een enorme impact heeft op transportondernemingen en dan met name op de planning van de ritten. Maar ze wijst in dat verband ook op de ondernemingen die goed anticiperen op de nieuwe situatie, bijvoorbeeld door op eigen terrein passende voorzieningen voor chauffeurs te

treffen.

Een bijkomende complicatie is wel dat er nog altijd veel te weinig beveiligde truckparkings met goede voorzieningen zijn in Europa. Ook in Nederland. Mede met Europees geld wordt er momenteel gewerkt aan 800 extra beveiligde parkeerplaatsen in Nederland. “Maar transport is internationaal en het is van cruciaal belang dat landen in Oost-Europa er ook vaart achter zetten en prioriteit aan geven. Dit raakt alle chauffeurs en ondernemingen.”

Maasvlakte Plaza bij Rotterdam is wat Nagtegaal betreft een lichtend voorbeeld van hoe een beveiligde parkeerplaats er anno 2020 uit moet zien. “Zelfs de bal gehakt smaakt er goed”, lacht ze. De truckparking biedt plaats aan ruim 350 vrachtwagens, is volledig beveiligd en biedt voorzieningen



Caroline Nagtegaal:
"Uiteindelijk wil je, ook via harmonisatie van de regelgeving, een gelijk speelveld voor iedereen. Daar zal niemand tegen zijn."

die 24/7 geopend zijn. "Momenteel wordt er een vergelijkbaar concept uitgerold in Dordrecht."

Handhaving van de nieuwe regels is een belangrijke randvoorwaarde om het Mobility Package tot een succes te maken, realiseert Nagtegaal zich. "De tachograafplicht gaat daarbij helpen en in de toekomst hebben we hopelijk de situatie dat alle auto's zijn uitgerust met een smart-tachograaf. We moeten wel realistisch zijn en weten dat niet binnen een week alle vrachtwagens in Europa zijn voorzien van een tachograaf. Toch mogen we ons daar niet achter verschuilen en de ondernemingen ook niet. De arbeidsomstandigheden voor chauffeurs moeten altijd goed zijn. Ook in tijden van crisis."

Vanuit de politiek proberen we een helpende hand te bieden. Door geld beschikbaar te stellen voor meer

beveiligde parkings en ook door erop toe te zien dat die er daadwerkelijk komen. We moeten daarentegen nooit concessies doen op het gebied van wet- en regelgeving. Toch is het Mobility Package wel degelijk een compromis, geeft ze toe. "Als je in Europa onderhandelt over een pakket maatregelen eindig je altijd met een compromis. Dus nee, perfect is het niet."

Terugkeerplicht

De terugkeerplicht van vrachtwagens is er desondanks wel gekomen, ondanks tal van bezwaren. Nagtegaal: "De terugkeerplicht zou leiden tot meer lege vrachtwagens op de weg en dat zou zonde zijn van tijd en geld, en bovendien niet duurzaam in het kader van de Green Deal. Ik begrijp ook best dat mensen ervanuit dat perspectief vreemd naar kunnen kijken, maar we >

VIJF VRAGEN EN ANTWOORDEN OVER HET MOBILITY PACKAGE

Wat vindt TVM van het Mobility Package?

Wij volgen natuurlijk de veranderingen in wet- en regelgeving in de transportsector. Wij kijken hierbij vooral naar de risico's die onze klanten lopen als gevolg hiervan. Wij vinden dat er momenteel een tekort is aan beveiligde parkeerplaatsen. We hebben hierbij de indruk dat het Mobility Package dit probleem eerder groter maakt dan kleiner.

Wat zijn de risico's voor de klant bij het onbeheerd achterlaten van het voertuig?

Normaal gesproken is de transportaansprakelijkheid van de vervoerder beperkt. Dit bijvoorbeeld op basis van de CMR. De klant loopt een risico bij het onbeheerd achterlaten van de lading op een onveilige plek. De ladingbelanghebbende kan dan bij ladingdiefstal de vervoerder aanspreken voor de volledige schade. Voor ons als verzekeraar geldt dat wij een verzekering aanbieden voor het afdekken van transport-aansprakelijkheid. Dit product kent een beveiligingsreglement. Dat wil zeggen dat er voor onze klanten regels gelden om diefstal van lading te voorkomen. Zo is het niet toegestaan om lading onbeheerd achter te laten. Doe je dit wel en de volledige lading wordt gestolen, dan geldt er een fors hoger eigen risico. Nu helpen wij onze klanten vanuit onze afdeling preventie & risicobeheer graag met het voorkomen van ladingdiefstal.

Welke parkeerplaatsen voldoen aan de eisen van TVM?

De eisen waaraan een parkeerplaats moet voldoen is afhankelijk van de diefstalgevoeligheid van de lading. Meer informatie over onze beveiligingseisen zijn te vinden in onze polisvoorwaarden. Zo kan ook een chauffeur vrij eenvoudig vaststellen of een parkeerplaats voldoet.

Valt een overtreding van de regels rond rij- en rusttijden onder de dekking van Rechtsbijstandverzekering Bedrijf?

Voor onze Rechtsbijstandverzekering Bedrijf geldt dat wij geen dekking bieden voor het al dan niet bewust overtreden van wet- en regelgeving. Het is daarom voor een transportbedrijf belangrijk om de regels goed te kennen en ervoor te zorgen dat iedereen binnen het bedrijf ervan bewust is van de gevolgen van overtredingen.

Waar kunnen klanten binnen TVM terecht met hun vragen over het Mobility Package en de impact daarvan op hun verzekeringen?

Als een klant hier vragen over heeft en hij heeft zijn verzekeringen afgesloten via een assurantie-tussenpersoon dan is deze het eerste aanspreekpunt. Als de verzekeringen rechtstreeks bij ons lopen dan is onze accountmanager of de ondernemersdesk het aanspreekpunt.

WAT U MOET WETEN OVER HET MOBILITY PACKAGE

Op 8 juli 2020 heeft het Europees Parlement ingestemd met het 'Mobility Package 1'. Dit pakket gaat over allerlei maatregelen die gaan over wegtransport. Het gaat over veel onderwerpen waar transportbedrijven mee te maken krijgen. Package 2 en 3 volgen en de nieuwe regels worden in fasen ingevoerd.

Het 'Mobility Package 1' heeft in het bijzonder consequenties voor onze transportaansprakelijkheidsverzekering (TAP) en de aansprakelijkheidsverzekering logistieke bedrijven (AVL). De regels over te

werkstelling en markttoegang gaan in over 18 maanden na publicatie (september 2021). De regels over rij- en rusttijden zijn ingegaan op 20 augustus 2020. De nieuwe regels hebben betrekking op rij- en rusttijden en betaling van het lokale loon tijdens een cabotagerit.

- Het lokale loon betreft het minimumloon zoals dit wordt betaald aan chauffeurs die een arbeidsovereenkomst hebben naar het recht van het betreffende land.
- Het is niet langer toegestaan om de 45 uur rust in de cabine van de

vrachtwagen door te brengen. De werkgever moet zorgen voor een overnachtingsplek met sanitaire voorzieningen. De kosten hiervan komen voor rekening van de werkgever.

- Voortaan moet de werkgever ook organiseren dat de chauffeur eens in de drie of vier weken teruggaat naar het vestigingsadres van het bedrijf of de woonplaats van de chauffeur. Als de chauffeur twee keer een korte rust heeft gehad is deze termijn drie weken en in geval van een korte en een lange rust is deze termijn vier weken.

moeten ook niet bang zijn om tussentijds bij te sturen als na een paar maanden uit onderzoek blijkt dat iets bijvoorbeeld niet werkt. Voortschrijdend inzicht is altijd goed."

Zelf heeft Nagtegaal zich hard gemaakt voor het tellen van de voertuigen bij de grens. Het is in haar ogen een belangrijk middel om de handhaving te verbeteren. "Je wilt fraude zoveel mogelijk tegengaan en eerlijke concurrentie zoveel mogelijk bevorderen. Met tellen voorkom je dat er gerommeld wordt met de regels, hoewel ik me realiseer dat geen enkel systeem waterdicht is. Echter, het handmatig registreren van ritten is voer voor fraude. Ik geloof meer in de digitale ontwikkeling en de inzet van data. Gelukkig gaan we in rap tempo de goede richting op. En dat doen we samen."

Samen met de sector waarvoor ze zoveel respect en waardering heeft, benadrukt Nagtegaal.

"De gehele sector van logistiek en transport is bezig een gigantische vernieuwingsslag te maken - alvast anticiperend op de Green Deal-ambities. De transportsector heeft daar een cruciale rol in te vervullen. Het is mooi om te zien hoe de sector die handschoen al oppakt. Denk aan initiatieven met nieuwe aandrijvingen, alternatieve brandstoffen en aan platooning. Ik geloof in een duurzame en toekomstbestendige sector, zoals ik ook heilig in een gelijk speelveld geloof. Dat is in ons aller belang." <





Een gigantische klus komt op ons af

We zitten in het drukste kwartaal van het jaar. Het is aanpoten in een nieuwe werkelijkheid, u zult dat herkennen. Tegelijkertijd zien we in de logistieke en de transportwereld een gigantische klus op ons afkomen, waarbij ook leden van TVM een belangrijke rol zullen spelen: de komst van het corona-vaccin. Met alle onzekerheden die daarbij horen...

Laat ik u eerst meenemen in de wereld van de luchtvracht en de gevolgen van de corona-epidemie voor de luchtvrachtketen in Nederland. Via luchthaven Schiphol wordt jaarlijks zo'n 1,7 miljoen ton luchtvracht vervoerd. Daarnaast is Maastricht Airport goed voor zo'n 140 duizend ton. Over het algemeen gaat het om hoogwaardige, kostbare goederen of bederfelijke waar. Van iPhones tot brillenglazen, van gloednieuwe 5G-apparatuur tot diepgekoelde medicijnen.

Vóór de corona-uitbraak werd ongeveer de helft van de luchtvracht vervoerd in vrachtvliegtuigen, 'full freighters' in jargon. De andere helft ging mee in de laadruimte van passagiersvliegtuigen, 'bellyvracht'. Direct na de corona-uitbraak zagen we een forse dip in de hoeveelheid vervoerde luchtvracht, tot -40 procent. Maar dat trok al snel weer bij: grote hoeveelheden ontsmettingsmiddel, mondkap-

jaar ruim 19.000 vrachtvliegtuigen Schiphol, waar het er vorig jaar rond deze tijd zo'n 12.000 waren. Dat leidde niet alleen tot een forse stijging van tarieven, maar ook andere werkprocessen voor de collega's in de keten. Meer pieken en dalen. Vliegtuigen onder vlaggen die we nog niet eerder op Schiphol hadden gezien.

Er werden nieuwe woorden aan het luchtvrachtjargon toegevoegd: spookvliegtuigen, airlines die zo goed als onaangekondigd Schiphol bezochten en voor de geoliede douaneprocessen soms een grote verrassing waren. Ook het begrip Freighters of CoPs (Cargo-only-Passenger-flights) was nieuw: passagiersvliegtuigen die bij gebrek aan passagiers helemaal werden volgeladen met vracht. Niet alleen het bagageruim, maar ook de overhead-compartimenten, de stoelen, de pantries en naar horen zeggen de toiletten... Airlines besloten soms zelfs om de stoelen eruit te schroeven, zodat er nog meer dozen met mondkapjes mee konden.

Op dit moment zitten we in het drukste kwartaal van het jaar. Aan de horizon gloort ergens de komst van het coronavaccin, een logistieke uitdaging van jewelste. Wanneer het vaccin er precies is, weten we nog niet. Onder welke condities het moet gaan worden vervoerd, weten we ook niet. En van waar naar waar het moet, dat weten we ook niet...

Wat we wél weten is dat het om enorme hoeveelheden kan gaan. En dat het een product is, dat waarschijnlijk gekoeld bewaard en vervoerd moet gaan worden. Van producent per vrachtwagen naar opslag of regelrecht naar het vliegveld, dan de lucht in en vervolgens over de weg richting eindgebruiker. Dat klinkt eenvoudig, maar het wordt -zeker in de beginfase- een complexe operatie. Is er voldoende luchtvrachtcapaciteit? Is er voldoende koelcapaciteit in alle schakels van de keten? Hoe worden formaliteiten zo snel en veilig mogelijk afgehandeld?

Met KLM Cargo en Schiphol zijn we een voorbereidingsproces opgestart, waaraan ruim 60 bedrijven deelnemen. Optimale voorbereiding, daar gaat het om. Zodra het vaccin er is, zullen we als luchtvrachtketen klaar staan. Zo dragen we ons steentje bij aan de bestrijding van deze corona-pandemie. Mocht u denken een bijdrage te kunnen leveren in dit specifieke proces, stuur dan een mail naar ACN.

Niet voor niets is de mantra die we al sinds maart gebruiken: Dutch Air Cargo Industry working closely together to KEEP GOODS MOVING!

Maarten van As is managing director van Air Cargo Netherlands (ACN).

'Onder welke condities het vaccin moet worden vervoerd, weten we nog niet'

jes, plastic handschoenen, maar ook beademings-apparatuur werden door de lucht aan- en afgevoerd.

Omdat veel grenzen dicht waren en containerrederijen capaciteit uit de markt haalden, werd de luchtvracht voor bedrijven met een internationale supplychain een belangrijkere modaliteit dan ooit. Tegelijk zagen we dat de 'bellycapaciteit', de vrachtcapaciteit in passagiersvliegtuigen, enorm daalde. Met tientallen procenten. Aan de ene kant dus een aanbod dat cijfermatig redelijk op orde bleef, terwijl aan de andere kant een groot deel van de beschikbare bellycapaciteit wegviel.

Het gevolg was schaarste en een luchtvrachtketen die afhankelijker werd van vrachtvliegtuigen. Geregeld vlogen er twee keer zoveel vrachtvliegtuigen op Schiphol als normaal. Zo bezochten dit

Eendracht maakt innovatieve macht

Drie concurrerende logistieke bedrijven bouwen eendrachtig aan een nieuw, op wiskundige algoritmen gebaseerd planningsysteem. Deze uitzonderlijke samenwerking wordt niet alleen gedreven door de drang om de voorsprong te behouden, maar ook om meer rekening te houden met de inzetbaarheid van chauffeurs.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

W

ie zoekt naar een prettige en voorspelbare balans tussen werk en vrije tijd, heeft in de logistiek wel een uitdaging.

Een chauffeur die op vaste tijden de training van het voetbalteam van zijn zoon of dochter wil leiden, heeft waarschijnlijk leren leven met de grillen van het verkeer en een in de soep gelopen planning.

Toch is het streven naar een beheersbare planning mét aandacht voor het privéleven van het personeel een van de drijfveren achter de Routeplanner voor de Toekomst.

“Onze chauffeurs zijn een van de meest belangrijke succesfactoren. Gezamenlijk zijn dat er bij onze drie bedrijven duizenden. Die werken dagelijks voor ons om het beste product neer te zetten”, vertelt Martin Knol, financieel directeur van Simon Loos

‘Uiteindelijk wint wiskunde het op dat vlak echt van elke knappe kop’

en door de partijen als gezamenlijke zegsman naar voren geschoven, over het revolutionaire project, dat de logistieke dienstverleners Cornelissen Groep, Peter Appel Transport en Simon Loos samen met softwareleverancier Conundra aan het opzetten zijn.

“Onze chauffeurs willen we uiteraard zo goed mogelijk inzetten tegen beheers-

bare kosten. De huidige planningsystemen kunnen veel, maar houden geen rekening met individuele wensen van de chauffeurs”, aldus Knol. “Zo’n systeem is er gewoonweg nog niet. En dus moeten we dat met de samenwerkingspartners gaan uitvinden.”

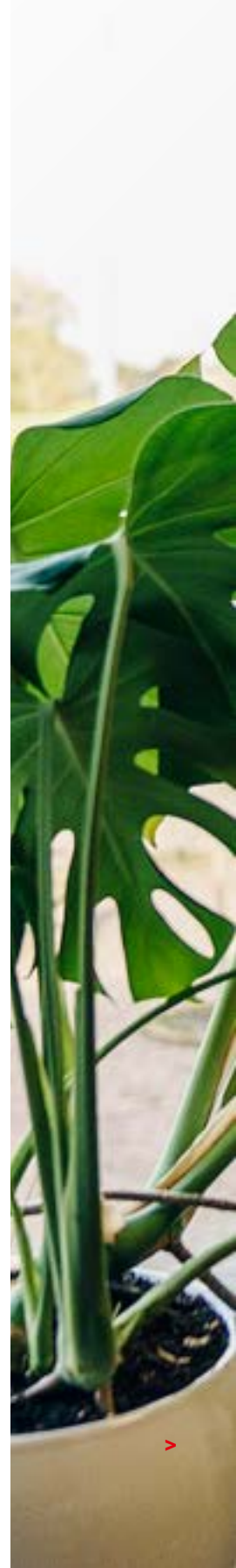
Opgave

Het onvoorspelbare zo veel mogelijk voorspellen, dat is de opgave.

In de gezamenlijke analyse van de drie betrokken bedrijven kwam de gemeenschappelijke noodzaak naar voren om een betere planning van de werktijden mogelijk te maken.

Knol: “Dat is natuurlijk wel wat lastig in deze sector met lange, lange werkdagen. Vroeg beginnen, je weet waar je naartoe gaat, maar je weet nooit hoe de dag verloopt. En we hebben te maken met schaarste op de arbeidsmarkt. De beschikbaarheid van chauffeurs staat steeds meer onder druk.”

Daar komt bij dat veel chauffeurs gewoon willen weten waar ze aan toe zijn, of ze thuis kunnen eten en tijd bij hun gezin kunnen doorbrengen. Knol, als financieel directeur werkzaam bij Simon Loos, stipt aan dat de ene chauffeur daaraan gehecht is, maar de andere bijvoorbeeld geen moeite heeft om overuren te maken. Juist die afstemming op ieders persoonlijke wensen vraagt om een nieuwe benadering, waarin ook de inzet van het personeel geoptimaliseerd kan worden, in zowel rustige perioden als in de







Martin Knol:
“Een planning die van A tot Z wordt uitgevoerd, dat is een zeldzaamheid.”

aanloop naar feest- en andere hoogtijdagen, als de druk op het distributienetwerk het grootst is.

Krachtenbundeling

Voor de buitenwacht lijkt het bijzonder dat de drie bedrijven samenwerken, maar voor de betrokken ondernemingen is de krachtenbundeling vanzelfsprekend. Knol: “We waren alle drie op zoek naar een goede oplossing voor dezelfde problemen. Dan voer je verdere gesprekken en merk je dat je allemaal hetzelfde wil bereiken. Het hele traject van de verkennende gesprekken, proof of concept, functioneel ontwerp en de totstandkoming van het samenwerkingsverband heeft denk ik wel bijna twee jaar geduurd. Anderhalve maand geleden hebben we uiteindelijk de contracten getekend. Nu zijn we dus formeel echt van start, en we hebben er allemaal ontzettend veel zin in.”

Het gaat volgens hem niet zomaar

om een simpel IT-project, maar om een ingrijpend verandertraject voor alle betrokken bedrijven. Daar werken vanuit Peter Appel, Simon Loos en Cornelissen circa 50 man in diverse projectteams aan.

Het vraagt volgens Knol zeker twee jaar om de Routeplanner voor de Toekomst gereed te krijgen. De betrokkenen delen hun gegevens om op basis van wiskundige berekeningen het vervoer zo optimaal voor de klanten, de organisatie en het netwerk georganiseerd te krijgen.

Wat áchter deze gegevens schuilt, gaat, de vertrouwelijke bedrijfsinformatie van de bedrijven en klanten, wordt uiteraard niet gedeeld. “We delen onze knowhow. Je eigen routes, je klanten, je chauffeurs en je materieel: dat zijn allemaal vaste waarden, die hoeven we niet met elkaar te delen. We kijken ook niet bij elkaar in de keuken. Maar de algoritmes, de

samenhangende wiskundige logica, die is voor iedereen belangrijk om zo optimaal mogelijk te kunnen werken. Die schat aan gegevens levert ons straks het instrumentarium op om zo efficiënt mogelijk te kunnen werken.”

Uitvoering

De samenwerking bij het maken van het gereedschap betekent niet dat de uitvoering overal hetzelfde zal zijn, benadrukt Knol. “In de uitvoering maken we het verschil. We hebben allemaal een andere signatuur en die moeten we ook behouden. Ieders identiteit en strategische positie blijft overeind.”

De Routeplanner voor de Toekomst blijft ook niet voorbehouden aan deze logistieke dienstverleners. Ook andere transportbedrijven kunnen er straks baat bij hebben, want softwareontwikkelaar Conundra heeft meer klanten die dezelfde vragen hebben. Het product



FUSIE TUSSEN SIMON LOOS EN PETER APPEL

Vlak voor het ter perse gaan van TVM Actueel werd bekend dat de logistieke dienstverleners Simon Loos en Peter Appel Transport in 2021 hun krachten gaan bundelen en verder samen gaan als Simon Loos. Met deze fusie verdubbelt de nieuwe firma qua grootte en versterkt het haar positie in de top-20 van logistieke dienstverleners van Nederland. Beide bedrijven zijn voornamelijk gespecialiseerd in foodretail en foodservice.

Beide CEO's zijn neven uit de bekende transportfamilie Loos, wat leidde tot de keuze voor de naam van de nieuwe fusie-organisatie.

Met het nieuwe Simon Loos ontstaat een organisatie met meer dan 3.000 medewerkers en 1.400 voertuigen, verdeeld over meer dan 60 standplaatsen in heel Nederland.

die zo'n beetje naar 20 tot 30 auto's en chauffeurs tegelijk kan kijken, het overzicht over het hele wagenpark en het personeel. Zo'n algoritme is slimmer", verduidelijkt Knol. En kijkt bijvoorbeeld ook naar alle andere parameters zoals kosten, inhuur, ziekteverzuim en inzetbaarheid van de beschikbare chauffeurs.

Hij stelt dat het in de huidige situatie geregeld voorkomt dat een planner op basis van een handmatige planning niet altijd kan voldoen aan speciale wensen of verzoeken van chauffeurs. "Dan moet een planner toch af en

toe een keer die chauffeur inplannen bijvoorbeeld. En die planner gaat dat allemaal uitleggen en de volgende week misschien weer, maar het blijft voor de chauffeur toch niet zo fijn. Die wil graag dat zijn werkgever rekening met hem houdt. Met algoritmen kun je daar als werkgever veel beter op inspelen."

Vandaar ook de grote betrokkenheid van de planners bij het project. Zij denken al vanaf de eerste ruwe schetsen mee om de nieuwe planningsoftware zo goed mogelijk te vervolmaken. Het heeft volgens Knol geen zin om een product te ontwikkelen dat niet begrepen of gedragen wordt op de werkvloer.

Bang voor banenverlies onder planners is hij evenmin, al hoorde hij daarover in het begin wel geluiden. Die zijn nu gelukkig wel verstomd, nu mensen het juiste verhaal kennen. "Planning is ook zo'n containerbegrip en daarmee doen we hun rol eigenlijk tekort. De een is heel goed in het plannen zelf. De ander kan beter strategisch planningen maken. Een derde is juist heel

goed in de in de executie en de bijsturing. En sommigen zijn juist goed in het begeleiden van chauffeurs. Maar ze heten allemaal planners, en dat betekent dat de competentie van die mensen daar zit. Die diversiteit in de accenten hebben we ook in de toekomst allemaal nodig."

'De huidige plannings-systemen kunnen veel, maar houden geen rekening met individuele wensen van de chauffeurs'

Volgens Knol blijft het plannen ondanks de nieuwe hulpmiddelen ook straks mensenwerk. "Een planning die van A tot Z wordt uitgevoerd, dat is een zeldzaamheid." Een verkeersongeluk en het daaropvolgende oponthoud zullen zich nooit door algoritmen laten voorspellen.

"De bottlenecks blijven, maar de planner krijgt veel meer data tot zijn beschikking om bij een afwijking een goede analyse te maken en de planning op basis daarvan aan te passen", zegt Knol. "Hij of zij heeft de stuurknuppel in handen en een uitstekend dashboard voor zich, waarmee je zaken kan signaleren en verbanden kan leggen om een goede oplossing te vinden. De planner wordt veel meer een analist. Het niveau van de planning gaat dan echt omhoog."

Twijfels aan de algoritmen heeft hij als man van de cijfers niet. "Uiteindelijk wint wiskunde het met rekenen echt van elke knappe kop. Maar de intelligentie van de planner blijft de bepalende factor bij het draaien aan de knoppen." <

komt dus ook beschikbaar voor de markt.

Voor andere bedrijven is het een plezierige bijkomstigheid dat de ontwikkelkosten door de vier samenwerkende partijen worden gedragen. Voor hen telt juist weer de strategische voorsprong op het gebied van innovatie.

Knol: "We zitten in een snel veranderende markt, met veel eisen aan de flexibiliteit van het product dat we verkopen. Dus als er vandaag de dag technologische mogelijkheden zijn en je planning is nog steeds deels handmatig, dan moet je daarvan gebruik maken. We hebben gewoon beter instrumentarium nodig."

Algoritmen

De planning is nu nog grotendeels mensenwerk. Volgens Knol gaan algoritmen straks grotendeels de planning bepalen. "Het voordeel van een algoritme is dat die over alle beschikbare chauffeurs, routes, klanten en tijden heen kan kijken. Een algoritme heeft anders dan een planner,

Succesvolle challenge over meervoudige emballage

TVM verzekeringen heeft succesvol deelgenomen aan Odyssey Momentum, een 49 uur durende hackathon voor blockchain en Artificial Intelligence-toepassingen, georganiseerd door Odyssey. Vanwege de corona-beperkingen was er dit keer gekozen voor een online-variant.

Met de deelname onderstreept TVM andermaal haar ambitie om samen met ontwikkelaars en ketenpartners oplossingen te creëren voor relevante sectorbrede uitdagingen.

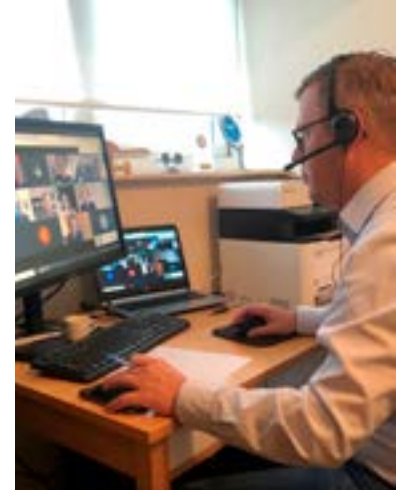
De challenge van TVM, in samenwerking met de andere stakeholders Van der Slot Transport, Container-Centralen, Royal Flora Holland en Tconsult, ging over de negatieve impact (manco, diefstal, schade) van het gebruik van meermalige emballage in de transportketen.

Oplossingen van de challenge genereren kostenvoordelen voor leden en stimuleren duurzame, milieuvriendelijke investeringen door transport en logistieke bedrijven. Denk hierbij aan het verbeteren van eigendomsoverdracht, track & trace van de emballage

en het creëren van een voorraadplatform, dat transportondernemers in staat stelt om emballage met elkaar te delen.

Er zijn reeds veel commerciële oplossingen beschikbaar, maar deze systemen blijken nog onvoldoende onderling gekoppeld. Een ecosysteem biedt grote kansen. Vier teams zijn met deze challenge aan de slag gegaan: DAC-Digital, SticyMushroom, Innotractor en OVSoftware.

Zondag 15 november werd na een marathonsessie de winnaar bekendgemaakt: OVSoftware. Het team kwam met de volgende oplossing: een protocol voor het registreren van meervoudige emballage op een openbare blockchain. Via dit protocol kunnen gegevens



gedeeld worden in de supply chain. Gegevens worden veilig gedeeld en niet opgeslagen op de blockchain.

TVM gaat nu met alle stakeholders en OVSoftware in gesprek om te onderzoeken wat de vervolgstappen zijn richting een efficiëntere toekomst in de supply chain.

TVM greenpaper over kansen en risico's digitale platforms



Amazon die de transportmarkt overneemt met een eigen platform? Digitale platforms die de markt binnendringen? Traditionele vervoerders die worden weggevaagd?

De opkomst van digitale vervoersplatforms is onontkoombaar. In de huidige coronacrisis komt dat nog eens extra aan het licht. De eerste TVM greenpaper geeft een helder beeld van kansen en bedreigingen die er zijn voor de transport- en logistieke sector.

In de consumentensector zijn platforms als Uber, Thuisbezorgd, Amazon en Bol.com niet meer weg te denken uit ons dagelijks leven; in de (traditionele) transport- en logistieke sector staan platforms pas in de kinderschoenen, maar ze timmeren aan

de weg. In de eerste TVM greenpaper, een whitepaper in onze kleuren, zet TVM kansen en bedreigingen op een rij. Zo wordt klantcontact van traditionele bedrijven als grote meerwaarde gezien ten opzichte van platforms. Tegelijkertijd blijken bemiddelingsplatforms zonder eigen producten geen sterke factor in tijden van crisis.

TVM concludeert dat logistieke dienstverleners en transporteurs hun ogen vooral niet moeten sluiten voor de nabije toekomst. TVM produceerde de TVM greenpaper in samenwerking met onderzoeksbureau Panteia.



Kijk voor onze TVM greenpaper op www.tvm.nl of scan de QR-code

Ook in coronatijd aandacht voor maatschappelijke initiatieven

De TVM foundation draagt bij aan een duurzame verbetering van de maatschappelijke, sociaal economische omgeving in Nederland. Door de coronapandemie zijn veel initiatieven even stil komen liggen. Maar ook nu zijn er mooie aanvragen binnengekomen. De plannen waren al gestart of konden juist goed uitgewerkt worden.

Het bestuur van de TVM foundation heeft de aanvragen tijdens een online vergadering met elkaar besproken. Dankzij de mooie aanvragen van leden/verzekerden en medewerkers van TVM kunnen wij ook komend jaar weer een bijdrage leveren aan veel verschillende goede projecten.

- LED verlichting op de voetbalvereniging SC Lutten in Lutten.
- Stichting Vaarwens in Naarden kan door de donatie een aanhanger aanschaffen.
- Tennis en Padelvereniging De Krekel in Mariaheide maakt haar toegangsdeuren ook geschikt voor rolstoelers.
- Oudere en minder mobiele leden en bezoekers van het JBC Le Jeteur in Schaijk kunnen door het plaatsen van een traplift ook naar de bovenverdieping.

Leden, medewerkers van leden en medewerkers van TVM kunnen een projectaanvraag doen voor een bijdrage. Juist omdat TVM als coöperatie er voor en door haar leden is, hebben deze leden een actieve rol bij het verdelen van de bijdragen naar diverse maatschappelijke initiatieven.

Bestuurswissel in de TVM foundation

Het bestuur van de TVM foundation bestaat uit vijf personen. Naast een penningmeester en secretaris vanuit de Coöperatie TVM zijn er een onafhanke-

lijke voorzitter en twee leden uit de klantenkring. Volgens het rooster van aftreden zijn in 2020 drie leden aftredend. Nico Stam, lid vanuit de afdeling Beroepsvaart is opnieuw benoemd voor vier jaar.

Het zittingstermijn van Jan Boudesteijn als lid vanuit de afdeling Logistiek en Transport eindigt in 2020. Hij was acht jaar actief voor de TVM foundation.

Penningmeester Dirk Jan Klein Essink (CFRO van Coöperatie TVM) verlengt zijn termijn met één jaar. Het komende jaar draait Hendrik de Jonge (directeur Scheepvaart van Coöperatie TVM) mee in het bestuur, in 2021 treedt hij officieel toe tot het bestuur.

De vacature die ontstaat na het vertrek van Jan Boudesteijn wordt binnenkort opnieuw ingevuld door een verzekeringsnemer uit de afdeling Transport en Logistiek.



TVM brengt sectorstudie over kansen creëren in crisistijd

Waar ondernemers halsreikend uitkeken naar 2020 als potentieel topjaar, belandden we door de uitbraak van het coronavirus wereldwijd versneld in de volgende crisis.

ING, TVM en TLN publiceerden gisteren een gezamenlijke sectorstudie om inzicht te geven in ondernemen in tijden van crisis. Hoe komt het dat het ene bedrijf sterker uit de crisis komt dan de ander? Aan de hand van de sectorstudie 'Crisis? Creëer je eigen kansen' willen ING, TVM en TLN bedrijven in de transport- en logistieke sector bewust maken van hoe te anticiperen op uitdagende omstandigheden. Het rapport geeft

inzicht, creëert bewustwording en biedt handvatten door voorbeelden van ondernemers te geven en ruimte voor discussies te bieden.

Conclusie uit het onderzoek, uitgevoerd door onderzoeksbureau Panteia, is dat schakelen op het juiste moment essentieel is. Ondernemen is topsport: een keer te laat op- of afschalen kan tot gevolg hebben dat het jaarendement is verdampt.



Kijk voor onze sectorstudie op www.tvm.nl of scan de QR-code

5 VRAGEN



Het Verenigd Koninkrijk heeft de Europese Unie verlaten. De overgangperiode loopt nog tot en met 31 december. De vraag die rest: komt er voor die datum een deal tussen Brussel en Londen? Eggo Olinga, advocaat, beantwoordt 5 vragen over de Brexit.

1. Wat is op dit moment de status?

“Het is op het moment van schrijven begin november en er worden nog steeds gesprekken gevoerd tussen Brussel en Londen. Er zijn geluiden dat er wel een deal kan worden gesloten. Maar het is nog onduidelijk of dat gaat lukken. Daarbij geldt dat er een gigantische tijdsdruk op een eventuele deal zit. Het kost veel tijd voordat een deal door alle parlementen en lidstaten is goedgekeurd.”

2. Wat zijn de actuele ontwikkelingen?

“Er wordt aan een vergunningsstelsel gewerkt voor de provincie Kent in het Verenigd Koninkrijk waar vanuit Nederland ook veel op wordt gereden en gevaren. Deze vergunning wordt Kent Access Permit genoemd en houdt in dat je alleen met een vergunning binnen die provincie mag rijden. Als we ervan uitgaan dat er geen deal komt, dan moet je als vervoerder naast de douaneformaliteiten dus óók zo'n vergunning hebben geregeld. De reden van dit vergunningsstelsel is dat het Verenigd Koninkrijk wil voorkomen dat er chaos ontstaat op plekken waar de goederen het land in- en uitgaan. Zo verplaatsen ze het probleem wat meer landinwaarts.”

3. Wat doet TVM met betrekking tot de Brexit?

“We hebben een werkgroep waarmee we kijken naar de grote vraag voor ons: wat zijn de risico's die TVM loopt als er een harde Brexit volgt? Mogelijke risico's zijn: chaos waardoor de aanvoer van goederen stopt, inklimmers en schade voor vervoerders door vertraging bij de grens. We hebben de risico's in kaart gebracht en we zijn aan het kijken wat we kunnen doen om die risico's te verkleinen. Dit spelen we uiteraard door naar onze klanten die actief zijn in het Verenigd Koninkrijk.”

4. Hoe houdt TVM haar klanten op de hoogte?

“We hebben een Brexitdossier op onze website: www.tvm.nl/brexit. Klanten die een bedrijf hebben in het Verenigd Koninkrijk, hebben we in de afgelopen maanden al individueel benaderd. Omdat wij vanaf 1 januari 2021 niet meer als verzekeraar of intermediair actief mogen zijn in het Verenigd Koninkrijk, verwijzen wij onze klanten door naar lokale partners. Zij kunnen eventueel verzekeringen gaan regelen voor onze klanten.”

5. Wat is het algemeen advies?

“Wanneer u nog niks hebt voorbereid, begin daar dan direct mee. Houd de webpagina's van de Rijksoverheid en de overheid van het Verenigd Koninkrijk over de Brexit in de gaten. Lees u in en informeer hoe het zit qua vergunningen. We geven onze klanten wel een belangrijk advies: houd de komende periode intensief contact met uw opdrachtgevers. Praat over waar u tegenaan kan gaan lopen en bespreek hoe u dat het beste kan oplossen. Maak echt alles bespreekbaar, want zo voorkomt u verrassingen achteraf.”



Hoogste tijd voor vitaliteit

Nu heel Nederland op de zolderkamer of aan de keukentafel zijn of haar werkweek vult, beeldbellen meer regel dan uitzondering is en het isolement van kantoor bijna als normaal begint te voelen, is het de hoogste tijd voor vitaliteit. Weg met de coronakilo's, nu meer dan ooit.

tekst: Harm Vonk

beeld: Matty van Wijnbergen

De uitbraak van het coronavirus heeft ons in onzekere tijden gebracht. Die onzekerheid brengt werkstress met zich mee. In een onderzoek van vakbond CNV onder 2500 werknemers gaf ruim een derde aan in de situatie van thuiswerken een hogere werkdruk dan voorheen te ervaren. Bij 21 procent is het ziekteverzuim op het werk toegenomen. Eén op de tien van hen zit door de crisis aan tegen een burn-out.

Uit onderzoek van het World Economic Forum blijkt bijvoorbeeld dat medewerkers met een goede gezondheid gemiddeld 83 procent productief zijn, tegenover 65 procent bij medewerkers met een slechte gezondheid. Het belang is tweeledig: er is winst te halen voor werkgever en werknemer.

'Als je echt wilt, ga je door. Maar je krijgt spierpijn'

Volgens het artsenvakblad Medisch Contact levert elke euro die een werkgever besteedt aan de gezonde leefstijl van een werknemer drie euro aan kostenbesparing op de ziekteverzuimkosten oplevert.

Veel bedrijven zien dat in. TVM verzekeringen is een van de bedrijven met een eigen, omvangrijk vitaliteitsprogramma. Na onder andere oud-voetballer John de Wolf en oud-topschaatsters Jochem Uytdehaage en Renate

Groenewold is inmiddels topatleet Churandy Martina aan medewerkers gekoppeld. Zij komen (of blijven) in beweging door de Churandy Challenge: na een trainingstraject van drie maanden lopen ze op 16 januari een minimale afstand van 5 kilometer, ieder op zijn of haar eigen niveau. Martina is hun online coach.

Of sprinter Churandy Martina zelf de 5 kilometer zou voltooien, blijft altijd de vraag. Maar hij is de gedroomde kandidaat als trainer. Want al zou je het niet zeggen bij het zien van de stralende, vriendelijke lach: Martina is streng. En hij onderschrijft het belang van vitaliteit. "Een challenge als deze kan de stok achter de deur op weg naar een gezondere invulling van je dagen, maar je moet het natuurlijk wel zelf willen."

De definitie van vitaliteit is in deze 'energiek, veerkrachtig en gemotiveerd'. Dat maakt dat werkgevers dus graag willen investeren in vitaliteit. Daarnaast is er de balans tussen werk en privé; door onder andere de komst van sociale media vinden werknemers het lastig om te bepalen wanneer de werktijd

ophoudt en het privéleven begint.

Marathon

Het gesprek met Churandy Martina (36) op het zonnige terras op Sportcentrum Papendal dwaalt halverwege af naar 'small talk': de deelname van de interviewer aan de Marathon van Barcelona. "Echt?", vraagt Martina met grote ogen. "Waaróm!? Waarom dóe je zoiets met jezelf..."

Het ongeloof spat uit zijn woorden, ogen. Uit zijn alles. Even moet hij zoeken naar woorden. En dan: "42 kilometer... Voor zulke afstanden gebruik ik de auto. Want zeg eens eerlijk: waar denk je aan tijdens 42 kilometer lopen? Ik doe 100 meter. Lekker snel. Ik hóef niks te denken. Zoef! Klaar. Of ik ooit een marathon ga lopen? In de toekomst? Nee hoor, 400 meter is maximaal. Als ik langer ga lopen... Mijn rug, ga weg! Hou op! Nou ja, wie weet kom ik daar ooit nog eens. Je weet nooit."

In de wintermaanden, als hij van afstand de online vitaliteitschallenge voor de medewerkers van TVM begeleidt, bereidt Churandy Martina zich voor op de Olympische Spelen van Tokyo. Terwijl de deelnemers zich aan de hand van mogelijke trainingsschema's en hardlooppapps in het zweet jagen, hervat de sprinter zo langzaam maar zeker weer zijn indoortrainingen. "Een planning in je hoofd hebben is belangrijk", doceert Martina.

Martina kijkt uit naar de Churandy Challenge. Het is op het eerste oog een peulenschil voor iemand die bekend staat om zijn motiverende houding, zijn sympathieke uitstraling en positieve denkwijze. Coachen zit Martina in de genen, zo lijkt het. 'Doe je best, wat je ook doet in je leven. Leer van je fouten, blijf positief en dan komt het goed.'

Het zijn wijze lessen. En daar voegt Martina nu iets aan toe, niet alleen voor de deelnemers aan zijn challenge, maar voor iedereen die het aangaat. Van ondernemers tot chauffeurs.: "Je moet een doel hebben, iets willen bereiken en ervoor willen gaan. Je moet willen winnen, ik wil je niet trainen om te verliezen. Blijf dan maar >





thuis. Sorry, maar ik ben een strenge trainer. Wil je iets veranderen, wil je iets bereiken, dan is het aan jou of er iets gebeurt. Dat geldt voor je werk, je privé, je relatie of in sport.”

Hij hamert op discipline. “Na één keer trainen zul je misschien kapot zijn. Op dat moment komt het aan op écht willen. Als je echt wilt, ga je door. Maar je krijgt spierpijn. En je wilt het liefste stoppen. Denk eraan: spierpijn is weakness leaving the body. Je moet doorgaan, daar word je sterker van. Het begin is het moeilijkste. Dat is met alles zo. Nog steeds heb ook ik spierpijn na de eerste trainingen. De volgende dag zit ik toch weer in de gym.

‘Probeer ondanks het thuiswerken een vast ritme aan te houden’

Spierpijn hoort niet alleen bij beginners. Wij zijn dezelfde personen. Alleen loop ik *ietsjes* harder.”

Een positieve instelling is eveneens cruciaal “Neem het coronavirus. Natuurlijk hou ik me daarmee bezig. Alleen al omdat ik niet ziek wil worden. Maar je hebt ook geen keus, want niemand kan om deze crisis heen. Alles komt bij je, of je nou wilt of niet. Ook ik word daar natuurlijk niet blij van, maar ik blijf positief. Kijk, het is al slecht. Als ik dan ook nog slecht ga denken, gaat het nog slechter... Ik kan mensen begrijpen die negatief gaan denken, maar waarom zo’n leven lijden? Daar heb je toch niks aan?”

Zo’n Challenge, vindt Churandy Martina, is symbolisch voor alles wat je wilt bereiken in je leven. Want ook onderweg naar de Challenge krijgen deelnemers te maken met tegenslagen: blessures, kleine pijntjes, slecht weer, gebrek aan motivatie. Net als in het echte leven zal er altijd tegenslag zijn. Maar laat je er niet zomaar door uit het veld slaan, is zijn les. “Tegenslag is lastig, maar het is

niet zo dat je je been moet missen. Het is niet het einde van de wereld”, vertelt Martina. “Kijk op zo’n moment hoe je dan weer verder kunt. Natuurlijk heb ik ook tegenslag gehad, maar ik had er alles aan gedaan. Ik kon mezelf niks verwijten. Op dat moment was ik gewoon niet goed genoeg. Maak jezelf niet gek. Waarom zou je? Je verandert er toch niks mee?”

Roken en overgewicht

Churandy Martina had niet veel bedenktijd nodig om ‘ja’ te zeggen tegen de vitaliteitschallenge van TVM verzekeringen. De sprinter onderschrijft het belang van vitaliteitsprogramma’s. “Je leeft gezond, je bent lekker actief en je leeft langer. Nou ja, het is in elk geval beter dan dat je niet beweegt en niks doet. Je hebt eerder moeite met ademen, rugpijn.”

Enkele cijfers: de Universiteit van het Britse Warwick deed onderzoek naar vitaliteit en concludeerde dat geluk mensen 12 procent productiever maakt. Gelukkige mensen gebruiken hun tijd efficiënter en het heeft invloed op hun inspiratie en creativiteit. Daarnaast is ziekteverzuim onder gezonde werknemers lager.

Overgewicht zou organisaties ongeveer 10 procent productiviteitsverlies opleveren, omdat te zware medewerkers minder fit zijn, vaker verzuimen en vaker chronisch ziek zijn. Roken kost het bedrijfsleven per jaar 305 miljoen euro, omdat rokers vaker verzuimen dan niet-rokers, zo blijkt uit statistieken van het RIVM.

“Zo’n challenge kan je bovendien een boost geven”, vervolgt Churandy Martina. “Zo van: wij doen dit samen, we werken hier samen naar toe. Voor een goede samenwerking in het algemeen tussen medewerkers is dit ook belangrijk.”

Neem nou het huidige thuiswerken. Het zou een obstakel kunnen zijn om goed bezig te zijn met vitaliteit. Martina: “Maar probeer ondanks het thuiswerken een vast ritme aan te houden. Loop ’s ochtends een rondje. Dan begin je de werkdag echt in een andere vibe, een andere setting. Na het douchen heb je écht zin om aan de slag te gaan. Of tussendoor, als je even

vastloopt, werk even aan je buikspieren. Om daarna weer door te gaan. Zeker met zittende beroepen is het lang niet altijd gemakkelijk, maar grijp elke kans aan om te bewegen, zoals zo’n challenge.”

Hij noemt ritme, vaste momenten in een dag, een logische opbouw. En kijkt naar zichzelf. “Mijn dagritme is best wel strak, maar juist daardoor wel makkelijk”, zegt Martina, voordat hij zijn bezigheden opsomt: opstaan,



douchen, goed ontbijten, trainen en lunchen. Na de middagtraining volgt chillen in de namiddag, koken, eten, weer chillen en slapen. “Dat laatste is het lekkerste moment van de dag”, zegt hij met een knipoog.

Het klinkt moeilijker dan het is, benadrukt Churandy Martina. De winst zit ‘m soms in kleine dingetjes in ons alledaagse leven. “Neem bijvoorbeeld de trap in plaats van de lift. En probeer elke keer weer iets sneller

te lopen. Of neem je lunch in je pauze niet mee naar de kantine of je bureau, maar loop een rondje in de omgeving, ook als het wat minder weer is. En probeer elk uur even op te staan, je benen even los schudden en even te rekken en te strekken.”

En doe je zo’n challenge, maak dan juist gebruik van je collega, zoek de samenwerking op. Het is, volgens Martina, de kracht van de groep. In het geval van de Churandy Challenge

van TVM: “We gaan het samen doen. We gaan elkaar challengen. We helpen elkaar over de finishlijn en dan hebben we allemaal gewonnen. Sommigen trainen al en willen beter worden, anderen beginnen nu. Natuurlijk is er iemand die het snelste is, prima, maar we doen het als groep. De groep is je omgeving. Zoek positieve mensen om je heen. Mensen die zeggen: Kom op, we gaan het doen. Een soort olie-vlek die steeds groter wordt.” <

Met filmpjes voor medewerkers motiveert Churandy Martina de deelnemers aan de Challenge.





Investerings in veiligheid beloond met TVM Award

GVT Group of Logistics uit Tilburg is winnaar van de TVM Award Veilig Transport. Het familiebedrijf heeft de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in de GVT Academy. In het eigen opleidingscentrum wordt veel aandacht besteed aan de training en ontwikkeling van werknemers. En dat legt het bedrijf geen windeieren.

tekst: Michael Nemethy

beeld: Glenn Wassenbergh

Stan Hamers, operationeel directeur, ontvangt de prijs uit handen van Hélène Hendriks, ambassadrice van de TVM Awards. Zichtbaar trots kijkt Hamers naar het zware beeld, dat hij met beide handen stevig vasthoudt. “Ik ben hier hartstikke blij mee. Naast blij ben ik uiteraard ook ontzettend trots op het hele team. Het is een grote waardering voor al het werk dat onze hele organisatie in de afgelopen jaren heeft verzet. In de jury van de TVM Award Veilig Transport zijn grote namen vertegenwoordigd, dus het is een hele eer dat we door hen tot winnaar zijn verkozen.”

De TVM Award Veilig Transport is een juryprijs. De partners van de TVM Awards kiezen met Frits van Bruggen, directeur ANWB, als juryvoorzitter de winnaar uit de genomineerden. GVT Group of Logistics volgt Vrijbloed Transport op als winnaar. >

Tommy Heineman Ridder 2020 én ambassadeur voor de sector

Tommy Heineman (28) uit Alphen aan den Rijn heeft de TVM Award Ridder 2020 gewonnen. De beroepschauffeur, werkzaam voor transportbedrijf Blom & Zn Zwammerdam BV, kreeg de titel voor zijn heldhaftige actie op de A28; in februari van dit jaar voorkwam hij een catastrofe door met zijn vrachtwagen de auto van een onwel geworden vrouw tot stilstand te brengen tegen de vangrail.

tekst: Michael Nemethy

beeld: Glenn Wassenbergh

Het is woensdagmiddag 12 februari en Tommy Heineman rijdt over de A28 nabij Leusden. Niks bijzonders, want dit stuk asfalt glijdt regelmatig onder hem door. De grijze auto valt hem ineens op. In negatieve zin. De bestuurster ervan ziet er niet goed uit. Ze slingert en komt terecht voor de vrachtwagen die vóór Heineman rijdt. Zijn voorganger moet vol in de ankers.

Heineman beslist razendsnel om naar de linkerbaan op te schuiven. Hij haalt zijn remmende voorganger en de slingerende personenauto in en ziet vanuit zijn spiegels het vervolg. De grijze auto blijft slingeren en belandt zelfs op de vluchtstrook, nabij de vangrail, ter hoogte van de achterkant van Heinemans combinatie. “Toen ik vanuit de linker buitenspiegel de auto inkeek, zag ik dat de bestuurster met haar hoofd op het stuur lag. Ze reed nog rond de 60 kilometer per uur. >

De GVT Academy komt niet zomaar uit de lucht vallen; in het verleden had het transportbedrijf te kampen met een vrij hoge schadefrequentie. Weliswaar met een relatief lage schadelast, maar het baarde toch zorgen. Om dit probleem met beide handen aan te

niet alles zelf gaan faciliteren? Hier is toen een plan voor gemaakt. De juiste mensen zijn vervolgens aangetrokken en zo is de GVT Academy ontstaan.”

“We hebben zo’n 500 chauffeurs in dienst. GVT Group of Logistics is een bedrijf dat hoogwaardige diensten levert en uiteraard hoort daarbij dat we willen dat onze mensen op topniveau presteren. Vol trots kunnen we nu ook zeggen dat de schadefrequentie aanzienlijk is gedaald. Het is mooi dat we onze vooruitgang op deze manier terugzien. Daarnaast merken we ook dat onze algehele dienstverlening naar

een hoger niveau is getild. We zijn pas twee jaar bezig, maar het gaat al goed”, vertelt Hamers.

Kenneth van den Berk, trainer, chauffeursinstructeur en begeleider, is aangetrokken om de GVT Academy op te zetten en zo het beste uit de werknemers te halen. “De GVT Academy is, denk ik, wel uniek. We wilden de trainingen niet extern beleggen, want we willen dat het DNA van

GVT, dat wij als familiebedrijf hebben, overdragen. We zoeken als bedrijf mensen die allemaal dezelfde gedachtegang en visie delen. Uiteraard allemaal wel op verschillende vlakken en afdelingen. Zo ben je samen één geheel. We zijn als bedrijf wel groot, maar het is hier nog wel voelbaar dat we een familiebedrijf zijn.”

Van den Berk reist naar alle vestigingen en afdelingen die het bedrijf rijk is. Hij komt met iedereen in contact: van studenten, via chauffeurs tot aan de directie. Iedereen krijgt in meer of in mindere mate te maken met de trainingen, opleidingen of coachmomenten.

GVT Group of Logistics wordt gevormd door zeven bedrijven in Nederland. Die kunnen worden onderverdeeld in twee specialismen: transport & logistiek en intermodale dienstverlening. Van den Berk: “Ik heb ruim 900 collega’s met allemaal hun eigen specialiteit. Ik kom in aanraking met zoveel van hen, dat is ontzettend leuk. Het is dankbaar werk, want je ziet mensen gewoon voor je ogen groeien. Het is de leukste baan die er is.” <

‘Het is dankbaar werk, want je ziet mensen gewoon voor je ogen groeien’

pakken werd uitvoerig bekeken wat beter kon. Conclusie? Training, coaching en opleiding; dat waren volgens de directie gebieden waar winst te behalen viel.

Hamers: “Vrachtwagenchauffeurs hebben te maken met de verplichte code 95. Dat zette ons aan het denken. We konden naast code 95 ook nog andere trainingen en opleidingen op maat gaan geven. Waarom zouden we



Toen heb ik in een split second besloten om haar auto met beleid tegen de vangrail tot stilstand te brengen.”

Vanwege deze actie werd Tommy Heineman genomineerd voor de titel Ridder 2020; de ambassadeurs van de TVM Awards kozen, samen met juryvoorzitter Fred Teeven, de winnaar. Tommy kreeg de prijs uitgereikt uit handen van Hélène Hendriks, ambassadrice van de TVM Awards. “Dit vind ik heel leuk”, zei Heineman. “Ik ben erg trots op mijn prijs. Waardering krijgen is altijd fijn. Het is ook goed voor het imago van vrachtwagenchauffeurs.”

Saillant detail is dat de kersverse Ridder pas twee jaar zijn vrachtwagenrijbewijs heeft. Zijn droom als kleine jongen was om vrachtwagenchauffeur te worden. Met een kleine omweg kwam die droom in vervulling; hij werkte eerst 14 jaar lang in het bedrijf van zijn familie, als dakdekker. Inmiddels geniet hij met volle teugen van zijn werk als vrachtwagenchauffeur.

Echte helden

Ondanks de blijdschap, blijft Heineman nuchter onder alle aandacht rond



de Ridder. “Nee, ik ben geen held, zeker niet. Al zegt iedereen van wel. De politie zei dat ik voor de helft niet wist wat ik had voorkomen. Maar zo zie ik het niet. Je probeert gewoon iemand te helpen. De mensen die de hulpdiensten hebben gebeld en de vrouw uiteindelijk uit haar auto hebben gehaald, zijn wat mij betreft de echte helden. Zij verdienen ook alle credits.”

Tommy Heineman kon niet meer helder denken, nadat beide voertuigen tot stilstand waren gekomen. “De tijd ging echt in een flits voorbij. Ik stond maar te kijken, want ik wist niet wat ik moest doen.”

Tommy Heineman werd door de politie meegenomen om te kalmeren, terwijl de vrouw werd afgevoerd naar het ziekenhuis. “Daarna belde ik mijn vrouw en vertelde wat er was gebeurd. Ze schrok enorm. Het was heel fijn om ’s avonds weer thuis te komen en mijn vrouw en dochtertje weer te zien.”

Later hoorde de Alphenaar de reden waarom de bestuurster van de grijze auto zo aan het slingeren was: de oudere vrouw was onwel geworden

tijdens het rijden. Ze overleed later in het ziekenhuis. “Dat vond ik erg vervelend om te horen. Vooral voor haar familie. Haar familie heeft me later nog wel bedankt. Nu konden ze nog afscheid van haar nemen in het ziekenhuis. Als ze een ongeluk op de snelweg had veroorzaakt, was dat misschien niet het geval geweest, zeiden ze.”

Na de bewuste woensdag kreeg Heineman ontzettend veel positieve reacties en hij werd in korte tijd ‘wereldberoemd’ in Alphen aan den Rijn. Na de gebeurtenis stroomden de interviewverzoeken binnen.

“Die publiciteit vond ik niet nodig. Hart van Nederland en RTL 4 belden dezelfde avond al, maar het voelde niet gepast om zo in het middelpunt van de aandacht te staan. Eenmalig heb ik later mijn verhaal gedaan op Alphens.nl. Meer hoefde voor mij niet. Nu, bijna een jaar later, vind ik de waardering en de prijs mooi. Het

maakt me trots. Dit doet echt wel wat met me.”

Met zijn winst is Tommy Heineman de opvolger van Nick van Rijn. De loodzware TVM Award Ridder 2020 krijgt een mooie plek, maar waar hij

‘Het was heel fijn om ’s avonds weer thuis te komen en mijn vrouw en mijn dochtertje, weer te zien’

zijn prijs gaat neerzetten, weet hij nog niet. “Ergens in huis. Of misschien wel op het werk. Ik ga er nog eens goed over nadenken”, aldus de trotse chauffeur. “Of er nog verbeterpunten in het verkeer zijn? Er mag wel iets meer begrip voor elkaar zijn op de weg. Vooral voor de beroepschauffeurs natuurlijk.” <



‘Een bezoek is iedere keer opnieuw overweldigend’

Zeven jaar geleden maakte transport-ondernemer Henk Bakker via een zakelijke relatie kennis met de ongerepte natuur van Namibië. Hij was meteen verkocht. Sindsdien brengt hij – ijs en corona dienende – met regelmaat bezoeken aan het Afrikaanse land. Net als Angelina Jolie trouwens, die minimaal een keer per jaar in een van de vier lodges van Bakker verblijft...

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen



Wa'an ku
LOUIS BOTHA

De klassieke entree van de voormalige tabaksfabriek van Louis Dobbelman in Waddinxveen is indrukwekkend. In de grote hal van het rijksmonument leidt een statige marmeren trap naar het kantoor van Bakker op de eerste verdieping. Aan weerszijden van de trap hangen twee meterslange banieren van Namibië. De directeur van Van Uden Holding maakt er geen geheim van dat Namibië een van zijn grote passies is. Naast zijn riant verzameling Oldtimers en oude brandweerwagens

en cultuur en de ontwikkeling van het land. “We investeren in het land en kijken daarbij wel degelijk ook naar kosten-baten, maar natuurlijk, onze steun heeft voor een belangrijk deel een charitatief karakter. Het gaat in het leven niet alleen maar om zoveel mogelijk geld verdienen. We hebben gekeken of we een bepaalde divisie konden inrichten die iets doet voor mensen en dieren in de wereld. En dat is Namibië geworden.”

De drie investeerders bezitten inmiddels drie riant parken met lodges, gelegen in even ongerepte als uitgestrekte natuurgebieden. Een vierde park met lodges is eigendom van de Ten Brinke Groep uit Varsseveld en maakt via een soort franchise-constructie ook deel uit van de stichting die luistert naar de naam N/a'an ku sê (God zal ons beschermen). Het totaaloppervlak van de vier parken beslaat inmiddels een kleine 100.000 hectare. Op de lodges werken circa 300 Namibiërs. Zij verzorgen het onderhoud, runnen de restaurants, maken safaritochten met toeristen en beschermen zo goed mogelijk de dieren tegen stropers.

De gezinnen van het personeel worden op tal van manieren ondersteund. Zo zijn er voor de kleinere kinderen op alle lodges scholen gebouwd alsmede een klein hospitaal. De wat oudere kinderen worden dagelijks met busjes naar een school in de hoofdstad Windhoek gereden.

“De mensen die bij ons werken zijn hoofdzakelijk bushmen, de oorspronkelijke bewoners van het land en de oudste stam van Afrika. De gemeenschap wordt gediscrimineerd. Althans, er wordt slecht voor ze gezorgd. De meesten wonen nog steeds in plaggenhutten. De armoede is groot, ondanks de natuurlijke rijkdommen die het land bezit. Wij proberen een beetje voor ze te zorgen, op tal van manieren. We hebben laatst nog een lading medicijnen gestuurd. En gymshoenen. Veel kinderen lopen er op slippers, gemaakt van oude autobanden”, vertelt Bakker.

“Namibië is de grootste vindplaats van diamanten, het land is een van de grootste leveranciers van uranium, er zit olie in de zeebodem voor de kust en er is meer dan genoeg veeteelt, maar toch kan men de twee miljoen inwoners niet voeden als gevolg van financieel wanbeleid. De diamantmijnen zijn eigendom van beheermaatschappijen, de uranium wordt verkocht aan de Chinezen, die ook een steeds groter belang hebben in de zeehavens van Walvisbaai. Een minderheid probeert wel de regering te overtuigen voorzichtig te zijn met de uitverkoop van het land, maar het kwartje is nog niet gevallen. Het is natuurlijk makkelijk zakendoen. Ze steken de winsten vaak in eigen zak en storten het op Zwitserse bankrekeningen. Maar ze helpen hun land er niet verder mee.”



Angelina Jolie

De bestuurlijke misstanden hebben Bakker en zijn partners er niet van weerhouden te investeren in het land. Juist niet. “Toerisme is een sector die sterk aan het groeien is. Of was, totdat corona kwam. De lodges voorzien in een groeiende behoefte. De return of investment? Die is heel groot. Immers, we geven iets substantieels terug aan de maatschappij. Kijk, we hoeven ook geen winst te maken. Ons doel is dat de lodges zichzelf op een gegeven moment kunnen bedruipen en dat we tegelijkertijd het land, de cultuur, de dieren en de mensen helpen”, aldus Bakker, die zich samen met de mede-partners inmiddels aan het oriënteren is om het aantal lodges uit te breiden.

De dagelijkse leiding van N/a'an ku sê is in handen van het Namibische echtpaar Rudie en Marlice van Vuuren. De laatste is al vele jaren de hartsvriendin van Angelina Jolie, die minimaal eens per jaar langskomt. “Maar ik heb nog niet het genoegen mogen smaken om haar te ontmoeten”, zegt Bakker er meteen met een lach bij.

Shiloh, één van de kinderen van Jolie, is geboren in Namibië. Met haar eigen Jolie-Pitt Foundation steunt ze

‘Veel kinderen lopen op slippers, gemaakt van oude autobanden’

trouwens, maar dat terzijde.

“Namibië is zó overweldigend. De natuur, het wildleven, de prachtige sterrenhemel, maar zeker ook de mensen. Hoe zij met elkaar omgaan, hoe zij tijd voor elkaar hebben, daar zouden we in de rest van de wereld veel van kunnen leren. Het leven daar is een verademing, veel minder jachtig dan bij ons. Alles gaat een versnelling lager. Heerlijk om daar af en toe te mogen zijn, dat voelt als een voorrecht”, vertelt Bakker even later enthousiast.

Hij bladert door een fotoboek van de Zuid-Afrikaanse fotograaf Louis Botha (geen familie van de oud-president) dat op tafel ligt. Botha heeft op adembenemende wijze de schoonheid van Namibië in beeld vastgelegd met prachtige foto's van onder andere de Big Five, tal van andere diersoorten en unieke vergezichten.



Charitatief karakter

Het boekwerk vertelt tegelijkertijd het verhaal van de bijdragen die Bakker - samen met zijn twee mede-directieleden Thierry en Patrick van 't Hoff - levert aan het behoud van de Namibische natuur



de San bushmen als mede een centrum voor bedreigde witte neushoorns. De dieren zijn een populair doelwit voor stropers. “We hebben een leger zwaarbewapende bewakers in dienst om ze te beschermen tegen stropers”, zegt Bakker met lichte overdrijving. “Als je niet oppast landen de stropers ’s nachts zelfs met hun helikopters op ons terrein. Die dreiging is toch wel een enorme zorg.”

Iedere keer dat Bakker in Namibië is, verwondert hij zich. Vooral over het

natuurschoon om hem heen. “Het mooiste land ter wereld, zeg ik altijd. Namibië is zo groot en nog zo onbedorven, dat maakt een bezoek aan Namibië iedere keer weer tot een overweldigende ervaring. Je bent ook aan jezelf overgeleverd. Althans, als je op pad gaat, moet je goed voorbereid zijn. Slechts tien procent van de wegen is geasfalteerd, verder zijn het allemaal zandpaden. Dus als we met de auto de deur uit gaan, zorgen we altijd dat we banden, water en brandstof genoeg bij ons hebben. Je weet maar nooit.”

Cheetah's

De vier parken met lodges hebben allen hun eigen karakter. De N/a'an ku sê lodge vlakbij hoofdstad Windhoek is de hoofdstad met de centrale administratie, waar circa 150 gasten ondergebracht kunnen worden en waar cheetah's en andere dieren geregeld een kijkje komen nemen. “Cheetah's zijn niet gevaarlijk, zolang je weet wat je moet doen. Keer ze nooit de rug toe, ren niet weg en blijf ze in de ogen kijken. Dan is er niets aan de hand.”

Als het aan Bakker ligt en de tijd laat het toe, reist hij in Namibië steevast door naar de Kanaan

Desert Retreat in het zuiden, waar de hoogste zandduinen ter wereld liggen. De lodge heeft een oppervlak van 33.000 hectare en is daarmee groter dan het eiland Malta. Ook de lodge Neuras Wine & Wildlife Estate noemt hij een geweldige plek om te vertoeven.

“Neuras is een groene oase in de woestijn met grote rotspartijen, diepe valleien en rivieren met een echte Canyon. Het is altijd heerlijk als je daar aankomt. Moet je je eens voorstellen: na vijf uur rijden zit je in de middle of nowhere en wordt er een lekker koud glas wijn geserveerd met allemaal lekkernijen. En 's avonds zitten we aan de braai heerlijk te eten. Alles is daar top verzorgd.”

Geregeld verblijven fotografen en camerateams, onder andere van Discovery en National Geographic, in een van de lodges als ze op reportage

‘In de middle of nowhere wordt er een lekker koud glas wijn geserveerd’

zijn. “Voor hen is Namibië een droom. Of ik zelf ook foto's maak? Jazeker. Maar gewoon met mijn telefoon hoor.”

Namibië is een land waar hij met heel zijn hart van is gaan houden, zegt Bakker. Als hij over enkele jaren met pensioen gaat, wil hij er meer tijd gaan doorbrengen. “Een maandje zou ik wel volhouden, dat zal geen straf zijn.”

Maar langer, dat ziet Bakker toch niet zitten. “Laat ik eerlijk zijn, ik ben teveel verpest door het jachtige westerse leven dat voorzien is van alle gemakken. Hier hebben we goede Wifi, is de supermarkt dichtbij en heb je familie en vrienden om je heen. Nee, laat mij maar lekker hier zitten. Ik woon nu een paar honderd meter van mijn werk vandaan, aan de Gouwe. Ik zou niet anders meer willen. Namibië is prachtig, maar ik ben en blijf een echte Hollander.” <



Wij geven 10 miljoen aan onze sector

Wij zijn TVM. Opgericht als coöperatie. Bij ons gaat het niet om het behalen van zoveel mogelijk winst, maar om onze klanten zo goed mogelijk te helpen.

Dat vinden wij de normaalste zaak van de wereld.

Dus steken wij de helpende hand toe in een tijd dat onze sector het lastig heeft door corona.

Hoe? Door geld te geven aan onze Nederlandse (zakelijke) klanten.

Hoeveel? 10 miljoen euro!

Kijk voor meer informatie op
www.tvm.nl/gezondetoekomst

Samen voor een gezonde toekomst van onze sector.