

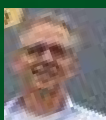
# TVM ACTUEEL



## Genieten tijdens finale TVM Awards

Martin Kolf wint NK Veiligste  
Chauffeur in Assen

### PLUS



**Sibbele Oegema:**  
Trots op 100-jarig  
jubileum



**Elisabeth Post:**  
'Ook kansen  
door de Brexit'



**Jan Alblas:**  
Met de vrachtwagen  
van en naar China



4

## Feest in Assen bij finale TVM Awards

Op 26 oktober werden de TVM Awards uitgereikt op het TT circuit in Assen. De transport- en verkeersveiligheid stonden deze dag in het middelpunt. Een impressie van het evenement met onder andere een spannende finale van het NK Veiligste Chauffeur.



16

### 'EEN KWESTIE VAN KILOMETERS MAKEN'

Het langste transport over de Nieuwe Zijderoute bedroeg 13.500 kilometer van het Chinese Guangzhou naar het Spaanse Alicante. Alblas Transport heeft een reguliere wegdienst van en naar China. Jan Alblas vertelt.



21

### OEGEMA TRANSPORT VIERT 100-JARIG BESTAAN

Afgelopen maand organiseerde Oegema Transport een groot feest voor medewerkers, klanten en relaties. Sibbele Oegema vertelt over verleden, heden en toekomst van het familiebedrijf.

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: Marlow de Kleine e.a. | Fotografie: Glenn Wassenbergh, François Wieringa, Matty van Wijnbergen en Gerlinde Schrijver | Vormgeving: Wouter Nijman [www.nijman.frl](http://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](mailto:redactie@tvm.nl) | ✉ [info@tvm.nl](mailto:info@tvm.nl)  
 🌐 [www.tvm.nl](http://www.tvm.nl) | 🐦 @tvmnl en @tvmalert  
 📘 [www.facebook.nl/tvmverzekeringen](https://www.facebook.nl/tvmverzekeringen)

Voor al uw verzekeringsvragen kunt u contact opnemen met uw accountteam: ☎ +31 (0)528 29 29 99 | ✉ [info@tvm.nl](mailto: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](http://www.mijntvm.nl) of [www.mobielschademelden.nl](http://www.mobielschademelden.nl) kunt u uw schade online melden.



**28**  
**ELISABETH POST**  
 Sinds mei heeft TLN een nieuwe voorzitter. Elisabeth Post bespreekt de kansen die Brexit voor ondernemers biedt.



**6 32**  
**DE PASSIE VAN...**  
 In de rubriek 'De passie van..': Peter van den Bosch over zijn World Tour met een 'off-road'-motor.

**STUURMANSKUNST VOOROP**  
 De 10 finalisten van het NK Veiligste Chauffeur lieten zich van hun beste kant zien bij verschillende proeven van bekwaamheid. Martin Kolff nam uiteindelijk de 12,5 kilo zware trofee mee naar huis.

## VAN DE VOORZITTER



Voor u ligt de nieuwe TVM Actueel die voor een belangrijk deel in het teken staat van de TVM Awards. Het initiatief is een nieuwe manier om onze waardering te tonen aan de Nederlandse beroepschauffeurs die dagelijks veilig en professioneel hun werk doen.

Daarnaast willen we met de TVM Awards een bijdrage leveren aan meer bewustwording voor veilig rijgedrag onder alle weggebruikers. In die zin heeft de uitgebreide publiekscampagne van de afgelopen maanden hopelijk geholpen om het thema nog beter onder de aandacht te krijgen.

De finale van de TVM Awards en het NK Veiligste Chauffeur vond 26 oktober plaats op het TT Circuit in Assen. Het NK kreeg in de persoon van Martin Kolff een welverdiende winnaar.

De TVM Award Ridder 2019, bestemd voor een chauffeur die dit jaar iets bijzonders heeft gepresteerd op het gebied van verkeersveiligheid, ging naar Nick van Rijn. Nick aarzelde eerder dit jaar geen moment toen hij een ongeluk zag gebeuren op de A2.

'Meer bewustwording voor veilig rijgedrag onder alle weggebruikers'

Hij handelde instinctief, zette zijn auto overdwars om erger leed te voorkomen en creëerde daarmee een veilige situatie. Het is een staaltje ridderschap van de bovenste plank. Wat mij betreft zijn Martin Kolff en Nick van Rijn twee ambassadeurs voor de gehele transportsector. Op dat soort mannen mogen we trots zijn. Ook Vrijbloed Transport werd terecht als veilige onderneming onderscheiden, met onze TVM Award Veilig Transport.

Ik kijk met veel plezier en met een voldaan gevoel terug op de eerste editie van de TVM Awards, die mede door de inzet van onze zes betrokken partners (Volvo Trucks Nederland, Van Eijck Groep, Continental, TLN, Advance Groep en VVN) een doorslaand succes is geworden. Ik kijk nu al uit naar volgend jaar. Hopelijk u ook.

Ik wens u veel leesplezier!

Arjan Bos  
 voorzitter

COÖPERATIE



**26**  
**KONINKLIJK PREDICAAT VOOR VAN DER SLOT**  
 Vorig jaar vierde Van der Slot Transport haar 100-jarig jubileum. Op 11 oktober ontving het bedrijf het predicaat 'Koninklijk' uit handen van de Commissaris van de Koning in Zuid-Holland.



**27**  
**GRIP OP VERZUIM**  
 TVM sprak afgelopen maand met transportondernemers over de mogelijkheden om het verzuim van werknemers te voorkomen of te beperken.



**26**  
**TVM ONDERNEMERSDESK**  
 Eigen rijders en ondernemers in wegtransport tot 10 medewerkers kunnen voortaan voor antwoord en advies terecht bij de Ondernemersdesk van TVM. Zo kan TVM haar leden nog beter van dienst zijn.



**15**  
**COLUMN**  
 Ruim twee jaar geleden is het Centrum voor Transport en Logistiek van start gegaan. Adwin Ploeger over de stand van zaken.



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.



# TVM Awards



en rondtollende Porsche komt in de Geert Timmerbocht met rokende banden tot stilstand, juist op het moment dat finalist Martin Kolff met zijn ultieme poging bezig is om tot Nederlands kampioen Veiligste Chauffeur te worden gekroond.

De klap blijft gelukkig uit, maar de ruim 500 toeschouwers naar het NK Veiligste Chauffeur 2019 kijken even allemaal verschrikt in de richting van

‘Je weet als chauffeur nooit wat je tegenkomt’

het TT-circuit. De rook daar trekt langzaam op. Kolff vertelt even later dat hij flink werd afgeleid tijdens de uitvoering van zijn proef. En dat kwam eigenlijk slecht uit in het duel met concurrenten Danny Henskens (tweede) en Marco Dijkstra (derde). Maar, erkent de kampioen, ook dan moet je als chauffeur bij de les blijven en rustig doorgaan met je werk.

Die ronkende Porsches vormen de levendige omlijsting van het kampioenschap, waarbij tien chauffeurs een dag lang een buitenrit maken, veel spiegels

kijken, hoogtes en situaties inschatten, regelmatig uitstappen om nog eens te kijken of het écht wel kan en vooral veilig en voorzichtig draaiend en kerend hun proeven uitvoeren.

Een van de toeschouwers, chauffeur Carlo Verlinde van Swagemakers Transport in Westdorpe, slaat de deelnemers aan het NK met aandacht gade. Hij vindt het machtig mooi om zijn collega's met passie te zien strijden om het kampioenschap. De proeven zijn zeer realistisch, vindt hij. “Je weet als chauffeur nooit wat je onderweg tegenkomt. Zeker als je in België of Frankrijk rijdt, kan een viaduct soms zo maar te laag zijn om te passeren. En alle deelnemers rijden in een vreemde cabine; je moet dus je spiegels goed afstellen, anders heb je tijdens de proeven echt een probleem.”

Het niveau was na een dag van felle, maar sportieve en collegiale concurrentie uitstekend, prijst juryvoorzitter Barry Oudejans tijdens de prijsuitreiking, alvorens zanger Frans Bauer de aanwezigen met een polonaise op sleeptouw neemt. De finalisten scoorden rapportcijfers van een 8,3 of hoger.

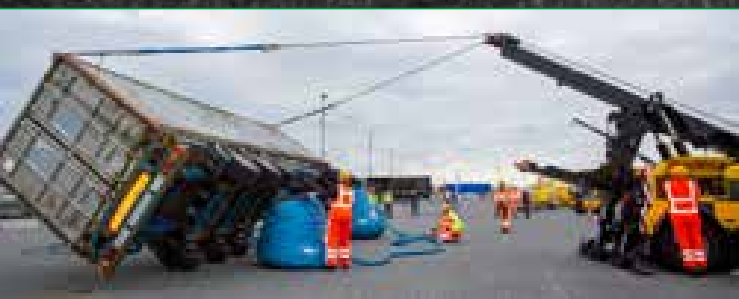
## Nieuwe stimulans

Het NK Veiligste Chauffeur is een nieuwe stimulans voor veilig rijgedrag

in de transportsector, als opvolger van de Ridder van de Weg, dat 50 jaar lang een baken van veiligheid en preventie was en dat de komende jaren zorgvuldig zal worden uitgefaseerd. Volgens TVM's preventieadviseur Ed Postma moet die promotie van veilig weggedrag mee met de tijdgeest.

“De Ridder van de Weg zijn een begrip in de transportwereld, maar we kregen na een halve eeuw wel het gevoel dat het anders moest. Modern!”, vertelt Postma tussen de bedrijven door. “Het NK Veiligste Chauffeur speelt in op de vele aspecten van het chauffeursberoep: fitheid, kennis, vaardigheden, beroepshouding, het dragen van veiligheidsschoenen, het benadrukken van veiligheid en het voorkomen van schades. De competitiegeest wordt positief ervaren. En deelname aan het NK staat open voor alle beroepschauffeurs, dus niet alleen voor klanten van TVM.”

Vorig jaar werd in Helmond de eerste editie uitgevoerd. Nu wordt met ambassadrice Hélène Hendriks vol ingezet op de verdere uitbouw van het NK Veiligste Chauffeur. De presentatrice lacht alle bezoekers aan het TT-circuit via tal van banners al van verre tegemoet. En op het podium spreekt zij de taal van de chauffeurs. Dit jaar deden ruim duizend chauffeurs mee aan de voorronden en halve finale, het is de ambitie om het evenement de



# : feest van veiligheid

Tijdens het NK Veiligste Chauffeur kon de elite van het Nederlandse chauffeurskorps laten zien hoe serieus en gedreven zij met hun vak en met de veiligheidsaspecten omgaan. Een impressie van een evenement dat de komende jaren verder zal uitgroeien tot dé standaard voor beroepschauffeurs.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Gerlinde Schrijver en François Wieringa

komende jaren te laten uitgroeien tot vier- tot vijfduizend deelnemers.

## Aandacht voor verkeersveiligheid

Op het sfeervolle binnenterrein van het TT-circuit, waar de deelnemers en toeschouwers zich op het plein met foodtrucks tegoe doen aan patat, poffertjes, broodjes, burgers en (0,0)-biertjes, loopt Johannes Ritsma rond. De chauffeur van Boonstra Transport uit Haulerwijk was in 2018 bij de lancering van de NK Veiligste Chauffeur de beste van het stel. Als een volleerd spreekstalmeester steekt hij van wal over zijn jaar als kampioen van de beroepsgroep. Zo heeft hij 242 (!) schoolkinderen in zijn cabine gehad om een ritje mee te beleven, sprak hij op scholen en symposia over transportveiligheid en vertelde in tal van interviews aan journalisten over de waarde van zijn vak.

“Ik heb de veiligheid van het beroepsgeoderenvervoer in een positief daglicht kunnen stellen”, concludeert Ritsma, die dit jaar in de halve finale eervol werd uitgeschakeld. “Mensen lezen veel over vrachtauto’s die op hun kant gaan of inhaalverboden negeren, in heb van mijn kant geprobeerd aandacht te vragen voor verkeersveiligheid. Daar zijn we tenslotte echt elke dag mee bezig.”

Aan het einde van de finaledag komt oud-staatssecretaris Fred Teeven (Jus-

titie en Veiligheid) de bezoekers aan het NK Veilig Transport “als collega” een hart onder de riem steken.

“Het is mooi om hier te zijn”, zegt Teeven, parttime buschauffeur bij Connexion. Hij krijgt de lachers op zijn hand als hij grapt: “Een bus is natuurlijk wat moeilijker te besturen dan een vrachtauto.”

## Draagvlak

De oud-politicus reikt daarna de prijs van Ridder 2019 uit aan Nick van Rijn uit Tuil vanwege een bijzondere prestatie op het gebied van verkeersveiligheid. Als chauffeur bij Bloemenexpress De Viersprong uit Kerkdriel zette Van Rijn eerder dit jaar op de A2 zijn vrachtwagen overdwers om de slachtoffers van een zwaar ongeval te beschermen en ervoor te zorgen dat ook de hulpverleners hun werk veilig konden doen.

Mathijs Vrijbloed ontvangt de award Veilig Transport uit handen van juryvoorzitter Frits van Bruggen, directeur van de ANWB. Die prijst de initiatiefnemers en ondersteuners van het NK Veiligste Chauffeur.

“Want het gaat niet goed met de verkeersveiligheid”, aldus Van Bruggen, wiens

dochter zelf drie jaar heeft moeten revalideren na een ongeluk. “Er zijn meer gewonden en doden in het verkeer, we zijn qua verkeersveiligheid uit de top 10 van de wereld weggevallen.”

Bestuursvoorzitter Arjan Bos nodigt de ANWB daarom uit zich aan te sluiten bij het verkeersveiligheids-evenement. Hij dankt de zes partners (Volvo Trucks Nederland, Continental Benelux, Van Eijck Groep, Advance Groep, TLN en VVN) die geholpen hebben om dit initiatief van de grond te tillen. “Het gaat immers om draagvlak. Hoe meer partijen zich inzetten voor verkeersveiligheid, hoe beter het is voor ons allemaal.”

Hélène Hendriks sluit de dag af met een prikkelende vraag aan Bos – in het bezit van een groot rijbewijs – of hij zelf in staat zou zijn geweest om de proeven van de finalisten van het NK Veiligste Chauffeur in goede orde af te ronden. Bos: “De slotoefening vooruit was wel gelukt. Maar achteruit? Heel eerlijk – dat was me niet gelukt. Daarom heb ik veel respect voor het vakmanschap van de deelnemers.” <







# Kolff boekt gouden revanche

Na zijn tweede plaats vorig jaar stuurde Martin Kolff ditmaal met vaardige hand naar de nationale titel Veiligste Chauffeur. “Die tweede plaats was toen een domper. Daarom wilde ik nu sterk terugkomen. Want veiligheid zit bij ons bedrijf in het DNA.”

tekst: Gerard den Elt

beeld: Gerlinde Schrijver en  
François Wieringa

“**D**e woordgrap dat het uitgezette parcours op het TT-circuit van Assen natuurlijk een kolfje naar de hand van de nieuwe kampioen was, heeft Martin Kolff wel vaker gehoord. Zijn hand gaat naar de linkerborstzak van zijn jas, waarop zijn naam als deelnemer aan de NK Veiligste Chauffeur is geborduurd. Kolff, kolfje, de link is snel gelegd.

Maar het bedrieglijke traject was juist géén Kolfje naar zijn hand. Want veel achteruitrijden zit niet in zijn dagelijkse routine. Sterker nog, vertelt de veiligste chauffeur van Nederland, “wij moeten achteruitrijden juist tot een minimum beperken, liever helemaal niet doen. Voor mijn werkgever Van Waveren rijd ik veel met brandstoffen voor Shell en daar is achteruitrijden juist uit den boze.”

Dat beaamt zijn trotse werkgever Es van Waveren, die na de huldiging samen met Kolff gretig alle felicitaties

in ontvangst neemt. Het is een hoogtijdag voor zijn chauffeur én zijn bedrijf, dat sinds 1972 de hoogste veiligheidsniveaus nastreeft. “Achteruitrijden geeft altijd risico’s, zeker als je zoals Martin en de andere collega’s altijd met gevaarlijke stoffen onderweg bent. Achteruitrijden is in principe verboden. Mocht het een enkele keer toch noodzakelijk zijn, dan moet de chauffeur een begeleider bellen.”

## Drie finalisten

Dat zou je niet zeggen als je Kolff tijdens de finale van het NK Veiligste Chauffeur aan het werk zag. Na de voorronden, twee halve finales in respectievelijk Rijssen en Gilze en een intensief roulatieprogramma van de tien finalisten in de ochtend plus een BBS-oefening (Behaviour Based Safety) moesten de drie overgebleven chauffeurs in de middag vol aan de bak. Ze moesten alles uit de kast halen om een aantal verraderlijke manoeuvres op een



lastig traject af te leggen. Dat ging langs denkbeeldige fietsers, auto's en obstakels. Onderweg moest ook nog een schietlood aan de voorbumper zo precies mogelijk boven een dartbord worden gepositioneerd, liefst boven de roos.

De manoeuvres achteruit waren zo listig in elkaar gestoken, dat elke ongelukkige beslissing gevolgen had voor het vervolg van de proef. Martin Kolff wist dat te voorkomen. "Het viel achteraf gezien eigenlijk wel mee", zegt de chauffeur uit Dirksland na afloop laconiek. "Ik vond het vorig jaar in Helmond lastiger."

### Trofee

Na afloop – met de 12,5 kilo zware trofee voor de Veiligste Chauffeur 2019 in de hand – komt de ontlading. "Ja!", roept hij met gebalde vuisten. "Tsjakka!"

Hij ziet de titel als een revanche voor de eerste editie van 2018, toen de titel hem net ontglipte. "De spanning

is er nu vanaf. Vorig jaar was er veel aandacht voor de nummer drie en voor de winnaar Johannes Ritsma. Ik viel als nummer twee eigenlijk een beetje tussen wal en schip. Dat heb ik nu mooi kunnen rechtzetten."

Hij wordt met bewondering gadeslagen door neefje Diede, die de hele dag met een spandoek ('Hup Martin') langs de kant heeft gestaan bij de proeven in de halve finale en in de eindstrijd. Broer André, zelf planner bij een keukenhandel, is eveneens onder de indruk van de rijkunsten van Martin Kolff. "Als je deze proeven ziet, dan kun je de rijvaardigheid van de finalisten echt niet onderschatten."

Wel is André Kolff verbaasd als hij hoort dat er bij de proeven ook een tijdslimiet is. "Veiligheid draait toch

niet om tijd?" De tijdslimiet was juist bedoeld om de moeilijkheidsgraad te verhogen en een realistische situatie na te bootsen.

De broers vallen elkaar even later

'Ik viel als nummer twee eigenlijk een beetje tussen wal en schip. Dat heb ik nu mooi kunnen rechtzetten'

in de armen. De Nederlands kampioen benoemt zijn broer met een knipooq meteen tot zijn zaakwaarnemer. En hij stuurt een appje met de Braziliaanse vlag naar het thuisfront in Dirksland. En de TVM Award, die krijgt in de woonkamer een mooi plekje: naast de televisie. <

# Heldhaftige actie levert Nick van Rijn award Ridder 2019 op

Nick van Rijn uit Tuil is benoemd tot Ridder 2019 tijdens de feestelijke finale van het NK Veiligste Chauffeur in Assen. De beroepschauffeur kreeg de titel voor zijn heldhaftige actie op de A2, waar hij op 8 juli van dit jaar mogelijk erger leed voorkwam bij een ernstig eenzijdig ongeluk.

tekst: Marlow de Kleine

beeld: Gerlinde Schrijver en François Wieringa

“Ik was met m'n vrachtwagen onderweg van een bloemenveiling in Duitsland, toen ik op de A2 plotseling een stofwolk zag. Ik realiseerde gelijk dat dit niet goed was”, vertelt Van Rijn over de bewuste nacht. “Daarna zag ik lichamen op de weg. Ik maakte vervolgens een keuze, gemaakt in een split second.”

De ervaren chauffeur besloot zijn vrachtwagen overdwars op de A2 te zetten om zodoende de slachtoffers op het wegdek te beschermen tegen voorbijrijdende auto's en een veilige ruimte te creëren voor de hulpdiensten.

Voor deze actie werd Van Rijn genomineerd voor de titel Ridder 2019, een juryprijs waarvoor de provinciale ambassadeurs van de TVM Awards samen met juryvoorzitter Fred Teeven de winnaar uitkozen. Teeven, voormalig politicus en tegenwoordig buschauffeur, overhandigde de titel aan Van Rijn en gaf aan erg onder de indruk te zijn van de actie en de chauffeur de terechte Ridder van 2019 te

grote verrassing!”

## Echte helden

Het was overigens niet de eerste keer dat Van Rijn in de schijnwerpers stond. De media wisten de 35-jarige snel te vinden na z'n actie. “Dat was natuurlijk spannend, maar had van mij niet gehoeven. Ik vond wat ik deed de normaalste zaak van de wereld en zie mezelf dan ook niet als held. De mensen die de slachtoffers hielpen door EHBO te verlenen, dat zijn de échte helden!”

Bij het ongeluk raakten meerdere mensen gewond en overleed een 18-jarige jongen. Van Rijn, werkzaam in het bloementransport bij Bloemexpress De Viersprong, komt nog regelmatig met z'n vrachtwagen langs de plek waar het ongeluk plaatsvond. “Dan denk ik weer even aan de heftige situaties van toen, maar gelukkig kan ik het redelijk goed van me afzetten en sta ik er niet lang bij stil. Ik ben na het

ongeluk goed opgevangen door mijn werkgever en gezin. Dat heeft me ontzettend geholpen.”

De Ridder van 2019 hoopt dat weggebruikers meer afstand gaan houden op wegen. “Ik zie dat mensen elkaar steeds minder gunnen, bijvoorbeeld bij het invoegen. Een beetje geduldig zijn in het verkeer is goed.”

“Ik vond het de normaalste zaak van de wereld en zie mezelf niet als held”

Nick van Rijn ontvangt de award Ridder uit handen van Fred Teeven.



# Vrijbloed Transport ontvangt award Veilig Transport: 'Veiligheid boven alles'

Vrijbloed Transport uit Haarlem heeft veiligheid met een hoofdletter 'V' in haar bedrijfsfilosofie verwerkt. "Het is sinds jaar en dag onderdeel van onze cultuur", laat Mathijs Vrijbloed weten. Het 60-jarige bedrijf kreeg tijdens de finaledag van het NK Veiligste Chauffeur 2019 de TVM Award Veilig Transport.

tekst: Marlow de Kleine

beeld: Gerlinde Schrijver en François Wieringa

**D**e TVM award is bestemd voor een (transport)onderneming die zich inzet voor verkeersveiligheid en daarmee aantoonbaar het verschil weet te maken. Vrijbloed, coördinator duurzaamheid, innovatie en communicatie, ontving de bokaal uit handen van Frits van Bruggen, hoofd-directeur van de ANWB. "Ik ben diep onder de indruk van de inzet van Vrijbloed Transport om constant te werken aan verkeersveiligheid", aldus Van Bruggen.

## Investerings in veiligheid

"Een heel grote eer, natuurlijk", reageert Mathijs Vrijbloed trots op de toekenning. "Het is een waardering voor onze investeringen om de veiligheid

op de weg en voor ons personeel te verbeteren." Zo gebruikt Vrijbloed Transport al ruim 15 jaar de dodehoek-sticker die andere verkeersdeelnemers waarschuwt voor de dode hoek bij vrachtwagens. "Onze vrachtwagens rijden vooral in de binnensteden en juist dat zijn natuurlijk plekken waar veel verkeer samenkomt. Dan moet je proberen zoveel mogelijk risico's uit te sluiten."

"Ook de zichtbaarheid van onze chauffeurs is belangrijk. Denk hierbij aan het installeren van rode gordels in plaats van zwarte, in nieuwe vrachtwagens. Zo zie je ze, maar is het ook duidelijk dat ze veilig bezig zijn. Een kleine, maar belangrijke investering."

Het zicht voor de chauffeurs zelf moet ook optimaal zijn, geeft Vrijbloed aan. "Daarom investeren wij in zo laag mogelijke vrachtwagens en extra camerasystemen. De camerasystemen

vormen een onderdeel om de dode hoek zoveel mogelijk op te heffen. Daarnaast hebben we achteruitrijcamera's en een obstakeldetectiesysteem."

## Strengere eisen

Bij Vrijbloed Transport werken 165 mensen, waarvan 130 chauffeurs. Mathijs Vrijbloed stipt aan dat de selectie van competente vrachtwagenchauffeurs een belangrijk onderdeel vormt van de bedrijfsvisie. "We hanteren strenge toelatings-

*'Veiligheid gaat boven alles; daaraan doen, we nooit concessies'*

eisen. Zo moet de chauffeur aantonen dat de dode hoek goed wordt beheerst. Is dat niet het geval, dan komt hij of zij niet bij ons binnen. Als een chauffeur eenmaal bij ons werkt, attenderen we hem of haar vervolgens constant op veiligheid."

Het personeel van Vrijbloed Transport wordt opgeroepen om onveilige situaties te melden. "Als bij een klus een situatie wordt gesignaleerd die niet veilig is, dan moet het personeel stoppen met de werkzaamheden en het aan ons en de opdrachtgever melden. We hebben vier kernwaarden binnen Vrijbloed Transport: duurzaamheid, flexibiliteit, kwaliteit en veiligheid. We hechten veel waarde aan alle vier, maar veiligheid gaat boven alles; daaraan doen we nooit concessies."

Vrijbloed merkt op dat het succes mede behaald werd door de inzet van de partners. "Wij zijn blij dat zij er net zo over denken en ons steunen in onze bedrijfsfilosofie. Onze opdrachtgevers staan hier achter, net als onze leveranciers. We zijn daar dankbaar voor. De award Veilig Transport is niet alleen een prijs voor ons, maar voor alle partners waarmee we samenwerken." <



Frits van Bruggen reikt de award Veilig Transport uit aan Mathijs Vrijbloed.

# 'Ik faalde voor alle t





# testen. Nou ja, bijna'

De ongecompliceerde Brabantse Hélène Hendriks (39) is sinds dit voorjaar ambassadrice van de TVM Awards en het NK Veiligste Chauffeur. Bij de finale van het NK op het TT Circuit in Assen loodste ze de deelnemers en toeschouwers vrolijk door het programma heen.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Gerlinde Schrijver en François Wieringa



W

anneer de tien finalisten van het NK Veiligste Chauffeur aan het begin van de finaledag één voor één op het podium worden geroepen voor een kleine introductie, heeft ze binnen de kortste keren drie zoenen van de eerste chauffeur te pakken. “Zo! Dat begint goed!”, zegt Hélène Hendriks met haar markante glimlach. Als René de Baat, een van die uitverkoren chauffeurs, ook met getuite lippen naar voren stapt, zegt ze gevat: “Hé René, doe maar een handje. Je vrouw staat te kijken.”

Hendriks is als door de wol geverfde presentatrice bij Talpa en Veronica (o.a. Café Hendriks & Genee) wel wat gewend. Wie zich tussen voetballers, voetbaltrainers, Wilfred Genee en Johan Derksen verbaal staande houdt, kun je om een boodschap sturen. Dus is ze als ‘één van de jongens’ en als prototype ‘het meisje van hiernaast’ geknipt voor de ambassadeursrol die ze vervult ten behoeve van de verkeersveiligheid van chauffeurs en van de TVM Awards.

Tussen de programmaonderdelen op het TT Circuit door bekent de Bredase, vorig jaar door haar collega's uitgeroepen tot Sportjournalist van het Jaar 2018, dat ze zichzelf langzamerhand ook als een beroepschauffeur is gaan beschouwen.

In haar elektrisch aangedreven Jaguar I-Pace (‘Hij rijdt zalig en ik heb maar 2 procent bijtelling’) legt ze 70.000 tot 80.000 kilometer per jaar af, van studio naar stadion en van stadion en studio weer naar huis. Die voetbalstadions liggen nogal verspreid door Nederland, dus legt ze tussen de laadpalen door heel wat kilometers af.

## Testen

“Toen ik zelf alle tests onderging die de deelnemers aan het NK Veiligste Chauffeur moesten uitvoeren, heb ik wel veel respect voor hen gekregen. Ik faalde voor alle proeven. Nou ja, bijna”, zegt Hendriks. “De remtest ging prima, daar was ik zelfs een van de snelsten. En ja, ik bleef ondanks de noodstop keurig in het spoor. De reactietest ging de eerste keer heel slecht, maar daarna heel goed.”

Ze heeft inmiddels veel affiniteit met chauffeurs, ook al omdat ze ter voorbereiding op haar ambassadeursrol meereed in de cabine. “Vroeger kroop ik met mijn auto nog wel eens – vlug, vlug – voor een vrachtauto, nu zie je hoe zo’n situatie wordt uitvergroot. Vanuit de cabine van een vrachtauto zie je hoe je een ander in gevaar kunt brengen. Nu begrijp ik ook dat ze in het dagelijks verkeer best veel moeten corrigeren om ongelukken te voorkomen.”

Ze zou het best leuk vinden om haar chauffeursdiploma te halen. “Waarom niet? Ik ben niet bang uitgevallen.”



# ‘Vermoeidheid achter het stuur



Trots laat de beroepschauffeur Danny Voorbij een foto op zijn mobiele telefoon zien, waarop hij als kleine jongen achter een vrachtwagenstuur zit. “Ik ben letterlijk opgegroeid tussen de vrachtwagens.” Een gesprek over de aantrekkingskracht van het chauffeursvak en het gevaar om te gaan rijden met slaaptkort.

tekst: Marlow de Kleine  
beeld: Glenn Wassenbergh

# Gouden Ridder Weijmans geniet

“Het moment dat duidelijk werd dat ik Dé Gouden Ridder van 2018 was, had ik zoiets van: ‘Ik wil hier snel weg’. Ik ben niet van de aandacht; hoef niet in het middelpunt te staan. Het was achteraf een mooie gebeurtenis.” Beroepschauffeur Ron Weijmans moest duidelijk wennen aan z’n nieuw verworven faam.

tekst: Marlow de Kleine  
beeld: Glenn Wassenbergh



# ' is een sluipmoordenaar'

Van huis uit is Voorbij vrachtauto-monteur, een beroep dat niet uit de lucht is komen vallen. "Mijn vader was vrachtwagenchauffeur, dus de aantrekkingskracht ontstond bij mij al op jonge leeftijd." Op een gegeven moment verruilde Voorbij de overall en moersleutel echter voor een plek achter het stuur, een rol die hem beter past. Tegenwoordig rijdt hij voor Breewel Logistiek, het bedrijf waar zijn vader ook voor reed. "Mijn pa reed bloemen voor Breewel naar Frankrijk en in de vakanties ging ik dan mee. Vader en zoon samen op pad, geweldig!"

Toen de jonge Danny op een gegeven moment aangaf ook chauffeur te willen worden, schudde zijn vader het hoofd en verklaarde hem voor gek. "De tijden zijn veranderd; het is niet meer zo leuk als vroeger", gaf Voorbij senior aan. Toch wist Danny Voorbij het zeker: 'Ik moet en zal iets met vrachtwagens gaan doen.' Tegenwoordig rijdt hij zelf

ook op Frankrijk, waar hij bloemen en planten naar toe brengt. "Breewel is al 74 jaar gespecialiseerd in die vorm van transport; een tak van sport die voor mij verslavend werkt."

## Samen rijden

"Verslavend in de goede zin van het woord", benadrukt Voorbij. "Die uitdaging om de bestelde planten en bloemen op tijd bij de klant af te leveren is voor mij fantastisch. De lange afstand, de vrijheid onderweg en de druk om verse goederen te leveren, geven een kick!" Overigens doet de 31-jarige chauffeur het in- en uitladen van de producten en het rijden naar en van Frankrijk niet alleen. "Ik werk al 8 jaar samen met Eric den Hartog, mijn maatje. Omdat de afstanden behoorlijk lang zijn en bloemen op tijd op de juiste plekken moeten zijn, moet je vrijwel constant rijden. Om de vier uur nemen Eric en ik het van elkaar over. Rijdt hij,

dan slaap ik en andersom."

Een voorwaarde van zo'n samenwerking is dat het goed klikt tussen beide chauffeurs. Voorbij geeft aan dat dit geen probleem is. "Eric en ik geinen met elkaar wanneer het kan en praten regelmatig ook over serieuze zaken. Tussendoor luisteren we muziek, zijn stil of kijken met elkaar mee op lastige stukken. Die afwisseling is fijn en we vertrouwen elkaar volledig."

## Oververmoeid

Op de vraag wat een belangrijk onderdeel van verkeersveiligheid is tijdens die lange ritten, geeft Voorbij een resoluut antwoord. "Je moet uitgeslapen achter het stuur zitten. Ik heb in het verleden, toen ik nog alleen reed, een keer meegemaakt dat ik niet uitgeslapen was en achter het stuur wegdommelde. Ik werd net op tijd verschrikt wakker. Maar goed ook, want ik naderde een rijdende afzetting >

# et nog elke dag van zijn werk

In 2018 werd Weijmans verrast door onder andere zijn werkgever, zijn gezin en TVM verzekeringen. Omdat de chauffeur al 10 jaar lang schadevrij reed, was er een heus 'complot' om hem te overvallen met de titel 'Dé Gouden Ridder'. Nu kijkt Weijmans met een grote glimlach terug op die dag, maar op het moment zelf wist hij even niet waar hij het moest zoeken. "Weet je, laat mij maar gewoon lekker rijden. Ik hoef niet in de spotlight te staan. Ik twijfelde ook over dit interview, als ik eerlijk ben. Maar ik realiseerde al gauw dat dit natuurlijk ook een mooie gelegenheid is om over mijn vak te praten, iets wat mij nauw aan het hart ligt."

## Kreukels

In 2018 werd Weijmans dus Dé Gouden Ridder, omdat hij jarenlang als beroepschauffeur schadevrij reed. Toch heeft hij wel eens een ernstig ongeluk meegemaakt. "Ik reed op 1 april 1998 laat

in de ochtend over de A58 en zo ineens zag ik dat een vrachtwagen voor mij stilstond. Ik remde, maar het was al te laat en ik reed er vol achterop." Vanaf dat ogenblik zijn de momenten wazig voor Weijmans. Hij herinnert zich nog dat een brandweerman iets tegen hem zei, maar het geheugen liet de chauffeur vervolgens in de steek. Iets waar hij na al die jaren af en toe nog last van heeft.

"Weet je waarom die vrachtwagenchauffeur opeens stilstond op de snelweg? Hij twijfelde of hij wel met z'n te hoge lading onder een viaduct door kon. Tja..."

Soms haalt Weijmans de beelden nog op en twijfelt dan aan zichzelf.

"Heb ik iets gemist? Kon ik wat anders doen? Ik heb het ongeluk inmiddels achter me gelaten, maar af en toe houdt het me bezig. Ik besef vervolgens dat ik een engeltje op m'n schouder had." Het zware herstel-

traject duurde vervolgens maanden. Tegenwoordig is de ervaren chauffeur defensiever gaan rijden, maar of dat specifiek door het ongeluk komt, betwijfelt hij. "Ik ben gewoon wat geduldiger geworden en anticipeer de laatste jaren meer. Daarnaast neem ik opkomende vermoeidheid serieus. Als ik moe begin te worden, zoek ik de eerste de beste parkeerplek op." Of de chauffeur door het ongeluk ooit aan stoppen met z'n werk heeft gedacht? Weijmans reageert resoluut: "Nee, geen seconde. Het is een te mooi vak."

## Zorgelijke ontwikkeling

Weijmans geniet dagelijks van z'n werk, maar geeft aan dat hij een zorgelijke ontwikkeling op de Nederlandse snelwegen constateert. Zo ziet hij dat weggebruikers elkaar steeds minder gunnen. "Maar het is vooral de telefoon, hè? Ik kan dat mooi vanuit mijn cabine zien en dan merk je dat er veel auto- >

die ik ternauwernood kon ontwijken door het stuur naar links te trekken. Sinds die tijd ben ik daar heel scherp op en attendeer ik jonge chauffeurs bij Breeuwel op het gevaar om met slaaptkort achter het stuur te zitten. Want

‘De lange afstand, de vrijheid onderweg en de druk om verse goederen te leveren, geven een kick!’

die vermoeidheid is een sluipmoordeenaar. Jongeren denken vaak dat het hen niet overkomt, maar als ze dan het verhaal van iemand uit de praktijk horen, denken ze toch wel twee keer na.”

Schaamte om erover te praten, heeft Voorbij niet. Chauffeurs, zowel jong als oud, moeten volgens hem bewust zijn van de gevaren van

slaaptkort. Achteraf is hij blij dat die situatie heeft plaatsgevonden. “Je kent daarna je grens en weet hoe ver je kunt gaan.”

## Ambassadeur

Voorbij is dit jaar ambassadeur voor de TVM Awards namens de provincie Utrecht. Jaarlijks rijdt hij rond de 200.000 kilometer. Hierdoor is hij de ambassadeur die de grootste afstand aflegt, al stipt hij wel aan dat hij ‘een klein beetje vals speelt’. “Ik rijd natuurlijk niet in m’n een-

tje die 200.000 kilometer, want Eric en ik rijden samen. Maar goed, we maken wel lange afstanden.” Voorbij vond het fantastisch dat hij benaderd werd door z’n werkgever voor de rol van ambassadeur, maar besloot niet deel te nemen aan het NK. “Volgend jaar wil ik wel meedoen, het concept spreekt me aan.” <



mobilisten zijn die dat ding toch even vast moeten hebben. Maar ook collega-vrachtwagenchauffeurs die dat doen. Een zorgelijke ontwikkeling, vind ik.”

Zelf maakt Weijmans weinig gebruik van z’n mobiele telefoon. Muziek aan en rijden, dat vindt de 50-jarige chauffeur geweldig. “Het liefst zit ik alleen in de cabine; ik ben een echte einzelgänger. Over het algemeen heb ik mijn eigen wagen, maar een heel enkele keer rijdt ook wel een collega met ‘mijn’ DAF. Prima natuurlijk, maar ik moet daarna toch altijd weer even wennen. Het is toch wel een beetje mijn wagen.”

## Een paspoort vol passie

Ron Weijmans is op 6 maart 1969 in Stevensbeek geboren. “Een klein boerendorpje. We

woonden bij een pluimveebedrijf, waar mijn vader werkte.”

Doordat het gezin Weijmans bij een dergelijk bedrijf woonde, en omdat Stevensbeek omringd wordt door agrariërs, ontwikkelde de jonge Ron affiniteit voor het boerenleven. “Maar vrachtwagens vond ik helemaal geweldig.”

In 1988 begon Weijmans als beroepschauffeur. Tegenwoordig werkt hij met veel plezier bij familiebedrijf Van Leendert Transport, waar hij met een tankwagen agrarische producten van fabrieklocaties naar boeren vervoert. “Ik denk dat je feeling moet hebben voor het type werk dat wij doen. De boeren zijn geen nummer, ze zijn hardwerkende ondernemers die staan voor hun werk.”

“Ik had twee ooms die als vrachtwagenchauffeur werkzaam waren en ik mocht soms mee met de ritten. Ik weet niet of dat nou zo leuk voor ze was, want ik was dan zo onder de indruk van alle werkzaamheden dat ik niks zei; ik keek alleen maar rond om alle

dingen in me op te nemen!”

## Dé Gouden Ridder van de Weg

Dé Gouden Ridder van de Weg 2018; Weijmans memoreert nog even aan de indrukwekkende dag. TVM heeft in 50 jaar tijd ruim 30.000 beroepschauffeurs geridderd. De Brabantse chauffeur was de laatste die tijdens zijn werk

‘Laat mij maar gewoon lekker rijden’

werd ‘overvallen’ en daarmee de laatste die de titel van Dé Gouden Ridder van de Weg draagt. Sinds dit jaar is de nieuwe opzet onder de naam TVM Awards live gegaan. Weijmans: “Jammer dat de jarenlange traditie van de originele variant doorbroken is, maar eerlijk is eerlijk: de vervanger is ook een prachtig concept.” <





## Onze sector is geschikt voor iedereen

**Ruim twee jaar geleden stond Ploeger Logistics met vier andere transportbedrijven en twee opleiders aan de basis van het Centrum voor Transport en Logistiek (CTL), een regionaal samenwerkingsverband in de Veluwe. We hadden een concrete doelstelling – vijftig nieuwe medewerkers werven voor bedrijven in de regio Noordwest Veluwe. Die is behaald, door een banenmarkt en tal van andere activiteiten.**

De arbeidsmarkt is zoals die is. Wel heb ik heel voorzichtig de indruk dat de krapte op de arbeidsmarkt afgelopen jaar iets minder is geworden, maar het tekort aan personeel in onze sector wringt nog steeds behoorlijk.

Voor veel transportondernemers is het moeilijk om groeiambities vast te houden als je structureel te maken hebt met te weinig personeel. Dan loop je

op een gegeven moment vast in je bedrijfsvoering. Als je het gat opvult met tijdelijke krachten, komt er ook nog eens druk op het kostprijsmodel. Anders gezegd: het probleem is nog lang niet opgelost. Dus werken we aan een concreet vervolg, CTL 2.0.

Daarbij gaan we nadrukkelijk ook kijken naar de mogelijkheden van chauffeursuitwisseling. Immers, alles draait om het bieden van een aantrekkelijk carrièreperspectief voor instromers. Dan bedoel ik opleiding en begeleiding, met als doel om mensen ook te behouden. Een onderdeel van het nieuwe programma is dat mensen op verschillende plekken trajecten draaien en werken en dan vanzelf ontdekken wat het beste bij hen past. Het idee is een soort van Academy op te zetten om te komen tot werving en behoud van mensen.

Daarom moeten we onder andere zorgen dat de opleidingen goed aansluiten bij de praktijk. We moeten het imago van de transportsector op een betere manier uitdragen. Want het vak van chauffeur is een prachtig vak met veel afwisseling en ontwikkelingsmogelijkheden, zoals dat ook geldt voor ander werk

in transport en logistiek. Onze sector is geschikt voor mannen en vrouwen, voor jong en oud, voor fulltimers, parttimers en flexwerkers. Maar dat inhoudelijke verhaal weten we in mijn optiek nog onvoldoende voor het voetlicht te brengen.

Angst voor de toekomst? Je hoort het inderdaad weleens. Misschien is het wel zo dat alle publiciteit over zelfrijdende auto's en technische innovaties ervoor zorgt dat mensen gaan denken dat het chauffeursvak over tien of twintig jaar niet meer bestaat. Dat is onzin. De rol en werkzaamheden gaan veranderen, maar dat geldt ook voor beroepen in andere sectoren. Echter, verandering biedt ook kansen en voordelen.

Voor ons is er in ieder geval een hoop werk aan de winkel. De eerste belangrijke stap is om CTL toekomstbestendig te maken. We zijn twee jaar geleden gestart, hebben elkaar goed leren kennen en willen nu een verdere professionalisering doorvoeren met een duidelijke verenigingsstructuur met centrale aansturing. We hebben momenteel professionele ondersteuning om te kijken naar het businessmodel en er loopt een subsidieaanvraag voor het project. Dat wachten we de komende maanden af. Het is de bedoeling dat meerdere partijen zich op termijn aansluiten, dat maakt het geheel sterker, maar we gaan wel alvast van start. Want dit idee moet niet op de tekentafel blijven liggen.

We hebben voor de lange termijn voor onszelf een concrete doelstelling benoemd: meer dan 200 instromers werven voor de sector. Er is nadrukkelijk een collectief belang mee gemoeid. Het is ontzettend belangrijk dat er meer instroom komt in de totale vijver, daar gaan we met z'n allen van meeprofiteren.

Ik geloof heilig in samenwerking. Ik zeg altijd: alleen ga je sneller, samen kom je verder. Het zou goed kunnen dat de onderlinge samenwerking tussen de betrokken partijen binnen CTL op een gegeven moment uitgebouwd wordt. Ladinguitwisseling? Het zit nu niet in de scope, maar wie weet...

**Adwin Ploeger is algemeen directeur van Ploeger Logistics in Harderwijk. Daarnaast is hij lid van de Ledenraad van TVM.**

‘Alleen ga je sneller, samen kom je verder’

农产品绿色通道

绿色通道

TIR车辆



# ‘Gewoon een kwestie van kilometers maken’

Een rit over 13.500 kilometer, van het Chinese Guangzhou naar het Spaanse Alicante. Het is vooralsnog het langste transport over de Nieuwe Zijderoute dat Alblas Transport heeft uitgevoerd. “We hebben het in zeventien dagen gedaan. Maar uiteindelijk is het gewoon een kwestie van kilometers maken”, zegt directeur Jan Alblas nuchter. Sinds vorig jaar onderhoudt zijn onderneming een reguliere wegdienst van en naar China.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Glenn Wassenbergh en IRU

**N**et over de grens bij Oldenzaal, in het Duitse Emsbüren, kan Jan Alblas vanuit zijn kantoorje uitkijken over het terrein van 82.000 vierkante meter waar net de laatste hand is gelegd aan een hypermodern logistiek centrum, inclusief een enorm warehouse met 38 loading docks. Een deel van de opgeslagen goederen in Emsbüren heeft als bestemming China. De Nieuwe Zijderoute over het asfalt is volgens Alblas een gat in de markt. “De behoefte gaat alleen maar groeien.”

Een jaar geleden legde zijn onderneming als eerste Europese transporteur een TIR-rit af van China naar Europa, via Kazachstan, Rusland, Wit-Rusland en Polen. De TIR-overeenkomst (Transports Internationaux Routiers) heeft als doel om douaneformaliteiten tussen aangesloten landen te vereenvoudigen. Sinds ruim een jaar is het TIR-systeem ook van kracht in China.

## Lange en intensieve voorbereiding

Zelfs de Chinese variant van het acht uurjournaal besteedde aandacht aan de primeur van Alblas. De eerste rit ging van het Chinese filiaal van Alblas in Ürümqi, gelegen tussen Kazachstan en Mongolië, naar het Poolse Slubice, een afstand van ruim 7000 kilometer. Aan de tocht ging een lange en intensieve voorbereiding vooraf. “Wanneer je aan zo’n onderneming begint moet je niets aan het toeval overlaten”, stelt projectmanager Quirijn Alblas, tevens de zoon van directeur Jan Alblas.

In totaal nam het eerste transport over

de Nieuwe Zijderoute dertien dagen in beslag. Alblas streeft naar een standaard doorlooptijd van tien dagen. Inmiddels verzorgt het bedrijf uit 's-Gravendeel met zo'n 300 medewerkers en 200 auto's meerdere transporten per week vanuit West-Europa naar China en vice versa. Daarbij ligt de focus op relatief hoogwaardige goederen van onder andere de chemische, farmaceutische en de mode-industrie.

## Eigen vestiging in China

“We zijn al jaren terug in China gestart met een verkoopkantoor. Aanvankelijk in Shanghai, later in Ürümqi”, schetst Jan Alblas de historische context van het eerste TIR-transport. “We hebben in China een eigen vestiging, een 100%-dochterbedrijf. Mede omdat wij het enige Europese transportbedrijf in China zijn met een internationale transportvergunning en we in China met eigen materiaal en chauffeurs rijden, kunnen we het hele vervoer van deur tot deur probleemloos uitvoeren.”

Alblas Transport is van oudsher op het Oosten georiënteerd. Sinds 1990 heeft het bedrijf een eigen vestiging in Polen. “Voor goederenstromen vanuit China naar Midden-Europa was de belangrijkste modaliteit altijd over water. In China loopt nu al enige tijd het overheidsprogramma ‘Go West’, bedoeld om meer industrie landinwaarts te krijgen en daarmee de gigantische groei in

de kustregio's iets af te remmen. Het gevolg van dat programma is dat de route over zee naar Europa nog langer gaat duren, omdat er ook nog tijd opgaat aan binnenlands transport in China. Anders gezegd: de weg wordt automatisch een interessantere optie.”

Tot vorig jaar was de praktijk geheel anders, vooral door alle douaneformaliteiten tussen de landen op de route. Echter, dat veranderde toen China in mei vorig jaar toetrad tot de TIR-conventie, waardoor het hele proces sterk werd vereenvoudigd. Feitelijk worden door verzegeling van lading de formali-

‘Bij ieder tankstation op de Nieuwe Zijderoute hebben we monstertjes, diesel afgenomen’

teiten beperkt tot het land van vertrek en het land van bestemming. In september 2018 openden Kazachstan en China ook nog eens de nieuwe grensovergang bij Khorgos om het transport over de nieuwe West-Chinese snelweg van 8445 kilometer naar West-Europa te versnellen, als onderdeel van het Chinese Belt and Road-project.

## Transport over de weg

Quirijn Alblas: “Qua snelheid zit wegtransport tussen vervoer door de lucht en per spoor in. In theorie is het spoor sneller, maar dan heb je het over >



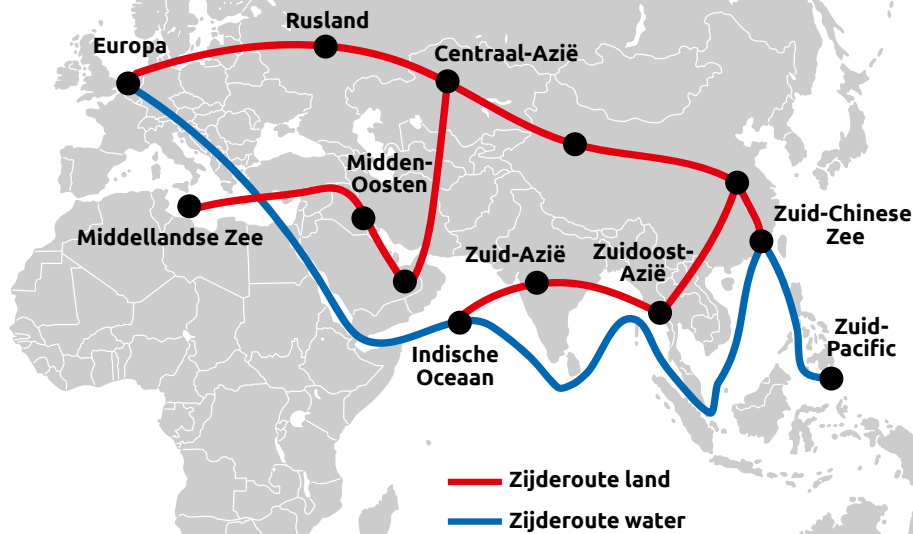
## CLINGENDAEL-ONDERZOEK 'Nieuwe Zijderoute'

De Chinese investeringen in de Nieuwe Zijderoute veranderen nadrukkelijk het geopolitieke speelveld, meent Frans-Paul van der Putten, onderzoeker van Instituut Clingendael. Hij verwacht dat het miljardenproject in combinatie met de Chinese economische groei zorgt voor een verschuiving in de internationale handel.

Tekst: Frank Woestenburger

*Wat zijn de achtergronden van de Chinese investeringen in de Nieuwe Zijderoute?*

“Er zijn diverse motieven voor China om in te zetten op de Nieuwe Zijderoute. De meest fundamentele daarvan zijn: meer



vervoer van station A naar station B. Daar komt vervolgens nog wel het voren natransport bij plus de tijd die verloren gaat aan het tot tweemaal toe overhevelen van lading onderweg omdat de spoorbreedtes afwijken. En dan wordt het ineens een andere rekensom.”

Daarnaast speelt mee dat bepaalde goederen niet over het spoor of door de lucht vervoerd mogen worden, maar wel over de weg. Andere goederen (gevaarlijke stoffen of bijvoorbeeld Lithium-batterijen) mogen nu ook nog niet over de weg. Dat moet allemaal over zee. Quirijn Alblas: “Maar de verwachting is dat die stoffen straks ook over de weg vervoerd mogen worden. Zodra dat het geval is, wordt onze potentiële klantengroep in één klap een stuk groter. Neem de Lithium-batterijen, die vormen een snel groeiende markt waarin behoefte is aan snelle doorlooptijden. Daar leent wegtransport zich bij uitstek voor.”

Dat is echter toekomstmuziek. Alblas is al blij dat hij nu een reguliere wegdienst heeft tussen China en West-Europa. Voor de eerste pilot ging Jan Alblas zelf ook op onderzoek uit door in zijn eigen (personen)auto de route te rijden.

### Veiligheid onderweg

“Ik wilde met eigen ogen zien waar mijn chauffeurs mee te maken zouden kunnen krijgen. De infrastructuur viel me

enorm mee. Jaren terug was dat met name in Kazachstan totaal anders. Toen was het beeld nog vrij beroerd met gaten in de weg en kapotgereden asfalt. Of dat de verharde weg ineens ophield en je verder moest door het zand. Tegenwoordig is van de 3000 kilometer die je door Kazachstan moet, zo'n 300 kilometer hobbelig. Dat is te overzien.”

Ook de veiligheid onderweg, zowel voor lading als chauffeurs, was en is voor Alblas een belangrijk topic. De ritten worden standaard door twee chauffeurs uitgevoerd. Dat de ene chauffeur onderweg zijn handen aan het stuur heeft en de ander aan de Kalazhnikov is een amusant indianenverhaal, zegt Alblas met een brede lach. “Dat is gelukkig niet nodig.”

“De chauffeurs mogen niet van de hoofdroute afwijken. Dan is er niet zoveel aan de hand. In Rusland en Kazachstan zijn veel bewaakte parkings met hekken eromheen, met camerasystemen en personeel. Ik denk dat er op de openbare parking in Venlo meer zeilen worden kapotgesneden dan in Rusland en Kazachstan. En in China is de politie ook erg duidelijk aanwezig. In China wordt op je gelet, maar dat geeft wel een gevoel van veiligheid en geruststelling.”

“Sterker nog, in China is het verplicht om met een dubbel camerasysteem in de cabine te rijden, waarbij een camera op de weg is gericht en een

andere camera op de chauffeur. Privacy-issues? Daar denken ze in China anders over dan in het Westen, maar feitelijk maakt het niet veel uit. Hier geven we onze privacy weg aan Google en Facebook, daar geven ze het weg aan de staat. Zolang je geen verkeerde dingen doet, heb je nergens last van.”

### Internationale chauffeurs

Het feit dat de Nieuwe Zijderoute toch wordt afgewerkt met twee chauffeurs heeft enigszins met veiligheid te maken ('want stel je voor, je wordt ziek'), zo geeft Alblas aan, maar meer met de snelheid. “Dat is samen met de prijs ons onderscheidende vermogen ten opzichte van andere modaliteiten. Dus je probeert het maximaal aantal toegestane uren per dag te rijden. Volgens de internationale wetgeving mag er 21 uur non-stop gewerkt worden met een dubbele bemanning en dan aansluitend een stilstaande pauze van negen uur.”

De chauffeurs werken in vaste koppeltjes. De Westerse chauffeurs rijden tot de Kazachstaans-Chinese grens. Daar wordt de Nederlandse trailer omgekoppeld en rijdt een Chinees duo met een Chinese auto het resterende deel van de route. Ook dat is vaak nog een traject van duizenden kilometers.

Quirijn Alblas: “Voor ons is het belangrijk dat chauffeurs visumvrij Rusland en Kazachstan in kunnen rijden. Om die reden maken we >

# eroute stelt ons voor een dilemma'

grip krijgen op internationale economische en politieke factoren waarvan China afhankelijk is en nieuwe manieren vinden om het proces van China's economische groei en ontwikkeling gaande te houden."

## *Hoe belangrijk is de handel met China voor Nederland?*

"Voor Nederland is Duitsland veruit de belangrijkste handelspartner. Maar voor Duitsland is dat China. Het gevolg daarvan is dat China bijzonder belangrijk is voor Nederland, ook al is dat niet altijd even zichtbaar. Een plaats waar dit belang tot uiting komt is de Rotterdamse haven: een kwart van alle containers die

daar aankomt, komt uit China. Nieuwe kansen ontstaan wanneer bedrijven nog beter inspelen op de Nederlandse positie tussen Duitsland en China, door nieuwe en betere transportverbindingen met China en door nieuwe economische dynamiek in Oost-Europa en niet-westerse landen als gevolg van de Nieuwe Zijderoute."

## *Wat betekent de Nieuwe Zijderoute voor onze relatie met China?*

"De Nieuwe Zijderoute stelt ons voor een dilemma. Niet meedoen kan betekenen dat we onszelf in de toekomst buitenspel zetten. Wel meedoen kan op termijn betekenen dat we zeer afhankelijk worden van China. Het is van

belang dat de Nederlandse overheid samen met het bedrijfsleven een strategie ontwikkelt om een tussenweg te vinden tussen deze risico's. Hiervoor is de instelling van een nationaal Zijderouteplatform noodzakelijk. Het Clingendael China Centre, onlangs opgericht, heeft als doel bij te dragen aan een strategische visie op de Nieuwe Zijderoute van diverse Nederlandse stakeholders. Voor de EU geldt hetzelfde als voor Nederland wat betreft het vinden van een balans. Het zou goed voor Europa zijn als het in de toekomst meer een multilateraal initiatief wordt, waarbinnen China belangrijk is maar niet overheersend."





Projectmanager  
Quirijn Alblas (links)  
en directeur Jan Alblas

gebruik van chauffeurs uit Servië, Moldavië, Wit-Rusland en Oekraïne, die allen bij ons in dienst zijn. Het bijkomende voordeel is dat ze de Russische taal machtig zijn. Dat is op de route wel een vereiste. We geven ze ook extra technische scholing. Je moet wel jezelf kunnen redden. Soms heb je afgelegde stukken van een paar honderd kilometer zonder netwerkdekking, dan ben je echt op jezelf en je medeweggebruikers aangewezen. Het is dan handig dat iemand de taal spreekt, maar ook technisch onderlegd is.”

De chauffeurs krijgen een uitgebreid routeplan mee. Daarin staat alle relevante informatie, onder andere over de douaneformaliteiten en vereisten bij de

en later onderzoeken, zodat we later de juiste keuzes konden maken in ons tanknetwerk. Uit Kazachstan komt veel olie vandaan, maar de kwaliteit van de diesel is op veel plaatsen nog ver onder de maat. Wij rijden met nieuwe Euro 6-motoren. Dan is het funest voor je katalysator als je brandstof tankt met een te hoog zwavelgehalte. Dankzij ons onderzoek kunnen we chauffeurs nu aangeven waar en bij welk merk ze met een gerust hart kunnen tanken.”

### Jongensboek

Het rijden van de Nieuwe Zijderoute klinkt als een jongensboek. Er komen ook bij Alblas Transport wel eens verzoeken binnen van chauffeurs om een keer de route te mogen rijden, maar men houdt vast aan de eigen specialisten. Bovendien, zo benadrukt Jan Alblas, valt het romantische beeld dat sommige mensen er misschien van hebben in de praktijk wel tegen. “Ik heb

eerder dit jaar zelf nog een stuk gereden, tot de Chinese grens. Het bloed kruipt ook bij mij weleens waar het niet gaan kan. Ik hou gewoon van het chauffeursvak. Maar om heel eerlijk te zijn, het is afstanden rijden, gewoon een kwestie van kilometers maken.”

Op het gebied van efficiency valt er op de route overigens nog winst te

behalen, vervolgt hij. „Het liefst rijden we vol heen en vol terug. Maar er is nog onbalans. De lading vanuit China groeit harder dan naar China toe. Vandaar dat we ook lading meenemen naar Rusland en Kazachstan. Dat laatste stukje rijden we dan leeg door.”

Alblas verwacht in ieder geval veel van de Nieuwe Zijderoute. “Weg is op dit traject een nieuwe modaliteit. Dat zien meer partijen en die zullen zich er ook op gaan storten. Onze voorsprong is dat we veel ervaring hebben opgebouwd en natuurlijk dat we een eigen vestiging in China hebben en zeer goed ingevoerd zijn.”

Vanuit zijn kantoor valt te zien hoe een vrachtwagencombinatie het terrein in Emsbüren afrijdt. Bestemming: China. <

‘De langste route bedroeg 13.500 kilometer van Guangzhou naar Alicante, dat ging prima’

verschillende grensovergangen. “In Kazachstan is bijvoorbeeld onze groene kaart niet geldig en moet je dat aan de grens regelen.”

Ook staan er instructies in met betrekking tot bewaakte parkings en tankstations. “We hebben in een eerder stadium bij alle tankstations langs de route monstertjes diesel afgenomen

## SECTORTOP

**TVM organiseert samen met ING en TLN op 28 november in Amsterdam de SectorTOP 'Bouwen aan een grenzeloos netwerk'. Voor meer informatie of aanmelden:**



# Op naar de volgende 100 jaar

Bij Oegema Transport leggen ze de lat hoog. Dat gold ook voor het grootschalige feest ter gelegenheid van het 100-jarig jubileum van het bedrijf, dat afgelopen maand op het eigen terrein in Dedemsvaart werd georganiseerd voor medewerkers, klanten en andere relaties.

tekst: Frank Woestenburg  
beeld: François Wieringa

“W e zijn een jaar met de organisatie bezig geweest. Er mocht geen grassprietje verkeerd staan”, kijkt algemeen directeur Sibbele Oegema tevreden terug. “Wij, Oegema's, zijn in principe niet zo van het feesten en lopen nooit voorop in de polonaise, maar een eeuwfeest van je eigen bedrijf is wel heel bijzonder. In principe maak je dat maar één keer mee...”

Wie bij Oegema Transport over de vloer komt, ontkomt niet aan de rijke historie van de onderneming. Aan de muren van het kantoor hangen prachtige nostalgische foto's van lang vervlogen tijden. Onder andere van de oprichters die ooit – in een tijd van crisis en

armoede - met niets begonnen.

De Eerste Wereldoorlog was net voorbij toen Freerk Oegema en zijn vrouw Trijntje Hietkamp aan de Nieuwewijk in Dedemsvaart voor het eerst de deuren openden van een wagenshuur die nodig was om hun eigen stalhouderij en sleperij (met paard en wagen) van de grond te krijgen. Met vallen en opstaan wist het familiebedrijf in honderd jaar tijd uit te groeien en te transformeren tot een succesvol en modern transportbedrijf en

multifunctionele logistieke dienstverlener, die geldt als trots van de regio.

## Vierde generatie

Sibbele Oegema en zijn broer Gerlof

‘Gewoon blijven doen en je gezonde verstand gebruiken, daar zijn we hier wel van’

vormen samen de vierde generatie Oegema die leiding geeft aan het bedrijf. De één (Sibbele) is algemeen >



Gerlof (links) en  
Sibbele Oegema



directeur, de ander (Gerlof) neemt de techniek en de garage voor zijn rekening. "Je kunt nooit iets met honderd procent zekerheid zeggen, maar de intentie is er wel dat er straks een vijfde generatie aan het hoofd staat", vertelt Oegema in zijn kantoor in Dedemsvaart, met uitzicht op een oldtimer die in een glazen kooi voor de hoofdingang opzichtig staat te pronken.

Hij en zijn echtgenote Gina hebben drie zonen van respectievelijk

21, 19 en 17 jaar. De jongens zijn stuk voor stuk fanatieker sporters (BMX). "Mijn vrouw en ik houden hen altijd voor: je moet doen wat je leuk vindt. En als je dit niet leuk vindt, moet je het vooral niet doen. Ik zou dat jammer vinden, maar wel begrijpen. Zij zien ook wel dat pa 's ochtends vroeg de deur uit gaat en meestal pas laat in de avond thuiskomt. Ik wist en ik weet niet beter. Voor mij is het ook een hobby. Ik loop hier zaterdagochtend vaak rond. Dan help ik even in

de garage. En wanneer 's avonds de auto's terugkomen en er is onderbezetting, dan help ik ook een handje mee. Serieus, ik voel me schuldig als ik 's avonds om zes uur naar huis ga. Dan denk ik: Ik heb een korte dag gehad. De jeugd van tegenwoordig zit heel anders in elkaar. Een ding staat vast: als een van de drie besluit het bedrijf later over te nemen, moet hij het heel anders doen dan ik."

### Moeder Oegema eregast

De moeder van Sibbele en Gerlof Oegema was afgelopen maand de eregast van het jubileumfeest.

Een halve



De eerste twee generaties van Oegema Transport: oprichter Freerk en zijn zonen Bert en Sib

eeuw stond ze aan het hoofd van de onderneming.

Sibbele Oegema: "We hebben het in bepaalde periodes als bedrijf heel moeilijk gehad. Neem de periode tussen 1975 en 1985: er was een oliecrisis, een enorme recessie en pure armoede. Zo heb ik dat ook ervaren. Er was gewoonweg geen werk. We hadden oude auto's, maar geen geld om ze te repareren als dat nodig was. Ik kan me die tijd nog ontzettend goed herinneren. Ik heb het twee jaar achter elkaar meegemaakt dat ik voor de start van het nieuwe schooljaar bij de LTS stond en dat iedereen zijn schoolboeken meekreeg, behalve Sibbele. Want wij hadden niet betaald."

"Mijn vader leefde ongezond en kon het in die tijd mentaal allemaal

niet aan. Mijn moeder heeft ons bedrijf er toen doorheen gesleept.

Vooral door keihard te werken en nooit bij de pakken neer te zitten. We zijn hartstikke trots op haar. Ze is nu tachtig jaar en gelukkig nog in goede gezondheid, maar zij heeft dus vijftig van de honderd jaar in ons bedrijf gewerkt. Dat is best een poos."

Sibbele Oegema stond vanaf zijn zeventiende zijn moeder met raad en daad bij. Zijn rol werd gaandeweg steeds belangrijker.

"Ik heb nooit overwogen een andere

richting op te gaan. Ik wilde als jongetje altijd maar één ding: zo snel moge-

"We hebben korte lijnen en zijn praktisch ingesteld, dat is onze kracht"

lijk mijn rijbewijs halen. Op mijn twaalfde hielp ik in de garage al mee motoren te reviseren en zat ik onder de olie en de diesel. Toen ik achttien



werd, heb ik meteen mijn rijbewijs gehaald. Een half jaar later had ik alle papieren, zat ik op de vrachtwagen en hielpen Gerlof en ik mijn moeder zoveel mogelijk. Mijn moeder deed de boekhouding, ik de planning en organisatie, Gerlof het onderhoud. Door heel weinig kosten te maken en alles vanuit ons woonhuis en de bijkeuken te organiseren, wisten we door de moeilijke jaren heen te rollen en geleidelijk te groeien. Eind jaren tachtig hadden we zo'n 25 auto's rondrijden, vanaf toen werd het allemaal serieuzer."

### Praktisch ingesteld

Tegenwoordig heeft het bedrijf zo'n 300 vrachtwagens en ruim 500 medewerkers in dienst.

"Vanaf 1995 zijn we als bedrijf jaar na jaar gegroeid. Groei is geen doel op zich. Onze doelstelling is om ons

'Eens in de maand serveren we een bal gehakt. Dat soort dingen houden we erin'

bedrijf te kunnen blijven overzien en tegelijkertijd wat geld te verdienen, zodat we kunnen investeren in vooruitgang. Daarnaast moet de werksfeer goed zijn en blijven. Maar van het één kom het ander in de praktijk. En we zijn natuurlijk niet tegen groei. Als iets op je pad komt en het past, de klik er is en je de goede oplossing hebt, dan gaan we daar wel voor. We hebben korte lijnen en zijn praktisch ingesteld, dat is onze kracht."

Ondanks de enorme groei is de geschiedenis en familiecultuur van het bedrijf in alle geledingen nog merkbaar, meent Oegema. "Mijn moeder heeft uit de magere jaren als een soort erfenis meegenomen dat ze altijd snel wilde betalen. En zo sta ik er eigenlijk ook in. Wij hanteren binnen Oegema de stelregel dat alles op tijd betaald wordt."

"Persoonlijk zijn wij vrij zuinig. Onze familie weet uit ervaring hoe het is om weinig of geen geld te hebben. Mijn moeder kreeg pas enige armslag toen ze al vijftig was geweest. Daarvoor ging iedere cent die we verdienden terug in het bedrijf. En zo is de gedachte nog wel een beetje. Als ik voor mezelf toe ben aan een andere auto, ga ik naar Duitsland en haal ik er een met 6000 km op de teller, gewoon omdat het goedkoper is. Aan de andere kant investeer ik waanzinnig veel in het bedrijf, daar heb

ik geen enkele moeite mee. Jaarlijks kopen we voor vier miljoen euro aan nieuwe vrachtwagens. Daarnaast hebben we de afgelopen jaren 25 miljoen euro geïnvesteerd in grond en nieuwe warehouses, goed voor 15.000 palletplaatsen en twee crossdockcentra. Die tegenstelling – van terughoudendheid privé en voortvarendheid zakelijk – vind ik zelf wel bijzonder. Maar misschien is dat ook wel een klein beetje het geheim van het succes. Gewoon blijven doen en je gezonde verstand gebruiken, daar zijn we hier wel van."

Tegenwoordig is het bedrijf een grote speler in de wereld van Logistiek en Transport. Sibbele Oegema, trots: "We hebben uiteenlopende disciplines in eigen huis: distributie (dag en nacht), internationaal transport, bouwmaterialentransport,

warehousing, forewarding, een eigen garage voor reparaties en onderhoud plus een eigen IT-afdeling, waar alleen al acht mensen werken. We willen uitgroeien tot een logistieke 3PL+ provider, dat wil zeggen dat we de ketenregie van onze klanten volledig overnemen. Want we kunnen veel meer dan transport alleen. Warehousing, forwarding, lucht- en zeevracht, wat het ook is, we willen onze klanten maximaal ontzorgen. Anders gezegd, het kan bij ons allemaal. We zijn een one-stop-shop voor klanten. Die multifunctionaliteit heeft ons gebracht waar we nu zijn."

### Toekomst vol uitdagingen

Echter, ook Oegema wacht een toekomst vol uitdagingen. Bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid.

"We rijden sinds 2,5 jaar de thuis-







leveringen voor Ikea, in de postcodegebieden 7, 8 en 9 in Noordoost-Nederland. Ikea heeft aangegeven dat vanaf 2025 alles elektrisch moet, dus ook emissievrij transport. Dat betekent een waanzinnige uitdaging voor ons. Er gaat sowieso ontzettend veel veranderen op het gebied van transport. We zijn vijftig jaar bezig geweest met het ontwikkelen en doorontwikkelen van de dieselmotor, maar de komende tien jaar gaat er meer gebeuren in de aandrijving en mobiliteit van de truck dan in de afgelopen vijftig jaar. Daar ben ik heilig van overtuigd. Het gaat compleet op de schop. Natuurlijk, het is voor ondernemers een razend interessante ontwikkeling, maar qua investeringen vraagt het veel. Een elektrische auto is 2,5 keer duurder dan een gewone auto en een waterstofauto is vijfmaal

duurder. Die prijzen moeten we doorberekenen aan klanten. Dat is lastig. Veel klanten willen wel duurzaam ondernemen, maar de rekening betalen ze liever niet. Die mentale omslag moet nog gemaakt worden. Of het moet van bovenaf opgelegd worden dat de diesel eruit moet. Zolang we nog niet zover zijn, gaat iedereen voor de goedkope oplossing.”

En, zo vervolgt hij, tegenover de stijgende aanschafkosten van nieuwe duurzame vrachtauto's staat dat de voortschrijdende techniek op termijn ook zal leiden tot minder schades. “Uiteindelijk zullen de auto's en wegen veel veiliger worden. Onze bakwagens zijn nu al uitgerust met camera's rondom in plaats van met spiegels. Als we een paar jaar verder zijn, weet de nieuwe generatie chauffeurs niet beter meer. Een van

mijn zonen vond laatst een stratenboek op zolder. Die vroeg aan mij: Pa, wat is dit? Dat krijgen we straks ook met de autospiegels. Ik denk dat wij een makkelijker leven leiden dan onze ouders. Geloof me, over honderd jaar zitten de mensen te lachen over hoe wij ons leven hebben geleid.”

Maar klagen, dat zal hij niet doen. “We leiden een machtig mooi leven. En ik hoop dat de meeste mensen die bij ons werken dat ook vinden. We worden als bedrijf groter en groter, dat hoor je soms terug. Ik ken ook niet meer iedereen bij naam, helaas. Maar de cultuur van het familiebedrijf bestaat nog. We hebben bijvoorbeeld een truckerscafé hierboven, eens in de maand serveren we daar een bal gehakt. Dat soort dingen houden we erin. Ook dat hoort bij ons.” <

# Koninklijk predicaat voor Van der Slot

Van der Slot Transport uit Rijnsburg heeft 11 oktober het predicaat 'Koninklijk' ontvangen uit handen van Jaap Smit, de Commissaris van de Koning in Zuid-Holland. Vorig jaar vierde Van der Slot Transport het 100-jarig jubileum.

Directeur Alex van der Slot, tevens lid van de Ledenraad van TVM, nam het predicaat trots in ontvangst. Ook zijn vader Krijn van der Slot, tot 1993 directeur van de onderneming, was bij de ceremonie aanwezig. Van der Slot Transport is een specialist als het gaat om het transport en het logistiek verwerken van hoofdzakelijk sierteelproducten. Het bedrijf is tevens bekend als dé partij die al sinds 1985 de Nederlandse bloemen vervoert voor het jaarlijkse Urbi et Orbi van de Paus in Vaticaanstad.



## De Ondernemersdesk van TVM

De ontwikkelingen in de branches van logistiek en transport volgen elkaar in hoog tempo op. Ook TVM is volop in beweging. Een transitie waarbij het collectieve belang voorop staat. Want TVM is een coöperatie. Onze klanten zijn onze leden.



### Klantbeleving centraal

TVM schuift steeds meer op van wienverzekeraar naar verzekeraar van logistiek en transport, over weg en water, met aanvullend de rol van dienstverlener en adviseur. Betrokken en altijd dichtbij. Zo willen we onze leden nog beter van dienst zijn. De introductie van de Ondernemersdesk is hier een mooi voorbeeld van. Eigen rijders en ondernemers in wegtransport met maximaal vijf voertuigen kunnen daar voortaan altijd terecht voor antwoord en advies.

### Prettige manier

"Eigen rijders hebben het druk", zegt Ronald Kuipers, manager Logistiek en Transport Nederland bij TVM. "Zitten ze niet op de weg, dan laden en lossen ze, doen ze de administratie en halen ze opdrachten binnen. Het laatste waar zij zich in de dagelijkse praktijk druk om willen maken zijn tijdrovende en

complexe zaken als verzekeringen, ondernemersvragen en wetten en regels die om antwoord vragen. Ze kunnen zichzelf een dienst bewijzen door contact op te nemen met onze Ondernemersdesk. Want wij staan klaar voor onze leden. Om ervoor te zorgen dat ze snel en makkelijk veel zaken zelf digitaal kunnen regelen. Om snel, deskundig en enthousiast te adviseren. En om zaken op te lossen waar ze zelf niet aan toekomen. De TVM ondernemersdesk is er voor de eigen rijders. Wij nemen hen graag veel uit handen, behalve het stuur."

### Bereikbaarheid

De TVM ondernemersdesk is bereikbaar via 0528 -292 292. Het team is er elke werkdag tussen 08.00 en 17.15 uur om ondernemers verder te helpen. Mailen kan altijd, naar: onderneemersdesk@tvm.nl En kijk ook op tvml.nl/ondernemersdesk.

# Grip op verzuim

**Een zieke werknemer kost al snel 300 euro per dag. Naast het inhuren van een vervanger heeft een transportondernemer ook te maken met omzetsderving en kost het veel tijd. Het is dan prettig te weten wat er mogelijk is om het verzuim te voorkomen of te beperken.**

Afgelopen maand wisselde TVM van gedachten over dit onderwerp met transportondernemers. In een kleine setting op een bijzondere locatie gaf Jacqueline de Bruin van CZ Zorgverzekeringen een presentatie met cijfers over verzuimende medewerkers in de transportsector. Tijdens de presentatie deelden de verschillende ondernemers hun ervaringen. Elke werkgever heeft te maken met verzuimende werknemers.

## Ruimte voor dialoog

Jan Vaatstra, arbeidsdeskundige bij TVM, gaf een mooie doorkijk naar de

toekomst door het delen van de visie op verzuim- en verzuimmanagement. Dit leverde goede gesprekken op tussen de transportondernemers.

Klanten waardeerden de bijeenkomst in de Watertoren gemiddeld met een 8. De onderdelen locatie, thema, inhoud en presentatie werden allemaal goed beoordeeld.

“We kijken terug op een succesvolle ontbijtsessie”, zegt Irfan Katalanc, regiomanager bij TVM. “Dit concept gaan we in 2020 vaker inzetten. Uiteraard met verschillende thema's en onderwerpen.”



## Dagvaardingen tegen fabrikanten vanwege truckkartel

**TVM zet zich met andere partijen in om truckkartelgedupeerden bij te staan. Vrachtwagenfabrikanten profiteerden jarenlang van verboden prijsafspraken. Eind juli zijn de dagvaardingen uitgebracht tegen de truckfabrikanten.**

De truckleveranciers zijn nu aan zet. In totaal gaat het om circa 50.000 trucks die in de kartelperiode zijn aangeschaft door Nederlandse bedrijven en (semi-)overheden.

De komende periode staat voor NLtruckkartel in het teken van de verdere data- en bewijsverzameling. Dit is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de deelnemers zelf. Bij de aanlevering van data uit de verzekeringsadministratie is verzekeraar TVM NLtruckkartel behulpzaam. “Dat is een zorgvuldig en tijdrovend proces, omdat het gaat om relatief oude gegevens van veel verschillende relaties. Het draagt echter bij aan een goede onderbouwing

van de collectieve claim en daarom doen we het graag”, zegt Simone Pluim, manager van TVM rechtshulp.

NLtruckkartel moet de data en het nog beschikbare bewijsmateriaal uiterlijk op 29 januari 2020 inbrengen in de procedure. Vanzelfsprekend worden deelnemers aan de collectieve claim geïnformeerd als er een actie verwacht wordt.

Voor leden van TVM met de verkeersrechtsbijstandsverzekering is de procedure tot het polismaximum kosteloos. Hebt u zich nog niet aangemeld? Indien u trucks hebt aangeschaft in Nederland, kan dat nog altijd via de website van NLtruckkartel.

# 5 VRAGEN

**TVM verzekeringen heeft al 15 jaar de afdeling Speciale Zaken. Coördinator Speciale Zaken Patrick Woltjer vertelt over de werkzaamheden van deze afdeling.**

### 1. Wat doet de afdeling Speciale Zaken?

“De afdeling Speciale Zaken wordt ingeschakeld bij verzekeringsfraude en criminaliteit. Voorbeelden zijn diefstallen van voertuigen, pleziervaartuigen en lading, en aan zaken waarbij een vermoeden van fraude is. Zowel aan de voorkant (acceptatie) als aan de achterkant (schade). Daarnaast screenen we diverse partijen (prospects, leveranciers, begunstigden van de TVM foundation en medewerkers). TVM relaties die worden geconfronteerd met interne vormen van criminaliteit kunnen rekenen op bijstand en advies van Speciale Zaken.”

### 2. Wanneer is sprake van een vermoeden van fraude?

“Met een huurauto opzettelijk tegen een al beschadigde auto aanrijden om een schade-uitkering te krijgen, het vervalsen van een factuur, het onjuist opgeven van het schadeverleden bij het sluiten van de verzekeringsovereenkomst. Het claimen van oude (al aanwezige) schade, het gebruik maken van een getuige die niet aanwezig was, verduistering van lading of brandstichting.”

### 3. Wat kan de afdeling Speciale Zaken doen als een vrachtauto/lading wordt gestolen?

“Bij een gestolen vrachtauto en/of lading verrichten we onderzoek. We gaan dan na wat voorafgaand aan de diefstal is gebeurd, voeren gesprekken met betrokkenen, doen deskresearch waarbij zoekmachines worden geraadpleegd en nemen contact op met de politie en fraudecoördinatoren van andere verzekeringsmaatschappijen. Daarnaast onderzoeken we beelden van beveiligingscamera's, maken gebruik van alle beschikbare technische hulpmiddelen en voertuigdata, doen buurtonderzoek en bezoeken hotspots in de omgeving. Gestolen goederen worden ook bij nationale en internationale relaties onder de aandacht gebracht. Verder kan TVM adverteren in tijdschriften die door chauffeurs en/of transportbedrijven worden gelezen, contact leggen met het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) en met het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV).”

### 4. Wat doet TVM als een fraude wordt geconstateerd?

“Bij grotere zaken of zaken met een grote impact doen we aangifte bij de politie. We verstrekken geen uitkering, kunnen bij fraude door een verzekeringsnemer de verzekering(en) opzeggen, we melden de fraude in het register van de Stichting CIS en bij het Centrum Bestrijding Verzekeringscriminaliteit van het Verbond van Verzekeraars en we verhalen onze gemaakte kosten.”

### 5. Hoe verhaalt TVM haar kosten op een fraudeur?

“Zodra fraude is vastgesteld, verhalen wij de intern en extern gemaakte kosten. Daarvoor werken we samen met de Stichting SODA (Service Organisatie Directe Aansprakelijkstelling). Bij verzekeringsfraude is dat bedrag in elk geval 532 euro. Bij grotere verhaalbare bedragen (hoger dan 5000 euro) wordt in samenwerking met de afdeling Juridische Zaken van TVM een verhaalonderzoek opgestart en gekeken naar de beste manier van verhalen. Zo zorgen wij ervoor dat u niet teveel premie betaalt en wordt duidelijk gemaakt dat fraude voor TVM niet acceptabel is.”





# Elisabeth Post zit bovenop transport

Vanuit haar werkruimte op de achtste verdieping van het kantoor van VNO-NCW, waar ze in haar nieuwe rol regelmatig over kan beschikken, heeft Elisabeth Post een mooi en vooral ver uitzicht over Den Haag. Het transport rijdt letterlijk onder haar bureau door, over de A12. Sinds haar aanstelling als voorzitter van brancheorganisatie TLN zit Post er bovenop. Zeker ook figuurlijk.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: TLN en ANP

Elisabeth Post (54) nam in mei het stokje over van Arthur van Dijk, tegenwoordig Commissaris van de Koning in Noord-Holland. In diezelfde provincie was Post tot een half jaar geleden namens de VVD gedeputeerde met onder andere wegen, verkeer, vervoer en zeehavens in haar portefeuille. Met andere woorden: het werkteerrein waarin ze nu opereert is zeker niet geheel nieuw.

“Als gedeputeerde mobiliteit had ik in Noord-Holland veel met transport te maken, ook als het ging over thema's als bereikbaarheid, infrastructuur en verkeersveiligheid”, vertelt Post. “Ik heb gemerkt dat die achtergrond helpt in mijn nieuwe rol bij TLN. Soms kan ik in bepaalde dossiers heel makkelijk invliegen. Neem bijvoorbeeld de Brexit-problematiek, daar hadden we het in Noord-Holland ook vaak over. Wat betekent de Brexit voor de haven van IJmuiden en voor de vrachtwagenchauffeurs die daar de ferry op willen, maar niet mogen of kunnen omdat er te weinig douanepersoneel is of hun papieren niet in orde zijn?”

## Combinatie van nieuw en vertrouwd

Aan de andere kant zijn er beslist ook onderwerpen waarin Post zich heeft moeten verdiepen, vervolgt ze in één adem. “Ik zat net drie weken bij TLN toen ik werd opgetrommeld om hier te komen bij VNO-NCW. Hans de Boer (voorzitter, red.) ging uitleggen welk pensioenakkoord hij met de bonden had

gesloten. Ik snapte wat hij zei, maar hoopte wel dat hij niet aan mij zou vragen: ‘En Elisabeth, wat vindt TLN hiervan?’ Want in alle eerlijkheid, dan had ik het antwoord echt even schuldig moeten blijven. Bij dat soort onderwerpen moest ik van ver komen. Dan is het fijn om te zien dat er heel veel specialisten bij TLN zitten, die alles over zo'n onderwerp weten. Die mij helpen vertrouwd te raken met bijvoorbeeld de pensioenen. Dat vind ik overigens ook het leuke, de combinatie van nieuw en vertrouwd. Ik heb uitdaging nodig, dat was voor mij de voornaamste reden voor TLN te kiezen.”

De sector van logistiek en transport is er één die de Hilversumse na aan het hart ligt. “Dat heeft vooral met het slag mensen te maken. Dit is een sector van ‘niet lullen, maar poetsen’ en dat vind ik plezierig. Er wordt niet gezanikt om het zaniken. Maar als mensen mopperen, dan is er echt iets aan de hand en moet je luisteren en proberen er iets aan te doen. De transportsector is oplossingsgericht en in alle opzichten in beweging. Dat past helemaal bij mij. Ik ben niet het type om op de winkel te passeren en te doen wat altijd al gedaan werd.”

## Brexit

Uitdagingen zijn er bij TLN, waarvan het eigen hoofdkantoor overigens in Zoetermeer is gevestigd, in overvloed en op tal van niveaus. Zo is Post in gesprek met ledenraad en bestuur om

het profiel van TLN als organisatie nog eens tegen het licht te houden. Een van de meest concrete en impactvolle uitdagingen, zeker voor de achterban, is de Brexit.

“Ik maak me daar grote zorgen over. Vooral ook omdat het allemaal al zo lang duurt en we – mede door het net weer verleende uitstel tot 31 januari - nog altijd niet precies weten waar we aan toe zijn. Dat is in de eerste

‘Britten zullen  
altijd afhankelijk  
blijven van Europa’

plaats frustrerend, maar ik bespeur in het land door de aanhoudende onzekerheid tevens een bepaalde metaalmoeheid. Er is door overheden en bedrijfsleven ontzettend veel geld gestoken in de voorbereiding op de Brexit. Aan de ene kant hoop je dat het niet voor niets is geweest, want niemand gooit graag geld in de sloot. Aan de andere kant, als de Brexit straks daadwerkelijk een feit is, ligt er ook een probleem. Althans, we worden er met z'n allen niet beter van.”

## Wellicht niet met z'n allen, maar een Brexit biedt toch ook kansen?

“Ik ben het daar in beginsel mee eens, ik denk ook graag in kansen. Maar >



zeker een No Deal-Brexit, die heel lang nadrukkelijk boven de markt hing, zou een enorme negatieve impact gehad hebben, onder andere op de Nederlandse bloemen- en vleesindustrie. Ook in termen van wachttijden wordt het bij een Brexit in welke vorm dan ook gewoon niet beter door alle grenscontroles en formaliteiten die nodig zijn. Echter, ik geloof dat er kansen zijn voor diegenen die zich daar beter op voorbereid hebben dan veel anderen. Ook in internationaal perspectief zou het onze concurrentiepositie kunnen verbeteren. Immers, een groot deel van het transport naar het Verenigd Koninkrijk wordt verzorgd door Britse bedrijven. Een goede grondige voorbereiding is cruciaal.”

Post vermoedt dat veel Britten met terug-

werkende kracht spijt hebben dat ze enkele jaren geleden niet hebben deelgenomen aan het Brexit-referendum en dat een nieuw referendum over het onderwerp nu heel anders zou uitpakken.

Post: “Ik kan er met mijn boerenverstand nog steeds niet bij. De Britten denken de autonomie over wet- en regelgeving terug te krijgen met de Brexit, maar ik geloof dat ze altijd afhankelijk zullen blijven van Europa, simpelweg omdat de meeste goederen worden aan- en afgevoerd vanuit het Europese vasteland. Meer dan vanuit andere continenten. En ook vanuit historisch perspectief is het een onlogische stap die de Britten willen zetten. Als je beseft dat Winston Churchill zich namens de conservatieve partij kapot heeft gevochten tegen Konrad Adenauer en Charles de Gaulle om in de EU te komen, dan is het best wrang nu te constateren dat het geschreeuw vanuit diezelfde conservatieve partij nu net zo hard

klinkt als de schreeuw van toen om erin te komen.”

### **Niet bang zijn**

De Brexit verandert ook de internationale machtsverhoudingen nadrukkelijk. In Europa wordt de Duits-Franse as nog sterker, aldus Post. “Er zijn momenteel ontzettend veel geopolitieke ontwikkelingen in de wereld die invloed gaan hebben op de rol van Nederland als distributieland. De Brexit, de handelsoorlog tussen China en de Verenigde Staten, maar zeker ook de opkomst van de Nieuwe Zijderoute en alle investeringen die China pleegt om dat voor elkaar te krijgen en invloed te hebben op de Europese transportroutes. Daar liggen kansen, maar zeker ook zorgen.”

“Indien Piraeus de grootste Europese haven wordt, dan betekent dat iets voor de positie van Rotterdam en daarmee voor de Nederlandse transportsector. Daar moeten we goed naar kijken. De rol van Nederland als





toegangspoort tot Europa verandert wel als de vervoersstromen veranderen. Het is meer dan ooit cruciaal om goed aangehaakt te blijven bij wat er elders in Europa gebeurt en vooral zorgen dat onze positie niet verslechtert. Dat betekent ook dat we niet bang moeten zijn. We moeten ons niet verzetten, maar vooral de kansen zien en deze benutten. Anders gezegd: We moeten de vlucht naar voren nemen. Wij zijn er als Nederland juist goed in om ons aan te passen aan nieuwe omstandigheden. Wij zijn een handelsnatie bij uitstek. Daar waar wij handel zien, willen we die beïnvloeden en daar een fair share van hebben. In het geval van de Brexit, maar

ook bij de Nieuwe Zijderoute moeten we er zo in staan.”

“Als Europa moeten we waakzaam zijn en zorgen dat China niet gaat bepalen hoe handelsroutes gaan lopen. Ik geloof dat hier in Europa wel consensus over bestaat. Voor alle Europese landen is het van belang dat we zelf onze eigen internationale handelspolitiek blijven bepalen.”

Wat Elisabeth Post betreft mag ook de Nederlandse politiek zich best wat krachtiger opstellen om de belangen van het nationale bedrijfsleven te behartigen. “In het verleden hebben we dat niet altijd even verstandig en succesvol aangepakt”, zegt ze veelbetekend. “Door het vertrek van de Britten uit de Europese Unie veranderen de geopolitieke verhoudingen. Dat vraagt ook iets van de Nederlandse politiek, met name van premier Rutte en de ministers van Economische Zaken en Buitenlandse Zaken.”

Ze haalt een concreet voorbeeld

aan: de aanhoudende dreiging van AirFrance-KLM om activiteiten over te hevelen van Amsterdam naar Parijs. “In macro-perspectief kun je zeggen: wat maakt het uit? Maar voor Nederland blijft het een stuk plezieriger als zoveel mogelijk economische activiteit in Amsterdam blijft. Ik was zeer gecharmeerd van de actie van begin

‘De transportsector is oplossingsgericht en in alle opzichten in beweging’

dit jaar van de Nederlandse staat om aandelen AirFrance-KLM te kopen. Dat is een taal die de Fransen wel begrijpen. Al is daarmee nog steeds niet gezegd dat het uiteindelijk gaat zoals wij het graag zien. Maar het punt dat ik wil maken is dat je af en toe niet bang moet zijn om in internationaal verband je spierballen te tonen.” <



## BREXIT

**Wat betekent de Brexit mogelijk voor uw transportverzekeringen? En welke risico's brengt de Brexit mogelijk met zich mee? Check ons Brexit-dossier op [www.tvn.nl/brexit](http://www.tvn.nl/brexit).**



# Dakar-ervaring helpt bij ondernemen in Afrika

Peter van den Bosch heeft alles met snelheid en uitdagingen. De eigenaar van Van den Bosch Transporten in het Brabantse Erp reed al eens in de top 10 van de befaamde Dakar Rally met zijn DAF-truck, en is nu met een vrienden-groep bezig aan een World Tour met een 'off-road'-motor. "Ik ben gefascineerd door snelheid en actie."

tekst: Jaap Stalenburg  
beeld: Glenn Wassenbergh  
en Peter Van den Bosch



Peter van den Bosch is net terug van weer een etappe in zijn World Tour. Ditmaal in Bolivia en Peru. Spectaculaire foto's op zijn iPad laten zien dat het bepaald geen vakantietripje langs vakantieplaatsen is geweest. De groep ziet af op gloeiendhete zandduinen en rijdt behendig op grote hoogte in het

wereld rond."

Peter van den Bosch kan het zich permitteren om voor langere tijd op een crossmotor de wereld over te gaan. De transitie van zijn bedrijf van Europese bulkvervoerder tot 'global player' met vestigingen in Afrika en Dubai is geslaagd en voltooid. "Rico

Daandels is mij opgevolgd als CEO en leidt het bedrijf. Mijn rol is nu meer op de achtergrond, ambassadeur en eigenaar zijn. In 2007 hadden wij nog meer dan 1000 vrachtwagens op de weg zitten. We hebben nu nog 250 wagens en daar draaien we dezelfde omzet mee, maar met een beter

rendement. De situatie nu is dat 85% van onze omzet gerealiseerd wordt met intermodaal transport en nog maar 15% over de weg gaat. In 2007 was het precies andersom, destijds hadden we 15% containers en werd 85% over de weg vervoerd. Vooral Afrika is een nieuwe focus voor ons. We groeien daar ieder jaar met dubbele cijfers vanuit vestigingen in Kaapstad en Tema, Ghana. We zijn van oorsprong een levensmiddelenvervoerder. Het grootste deel van onze omzet is nog steeds voeding. Europa heeft een bepaald aantal inwoners en we hebben daar een bepaald marktaandeel. Groeien is hier lastig.

Afrika is een continent met zoveel potentie. We doen veel in Nigeria, Zuid-Afrika, Angola en Ghana, dat zijn gebieden waar de bevolking enorm toeneemt. Alleen al in Nigeria gaat het om 20 miljoen mensen. We zijn daar vijf jaar geleden begonnen met als doel niet langer afhankelijk van Europa te zijn."

### **Passie voor crossmotor**

Nu de zaken bij Van den Bosch Transporten goed gaan, heeft Peter van den Bosch alle tijd voor zijn passie: de crossmotor. Al van jongs af aan is de Brabantse ondernemer op de crossbaan te vinden. "We hebben net drie weken op die motor gezeten, we

hebben ruim 4.500 kilometer gereden. Dan kom je terug, en dan staan we toch een paar dagen later allemaal weer met onze motoren in het zand en is iedereen weer smerig van de modder en moe. Ja, het is wel echt regionaal. Toprijders als veelvoudig kampioen Jeffrey Herlings komen allemaal een paar kilometer hier vandaan. Hetzelfde als je kijkt naar de Dakar-teams, zowel in de motoren, de auto's als de trucks. Allemaal komen ze uit deze regio. Ruim 70% van de crossbanen in Nederland ligt in een straal van 45 kilometer rond Erp.

Het gaat hier ook van vader op zoon. Onze zoon is 16 jaar, die rijdt ieder weekend mee. Hij rijdt al volop motor en in een Dakar-truck. Daar groei je in deze regio mee op. We

## 'We hebben met de rally's het binnenland van Afrika gezien'

Andes-gebergte langs honderden meters diepe afgronden.

Deze World Tour is voor Peter van den Bosch en zijn vrienden een logisch vervolg op de Dakar Rally waar dezelfde heren jarenlang actief waren en met elkaar en tegen elkaar streden. "Onze groep bestaat uit 10 motorrijders, een arts, een chauffeur van een volgeep en een servicetruck met monteur. Initiatiefnemer van de tour is Caspar van Heertum van de BAS uit Veghel geweest. Die wilde na onze avonturen in de Dakar Rally graag een nieuw avontuur voor onze vriendengroep. Hij stelde toen voor: 'We vinden het zo leuk om met elkaar tijd door te brengen. We gaan onze eigen tour opzetten, dat noemen we de World Tour en als doel hebben wij om in vijf jaar tijd alle vijf de continenten in de wereld gezien te hebben op een 'off road' en duo-motor."

### **Drie weken onderweg**

Twee keer per jaar is de Brabantse vriendengroep drie weken onderweg ergens op de wereld. "Wij hebben Nieuw-Zeeland gehad, Australië, Zuid-Afrika, Namibië, Brazilië en Bolivia en Peru waren de vijfde etappe en we gaan er nog vijf tot zes doen, dus in totaal zullen wij elf keer 4.500 kilometer gereden hebben. Dat is bijna 50.000 kilometer en dus de







houden van het ploeteren in het zand en wat daarbij hoort.”

Juist die ervaringen in het Sahara-zand tijdens rally's, de extreme omstandigheden in de Dakar Rally en het crossen op zondag in Erp hebben Peter van den Bosch ook als ondernemer gevormd. Het is ook de belangrijkste oorzaak van het succes van Van den Bosch op de Afrikaanse markt. “We hebben met de rally's het binnenland van Afrika gezien, dat is van Senegal tot de hele westelijke Sahara, Mali, Mauritanië. Straatarme landen, waar we de bevolking onderweg beter hebben leren kennen. Toen wij in Afrika begonnen, vond iedereen het heel eng om in die landen transport te doen vanaf de haven naar de eindgebruiker. Dat is helemaal niet eng, ik heb er zelf rondgereden met mijn vrachtwagentje. Daarom hebben wij gezegd: ‘Noord-Amerika en het Verre Oosten zijn verzadigd door de reguliere grote bulkvervoerders. De Hoyer's van deze wereld, grote concurrenten. Die zijn allemaal actief op Noord-Amerika en op het Verre Oosten, maar niet op Afrika. Toen hebben wij gezegd: ‘als we ergens willen beginnen met heel

beperkte concurrentie, dan gaan we ons op Afrika richten.”

### **Geen bedreiging, maar kans**

Peter van den Bosch geeft eerlijk toe dat dat voor hem ook de winst is geweest van zijn race-avonturen over de hele wereld. “De risico's die je neemt in ‘Dakar’. De scherpte die nodig is. Het doorzettingsvermogen. Je hebt het allemaal nodig wanneer je besluit om de Afrikaanse markt op te gaan.

‘We houden van het ploeteren in het zand en wat daarbij hoort’

Daar hebben we dingen meegemaakt die we in West-Europa niet kennen. Dan schakelen we heel snel. ‘Dit is geen bedreiging, dit is juist een kans’. Een ander schrikt er misschien voor terug. Afrika is een gebied waar snel beslist moet worden en hoge risico's genomen moeten worden. Dan is ‘Dakar’-ervaring wel heel handig in het zakelijk verkeer en durf je net iets meer. Onze business met Afrika wordt aangestuurd vanuit onze vestiging in Dubai. Het merendeel van onze opdrachtgevers is er gevestigd en daar wilden we ons bij aansluiten.” <

**De Brabantse vriendengroep is twee keer per jaar drie weken ergens op de wereld onderweg.**

**WE NEMEN U  
GRAAG VEEL  
UIT HANDEN,  
BEHALVE  
HET STUUR**

**(0528) 292 292**  
ondernemersdesk@tvm.nl  
tvm.nl/ondernemersdesk



**TVM ONDERNEMERSDESK**

Altijd dichtbij. Kom verder »



We werken er bij TVM verzekeringen hard aan om onze leden nog beter van dienst te zijn. Zo introduceerden we kortgeleden de Ondernemersdesk van TVM. Speciaal voor eigen rijders en ondernemers in wegtransport tot 10 medewerkers. De plek waar ú dus ook altijd terecht kunt. Voor snel antwoord op vragen en deskundig advies. Of om iets wat dwars zit voor u op te lossen, zodat u weer verder kunt.

**Bel ons gerust op (0528) 292 292 of stuur een mail naar [ondernemersdesk@tvm.nl](mailto:ondernemersdesk@tvm.nl)**

