

TVM ACTUEEL



WE GAAN
NOG FF
EEN KEER

Twintiger met een missie

Chauffeur Martijn Kuipers vlogt op
YouTube over het chauffeursvak

PLUS



Rutger van Zuidam:
'Brug naar de
toekomst'



Diederik Nolten:
'Passie voor
The Flyer'



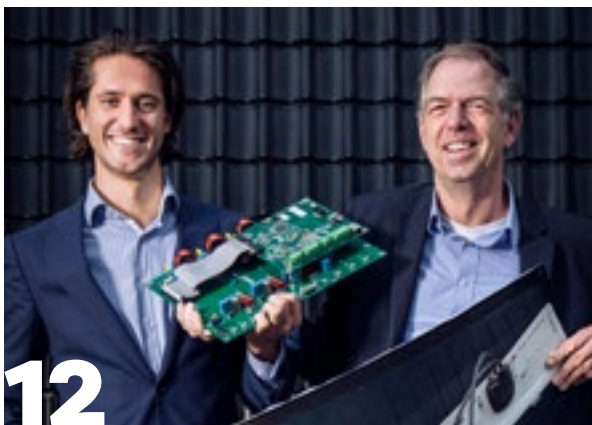
Martijn Ildiz:
'Zonnepanelen
voor opleggers'



4

Chauffeurs met zeebenen

De Vlas Transport is een begrip op de Waddeneilanden. Het bedrijf is als de slagader voor de eilanders, de supermarkten, de horeca en de toeristen. Vrijwel al het transport gaat via het materieel van het bedrijf in Harlingen.



12

ZONNEPANELEN VOOR OPLEGERS

'Als we met de samenleving op een volgend niveau willen komen, moeten we op een duurzame manier met de energiehuishouding omgaan'. IM Efficiency ontwikkelde hierom SolarOnTop; zonnepanelen voor opleggers.



18

ODYSSEY HACKATHON: DE BRUG NAAR DE TOEKOMST

In vrijwel de gehele samenleving zijn fundamentele innovaties nodig. Een appje of een nieuw programma op de computer volstaat niet meer. Rutger van Zuidam vertelt.

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, Matty van Wijnbergen en Gerlinde Schrijver
Vormgeving: Wouter Nijman www.nijman.frl

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

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

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

Heeft u direct hulp nodig?

Bel dan met TVM assistance: ☎ +31 (0)528 29 29 11

Heeft u schade, maar is het niet spoedeisend?

Bel dan met de TVM schademeldingsdienst: ☎ +31 (0)528 29 27 00

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



8

DE VROLIJKE VLOGGER

Martijn Kuipers is een twintiger met een missie. Hij poetst het imago van de transportsector op via YouTube.



22

SCHADE BIJ SUPERMARKT

De Jumbo-supermarkt in Nijkerk heeft in 4 jaar tijd 10 botsingen met lossende vrachtwagens moeten verwerken. Rob Veltink vertelt.



32

DE PASSIE VAN...

Diederik Nolten over The Flyer, het schip waarmee in 1978 de Whitbread Race werd gewonnen.

VAN DE VOORZITTER



Allereerst wil u, zowel privé als zakelijk, een gezond en gelukkig 2020 toewensen.

TVM is volop in beweging. Datzelfde geldt voor de sector van Logistiek en Transport. We lezen in de media bijna dagelijks over innovatieve of duurzame ontwikkelingen die gaande zijn. Autonoom rijden, elektrisch rijden, drones en zelfs hyperloops. Dergelijke toepassingen zijn de toekomst, dat staat vast.

In dat kader vestig ik graag uw aandacht op een interessant verhaal verderop in deze TVM Actueel over IM Efficiency, een start-up die dit jaar de markt opgaat met zonnepanelen voor op de daken van opleggers. Volgens de initiatiefnemers leveren deze zonnepanelen een brandstofbesparing op tot zo'n 5,5 procent plus een aanzienlijke reducering van de CO₂-uitstoot en verdient de aanschaf zich binnen drie jaar terug. Dat klinkt als een win-winsituatie, voor ondernemer en milieu.

Het zijn dergelijke initiatieven die bijdragen aan verduurzaming van het wegtransport. De politiek verwacht van de transportsector

'Nog intensiever inzetten op vergroening'

dat men zelf ook stappen zet op dit vlak. In december presenteerde de Europese Commissie nog haar Green Deal, waarin aangegeven wordt dat men op termijn driekwart van het transport over weg wil verplaatsen naar het spoor en de waterwegen. Ik zie dat vooral ook als een oproep aan de sector om de handdoek op te pakken en nog intensiever in te zetten op vergroening.

Ook bij TVM maken we overigens stappen op dit vlak. Een voorbeeld hiervan is Mijn TVM. Sinds november kunnen gebruikers aangeven als men post voortaan uitsluitend nog digitaal wenst te ontvangen. Maakt u ook al gebruik van deze optie?

Ik wens u veel leesplezier!

Arjan Bos
voorzitter

COÖPERATIE



28

'GOEDERENSTROMEN STOPPEN NIET BIJ DE GRENS'

Voor de vervoerssector bestaan geen grenzen. Dat vraagt om internationale ondersteuning. Erik Drenth geeft een toelichting.



26

'BIJ TVM STAAT ECHT DE KLANT CENTRAAL'

Wijnand de Kruijff is sinds juli Chief Transformation Officer bij TVM verzekeringen. Hij maakt deel uit van de Raad van Bestuur. Een korte kennismaking.



27

TVM BLIJFT IN HOOGEVEEN

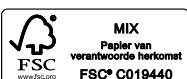
Hoogeveen blijft de vestigingsplaats van TVM. De aangekondigde komst van een IT-hub is een zwaarwegend argument.



17

COLUMN

Veiligheid staat voorop bij de winnaar van de TVM Award Veilig Transport. Mathijs Vrijbloed over de maatschappelijke rol die het bedrijf wil spelen.



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.




Chauffeurs met zeebenen

De naam De Vlas is een begrip en bijna een werkwoord op de Waddeneilanden. Vrijwel al het transport gaat door de handen van medewerkers, via de opslag of via het materieel van het bedrijf in Harlingen. De Vlas is als de slagader voor de eilanders, de supermarkten, de horeca, de toeristen en andere economische bedrijvigheid.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh / De Vlas Transport



An 'kilometertrappers' onder de chauffeurs, daar heeft De Vlas Transport weinig behoefte aan. Het personeel heeft meer aan zeebenen. De tochten naar de Waddeneilanden vragen een bijzonder type chauffeur, mensen die in hun leven meer zee-mijlen dan wegkilometers maken.

"Je werkt tien uur en je rijdt maar 40 kilometer", verduidelijkt Arnoud de Vlas 's morgens aan de koffie, kort voordat de vrachtboot Noord Nederland naar Terschelling vertrekt, volgeladen met goederen voor het eiland.

Auto's met alle afmetingen

"Want ieder Waddeneiland is een landje op zich", vult Peter Teitsma aan. "Vrijwel alles moet er naartoe worden gebracht, met auto's van alle afmetingen die in alle hoeken en gaatjes van de eilanden moeten kunnen komen."

Dat vraagt om aanpassingen. Neem de vrachtauto's die vanaf het bedrijfsterrain in het zeehavengebied van Harlingen gereed staan om op de boot te gaan. Welgeteld 150 meter is er afgelegd tussen het dok en het schip. De dieselmotor heeft geen tijd gekregen om warm te worden.

"En de eerste klant vanaf de haven in West-Terschelling is ook maar 200 meter verderop gevestigd", aldus Teitsma. "Je zou denken dat ons materieel door het geringe aantal kilometers veel langer meegaat en weinig onderhoud vergt, maar de praktijk leert dat we hogere onderhoudskosten hebben, doordat de motoren onvol-

doende warm worden."

De Vlas Transport is al tientallen jaren achtereen dé vervoerder voor de Waddeneilanden Vlieland en Terschelling. De Vlas is de slagader, waarlangs met een uitgekende logistiek en een nauwgezet en uitgebalanceerd vervoersnetwerk de haarvaten op de eilanden worden bereikt. Ook kranen en containers worden geleverd, evenals opslag in het goederendistributiecentrum.

Alle noodzakelijke levensmiddelen

Vanuit het verdeelcentrum in Harlingen worden dagelijks alle noodzakelijke levensmiddelen en andere goederen naar de eilanden vervoerd en restproducten (afval, emballage) mee teruggenomen. "Wat wij hier doen is een voorbeeld hoe ook het transport in de grote steden zou kunnen verlopen", zegt Arnoud de Vlas. "Wij vervoeren goederen van alle concurrenten in één auto. Eén stop en we laden producten uit van vijf afzenders. Als dat op de Waddeneilanden allemaal kan, waarom dan niet in de steden?"

Het loopt tegen 8.45 uur als Harald Teuben (25) druk in de weer is met papieren en het aan boord rijden van vrachtauto's. Vele eenheden gaan zonder chauffeur mee aan boord voor een twee uur durende overtocht. Waarom zou je chauffeurs vier uur werkloos (twee uur heen, twee uur terug) aan

boord laten zitten, als er op de Waddeneilanden zelf ook chauffeurs wonen die de klus kunnen klaren?

De Harlinger Teuben gaat zelf met een vrachtauto vol levensmiddelen voor onder meer de Spar en de Jumbo – concurrenten in één auto – mee naar de overzijde. "Wij zijn de boodschappenjongens voor de eilanden", vertelt

'Vrijwel alles moet naar de eilanden worden gebracht, met auto's van alle afmetingen'

Teuben, één van die chauffeurs met zeebenen. In de kajuit zitten collega's, zoals die van een melkauto die de rauwe melk bij de veehouders op Terschelling gaat ophalen. Maar ook een auto van De Keukenman, want ook op de eilanden worden nieuwe keukens geplaatst. De helft van de auto's aan boord van de Noord Nederland is echter van De Vlas.

"Kleine auto's en grote auto's, alles door elkaar", legt Teuben uit. "Want op West-Terschelling zijn een paar kleine straatjes en daar kan niet iedere auto komen. Ons wagenpark biedt gelukkig voldoende flexibiliteit, zodat we bijvoorbeeld ook de afgelegen strandtenten kunnen bevoorraden."

Hij wijst naar buiten, waar buiten >



VIERDE GENERATIE AAN HET ROER

De historie van De Vlas Transport gaat via vier generaties terug tot de jaren 20 van de vorige eeuw. Sake-Jan de Vlas uit Arum legde het fundament voor het bedrijf door met de het stoomschip Prins van Oranje een beurtvaartdienst op te zetten tussen Harlingen en Leeuwarden, waarbij onderweg ook Franeker werd aangedaan. Later werd Terschelling als bestemming van dit transport van goederen toegevoegd. Grondlegger Sake-Jan concentreerde zich vooral op vervoer over het water, zijn zoons Jan en Hotze de Vlas ontwikkelden vooral het wegvervoer door de opkomst van het vrachtwagentransport. De derde generatie Sjeek de Vlas was samen met echtgenote Lolkje verantwoordelijk voor de schaalvergroting. En onder hun zoon Arnoud (de vierde generatie) heeft de onderneming zich tot een multifunctioneel en dienstverlenend bedrijf, dat op vele terreinen actief is.

Het bedrijf telt 50 medewerkers (onder wie 35 chauffeurs), 50 vervoerseenheden (bakwagens, koel- en geconditioneerd transport, containervervoer, kraantransport), een hoofdvestiging in Harlingen, nevenvestigingen in Doetinchem en op de eilanden. Daarnaast rijdt De Vlas wekelijks van en naar België, Luxemburg en Frankrijk, met de nadruk op Bretagne en Noord-Frankrijk.

‘Je zou denken dat ons materieel door het geringe aantal kilometers veel langer meegaat en weinig onderhoud vergt, maar de praktijk leert dat we hogere onderhoudskosten hebben doordat de motoren onvoldoende warm worden.’



Siep Wobbes



Harald Teuben



de vaargeul zeehonden op het wad liggen. “Dat maakt ook niet iedere chauffeur mee.”

Eenmaal aangemeerd in de haven van West-Terschelling staan de chauffeurs al gereed om hun auto van de boot op te pikken. Een van hen is de gepensioneerde Siep Wobbes. Hij bewoont een huis zowat onder de Brandaris, de beroemde vuurtoren. “Heeft de baas voor mij gekocht”, zegt de chauffeur. Ondanks zijn pensionering wil hij graag nog enkele dagen voor De Vlas blijven rijden; zo kan hij blijven doen wat hij altijd het liefste deed.

Nadat iedereen op weg is, kan ook Teuben aan zijn dagelijkse werk met de routetruck beginnen. Zijn eerste stop is die bij de Spar voor brood en andere levensmiddelen; hij moet stapvoets achteruit de smalle straat in het centrum van West-Terschelling inrijden. “Nu is het rustig en zijn er niet zo veel toeristen op het eiland. Maar op een zomerdag loopt het aantal mensen op Terschelling op van 4.700 inwoners naar een kleine 50.000 inwoners én toeristen”, legt hij uit. “Dan moet je scherp en alert blijven, want er wordt

hier veel gefietst en gewandeld en de mensen komen uit alle richtingen. Dan duurt mijn routrondje ook langer dan gebruikelijk.”

Alle soorten bestellingen

In het laagseizoen kan de horeca met één auto worden bevoorrad, in de zomer zijn er wel drie of vier auto's nodig om alle bestellingen af te leveren. De Vlas komt trouwens ook langs voor alle internetbestellingen via Post.nl en Zalando. En als we een camping passeren, komt als vanzelf de herinnering boven aan reportages over vakantievierende jongeren die hele kastelen bouwen van lege bierkratten. Een keer raden wie die kratjes vol naar het eiland brengt en het fust mee terugneemt? De zomers zijn voor de chauffeurs van De Vlas behoorlijk stressvol. Tussen de krioele vakantiegangers door moet Teuben soms zijn lading op 23 of 24 adressen afleveren. “Het zijn allemaal kleine afstanden, maar er gaat veel tijd in zitten.” Overal komen wandelaars en

fietzers op zijn pad. “Die mensen zijn bezig met hun vakantie – niet met het verkeer. Dat betekent extra oppassen dus.”

Dat werk moet allemaal op tijd zijn afgerond, want de veerboot terug naar het vasteland wacht op niemand.

‘Het werk moet op tijd af zijn, de veerboot wacht op niemand’

“Gelukkig heb ik nog nooit de boot gemist”, zegt Teuben.

Op weg naar de bevoorrading van de Jumbo verderop het eiland passeren we de plaatselijke basisschool. Elke schooldag komt hier een jongetje naar het hek gerend om te zwaaien naar Harald, die immers altijd in de schoolpauze voorbijrijdt. Ook dit kind kent inmiddels de lijfspreuk op Terschelling: ‘Het komt via De Vlas.’ <



Martijn Kuipers, de vrolijke vlogger

Twee jaar geleden was Martijn Kuipers een twintiger met een missie. Hij wilde het imago van de vrachtwagenchauffeur wat oppoetsen en koos hiervoor een eigentijds podium uit: YouTube. Nu maakt hij naam als de vrolijke vlogger die tegelijk is uitgegroeid tot een voorbeeldfiguur.

tekst: Yoeri van den Busken

beeld: Glenn Wassenbergh

En maandagmorgen in Wognum. Het is nog aardedonker als Martijn Kuipers zijn Scania S520 V8 inspecteert. Dat doet hij altijd met militaire precisie. Zonder die check gaat hij de weg niet op. Toen zijn werkgever Simon Loos een serie vrachtwagens bestelde bij de van origine Zweedse autobouwer, werd aan Kuipers de honderdste Scania voor het bedrijf toegewezen. Deze Special Edition kreeg een iets zwaardere motor en een afwijkend interieur. Vanaf die dag zorgt de chauffeur ervoor alsof het zijn eigen kind is.

“Ik prijs me gelukkig dat ik erin mag rijden”, zegt hij. “En ik vind het ook niet meer dan normaal om alles netjes te houden. Misschien ga ik daar een beetje ver in, maar soms is het mijn woon- en slaapkamer tegelijk als ik ergens moet overnachten. Bij mij moet de wagen na vijf jaar net zo nieuw ogen als op de eerste dag. Dat is mijn streven.”

Kuipers heeft een druk weekend



achter de rug. Hij was, in zijn foute kersttrui, als eregast van Scania prominent aanwezig op een truckevenement. Zondagavond haastte hij zich terug naar zijn woonplaats Schagen, hoog in Noord-Holland, om met vrienden nog even een basketbalwedstrijd te spelen. Klagen doet hij nooit. Werk en hobby zijn vanzelf in elkaar overgevloeid en dat straalt hij elke minuut van de dag uit. “Man, ik krijg hier alleen maar energie van.”

Vreugde

Wie zijn website (www.martijnkuipers.nl) bezoekt, ziet op de homepage meteen een daverende luchtsprong tegen een decor van vrachtwagens in de kenmerkende Simon Loos-kleuren rood, geel en wit. Kuipers draagt een valse spijkerbroek en een zwart T-shirt met de tekst ‘We gaan nog ff een keer’. Hij klakt met de hakken, spreidt zijn armen en schreeuwt het uit.

De vreugde spat van de foto af.

En dat is precies wat hij wil overbrengen met de vlogs die tegenwoordig een hit op YouTube zijn. Het begon met een probeersel van Lars van der Zee, zijn collega van de marketingafdeling. Sindsdien is het duo onafscheidelijk. Kuipers als bevroren blikvanger, Van der Zee als cameraman en editor. Gewapend met professionele apparatuur reist hij mee in de cabine. Omwille van de veiligheid is de gouden regel dat Kuipers tijdens zijn werk zelf nooit een camera bedient.

“Ik ben ermee begonnen om te laten zien hoe leuk dit vak is”, zegt hij. “En om een taboe te doorbreken. Veel mensen hebben dat clichématige beeld voor ogen: zij zien vrachtwagenchauffeurs over het algemeen als rauwdouwers uit het Oostblok die onverschillig zijn en in het verkeer nergens op letten. Natuurlijk word je

ook weleens abnormaal behandeld, krijg je te maken met klanten die je amper aankijken. Maar dat heeft misschien een reden, denk ik dan. Wat je zaait, zul je oogsten. Sommige chauffeurs

‘Ik hoor dat ik iets positiefs uitstraal en dat is niet gespeeld’

maken er inderdaad een potje van en daar stoorde ik me aan, want zo versterk je die beeldvorming. Dat geldt ook voor je gedrag op de weg. Schade kost een bedrijf veel geld. Ik weet zeker dat de meesten er anders mee zouden omgaan als het hun eigen spullen zijn. Kortom, als we allemaal iets beter opletten en stilstaan bij >

de negatieve gevolgen wordt het een stuk aangenamer op de weg. Alles begint bij bewustwording.”

YouTube Award

Op het eerste gezicht doet de 33-jarige distributiechauffeur, al sinds zijn negentiende werkzaam voor Simon Loos, in zijn vlogs niets bijzonders. De kijker ziet hoe hij de Scania met trailer door de Benelux manoeuvreert, in de weer is met zijn pompwagentje, contacten legt, over zijn vak vertelt en de vrachtwagencombinatie poetst. Als het schema het toelaat gooit hij

ergens zijn hengel uit, want roofvissen is zijn tweede hobby.

Kuipers haalt op zijn route nooit halsbrekende toeren uit, er worden geen sensationele momenten geveinsd. Maar op de een of andere manier is het een knap staaltje feel-good tv. In de eerste plaats ligt dat aan zijn opgeruimde karakter. Drukte op de weg brengt hem nooit uit balans, ook al stuur je hem dwars door Amsterdam. “Van de hectiek in zo’n stad kan ik alleen maar genieten, omdat ik me goed voel in mijn wagen. Ik hoor dat ik iets positiefs uitstraal en dat is niet

gespeeld. Lars en ik schrijven van tevoren niks op, we laten het gewoon gebeuren. De grappen of wat er bij klanten gebeurt; alles is echt. Lars is heel goed in zijn werk. We schieten tussen de tweehonderd en vierhonderd beelden per dag. Korte stukjes. Daarvan houden we gemiddeld een kwartier over. Dat is net mooi, anders wordt het te lang.”

Inmiddels zijn ze meer dan twintig producties verder die wereldwijd zeven miljoen keer werden bekeken. Ze weten zich in de rug gesteund door vijftigduizend abonnees. De uitdaging



voor dit jaar: een verdubbeling daarvan. Dan is de magische grens bereikt en ontvangen ze de felbegeerde Zilveren Play Button van YouTube.

Enzo Knol

Aan een eigen site is ook een webshop toegevoegd. “Als je op YouTube zit, hoort dat er allemaal bij”, glimlacht Kuipers. Hij verkoopt shirts, sleutelhangers, sjaals en mutsen met teksten als Hástikke mooi en Schitterønt – verwijzingen met een knipoog naar het Zweeds. Sinds kort heeft hij een eigen werkschoen van de vermaarde

fabrikant Redbrick.

Enzo Knol is al een dag met hem op pad geweest. Daarnaast haalde hij als Vloggende Trucker het SBS-programma Hart van Nederland, verbleef een cameraploeg van Discovery Channel twee dagen in zijn spoor en vanwege de toenemende buitenlandse belangstelling zullen zijn filmpjes nu ook ondertiteld gaan worden.

“Waar het eindigt? Ik zou het niet weten. Voor hetzelfde geld kakt het volgend jaar in. Die Award van YouTube is een mooi doel, maar

verder zien we het wel. Bij hoge verwachtingen kan het vaak alleen maar tegenvallen. Voorlopig gaat alles in een stijgende lijn omhoog en krijgen we de leukste reacties. Een notaris schreef bijvoorbeeld dat zijn wereld op kantoor zó ver verwijderd is van de onze dat hij het juist leuk vindt om mij te volgen.”

‘Bij het zetten van de eerste handtekening voelde ik me vrij, ongemakkelijk’

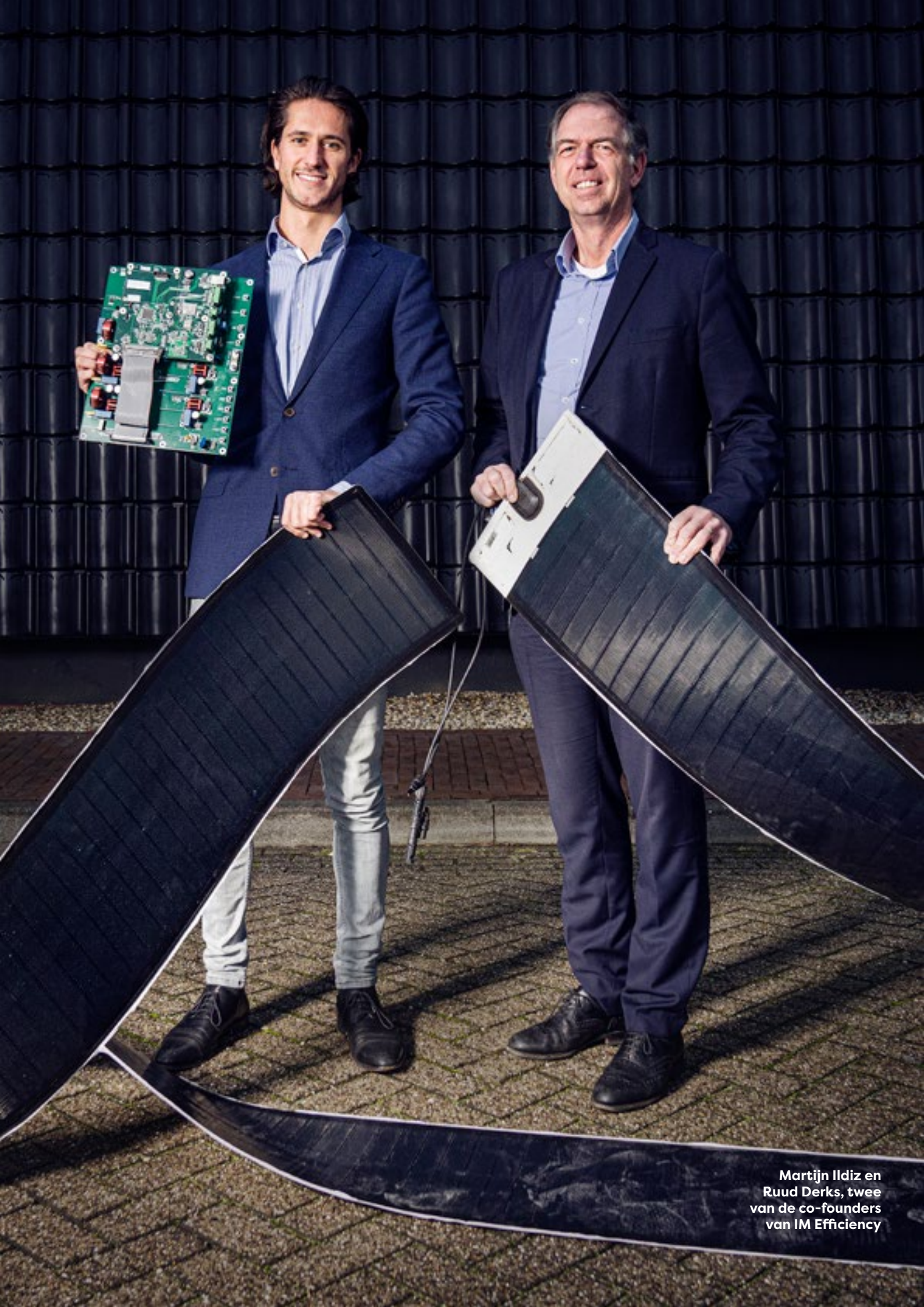


‘Ik kom mensen tegen die zeggen: ‘Ik had helemaal niets met de transportwereld, totdat ik die filmpjes zag.’

Tijdens het Truckers Festival stond hij aan de lopende band handtekeningen uit te delen. Toen hij laatst in zijn woonplaats naar de kapper ging, sprong een passerende jongen even van zijn scooter om de bekende dorpsgenoot de hand te schudden. “Er gebeurt wel wat om me heen, ja. Ik kan me best voorstellen dat mensen vanaf de zijlijn daar op een bepaalde manier tegenaan kijken. Maar ik ben een Westfries. Doe maar normaal, je kent het wel. Bij het zetten van de eerste handtekening voelde ik me vrij ongemakkelijk. Ik dacht: ik rij gewoon op een vrachtwagen, ik maak een filmpje... Wat is er nou zo spannend aan mijn handtekening? Maar hoe vaker je zoiets meemaakt, hoe beter je begrijpt wat anderen er zo bijzonder aan vinden. Dus als iemand gelukkig wordt van een gesigneerde poster aan de muur, is dat toch hartstikke mooi?”

Zijn missie is grotendeels geslaagd. Hij draagt het vak van vrachtwagenchauffeur op een positieve manier uit en zorgt zelfs voor aanwas. “Ik kom mensen tegen die zeggen: ‘Ik had helemaal niets met de transportwereld, totdat ik die filmpjes zag. Ik ben mijn rijbewijs gaan halen en heb het nu geweldig naar mijn zin.’

Een vader en een moeder kwamen vertellen dat hun zoon is opgebloeid en hoe dankbaar ze zijn. Die jongen was begin twintig, woonde nog thuis en wist niet zo goed welke opleiding hij moest kiezen. Een jaar geleden begon hij mij te volgen. Op een gegeven moment wist hij wat hij wilde. In de transportbranche zit hij nu helemaal op zijn plek. Maar we horen ook dat vrouwen zich laten omscholen, omdat ze de stap nu eindelijk durven te zetten. Ja, dat is toch wel de ultieme vorm van erkenning. Als we zulke dingen losmaken, hebben we het goed gedaan.” <



Martijn Ildiz en
Ruud Derks, twee
van de co-founders
van IM Efficiency

Ruim baan voor SolarOnTop

Als jonge student International Business Administration aan de Universiteit Tilburg had Martijn Ildiz een eigentijdse hobby. Hij beklom als freerunner daken van huizen en kantoorpanden om er vervolgens overheen te rennen en te springen. Alles voor de kick. Maar steeds vaker vond hij zonnepanelen op zijn weg. Waarom wel op daken en niet op opleggers, vroeg hij zich af.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen/ IM Efficiency

Het kan raar lopen. Freerunning als inspiratiebron voor een nieuw businessmodel. Dit voorjaar hoopt Martijn Ildiz (27) als mede-oprichter van de innovatieve startup IM Efficiency in Nederland naar de markt te gaan met zonnepanelen voor de opleggers van vrachtwagens. Daarmee is een nieuwe stap gezet in zijn persoonlijke missie om goederenvervoer op de weg volledig te verduurzamen.

De interesse vanuit de logistiek- en transportsector voor het concept is groot. "Dit is het juiste moment. Iedereen voelt de urgentie tot veranderen", zegt Ildiz. "Wanneer we als samenleving op een volgend niveau willen komen, moeten we op een duurzame manier met onze energiehuishouding omgaan. Ik geloof er heilig in dat wij, onze generatie, de ontdekkingsreizigers van de energie zijn."

Met wij doelt Ildiz op zijn twee co-founders Jelle Aarnoudse en Ruud Derks en een handvol jonge studenten die hen ondersteunen. Aarnoudse heeft een achtergrond in elektrotechniek en houdt zich binnen IM Efficiency volledig bezig met productontwikkeling. Derks studeerde ooit werktuigbouwkunde in Eindhoven en werkte voor Philips en DSM onder andere in China, waar hij geïnspireerd raakte om zich in te zetten voor een duurzamere wereld.

Derks: "Mijn kinderen zaten in Peking op een Amerikaanse school en mochten op een gegeven moment in de pauzes niet meer buiten spelen. Binnen was de lucht vele malen

schoner dan buiten. Als samenleving ben je diep gezonken wanneer je op dat punt bent aanbeland."

Stationair draaien

Sinds 2016 opereren Ildiz, Aarnoudse en Derks vanuit een oude marechaussee-kazerne in Heerlen, waar naast computerschermen en whiteboards ook een pingpongtafel staat. Het kantoor ademt de typische sfeer van een startup. "Bij ons is er ruimte om te bedenken, te bouwen en te brainstormen, maar ook om te pingpongen", zegt Ildiz met een kwinkslag.

In de kazerne werkt men met volle energie aan SolarOnTop, zoals de officiële naam van hun product luidt. Alle hardware (vooral de zonnepanelen en lithium accu's) wordt ingekocht, maar de intelligente software is zelf ontwikkeld en gaandeweg steeds verder verfijnd. Een wereldwijde octrooiaanvraag is pending.

Vrachtwagens verbruiken de laatste jaren steeds meer elektriciteit. Onderweg, maar ook bij stilstand, bijvoorbeeld door het gebruik van magnetron, koelkast of televisie in cabines. Die elektriciteit wordt nu nog zeer inefficiënt opgewekt. Van de energie in diesel wordt via de motor en de dynamo slechts twintig procent omgezet in elektriciteit. Bovendien moeten vrachtwagens hiervoor vaak stationair draaien, wat duur en vervuilend is en waardoor accu's sneller leegraken. Met

die wetenschap in het achterhoofd, ontstond bij Ildiz het idee voor SolarOnTop.


Ildiz over het begin: "In 2016 kregen we van het Limburgse Investerings en Ontwikkelings Fonds (LIOF) een subsidie om een prototype te bouwen. Er ontstond een spontane samenwerking met transportonderneming Gehlen-Schols Logistics uit Kerkrade, inmiddels overgenomen door Vos Logistics."

Lachend: "Het werd een houtje-touwtje-prototype die we één dag hebben kunnen testen. De zonnepanelen zaten die bewuste dag met Duct tape

'Wij, onze generatie, zijn de ontdekkingsreizigers van de energie'

vast aan het dak en het regende ook nog. Maar het prototype deed wel wat het moest doen, namelijk ervoor zorgen dat de dynamo tijdens de rit geen stroom opwekte, waardoor de motor minder werd belast. Op basis daarvan zijn we gaan doorontwikkelen."

Wat volgde was een MVP, een zogenoemde Minimum Viable Product, op basis van de samenwerking met Gehlen-Schols Logistics en Emons Group uit Milsbeek. "Twaalf maanden lang hebben twee auto's met onze zonnepanelen door heel Europa rondgereiden. Dat heeft ons enorm veel data >

An aerial photograph showing a road with a grassy shoulder. A strip of solar panels is installed along the edge of the road, between the grass and the asphalt. The road has white dashed lines and a speed limit sign for 30 km/h. The sky is blue, and there are some trees and bushes on the shoulder.

opgeleverd over de technologie. Voor ons is dat waardevolle input om de volgende ontwikkelstap te zetten.”

In de achterliggende periode hebben ze vanzelfsprekend ook met veel andere vervoerders gesproken. “In eerste instantie gingen die gesprekken niet eens zozeer over ons concept, maar wilden we vooral leren hoe vervoerders werken en uitvinden wat ze zoeken, ook qua brandstofbesparing. Want we kunnen van alles bedenken aan de tekenafel, maar als je de match niet weet te vinden met de vervoerders en zij het niet kunnen implementeren, dan zou je voor Jan met de korte achternaam aan het ontwikkelen zijn. Dat hebben we op deze manier kunnen uitsluiten.”

Minder CO₂-uitstoot

Ildiz en Derks, overigens twee enorme Formule 1-liefhebbers, geloven heilig in SolarOnTop. Een investering van bijvoorbeeld 6500 euro in zonnepanelen op het dak en lithium batterijen in de buik van een trailer levert volgens de twee een besparing op van 2300 liter diesel per jaar (tot zo’n 5,5 procent) en een CO₂-reductie van zes ton per jaar. “Dat zijn meer dan twee personenauto’s die je van de weg haalt”, zegt Ildiz over het voorbeeld van deze business case.

“En als alle 143.000 vrachtwagens in Nederland met het systeem worden uitgerust, scheelt dat ruim 860 kiloton CO₂ per jaar, 2,9 procent van de totale uitstoot van het Nederlandse wegverkeer. Het totale gewicht van ons solarsysteem bedraagt zo’n 150 kilogram, inclusief de control-unit. Het voertuig gaat door de toevoeging van gewicht inderdaad iets meer verbruiken, ongeveer zo’n 0,2 procent, maar de daadwerkelijke besparing is een veelvoud hiervan.”

Volgens hem is er sprake van een terugverdientijd van nog geen drie jaar. “De exacte besparing is afhankelijk van hoe het voertuig door de

eindgebruiker wordt ingezet. We hebben een simulatiemodel ontwikkeld, waarbij per uur van de dag wordt gekeken hoeveel zonne-energie er wordt omgezet, hoeveel energie er nog in de accu’s zit en hoeveel energie de truck nodig heeft. Vervolgens passen we de logica van SolarOnTop toe om te berekenen hoe groot de optimale besparing kan zijn. We kunnen bijvoorbeeld fluctueren met het aantal zonnepanelen en accucapaciteit.”

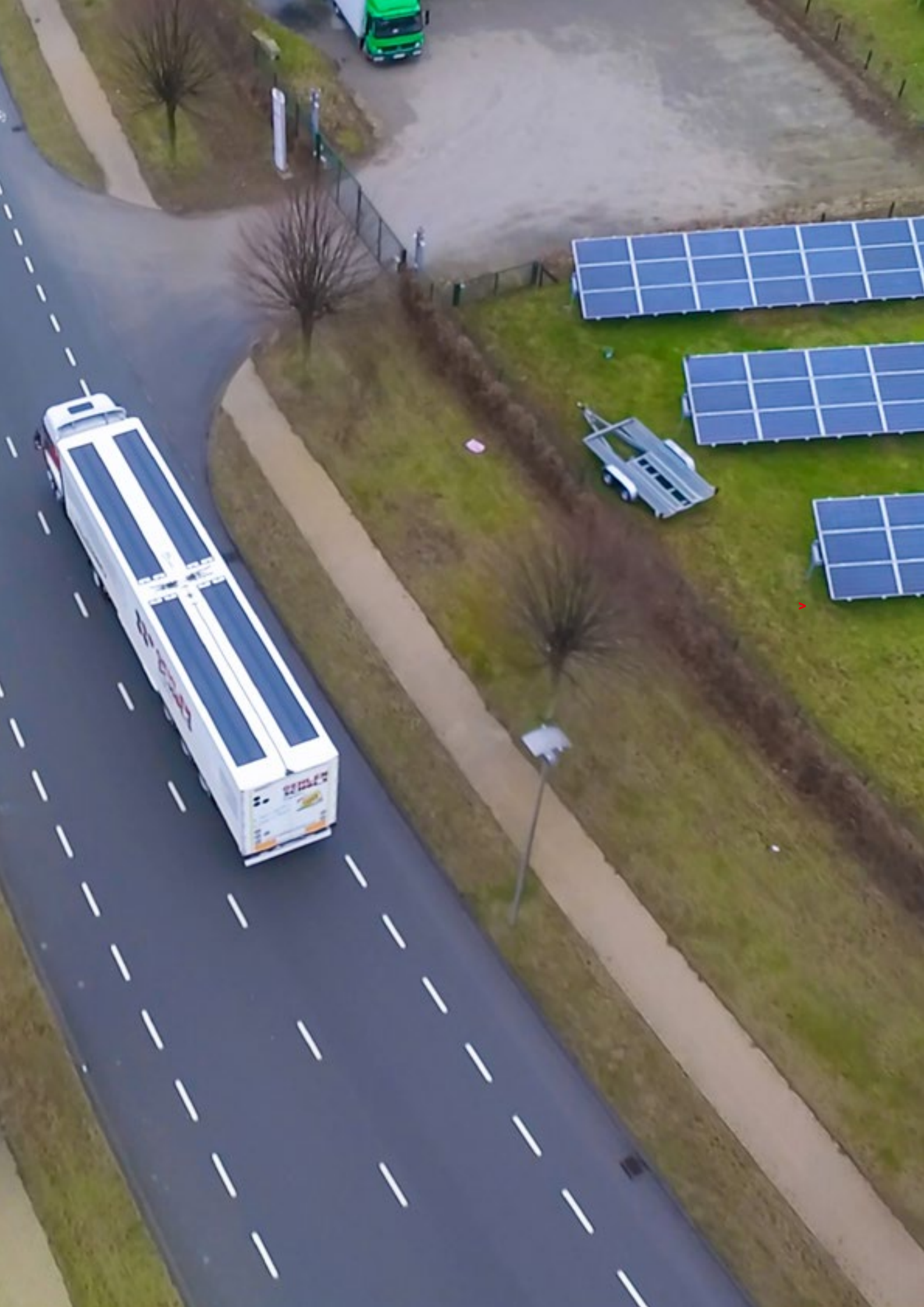
De vervoerders met wie Ildiz en Derks in gesprek gingen, toonden zich aanvankelijk sceptisch. Derks: “De vervoerdersmarkt is een tough business met lage winstmarges. Bij transporteurs ligt de focus bij innovaties meteen op de bewijslast. Terecht ook. Maar als je de cijfers laat zien, vragen ook zij zich af: Waarom hebben we in Nederland nog geen rijdend zonnepark in de vorm van zonnepanelen op alle vrachtauto’s?”

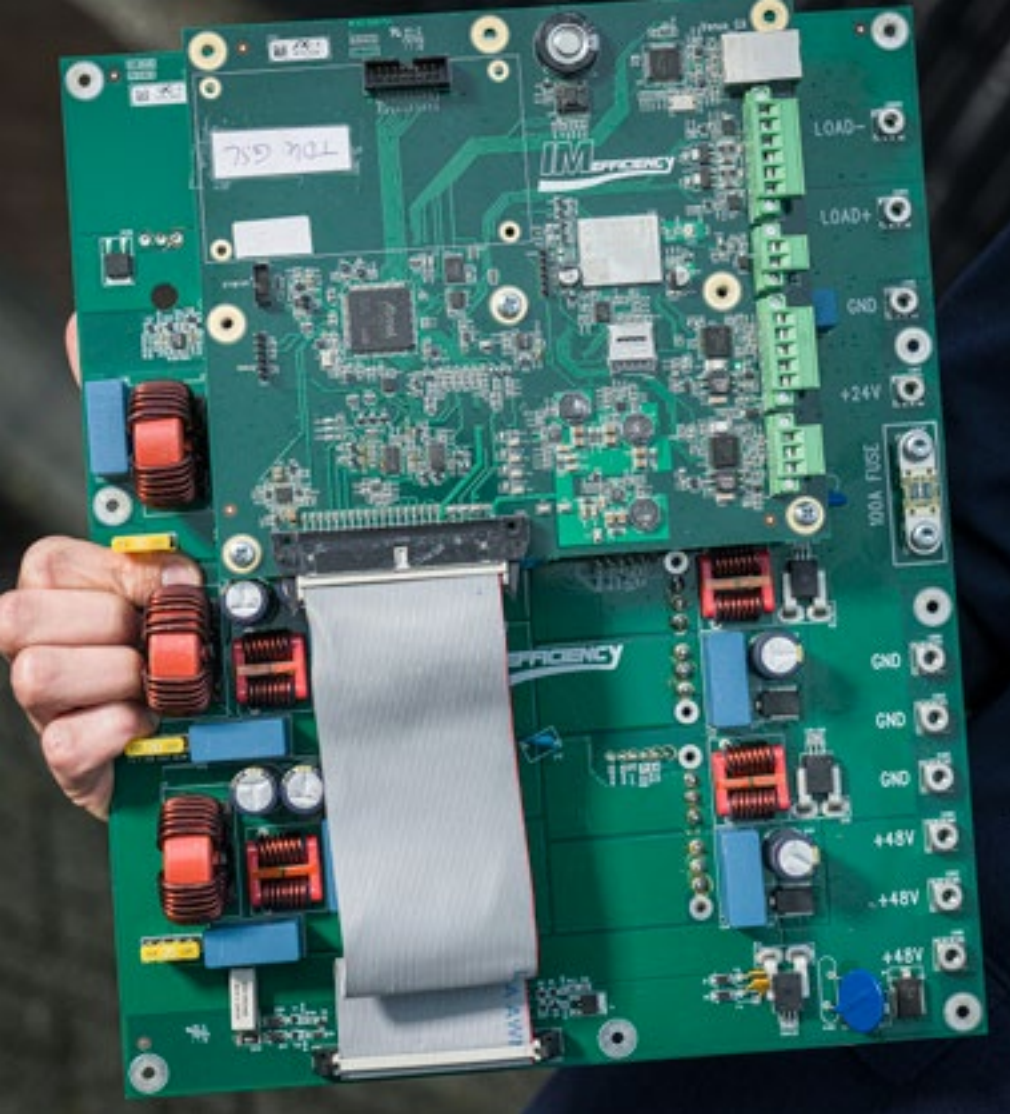
Werken aan bewustwording

Ildiz: “We hebben aan de bewustwording moeten werken. Veel mensen dachten dat bij een auto elektrische energie gratis is, als de lichten branden of de radio aanstaat. Maar energie is niet gratis. En helemaal niet in de auto’s van tegenwoordig met alle elektronica aan boord, zoals navigatieapparatuur en straks bijvoorbeeld met camera-systemen in plaats van spiegels. Er zijn genoeg ondernemers die noodgedwongen preventief accu’s vervangen vanwege deze problematiek.”

Derks: “We hebben een aantal vervoerders toch wel de ogen geopend door te vertellen dat één kilowattuur (kWh) thuis 21 cent kost. Maar als je het opwerkt met een dieselmotor terwijl de auto stilstaat, bedraagt de prijs bijna vier euro.”

Ildiz en Derks merken de laatste jaren een enorme omslag in de markt. >





Martijn Ildiz: “We hebben een simulatiemodel ontwikkeld, waarbij per uur van de dag wordt gekeken hoeveel zonne-energie er wordt omgezet, hoeveel energie er nog in de accu’s zit en hoeveel energie de truck nodig heeft.”

‘Studies laten zien dat over tien jaar alle verkochte voertuigen solar hebben geïntegreerd’

Medio november stuurde IM Efficiency een persbericht de deur uit om aandacht te vragen voor het concept, de reacties vanuit het bedrijfsleven waren talrijk. Uit Nederland en België. “Er

heeft een enorme verduurzaming van de mindset plaatsgevonden.”

Vooralsnog ligt de scope van IM Efficiency op Nederland, België en Duitsland. Maar afgelopen jaar nam het bedrijf ook reeds deel aan een acceleratorprogramma in Spanje en Portugal.

Ildiz: “In die landen heb je veel meer zonnuren en is de brandstofprijs hoger. Anders gezegd: voor ondernemers in

die landen is het nóg interessanter. De toekomst van zonne-energie is global. Studies laten zien dat over tien jaar alle verkochte voertuigen solar geïntegreerd hebben. Want de business case is gewoon daar. Voor personenauto’s, maar als je kijkt naar het verbruik en het oppervlak helemaal voor vrachtwagens. Wij willen met IM Efficiency de hoofdleverancier worden voor solartoepassingen voor vrachtwagens. We hebben de afgelopen jaren veel kennis opgebouwd, gaan als eerste de markt op en denken dat we op basis daarvan een mooie positie hebben om op te schalen.”

De tijd is in ieder geval rijp voor SolarOnTop, verkondigen zij. Derks: “We komen tegenwoordig overal binnen. Iedereen beseft wel dat er iets moet gebeuren. De CO₂-uitstoot in de wereld is ondanks alle maatregelen alleen maar verder aan het stijgen. Wij hebben niet de oplossing voor de gehele wereld, maar wel een klein

stukje van de oplossing.”

Interessant voor toekomstige gebruikers van SolarOnTop is dat de opgewekte energie ook teruggegeven kan worden via het lichtnet. Ildiz: “Er zijn in Nederland ongeveer 155.000 opleggers, in heel Europa zijn dat er ongeveer drie miljoen. Een oplegger heeft een gemiddeld oppervlak van dertig vierkante meter. Een eenvoudige rekensom leert dat hier enorm potentie zit.”

De doelstelling van IM Efficiency is om het goederenvervoer volledig te verduurzamen. Ildiz: “Op dit moment heeft een vrachtwagen zoveel energie nodig, dat kunnen we nog niet honderd procent duurzaam opwekken. Vandaar dat we SolarOnTop als een eerste stap zien. We hebben het systeem zo ontworpen, dat het ook gaat functioneren bij de toekomstige elektrische en waterstof aangedreven trucks. Verder willen we onderzoeken hoe we nog meer energie kunnen opwekken om uiteindelijk de echte energietransitie te laten plaatsvinden. Dat is het hogere doel.”



Veiligheid zit in ons hart

In familiebedrijven is het heel gewoon. Als kleine jongen ga je met je vader mee naar het werk en kom je in aanraking met de mensen op de vloer. Je krijgt een beeld van het reilen en zeilen van de onderneming. Op mijn zestiende ging ik zelf op pad om als grondwerker aan de slag te gaan voor Vrijbloed Transport. Voor mijn vertrek nam mijn vader me vaak even apart: 'Pas goed op jezelf en let op je omgeving'. Deze normen en waarden zijn mij altijd bijgebleven.

Vrijbloed Transport is een onderneming met een lange termijnvisie, met veiligheid als belangrijkste kernwaarde. En dat moet ook, vinden wij. Dagelijks rijden onze mensen in de grote steden, waar ze te maken krijgen met grote verkeersdrukte. Medeweggebruikers realiseren zich niet altijd de risico's van een vrachtwagen met alle gevolgen van dien. Wij zien voor onszelf daarin een belangrijke maatschappelijke rol weggelegd. Dat is de reden dat wij sturen op zicht van de chauffeur én op zichtbaarheid van de gevaren.

'Medeweggebruikers realiseren zich niet altijd de risico's van een vrachtwagen met alle gevolgen van dien'

We maken in ons beleid de keuze voor vrachtwagens met lagere cabines, zodat de dodehoekzones worden verkleind. De Volvo FM(X) is een vrachtwagen die je om deze reden veel in ons bedrijf terugziet. Ook voeren we heel wat jaren een achteruitrij-camera en een dodehoekcamera. Deze zijn op alle vrachtwagens geüpgraded twee jaar geleden, waardoor we nog beter zicht hebben. En de dode hoek sticker zorgt voor broodnodige herkenbaarheid van de dode hoeken/gevarenruimte van de vrachtwagens. Maar is dit genoeg?

Een ziekenhuisbezoek van een aantal jaren geleden is mij altijd bijgebleven. Een van onze vrachtwagens was betrokken bij een verkeersongeval met een jong ambitieus slachtoffer. Het slachtoffer had flinke verwondingen opgelopen aan zijn been en had maanden nodig om te revalideren. Dromen

konden in de koelkast, want naar school gaan was niet mogelijk. Wat mij is bijgebleven, is de intelligentie en gedrevenheid van het slachtoffer en de impact die dit ongeluk heeft gemaakt op zijn leven.

De school was net uit en het slachtoffer fietste met klasgenoten naar huis. Zijn klasgenoten waren de straat al over gestoken, maar zijn licht stond al op rood. Hij zag de vrachtwagen komen en in een flits van een seconde dacht hij: Dit kan nog wel even... Helaas!

Hoe kunnen we dit in de toekomst vaker voorkomen? Wij geloven dat verkeersdeelnemers veiligere keuzes maken op het moment dat zij de gevaren van de vrachtwagens beter (her)kennen. De grootste risicogroep voor ongevallen met vrachtwagens is nog altijd jeugd tussen de 10 en 18 jaar, een groep die we in bescherming moeten nemen. Dit is een van de redenen dat we een eigen training hebben ontwikkeld, gericht op (basis)scholen in de buurt van bouwprojecten. Gevaarherkenning omvat immers meer dan alleen dode hoeken in ons segment.

Dan gaat de telefoon en hoor je dat de onderneming is geselecteerd voor de TVM Award 'Veilig Transport'. Aangezien we veiligheid als topprioriteit hebben in onze onderneming, is dit een prachtige prijs. Niet alleen voor onszelf, maar voor iedereen die er hard voor heeft geknokt om schades te minimaliseren en ongelukken te voorkomen, zoals chauffeurs, klanten, leveranciers, overheden en andere partners.

Het moment van de prijsuitreiking, tijdens de finale van de TVM Awards in Assen. Vrijbloed Transport wordt geprezen om haar dodehoekstickers, haar veiligheidsbeleid, de scholen die we bezoeken én een prachtig schadebeeld/weinig schades. Ik vertel trots te zijn op de prijs, dankbaar te zijn voor dit moment en dankbaar te zijn voor ons team en netwerk waarmee we dit hebben neergezet. Want wat niet vergeten mag worden, is dat dit een teamprestatie is! Alleen als het beleid klopt, de Vrijbloed-chauffeurs veiligheid uitdragen, onze leveranciers mee willen denken en onze opdrachtgevers ons willen inhuren, kun je deze prijs winnen. En we zijn blij dat bij al die mensen veiligheid ook in het hart zit. Net als bij ons.

Mathijs Vrijbloed is coördinator duurzaamheid, innovatie en communicatie bij Vrijbloed Transport. Zijn bedrijf won in oktober de TVM Award Veilig Transport.

Odyssey: brug naar de toekomst

Voor de 21e eeuw zijn fundamentele innovaties nodig op vrijwel alle terreinen in de samenleving, zoals energie en logistiek. Met een appje of een nieuw programmaatje op de computer komen we er niet. Rutger van Zuidam (36) is de aanjager van zulke vernieuwingen, via zijn Odyssey Hackathon in Groningen.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

De kansen op het herschep-
pen van de samenleving in
de 21e eeuw zijn eindeloos,
als je luistert naar een uur
durend hoorcollege van Rutger van Zuidam. Hij is visionair en filosoof tegelijk, zowel ondernemer als consument en zowel wetenschapper als leerling. Hij denkt na over zowel het herschikken van retoursystemen voor trolleys en andere emballage als over een toekomst zonder fossiele brandstoffen.

Van Zuidam vindt dat in de nieuwe eeuw te weinig fundamentele innovatie

waarlangs de zaak fundamenteel anders kan worden aangepakt. Tempo is van ondergeschikt belang, creatieve ideeën kunnen later worden uitgewerkt. Initiatiefnemer Van Zuidam noemt zichzelf in dat verband een samenwerkingsontwikkelaar.

Groningen is sinds de eerste Hackathon in 2017 het epicentrum van deze vernieuwingsdrang. Dankzij de deelname van de universiteit, hogeschool, de drie noordelijke provincies, diverse overheidsorganisaties zoals het Ministerie van Binnenlandse Zaken, Kadaster, de AFM en De Nederlandsche Bank en vele bedrijven (waaronder naast TVM onder meer ook KLM, Vattenfall, Engie, VM Ware en Deloitte) is binnen enkele jaren een almaar groeiende groep van actieve geesten ontstaan. Er wordt van 2 tot en met 6 april gerekend op 2000 deelnemers uit zeker 30 landen. Alle deelnemers gaan eerst door een zorgvuldig selectieproces.

Hoe krijg je zo veel kennis bij elkaar en waarom willen mensen die met elkaar delen?

Van Zuidam: "Omdat de vraagstukken die voorliggen voortkomen uit de samenleving met meerdere stakeholders op een breed terrein. Het is niet de onderzoeksvraag vanuit één bedrijf, maar vanuit de gemeenschap. We zoeken naar een overkoepelend idee voor een hele sector dat iedereen kan

gebruiken. Niet om te concurreren dus, maar om nieuwe ruimte te creëren voor groeipotentie. Daarom zijn we ook blij met de naam Odyssey: het is een reis, een ontdekkingsreis naar de toekomst."

Wie zijn die knappe koppen die meedoen?

Van Zuidam: "De deelnemers zijn gemiddeld 35 jaar, het is een mooie mix van jong en oud. Beiden hebben elkaar ook nodig. Zowel de fresh eyes, de onbevangen blik op vraagstukken, als de ervaren mensen met bagage zijn nodig voor de oplossing. Alle deelnemer realiseren zich: ik weet uiteindelijk meer niet dan wel, dus men zoekt al gauw de verbinding met elkaar. Dan maakt leeftijd niet uit, maar hoe je elkaar kunt helpen met nieuwe inzichten wel."

Wat zijn de grote vraagstukken die aan de orde komen?

"Het draait om zaken zoals energie, veiligheid, logistiek, zorg, publieke dienstverlening, en vermindering van CO₂ en plastic afval. Bijvoorbeeld de vraag hoe we de consument kunnen betrekken bij het verminderen van CO₂-uitstoot en hoe we goed gedrag terugzien in de portemonnee. In de winkels liggen heerlijke groene asperges uit Peru en blauwe besjes uit Chili. Maar als je naar de prijs kijkt, zie je dat de 'CO₂-schade' daarin niet is meegerekend. Bedrijven moeten die wel betalen, consumenten niet. Hoe kunnen consumenten dan hun gedrag aanpassen als je er niets van voelt? Mensen gaan denk ik pas echt dingen anders >

'Wie kansen ziet,
bouwt een brug.
Wie bedreigingen ziet,
bouwt een muur'

tot stand is gebracht. Als je doet wat je deed, krijg je immers wat je had. Ergens midden in zijn betoog menen we zijn optimistische, vooruitstrevende levensmotto te horen: "Wie kansen ziet, bouwt een brug. Wie bedreigingen ziet, bouwt een muur."

Aanleiding tot het gesprek is de vierde Odyssey Hackathon in Groningen, een wetenschappelijke snelkookpan waar in flink tempo wordt samengewerkt aan het oplossen van actuele vraagstukken. Niks jarenlange studies, onderzoek en evaluaties, maar in sneltreinvaart de contouren bedenken



**'Vervoerders
weten nu soms
niet meer waar
hun emballage
blijft, wie het in
handen heeft. Die
registratie
ontbreekt voor
een deel.'**

doen als ze het in hun portemonnee voelen.”

Welk probleem in het logistieke proces moet er worden opgelost tijdens de Odyssey Hackathon?

“We richten ons vooral op de emballage en de rol daarvan in het economisch verkeer. Gek genoeg wordt emballage onvoldoende als een economisch goed gezien, terwijl de kratten en trolleys soms kostbaarder zijn dan de goederen zelf. Tegelijkertijd vind ik het indrukwekkend hoe enorm slim de logistieke bedrijven te werk. Daar zitten kansen en TVM zit in de unieke positie om allerlei partijen bij elkaar te brengen. Daaruit kunnen in Europees verband online gestandaardiseerde emballagesystemen ontstaan. Dan loopt het proces via het internet en kan iedereen ervan gebruik maken, net als bij een protocol als e-mail. Dan weten vervoerders veel beter waar hun emballage blijft en wie het in handen heeft. Zo raakt er minder zoek, en kan er meer worden gerepareerd en hergebruikt.”

Is de informatietechnologie de beste weg naar het oplossen van problemen in de samenleving?

“Dat besprak ik onlangs ook met studenten informatica. Tijdens mijn studie bedrijfskundige informatica leerden wij dat het om de mens gaat. Daarna volgt het proces en daarna kijk je naar hoe dat proces kan worden ondersteund met technologie. Dat is niet makkelijk, want als we kijken naar de mens dan is ons gedrag bepalend voor het ontstaan én oplossen voor problemen. Dat is

soms best ongemakkelijk. Immers, als je doet wat je deed, kreeg je wat je had. IT is een krachtig hulpmiddel om groot-schalige samenwerkingsverbanden te faciliteren. Je concurreert niet op basis van de bestaande markt, maar vanuit samenwerking creëer je een nieuwe markt. Met ruimte voor structurele economische groei. En daarom vind ik het zo gaaf om met onze partners ieder jaar weer een Odyssey te doen.”

Wat zijn die nieuwe verdienmogelijkheden?

“Die zitten bijvoorbeeld in de energietransformatie. In Zweden wordt al fossielvrij staal gepubliceerd. Het is prettig als je met elkaar een beeld kunt schetsen van waar het heen gaat met de wereld, zoals we op onze Hackathon proberen te doen. Want het verzinnen van een nieuw techniekje, dat werkt niet meer.”

Wil het bedrijfsleven de kennis wel delen?

“Ja, dat besef wordt steeds groter. De behoefte vraagt om meer samenwerking in het bedrijfsleven, ook tussen concurrenten. Daarmee bedoel ik natuurlijk geen kartel, maar de noodzaak om gezamenlijk problemen in alle openheid op te lossen. Slimme openheid loont. Een bedrijf als Tesla heeft onlangs juist alle patenten opengegooid. Daarmee zet je de poort open naar onbegrensde creativiteit. Je kunt veel meer business genereren als je zo

veel mogelijk mensen in staat stelt om jouw kennis en modellen te gebruiken. Kijk maar de Apple Store en die van Android; daarmee zijn juist nieuwe markten ontstaan.”

Wat gaat er de komende decennia veranderen?

Van Zuidam pakt er een cartoon bij, waarin de samenleving getekend staat

‘Zowel de fresh eyes, de onbevangen blik op vraagstukken, als de ervaren mensen met bagage zijn nodig voor de oplossing’

als bomen die in oude grond wortelen. Daarnaast komt een jonge boom op met tal van nieuwe loten en scheuten. “Aan die oude boom zijn steeds meer takjes bijgemaakt, zoals DigiD. De banken draaien hun systemen nog steeds op technologie uit de jaren 90, een heel oude tak dus. Maar die boom is topzwaar en staat flink te schudden. A massive shaking of trees, zouden we kunnen zeggen. Dus moeten we naar beneden en die nieuwe boom laten wortelen in nieuwe grond. Eentje waarin de principes van de 21e eeuw kunnen gedijen, heel andere principes dan die uit de vorige eeuw. De Odyssey Hackathon zal de ideeën aanleveren voor de snelle groei van die nieuwe boom.” <

ODYSSEY HACKATHON, DE 21E EEUW UITVINDEN

105 internationale teams met de knapste koppen van universiteiten, overheden, wetenschap en bedrijfsleven komen van 2 tot en met 6 april in Groningen bijeen voor de vierde Odyssey Hackathon.

Het woord Hackathon is onlangs opgenomen in de nieuwe woordenlijst van Van Dale en is een samenvoeging van de woorden hacken en marathon. Bedoeling is dat de deelnemers onder grote tijdsdruk samenwerken met computerprogrammeurs, ontwerpers, wetenschappers en deskundigen zoals juristen en accountants voor de juiste wettelijke kaders, om zo softwareoplossingen te vinden voor complexe problemen.

De 2000 deelnemers moeten de slimste en beste oplossingen zien te vinden voor eigentijdse uitdagingen op het terrein van energie, infrastructuur, logistiek, veiligheid, gezondheidszorg en digitale beveiliging. Sinds de eerste Odyssey Hackathon zijn al meer dan 230 prototypes gerealiseerd voor het oplossen van de uitdagingen aangedragen door meer dan 40 partners. Voor de teams is een prijzenpot van in totaal 200.000 euro beschikbaar. Meer informatie: www.odyssey.org/odyssey-hackathon-2020





CHALLENGE TVM DRAAIT OM VERLIES VAN MEERVOUDIGE EMBALLAGE

TVM neemt ook dit jaar weer met een eigen challenge deel aan de Odyssey Hackathon. Dit keer draait de challenge om meervoudige emballage. Drie vragen en antwoorden.

1. Wat is het probleem met betrekking tot meervoudige emballage?

Jaarlijks raakt tussen 4% en 8% van de meermalige emballage kwijt. Onderdeel van het probleem is de onduidelijkheid over de locatie van emballage wanneer deze zich verder in de transportketen bevindt, en daarmee buiten de eigen invloedssfeer. De totale waarde die gemoeid gaat met meermalige emballage in onze economie is omvangrijk. Sectordata van data-base Markets-and-Markets wijst op een totale waarde van 6,23 miljard euro van meermalige emballage binnen de Europese markt. Naar verwachting neemt het aandeel van meermalige emballage toe in de nabije toekomst. Voor 2023 wordt de totale waarde geschat op 8,45 miljard euro. Het verlies van meermalige emballage is een kostenpost van honderden miljoenen euro's op jaarbasis.

2. Waarom heeft TVM deze challenge uitgeschreven?

TVM is een coöperatieve verzekeraar. Wij willen

onze leden, transport en logistieke ondernemers, helpen om duurzaam te ondernemen en de bedrijfscontinuïteit te waarborgen. De Hackathon is het middel om vernieuwende technologie, vergaande informatiedeling en intensieve samenwerking binnen de transportketen samen te brengen voor kostenbesparingen. De gewenste oplossing van de challenge moet direct toepasbaar zijn in de praktijk.

3. Wat is de doelstelling van deze challenge en hoe ziet het vervolg eruit?

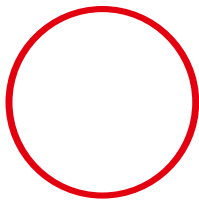
De mogelijke oplossing is een technisch netwerk voor data-uitwisseling. Voor de komende Hackathon hebben deelnemers de volgende opdracht meegekregen: creëer een transparant logistiek protocol, zodat iedereen in de supply chain de emballage kan lokaliseren, identificeren, certificeren, retourneren, hergebruiken en repareren. Teams met IT-specialisten en experts uit de supply chain krijgen 48 uur de tijd om de beste oplossing te bouwen voor de logistieke keten. De gewenste oplossing bestaat uit een aantal onderdelen: valideren dat emballage is ontvangen, track&trace binnen de keten, signaleren of en wanneer emballage vervangen moet worden en een beloningssysteem, waarbij vergoeding volgt op het terugbrengen van emballage.

De maat is vol voor supermarkt-ondernemer Rob Veltink

In vier jaar tijd heeft de Jumbo-supermarkt in Nijkerk tien botsingen met lossende vrachtwagens moeten verwerken, met als gevolg behoorlijke schade aan het pand. Als ondernemer Rob Veltink het niet zelf vertelde, zou je kunnen denken dat dit verhaal verzonnen is. Niks is echter minder waar en Veltink heeft z'n buik er dan ook goed van vol. "Ik hoop dat er heel snel een oplossing komt."

tekst: Marlow de Kleine

beeld: Glenn Wassenbergh



Over het algemeen is het rustig in Nijkerk, de gezellige stad op de Veluwe met ruim 29.000 inwoners. De afgelopen vier jaar is er toch regelmatig wat tumult rondom winkelcentrum Oosterpoort aan het Molenplein. Het complex biedt onder andere ruimte aan de Jumbo, die door Rob Veltink wordt bestierd.

Gapende wond

De 38-jarige Veltink, die liever als ondernemer wordt bestempeld dan als manager, bekijkt de muur van de laad- en loslocatie. Een gapende wond

binnenmuren laten plaatsnemen, wat de winkel een warme uitstraling geeft. "Als ondernemer krijg je die vrijheid van het hoofdkantoor. Die houten elementen waren gewoon een leuke touch, vond ik. Wat echter niet zo goed is, is de situatie aan de kant van het gebouw waar de vrachtwagens de supermarkt komen bevoorraden.

Blinde hoek

"Toen het gebouw ontworpen werd, is er naar mijn mening teveel naar vorm boven functie gekeken. Jumbo en ik zijn niet betrokken geweest in het voortraject van het bedenken van het gebouw, omdat hier eerst een andere supermarkt zou worden gevestigd. Dat is niet doorgegaan, waarop wij hebben gekozen voor deze locatie. We huren dus een pand dat gemaakt is op het bouwbesluit van een andere supermarktketen."

Waar het volgens Veltink vooral misgaat, is dat er binnen gelost moet worden. "De chauffeurs die ons komen bevoorraden moeten met hun vrachtwagens namelijk schuin vanaf de weg in- en uitrijden. Dat is soms krap. Vooral bij het wegrijden is er weinig ruimte om de draai te kunnen maken. Hierdoor is de kans aanwezig dat ze met de achterzijde van de oplegger de muur raken."

Geparkeerde voertuigen bemoeilijken de situatie ook nog eens extra.

Daarnaast is de in- en uitrijplek niet hoog. "Dat houdt in dat de hoge vrachtwagens, de vier-meter-plussers, hun luchtvering moeten laten zakken, anders nemen ze een stuk van de lichtlijn mee. Kortom, het is niet ideaal."

In vier jaar tijd is er tien keer een botsing geweest en inmiddels loopt de totale reparatieschade in de tienduizenden euro's. Aangezien Veltink het pand huurt, draait hij gelukkig niet zelf op voor die kosten. Maar dat maakt het niet minder vervelend, benadrukt hij. "Het is natuurlijk geen mooi gezicht, zo'n gat in je pand, en voor de chauffeurs is zoiets ook vervelend."

Oplossingen

Communiceren met de leveranciers is volgens Veltink een van de oplossingen. "Jumbo is natuurlijk de grootste leverancier, maar die werkt veel met charters. Ik communiceer veel met die andere partijen, waarbij we ze attenderen op onze situatie. In de opdrachtbrief aan de vervoerder verwerken we de informatie, die dan doorgespeeld moet worden aan de chauffeur. Als die communicatie goed verloopt, ervaar je eigenlijk niet veel problemen. Maar als deze stopt, dan is de kans op schade vrij groot."

Hoewel de situatie dus pittig is, heeft niet elke chauffeur problemen met de locatie. Heeft Veltink een idee hoe dat kan? "De winkel wordt gemiddeld vijf keer per dag bevoorrad, en het gaat dus niet altijd verkeerd met het wegrijden. Ervaren chauffeurs >

'Verschillende partijen die hier mee te maken hebben, wijzen naar elkaar. Dat schiet natuurlijk niet op'

waar normaal gesproken bakstenen horen te zitten, toont de onderhuid van zijn supermarkt. "Het cement was nog niet droog van de vorige botsing, of het was alweer raak", aldus de Nijkerkse ondernemer.

Veltink laat weten trots te zijn op zijn supermarkt en z'n werknemers. Naast de standaard Jumbo-formule probeert hij hier en daar z'n eigen sausje over het geheel te gieten. Zo heeft hij op sommige plekken hout aan de



'Het cement was nog niet droog van de vorige botsing, of het was alweer raak.'

die hier vaker zijn geweest, zijn zich dan ook bewust van de risico's. Maar het heeft wel constante aandacht nodig. Chauffeurs die we niet kennen, attenderen we bijvoorbeeld op de situatie. Komen ze hier voor het eerst, of staat er ineens een auto geparkeerd waar ze omheen moeten draaien, dan is de kans op een botsing groter."

Veltink heeft uiteraard zelf nagedacht over maatregelen, maar die bleken niet afdoende te zijn. Daarnaast is de zoektocht naar oplossingen van het probleem niet eenvoudig, geeft hij aan. "Verschillende partijen die hier mee te maken hebben, wijzen naar

elkaar. Dat schiet natuurlijk niet op."

Om toch een beetje vaart achter het geheel te zetten, vroeg Veltink via Omroep Gelderland naar de gouden tip. Dat bericht kwam vervolgens op de sociale media terecht. "Ik werd daardoor overladen door suggesties; zelfs schoolkinderen deden een duit in het zakje. Maar de gouden tip zat er niet tussen."

Advies van TVM

André Schilder, senior adviseur preventie en risicobeheer bij TVM, kreeg Veltinks bericht ook onder ogen en besloot een helpende hand toe te steken. Schilder is onlangs op bezoek geweest bij de supermarkt in Nijkerk. "Vanuit onze

expertise op het gebied van transportveiligheid, preventie en risicobeheer wilden wij eenmalig belangeloos en vrijblijvend advies geven", laat Schilder weten. Uit onderzoek volgden vervolgens bruikbare adviezen.

Schilder legt uit: "Het in- en uitrijden van vrachtverkeer wordt onder meer bemoeilijkt door de drukke verkeerssituatie, met veel auto's en fietsers. Ook zijn de verkeersgeleidingen in de vorm van varkensruggen op het fietspad aan de overzijde een uitdaging. Indien nodig mogen die overreden worden, maar deze zijn vrij hoog waardoor veel chauffeurs er voor kiezen dit niet te doen. Begrijpelijk, maar daardoor bemoeilijken ze de situatie wel."

Schilder benadrukt dat Veltink zelf al verschillende maatregelen



heeft getroffen, maar denkt dat andere oplossingen wellicht zouden kunnen werken. “Bijvoorbeeld het schilderen van een zogenaamde ‘richtlijn’ die chauffeurs helpt hun voertuig in de juiste positie te manoeuvreren en waarbij dan de ‘knik’ in de lijn het punt dient te zijn, waar het langste voertuig veilig kan wegdraaien zonder met de achterzijde de buitenmuur te raken.”

De supermarktondernemer toont zich enthousiast over dit idee. “TVM heeft prima meegedacht en kwam met verschillende goede suggesties. De richtlijn vind ik zelf heel sterk en die gaan we dan ook aanbrengen.”

Schilder is van mening dat een parkeerverbod direct naast de losplaats en het weghalen of verlagen van enkele varkensruggen langs het fiets-

pad kan helpen. “Maar dat is aan de verantwoordelijke wethouder van Nijkerk”, vertelt de preventieadviseur. Veltink geeft aan in gesprek te zijn met de gemeente om te kijken wat er mogelijk is. “Ik hoop dat we op korte termijn daar uitkomen, want er moet na al die schades echt wel een oplossing komen. Het belangrijkste is dat niemand gewond is geraakt in al die tijd.”

Reactie gemeente

In een reactie laat de gemeente Nijkerk weten bekend te zijn met de situatie rond winkelcentrum Oosterpoort. “Er zijn gesprekken met de eigenaar van het

pand. Daarnaast wordt de situatie in kaart gebracht en wordt met alle partijen gezamenlijk bepaald welke oplossingen mogelijk zijn”, aldus een gemeen-

‘Ik hoop dat het onafhankelijke advies van TVM helpt om eindelijk tot een goede conclusie te komen’

tewoordvoerder. Veltink laat op zijn beurt weten dat er zicht is op een afspraak met de gemeente. “Ik hoop dat het onafhankelijke advies van TVM helpt om eindelijk tot een goede conclusie te komen.” <



WIJNAND DE KRUIJFF, SINDS JULI CTO BIJ TVM VERZEKERINGEN

‘Bij TVM staat echt de klant centraal’

Sinds 1 juli is Wijnand de Kruijff werkzaam als Chief Transformation Officer en maakt hij in die hoedanigheid deel uit van de Raad van Bestuur van TVM verzekeringen. Een korte kennismaking met de man die zichzelf een echte teamplayer noemt. ‘Alleen samen kun je winnen’, zo luidt het credo van De Kruijff, voormalig waterpoloër.



Voor alle verzekeringen gelden nieuwe polisvoorwaarden

Per hoofdpremievalidatum in 2020 wijzigen de polisvoorwaarden vooral door veranderingen in wetgeving. Er zijn diverse tekstuele aanpassingen gedaan om de voorwaarden leesbaarder te maken. Ook is een aantal specifieke wijzigingen doorgevoerd in de Aansprakelijkheidsverzekering Logistiek en Transport en de Rechtsbijstandverzekering bedrijf. Het MedewerkerTotaal pakket is ook per 1 januari 2020 gewijzigd. Bij deze wijzigingen horen nieuwe polisvoorwaarden.

Een overzicht van de algemene en de specifieke wijzigingen en de nieuwe polisvoorwaarden vindt u op www.tvm.nl/polisvoorwaarden.

Wilt u meer informatie of heeft u nog vragen over uw verzekering? Neem dan contact op met uw accountteam of de Ondernemersdesk van TVM.

De Kruijff (53) maakte afgelopen jaar de overstap van Nationale Nederlanden naar TVM. Daar was hij sinds april 2014 werkzaam. Eerst als COO van het buitenlandse verzekeringsbedrijf en later als CIO en verantwoordelijk voor de rebranding van Delta Lloyd. In een verder verleden werkte hij onder andere als Deputy CIO voor ING Direct, in binnen- en buitenland. “Ik heb een echte bank- en verzekeringsachtergrond. Sterker, ik heb eigenlijk nooit iets anders gedaan”, aldus De Kruijff, die in 1990 als IT-trainee begon bij de NMB Bank.

Bijna twintig jaar werkte De Kruijff in het buitenland, onder andere voor ING Direct. In zijn rol als manager Information Technology slaagde hij erin nieuwe banken up and running te krijgen in een tijdsbestek van zes tot negen maanden, onder andere in Engeland en Italië. “Het was mijn verantwoordelijkheid om IT en operations goed neer te zetten, oftewel de automatisering voor het gehele bedrijf, zowel voor de core business, het bankieren, als voor andere afdelingen, zoals HR, Finance, Risk en Communicatie.”

Coöperatieve gedachte

De keuze voor TVM was voor de inwoner van Wapenveld afgelopen jaren ook een keuze op basis van gevoel. “De coöperatieve gedachte spreekt mij zeer aan. Ik heb altijd voor bedrijven gewerkt met aandeelhouders en winstdoelstellingen. Bij TVM is het echt de klant die centraal staat. Dat zit bij TVM in het DNA en zo ervaar ik dat ook echt. Mensen praten hier over klanten, de afstand met klanten is

enorm klein. Dat ben ik elders wel anders gewend.” Daarnaast spreekt de focus in de business strategie van TVM hem aan. “We willen de beste gespecialiseerde verzekeraar zijn in de sector van Logistiek en Transport, daar spreekt ambitie uit. De transportsector is volop in ontwikkeling. Met de verwachting dat we in de toekomst te maken krijgen met autonoom rijden, verandert ook de rol van TVM. Daar ligt een prachtige uitdaging. We gaan toe naar ecosystemen en welke rol speelt TVM in het model van de toekomst, het is mooi daarmee aan de slag te gaan.”

Zijn boodschap is vooral dat TVM mee moet in de verandering. “De wereld waar ik vandaan kom, is gewend aan voortdurende verandering. Bij TVM ligt dat anders. Dat heeft ook met cultuur te maken: de hardere corporate cultuur versus de coöperatieve familieachtige context waarin TVM zich begeeft. Dat laatste vind ik ook weer mooi en bepaalt deels de kracht van TVM.”

Persoonlijke uitdaging

Voor zichzelf heeft De Kruijff de uitdaging geformuleerd om TVM door middel van een verdere professionalisering tot een meer digitaal georiënteerde en wendbare organisatie te transformeren. In die zin is De Kruijff verheugd over de aangekondigde komst van een IT-hub van de Rijksuniversiteit Groningen, hogescholen en ondernemers naar Hoogeveen. “Als we straks meer universitair geschoold personeel weten aan te trekken en tegelijkertijd het familiegevoel van TVM vast kunnen houden, dan gaan we vliegen. Daar ben ik heilig van overtuigd.”



Rieks Stroeve verlaat TVM

Rieks Stroeve (56) heeft om gezondheidsredenen afscheid genomen als lid van de Raad van Bestuur van TVM verzekeringen. De Hoogeveener werkte in totaal 31 jaar voor de verzekeraar. In december was er op het hoofdkantoor van TVM een grote afscheidsreceptie.

Sinds 2001 maakte Stroeve deel uit van de leiding van TVM verzekeringen. Als Chief Operating Officer was hij geruime tijd verantwoordelijk voor de commerciële en verzekeringstechnische activiteiten. De laatste jaren was hij verantwoordelijk voor de activiteiten binnen het Schade- en Dienstenbedrijf van TVM.

Rieks Stroeve hoopt de komende jaren samen met zijn vrouw Marion regelmatig te verblijven in zijn nieuwe woning in Zuid-Afrika, onder andere om een bijdrage te leveren aan lokale projecten en initiatieven op het gebied van gezondheid, onderwijs en natuurbeheer.

De komende maanden zullen de Raad van Bestuur en Raad van Commissarissen zich buigen over de definitieve opvolging van Rieks Stroeve. Voorlopig blijft Philip Venema op ad interim-basis zijn taken waarnemen.

MedewerkerTotaal

MedewerkerTotaal biedt een totaaloplossing voor het verzuimrisico van uw medewerkers. Het pakket bestaat uit 3 modules: Ziekteverzuim, Verzuimbegeleiding en -advies en Traumazorg en Interventie.

Met de module Ziekteverzuim verzekert u de loondoorbetalingsverplichting bij arbeidsongeschiktheid van uw medewerker(s). De module Verzuimbegeleiding en -advies biedt u deskundige begeleiding en adviezen rondom de re-integratie van deze arbeidsongeschikte medewerker. En als u kiest voor de module Traumazorg en Inter-

ventie dan heeft uw medewerker recht op bepaalde zorg, zoals bedrijfsfysiotherapie.

Kortom, een compleet pakket dat erop gericht is om uw medewerker zo snel mogelijk te laten terugkeren in het arbeidsproces wanneer er sprake is van verzuim! Ga voor meer informatie naar www.tvm.nl/medewerkertotaal



Brexit

Het Verenigd Koninkrijk is sinds 31 januari uit de Europese Unie getreden en hiermee is de Brexit een feit. Tot en met 31 december 2020 geldt de overgangsfase, waarin alle EU-regels en wetten voor het Verenigd Koninkrijk van kracht blijven. Welke gevolgen dit kan hebben met betrekking tot transport, is te lezen in ons Brexit-dossier via www.tvm.nl/brexit.

TVM blijft in Hoogeveen

Het hoofdkantoor van TVM verzekeringen blijft gevestigd in Hoogeveen. Een zwaarwegend argument is de aangekondigde komst van een IT-hub van onder andere de Rijksuniversiteit Groningen, hogescholen en ondernemers naar Hoogeveen. Voor TVM is het van cruciaal belang dat het in de toekomst meer universitair en HBO-geschoolde medewerkers kan aantrekken.

TVM heeft een optie gekregen op een grondlocatie, nabij het station in Hoogeveen. Dit scenario zal de komende periode nader worden onderzocht en uitgewerkt, naast het scenario van aanpassing van de huidige locatie.

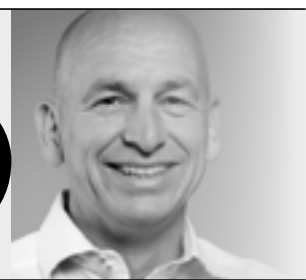


Jan Peter Balkenende bij Ledenbijeenkomst TVM

De Ledenbijeenkomst van TVM vindt dit jaar plaats op 8 april in de Rijtuigenloods in Amersfoort. Met dit jaar een primeur: de bijeenkomsten voor Logistiek en Transport en Beroepsvaart worden gezamenlijk gehouden. Oud-premier Jan Peter Balkenende is prominent gastspreker. Binnenkort ontvangt u de uitnodiging.

5

VRAGEN



Continuïteit in de bedrijfsvoering is belangrijk voor elke ondernemer. TVM wil graag de ondernemer ontzorgen en alles in het werk stellen om stilstand bij een schadegeval zoveel mogelijk tot een minimum te beperken. Erik de Haan, manager Frontoffice Schade van TVM, geeft aan wat TVM schadeservice inhoudt.

1. Waar loopt de ondernemer tegenaan bij schade?

“Een schade kost altijd tijd, geld en het zorgt voor regelwerk en vaak duurt het schadeherstel langer dan gehoopt. Het kan lastig zijn om de juiste schadehersteller te vinden. Tijdens stilstand van het beschadigde voertuig lopen de inkomsten regelmatig terug, maar lopen de kosten wel door. Een dag stilstand kost een ondernemer al snel 1.000 euro per dag.”

2. Wat houdt TVM schadeservice in en wat wil TVM verzekeringen met deze service bereiken?

“TVM wil een toegevoegde waarde voor klanten creëren door een verbeterde dienstverlening bij schade om zo doende onnodig langere stilstand te verminderen en schade te beperken. Met als resultaat een meer dan excellente klantervaring!”

3. Hoe denkt TVM verzekeringen dat te gaan bereiken?

“Wij hebben sinds 6 januari een landelijk dekkend netwerk met topschadeherstellers ingericht. Met hen zijn goede afspraken gemaakt met betrekking tot kwaliteit en snelheid van het schadeherstel tegen een acceptabel tarief.”

4. Komen alle klanten van TVM verzekeringen in aanmerking voor de TVM schadeservice?

“De doelstelling is om klanten met 1 tot 20 trekkende eenheden in eerste instantie deze schadeservice aan te bieden. De schadeservice geldt overigens voor trekkend en getrokken materieel. Klanten die hiervoor kiezen, krijgen een aantekening op hun polis en bij schade kunnen ze dan gebruik maken van de voordelen die TVM schadeservice biedt.”

5. Welke voordelen ervaar ik als klant als ik TVM schadeservice afneem?

“Naast een kwalitatief goed en snel herstel verleent TVM binnen TVM schadeservice een korting van 500 euro op het eigen risico. Daarnaast is er sprake van een mobiliteitsvergoeding voor de vrachtwagen tijdens de reparatieduur, waardoor u vervangend vervoer kunt regelen. Wanneer nodig wordt uw voertuig gehaald en teruggebracht en voor aflevering wordt het voertuig door de wasstraat gehaald. Al met al een totaalconcept, waarbij u als klant ontzorgd wordt en uw voertuig in goede handen is en netjes wordt afgeleverd. TVM schadeservice helpt u snel weer op weg.”

Ga voor meer informatie naar www.tvm.nl/schadeservice





‘Goederenstromen stoppen niet bij de grens’

Voor de vervoerssector bestaan er geen grenzen. Dat vraagt internationale ondersteuning van marktleider in transport TVM verzekeringen. Of het nou het bedienen van Nederlandse of Belgische uitvlaggers is, het verzekeren voor de Duitse markt bij TVM Versicherungsservice in Hamburg of de vervoerders ondersteunen rond de Brexit, de International Desk van TVM kan iedere uitdaging aan.

tekst: Jaap Stalenburg

beeld: Gerlinde Schrijver / Adobe stock

Erik Drenth, manager International Desk, kijkt tevreden terug op 2019. De afdeling van TVM verzekeringen bedient steeds meer klanten in Europa. Het Duitse kantoor in haven- en transport-stad Hamburg is nu 1,5 jaar operationeel en TVM is goed voorbereid op een Brexit. In Polen en Duitsland onderscheidt TVM zich ook door vervoerders te ondersteunen bij het voorkomen van schades.

Erik Drenth: "Het verder verbeteren van onze dienstverlening aan uitvlaggende relaties en beheerst verder groeien in Duitsland zijn voor International Desk de belangrijkste thema's. We hebben specifiek voor de Duitse markt een nieuw goederenproduct gemaakt voor zowel uitvlaggers als Duitse klanten. Groei gaat voor ons in Duitsland rustig en beheerst, met maar weinig uitstroom. Dat zegt ook iets over de tevredenheid van onze klanten en samenwerkingspartners. Er is vertrouwen in onze dienstverlening. We werken met een groeiend aantal gespecialiseerde makelaars samen. Meer makelaars betekent ook een betere spreiding in de portefeuille."

Wat is de meerwaarde voor de Nederlandse TVM-klanten van het Duitse kantoor?

"Duitsland is de belangrijkste handelspartner van Nederland en voor veel klanten een belangrijke markt. In Hamburg zijn zowel TVM Versicherungsservice als TVM Schadenregulierung gevestigd, waar samen inmiddels zo'n 20 gespecialiseerde Duitse collega's werkzaam zijn. Dat betekent dat

Nederlandse klanten die in Duitsland iets hebben door een lokale specialist geholpen worden. Dat geldt voor verzekeringsoplossingen, preventie en schade. Als je Nederlander bent en je rijdt in Duitsland een schade, krijg je te maken met het Duits recht en Duitse gewoonten en gebruiken. Voor Nederlandse klanten is het dan een groot voordeel dat TVM over een team aan Duitse schadespecialisten beschikt dat de schadebehandeling verzorgt."

Hoe belangrijk is de internationale markt voor TVM?

"Ik denk dat je als coöperatieve verzekeraar je klanten volgt en kijkt naar hoe de goederenstromen lopen. Die stoppen niet bij de grens, dus je zult een internationaal netwerk moeten hebben met betrokken partners. In sommige landen zal je ook zelf actief moeten zijn. Onze 'uitvlaggende' klanten met een vestiging in het buitenland willen we goed bedienen, dat is bij TVM best een substantieel premievolume."

En verder gaan de goederenstromen natuurlijk steeds meer de wereld over. Nederland is met de haven van Rotterdam en Schiphol een van de toegangspoorten van Europa. Hoe speelt TVM daarop in?

"Ik denk dat je heel goed je klant moet volgen en moet kijken of de transportketens veranderen en of de verantwoordelijkheden van klanten veranderen. Daar moet je als verzekeraar bovenop

zitten en naast je klanten staan. Maar je moet ook duidelijk zijn in wat je wel kunt en wat je niet kunt, waar je wel goed in bent en waar je niet goed in bent. We zijn een coöperatie, dus de risico's die wij nemen voor onze klanten moeten wel voor alle klanten acceptabel zijn. TVM moet nu niet in een keer hele risicovolle dingen gaan doen."

Wat zijn de belangrijkste veranderingen die je komend jaar in de keten ziet? Data worden steeds belangrijker.

"Door data weten we veel meer van elkaar. Risico's kunnen beter ingeschat worden en kunnen beter worden gedeeld. Data helpt ons ook op het

‘Ook internationaal moeten we de toegevoegde waarde van TVM duidelijk maken’

gebied van schadepreventie, wat ook een belangrijk voordeel voor onze klanten is. Er kunnen ook nieuwe partijen komen. Daar waar vroeger een verzekeraar oprichten misschien al ingewikkeld was, kijk even naar TVM, kan dat in de toekomst door nieuwe spelers anders gaan gebeuren. Dat geldt ook voor transportondernemers. Even een extreem voorbeeld, kijk naar Uber, dat was iets dat men 5 jaar geleden misschien niet bedacht had voor transport of goederen. Het is er nu gewoon. Of >



‘Als je
Nederlander
bent en je
rijdt in
Duitsland
een schade,
krijg je te
maken met
het Duits
recht en
Duitse
gewoonten,
en gebruiken’



het goed is of niet, het zijn wel ontwikkelingen die plaatsvinden en waar je over na moet denken”

Geeft ook de Brexit de International Desk kopzorgen?

“Brexit is natuurlijk een heel raar dossier geweest waar je je een aantal keren moest voorbereiden op een deadline. Dit hebben we gedaan. Bijvoorbeeld over de vragen wat het voor onze dienstverlening betekende en waar onze klanten tegenaan konden lopen. We hebben een crisisplan gemaakt met een aantal scenario's. Dat heeft ons

best veel inspanning gekost, maar je moet het gewoon doen, omdat de politieke verwarring en onduidelijkheid groot was. We hadden hier een groep specialisten op zitten, waaronder een jurist die nauw de politieke situatie in Engeland volgt en die voor ons de beste inschatting kon maken. Wij hebben natuurlijk ook contact met ons netwerk in Engeland waar je lokale informatie ophaalt. Je praat er met klanten over, we hebben ook een aantal gebeld: ‘wat gaan jullie nu doen, stel even dat morgen de grenzen dichtgaan of er komen rijen bij de boot’. Je moet

je voorstellen dat er klanten vast kunnen komen te staan met bederfelijke waren. We hebben daar een ‘Brexit groep’ op zitten, intern bij TVM, maar we hebben ook makelaars in Engeland gesproken om aan zo goed mogelijke informatie te komen.”

Wat gaan de grootste uitdagingen worden voor de verzekeraars als gevolg van de Brexit?

“Tijdens de overgangperiode dit jaar wordt duidelijk wat er precies verandert. Voor ons is belangrijk onder welke vergunning TVM haar diensten als



'Het verder verbeteren van onze dienstverlening aan uitvlaggende relaties en beheerst verder groeien in Duitsland zijn voor International Desk de belangrijkste thema's'

verzekeraar en adviseur in de UK kan verrichten. Als dat niet langer onder de huidige Europese vergunning kan, moeten wij onze dienstverlening aanpassen. Dat betekent een grotere rol voor lokale Britse partners waar TVM mee samenwerkt."

Wat is voor 2020 voor jou de grootste uitdaging?

"Eén van onze ambities is om onze ladingpropositie verder te ontwikkelen. Doel is om onze klanten zowel nationaal als internationaal op het gebied van lading nog beter te kunnen gaan

verzekeren dan het afgelopen jaar."

TVM heeft ook internationaal ingezet op schadepreventie en risk-management. Werkt die aanpak?

"Ook in vergelijking met bijvoorbeeld Duitsland lopen we daar echt mee voorop. Dat heeft me verbaasd, ik dacht dat in Duitsland een aantal partijen echt verder zouden zijn. Maar die zitten meer op de protocollen en op de richtlijnen dan het praktijkgerichte van TVM. Dat laatste is heel waardevol. Natuurlijk vormen de protocollen een belangrijke basis, maar met alleen

protocollen ben je er niet. Het gaat om gedrag veranderen, om chauffeurs te trainen, om het management te begeleiden, om planners te trainen, om de totale preventie-begeleiding. Ik denk dat we dat goed kunnen met TVM. We zetten de komende jaren ook in op risicomanagement, daar halen we kennis voor binnen. Dat is een nieuwe trend, waarmee je wat dieper in de bedrijfsvoering gaat. Dan kun je nog dichter naast je klanten staan, als het gaat om de bedrijfsrisico's. Daarmee kun je nationaal en internationaal het verschil maken." <

DE
PASSIE
van... 

Diederik Nolten: Zeilen



‘Ik geef mensen graag het Flyer-gevoel mee’



Als klein jongetje werd hij door toedoen van zijn ouders gegrepen door de magie van het (zee) zeilen en het gevoel van vrijheid dat het hem gaf. Een van de grootste passies in het leven van Diederik Nolten, Volvo- en Renault Truckdealer in Nederland en België, is echter The Flyer, het schip waarmee Conny van Rietschoten in 1978 de Whitbread Round the World Race won.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen / Jan Dronkers / Revival of the Flyer



De kans dat in een gesprek met Diederik Nolten (52) The Flyer ter sprake komt, is redelijk groot. De CEO van Nebim Groep kan uitgebreid en kleurrijk over de legendarische boot vertellen. Over haar overwinning in de Whitbread Round the World Race van 1978 met Conny van Rietschoten aan het roer, die daarmee zeilgeschiedenis schreef. Over de feestelijke binnenkomst in Rotterdam in aanwezigheid van Prins Bernhard. Over de verkoop aan de Amerikaan Neil Bergt die de boot in 1981 onder de naam Alaska Eagle weer liet meedoen aan de bekendste zeilrace ter wereld, maar toen 'slechts' negende werd. Over de daaropvolgende dienstjaren als opleidingsschip aan de Californische kust. Over het bericht dat Noltens zeilpartner Gerard Schootstra in 2013 ontving dat de boot in de verkoop stond en dat voor hen aanleiding was om de stichting Revival of The Flyer op te richten. En vanzelfsprekend over de operatie die ertoe leidde dat de boot vooral dankzij enkele founders uit het bedrijfsleven, waaronder TVM, terugkeerde naar Nederland en weer in originele staat werd hersteld. "Het is een belangrijk stuk Nederlands maritiem erfgoed", benadrukt hij.

Zijn fascinatie voor het zeilen – en niet veel later voor The Flyer – ontstond bij Nolten in zijn vroege jeugd.

'Op een zeilboot op zee leer je wel respect hebben voor de krachten en de wetten van de natuur'

"Ik kom niet uit een klassieke zeilfamilie", vertelt Nolten in zijn kantoor in Schijndel. "Mijn ouders kwamen

eigenlijk per toeval met het zeilen in contact, via een collega van mijn vader. Vanaf dat moment waren ze meteen verkocht, stuurden ze hun kinderen in de zomers op zeilkamp en schaften ze al snel zelf een zeilboot aan. Prachtige herinneringen heb ik daaraan overgehouden. In 2010 heb ik zelf mijn eerste zeilboot gekocht."

Uniek gevoel

"Op het water zijn geeft een uniek gevoel. Het mooiste van zeilen is dat er geen ruimte in je hoofd is voor andere zaken dan het varen, de wind, de koers en de stand van de zeilen. Op zee moet je altijd twee stappen vooruitdenken. Wat dat betreft ligt er een belangrijke parallel met ondernemen. Het mooiste moment op een zeilboot beleef je als de motor uit gaat. Als je de zeilen hebt staan en de wind brengt je weg, dat is uniek. En geloof me, op een zeilboot op zee leer je wel respect hebben voor de krachten en de wetten van de natuur. Die zijn altijd sterker dan mens en materiaal."

"We hebben vorig jaar in juni met The Flyer de Legend Race gevaren, We waren met tien man aan boord, onder wie een aantal doorgewinterde zeilers. We vertrokken uit Gothenburg met storm. Vierentwintig uur lang hebben we storm gehad met meer dan 40-45 knopen wind. Nou, ik kan je verzekeren, dan gebeurt er iets met je. Gelukkig weet iedereen dat The Flyer een veilige boot is. Dat geeft rust en vertrouwen.

Je weet dat de boot het aankan, ze heeft het ook allemaal al eens meegemaakt. Maar van de tien waren

er onderweg toch zes flink ziek. Of ik een van de zes was? Nee joh, anders had ik dit niet verteld. Na drie dagen en nachten kwamen we 's ochtends vroeg in Scheveningen aan. Allemaal met het gevoel dat we de Mount Everest hadden beklommen."

Conny van Rietschoten

In 1978, het jaar dat Van Rietschoten zeilgeschiedenis schreef door met The Flyer de Whitbread Race te winnen, was Nolten een jongetje van tien. Toch bewaart hij nog heldere herinneringen aan met name de enorme impact die de triomf had in de media.

"Wat Conny van Rietschoten heeft gedaan, was uniek. Niet alleen vanwege het winnen van de race. Het was tevens de eerste keer dat een Nederlander met een dergelijke professionele insteek aan deze wedstrijd deelnam. Zo strak als hij leiding gaf aan zijn bedrijf Van Rietschouten & Houwens, zo strak gaf hij ook leiding aan het project rond de Whitbread Race."

Vier jaar later won Van Rietschoten nogmaals de Whitbread Race, toen met de tweede Flyer. Hij verbeterde in 1982 ook het snelheidsrecord rond de wereld en bracht het terug tot 120 dagen.

Nolten heeft Conny van Rietschoten nooit persoonlijk gekend. In het jaar dat Nolten zich samen met Gerard Schootstra hard maakte om The



'Het mooie vind ik om te merken dat The Flyer nog altijd tot de verbeelding spreekt.'



Flyer terug naar Nederland te halen, overleed Van Rietschoten.

Op 17 december. "Gerard en ik vlogen die dag naar Alicante om de toenmalige directeur van de Volvo Ocean Race te ontmoeten. Toen belde mijn vrouw Els mij met het nieuws van zijn overlijden. De volgende dag brachten Gerard en ik een bezoek aan het Volvo Ocean Race-museum in Alicante, waar hij levensgroot aan de muur hangt. Dan moet je wel

even slikken. Gelukkig is Conny wel in de wetenschap overleden dat The Flyer weer naar huis zou komen. Hij had ons voor die tijd nog een

mailtje gestuurd waarin hij zijn goedkeuring gaf."



Maritiem erfgoed

The Flyer keerde in 2014 terug naar Nederland, letterlijk naar haar geboorteplaats, de Huisman-werf. Daar werd het schip zoveel als mogelijk in haar oorspronkelijke staat teruggebracht. "De dochter van Conny, Marianne Ten Cate-Van Rietschoten, was in eerste instantie enigszins huiverig dat we het schip zouden vercommercialiseren. We hebben haar meteen gerustgesteld en verzekerd dat het geen varend reclameobject zou worden. Dat zou haar vader niet gewild hebben."

"De eerste ervaring die we met de boot hadden, was met de familie Van Rietschoten op de Noordzee en met de urn van Conny. Zijn as is bij die gelegenheid door zijn kinderen en kleinkinderen over de Noordzee uitgestrooid. Een aangrijpend moment, vol symboliek ook. Voor de familieleden in de eerste plaats, maar ook voor Gerard, Els, Paul en mijzelf, als zijnde het bestuur van de stichting."

Sindsdien is The Flyer weer in de vaart. "Naast het terugbrengen van het Nederlands maritiem erfgoed en het levend houden van het verhaal van Conny en The Flyer, waarvan we denken dat het heel waardevol is voor de vaderlandse zeilsport, vinden we het ook belangrijk het schip belangeloos in te zetten voor goede doelen. En we willen jonge mensen interesseren voor de zeilsport."



Jongensboek

Als The Flyer niet op zee verblijft, ligt

het schip in een van de vijf havens van de Jachthaven Groep, in respectievelijk Amsterdam, Rotterdam, Stellingen, Medemblik en Schokkerhaven waar het gratis mag liggen. Geregeld is Nolten dan op de boot te vinden.

"Het mooie vind ik om te merken dat The Flyer nog altijd tot de verbeelding spreekt. Als je in de

'Ik sta gewoon gepassioneerd in het leven'

haven aan boord bezig bent om te klussen, lopen mensen vaak langs om het verhaal van The Flyer en van Conny van Rietschoten te horen. Ik geef mensen graag het Flyer-gevoel mee. Wat dat is? Het gevoel van Hollands glorie op zee. Van pionieren, van ondernemen, van succesvol en betekenisvol zijn. Het verhaal van The Flyer in al zijn facetten is een prachtig jongensboek."

Ambities met The Flyer heeft Nolten nog genoeg. Hij wil met Schootstra nog een keer een atlantische oversteek maken. En in 2023 wordt de Oceans Globe Race, een aparte race voor klassiekers, gehouden. "We hebben het erover gehad. En dan gaat het ons niet om het meedoen, maar om het winnen. Zo eager zijn we wel."

"Of ik geen wedstrijdzeiler had willen zijn in plaats van ondernemer? Het antwoord is nee. Als ik het had gewild, was ik het wel geworden. Ik vind het geweldig met boten bezig te zijn, maar er zijn ook veel andere dingen die ik leuk vind. Ik sta gewoon gepassioneerd in het leven. En voor alles wat ik doe geldt: ik doe het goed of ik doe het niet." <

TVM SCHADESERVICE HELPT U #SNELWEEROPWEG



Schade aan uw vrachtwagen is altijd vervelend. Het kost tijd, geld en het zorgt voor veel regelwerk. Daarom maken we schadeherstel bij TVM graag makkelijk. Wij regelen alles, zodat u snel weer veilig op weg kunt. We werken daarvoor samen met erkende schadeherstelbedrijven door heel Nederland. Vakkundige partners die kwaliteit leveren en garant staan voor snelle service, ook bij u in de buurt. **Wilt u ook niet te lang stilstaan bij schade? Kijk op tvm.nl/schadeservice. Of bel onze Ondernemersdesk via (0528) 292 292.**

