

TVMM ACTUEEL

Strijden tegen de gladheid

‘Door zoab moeten wij eerder strooien’

PLUS



Remco Dijkstra:
‘Stiekem hopen dat
Brexit kansen biedt’



Gijs Derks:
‘Scheiden bij bron is
logistiek een drama’



Cees Punselie:
‘Het was bijzonder
moeilijk ondernemen’



16

‘Voordelen van de Brexit? Ik zie ze niet’

VVD-Tweede Kamerlid Remco Dijkstra beschouwt zichzelf als een optimistisch mens. Hoezeer hij echter altijd de zon achter de wolken ziet schijnen, bij de Brexit lukt het hem maar niet. “Gelukkig zijn Nederlandse ondernemers innovatief. Daar moeten we maar op vertrouwen”, zegt hij in een interview.



24

KOPLOPER IN CIRCULAIRE ECONOMIE

Voor hergebruik is afvalscheiding van het aller-grootste belang. Voor waste-to-product-bedrijf Renewi, dat een belangrijke verbinder wil zijn in het realiseren van de circulaire economie, betekent dat een grote logistieke uitdaging.



21

GAAT DE SPIEGEL VERDWIJNEN?

Halverwege vorig jaar mochten nieuwe voertuigen met camerasystemen in plaats van spiegels de weg op. Sinds dit jaar mogen ook bestaande systemen worden vervangen. Een eerste impressie.

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: Jan Dijkgraaf
 Redactie: Mayke de Munnik | Fotografie: Glenn Wassenbergh, Francois Wieringa en Matty van Wijnbergen | Vormgeving: Wouter Nijman www.nijman.nl
 Redactieadres: TVM verzekeringen | Van Limburg Stirumstraat 250 7901 AW Hoozevee | postbus 130 | 7900 AC Hoozevee
 +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 onze Klantenservice: +31 (0)528 29 22 92 | klantenservice@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.



10

CHAUFFEURSTEKORT TE LIJF

Het tekort aan chauffeurs is onder transport-ondernemers wat het weer is onder boeren: ellende. Maar er wordt ook wat aan gedaan. Met technische oplossingen en zij-instromers als Gert-Jan Snellen.



30

VOL AAN DE BAK

LV Shipping & Transport Group werkt al jaren multimodaal. Het ideale bedrijf dus om te peilen wat er gebeurt als door aanhoudend laag water extra wielen nodig zijn.



34

HERINNERINGEN

In de rubriek ‘Herinneringen’: een van de jongste diamanten Ridders van de Weg: de topfitte Martin Essink (52).



24

PREVENTIE: GBV EN GA

Preventie en risicobeheer rust op een aantal pijlers: bewustwording, GBV (Gezond Boeren Verstand) en GA (Gezonde Achterdocht). Wie dat inzet, kan veel ellende voorkomen.



25

TRUCKKARTEL: KAN NOG NET

Verzekeren bij TVM die willen meedoen aan de collectieve claim tegen het truckkartel van zes fabrikanten kunnen zich tot 1 februari melden. Wees er dus snel bij.



23

VASTE VOET IN DUITSLAND

Met TVM Versicherungsservice en TVM Schadenregulierung zet TVM nog meer vaste voet op de Duitse markt. In de rubriek ‘5 Vragen’: Erik Drenth.



22

STEUN VAN FOUNDATION

De afgelopen maanden heeft een groot aantal organisaties dankzij de TVM foundation plannen kunnen uitvoeren. Een overzicht ter inspiratie.

VAN DE VOORZITTER



In de eerste plaats wil ik u een goed en gezond 2019 toewensen. Voor u ligt de eerste TVM Actueel van het nieuwe jaar. Het is - in principe - ook meteen de laatste Actueel voor de Brexit.

Ik schrijf dit voorwoord op het moment dat het Brexit-akkoord van de Britse premier Theresa May door het Lagerhuis is verworpen. Het proces rondom het aangekondigde vertrek van Groot-Brittannië uit de Europese Unie is tot dusver nogal chaotisch verlopen. En de onduidelijkheid duurt daarmee voort.

Er bestaan nog altijd tal van onzekerheden, die met name de logistieke en transportsector raken. Want hoe kun je je gedegen voorbereiden op de naderende Brexit als niemand nog weet hoe deze eruit gaat zien? Wordt het een harde, een zachte of heel misschien zelfs wel helemaal geen Brexit?

Er is een belangrijke rol weggelegd voor de politiek om Nederlandse bedrijven van dienst te zijn bij de naderende Brexit. In deze fase zit die ondersteuning ‘m nog vooral in goede voorlichting.

‘Klaar maken voor de Brexit’

Na de Brexit, volgens de aanvankelijke planning vanaf 30 maart, zullen andere regels, procedures en formaliteiten gelden voor bedrijven die zakendoen met Groot-Brittannië. En dan heb ik het nog niet eens over de lange wachttijden die verwacht worden bij de douane op de verschillende plekken. Juist dan is het van groot belang dat de overheid ook haar rol pakt. Door bedrijven op zoveel mogelijk vlakken te ondersteunen en zo min mogelijk bureaucratische hindernissen op te werpen.

Wij kijken echter ook nadrukkelijk naar onszelf. Vanzelfsprekend zijn we bij TVM intensief bezig met het Brexit-dossier. Daartoe is bijvoorbeeld een speciale werkgroep in het leven geroepen. Zo blijven wij onze leden goed op de hoogte houden als het gaat om wat een Brexit, in wat voor vorm dan ook, betekent voor hun verzekeringen. Maar ook op andere vlakken willen we onze klanten zo goed mogelijk ontzorgen.

Deal or No Deal, wij zijn er voor u.

Met vriendelijke groet,

Arjan Bos
 voorzitter



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.

De strijd tegen gladheid

Bij Rijkswaterstaat begint het gladheidsseizoen al op 1 oktober. Senior-adviseur gladheidsbestrijding Jan Rients Slippens werkt vanaf dat moment met zijn team nauwgezet aan het draaiboek en het materieel, om er voor te zorgen dat Nederland ondanks sneeuw, vorst en ijzel mobiel blijft.

tekst: Jaap Stalenburg
beeld: Rijkswaterstaat



Een grote rol in de aanpak van de gladheid op openbare wegen is weggelegd voor een landelijk netwerk van gladheids-coördinatoren. Zij volgen vanaf 1 oktober ieder uur nauwgezet de weersinformatie en bekijken via de computer de toestand van de wegen. Bij Rijkswaterstaat worden de modernste middelen ingezet

‘De zouttekorten uit de periode rond 2010 doen zich nu niet meer voor’

om niet overvallen te worden door het winterse weer.

Slippens: “De coördinatoren kijken ’s middags al of het de aankomende nacht glad wordt in hun regio. Op het gladheidsmeldsysteem komen gegevens binnen van sensoren in het asfalt en meethutten langs de weg. Hierop kunnen ze zien wat de temperatuur van het asfalt op dat moment of over twee uur is. Ook bellen ze met een meteoroloog van het KNMI, die bijvoorbeeld aangeeft dat het een heldere nacht is en dat het kouder wordt. Op basis daarvan schakelen ze een

aannemer in, die vervolgens in opdracht van Rijkswaterstaat gaat strooien. Dit gebeurt allemaal vóórdat het vriest. Als het glad is, stemmen we het strooien ook met andere wegbeheerders af. Je wilt niet dat de rijkswegen supergoed gestrooid zijn en dat het onderliggende wegennet dan glad is. Dat is niet veilig. Landelijk strooien

we overal hetzelfde laagje zout. Op zoab, de asfaltsoort dat op de rijkswegen wordt gebruikt, is dat 14 gram per vierkante meter en bij sneeuw en ijzel 20 gram per vierkante meter. Als we heel Nederland één keer strooien dan

gebruiken we circa 1,5 miljoen kilo zout. In totaal heeft Rijkswaterstaat ruim 200 miljoen kilo zout op voorraad.”

Het strooien en ‘ploegen’ wordt door Rijkswaterstaat als een militaire operatie opgezet. Vanuit het kantoor in Utrecht is tijdens sneeuwval of ijzel continu monitoring op alle strooi- en ploeg-acties.

Tot de weg zwart is

Jan Rients Slippens: “Bij winterse neerslag als sneeuw en ijzel gaan we ‘ploegen’. Naast de 546 strooiers kunnen we

tot 850 sneeuwplougen inzetten. Deze gaan net zolang door tot de weg weer zwart is. Dan rijden we ook niet alleen via de standaardroutes. Samen met de weginspecteurs kijken de gladheidscoördinatoren dan waar het ploegen het hardst nodig is.”

Het gladheidsseizoen duurt van 1 oktober tot 30 april, maar Jan Rients Slippens is er met vijf collega’s het hele jaar mee bezig. Ze regelen al in het voorjaar en de zomer dat de zoutvoorraden zijn aangevuld, dat contracten met de aannemers zijn geregeld en dat de benodigde materialen zijn ingekocht.

Een lastig onderdeel van het werk van de gladheid-specialisten van Rijkswaterstaat was het inkopen van de juiste hoeveelheid strooizout. De laatste jaren doen de zouttekorten uit de periode rond 2010 zich niet meer voor. In heel Nederland zijn er nu strategische voorraden om problemen te voorkomen. “Aan het begin van de winter hebben we 200 miljoen kilo zout in Nederland, verspreid over 56 steunpunten en vier strategische loods en vier strategische loods. Als op een steunpunt waar de strooiers staan het zout op dreigt te raken, kunnen we dat vanuit een strategische loods aanvullen. In het voorjaar weten we precies hoeveel zout we verbruikt hebben en kopen we in één keer al het nieuwe zout weer in tot de maximale

hoeveelheid van 200 miljoen kilo. Dat is een werkwijze die we nu sinds de periode met de dreigende zouttekorten, 2009-2010, hanteren.”

De trots van Rijkswaterstaat zijn de ‘Firestorms’ en de ‘Lavastorm’. Wonderen van techniek die in extreme situaties problemen kunnen oplossen op de Nederlandse wegen.

Met hoge druk

Slippens: “De twee Firestorms staan in Zwolle en Badhoevedorp. Het zijn eigenlijk bakken met 6000 liter water. Daar gooien we 2000 kilo calciumchloride-korrels in en door het mengen, wordt het pekewater circa 70 graden warm. Dat kunnen we vervolgens met een zwaaisproeibalk met hoge druk op sneeuwresten en ijsplaten spuiten, waardoor het sneller dooit. Met name op plekken waar we de sneeuw of ijzel moeten weggrijpen werkt dat middel heel goed.”

En dan is er nog de ‘Lavastorm’. “Dat is een vrachtwagen waar 15.000 liter vloeistof in kan. Daar kunnen we bijvoorbeeld calciumchloride in doen en die met een kachel aan boord verhitten tot 90 graden. Door die kachel >



APP ZOUT ALARM HELPT CHAUFFEURS

Rijkswaterstaat, de provincies, gemeenten en waterschappen werken ieder jaar weer aan de gladheidsbestrijding. De strooiwagens strooien zout en pekels op de wegen en zorgen ervoor dat de kans op gladheid een stuk minder is. Maar hoe weet de weggebruiker waar er is gestrooid? Daarvoor is er de handige app Zout Alarm. De app laat zien waar er door Rijkswaterstaat is gestrooid op de Nederlandse wegen. Het gaat hierbij om de A-wegen (snelwegen) en bepaalde N-wegen. Op de app staat een ‘realtime’ overzicht van de plaatsen waar gestrooid wordt. Ook laat de applicatie zien waar er in de afgelopen zes uur al gepekeld is. Deze wegen zijn te herkennen aan de rode lijnen. In de Zout Alarm-app kan iedereen zijn eigen favoriete routes aangeven. Hier wordt bijgehouden wanneer er voor het laatst gestrooid is. Ook via internet (rijkswaterstaatstrooit.nl) is te zien waar gestrooid wordt.



heeft de 'Lavastorm' een grotere reikwijdte."

Hoe belangrijk zijn deze 'Firestorms' en de 'Lavastorm'? "Wat we merken is dat met name als het sneeuwt op ZOAB bij het ontstaan van files de sneeuw in de poriën van het ZOAB wordt geregen. En dat geheel wordt ook nog eens helemaal fijngereden tot een ijslaag. Die is keihard en die kun je eventueel

'Rijkswaterstaat probeert voor de spits begint weer weg te zijn'

met zout ook wel bestrijden, maar daar heb je heel veel zout voor nodig en het duurt vrij lang. Met die hete substantie smelt dat meteen weg en het verkeer doet de rest."

Voor de spits

Bewuste policy is ook om meestal in de nacht de weg op te gaan. Jan Rients Slippens: "Wij strooien als het weer het toelaat meestal voor de ochtendspits.

Wij proberen vóór de spits weg te zijn. Tegen een uur of drie 's nachts proberen we te beginnen met het strooi-besluit. Vaak is vlak voor zonsopgang het koudste moment van de nacht en wij proberen om een uur of drie het laatste strooi-besluit te nemen, zodat we om een uur of vijf weg kunnen zijn. Op het moment dat wij de aannemer bellen dat-ie moet strooien, moet twee uur daarna de laatste korrel zout op de weg liggen."

Bij Rijkswaterstaat is gekozen voor een andere aanpak dan in veel andere Europese landen. "We hebben in Nederland nogal veel ZOAB en dat is gevoeliger voor kou. Dat betekent dat we iets sneller moeten strooien dan in gebieden waar geen ZOAB-wegen

zijn. Wij hebben daarom het beleid: zo gauw het gaat sneeuwen, dan gaan wij met sneeuwplougen aan de slag en we stoppen niet eerder totdat de weg helemaal zwart is. In Duitsland wachten ze bijvoorbeeld tot het sneeuwen klaar is of ze houden één rijstrook open en maken daarna de rest schoon. Dat kunnen wij niet doen, omdat als wij die sneeuw te lang laten liggen en er te veel verkeer overheen gaat, we

die ijslaag krijgen en dan moet je met die calamiteitenmachines aan de slag, met hete vloeistof."

Veel preventie

De specialisten van Rijkswaterstaat doen naast de effectieve aanpak van de gladheid ook veel aan preventie. Jan Rients Slippens heeft een goed advies voor de beroepschauffeurs.

"Het advies is bij winterse omstandigheden om in ieder geval het weerbericht in de gaten te houden. Mocht er sneeuw en gladheid zijn, pas de snelheid aan de omstandigheden aan. Voor automobilisten geven we vaak ook nog het advies: wissel niet onnodig van rijstrook, want met name die middellijn kan glad zijn. En hou voldoende afstand van de voorganger. Als de strooiwagens rijden, geef die mensen dan de ruimte om hun werk te doen. Die werken daar voor de veiligheid van de burger en we merken heel vaak dat met name de strooiers en de ploegen op vervelende manieren worden ingehaald, of dat automobilisten er heel dicht op gaan zitten. De chauffeur moet veel handelingen verrichten tijdens het strooien en is heel geconcentreerd bezig, dan is het wel heel vervelend als het verkeer daar ook nog eens extra problemen geeft." <



Met lef, kennis en passie

Het was vanzelfsprekend een enorme eer om onlangs in Rotterdam de Jong TLN Award uit handen van minister Cora van Nieuwenhuizen te mogen ontvangen. De prijs geeft aan dat we met Post-Kogeko op de goede weg zijn en het geeft niet alleen mij als commercieel directeur, maar iedereen binnen het bedrijf een enorme positieve boost.

Zo'n uitverkiezing brengt een hoop in beweging. Variërend van bloemen en gebak tot uitnodigingen voor seminars en tv-interviews. Ineens word je beschouwd als een expert op het gebied van transport en logistiek.

Ik ben vooral trots op de motivatie van de jury waarom zij de prijs aan mij toegekend heeft. In het rapport staat: "Marcus zet het bedrijf met lef, kennis en passie in de schijnwerpers. Hij beschikt over een strategische visie op de uitdagende transportmarkt

en concrete kansen voor Post-Kogeko". Dat zijn prachtige woorden.

Lef, kennis en passie zijn eigenschappen die zijn overgedragen van vader op zoon. Bij ons stroomt het ondernemerschap door onze aderen.

'Passie' wordt zelfs als een van onze kernwaarden genoemd in de missie en visie van ons mooie familiebedrijf.

De uitdagingen waar we met Post-Kogeko voor staan zijn legio. Duurzaamheid en het chauffeurs-tekort zijn belangrijke thema's. Maar een heel belangrijke uitdaging, waar bijna iedereen in de branche mee te maken heeft, is vanzelfsprekend ook de aanstaande Brexit. Ik ben bij ons bedrijf projectleider Brexit. Dat is een enorme klus met heel veel vraagtekens. Niemand weet nog hoe de Brexit er op 30 maart 2019 in de praktijk precies uit ziet.

Het vervoer van levensmiddelen naar het Verenigd Koninkrijk is een van onze specialiteiten. Datzelfde geldt voor DailyFresh Logistics. DailyFresh is een samenwerkingsverband tussen Visbeen en Post-Kogeko. Voor DailyFresh halen wij 's ochtends de verse AGF-producten op bij de producenten en nog diezelfde nacht leveren wij deze uit op de markten in het Verenigd Koninkrijk. Omdat de tijd tussen het ophalen en afleveren kritisch is, zal elke verdragende handeling

consequenties hebben. Het is daarom van het grootste belang om te weten hoe het proces vanaf 30 maart eruit zal zien, met hierbij alle documentatie, keuringen, controles en douaneformaliteiten in ogenschouwen genomen. Wie het weet, mag het zeggen.

Wij willen en moeten ons dus zo goed en gedegen als mogelijk voorbereiden op de Brexit. Maar hoe doe je dat als er nog zoveel losse eindjes bestaan? En is men er straks in Engeland zelf wel klaar voor? Ik voorzie grote problemen, omdat er nog zoveel onduidelijkheden zijn, maar ook omdat er veel afhankelijkheden zijn van andere partijen. Tegelijkertijd zie ik ook wel de uitdagingen en kansen die Brexit biedt.

Nu kan iedereen nog naar Engeland toe met z'n spullen, straks krijg je echte specialisten. Wij willen zo'n Engeland-specialist zijn door ons te onderscheiden van anderen in de markt. Maar volledige grip, nee, die is er niet. En dat is wel een probleem. Je wilt immers dat alles in de logistieke keten goed loopt.

Ik ga vanzelfsprekend naar zoveel mogelijk Brexit-voorlichtingsbijeenkomsten. De strekking van de boodschappen die je daar hoort is vaak dezelfde. Namelijk: "Bereid u voor op het ergste!"

Dat is makkelijker gezegd dan gedaan. Zeker voor ons. Wij vervoeren met onze groep zo'n 200 tot 300 trailers met geconditioneerde levensmiddelen per dag naar Engeland. De temperatuur in de trailers varieert van -20 tot +20 graden Celsius. Alle documentatie moet vanzelfsprekend kloppen. Dit hele proces willen we zelf in de hand houden.

We hebben een Brexit-specialist aangesteld. Met hem zullen wij ons voorbereiden op de nieuwe situatie, waarbij we rekening houden met het meest ingrijpende scenario. We kunnen nu niet tien douanespecialisten aannemen en een kostbaar douanesysteem aanschaffen om goed voorbereid te zijn op de nieuwe situatie, terwijl het in theorie nog alle kanten op kan met die Brexit.

Kortom, er ligt een grote uitdaging voor ons. Een uitdaging die we bij Post-Kogeko met lef, kennis en passie aan zullen gaan. En dan komt het zeker goed.

Marcus Post is commercieel directeur bij Post-Kogeko, dienstverlener in (geconditioneerde) foodlogistiek. Hij is de zoon van oprichter Dirk Post.

Antwoorden op het chauffeurstekort

Het chauffeurstekort is de laatste jaren een structureel en serieus probleem geworden in de transportsector. Vanuit de markt zijn er tal van initiatieven om hier een passend antwoord op te geven, waaronder het werven van zij-instromers tot een inventieve IT-oplossing. Twee voorbeelden uit de praktijk.

beeld: Glenn Wassenbergh



Een late, maar prachtige roeping

Jaren achtereen werkte Gert-Jan Snellen in de keuken(bladen) branche, totdat hij zijn baan verloor. Sinds zijn omscholing in 2017 is hij een meer dan gelukkig chauffeur bij Peter Appel Transport. “Ik maak lange dagen, maar ga elke dag met veel plezier naar mijn werk.”

tekst: Gerard den Elt

Hij zag plotseling de wervingscampagne op televisie. En het schoot meteen door het hoofd van Gert-

Jan Snellen: dát ga ik doen!

De 57-jarige nieuwkomer in het chauffeursvak kan het zich nog goed herinneren, dat moment in de zomer van 2017. Een campagne om 2000 nieuwe chauffeurs aan te trekken, sprak hem geweldig aan.

“Ik was het telkens zoeken naar werk en de daarbij behorende sollicitaties beu”, zegt de inwoner van Berkel-Enschot met een blik in de achteruitkijkspiegel. “Dan weer een contract voor drie maanden, dan weer zes... De hele toer van brieven schrijven, bellen, sollicitatiegesprekken, ik was het helemaal zat.”

Snellen doelt op de campagne ‘Méér chauffeurs voor de sector’, geboren uit nood om te voorkomen dat de logistieke branche straks geen mensen meer heeft om aan de groeiende economische vraag te voldoen. Doel was minstens 2000 chauffeurs aan te trekken.

Een uiterst succesvolle campagne overigens. In de jaren 2016 en 2017 vonden op totaal 2.638 zij-instromers een baan als vrachtwagenchauffeur via het Sectorinstituut Transport & Logistiek (STL), onder wie zelfs een haarstyliste. De belangstelling was

met 11.000 gegadigden groot.

Nog eens 3000

Die grote aantrekkingskracht was voor STL, TLN, de vakbonden FNV en CNV en de Vereniging Verticaal Transport reden om met behulp van het Rijk ook vorig jaar en dit jaar nog eens 3000 mensen uit andere beroepen te laten instromen. Daarvoor is 20 miljoen euro beschikbaar, de helft afkomstig van de overheid en de andere helft van de werkgevers.

Gert-Jan Snellen prijst de dag dat hij inschreef voor de herscholing, nu zo’n anderhalf jaar geleden. Het lukte hem -mede door zijn gevorderde leeftijd- niet meer om een vaste baan te bemachtigen, nadat hij achttien jaar in de keukenbranche had gewerkt. Zijn vorige werkgever ging failliet en hij stond van de ene op de andere dag op straat.

Hij startte na enkele baantjes eigen bedrijf in keukenbladen. “Ik moest vaak ook bestellingen afleveren en vond dat hartstikke leuk om te doen”, legt de Brabander uit. “Voordien had ik altijd in de binnendienst gewerkt, tussen vier muren. Ik merkte dat ik de vrijheid, het onderweg zijn, wat zien en nieuwe mensen ontmoeten

erg leuk vond. En tja, toen zag ik dus die wervingscampagne op tv. Ik had vroeger nooit verwacht ooit nog eens op een vrachtauto te rijden, maar nu het zo is ben ik er meer dan blij mee.”

Hij weet nog dat hij in het najaar van 2017 op een bijeenkomst ineens aan tafel zat met Peter Appel, zijn latere werkgever. “Dat klikte meteen. We raakten in gesprek en van het een

‘Ik had vroeger nooit verwacht ooit nog eens op een vrachtauto te rijden’

kwam al heel snel het ander.” Om maar eens wat te noemen: na amper acht maanden als chauffeur bood Peter Appel Transport hem een vaste baan aan. “Daar spreekt een enorm vertrouwen uit.”

Wachttijden groeien

De opleiding ging als vanzelf, mede dankzij de ondersteuning van zijn werkgever. Hij merkte in die periode wel dat de belangstelling voor het groot rijbewijs toeneemt. “De wachttijden voor rijlessen en examens >

groeien, nog steeds. Dat is goed voor de rijtscholen, maar het betekent wel dat de opleiding van nieuwe chauffeurs ook minder vlot gaat dan voorheen.”

De eerste weken als zelfstandig chauffeur werd hij begeleid door een mentor van Peter Appel Transport, daarna stond hij er alleen voor. Snellen rijdt tegenwoordig met zijn C-rijbewijs op een bakwagen, met als thuisbasis de vestiging in Tilburg. Tussendoor neemt hij lessen voor zijn CE-rijbewijs.

Hij rijdt voornamelijk met levensmiddelen in Noord-Brabant, Zuid-Holland en een deel van België. Uitdagend werk, geeft hij toe. Vooral rond de supermarkten is het lastig werken met voetgangers, fietsers en autoverkeer. Het zijn ook lange dagen, soms van 12 uur. Snellen: “Ik werk in principe vier dagen per week, dus 32 uur. Maar in de praktijk komen daar aardig wat overuren bij. Dat is prima, want met een vierdaagse werkweek is dat goed te doen. Met mijn inkomen ben ik

absoluut tevreden. Ik zit op hetzelfde niveau als vroeger in de keukenbranche.”

De gehuwde vader van twee zonen vindt dat hij het getroffen heeft met de carrièreswitch op latere leeftijd. In dat opzicht voelt hij zichzelf als een

ambassadeur voor geslaagde oudere zij-instromers. Dat draagt hij ook uit, onder meer bij de carnavalsvereniging Nonsjelaant in zijn woonplaats waar hij als trombonist actief is. De echtgenoot van een van de orkestleden is inmiddels ook gestrikt voor het chauffeursvak... <



CHAUFFEURSTEKORT STAAT GROEI NOG NIET IN DE WEG

Ondanks het grote tekort aan chauffeurs staat de krapte op de arbeidsmarkt een verdere groei in transport en logistiek vooralsnog niet in de weg. Volgens het Economisch Bureau van ING van begin januari 2019 zal de sector dit jaar blijven groeien, maar wordt met een groeitempo van gemiddeld 2 procent vaart geminderd ten opzichte van de 3% die de vervoersbranche er vorig jaar op vooruit is gegaan. Voor het wegtransport wordt een groeicijfer van 2,5 procent in volume verwacht en 4,5 procent in omzet. Het vervoer over water neemt 3 procent toe. De bank constateert dat veel transportbedrijven kampen met openstaande en moeilijk vervulbare vacatures. In het wegtransport worden daarvoor oplossingen gezocht, zoals de inhuur van eigen rijders, het inzetten van buitenlandse chauffeurs en een slimmere inzet van mensen en materieel.

Dit jaar vertaalt de krapte zich wel in hogere lonen, maar blijft doorberekening aan de klanten een uitdaging, zegt sectoreconoom Rico Luman van ING. “Een reden hiervoor is dat er nog rek in de capaciteit zit. Voor specifieke bedrijven en specialistisch werk kan een tekort aan chauffeurs zeker beperkend zijn, maar voor de sector als geheel is het nog geen belemmering voor groei.” Het gebrek aan chauffeurs zal verder investeringen in onder meer de dubbeldecks trailer en andere innovaties aanwakkeren. In eerder onderzoek van het Sectorinstituut Transport en Logistiek (STL) bleek dat veel ondernemers het personeelstekort wel als een belemmering voor groei ervaren. Weliswaar groeide het personeelsbestand in het beroeps-goederenvervoer met 3,9 procent, maar ruim een derde van ondernemers zegt desondanks last te hebben van het chauffeurstekort.

UTURN: Uber van de transportsector



Een van de IT-initiatieven die een bijdrage kan leveren aan een oplossing aan het chauffeurstekort heet UTURN. Deze ‘startup’ gaat de transportbehoefte van bedrijven op een slimme manier beter matchen met de beschikbare capaciteit van vervoerders.

tekst: Jaap Stalenburg

In de praktijk blijft ongeveer een derde van alle laadruimte op de weg onbenut. Een efficiëntere vrachtverdeling kan dus leiden tot minder wagens op de weg.

“Wij faciliteren in het directe contact en in de afspraak tussen verlader en vervoerder”, legt commercieel manager Wouter Rosdorf van UTURN het principe uit. “We maken per rit een afspraak, zonder vaste contracten. Een verlader zet zijn order op UTURN. Een vervoerder die deze rit efficiënt kan uitvoeren, bijvoorbeeld vanwege een wagen die in de buurt leeg staat of een gat in zijn planning, kan zijn prijs ingeven. De verlader krijgt verschillende prijzen binnen en accepteert dan de beste match op basis van prijs en kwaliteit.”

Zowel vervoerders als verladers krijgen een beoordeling tussen de 1 en 5 sterren op het platform, die samenhangt met de prestaties.

Waarin onderscheiden jullie je van de al bestaande systemen?

“Wij faciliteren het hele traject tussen vervoerder en opdrachtgever. De opdrachtgever plaatst een opdracht. Vervoerders bepalen zelf voor welke prijs zij een transport uitvoeren. Na het uitvoeren wordt de rit auto-

matisch binnen dertig dagen uitbetaald aan de vervoerder. Voor eigen rijders of kleinere transportbedrijven is ons systeem interessant, want die kunnen nu bij orders komen die normaal alleen aan de grotere vervoerders zijn voorbehouden.”

Hoe kunnen jullie die snelle betaling garanderen?

“Door het hele proces te faciliteren en te automatiseren. Een verlader kan zijn rit online aanbieden aan meer dan 350 vervoerders en hoeft niet meer rond te bellen. De verlader krijgt van ons één factuur met alle ritten die hij heeft geplaatst. Wanneer wij dertig orders hebben gematcht aan elk een andere vervoerder, krijgt de opdrachtgever één factuur van ons en geen dertig losse facturen. De vervoerders kunnen een rit accepteren, uitvoeren en de afgifte aantonen door een foto te uploaden in de app. Tussen het ingeven van je tarief op je transport en de uitbetaling ervan zitten slechts drie knoppen.”

Is deze Uber-achtige constructie een mogelijkheid om vervoer echt anders en efficiënter in te richten?

“Ja, want je kunt wel vaststellen dat er een chauffeurstekort is, maar aan de andere kant is er ook een heel grote inefficiëntie bij de chauffeurs die er al

zijn. Als je dat kunt oplossen door leegrijden te verminderen, dan optimaliseer je al een heel stuk.”

Hoe belangrijk is de nieuwe samenwerking met TVM voor jullie?

“Die is voor ons, maar zeker voor onze vervoerders zeer belangrijk. Met dit soort partnerships kun je krachten bundelen. TVM heeft een hele grote naam in de sector en het is ook een partij waar vertrouwen uit spreekt. We zijn nog in gesprek over de concrete invulling van het partnership.”

Volgens Thomas van Noort, manager Business Development bij TVM, zorgt een initiatief als UTURN voor doorontwikkeling in de sector. “Wij denken we dat het goed is betrokken te zijn. Niet alleen omdat er mogelijk een nieuwe verzekeringsbehoefte ontstaat bij onze leden, maar ook omdat we oog hebben voor andere zaken die van waarde zijn voor klanten. Chauffeurstekort en gebrek aan capaciteit zijn structurele problemen. Ook vanuit onze positie als coöperatie willen we graag bijdragen aan een oplossing.” <



Valselijk beschuldigd

Een dag lang was chauffeur Remco Muezers nationaal en zelfs internationaal in het nieuws. Met zijn vrachtauto geladen met suikerbieten kantelde hij buiten elke schuld op de A2 bij de afslag Echt. In de publieke opinie werden hij en zijn beroepsgroep echter geslachtofferd.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Vossenberg Transport

Toets de zoekwoorden 'A2', 'Echt', 'suikerbieten' en 'ongeluk' maar eens in op Google en een stroom nieuwsberichten over de stremming op de 15e november vult het computerscherm. Pagina na pagina.

Zelfs de Verkeersinformatiedienst van Rijkswaterstaat kende weinig nuance en consideratie toen de stremming van de belangrijke verkeersader bekend werd gemaakt.

In het ziekenhuisbed, waar hij liefst acht dagen met diverse verwondingen verbleef, las chauffeur Remco Muezers (34) uit Brunssum de commentaren op de berichten op onder meer NOS.nl, Hart van Nederland, NU.nl en zelfs in de Belgische en Duitse media na de reeks scheldkanonnades maar niet meer. Alleen De Limburger, die sprak met directeur Wouter Schiltmans van Vossenberg Transport, publiceerde een genuanceerd verhaal.

"Ik heb mijn telefoon op een gegeven moment weggelegd", zegt Muezers vijf weken na het bizarre ongeluk. "De beeldvorming, daar doe je op dat moment niks meer aan. Het beeld van de chauffeur die de schuld draagt, dat staat al lang vast. Hij zal wel weer met andere dingen bezig zijn geweest, lees je dan."

Geen enkele schuld

Planner Remco de Vries van Vossenberg Transport uit Brunssum probeerde op social media het beeld nog een beetje bij te schaven. En ook via Transport Online spant De Vries zich in om zijn chauffeur vrij te pleiten.

"Ik wil hierbij duidelijk stellen dat de chauffeur hier geen enkele schuld treft. Feit blijft dat wij (als transportbedrijf, maar ook als

branche) weer negatief in het nieuws

zijn gekomen", tekent de planner op de website aan.

Remco Muezers raapt vijf weken na het ongeluk de scherven in lichamelijk en geestelijk opzicht een beetje bij elkaar. In gedachten gaat hij weer terug naar die 15e november. Rond half zeven nam hij in Born het stuur van de Volvo-truck over van zijn collega, voor een rit naar het noorden.

"Het was nog rustig op de A2 en ik reed met 80 kilometer per uur, eigenlijk was er geen vuiltje aan de lucht. Totdat er plotseling een Audi A3 achter mijn auto opdook",

haalt Muezers de gebeurtenissen terug. Hij hield de automobilist toch maar in de gaten.

Vlak voor de afslag bij Echt haalde de Audi hem plotseling met hoge snelheid in, schoot voor zijn truck langs en probeerde alsnog de afrit te halen. Te laat. De auto botste tegen de driehoeksvangrail terzijde van de afrit. "Zo hard dat het motorblok uit de auto vloog", verduidelijkt Muezers. "Een grove inschattingfout van zijn kant."

De Audi kaatste vervolgens terug de

'Beeld van chauffeur die de schuld draagt, staat al lang vast'

A2 op en kwam onder de wielen van de oplegger van de vrachtwagencombinatie terecht, waardoor de auto kantelde.

Muezers kon niets meer doen, hij was een passagier geworden in zijn eigen cabine. Toen de combinatie tot stilstand kwam, bleek hij met zijn bovenlichaam half uit de deurstijl te hangen, bekneld te zitten en zaten zijn benen nog in de cabine.

"Ik zat met mijn bovenlijf net in een kromming, maar kon nog maar voor een derde ademen", beschrijft hij de angstige positie waarin hij circa anderhalf uur verkeerde. "Het ergste was: de diesel stroomde langs mij heen, ik bloedde en de motor bleef maar lopen. Het duurde een eeuwigheid voordat



niemand die kon uitzetten. Je staat doodsangsten uit, natuurlijk. Gelukkig kon ik wel alles bewegen, dat was een hele geruststelling"

Ondanks zijn talrijke verwondingen bleef hij bij kennis. "Ik hoorde de brandweermensen zeggen dat ze ook niet wisten hoe ze mij er snel uit konden krijgen. Er moest een takelwagen komen, er werden om mij heen gaten geboord. Ik had het gevoel alsof die hele reddingsoperatie wel drie dagen duurde."

In het ziekenhuis bleken zijn verwondingen behoorlijk: twee gebroken sleutelbeneden, waarvan een gecompliceerd zodat er een plaat in moesten worden gezet, zeven gebroken ribben, twee klaplongen, een hoofdwond en veel schaafwonden en kneuzingen. "Ik was bont en blauw."

Nooit iets gehoord

Acht dagen verbleef hij in het ziekenhuis. De steun van zijn werkgever en van zijn collega's was enorm. Wat erg tegenviel was het ontbreken van enige blijk van medeleven van de veroorzaker van het ongeluk, de bestuurder van de Audi. "Erg asociaal, dat zit me zeker dwars. Ik heb nooit iets van hem gehoord. Zelfs stapte hij met een paar blauwe plekken uit."

Toch is de beeldvorming het pijnlijkst van allemaal, erger nog dan de pijn die hij in de herstelfase voelt als hij over een drempeltje rijdt. De verwachting is dat hij over enkele maanden volledig zal herstellen, maar de gedachte dat de buitenwacht hem ten onrechte de schuld van het ongeluk in zijn schoenen heeft geschoven, zal hij voor altijd met zich meedragen. <



Vraagtekens bij de Brexit

De Brexit-deal die premier Theresa May wilde sluiten werd dinsdag 15 januari in het Britse Lagerhuis met grote meerderheid verworpen. Daarmee duurt de onduidelijkheid rond de Brexit onverminderd voort. Zeker ook voor de transportsector. Die vreest met grote vrezen het moment dat het Verenigd Koninkrijk de EU verlaat. Frank Woestenburg ging op bezoek bij VVD-Tweede Kamerlid Remco Dijkstra. Een geruststellend bezoek werd het niet.

tekst: Frank Woestenburg
beeld: Matty van Wijnbergen

An de muur van zijn werk-kamer met uitzicht op het Binnenhof hangt een grote canvas poster met alle verkeersknelpunten van Nederland. Het is een van de topprioriteiten van de VVD, en dus ook van Tweede Kamerlid Remco Dijkstra, om de filedruk in het land te verminderen en daarmee de BV Nederland verder vooruit te helpen. Minder zichtbaar in zijn interieur, maar net zo belangrijk, is de aanstaande Brexit. Oftewel, het vertrek van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie, met alle gevolgen vandien. Over circa zestig dagen is het zover. Althans, zoals het er nu uitziet. Maar nog altijd bestaan er legio vragen. Ook bij Remco Dijkstra (46), die zich bij de

‘Ga uit van een worst-case scenario, dan kan het alleen maar meevallen’

grootste coalitiepartij bezighoudt met verkeer en vervoer over weg en water plus luchtvaart. Zijn advies? “Bereid je voor op het ergste, op een worst-case scenario. Dan kan het alleen maar meevallen...”

Heb je al enig gevoel bij de Brexit?

Dijkstra: “Vooral een onbestemd gevoel, om eerlijk te zijn. Het is bijna zover, zo lijkt het. Ieder uur verandert het. Dat maakt het allemaal wel heel spannend.

Uiteindelijk wil je een deal die Nederland zo min mogelijk economische schade oplevert, maar dat is lastig. Onze banden met het Verenigd Koninkrijk zijn innig. Dagelijks rijden er ruim 500 vrachtwagens naar Groot-Brittannië. Als je kijkt naar bedragen, goederen en mensen die heen en weer gaan, dat is gigantisch. Wij verhandelen op jaarbasis 45 miljard euro met elkaar. En dat gaat allemaal over weg en water of door de lucht. Het Verenigd Koninkrijk is daarmee na Duitsland onze tweede handelspartner. Dus het mag duidelijk zijn dat de Brexit een enorme economische impact op ons zal hebben.”

Nadelige gevolgen

Vanuit het kabinet bestaat er een Task Force Brexit, met daarin een leidende rol voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van VVD-minister Cora van Nieuwenhuizen. De Task Force probeert de nadelige gevolgen van een Brexit voor de Nederlandse economie zoveel mogelijk te beperken.

Dijkstra: “Er is een aantal maatregelen dat je sowieso moet nemen om op cruciale plekken, bijvoorbeeld in de havens of op Schiphol, de wachttijden te verminderen en controles goed uit te voeren. Er worden 900 douaniers geworven. Een aantal wordt reeds ingewerkt, maar ze zullen niet allemaal klaar zijn als het straks 29 maart is en de Brexit is daadwerkelijk een feit. Maar de bovenliggende vraag is nog steeds: hoe ziet de deal er straks uit? Of krijgen we echt een harde Brexit en heb je de poppen

dan echt aan het dansen met wachttijden die flink kunnen oplopen?”

“Op Schiphol passeren jaarlijks vijf tot zes miljoen Britse passagiers. Zeventien procent van de passagiers van KLM komt uit Groot-Brittannië. Dagelijks komen er zestig vluchten binnen. Dus we moeten bij de douanes een andere passagiersstroom gaan organiseren. De wachttijden gaan naar verwachting oplopen met tussen de vijftig minuten en twee uur. En ook alle formaliteiten rond de containers op de vrachtwagens die vanuit Hoek van Holland, Rotterdam of Vlissingen vertrekken gaan problemen geven.”

Geen ruimte

“Over die wachttijden gesproken... Als ik de Rotterdamse haven als voorbeeld neem: waar moeten we die trucks in de tussentijd laten die voor de Brexit nog gewoon door konden rijden? Daar heb je een aantal voetbalvelden voor nodig. Die ruimte is er niet eens. En ze moeten ook allemaal nog eens gecontroleerd worden.”

Er worden veel voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd, onder andere vanuit de overheid. En vaak vallen woorden als ‘chaotisch’ of ‘catastrofaal’. Wordt het echt zo erg?

“We zijn zo ongeveer het best voorbereide land in Europa. Althans, dat gevoel heb ik wel. We trekken in dat verband veel samen op met de Belgen. Maar nog even terug naar die 45 miljard euro die we verhandelen met de Britten... Als je daar een paar procent op inlevert, dan is de economische schade al groot. Immers, je hebt het >



over enorme bedragen.”

“Maar bij een harde Brexit wordt het allemaal nog een tikkie erger. Alle afspraken en verdragen vervallen dan, waardoor je zou moeten terugvallen op afspraken uit de jaren tachtig of nog eerder. Op dit moment wordt er van en naar Groot-Brittannië nog gereden onder een licentie voor vrij vrachtverkeer in Europa. Die licenties zijn bij

‘Ik ben van nature een optimist, maar ik kan geen positief effect bedenken’

een harde Brexit niet meer geldig. Vervoeders moeten dan teruggrijpen op een transportprotocol uit 1953 van de Conferentie van Europese Ministers van Transport, dat ontzettend veel beperkingen met zich meebrengt. Zeker ook als je kijkt naar de enorme volumes waar we het over hebben in relatie tot een beperkt aantal te vergeven vergunningen. Ten tijde van dat

protocol was alles nog lang niet zo efficiënt geregeld als nu. De wereld is sindsdien enorm veranderd.”

Je hoort overal veel doemscenario's, maar biedt een Brexit ook kansen aan ondernemers? Bijvoorbeeld als je straks beter voorbereid bent dan andere bedrijven uit binnen- en buitenland?

“Dat is wat we stiekem hopen natuurlijk. We willen in Nederland dusdanig voorbereid zijn dat we zo min mogelijk schade lijden. En als de schade elders groter is, dan zou het zo kunnen zijn dat je daarvan kunt profiteren, bijvoorbeeld door meer handelsvolume. Maar per saldo is het alleen maar negatief, vrees ik. Ook omdat wij het straks waarschijnlijk beter voor elkaar hebben dan de Britten. Maar daar

heb je wel mee te maken als je met je spullen aankomt in Dover of Hull. Dan krijg je alle ellende daar alsnog.”

Hele keten

“Het gaat bij de Brexit wel om de hele keten waarin de zaken goed op orde moeten zijn. Ik zeg: ‘Laten wij de poort naar Europa zijn vanuit het Verenigd Koninkrijk’. Maar het blijft zo dat er

door een Brexit uiteindelijk alleen maar verliezers zijn.”

En dan heb je nog eens de gevolgen van de Brexit op de langere termijn.

“Exact. Ik ben ook benieuwd hoe dat zich allemaal verder gaat ontwikkelen. Want de onzekerheid rondom de Brexit betekent wel een duidelijk signaal naar alle mensen die nu nog steeds verkondigen: ‘Je bent beter af zonder Europa’. Ook in de Tweede Kamer hebben we partijen die willen dat Nederland uit de EU stapt. Echter, we moeten met ons allen vooral niet vergeten dat Europa ons heel veel voorspoed heeft gebracht. En we gaan nu de effecten zien wat er allemaal gebeurt als het misgaat en wat dat betekent voor het leven van alledag. De zorgverzekering, het onderwijs, de gezondheidszorg, het raakt alles en iedereen. Heel concreet: in Engeland uitgegeven rijbewijzen zijn zometeen in Nederland ongeldig. Het is niet voor niets dat we vanuit zeven ministeries met de Brexit bezig zijn.”

Onze bondgenoten

“Iets anders is dat ook de rollen binnen Europa veranderen door het vertrek van het Verenigd Koninkrijk. De

Britten waren toch altijd een beetje onze strategische bondgenoten. Theresa May kwam vorige maand, toen ze op pad ging voor een betere deal, toch als eerste langs bij Mark Rutte in het Catshuis. Dat is niet voor niets. Wij, Nederlanders, zijn de dealmakers. Zeker vanuit Benelux-perspectief zijn wij het vaak die een vuist kunnen maken tegen de Duits-Franse as. De rol van de machtsblokken Duitsland en Frankrijk binnen Europa wordt door de Brexit straks nog groter.”

Terug naar het nu...

“Als overheid is het cruciaal dat we nú onze rol pakken en meerdere scenario's klaar hebben liggen. Er ligt al een noodwet klaar. De minister moet in geval van nood straks wel kunnen ingrijpen. Bureaucratie mag niet leidend zijn als er straks in de praktijk allerlei problemen ontstaan door de Brexit. Daar voorziet deze noodwet in. Het regelt dat bevoegdheden van de Tweede Kamer deels overgedragen worden aan minister Stef Blok zodat hij kan ingrijpen en zaken kan oplossen als de situatie daar om vraagt.”

Kleven er dan helemaal geen positieve gevolgen aan een Brexit?

“Geloof me, ik ben van huis uit een >

WAT ZIJN DE GEVOLGEN VOOR UW VERZEKERINGEN?

De onduidelijkheid over de Brexit duurt nog even voort, nu de voorgestelde deal van premier May in het Britse Lagerhuis werd weggestemd. Zeker blijft wel dat een Brexit, in wat voor vorm dan ook, de Nederlandse transportbedrijven zal raken die op Groot-Brittannië rijden.

Wat de gevolgen exact zullen zijn, is nog even afwachten en vooral ook afhankelijk van hoe de Brexit er uiteindelijk uit komt te zien.

Bij TVM volgen wij de ontwikkelingen vanzelfsprekend nauwlettend. Graag leggen wij aan de hand van twee voorbeelden uit wat de Brexit mogelijk gaat doen met uw verzekeringen.

ENGELSE MOTORRIJTUIGEN

TVM kan momenteel in Groot-Brittannië als verzekeraar zaken doen. Het vooruitzicht is dat wij dit straks – in het geval van een Brexit dus – niet meer mogen. Concreet wil dat zeggen dat wij dan op enig moment moeten stoppen met het verzekeren van het cascorisico's van in Groot-Brittannië gekentekende vrachtauto's. In dat geval zullen wij uiteraard onze klanten tijdig informeren, zodat zij in Groot-Brittannië zelf een verzekering kunnen afsluiten. Als er uiteindelijk toch geen Brexit komt, hetgeen ook nog altijd tot de mogelijkheden lijkt te behoren, blijft het een kwestie van business as usual.

GROENE KAART MEENEMEN

Voor degene die met zijn Nederlandse vrachtauto naar Groot-Brittannië gaat, zal er in het geval van een Brexit met de verzekering voor Wettelijke Aansprakelijkheid niet veel veranderen. Het dekkinggebied van deze verzekering is nu inclusief Groot-Brittannië. Echter, wij adviseren wel om in geval van een reis naar Groot-Brittannië ná de Brexit altijd de groene kaart mee te nemen. En als er sprake is van een gekentekende aanhanger en oplegger om ook hiervoor een groene kaart mee te nemen. Dit is een voorzorgsmaatregel om problemen bij de grens of in geval van schade te voorkomen.

Wij zullen onze klanten zo goed mogelijk op de hoogte blijven houden als het gaat om wat de Brexit doet met uw verzekeringen. Bezoek daarom ook regelmatig onze website www.tvm.nl. Bij vragen kunt u altijd contact met ons opnemen.



optimist. Die instelling brengt je ver en voorkomt dat je de last van de wereld op je schouders voelt. Maar positieve gevolgen? Ik zie ze niet. Misschien worden op de langere termijn sommige Britten blij. Want als het pond daalt, kan men weer meer exporteren. Tegelijkertijd, als hun economie instort en mensen raken hun banen kwijt, schieten zij er niets mee op. En wij ook niet, want wij zien onze op één na belangrijkste afzetmarkt in verval raken."

Nieuw referendum

"Er wonen in het Verenigd Koninkrijk zo'n 64 miljoen mensen. Maar ik denk dat velen van hen ook wel geschrokken zijn van de uitslag van de stembusgang over de Brexit. Je hebt ook altijd te maken met anti-stemmers. Met mensen die tegen de zittende regering zijn en dus tegen stemmen. Wij zijn als VVD ook tegen het referendum, omdat zaken soms zo complex zijn. Je kunt mensen om hun mening vragen, dat is altijd goed, maar mensen kunnen niet altijd alle gevolgen overzien. Ik denk dat er best veel mensen in Engeland rondlopen die zich nu realiseren dat een Brexit toch anders is dan men zich ten tijde van het referendum had voorgesteld. De chaos in de Britse politiek zegt wat dat betreft ook veel. De beste optie voor het Verenigd Koninkrijk is in mijn ogen nog altijd een nieuw referendum met een 'Stay' als uitkomst."

Die kans is er in theorie nog steeds, evenals uitstel van de Brexit. Maar als

de Brexit gewoon doorgaat volgens de aanvankelijke planning, mogelijk zelfs zonder deal, wat staat ons op 30 maart dan allemaal te wachten? Dat is immers dag 1 van de Brexit...

"Nu je de vraag zo stelt, moet ik gelijk denken aan de millenniumbug waar iedereen bang voor was in de aanloop naar de jaarwisseling van 1999 naar 2000. Vooraf wist niemand wat er ging gebeuren. Uiteindelijk bleken de gevolgen redelijk mee te vallen. Ook nu moeten we gewoon blijven ademen, maar heel veel dingen zullen wel vervallen of veranderen en daar moet je tijdig alternatieven voor verzinnen."

Andere markten

"Nederlandse ondernemers zijn over het algemeen heel inventief. Ik kom zelf uit de Betuwe, waar veel appel- en perentelers zitten. Eerder, ten tijde van de Russische boycot, slaagden zij er binnen no-time in om andere markten te vinden. Daar moeten we nu ook een beetje vertrouwen in hebben. En wij moeten ervoor zorgen dat wij bedrijven en ondernemers maximaal faciliteren en geen bureaucratie belemmeringen opwerpen. Verder hebben we de zogenoemde Brexit-voucher, waarmee bedrijven subsidie kunnen krijgen voor advies over alternatieve markten en de gevolgen van de Brexit. Daar wordt nog weinig gebruik van gemaakt. Logisch misschien, maar op hun beurt hebben

ondernemers nadrukkelijk een eigen verantwoordelijkheid om zich zo goed mogelijk voor te bereiden."

"Ik realiseer me heel goed dat dit makkelijker gezegd is dan gedaan. Juist omdat er nog zoveel vragen zijn. Want moet je als ondernemer nu mensen aannemen om je voor te bereiden op de Brexit of investeren in dure IT-systemen? Als het achteraf allemaal niet nodig zou blijken, is dat weggegooid geld."

Tenslotte, wat is uw advies dan richting ondernemers?

"Kijk in welke mate je afhankelijk bent van goederen en diensten van en naar het Verenigd Koninkrijk. En ga uit van

'Nederlandse ondernemers zijn inventief, daar moeten we ook nu op vertrouwen'

een worst-case scenario. Hoeveel schade zou de Brexit je kunnen opleveren? En kijk naar alternatieven. Uiteindelijk is het de verantwoordelijkheid van de ondernemer zelf hoe hij ermee omgaat. Echter, hoe beter hij zich erop voorbereidt, hoe verder het hem brengt. Als je uitgaat van het worst-case scenario kan het uiteindelijk alleen maar meevallen." <

Rijden zonder spiegels

Het was sinds 1 juli 2018 al toegestaan om nieuwe voertuigen te homologeren met camerasystemen als vervanging voor de traditionele spiegels. Vanaf begin 2019 is het ook mogelijk om achteraf de hoofdspiegels te vervangen door camera's. Een eerste test.

tekst en beeld: Iep van der Meer

Mercedes-Benz is de eerste truckproducent die als optie camera's aanbiedt in plaats van spiegels. Het argument is vooral de belangrijke brandstof- en CO₂-besparingen door de verbeterde luchtweerstand. Maar belangrijker is misschien wel het grotendeels verdwijnen van de beruchte dode hoek. Doordat de grote spiegelhuizen geen direct zicht meer wegnemen, heeft de chauffeur veel beter direct zicht op zijn omgeving. Daarmee vormt de invoering van dit systeem een belangrijke verbetering en een grote verhoging van de veiligheid. Tegelijkertijd is het

zicht naar achteren ook uitstekend in de camera's. Opmerkelijk is alleen dat Mercedes er voor gekozen heeft om de trottoir- en de frontzichtspegel niet te vervangen door camera's. Opmerkelijk, want ook dat is inmiddels mogelijk met het Europees goedgekeurde 'Cornereye'-systeem van Orlaco.

Doordat de monitors op de A-stijlen gemonteerd zijn, is het kijkgedrag van de chauffeur vergelijkbaar met dat in een truck met conventionele spiegels. De beelden komen helder over en de monitors kregen een voor de hand liggende plek. Desgevraagd geeft Mercedes aan nog niet gekozen te hebben

voor het 'Cornereye'-systeem voor de directe dode hoek rechts naast en voor het voertuig omdat er dan nog een monitor bij komt. Mercedes wil eerst onderzoeken wat dat doet met het kijkgedrag van de chauffeur. Het Duitse truckmerk heeft wel een actieve signalering van zwakke verkeersdeelnemers in de dode hoek.

Spiegels kijken

Zodra er iets opduikt in de gevaarlijke zone rechts naast of vlak voor de truck, licht er een oranje of rode driehoek op in de monitor. Tegelijkertijd klinkt er een claxonsignaal. Dat is belangrijk, want een chauffeur kan niet constant in de spiegels kijken. Hij moet namelijk ook aandacht houden voor het overige verkeer en de situatie op de weg. Zo kan het gebeuren dat er vlak na het op de monitor kijken ineens iets opduikt in de dode hoek. De Actros signaleert dat keurig.

Een andere slimme mogelijkheid van de camera's op de Actros is de spionfunctie. Vanuit het bed kan de chauffeur het systeem inschakelen waardoor hij night-vision beeld krijgt van wat voor gespuis er rond zijn combinatie loopt. De monitors zijn zodanig gemonteerd dat het gordijn er achter langs valt.

Op 1 juli 2018 werd het rijden met camerasystemen legaal mogelijk in >



Achter het stuur in de Actros valt de grote display op.



1



2



3



4



5



6



7



8

- 1 De Orlaco truck op een vervaagde spiegelafstelplaats in Barneveld.
- 2 Hier wordt duidelijk wat het aan direct zicht scheelt als de spiegels weg zijn.
- 3 De bediening van de Orlaco camera's op een keurige dashboard unit.
- 4 Deze touringcar is uitgerust met het Franse Vision systeem.
- 5 Monitor op de A-stijl, met op deze truck ook nog de traditionele spiegels.
- 6 Het elektrisch inklapbare armpje met camera van Orlaco.
- 7 Achter het stuur van de Neoplan went het erg snel.
- 8 Ook MAN is aan het testen met camera systemen in plaats van spiegels.
- 9 De nieuwe Actros, nog met frontspiegel maar zonder zijspiegels.

Europa. Het was ook exact op die dag dat wij als eerste de weg op gingen met een touringcar zonder spiegels. De Neoplan die we gebruikten voor onze eerste ervaring met zo'n systeem was nog een prototype. Net als bij de nieuwe Actros vervangen ook hier twee

neert het prima en eigenlijk voelen we ons meteen vertrouwd. Er blijkt uitstekend mee te werken in de enorme touringcar. Ook op smalle wegen met veel bomen is de breedte-inschatting uitstekend met de camera's. Achteruit rijden en manoeuvreren is nog even wennen, maar met name het

nachtzicht van de infrarood camera's is veel beter dan met conventionele spiegels.

Verskillende filters

Ook het systeem in de Mercedes-Benz Actros kent een kleurzweem, maar het beeld is net als

bij het Orlaco-systeem waarmee we reden veel scherper dan dat van het Franse product. Overigens gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat we ook daar te maken hadden met een prototype. In de Orlaco DAF leren we dat er verschillende filters te kiezen zijn voor verschillende omstandigheden. Voor de bediening is er een fraaie console ontwikkeld door Orlaco. Daarmee kan ook de richting van de camera's aangepast worden. Uniek is dat de Orlaco

vleugels met de camera's zelfs elektrisch ingeklapt kunnen worden. Dat is erg handig, bijvoorbeeld op de boot, de trein of in de truckwash. De Mercedes-vleugeltjes kunnen ook ingeklapt worden, maar dat moet manueel gebeuren op een hoogte die niet erg handig is.

Het Orlaco-systeem was nog niet voorzien van een actieve signalering van objecten en personen in de dode hoek, maar daar wordt wel aan gewerkt. Aan een radar of sensor waarmee objecten en personen in de dode hoek actief gedetecteerd worden, werkt Orlaco nog.

Een touringcar is een voertuig uit één stuk, net als een bakwagen. Het merendeel van de vrachtwagens is echter van het type trekker-oplegger en dat stelt andere eisen aan de systemen. Handig zijn de lijntjes op de monitor die aangeven waar de achterkant oplegger zich bevindt. Dat is handig bij het aandocken, maar ook bij het inhalen. Het Mercedes-systeem werkt zodanig dat het beeld in bochten meebeweegt met de oplegger. Daar is wat voor te zeggen, want daardoor blijft de achterkant altijd in beeld. Het heeft echter ook een

nadeel, zo blijkt. Als we achteruit manoeuvrerend naar rechts willen afslaan blijft de achterkant keurig in beeld, maar daarmee is de chauffeur zijn referentie kwijt hoe scherp er ingestuurd is. Dat is echt een punt van aandacht, want dat kan voor schades zorgen. Ter vergelijking: het Orlaco-systeem had die functie niet ingeschakeld, en daar voelde het achteruitrijden veel natuurlijker.

Bijzonder argwanend

Chauffeurs reageren bijzonder argwanend op de nieuwe systemen en dat is logisch. De spiegels vormen een belangrijke veiligheidsvoorziening en omschakelen betekent wennen. Toch lijken de voordelen groot, al blijft het directe contact met zwakkere verkeersdeelnemers het lastige punt. Het systeem 'Zie jij de chauffeur dan ziet hij jou ook' werkt niet met camera's, en om die reden is een actieve signalering met radar of sensors belangrijk. Verder hebben de systemen uiteraard hun kostenplaatje maar Mercedes-Benz geeft aan dat de vervanging van een arm met camera niet duurder is dan die van een complete spiegelunit. Andere aanbieders zullen naar verwachting ook rond dat prijsniveau zitten. <

Vanuit het bed kan de chauffeur zien wat voor gespuis er rond zijn combinatie loopt

kleine spoilertjes met camera's de spiegels. Bij zo'n touringcar worden die spiegels tot nu toe gemonteerd op armen die voor de bus uitsteken. De voordelen zijn duidelijk: het camera-systeem is veel compacter. We hebben te maken met het Franse Vision Systems, één van de inmiddels gehomologeerde systemen. De beeldkwaliteit is redelijk, maar met name de scherpte is voor verbetering vatbaar. Verder is er een oranje zweem. Toch functio-



9

Een gewaarschuwd mens telt voor twee

De diensten van Preventie en Risicobeheer van TVM verzekeringen bewijzen keer op keer hun nut in de praktijk.

Onlangs hield TVM bij een transportonderneming een informatiebijeenkomst met planners en klantenservice over de mogelijke risico's bij het aannemen en uitvoeren van transportopdrachten. Enkele thema's van de bijeenkomst waren: bewustwording, GBV (Gezond Boeren Verstand) en GA (Gezonde Achterdocht). Anders gezegd: weet wat je aanneemt, van wie je het aanneemt en hoe je dat vervoert. Het was een nuttige bijeenkomst met veel respons vanuit de zaal. En een bijeenkomst met een staartje, zo bleek later.

Kort na de bijeenkomst ontving de vervoerder in kwestie namelijk een verzoek voor het vervoer van twee pallets iPhones naar Londen en Parijs, met een totale waarde van circa 900.000 euro. Met de input vanuit onze informatiebijeenkomst nog vers in het achterhoofd (Gezonde Achterdocht) werd toch nog even navraag gedaan bij de opdrachtgever. Vervolgens bleek er een malafide partij bij de transactie betrokken te zijn die de iPhones op de naam van iemand

anders had gekocht en een afwijkend afleveradres had opgegeven. Dat laatste is overigens een fenomeen dat de laatste tijd vaker voorkomt.

De opdracht werd afgezegd. Als de

opdracht wel was uitgevoerd, waren de iPhones, verzekerd of niet, bij een verkeerde partij beland en had de opdrachtgever naar zijn geld kunnen fluiten.



Diamanten Ridders doen 'Dagje DAF'



De Diamanten Ridders van de Weg 2018 van TVM hebben, samen met dé Gouden Ridder van de Weg Ron Weijmans, het traditionele 'Dagje DAF' in Eindhoven meegemaakt.

Na de ontvangst en het aanschouwen van een bedrijfsfilm werden de vijftien Ridders en hun partners begeleid naar de fabriek, waar een treintje de groep meenam in de hallen waar de DAF-trucks worden gebouwd. Na de lunch werd koers gezet naar het DAF-museum, waar het gezelschap een inkijkje kreeg in de geschiedenis van het merk. De dag werd afgesloten met een diner.

Ledenbijeenkomst op 17 april

TVM verzekeringen houdt woensdag 17 april haar ledenbijeenkomst bij Hart van Holland in Nijkerk. De ledenbijeenkomst is een maand later dan u gewend bent. In maart ontvangen alle leden van TVM hiervoor een persoonlijke uitnodiging.

Steun van de TVM FOUNDATION

Liefst 23 initiatieven kregen afgelopen jaar financiële ondersteuning van de TVM foundation. In de laatste vergadering van het bestuur kregen Scouting Graaf Floris V (Heemskerk), Stichting waar een Wil is (Exloo), Museum De Wemme (Zuidwolde), Stichting Kinderwerk Milsbeek, Stichting Molen Vogelzicht, Stichting Enjoycleaningup (Ijsselstein), KBO Heesch (Heesch) en Stichting De Hansehof (Beilen) een donatie toegekend. Een van de projecten die eerder een donatie kreeg, de Play Skate Court in het Friese Grou, is in november geopend. Namens de TVM foundation bood voorzitter en CDA-senator Joop Atsma een cheque van 5000 euro aan. Lutsen Melein van vervoerder Kooiker uit Grou vroeg een bijdrage voor het unieke sportcomplex. Atsma: "Daar hebben we geen seconde over

getwijfeld. De Play Skate Court is belangrijk voor de gemeenschap hier. Jong en oud, gezond en gehandicapt, iedereen kan hier laagdrempelig sporten. Dit is een voorbeeld voor heel Nederland, zeker nu de maatschappelijke focus staat meer op verantwoord bewegen komt." Josien Dijsselhoff van Transportbedrijf Kuipers (Bor Transporten) vroeg een bijdrage voor de aanschaf van een bromquad voor de Stichting Enjoycleaningup in Ijsselstein. Inmiddels is een bromquad aangeschaft. Hierdoor kan het opruimen van uitgestrekte gebieden, zoals het strand of bermen langs een weg, sneller gaan. Er gaat geen tijd meer verloren met het wegbrengen van volle vuilniszakken. Ook een project voorleggen aan de TVM foundation? Dat kan tot 1 mei. Zie: www.tvmfoundation.nl.



Play Skate Court in Grou.

Aanmelden voor claim truckkartel kan nog

Verzekerden bij TVM kunnen zich nog altijd aanmelden voor de collectieve claim tegen het truckkartel. Truckfabrikanten DAF, Volvo/Renault, MAN, Daimler, Iveco en Scania profiteerden jarenlang van verboden prijsafspraken en kregen daarvoor twee jaar geleden al een boete van ruim 3,7 miljard euro van de Europese Commissie. In Nederland heeft TVM verzekeringen de krachten gebundeld met TLN en advocatenkantoor Hausfeld & Co om een collectieve claim tegen de fabrikanten voor te bereiden.

Klanten van TVM kunnen zich tot 31 januari nog registreren via www.nltruckkartel.nl of via rechtstreeks contact met TVM. Deelname aan de claim is laagdrempelig. Klanten krijgen desgewenst ondersteuning bij het aanleveren van de bewijsvoering. Het kan hen uiteindelijk een financieel voordeel van duizenden euro's opleveren. Inmiddels liggen er dagvaardingen klaar namens de klanten die hun registratie reeds hebben afgerond en de vereiste onderbouwende stukken hebben aangeleverd.



VRAGEN

TVM is al enkele jaren actief in Duitsland, onder meer met een schadekantoor in Hamburg. Vorig jaar werd de volgende stap gezet met de oprichting van TVM Versicherungsservice Deutschland. Erik Drenth, manager international desk, over het hoe en waarom.

1 Wat doet TVM precies in Duitsland?

"Duitsland is de belangrijkste handelspartner van Nederland en dat zien we ook bij onze klanten. TVM begeleidt al jaren Nederlandse transportondernemingen die uitvlaggen naar het buitenland. Daarnaast rijden veel Nederlandse transporteurs in Duitsland. Aanwezig zijn in deze markt met lokale specialisten vergroot de dienstverlening aan deze groep en maakt het daarnaast mogelijk om Duitse klanten te bedienen."

2 Wat zijn de ambities?

"We willen de komende jaren beheerst en gecontroleerd groeien in Duitsland. Daarnaast willen we ons verder specialiseren in het verzekeren van ladingaansprakelijkheid en goederen in Duitsland."

3 Hoe anders is de Duitse markt ten opzichte van de Nederlandse markt?

"De interne markt is in Duitsland veel groter. Op hoofdlijnen zijn de verschillen niet zo groot, maar het is wel belangrijk om de lokale wet- en regelgeving goed te kennen. Zo werkt het aan- en afmelden van kentekens bijvoorbeeld anders dan in Nederland. Dat proces kennen we inmiddels goed en hebben we ook goed geautomatiseerd. De cultuurverschillen zijn ogenschijnlijk klein, maar wel belangrijk om te herkennen."

4 Hoe ziet de organisatie van TVM Duitsland eruit?

"In Duitsland heeft TVM twee organisaties: TVM Schadenregulierung en TVM Versicherungsservice. Beide ondernemingen kennen een gecombineerd Nederlands/Duits bestuursmodel. Voor TVM Schadenregulierung zijn Reinhold Skrabs en Huib van Kooij verantwoordelijk voor de aansturing. Voor TVM Versicherungsservice zijn dat Jürgen Raab en ikzelf. Uiteraard wordt er goed samengewerkt en heeft regelmatig overleg plaats tussen beide organisaties."

5 Wat kan TVM Duitsland betekenen voor de huidige klantenkring?

"De schaal die TVM inmiddels heeft opgebouwd en de strategie om beheerst en gecontroleerd verder te groeien, maakt het mogelijk om met een gespecialiseerd team alle klanten van TVM te helpen die in Duitsland rijden of daar een vestiging hebben. Dat geldt niet alleen voor hulp en ondersteuning bij schade en een goede afwikkeling van deze schade, maar bijvoorbeeld ook op het gebied van risicomangement en schadepreventie. Daarnaast zijn we onlangs gestart met de eerste stappen op het gebied van het verzekeren van lading in Duitsland. Daar gaan we komend jaar mee verder, zodat we onze klanten ook op dat gebied goed kunnen helpen, zowel bij het voorkomen, verzekeren als afhandelen van mogelijke ladingschade."

Wondere wereld vol waardevol afval

Waste-to-product-bedrijf Renewi wil een belangrijke verbinder zijn in het realiseren van de circulaire economie. Zo veel mogelijk materialen uit afvalstromen moeten een nuttige toepassing krijgen. Gesprek met Gijs Derks, commercieel directeur van Renewi Nederland, over de wondere wereld vol waardevol afval.

tekst: Gerard den Elt
beeld: Francois Wieringa

Met ongeveer 1.700 trekkende eenheden waarop het bedrijfslogo van Renewi is afgedrukt, twijfelt Gijs Derks er niet aan of zijn onderneming behoort tot de grootste vervoerders en transporteurs van Nederland. In elk geval zit de afvalverwerker in de hoogste regionen, in de buurt van andere multinationals als DHL en PostNL.

“Er zullen niet veel bedrijven zijn met een groter wagenpark”, zegt hij, als hij de logistieke data in ogen-

‘Als we onze milieudoelstellingen willen halen, dan is samenwerking, onontkoombaar’

schouw neemt van de onderneming met 3.500 personeelsleden, die werken vanuit 72 vestigingen in ons land. Worden de Benelux en zes andere landen daarbij opgeteld, dan loopt het aantal snel op naar 8.000 medewerkers en 200 vestigingen.

Het bedrijf is bovendien bezig met de laatste loodjes van een enorme operatie qua re-branding, na de fusie van

Shanks en Van Gansewinkel in februari 2017. Alle inzamelcontainers, vuilniswagens en ander materieel moeten gaandeweg dezelfde blauwgroene uitstraling krijgen, maar zo'n karwei is met ettelijke duizenden eenheden een flinke klus die niet op een achternamiddag kan worden uitgevoerd. Laat staan die hoeveelheid afvalcontainers. Ondertussen is het overgrote deel van het wagenpark voorzien van de nieuwe Renewi-bedrijfskleuren en bedrijfslogo. De rest wordt bij vervanging direct in de juiste huisstijl afgeleverd.

Beetje mee oppassen

En om zelf alvast de naam Renewi te promoten, rijdt Derks in een blauwgroen uitgevoerde bedrijfsauto, een Mini Countryman. “Daar moet je wel een beetje mee oppassen”, erkent de commercieel directeur ruiterslijk. “Net als al onze chauffeurs rijdt je niet meer anoniem over de wegen, zoals veel andere weggebruikers. Met de naam van Renewi op je auto ben je tenslotte ook het visitekaartje.”

De nieuwe bedrijfsnaam is al behoorlijk goed ingeburgerd, sinds de krachtenbundeling. Je ziet het bedrijfslogo overal op de wegen. Moeilijker is het om alle kralen in het uitgestrekte

bedrijf als een ketting aaneen te rijgen. Met zo veel vestigingen en zo veel sorteerlijnen en productieprocessen is het zaak om zo slim mogelijk te opereren.

Een blik naar buiten op het bedrijfsterrain in Nieuwegein maakt duidelijk dat dit op zichzelf goed lukt. Daar rijden auto's af en aan, onder meer om gebruikt (sloop)hout aan te voeren. Ja, ook collega-concurrenten zijn daar welkom, van harte zelfs. Alles draait om vergroening, dus doen Renewi en andere afvalbedrijven hun best om kilometers zo efficiënt mogelijk af te leggen. Derks: “Natuurlijk zijn we concurrenten, maar we maken wel gebruik van elkaars voorzieningen. Dat geldt voor Suez en andere bedrijven.”

Samenwerking is volgens hem noodzakelijk om onnodige kilometers te voorkomen. “Practice what you preach”, zeggen we hier. Als we onze milieudoelstellingen willen halen, dan is samenwerking onontkoombaar.”

Terug in de huiskamers

Het aangevoerde hout wordt in Nieuwegein tot spaanders vermalen en vervolgens per schip afgevoerd. De houtspaanders worden daarna vervoerd naar de spaanplaatindustrie. “En zo komt het afvalhout als grondstof voor nieuwe meubelen weer terug in de huiskamers”, zegt Derks.

Hij stipt daarmee de kern aan van wat Renewi doet: zo veel mogelijk afvalstromen scheiden en sorteren, zodat vrijwel alles een nieuwe bruikbare bestemming of nuttige toepassing krijgt. “Zo'n 66 procent van het afval dat wij inzamelen wordt gerecycled en geven we een tweede leven, zoals >



Gijs Derks.

RENEWI GEEFT AFVAL EEN TWEEDE LEVEN

De naam Renewi is amper twee jaar oud, maar is nu al een bekende naam in de verwerking en het hergebruik van (bedrijfs-) afval.

Het bedrijf ontstond formeel op 28 februari 2017 door de fusie van de Britse onderneming Shanks Group en de Nederlandse afvalverwerker Van Gansewinkel.

De nieuwe naam Renewi (spreek uit: Rie-Noe-Wie) van de gefuseerde bedrijven verwijst naar zowel hergebruik als iets nieuws maken van iets ouds.

Renewi streeft ernaar het toonaangevendste bedrijf te worden dat uit het bedrijfsafval nieuwe producten maakt, als onderdeel van een circulaire samenleving waarin de grondstoffen in een volgende fase steeds weer een nieuw leven of nieuwe toepassing krijgen. ‘Waste-to-product’, noemen ze dat in goed Engels.

Van de 14 miljoen ton afval die bij Renewi jaarlijks wordt verwerkt, wordt 89 procent gerecycled of gebruikt voor energieherwinning. Als voorbeeld noemt het bedrijf de verwerking van mobiele telefoons, waarvan de meeste mensen er een flink aantal hebben versleten. Uit 200 van die mobieltjes haalt Renewi voldoende goud voor schaatsmedailles.

“Een mobiele telefoon is voor ons dus geen afval. Het is een product met daarin waardevolle grondstoffen. We doen er daarom alles aan om producten als deze te verzamelen en de onderdelen opnieuw te gebruiken door middel van recycling”, benadrukt Renewi. “Voor ons is een mobieltje geen afval, maar een waardevol product.”

Dat terugwinnen gebeurt met tal van afvalstromen, zoals onder meer glas, bouw- en sloopafval, papier en karton, frituurvet en groenafval, zoals van groenten, fruit, planten en bomen. Bedrijven als Renewi zoeken naar mogelijkheden tot hergebruik van afgedankte producten. Hoe meer wordt hergebruikt, des te minder komt terecht in de afvalketen.

HIGHLIGHTS

‘Papier in een grijze vuilnisbak is eigenlijk niet meer te recycleren. Alles moet zo schoon en zuiver mogelijk zijn’

‘Elke keer als we hier bezoek krijgen, gaat er een wereld voor hen open; en dan staan we wat hergebruik betreft nog maar aan het begin’



papier”, verduidelijkt hij. “Dat kan tot wel zeven keer worden hergebruikt.”

Hij looft de manier waarop glas wordt hergebruikt, onder meer door dochterbedrijf én specialist Maltha Glasrecycling. “Glas is het meest circulaire product dat er is. Je kunt het eindeloos blijven recyclen.”

Andere stoffen in de afvalketen vinden na het definitieve afscheid een zogenoemde nuttige toepassing waarbij het als brandstof wordt gebruikt voor de productie van elektriciteit. Zo krijgt in totaal 89 procent van het ingezamelde afval een nuttige toepassing. “Het is onze ambitie om dat percentage elk jaar een beetje te laten stijgen”, aldus Derks.

Voorwaarde is wel dat alle afvalstoffen zo schoon mogelijk worden aangeleverd. Scheiding bij de bron, zoals in de speciale containers voor wit, groen of bruin glas, maar ook voor papier en plastics, biedt de beste garantie voor een kwalitatief goed hergebruik.

Steeds slimmer

“Logistiek is dat natuurlijk een drama”, geeft Derks volmondig toe. “Je moet met meerdere auto’s naar dezelfde plek toe om dan weer glas, dan weer papier en dan weer andere ingezamelde goederen op te halen. Maar omwille van de kwaliteit zijn er nog weinig geschikte logistieke alternatieven. Papier in een grijze vuilnisbak is eigenlijk niet meer te recyclen. Alles moet zo schoon en zuiver mogelijk zijn.”

De wonderde wereld van het hergebruik staat nog maar in de kinder-

schoenen, schetst hij. Het is aan bedrijven als Renewi, dat de marktleider is, om steeds slimmere toepassingen te vinden voor hergebruik.

Goed voorbeeld is de biodiesel. Welke chauffeur had twintig jaar geleden kunnen denken dat zijn auto deels op ingezameld frituurvet zou rijden? Of dat het vet vanwege de gunstige calorische opbrengst gebruikt zou worden als biobrandstof voor energieopwekking of in de glastuinbouw?

De mogelijkheden voor hergebruik zijn talrijk, benadrukt Derks. Er moet alleen een goede economische basis voor worden gevonden. Hij verwijst naar de supermarkten waar klanten tegenwoordig hun versgeperste sinaasappelsap in flesjes kunnen vullen. Een bedrijf, Peel Pioneers verwerkt die schillen tot etherische oliën en citruspulp, die onder meer worden gebruikt als ingrediënt voor zeep, schoonmaakmiddelen en diervoeding. Het bedrijfje, waarmee Renewi samenwerkt, schat dat er jaarlijks zo’n 250 miljoen citruschillen worden weggegooid. Afval met een waarde, dus. Zoals ook in het Westland en elders veel groenafval wordt opgehaald, waarvan weer compost wordt gemaakt.

In weggegooid incontinentiemateriaal uit verzorgingstehuizen en babyluiers zit eveneens veel waarde. Jaarlijks wordt er zo’n 400 kiloton gebruikte luiers weggegooid. Renewi is samen met partners de uitdaging aangegaan om dit te recyclen zodat een deel van het materiaal kan worden hergebruikt. Er wordt cellulose

teruggewonnen, wat weer inzetbaar is als ‘nieuwe’ grondstof. Maar er zijn ook problemen: in de incontentieluiers van ouderen zitten ook medicijnen en die moeten zorgvuldig uit de restmaterialen gezuiverd worden. En dat is dan weer een klusje dat het hergebruik wat moeilijker maakt.

Heel praktisch

“Het is allemaal geen ‘rocket science’”, stelt Derks over het samenbrengen en scheiden van de afvalstromen. “Maar het is wel heel complex en je moet heel praktisch te werk gaan.”

Een ander voorbeeld? Hij schudt er nog maar eens eentje uit de mouw: Zo wordt jaarlijks 700.000 kiloton aan bouw- en sloopmateriaal in specialistische bedrijven uitgesorteerd naar steen, plastics, metalen, isolatiemateriaal, hout, papier, karton en glas.

In logistiek opzicht worden zo heel wat vrachtwagens met afval en ander afgedankt materiaal heen en weer gereden. Het wagenpark wordt bij vervanging meteen aangepast aan de laatste milieunormen, zoals Euro6. Verwacht van Renewi trouwens geen ondoordachte experimenten met vrachtwagens op elektriciteit.

“Daar hebben we in het verleden mee geëxperimenteerd en dat was niet erg succesvol”, legt Derks uit. “We hadden elektrische vuilniswagentjes voor

in de steden, de Binkeys. Er waren veel aanlooppunten zoals het ontbreken van een goede infrastructuur voor het opladen.”

Momenteel zijn de elektrische alternatieven kostbaar en bedrijfseconomisch nog niet interessant. Derks stelt dat Renewi zeker wil verduurzamen en nadenkt over alternatief vervoer op bijvoorbeeld waterstof, maar er moeten ook een goede infrastructuur en voldoende oplaadpunten zijn. “Kijk naar de

‘Scheiding bij de bron is het beste, maar logistiek is het natuurlijk een drama’

Binkeys: daar waren we te vroeg mee.”

Toch heeft hij het volste vertrouwen in de grote toekomst voor de circulaire economie. “Elke keer als we hier bezoek krijgen, gaat er een wereld voor hen open. En dan staan we wat hergebruik betreft nog maar aan het begin. Het is aan onze branche om de cirkel in die circulaire economie te sluiten. Het groeit alleen nog maar, deze business.”

Dan: “Weet je wat het mooie is? We werken hier dagelijks met reële milieuproblemen. Elke dag leer je weer wat bij en zie je dat onze aanpak werkelijk impact heeft op de milieuproblematiek. <

FINANCIERING OP BASIS VAN GROENE PRESTATIES

Renewi is een van de eerste bedrijven die beloond wordt voor zijn eigen milieuprestaties. Hoe meer groene doelstellingen worden bereikt, hoe minder rente hoeft het concern te betalen op een in mei 2018 afgesloten lening bij de banken.

Met een internationaal bankenconsortium (waaronder ABN Amro, ING en Rabobank) is een zogenoemde Green Loan Deal gesloten. Worden afgesproken duurzaamheidsdoelen gehaald, dan wordt het rentepercentage op een lening van 550 miljoen euro verlaagd.

De afspraken gelden onder meer voor vergroening van het wagenpark en het opvoeren van het percentage van hergebruik voor ingezameld afval. Renewi zegt een van de eerste en grootste ondernemingen te zijn die op die basis zijn financiering regelt. Philips heeft vergelijkbare afspraken gemaakt. Met de afspraken zegt Renewi te willen onderstrepen dat het streven naar duurzaamheid ‘de kern van onze onderneming is en een belangrijke waarde binnen onze bedrijfsvoering’.



Mooie zomer als rampenscenario

Een extreem lange periode van laag water op de Rijn had grote gevolgen voor de binnenvaart en het wegtransport. LV Shipping & Transport Group heeft met beide disciplines te maken en beleefde een roerige zomer. Twee divisiedirecteuren blikken terug.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh

Vanuit het hoofdkantoor van LV Shipping & Transport in Vlaardingen heb je direct zicht op de slagader van de Nederlandse economie. Het water van de Nieuwe Waterweg klotst tegen de basaltblokken van de Koggehaven, waar je vanuit het bedrijfspand uitkijkt op de ingang van de Botlek en op de voormalige werf van Verolme.

Hier heb je rechtstreeks de vinger aan de pols van de bedrijvigheid in de haven. En hier zie je, letterlijk en figuurlijk, heel duidelijk dat tijdens de voorbije warme en droge zomer de binnenvaartschepen minder zwaar beladen waren.

Cees Punselie, als havenman verantwoordelijk voor alle scheepsactiviteiten van LV Shipping & Transport, heeft hier de voorbije maanden menigmaal met verbazing over het water staan staren. "Het was een absurd lange periode van laag water en iedereen in de binnenvaart, ook wij dus, is daar behoorlijk door getroffen", zegt Punselie. "Het begon in juni en duurde tot december. Het was de langste periode ooit; het is nooit eerder voorgekomen op deze manier."

Dat wil wat zeggen, want Punselie is door alle wateren gewassen in zijn 44 jaar in de havenlogistiek. Hoge

temperaturen en laag water bezorgden hem en zijn medewerkers een gevoel van onmacht. "Het was een overmacht-situatie; deze omstandigheden maken het bijzonder moeilijk om te ondernemen. Natuurlijk, het was een uitstekende zomer voor de schippers die zonder binnenvaartcontract varen, maar voor ons was het een dure zomer."

Veel meer schepen

Zeg maar gerust een héél dure zomer. Het staal, de ijzererts, het moest allemaal over de Rijn naar het Duitse achterland worden vervoerd, over het smalle slootje dat nog tussen de dijken stond. Vooral in het Duitse stroomgebied stond het water zo laag dat je kiezelstenen op de bodem kon zien liggen. Er waren veel meer schepen nodig om dezelfde lading over water te vervoeren.

In november schreef het Bureau Voorlichting Binnenvaart er het volgende over: "Met name op het traject Koblenz-Mannheim in Duitsland is de rivier de Rijn op dit moment zeer ondiep. Nederlandse schepen die dit traject passeren kunnen gemiddeld slechts een kwart van hun maximale

laadcapaciteit benutten."

Punselie beaamt dat beeld: "Soms hadden we drie schepen nodig voor dezelfde lading die we normaliter met één schip kunnen vervoeren."

Met zoveel vraag naar vrachtcapaciteit waren het ditmaal de schippers die de prijzen dicteerden. En dat terwijl bedrijven als LV Shipping & Transport met hun klanten vaste prijsafspraken hadden gemaakt.

Punselie: "Een schipper wordt vergoed voor zijn ongemak, wij helaas

'Deze omstandigheden maken het bijzonder moeilijk om te ondernemen'

niet. We klagen niet. We hebben nu eenmaal een contract met onze opdrachtgevers gesloten en aan die afspraken houden we ons. Dat behoort tot het risico van de ondernemer. Maar wie heeft nu rekening kunnen houden met zo'n extreem weerbeeld?"

Hij schat dat hij in zes maanden tijd zo'n 50 procent meer aan kosten >

HIGHLIGHTS

'Het lage water is voor veel mensen in de binnenvaart, in het wegtransport en ook voor klanten een wake-up call geweest. Hier kun je nauwelijks op inspelen'

'Deze laagwaterperiode heeft absoluut tot faillissementen geleid; er zijn mensen die de deur hebben moeten sluiten'



LV SHIPPING & TRANSPORT WERELDWIJD ACTIEF

Jan Lensveld legde in 1921 het fundament voor de LV Shipping & Transport Group, een bedrijf dat wereldwijd actief is in transport over weg, water, lucht en spoor.

De grondlegger begon met paard en wagen in de wegeaanleg, vandaar dat hij gaandeweg zowel de aanvoer van zand en stenen per binnenvaartschip als per vrachtauto voor zijn rekening nam. Dat heeft de basis gevormd voor het huidige concept van multimodaal transport. Later kwamen daar ook vervoersactiviteiten in de petrochemische industrie bij. Het bedrijf legt zich toe op een service van deur tot deur, inclusief voor- en natransport dus. Het bedrijf is zowel actief in het transport, de binnenvaart, luchtvracht als in de zeevaart.

De divisie Lensveld Transport richt zich voornamelijk op het transport van staalproducten, plaatstaal en buizen, in de Benelux en Duitsland. Het staal wordt per schip aangevoerd, waarbij gebruik gemaakt wordt van verschillende terminals in de Rotterdamse haven.

Over de hele aardbol heeft LV 550 mensen in dienst, die werken in 34 kantoren met vestigingen uiteenlopend van de Verenigde Staten en Brazilië tot Saudi-Arabië en van Singapore via Azerbeidzjan tot het Verenigd Koninkrijk. Alleen al in ons buurland overzee heeft LV Shipping & Transport twaalf kantoren.

In Nederland werken circa 120 mensen vanuit het hoofdkantoor in Vlaardingen, onder wie zo'n 80 chauffeurs die een wagenpark van circa 70 tot 80 trucks op de weg brengen.

Aan het bewind van LV Shipping & Transport Group staat tegenwoordig ceo Mark van Herk, telg uit de vierde generatie van de familiedynastie. Daarin zit volgens de onderneming ook de kracht: langdurige relaties met klanten die leiden tot wederzijdse groei en profijt.



Cees Punselie.

heeft moeten betalen voor het transport over water. Een degelijk familiebedrijf als LV Shipping kan een stootje velen, maar bij sommigen heeft het water te lang tot aan de lippen gestaan. “Deze laagwaterperiode heeft absoluut tot faillissementen geleid; er zijn mensen die de deur hebben moeten sluiten.”

Diepe zakken nodig

Hij rekent voor dat wie een contract had voor het transport van 200.000 ton aan goederen over water en rekende met een prijs van 1,20 euro per ton, afgelopen zomer zo maar 1,80 euro per ton moest betalen. Dat betekent een strop van meer dan een ton. Je moet diepe zakken hebben om dat op te vangen.

De schippers hebben aan de andere kant goud geld verdiend – en dat gunt Punselie de branche van harte. Zij profiteerden van het enorme vrachtaanbod door de beperkte capaciteit en konden de prijzen dicteren. Dat gebeurde ook op de rivieren waar het

lage water een minder groot probleem was. Want wilden de opdrachtgevers dáár geen hogere prijzen betalen, dan trokken de schippers toch gewoon naar de Rijn, Waal en IJssel?

“Ik wil er geen huilverhaal van maken, hoor”, benadrukt Punselie. “De binnenvaart heeft het de afgelopen jaren erg moeilijk gehad en nu beleven ze een keer gouden tijden. Deze mensen hebben behoorlijk geïnvesteerd in de modernste vloot ter wereld, hebben problemen met de banken moeten overwinnen. Nu het ze een keer voor de wind gaat, ben ik de laatste die ze dat misgunt.”

Nee, het punt dat Punselie wil maken is dat met de klimaatverandering en deze weersextremen eigenlijk geen solide verdienmodel voor alle partijen te maken valt. “Ik kus de grond waarop degene wandelt die dit probleem voor de hele sector oplost.”

Kind van de rekening

De opdrachtgevers willen immers

zekerheid over hun vrachttarieven, want anders hebben ze geen idee wat het eindproduct moet gaan kosten. Maar schippers willen evenmin het kind van de rekening worden van de weersextremen, die steeds meer de kop opsteken.

Arjan de Bie, directeur van de transporttak van LV, komt de kamer binnenlopen. Hij werd de afgelopen zomer voortdurend gevraagd of hij met vrachtauto's extra capaciteit kon inzetten om de problemen op het water op te lossen. Voor de vaste klanten werd daarvoor hemel en aarde bewogen, want niet voor niets gaat LV voor de lange termijn en langdurige partnerships. “Maar aan nieuwe klanten hebben we soms een hard ‘nee’ moeten verkopen, of anders een flexibele oplossing moeten zoeken. Onze vaste klanten gaan vanzelfsprekend voor, al willen we altijd meedenken aan een oplossing. Die zat er in het wegvervoer helaas vaak niet meer in. De capaciteit was er gewoonweg niet, al houden we

daar als vervoerder natuurlijk niet van.”

De verschuiving van vracht van de binnenvaart naar het wegtransport had ook tal van praktische problemen. Ook de wegcapaciteit werd duurder door extra vraag. “Het vervoer per ton over het water is goedkoper dan een ton over de weg. Maar dat laatste werd door de extra vraag natuurlijk ook weer duurder.”

Mag geen naam hebben

De tarieven in het wegvervoer zijn gelukkig wat verbeterd, al mag het gemiddeld rendement volgens De Bie nog geen naam hebben. “Het laatste onderzoek van TLN en Panteia wijst uit dat met een vrachtauto een gemiddelde omzet van 130.000 euro wordt behaald, met slechts 1 procent opbrengst. Tel uit je winst: 1300 euro. Rijd je nog eens tegen een paaltje aan, dan is er nog eens 1000 euro weg. Houd je 300 euro per jaar over.”

De Bie en Punselie zijn het erover eens dat moet worden gezocht naar

oplossingen voor de zakelijke gevolgen van weersextremen, zoals afgelopen zomer. De Bie: “Want het moet niet de vervoerssector zijn die alle risico's moet wegslikken. Die moeten juist volledig bij de klant komen te liggen.”

De opdrachtgevers zijn volgens Punselie trouwens niet ongevoelig voor de argumenten. Ook zij hebben gemerkt hoe belangrijk leveringszekerheid is, zeker in een tijdperk waarin in de gehele economie levering ‘just in time’ gemeengoed is geworden. Dat heeft in een periode van laag water ook voor hen gevolgen, want dan klopt de zorgvuldig opgestelde planning niet meer.

Veel telefoontjes

“Het bijzondere is dat we tegen het einde van het jaar veel telefoontjes hebben gehad van bedrijven die ons

vroegen mee te denken over die leveringszekerheid”, zegt Punselie. “Deze zeer lange periode van laag water is voor veel mensen in de binnenvaart, in het wegtransport en ook voor klan-

‘Aan nieuwe klanten hebben we soms een hard ‘nee’ moeten verkopen’

ten een wake-up call geweest. Hier kun je nauwelijks op inspelen.”

De Bie: “Iedereen is zich een hoedje geschrokken.”

Dus liever niet nog zo'n zomer? Punselie kijkt naar De Bie: “Nou, qua weer wel natuurlijk. Maar voor veel vervoerders was het een rampenscenario.”

Diamanten Ridder Essink altijd topfit

Het is Martin Essink op geen enkele wijze aan te zien dat hij al meer dan dertig jaar achter het stuur zit van een vrachtwagen-combinatie. En... schadevrij. Daarmee is de 52-jarige Essink een van de jongste 'Diamanten' Ridders van de Weg.

tekst: Harm van der Pal
beeld: Glenn Wassenbergh

Martin Essink is superslank, weegt amper zeventig kilo en ziet er afgetraind uit.

Die afgetrainde aanblik is overigens heel goed verklaarbaar. Hij is een sportfanaat. In zijn jeugd jaren was voetbal zijn sport. "Op m'n veertiende ben ik daarmee gestopt. Ik fietste elke dag naar school in Doetinchem. Achttien kilometer heen, achttien kilometer terug. Als ik thuiskwam, had ik geen tijd meer om te trainen. Ik ben toen wat gaan crossen op een

2011 overgenomen door transport-gigant Mainfreight. Vanaf 2016 is dat ook de officiële naam.

Autobanden sjouwen

In de weekeinden ging hij toertochten rijden. "BMX-cross is explosief, mountainbiken is een duursport. Dat ligt me beter. Naast het fietsen heb ik nog een uitdaging. Bij 'Sport and Balance' doe ik aan fitness. Maar dan weer anders dan gewoonlijk. Touwtjespringen, autobanden sjouwen, dat soort dingen. Als je dat drie kwartier hebt gedaan

ben je helemaal naar de kl... eh, dan ben je helemaal kapot. Dat is zó intensief." Het resultaat van al deze fysieke inspanningen is dat Martin Essink elke dag topfit achter het stuur van de vrachtwagen zit.

Dat hij beroepsrijder werd, is niet echt verrassend. Zijn

ouders hadden een transportbedrijf. Zo is hij er ingerold. "Anders was ik ook geen chauffeur geworden. Mijn moeder wilde dat ik een ambacht nam. Ik zit nou al weer 31 jaar bij Mainfreight. Ik heb een goed halfjaar in het bedrijf van mijn ouders gewerkt. Via een zwager kwam ik bij transportbedrijf Wim Bosman in 's Heerenberg terecht.

Kom maar langs

Ik rij nu al ruim 28 jaar op bestemmingen in Limburg. Hoe ik bij Bosman terecht kwam? Gewoon, door ze te

bellen. 'Kom maar langs', zeiden ze. Ik werd meteen aangenomen. Maar toen had ik een groot probleem: ik moest het thuis nog vertellen. Mijn moeder had wel wat in de gaten. Ik heb gezegd dat ik in het magazijn kwam te werken. En dat ik af en toe een keertje zou rijden. Later kregen ze wel door dat ik chauffeur was. Mijn vader vond het eerst niet prettig, maar later vonden ze het wel goed."

Engeltje op schouder

Meer dan dertig jaar rijden zonder een schrammetje op te lopen. Hoe krijg je dat als chauffeur voor elkaar? Martin Essink, jaarlijks goed voor zo'n 100.000 kilometer, is daar duidelijk over: "Ik denk dat ik vaak een engeltje op mijn schouder heb zitten. Je komt regelmatig in gevaarlijke situaties terecht. Je moet altijd anticiperend rijden. De wegsituaties constant in de gaten houden. Toen ik twintig jaar schadevrij had gereden kreeg ik de diamant van Leontien van Moorsel uitgereikt. Ze vroeg: 'Ben je op de racefiets?' Ik zeg: 'Neu, da's zo gewoon, ben op de mountainbike'. Vond ze niet zo leuk, volgens mij."

Martin Essink wil altijd fit en schadevrij blijven rijden. Ieder jaar gaat hij naar de opticien voor een ogentest. "Ik wil graag weten hoe mijn gezichtsvermogen is. Hoe mijn ogen reageren op vermoeidheid. En als je vermoeid wordt, waar ligt het dan aan? Aan de ogen of aan de werkdruk? Bij ons doen veel chauffeurs aan sporttraining. Dat wil ik iedere chauffeur aanraden. Zorgen dat je fit achter het stuur klimt."

'Hoe ik bij Bosman terecht kwam? Gewoon, door ze te bellen'

motor. Er zijn hier allemaal landwegen en bospaden. Daar mag je nu niet meer rijden. Later ben ik gaan fietsen. Op een crossfiets. Mijn zoon deed mee aan BMX-wedstrijden. Ik ging altijd mee. Ben er toen ook door aangestoken. Maar dat doe ik nu niet meer. Ik heb met dat fietsen meer gebroken dan met autorijden."

Martin Essink koos voor de veiliger mountainbike. Voor hem was dat al lang een vertrouwd vervoermiddel. Hij ging er dagelijks mee naar zijn werk in 's-Heerenberg. Voorheen was dat bij Wim Bosman Transport. Dat werd in





TVM FOUNDATION

Laat dromen uitkomen met de TVM foundation!

Stuur het
aanvraagformulier
voor 1 mei naar:

cooperatie@tvm.nl

De TVM foundation geeft geld aan kleurrijke initiatieven op maatschappelijk, sociaal of cultureel vlak. Samen zetten we dromen om in daden. Leden, klanten en medewerkers van de TVM groep kunnen een aanvraag indienen. Heeft u een concreet voorstel om de leefbaarheid

in uw buurt, dorp of stad te verbeteren? En kent u iemand die klant is van of werkt bij TVM? Vraag dan of ze u kunnen helpen en vraag samen een donatie aan.

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