

TVMM ACTUE

Bericht van het front

Transporteur Martine Lafeber
springt bij als IC-verpleegkundige

PLUS



Harry Schenk:
Maatschappelijk onder-
nemen in crisistijd



Diederik Samsom:
'De Green Deal is
van ons allemaal'



Alex van der Slot:
'Volgend jaar weer
bloemen naar de paus'



28

'Doortrappen en links rijden'

Inklimmers. Immigranten op zoek naar een beter leven in Groot-Brittannië maken onbedoeld deel uit van het leven van veel chauffeurs. Roland Post en Alec Phillips van Post-Kogeko vertellen over hun ervaringen bij Calais.



10

MAATSCHAPPELIJK ONDERNEMEN IN CRISISTIJD

Toen Shell 100 tankwagenladingen grondstof voor handgel ter voorkoming van coronabesmetting beschikbaar stelde, bood Schenk Tanktransport aan een deel van de lading gratis te vervoeren. Harry Schenk vertelt.



14

BLOEMENSECTOR HARD GETROFFEN DOOR CORONACRISIS

De omzet van Van der Slot Transport daalde met 90%, toen Europa op slot ging. Inmiddels heeft men de stijgende lijn weer te pakken. Alex van der Slot geeft een toelichting.

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

Hoofdredactie: Frank Woestenburg | Eindredactie: Mayke de Munnik | Redactie: Michael Nemethy, Harm Vonk e.a. | Fotografie: Glenn Wassenbergh, Matty van Wijnbergen en Gerlinde Schrijver Vormgeving: Wouter Nijman www.nijman.frl

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

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

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

Heeft u direct hulp nodig?

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

Heeft u schade, maar is het niet spoedeisend?

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

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



17

'DE GREEN DEAL IS VAN ONS ALLEMAAL'

Diederik Samsom wordt in zijn rol als kabinetschef van Eurocommissaris Frans Timmermans gezien als de dirigent van de Green Deal. Hij bedeeft de transportsector een prominente rol toe.



6

TERUGKEER IN DE ZORG

Directeur Martine Lafeber van Lafeber Transport meldde zich zonder aarzelen aan toen er handen aan het IC-bed nodig waren in de coronacrisis.



32

DE PASSIE VAN...

Oud-beroepschauffeur Bernard Haaijer over fotografie en truck-spotting.

VAN DE VOORZITTER



De coronacrisis heeft diepe gaten geslagen in onze samenleving. Met veel menselijk en zakelijk leed. Ook de sector van Logistiek en Transport is hard geraakt. Laten we vooral hopen dat de situatie zo snel mogelijk weer enigszins normaliseert. Gelukkig is de laatste weken in de gezondheidszorg een positieve trend zichtbaar.

In deze crisis zie je ook op een aantal vlakken bewustwording ontstaan in de maatschappij. Denk aan de terechte waardering voor de mensen in de zorg. Maar denk zeker ook aan het besef dat de logistieke sector een onmisbare schakel is in het leven van alledag en dat het onze chauffeurs zijn die de bevoorrading van winkels en bedrijven blijven verzorgen.

En dan is er nog het sterke gevoel van saamhorigheid dat je in alle lagen van de bevolking ziet groeien. We hebben meer dan voorheen oog voor elkaar. TVM is een coöperatie, ontstaan voor en door onze leden, dus het zal u niet verbazen dat deze ontwikkeling mij aanspreekt.

Ik heb de afgelopen periode tal van mooie en maatschappelijke initiatieven zien ontstaan. Overall, maar zeker ook in de transportsector. Ondernemers die elkaar de helpende hand

'Sterk gevoel van saamhorigheid'

toesteken, onder andere door collegiale in- en uitleen van chauffeurs of door vrachtwisseling. Als TVM proberen we hier vanzelfsprekend zoveel mogelijk in mee te denken.

Daarnaast toonde onze sector nadrukkelijk haar maatschappelijke betrokkenheid. In deze TVM Actueel besteden we aandacht aan enkele van deze initiatieven.

Speciale aandacht vraag ik voor het inspirerende interview met Martine Lafeber, directeur van Lafeber Internationale Transporten. Zij meldde zich zonder aarzelen aan om bij te springen op de intensive care-afdeling van het Groene Hart Ziekenhuis in Gouda. Levens sparen was even belangrijker dan het exceptioneel transport voor de bouwwereld. Met haar tijdelijke terugkeer in de zorg maakte ze daadwerkelijk het verschil voor de meest kwetsbare mensen.

Samen staan we sterker. Het verhaal van Martine Lafeber is daar een prachtig voorbeeld van. Op deze manier overwinnen we deze crisis, daar ben ik echt van overtuigd.

Ik wens u veel leesplezier!

Arjan Bos
voorzitter

COÖPERATIE



24

JAARCIJFERS 2019

De jaarcijfers van TVM over 2019 zijn gereed. CFRO Dirk Jan Klein Essink geeft een toelichting.



22

'JENNY BEDANKT!'

Jenny Bogers neemt na een dienstverband van 47 jaar afscheid van TVM. Dat verdient een reclamebord aan de A28.



23

DROMEN KOMEN UIT

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



27

COLUMN

Paul van der Burgt van Van Eijck Groep over corona, veiligheid, hulpverlening, respect voor elkaar en dat we het met elkaar moeten doen.



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 is trots op alle chauffeurs

beeld: Matty van Wijnbergen

Het coronavirus heeft ervoor gezorgd dat ons land (en de rest van de wereld) voor een belangrijk deel, in ieder geval gevoelsmatig, is stilgelegd. Dat geldt niet voor onze vrachtwagenchauffeurs, die lange dagen maken en ervoor zorgen dat bedrijven, distributiecentra en winkels bevoorrad blijven.

De afgelopen periode verschenen in de media diverse berichten dat chauffeurs regelmatig op locaties niet werden binnengelaten om even de handen te wassen of van het toilet gebruik te maken.

Voor TVM was dit gegeven aanleiding om via advertenties in kranten, online en langs de snelwegen onze waardering uit te spreken richting alle chauffeurs van Nederland, die er onder andere voor zorgen dat de schappen in de winkels gevuld blijven. Wij wilden deze grote groep juist in deze periode een hart onder de riem steken, ook als signaal naar de gehele samenleving. Onze boodschap: Het land staat stil maar zij gaan door. Trots op alle chauffeurs van Nederland.

Als TVM staan wij pal voor al onze leden, onze chauffeurs en onze schippers. TVM is een coöperatie. Voor onze leden, door onze leden. En naast onze leden. Schouder aan schouder. Juist nu. Deze crisis raakt iedereen, maar het adagium van onze coöperatie is actueler dan ooit: Samen staan we sterker. <

uffeurs van Nederland



TROTS OP ALLE
CHAUFFEURS
VAN NEDERLAND

TVM

Supported by Ocean and Van Uden Group

OCEAN



Frontbericht van

Zonder aarzelen meldde directeur Martine Lafeber (35) van het eeuwenoude transportbedrijf in Gouda zich aan toen er handen aan het ic-bed nodig waren in de coronacrisis. Levens sparen was even belangrijker dan het exceptioneel transport voor de bouwwereld – dat ging dankzij haar zussen en medewerkers toch wel door.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen / Sandra Zeilstra



Martine Lafeber

Martine Lafeber zou niet hebben misstaan in de bijzondere tv-serie Frontberichten over de helden in de zorg, die dagelijks in ploegendiensten op de intensive care van ziekenhuizen mensen proberen te redden die lijden aan het nieuwe coronavirus. Maar de geboren en getogen Goudse heeft helaas geen tijd voor zo'n videoblog, hoe interessant ook. Ze heeft de serie wegens tijdgebrek zelfs nog nooit gezien. Want behalve ploegendiensten op de afdeling intensieve zorg van het Groene Hart Ziekenhuis houdt zij meer ballen in de lucht: twee jonge kinderen van nog geen jaar en een van drie jaar oud, een huishouden samen met haar eveneens werkende man en een eeuwenoud transportbedrijf met een kleine 40 fte's, onder wie 26 chauffeurs.

Gelukkig springen haar mededirectieleden, zussen Barbara (37) en Iris (32), bij en hebben een deel van haar takenpakket overgenomen. "Want het móét!", zegt ze met nadruk in de directiekamer,

tijdens een zeldzame vrije dag. Zaterdag wacht weer een dagdienst in het ziekenhuis, zondagavond vangt de nachtdienst aan. "Mijn zussen begrijpen mij volledig. We komen uit hetzelfde nest. We zijn flexibel geboren."

Plotselinge terugkeer

Zelf zegt ze het helemaal niet bijzonder te vinden, de plotselinge terugkeer in de gezondheidszorg nu de nood zo hoog is. Maar om haar heen hoort ze wel opmerkingen dat het vrij uitzonderlijk is, een directeur van een transportbedrijf die opeens de beademing en alle belangrijke parameters van patiënten in doodsnoed in de gaten houdt. Het viel ook journalisten van een regionale editie van het AD op, die op zoek waren naar een bijzondere herintreder als ic-verpleegkundige.

"Ik had ook nooit gedacht dat ik nog

eens zou terugkeren in de zorg", vertelt Martine. "En ik had ook nooit verwacht dat het coronavirus hier zo zou toeslaan. Ik zag de beelden rond de jaarwisseling in China en dacht: dat is ver weg. Maar toen die beelden vanuit Italië... Toen had ik wel het gevoel van:

'De collega's in de zorg werken altijd al hard, dat is niks nieuws'

als er ooit handen aan het bed nodig zijn, dan ben ik van de partij"

Veertien jaar lang werkte Martine Lafeber op de intensive care van het Leids Universitair Medisch Centrum (LUMC), als anesthesieverpleegkundige. Na de havo behaalde ze haar >



VIERING 200-JARIG BESTAAN E. LAFEBER UITGESTELD

Het transportbedrijf E. Lafeber Internationale Transporten BV zou op 6 juni zijn 200-jarig bestaan vieren. Op die datum is het oudste document van het bedrijf in de archieven van de Kamer van Koophandel gevonden. Lafeber hield zich in 1820 al bezig in Gouda met zwaar transport van stenen, grond en bouw-materiaal, aanvankelijk met paard-en-wagens, hand- en hondenkarren, later met diepladers en autolaadkranen en andere moderne transportmiddelen voor zwaar machinetransport en bouwlogistiek.

Het 200-jarig bestaan was aanleiding om een groot feest te plannen voor het personeel, de klanten en andere betrokkenen. “Maar het voelt niet goed om nu feest te vieren”, zegt Martine Lafeber. “Er komt zoveel leed uit de coronacrisis voort.” Wat haar betreft wordt het feest met een jaar uitgesteld. “Dan bestaan we 201 jaar. Ook een mooie aanleiding, toch?”

diploma's en een toekomst in het familiebedrijf was niet aan de orde – nog niet. “Mijn vader Kees en zijn broer Ed waren nog druk in het bedrijf en waren niet bezig met hun opvolging. Pa vond het belangrijk dat wij als dochters eerst zelf de wereld gingen verkennen.”

Zevende generatie

Vier jaar geleden kwam de voortzetting van het bedrijf door de zevende generatie sinds 1820 wel ter sprake. De vraag luidde of de zussen hun banen in het ziekenhuis (Martine), de logistiek (Barbara) en de brandweer (Iris) wilden opgeven om het familiebedrijf door te geleiden naar de achtste generatie. Dat was geen geringe verantwoordelijkheid. In de archieven van de Kamer van Koophandel is de eerste inschrijving van het transportbedrijf Lafeber in 1820 terug te vinden, op een paar weken na 200 jaar geleden. In mei 2019 werden de aandelen overgedragen aan de drie zussen, de zevende generatie Lafebers.

Maar op zondag 22 maart stond de wereld ineens op haar kop. Het aantal coronapatiënten op de ic's steeg plotseling verontrustend. “Ineens kwam er dus een oproep aan oud-zorgmedewerkers. Alles in mij riep: ik wil, nee, ik moet gaan helpen. Ik heb die zondag meteen een mailtje gestuurd aan het Groene Hart Ziekenhuis. Ook mijn oude werkgever, LUMC, zocht contact met mij. Maandagochtend had ik al antwoord van het Groene Hart, maandagmiddag zat ik op gesprek en had ik een baan in het ziekenhuis. Of ik meteen dinsdag kon beginnen”, verhaalt ze over de opmerkelijke sollicitatieprocedure, waarin een arbeidscontract

moest worden opgesteld, diploma's moesten worden geverifieerd. “Nou nee, zei ik, dinsdag gaat niet lukken. Ik moest thuis en in het bedrijf eerst nog even iets regelen. Donderdag 26 maart ben ik aan de slag gegaan. En het was al snel weer heel vertrouwd. De extra handen waren heel hard nodig, in het Groene Hart was net als in alle andere ziekenhuizen een extra ic-afdeling opgetuigd.”

Vanuit de logistiek van zwaar transport voor de bouw en machineverhuizingen stond ze ineens tussen het groot menselijk leed. “Het is zwaar en intensief werk”, legt ze uit. “Je bent voortdurend in de weer met patiënten, die tijdens de beademing gedraaid moeten worden en onder narcose zijn. Twee keer vier uur achtereen, met een half uurtje pauze. En dan mag je even uit je warme, beschermende kleding. En even later er weer in.”

Meer waardering voor de zorg

Ze ziet zichzelf niet als een heldin van de zorg, ze hoeft geen applaus. Dat er mensen op straat staan klappen voor de medewerkers in de zorg, vindt ze niet nodig. “De collega's in de zorg werken altijd al hard, dat is niks nieuws. En ze lopen altijd risico. In plaats van applaus geven, kunnen we als samenleving beter iets doen waar ze iets aan hebben. En dan heb ik het niet eens over euro's. Er is een structureel tekort aan personeel en we moeten ervoor zorgen dat dat wordt opgelost, dat we meer waardering krijgen voor de zorg.” Ja, ze ziet dagelijks een hoop menselijk leed. “Maar

dat parkeer je. Anders kun je dit werk niet doen.”

Dat leed is trouwens overal, merkt Martine Lafeber op. Onder patiënten, hun familie, nabestaanden van overleden coronapatiënten. Maar ook in de bedrijven. Met het familiebedrijf gaat het naar omstandigheden redelijk, er is dankzij het werk aan de Afsluitdijk, de Zeesluis bij IJmuiden en andere grote infrastructurele werken gelukkig nog voldoende te doen.

“Maar we hebben ook twee charters waarvoor we op dit ogenblik geen werk hebben”, vertelt ze. “Daar staan

‘Mijn zussen begrijpen mij volledig. We komen uit hetzelfde nest. We zijn flexibel geboren’

dure trucks werkloos op de dijk, terwijl de afbetalingen doorgaan en er geen inkomen is. Dat is de keerzijde. En je merkt dat bedrijven minder snel betalen. We krijgen echt nog wel wat economisch leed te verduren, want behalve met de coronacrisis hebben we ook last van de PFAS en de Brexit. We zijn er dus nog lang niet.”

Toch is er ook een belangrijk lichtpunt. Voordat dit magazine naar de drukker ging, ontving ze het bericht dat haar inzet in het ziekenhuis niet meer nodig is, omdat de instroom van het aantal coronapatiënten sterk is gedaald. “Het is fijn dat ik niet meer nodig ben in het ziekenhuis en weer in ons familiebedrijf aan de slag kan. Dat is geweldig nieuws.”



Maatschappelijke bet

Het zijn de goede dingen die opvallen in tijden van veel slecht nieuws. Shell schonk 100 tankwageladingen grondstof voor handgel ter voorkoming van coronabesmetting, Schenk Tanktransport bood aan een deel van de lading gratis te vervoeren en vervolgens deed het personeel spontaan een duik in het zakje. Harry Schenk vertelt over de mooie en minder mooie kanten van ondernemen in crisistijd.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh / ANP

Het is in relatie tot Shell en Schenk Tanktransport een passende woordgrap: als een olie-vlek verspreidde ieders positieve bijdrage aan de productie van plotseling noodzakelijke desinfecterende handgel zich onder de werknemers.

Want toen de ware omvang van de pandemie zich aandeed en mensen regelmatig hun handen moesten ontsmetten om verspreiding van het coronavirus te voorkomen, was en is handgel bij binnenkomst van ziekenhuizen, bedrijven, winkels, scholen en kantoren een absolute noodzaak.

Shell stelde daarom op 23 maart 2.500.000 liter Iso Propyl Alcohol, goed voor zo'n 100 tankladingen, gratis ter beschikking aan de producenten van handgel. Iso Propyl Alcohol, oftewel IPA, is een belangrijke grondstof van desinfecterende gel.

“Wij vonden dat we als een gebaar naar deze grote, gewaardeerde klant waarmee we een langdurige relatie



trokkenheid in crisistijd

hebben, niet achter konden blijven. Dus boden we een kwart van het transport gratis aan om op die wijze onze maatschappelijke en sociale verantwoordelijkheid te nemen tijdens de coronacrisis”, vertelt directeur Harry Schenk.

Opnemen vrije dag

Vervolgens werd hij na de persoonlijke nieuwsupdate die hij en zijn broer Arjan regelmatig naar het personeel versturen, verrast door de grote betrokkenheid onder het personeel. Chauffeurs, monteurs en andere medewerkers boden spontaan aan een vrije dag op te nemen om de ladingen bij de diverse fabrikanten af te leveren, of op die wijze een bijdrage te leveren aan ons bedrijf.

“Zo ging het rond, als een olievlek in het bedrijf. Het was echt een spontane actie, het kwam van onze medewerkers zelf. In ons managementteam reageerden we ook blij verrast. Zoiets werkt ook niet als het van bovenaf wordt opgelegd.

Het is toch veel leuker als chauffeurs zeggen: ‘Daar lever ik graag een verlofdag voor in’. We hebben er heel veel positieve reacties op gekregen.”

De actie bleef inderdaad niet onopgemerkt in de vakpers en op sociale media. Zo plaatste de Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid het volgende bericht op Facebook: “Overall wordt keihard gewerkt in de strijd tegen corona. Zo helpt Schenk Tanktransport uit Papendrecht met gratis transport van desinfecterende alcohol, aan de producenten van handgel gedoneerd door Shell. Help je zelf ook mee, door 1,5m afstand te houden en zo jezelf en mensen om je heen te beschermen? #AlleenSamen krijgen we #corona onder controle!”

Het bedrijf met circa 1700 werknemers (onder wie 950 in Nederland) en behalve de hoofdvestiging in Papendrecht ook met nevenvestigingen in de

Benelux en Duitsland, kan zich uiteraard niet onttrekken aan de coronacrisis. Harry Schenk, die samen met zijn broer Arjan behoort tot de derde generatie in het uit 1925 stammende

‘Het was echt een spontane actie, het kwam van onze medewerkers zelf’

familiebedrijf, verwijst bijvoorbeeld naar de luchtvaart. Schenk Tanktransport vervoert sinds jaar en dag vliegtuigbrandstof naar de luchthavens van onder andere Rotterdam en Eindhoven. “Door het staken van de meeste vluchten is de vraag naar jettfuel vrijwel van de ene op de andere dag gedaald van 100 procent naar >



praktisch nul. En dat wordt de rest van dit jaar ook niet meer ingehaald.”

Aanpassingen

Zijn bedrijf had net als de hele logistieke sector last van allerlei aanpassingen. Zo moesten chauffeurs die naar de Italiaanse coronabrandhaard Lombardije reden, vanzelfsprekend voorzorgs- en beschermingsmaatregelen nemen. Ook moesten medewerkers die in Nederland wonen maar in België werken, de juiste toestemming krijgen om naar hun werk te reizen. Schenk: “We zaten net als veel collega’s met vragen als: kunnen we er wel komen, welke aanvullende documenten hebben we nodig en moet een chauffeur in quarantaine als hij in Italië is geweest. Er was verder wel wat oponthoud aan de grens, maar we hadden het voordeel dat er ook geen tijd in de file werd verspild. Dat konden we tegen elkaar wegschrappen.”

Ook zijn de afgelopen periode veel minder autokilometers gereden en

weten: wat betekenen de omstandigheden voor mij nou precies.”

Hij geeft een voorbeeld over nieuwe chauffeurs die bijvoorbeeld per 1 maart of per 1 april in dienst zijn gekomen en nog in hun proeftijd zitten. Behouden zij hun baan? Dat is vooralsnog wel het geval, verduidelijkt Schenk. Al kan hij geen zekerheid geven over de nabije of verre toekomst.

“We gaan uit van een tijdelijke dip, maar we houden rekening met langdurige gevolgen”, schetst hij de huidige situatie. “Ik hanteer hier vaak de 80-20-regel. Normaliter blijft 80 procent van de vraag wel overeind, maar de vraag is hoe snel de laatste 20 procent zal terugkomen.”

Gelukkig genoeg bespeurt hij een positieve sfeer in het familiebedrijf; iedereen heeft ideeën om deze crisis te gebruiken om anders of op een nieuwe manier te gaan werken. “Iedere steen in het werkproces wordt opgetild en dat leidt soms tot verrassende ontdekkingen. Als je iets kunt vinden dat het werk kan verbeteren en je kunt dat honderden of duizenden keren kopiëren, dan kan dat veel voordeel opleveren.”

Leerzame periode

Volgens Schenk is dat een bijkomend voordeel van een crisis vol nadelen. “Verbeteringen krijgen een versnelling in dit soort perioden. Projecten komen sneller tot stand. Het is in dat opzicht een leerzame periode.” Een van de zaken die nu worden opgepikt is bijvoorbeeld de inbouw van dashcams in een deel van de vloot. Anders zou die klus wellicht extern zijn uitbesteed, nu wordt dat in de werkplaats gedaan door chauffeurs voor wie even geen werk is. “Je probeert de loonkosten op die manier een beetje terug te ver-

dienen, het gevolg is wel dat je geld in het bedrijf houdt dat anders extern zou zijn uitgegeven.”

Een van de – beperkte – bezuinigingsmaatregelen is het ‘schorsen’ van een aantal vrachtauto’s, waarvoor op dit ogenblik geen werk is. De kosten van wegenbelasting, onderhoud, eurovignet en verzekering worden op die wijze een beetje teruggeschroefd. “Dat heeft geen zin als het maar om een maand gaat, maar als het langer gaat duren dan bespaar je toch wat kosten. Ik denk dat meer transportbedrijven dat doen. Alle beetjes helpen.”

Ook het chauffeurstekort, waarvan de afgelopen jaren in toenemende mate sprake was, is inmiddels minder nijpend geworden. In een chauffeurspool worden inmiddels 1500 chauffeurs beschikbaar gesteld aan collegatransportbedrijven als direct gevolg van de coronacrisis.

Schenk verwacht dat de economie zich op termijn zal herstellen, maar dat niet alle logistieke bedrijven de huidige crisis zullen overleven. “We hebben een decennium van groei achter de rug, grotendeels extern gefinancierd tegen lage rentes. Maar nu breekt een periode aan van veel beschikbare capaciteit en minder volume. Dit gegeven zal een drukkend effect hebben op de tarieven”

Het familiebedrijf, dat zijn 95e verjaardag midden in de coronacrisis viert, zal ook deze aankomende recessie overleven, is zijn stellige overtuiging. Schenk: “We hebben in ons bestaan meerdere crises overleefd en ik ben vol vertrouwen dat ons dat ook nu zal lukken. Samen met mijn broer Arjan zit ik alweer 30 jaar in het bedrijf en die kennis en ervaring uit eerdere crises komt ons nu goed van pas. Als een solide bedrijf zullen we ons samen met het personeel er doorheen slaan.”

‘We gaan uit van een tijdelijke dip, maar we houden rekening met langdurige gevolgen’

dat is te merken aan de bevoorrading van de benzinepompen. Daarentegen loopt het transport van chemicaliën en van industriële gassen goed door. “Het is een heel divers beeld binnen ons bedrijf”

Het is vanzelfsprekend om tijdens de coronacrisis voortdurend goed te communiceren met de medewerkers. “Dat is in deze tijden heel belangrijk”, zegt Harry Schenk. “Iedereen wil vooral

In de coronacrisis hebben tal van transportondernemingen maatschappelijke acties gevoerd om mensen een hart onder de riem te steken of een bijdrage te leveren aan bestrijding van het virus. Een kleine selectie.

- Peter Appel Transport verzorgde samen met AZ Alkmaar en Vomar Voordeelmarkt een paaspakkettenactie voor ouderen.
- Nedcargo reed met een heuse corona-oplegger door het land. Op de oplegger werden de gedragsregels van het RIVM via plaatjes uitgelegd en werd waardering uitgesproken richting iedereen in de zorg, logistiek en de andere vitale sectoren. Ook riep men mensen op om vooral niet te hamsteren (foto links).
- Lotto bood samen met een aantal wegrestaurants alle chauffeurs met een C- of CE-rijbewijs op dinsdag 21 april een gratis avondmaaltijd aan.
- Van der Sluis Transport en LCM Expeditie verwendden alle chauffeurs die op 9 april langs afrit De Wijk reden met een gratis gehaktbal of broodje braadworst (foto onder).
- Op 10 april bezorgden bedrijven uit de sierteeltsector 150.000 boeketten aan mensen in de thuiszorg en bewoners van verzorgingstehuizen als middel tegen eenzaamheid.



‘Volgend jaar? Dan brengen we weer

Een kort lontje. Sneller aangebrand. Alex van der Slot voelt zich anders dan anders. De coronacrisis dreef zijn koninklijke transportbedrijf langs de rand van de afgrond. De chauffeur die hij rokend betrapte in zijn cabine heeft het geweten. Een monoloog van een bevlogen ondernemer, die er vanuit gaat in 2021 de paus met Pasen weer van bloemen te voorzien.

tekst: Harm Vonk

beeld: Matty van Wijnbergen / Gerlinde Schrijver



“Van onmacht kook ik van binnen, ben ik opstandig. Dat bijna het hele wagenpark stilstond, heeft heel erg zeer gedaan. Ik had letterlijk slapeloze nachten. Ik merkte ook aan mezelf dat ik een korter lontje had. Ik reageerde bovenmatig boos op relatief kleine dingetjes.

Een voorbeeld? Gisteren ging ik een stuk wandelen. Zie ik een voorbij-

cabine, want die gaat ie ook krijgen. Ze zegt: maar daar hebben ze niet voor getekend. Ik zeg: dat interesseert me niks, doe de offerte erbij en we houden het van zijn loon in.

Kijk, hij doet iets wat niet mag en als directeur moet ik er zorg voor dragen dat het niet gebeurt. Als het geen corona was geweest, had de chauffeur eerst alleen een schriftelijke waarschuwing gekregen. Er zijn altijd mensen die minder enthousiast zijn met werken. Ik weet dat dat erbij hoort en normaal haal ik mijn schouders daarover op. Maar nú word ik boos.

We hebben drukke jaren achter de rug: in januari vorig jaar hebben we Vermeer overgenomen. In 2018 hebben we ons 100-jarig jubileum gevierd en waren we in onderhandeling met Vermeer, dus was het ook druk. Vorig jaar hebben we bij Vermeer alles geïmplementeerd. Nu

hadden we net iedereen in dezelfde richting en dan krijg je de coronacrisis er achteraan...”

Winter

“Onze eerste omzetzaling kwam toen Italië ‘dicht’ ging. Dat was in week 10. De omzet ging direct met 7% achteruit. Dat gaat gelijk om echt veel bloemen en planten. Andere landen volgden en uiteindelijk volgde ook Nederland. Alles lag op zijn gat. Je zag de omzet heel hard dalen, tot 90% aan toe.

Je kunt prima dicht zijn. Als bedrijf moet je drie, vier weken kunnen behappen. Zo niet, dan heb je je liquiditeit niet op orde. Je kunt ook een winter hebben waarin er drie weken ijs ligt. Dan heb je ook bijna je hele wagenpark stilstaan. Over die eerste drie weken wil ik niet teuten. Als we in de winter vorst hebben, rijden we weliswaar geen bloemen en planten, maar dan gaat de consument nog wel gewoon naar de kapper en de slager. Dat gebeurt nu niet en het duurt ook nog eens veel >

‘Ik had letterlijk
slapeloze nachten’

rijdende chauffeur roken in de vrachtwagen. Daar kan ik sowieso slecht tegen, dus hij heeft nu een aangetekende brief in de bus liggen. Ik zeg tegen Tanja: vraag ook de offerte maar op voor het schoonmaken van die

bloemen naar de paus'





langer. Dan denk je: wacht even, nu gaat de hele economie onderuit!

Als je weet dat de knop op een gegeven moment weer omgaat, dan ga je weer door. Nu zijn we in mijn beleving gedeeltelijk met schijnbeveiliging bezig. Ik vraag me af of je niet op een andere manier kunt kijken naar de samenstelling van bedrijven en of die anderhalve meter afstand dan verplicht is. In sommige vakken maakt dat helemaal niet uit. Als je elke dag op dezelfde afdeling zit, kun je toch prima aan 'hetzelfde' bureau zitten?

Kijk naar Royal FloraHolland. Het wordt straks een uitdaging hoe ze daar die anderhalve meter gaan aanhouden.

‘We hebben onze chauffeurs gevraagd om nu vrij te nemen’

Stel: je rijdt mij op een electrotrekker, met een mondkapje op, voorbij op een meter. Wat is dan het risico dat jij mij besmet in een hal van 7 meter hoog? Maar we gaan straks wel met z'n allen in het openbaar vervoer... En heb je in de supermarkt gekeken? Daar lopen we

echt niet constant anderhalve meter uit elkaar.”

Paus

“Ondanks alles zie ik de toekomst zonnig tegemoet. Bloemen naar de paus? Jazeker, ik denk dat het volgend jaar weer kan. Er gaat een vaccin komen. Dan krijg je een prik en kun je het coronavirus niet meer krijgen. Dus ik denk dat we volgend jaar gewoon weer op het Vaticaan staan. Als ik niet positief ben, hoe kunnen mijn medewerkers dan positief blijven? En het is niet tegen beter weten in. Alle Europese landen zijn weer open. Het omzetverlies in week 19 is verder gedaald tot 10 procent. Om een beeld te geven: Q2 geeft een gemiddeld omzetverlies van 29 procent. We zijn dus ongeveer een derde van ons werk kwijtgeraakt.”

We hebben ervoor gekozen om het wagenpark alvast op orde te brengen. Het kan niet zo zijn, dat als we straks weer volop werk hebben, er nog een auto voor regulier onderhoud de garage in moet. Ook hebben we onze chauffeurs gevraagd om nu vrij te nemen. Anders moeten we vrije dagen zien weg te werken als we straks weer kunnen rijden. Bijna iedereen werkt eraan mee. Het is mooi om te zien hoe de medewerkers meeleven

met het bedrijf. De uitzondering op de regel hoeven we niet te melden.

Ik geloof altijd in het goede van de mens. Ik geloof dat er meer goede dan slechte mensen zijn. Als ik goed voor mijn medewerkers ben, hoop ik hetzelfde terug te krijgen. We hebben 70 chauffeurs gebeld en er 40 moeten thuislaten met de mededeling: er is heel weinig werk, neem morgen maar even vrij. We houden onze medewerkers regelmatig op de hoogte en hebben gemeld dat het ons, bij 80% omzetsdaling, ondanks de NOW-uitkering van het Rijk, nog altijd 110.000 euro per week kost. Dat is voor ons heel veel geld! Van een chauffeur kreeg ik een mailtje terug: ‘Ik woon nog thuis. Als je de helft van mijn loon betaalt, kom ik er ook wel. En ik vind het ook wel prima als ik het vakantiegeld niet in mei maar in december krijg’. Dan denk ik: dat is toch fantastisch!

Waar we over een jaar zijn? Dan zijn we terug van het Vaticaan. Dan is de vrachtauto weer thuis. Dan hebben we weer een normaal draaiende economie, waarin we wel verstandiger met elkaar omgaan. Dat er in de supermarkt geen plexiglas was tussen klant en kassière verbaasde mij al langer. Dat zijn goede dingen die we eraan overhouden. Voor de rest moeten we niet te krampachtig worden. De mens is flexibel. We leren lessen. Er is toch niks mis mee als je getemperatuur wordt bij verdachte omstandigheden?”

Samsom, dirigent van de Green Deal

Diederik Samsom wordt in zijn rol als kabinetschef van Eurocommissaris Frans Timmermans gezien als de dirigent van de Green Deal. Maar elke burger blaast zijn partij mee in een klimaatneutraal Europa in 2050. De kabinetschef van de Europese Commissie bedeeft de transport-sector een prominente rol toe. We spraken Samsom over 'zijn' Green Deal.

tekst: Harm Vonk
beeld: ANP

Allereerst: een deel van Nederland ligt stil, hoe beïnvloedt de coronacrisis uw werk?
“Ik werk vanuit huis, net als iedereen. Ik deel mijn leven op tussen Leiden, mijn woonplaats, en Brussel, waar ik werk. Mijn kinderen van 18 en 14 jaar doen homescholing. Eigenlijk werkten we in de Europese commissie vrij weinig op afstand, maar je merkt nu dat het anders kan. Het nieuwe normaal, zeg maar.”

Zou de huidige situatie qua thuiswerken een blik in de toekomst kunnen zijn?
“De toekomst zal dat uitwijzen, maar als deze situatie straks voorbij is, zitten we straks allemaal weer op kantoor. We blijven toch sociale wezens. Wat de Commissie betreft: wij maken geen mensen beter, wij houden geen orde op straat en vervoeren geen spullen. Wij maken beleid en dat kan ook vanaf de

computer. Hoewel persoonlijk contact een belangrijk aspect blijft.”

Hoe kijkt u als voormalig politicus naar de crisis?
“Ik vrees dat dit een enorme dreun gaat slaan in economische groei en dat

‘Hoe zorgen we ervoor dat er geen vrachtwagen meer leeg rondrijdt?’

we in een recessie komen. We mogen ons gelukkig prijzen met de buffer die we als Nederland de afgelopen jaren hebben opgebouwd. Daarmee kunnen wij die klap opvangen. Maar dat geldt niet voor heel Europa; de verschillen zijn groot, dus dat vraagt weer veel van onze solidariteit.”

We hebben nogal wat crises gehad: de bankencrisis, de Griekse crisis, de migratiecrisis, terreuraanslagen. En nu corona.
“Je zou dit de tweede crisis kunnen noemen. Als we alle tegenslag ‘crisis’ gaan noemen, wordt dat woord aan inflatie onderhevig. Een decennium geleden hadden we de financiële crisis en nu deze. Dat is veel sneller dan velen hadden voorspeld. Het plaatst de discussie over het begrotingstekort – zo van ‘ach, dat begrotingstekort stelt niet zoveel voor, dat kunnen we wel hebben’ – in een ander daglicht. Dat kunnen we niet hebben als je om de tien jaar zo’n klap krijgt.” ➤



De crisis van nu plaatst de discussie over het klimaat in een ander daglicht: eerst moet de economie opnieuw worden opgebouwd; zal voor groen voldoende aandacht en geld zijn?

“Ik denk niet dat groen ten koste zal gaan van wederopbouw. Juist niet. Herstel van economie kan juist hand in hand gaan met het gezonder maken van onze wereld. Nu is de kans om een duurzame economie op te bouwen. Corona gaat weer over; dat weten we zeker. Alleen weten we nog niet wanneer en op welke manier. We weten één ding wel zeker: klimaatverandering verdwijnt niet als we er niks aan doen. Die noodzaak blijft onveranderd hoog.”

Hoe zou u willen oproepen om aandacht voor klimaat te houden?

“Heropbouw van de economie kan straks heel goed samen gaan met investeringen in een groenere toekomst. Ik geef een voorbeeld: het isoleren van al onze huizen. Dat is een enorme opdracht, die veel werkgelegenheid met zich meebrengt en typisch ten goede komt aan het midden- en kleinbedrijf. Dat zijn allerlei redenen om dat versneld te doen.

‘Tot nu toe is transport een van de sectoren waarin de CO₂-uitstoot niet omlaag, maar juist omhoog gaat’

Voor een groot deel zijn dat publieke investeringen. Dat moeten we doen op het moment dat onze economie dat hard nodig heeft. Ik zie dus juist kansen voor een versnelde opbouw van een groene toekomst. Als je de draad toch weer oppakt, pak dan een groene draad in plaats van één met oude fossiele activiteiten, waarvan je toch weet dat ze moeten worden afgebouwd. De

Green Deal blijft staan. De uitdaging om financiële middelen te vinden op het moment dat economische groei wegvalt is wel iets groter.”

Als we iedereen in Europa al op één lijn krijgen, hoe zit het dan daarbuiten? De Verenigde Staten, China?

“Wij moeten ons realiseren dat andere continenten niet stilzitten. De technologische ontwikkeling in China is spectaculair. Dat geldt niet zozeer voor de regering, maar ook voor de industrie in Amerika. Verder is Europa de grootste consumentenmarkt ter wereld; als wij standaarden afspreken, worden die wereldwijd overgenomen, want niemand wil de Europese markt mislopen. Producten moeten voldoen aan onze eisen, anders kunnen ze hier niet terecht. En dan is er nog de diplomatieke overtuigingskracht. We proberen anderen over te halen. Dat is soms moeizaam, eigenlijk altijd, maar niet zonder succes.”

Waarom gaat het zo moeizaam? Iedereen wil toch een betere toekomst voor onze kinderen?

“Iedereen wil wel hetzelfde, maar het vergt investeringen in activiteiten die niet van vandaag op morgen meteen rendabel zijn. Staal wordt bijvoorbeeld in eerste instantie duurder. Dat is natuurlijk niet voor de hand liggend in een wereld waarin iedereen op zoek naar snelle groei.”

In wat voor wereld leven we als we ‘2050’ niet halen?

“Dan kom je terecht in een wereld met een veel ingewikkeldere omgeving. Klimaatverandering veroorzaakt instabiliteit, waar onze kinderen vreselijk veel last van zullen hebben. Het is niet vanzelfsprekend dat je in grote welvaart op de planeet aarde kunt blijven voortbestaan. Dat is niet zo ingewikkeld te onderbouwen als je kijkt naar de zeespiegel, de temperatuurstijging, droogtes, weerpatronen, neerslag. >







Aan het einde van deze eeuw zal het ingewikkeld worden om onder de zeespiegel te blijven bestaan. In Zuid-Europa wordt het buitengewoon ingewikkeld om voedsel te verbouwen.”

Welke rol speelt de transportsector in de klimaatneutrale doelstellingen?

“Er is een enorme rol voor transport. We zullen toe moeten naar een klimaatneutraal transport, naar schonere middelen van transport. Het kan nog veranderen, maar tot nu toe is transport een van de sectoren waarin de CO₂-uitstoot niet omlaag, maar juist omhoog gaat. Dat geldt met name voor vliegverkeer, maar eigenlijk over de gehele linie. Transport groeit snel, omdat het samenhangt met de wereldeconomie. Daarbij blijkt het lastig om een alternatief te vinden voor fossiele brandstofvoorziening.”

Wat moet er gebeuren?

“Het is vooral een technische uitdaging. Door investeringen te doen, kunnen we de innovatie versnellen. Als we blijven wachten, gebeurt er niets. Ik snap de twijfel wel: als je investeert in elektrische vrachtwagens, ben je in eerste instantie veel geld kwijt en haal je gedoe in huis. De vraag is of je dat terugverdient ten opzichte van je concurrenten die nog altijd op diesel blijven rijden. Het is wachten op transportfirma's die die stap durven te zetten.”

Wat doen jullie om investeerders te helpen?

“Een voor de hand liggende stimulering is financiering; het gat helpen overbruggen. Maar crucialer is dat de infrastructuur vooruit moet lopen op wat straks gaat komen. Je schaft geen elektrische vrachtwagen aan als

niet de gehele route voorzien is van oplaadinfrastructuur. Voor de equivalent op waterstof geldt hetzelfde. Als je niet naar Italië kunt zonder bij te tanken, dan begin je niet aan de reis. Die publieke taak zullen wij op ons nemen. Daar moeten wij snel aan beginnen. Maar de overheid heeft hetzelfde dilemma als het bedrijfsleven: welke keus maak je? Bij vrachtwagens zitten we op dat kruispunt: sorteren we voor op waterstof of investeren we in elektrische infrastructuur?”

En dan is er nog vervoer over water...

“Dat is steeds meer nodig naarmate vrachtverkeer viezer blijft. De verhouding water-weg-lucht wordt deels bepaald door de CO₂-voetafdruk. Het water is nog lang niet vol en ook de trein zit daar nog tussen. Het wegverkeer zal nodig blijven voor de laatste kilometers.”



Diederik Samsom: “Bij vrachtwagens zitten we op een kruispunt: sorteren we voor op waterstof of investeren we in elektrische infrastructuur?”

in het vrachtverkeer over de weg zijn talloos meer mogelijkheden. Ik denk aan belading en logistiek. Hoe zorgen we ervoor dat er geen vrachtwagen meer leeg rondrijdt?”

Bestaat het beroep chauffeur in 2050 nog wel eigenlijk?

“Ik ben politicus, geen futuroloog. Maar ik ben ervan overtuigd dat ook het vervoer volledig duurzaam kan zijn in 2050. Of de chauffeur alleen nog achter het stuur zit, weet ik niet. Nu is het besturen van de vrachtwagen het grootste deel van het werk, maar is hij of zij ook een expert op het gebied van lading, veiligheid en logistiek. Het accent van de werkzaamheden zal verschuiven.”

Hoe verhoudt deze Green Deal zich tot uw politieke werk van eerder? Is deze uitdaging niet veel groter?

“Nee, niet groter. Dit is een andere plek waar ik een bijdrage wil leveren aan een duurzame toekomst. Dat heb ik mijn hele volwassen leven gedaan. In verschillende rollen: de politiek, de private sector en nu als ambtenaar. Er zijn allerlei mogelijkheden, niks is de beste. Buiten het feit dat het interessant en leuk is, motiveert de

Komen we toch weer terug bij het vrachtverkeer over de weg...

“Klopt, want dat is economisch gezien de meest aantrekkelijke manier om spullen op hun plek te krijgen. Vrachtverkeer over de weg zal blijven, maar het zal duurder worden. Het financiële instrument van de overheid zullen we gebruiken. Prijsprikkels werken twee kanten op: goedkoper maken om te stimuleren, duurder maken om te ontmoedigen. Denk maar aan het Eurovignet.”

Daar zult u geen vrienden mee maken...

“Ach, als het alternatief goedkoper wordt gemaakt, kun je de sprong wagen. Deze Green Deal biedt vooral kansen. Het gaat om grote investeringen. Het grappige is dat ik nog nooit een ondernemer ongelukkig heb zien kijken bij de mogelijkheid om meer te kunnen investeren. Meestal leveren

meer investeringen immers meer rendement op. Als het maar op de juiste manier wordt gedaan. Daar zit het risico. Maar daar zijn ondernemers goed in, heb ik over het algemeen gezien. Dus als overheid de juiste randvoorwaarden schept - infrastructuur en qua prijsprikkels - zie ik het zonnig in.”

Wat wilt u de transportondernemers meegeven met het oog op de toekomst?

“Blijf nieuwsgierig, blijf zoeken naar nieuwe mogelijkheden. Verras ons, verras de overheid met nog spectaculairdere dingen die bijdragen aan een nog schonere leefomgeving. De mogelijkheden van autonoom rijden zijn bijvoorbeeld nog lang niet volledig bekend. Met name

‘Als je de draad toch weer oppakt, pak dan een groene draad in plaats van één met fossiele activiteiten’

onderliggende doelstelling enorm: een schone toekomst. We doen het met een team van 25 mensen, maar ik durf te beweren dat heel Europa, op grote en kleine schaal, daaraan meewerkt: 500 miljoen mensen. De Green Deal is van ons allemaal.”



Bijzonder eerbetoon na dienstverband van 47 jaar

Na een dienstverband van ruim 47 (!) jaar trad Jenny Bogers op 31 mei uit dienst bij TVM verzekeringen om van haar welverdiende pensioen te kunnen genieten. Een bijzondere vrouw verdient een bijzonder eerbetoon, vonden wij.



De uitbraak van het coronavirus zorgde er echter voor dat de geplande feestelijke activiteiten voor Jenny op het TVM-kantoor geen doorgang konden vinden. En dus verzonnen we een alternatief om haar op ludieke wijze toch te bedanken voor haar enorme inzet, enthousiasme, collegialiteit en gezelligheid.

Naast een uitgebreide compilatie met hartelijke videobERICHTEN van tientallen TVM-collega's was onze boodschap 'Jenny bedankt!' een week lang te zien op een snelwegmast langs de A28 bij Hoogeveen. Jenny toonde zich blij verrast met het eerbetoon aan haar adres. Een collega van de afdeling Preventie- en risicobeheer bezorgde haar later in de week een ingelijste foto van de snelwegmast met een feestelijke bos bloemen.

LEDEN TOTAAL

5.628

LEDENRAAD

50

RAAD VAN BESTUUR
EN RAAD VAN
COMMISSARISSEN

Vergadering Ledenraad via video-conferencing

Donderdag 2 april vond de vergadering van de Ledenraad plaats. In een andere setting dan gebruikelijk, een videoconferencing, is de vergadering gehouden. Tijdens de vergadering is de jaarrekening 2019 vastgesteld, is Tjebbe Nabuurs herbenoemd als lid van de Raad van Commissarissen, het kapitaalbeleid 2020 goed-

gekeurd en is decharge verleend voor het gevoerde beleid van het Bestuur en het gehouden toezicht van de Raad van Commissarissen. Verder is de externe accountant benoemd. De vergadering van de Ledenraad wordt jaarlijks gehouden. De Ledenraad vormt een afspiegeling van het ledenbestand en is een klankbord voor het Bestuur en Raad van Commissarissen.

Dromen komen uit met de TVM foundation

Kent u een stichting of vereniging met een bijzonder initiatief, waar niet voldoende financiële middelen beschikbaar zijn? U, als lid van de TVM groep, en uw medewerkers kunnen een aanvraag indienen bij de TVM foundation. Kleurrijke initiatieven op maatschappelijk, sociaal of cultureel vlak maken kans op een donatie. U - of uw medewerker - hoeft zelf geen actieve rol

te spelen in het project. U kunt dus ook een initiatief aandragen dat u een warm hart toedraagt.

Een aanvraag doen is simpel

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



Ledenbijeenkomst TVM op 18 november

De geplande ledenbijeenkomst op woensdag 8 april kon helaas geen doorgang vinden vanwege de uitbraak van het coronavirus. Inmiddels is er een nieuwe datum gevonden: woensdag 18 november. Plaats van handeling blijft de Rijtuigenloods in Amersfoort. Oud-premier Jan Peter Balkenende is één van de prominente gastsprekers. Dagvoorzitter is Rick Nieman. Meer informatie volgt later dit jaar.

5

VRAGEN



Accountmanagers van TVM komen graag en vaak bij klanten op bezoek om de dienstverlening zo goed mogelijk op hun wensen af te stemmen. In deze periode gebeurt dat vooral telefonisch. Accountmanager Anton van Haren vertelt over zijn ervaringen.

1. Hoe verloopt in 'coronatijd' het contact met klanten?

“Hoofdzakelijk telefonisch of via videobellen. De gesprekken gaan alleen in deze periode over heel andere zaken dan verzekeringen. Het zijn vooral heel menselijke gesprekken. De vraag die vanuit TVM altijd centraal staat, zeker in deze tijd, is: hoe kunnen wij je zo goed mogelijk helpen? We maken als samenleving een moeilijke periode door. Iedereen realiseert zich dat we met elkaar in hetzelfde schuitje zitten en voelt dezelfde lotsverbondenheid en drang om elkaar te helpen.”

2. De transportsector wordt hard geraakt door het virus. Hoe is de situatie in jouw regio?

“De ene klant wordt zwaarder getroffen dan de ander. Dat is ook afhankelijk van de regio en de deelmarkt waarin een klant opereert. Wanneer je als charter rijdt, is de kans groter dat je stil komt te staan en dat betekent geen inkomen. Ik merk dat in mijn regio (Zuid Oost-Nederland) klanten aangeven dat hun omzet terug is gelopen, maar dat ze over het algemeen nog wel aardig doorlopen, met uitschieters naar boven en naar beneden. Want er zijn ook klanten die het druk hebben, terwijl anderen serieuze angst hebben hoe ze deze periode doorkomen.”

3. Hulpverleners in de zorg krijgen nu veel waardering. Hoe staat dat met de transportsector?

“Transport is traditioneel een sluitpost op de begrotingen bij veel opdrachtgevers. De focus ligt vaak op ontwikkeling en productie en minder op het vervoer. Echter, nu komt iedereen weer tot het inzicht dat de logistiek in Nederland een onmisbare schakel is. Want ondanks het hamsteren werden de supermarkten gewoon bevoorrad. Dat inzicht is belangrijk. Tegelijkertijd werd en wordt er vaak niet netjes met chauffeurs omgegaan. Maar zonder deze mannen en vrouwen hadden we in Nederland een groot probleem gehad. Vrachtwagenchauffeurs deugen, zij rijden door en zetten in feite hun eigen gezondheid op het spel. Kortom, niets dan lof voor hen en voor de transportondernemers.”

4. Is de transportsector klaar voor de zogenoemde anderhalvemetersamenleving?

“Dat is vooral afhankelijk hoe de rest van de maatschappij met transport omgaat. Transportondernemers zijn zo inventief en creatief, die passen zich altijd wel aan. Dat kunnen ze en dat willen ze.”

5. Tenslotte, kijk je uit naar het moment dat je weer bij klanten op de koffie kunt gaan?

“Enorm. Het videobellen volstaat op zich prima in deze tijd, maar het is veel fijner als je elkaar live in de ogen kunt kijken en bij een bak koffie kunt sparren over de vraag hoe wij als TVM een klant verder kunnen helpen.”





Dirk Jan Klein Essink:
"De ingezette
digitalisering van onze
werkprocessen en
klantcommunicatie zal
ook de komende jaren
effect sorteren."

‘Meten is weten; data worden steeds belangrijker’

Bij het afronden van de jaarrekening over 2019 werd de wereld geconfronteerd met de eerste gevolgen van het coronavirus. De effecten van het virus en de gevolgen van de genomen maatregelen hebben de komende periode zeker effect op de sector waarin TVM opereert. CFRO Dirk Jan Klein Essink geeft een toelichting op de jaarcijfers.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen

De combined ratio is uitgekomen op 99,3%. Wat zijn de meest opvallende onderdelen?

“We werden afgelopen jaar niet alleen geconfronteerd met meer schades, maar ook met meer grotere schades, waaronder een aantal calamiteiten. De casco-schadebedragen worden ook steeds hoger door alle elektronica aan boord van de vrachtwagens. Daarnaast was er sprake van een stijging van het aantal grotere letselschades. Dat is ook de reden dat we de WA-premies hebben moeten verhogen.”

“De hogere schadelast is een direct gevolg van de economische activiteit.

‘Schadelast-beheersing is ook in 2020 een speerpunt in ons beleid’

Voor 2020 wordt als gevolg van de coronacrisis een economisch krimp van minimaal 7,5% verwacht in Nederland. Als verzekeraar voor logistiek en transport zijn onze schaderesultaten anticyclisch aan de ontwikkeling van de economie, dat is een gegeven. De economische recessie zal bij ons naar verwachting leiden tot een lagere schadelast.”

“Daarnaast speelt het gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur bij alle weggebruikers een grote rol in de toename van het aantal ongelukken op de weg. Dat is een serieus probleem.

De overheid heeft in 2018 de MONO-campagne gelanceerd, maar het MONO-rijden verdient nog steeds veel meer navolging. Ook bij de beroepschauffeurs. Onze adviseurs van Preventie & Risicobeheer vestigen hier steeds opnieuw de aandacht op.”

Hoe groot is de impact van de toename van het aantal calamiteiten geweest?

“De impact van calamiteiten is altijd groot. Ook op menselijk vlak uiteraard, voor de betrokken ondernemingen en mensen. Maar als je het louter cijfermatig bekijkt, is 2019 voor ons qua serieuze calamiteiten een pechvol jaar geweest. Uitschieters calculeren we vanzelfsprekend altijd in, dat hoort ook bij onze rol als verzekeraar. Ik verwacht wel dat de toename van het aantal uitschieters een nieuwe trend is. Als de frequentie van schades toeneemt als gevolg van de toegenomen drukte

op de wegen, neemt vanzelf ook de frequentie van calamiteiten toe. Een goede tendens is wel dat alle partijen in de keten steeds meer over preventie gaan nadenken. Daarbij speelt ook innovatie een belangrijke rol.”

“Rijkswaterstaat heeft een test met het meten van bandenspanning van vrachtwagens die over de A16 rijden met een jaar verlengd. Meer dan tachtig transportbedrijven werken mee aan deze test en krijgen gegevens digitaal doorgestuurd wanneer via de meetsystemen in het wegdek blijkt dat een van hun vrachtwagens met een te

lage bandenspanning onderweg is. Ik vind dit een prachtig voorbeeld van hoe innovatie kan bijdragen aan de verkeersveiligheid en daardoor aan minder schades.”

“Naarmate meer van dit soort innovatieve datagedreven toepassingen hun weg gaan vinden, zullen de schades navenant gaan dalen. Uiteraard kunnen aan dergelijke innovaties ook investeringen vastzitten voor ondernemers. In een sector met lage winstmarges kan dat wellicht een drempel zijn, maar als je hiermee minder ongevallen of pechgevallen krijgt en daarnaast een bijdrage levert aan de transportveiligheid in ons land, lijkt het mij geen ingewikkelde rekensom. Ook vanuit TVM gaan we nóg meer en beter op preventie inzetten, waarbij we meer gebruik gaan maken van data. Dat is zowel goed voor de klant als voor ons. Want lagere schades zullen ook weer leiden tot lagere premies.”

Afgelopen jaar werden klanten geconfronteerd met premieverhogingen. Wat is hiervan de noodzaak?

“Deze verhogingen waren noodzakelijk om het rendement op ons WA-product op het gewenste niveau te krijgen. Sinds 1 januari 2019 is de wetgeving met betrekking tot affectieschade van kracht geworden. Ook dat gaat tot een substantiële verhoging van de WA-letselschade leiden. Daar komt bij dat De Nederlandsche Bank (DNB) tegenwoordig als eis stelt dat ieder afzonderlijk product rendabel dient te zijn, los van het feit dat we dit als verzekeraar uiteraard zelf ook nastreven. ➤

Overigens begrijpen onze klanten dat ook. Men kent de ontwikkelingen in de verzekeringsmarkt.”

“Bij TVM streven we in ons beleid naar een combined ratio van 98%. Dat zit al dicht tegen de 100% aan en betekent dat je er met een paar tegenvallers al snel overheen gaat. Als coöperatie streeft TVM niet naar winstmaximalisatie. Indien je er zeker van wilt zijn dat je altijd onder de 100% wil blijven, zou je eigenlijk een combined ratio van 95% als doelstelling moeten hanteren. Echter, in dat geval kun je het verwijt krijgen dat je als coöperatie een te ruime winstmarge hanteert en eigenlijk te hoge verzekeringspremies in de markt zet. Dat doen wij dus ook niet. Wij balanceren met onze combined ratio altijd op een dun draadje, bewust. Maar is het dan erg als de combined ratio incidenteel een keer uitkomt boven de 100%? Wat mij betreft niet, dit kan een keer gebeuren. Zolang het maar aan incidentele schades ligt en niet structureel is. De incidentele verliezen op de verzekeringsactiviteiten kunnen we overigens prima opvangen door onze stevige solvabiliteit, zodat de continuïteit blijft gewaarborgd.”

De combined ratio bestaat uit een kosten- en schaderatio. Wat zijn hiervan de verhoudingen?

“We zijn in 2019 op een schaderatio van 81,1% en een kostenratio van 18,2% uitgekomen. Zoals bekend, streven we in ons beleid naar een combined ratio van 98%, waarbij we een verhouding hanteren van 80% schade en 18% kosten. Vanzelfsprekend blijven we scherp naar onze eigen kosten kijken. We werken met een strenge kostendiscipline. De ingezette digitalisering van onze werkprocessen en klantcommunicatie

zal ook de komende jaren effect sorteren. De te ontwikkelen software op ons nieuwe informatieplatform gaat zeker bijdragen aan de effectiviteit en efficiency van onze processen.”

“Voor wat betreft de schadecomponent is er veel werk aan de winkel. Schadelastbeheersing is ook in 2020 een speerpunt in ons beleid. Zaken die daaraan moeten bijdragen, zijn onder andere fraudedetectie, effectief schadeherstel, preventie, regres en een hogere snelheid en betere kwaliteit van de schadebehandeling. Dat laatste doen we onder andere door een Fast Lane te ontwikkelen voor de afwikkeling van kleine schades tot € 5.000.”

“Ik denk overigens dat innovatieve ontwikkelingen in de markt, zoals autonoom rijden en platooning er wel zullen komen, maar minder snel gaan dan een paar jaar geleden nog werd voorspeld. Autonoom rijden zou normaal gesproken kunnen bijdragen aan het verminderen van onze schadelast.”

Het grootste deel van het positieve resultaat van TVM komt uit de beleggingen.

Hoe is dit gerealiseerd?

“Onze totale beleggingsportefeuille heeft zich goed ontwikkeld met een waardestijging van € 42 miljoen. Daarnaast genereerde de portefeuille een directe opbrengst van € 13 miljoen. Het wordt wel steeds lastiger om rendement met de beleggingen te realiseren, omdat 65% van onze portefeuille uit vastrentende waarden bestaat en de rente op spaardeposito's en sommige staatsobligaties negatief is. Als gevolg van het uitbreken van de coronacrisis

zijn de beurzen aan het eind van het eerste kwartaal van 2020 fors gedaald met een licht herstel in april en mei. Overigens, is onze solvabiliteitsratio hier slechts zeer beperkt door geraakt.”

Hoe is het met de solvabiliteit van TVM gesteld?

“We zijn uitgekomen op een solvabiliteit van 268%. Dat is een score waar we als TVM wederom zeer tevreden mee mogen zijn. Een sterke solvabili-

“Genomen maatregelen hebben de komende periode zeker effect op de sector waarin TVM opereert”

teit is nodig om tegenvallers te kunnen opvangen. Wij hanteren met betrekking tot de solvabiliteit een ondergrens van 200%, omdat wij een coöperatie zijn en geen toegang hebben tot de kapitaalmarkt. Daar zitten we dus zeer ruim boven. Overigens wordt de solvabiliteitsratio ook beïnvloed door wet- en regelgeving die alleen maar strenger wordt. Hoewel de financiële impact van de coronacrisis nog niet volledig duidelijk is, zijn wij van mening dat TVM zowel het verzekeringstechnische, beleggings- als organisatorische risico voldoende beheerst. De inmiddels genomen maatregelen, in combinatie met de bestaande vermogensbuffer, maken dat wij van mening zijn dat de continuïteit van TVM onverminderd is gewaarborgd.”





De maatschappij is één grote keten

We zitten als samenleving gevangen in een bijzondere periode. De coronacrisis heeft impact op alles en iedereen en veroorzaakt naast vooral veel menselijk ook zakelijk leed. Om deze column met een persoonlijke noot te beginnen: Ik hoop vooral dat deze periode uiteindelijk leidt tot iets goeds. Wat mij betreft zou een mentale reset van de maatschappij niet misstaan op dit moment, het respect is hier en daar ver te zoeken, helemaal in deze tijd. Er moet meer respect voor elkaar komen.

De mensen in de gezondheidszorg krijgen in deze crisis eindelijk de waardering die hen toekomt. De zorg is van levensbelang, letterlijk en figuurlijk. Maar het werk dat de vrachtwagenchauffeur doet, is net zo belangrijk. Hij zorgt ervoor dat de supermarkten bevoorrad worden en dat iedereen boodschappen kan doen. En datzelfde geldt voor de brandstofleveranciers of de mensen in de kinderdagverblijven. Zonder hen komt ook alles stil te liggen. De maatschappij is één grote keten. We moeten het met elkaar doen. Dat wordt te weinig gezien. Het zou goed zijn

De coronacrisis heeft ertoe geleid dat er voor de bergers op sommige plekken tot wel vijftig procent minder werk is. De wegen zijn rustiger door de oproep van het kabinet om zoveel mogelijk thuis te werken. En ook de maatregel om de maximumsnelheid te verlagen naar 100 kilometer per uur leidt gelukkig tot een verbetering van de verkeerveiligheid.

Maakt dat het werk voor bergers ook meteen veiliger? Nee, het blijft gevaarlijk. Om die reden moeten we blijven hameren om rode kruizen te respecteren. Het gebeurt nog altijd veel te vaak dat er mensen in een wegvak aan het werk zijn en een bellende automobilist met 100 km per uur of harder aan komt rijden, op het laatste moment nog een ruk aan zijn stuur geeft en ternauwernood een drama weet te voorkomen. Maar soms gaat het echt goed mis.

Als bergers namen we deel aan een gezamenlijke bewustwordingscampagne #nietvoorniX, samen met Rijkswaterstaat, politie, ambulance, ANWB en wegwerkers die gericht was tegen het negeren van rode kruizen. Een steeds groter deel van de wegininspecteurs van Rijkswaterstaat heeft inmiddels de BOA-status, waardoor ze proces-verbalen mogen uitschrijven. Ook handhaaft de politie steeds vaker bij wegwerkzaamheden en valt het negeren van rode kruizen onder het strafrecht. Hopelijk valt het kwartje op een gegeven moment ook bij de groep die het werk van onder andere mijn collega's in de waagschaal legt.

Terug naar de coronacrisis. Het heeft ons gebracht naar een zogenoemde 'anderhalvemetersamenleving'. Voor onze dienstverlening is dat lastig. Gestrande klanten slepen we weg, maar we laten ze in hun eigen auto zitten. Noodgedwongen. Mensen begrijpen het, maar leuk (of klantvriendelijk) is anders. Echter, gezondheid gaat boven alles.

Laten we vooral hopen dat het virus snel onder controle is en dat de samenleving weer normaliseert. Hopelijk keren we op termijn ook weer terug naar de situatie dat we elkaar bij een begroeting de hand mogen schudden. En vooral dat we ook op de weg meer respect en waardering voor elkaar tonen.

Paul van der Burgt is coördinator zware berging, meldkamer, binnenland transport en relatiebeheer bij Van Eijck Groep BV. Van Eijck Groep is een van de partners van de TVM Awards.

‘Het zou goed zijn als deze crisis leidt tot meer bewustwording’

als deze crisis in ieder geval leidt tot meer bewustwording en meer wederzijds respect.

Bergers maken het dagelijks mee dat automobilisten rode kruizen negeren. In mijn ogen is het net zo erg als in deze tijd iemand in zijn gezicht spuwen. Over het algemeen zijn mensen blij zodra wij op de plaats van een ongeval, pechgeval of ander incident arriveren. Maar dat geldt helaas niet voor iedereen. Onze hulpverlening gaat vaak gepaard met rode kruizen en enige vertraging voor de andere weggebruikers. Middelvingers, getoeter of andere vormen van asociaal gedrag richting bergers en andere hulpdiensten zijn schering en inslag. De verharding van de maatschappij zie je terug in dit soort situaties. En het gevaarlijke is dat sommige mensen dit gedrag normaal zijn gaan vinden, zo lijkt het.

‘Linkerbaan en

Als hij door de beregende voorruit de alarmlichten van zijn collega's – enkele honderden meters voor de Volvo-truck – ziet, geeft hij het stuur een ruk naar links. In no time belt Roland collega Rick, die een paar kilometer achter hem rijdt op de A16 richting Calais. De waarschuwingen klinken als bevelen. ‘Rick! Ze zijn er! Na de BP: linkerbaan en doortrappen.’

tekst: Harm Vonk

beeld: Harm Vonk/ANP

Voor Roland Post (48) van Post-Kogeko is het een rit als elk ander: 23 ton fruit voor de Londense markt. Dat is wat hij het liefst doet, al 23 jaar achtereen: Londen en de zuidkust uitrijden. “Dit blijf ik doen zolang ik het naar mijn zin heb”, zegt Roland.

De baas van zijn vader noemt hem als klein jongetje ‘De nieuwe Malle Pietje’. Maar pa waarschuwt hem ervoor om niet bij hetzelfde bedrijf te gaan werken; te veel het gespreide bedje, te weinig eigenheid. Voor de rest is Roland in de voetsporen van pa getreden; en daar is ie trots op. Helemaal nu senior er niet meer bij is. Dan geven deze ritjes hem wat

afleiding. Heel misschien verzachten ze het verdriet enigszins. “Ik heb alles van hem geleerd”, kijkt Roland terug op zijn jeugd. Als klein ventje drijft hij zijn moeder tot wanhoop; alles om maar mee te mogen op de vrachtwagen. “Op ’t laatst zei ze: neem ’m maar mee, hij zit alleen maar te zeuren.

Roland is nog slechts een groentje als hij eigenhandig naar Frankrijk rijdt. Pa zit naast hem en ziet dat het goed is. “Ik heb de LTS gedaan, maar wat heb je eraan? Toen ik hier kwam werken, heb ik tegen de firma gezegd: wat er achter me aan komt maakt mij niet uit, zo lang ik maar een stuur in mijn handen heb.”

Hij loodst zijn 23 ton vracht door de

tunnels bij Antwerpen en wijst op de berichtgeving naast zijn dashboard. Met dat kleine kastje, zo groot als een mobiele telefoon uit de jaren 90, staat hij in verbinding met zijn werkgever. “We krijgen na Bergen op Zoom altijd een melding: vanaf nu niet meer stoppen. Na Jabbeke is het oppassen geblazen.”

‘Engelandrijders’

Inklimmers. Gelukszoekers, noemt hij ze, zonder dat hij daarmee een oordeel over hen wil vellen. De immigranten op zoek naar een beter leven in Groot-Brittannië zijn onbedoeld deel gaan uitmaken van Rolands leven. Al is het alleen maar in de appgroep ‘Engelandrijders’,

doortrappen'

waar de chauffeurs elkaar op de hoogte houden van het wel en wee op de wegen richting hun bestemming. Als een van hen inklimmers signaleert, wordt er een berichtje verstuurd. "Maar het is de laatste tijd rustig op de app. Ze zoeken andere uitwegen, denk ik", zegt Roland, terwijl hij het ongeluk afklopt op zijn dashboard.

Zelf krijgt Roland ook met de inklimmers te maken; afgelopen september hoort hij gebonk vanuit zijn palletkist als hij staat te tanken in het Belgische Veurne, een bekende stop voor de Engelandrijders. Van angst weet hij zich geen raad met de situatie. Met een collega – die goed Frans spreekt – smeedt hij een

plan; ze houden de deuren gesloten en rijden door tot Calais. Je weet immers nooit wie en wat – en hoeveel – je aantreft als je de deuren opent. Bij de grenspost geeft Roland zichzelf aan. In Calais worden drie inklimmers ingerekend en vastgezet. "Ze bonkten in Veurne op de wanden, omdat de vrachtwagen stilstond. Ze dachten dat ze al in Engeland waren", kijkt Roland terug. Hij rijdt voorbij Mannekensvere, waar niet zo lang geleden een chauffeur na het tanken nietsvermoedend terug-

keert bij zijn bestelbusje. Gelukkig heeft aanwezige politie gezien dat inklimmers bezit hebben genomen van de laadruimte. Roland schudt zijn hoofd.

‘Veel immigranten hebben een verkeerd beeld van Engeland’

Vanuit de appgroep kent hij genoeg verhalen van collega's. Van in brand gestoken autobanden en pallets op de weg om de chauffeurs tot stilstand te >

brenge. Van het stenen gooien vanaf het viaduct en de ijzeren staven waarmee ruiten bewerkt worden.

“Ik ga echt niet stoppen voor die lui”, weet Roland zeker. “Ik rij door. Anders heb ik mijn lampen en ruiten eruit. Ze zoeken een beter leven. Prima, maar niet over onze rug. Ik ga links rijden. Links rijden en gas geven, want hoe langzamer je rijdt, hoe meer kans op file.” En file betekent stilstaan, waardoor inklimmers de mogelijkheid krijgen hun slag te slaan.

Afleidingsmanoeuvre

Terwijl in de vallende avond Calais langzaam maar zeker nadert, wordt de snelweg bij tankstations en parkeerplaatsen steeds meer omzoomd door manshoge hekken. Maatregelen van de laatste tijd. “Qua weer is het beter voor ons”, concludeert Roland, wijzend op de regen. In een flits ontwaart hij onder een viaduct een silhouet van een schuilende man. “Dat was er eentje”, denkt hij. “Maar pas op: vaak is zoiets ook een afleidingsmanoeuvre. Dat je afremt en er een file ontstaat. Dan komen ze ineens overal vandaan.”

Roland heeft de woorden koud uitgesproken of in de verte doemen alarmlichten van voorgangers op. Alarmlichten nabij Calais, zo hebben de chauffeurs afgesproken, waarschuwen hun collega's voor inklimmers. “Ja hoor, het is weer raak”, zegt Roland

‘File betekent stil staan, waardoor inklimmers de mogelijkheid krijgen hun slag te slaan’

met stemverheffing. Nog geen paar seconden later passeert de Volvo van Roland - op de linkerbaan van de snelweg - een groep van wel 20 inklimmers. Ze lopen in de regenachtige nacht op de vluchtstrook. Collega Rick, die enkele kilometers achter hem rijdt, is eveneens gewaarschuwd. ‘Linkerbaan en doortrappen, Rick’.

De chauffeurs omzeilen de inklimmers. Zonder kleerscheuren en inklimmers bereikt Roland de douane in Calais. Daar - als de vrachtwagens met scans, honden en warmtecamera's zijn gecontroleerd - is het gevaar geweken. Hij vertrekt op weg naar Londen.

In 2015 werden 500 inklimmers opgepakt in Hoek van Holland, Europoort, IJmuiden en Vlissingen. Een jaar later steeg dat aantal naar 1280. In 2017 werden er 910 gepakt, in 2018 860 en vorig jaar 910. In het eerste kwartaal van dit jaar is het aantal inklimmers sterk gedaald tot 130 vreemdelingen. De daling is een gevolg van de intensieve controles en van de maatregelen rondom de coronacrisis, waaronder reisbeperkingen. De cijfers komen van het Ministerie van Veiligheid en Justitie en zijn aangeleverd door de Koninklijke Marechaussee. In 2016 en 2017 werden de havens van Moerdijk en andere kleine havens niet meegeteld, waardoor het aantal uiteindelijk hoger zal zijn.

Niemandland

Alec Phillips (53) heeft enkele uren geleden zijn lading gelost in Groot-Brittannië en rijdt terug naar DeliFresh Logistics. De inklimmers zijn ‘another problem to deal with’, volgens Alec, Brits van geboorte en vanwege de liefde nu woonachtig in Oekraïne. Calais heeft hij in de afgelopen jaren zien veranderen in een stukje niemandland op aarde. De chauffeurs rijden hun trucks tussen douanehonden en warmtecamera's door naar een hermetisch afgesloten gebied dat op een regenachtige avond bijzonder triest overkomt. Desolaat. Verlaten. Barricades, hekken die alleen opengaan met codes, schijnwerpers.

Bij een tankstation staan in de koude nacht acht vrachtwagens te wachten. Eentje ervan heeft de deuren wagenwijd open; het zeil klappert door de venijnige wind. “Dit is geen prettige omgeving”, legt Alec uit. “Juist daarom heeft die chauffeur de deuren open. Het is alsof hij wil zeggen: hier valt niks te halen. Laat mij met rust.”

Alec heeft zich voorgenomen om - waar hij ter wereld ook komt - zich steeds te verplaatsen in de ander. Hij probeert begrip te krijgen voor zijn medemens. En zo breekt hij nog altijd zijn hoofd over de inklimmer die na een succesvolle overtocht naar Engeland het pistool trekt als hij gepakt dreigt te worden. “Ik kan me er met mijn hoofd niet bij: het allerlaatste wat

je wilt als je eenmaal het Beloofde Land hebt bereikt, is een 9 mm-pistool gebruiken. Is het pure wanhoop? Of gebeurt er iets in je hoofd? Een soort van flashback van iets wat je in je eigen land hebt meegemaakt?” Alec kan alleen maar gissen. “Wat ik wel weet is dat veel immigranten een verkeerd beeld van Engeland hebben. Want waar is het gratis huis dat ze zouden krijgen? Of de gratis auto?”

Schrijnende voorvallen

Goedbeschouwd zijn de chauffeurs de kinderen van de rekening, zegt Alec. Hij kent schrijnende voorvallen wanneer inklimmers proberen een vrachtwagen te stoppen door een versperring op de weg te maken - takken of autobanden. Om al die ellende te voorkomen zijn er chauffeurs die koste wat kost doorrijden. “Een collega zag brandende takken op de weg. Hij dacht: laat ik de zijkant nemen om door te rijden om zo weinig mogelijk schade - aan mensen en truck - achter te laten. Datzelfde moment zag hij een vrouw een pakketje wegleggen in de berm. ‘Dát doet ze niet’, wist hij bijna wel zeker. Een moeder legt haar baby op zo'n moment niet in de berm. Hij reed dus door. Toen hij vervolgens bij de douane kwam, sloegen de honden aan. Op de grill van de truck vonden ze een babyhandje...”

's Ochtends vroeg draait Alec de parkeerplaats in Hoek van Holland op. Hij zoekt een rustige plek om te gaan slapen.



< Alec Philips:
"Calais is geen
prettige
omgeving."

> Roland Post:
"Ze bonkten in
Veurne op de
wanden, omdat
de vrachtwagen
stilstond. Ze
dachten dat ze
al in Engeland
waren."



DE
PASSIE
van...



Bernard Haaijer: Truckspotter



Truckspotter Berny mist het chauffeursvak



Bernard Haaijer, alias truckspotter Berny, is kind aan huis bij chauffeurs-café Routiers in Emmen. Gewapend met een Nikon-camera om zijn nek groet hij bij binnenkomst vriendelijk het personeel achter de balie. Hij pakt nog net niet zijn eigen kop koffie, al is dat bij sommige andere chauffeurs-café's in de omgeving naar eigen zeggen wel het geval. Een portret.

tekst: Michael Nemetry
beeld: Gerlinde Schrijver

Bernard werkte bijna dertig jaar als beroepschauffeur. Een amicale man met diesel in zijn bloed. Doordat hij een groot deel van het Europese wegdek heeft gezien, spreekt hij over het leven als truckspotter en voormalig beroepschauffeur zonder zichtbare moeite hele stukken in verschillende talen.

Italiaanse termen en Duitse volzinnen zetten de sterke verhalen kracht bij. Wanneer je enkele vragen aan hem stelt over het fotograferen van trucks en zijn werkverleden, praat hij moeiteloos en vol passie het klokje rond.

Het grote gemis

“Zo’n zes jaar geleden ben ik begonnen met het fotograferen van trucks. Waarom? Omdat ik het wereldje zo mis. Het is lastig om het allemaal los

fotografeer. Ik kiek ze ook als ze vies zijn, ze zijn toch gewoon aan het werk geweest? Dat vuil hoort erbij, dat maakt het juist mooi. Ik heb tegenwoordig zelf geen favoriete truck meer. Die nieuwe hebben eigenlijk allemaal wel wat. De allermooiste van vroeger vind ik de DAF Torpedo uit het einde van de jaren ‘60. Die heeft zo’n mooi neusje.”

Normaal gesproken maakt Bernard gemiddeld eens per week foto’s. Dit doet hij onder andere op viaducten, langs de weg, vanuit huis en op parkeerplaatsen. “Niet alles komt op mijn website, daar zet ik echt alleen albums op van wanneer ik actief ben gaan spotten. De plaatjes die ik snel tussendoor maak, plaats ik op mijn Facebookpagina.” Hij maakt zijn foto’s over het algemeen alleen, in alle rust. Een enkele keer vergezelt een vriend

hem tijdens zijn tripjes. Zijn vrouw heeft er volgens Bernard helemaal niks mee. Zijn website bernystruckspotting.nl heeft hij sinds 2017. Met niet minder dan 200 bezoekers per dag en soms uitschieters van boven de 500 bezoe-

kers per dag doet hij het naar eigen zeggen zeker niet slecht. “Het is een hobby. Ik krijg er geen cent voor. Wel krijg ik vaak leuke reacties, on- en offline. Dat is altijd fijn. Bij sommige zaken die een banner hebben op mijn site

krijg ik gratis koffie als ik bij ze langskom. En eens per jaar mag ik gratis bij een restaurant eten. Dat is toch gezellig en mooi meegenomen.”

Alert tot op het bot

Met een schuin oog blijft Bernard de gehele tijd alert op wat er op de wegen in de omgeving gebeurt. “Wie rijdt daar langs? Even kijken of ik hem ken”, passeert regelmatig de revue. Nieuwsgierig loert hij naar buiten om te zien of de vrachtwagen verderop in een voor hem bekende kleurensamenstelling rijdt. Een enkele keer herkent hij een vrachtwagen niet, maar in de meeste gevallen heeft hij het bij het juiste eind. De mensen die binnendruppelen voor een versnapering worden bekeken, gescand op bekendheid en of hij ze nu wel of niet kent: iedereen wordt vriendelijk door hem begroet.

Camera-instellingen

Hoe leuk hij foto’s maken van vrachtwagens ook vindt, de Zilveren Camera gaat Bernard volgens hemzelf niet winnen. “Nee, zo’n kei ben ik er helemaal niet in. Laatst heb ik de maan gefotografeerd. De ene keer heb ik hem wel prachtig op beeld, dan zie je echt goed die kraters. De andere keer is de maan weer veel te fel en zie je

“Wie rijdt daar langs? Even kijken of ik hem ken”

te laten. Ik heb erg weinig foto’s van mezelf als chauffeur. Dat is zo ontzettend jammer. Door heel Europa en zelfs in Australië heb ik gereden. Meer dan enkele foto’s van mezelf als buschauffeur toen ik geregeld naar Italië reed heb ik niet. Helaas.”

Een voorkeur voor vrachtwagens? Die heeft de Klazienavener niet. Als het rijdt dan vindt hij het al gauw wat hebben. “Ik kijk niet naar het merk of naar een bepaald soort truck als ik



**'Bernard Haaijer:
"Het is een hobby.
Wel krijg ik vaak leuke
reacties, on- en offline."**

vrij weinig. Dan zit ik te pielen met de instellingen, maar dat lukt me nog niet goed. Daar heb ik nog niet genoeg kaas van gegeten. Dat is een beetje jammer. Ik heb destijds ook een beschrijving bij de camera gekregen. Dan lees ik dat soms door en dan ben ik onderaan een pagina en dan denk ik: pff, geef mij maar een 480 pk Scania, daar red ik me beter mee. De camera moet het onderwerp automatisch goed vastleggen. Ik ben ook maar gewoon een amateur." Een fotografie-cursus om de fijne kneepjes van het vak te leren zit er niet meer in. "Dat hoeft voor mij allemaal niet meer op mijn leeftijd. Het is prima zo, ik heb er plezier in en dat is genoeg."

Uit de oude doos

Bernard weet op elke vraag, opmerking of verhaal in te haken. Anekdote na anekdote wordt met jeugdige enthousiasme verteld. Met 72 jaar levenservaring waarvan tientallen jaren als chauffeur zit het met die anekdotes wel goed. Verhalen over bewust slippen op gladde wegen, urenlang moppen tappen aan een tafel met vijftien andere chauffeurs en zijn cabine die hij tijdens ritjes in Italië niet onder de 38 graden kreeg volgen elkaar in rap tempo op.

Bernard was van 1967 tot en met 1992 werkzaam als beroepschauffeur en hij reed gemiddeld zo'n 150.000 kilometer per jaar. Toen moest hij noodgedwongen stoppen door pijn in zijn rechterknie. Hij noemt het zelf een 'Brennerpasknie'. "Altijd tegen die Brennerpas op karren met het gaspedaal vol op de bodem gedrukt. Dan nog ging je maar 30 kilometer per uur. En dan blijven vasthouden. Onder andere de achterkant van mijn knieschijf is daardoor versleten. Op het laatst wilde ik bijna met links gas geven, zoveel pijn had ik. Toen was het tijd om te stoppen."

Het regelmatig rijden mist Bernard. Zo'n vier jaar geleden werd hij door een bekende gevraagd voor een klus. "Ik stapte in de vrachtwagen en het voelde gelijk weer vertrouwd. Heerlijk is het nu met die cruise control. Tot eind november 2019 reed ik nog eens in de week op een vrachtwagen. Of ik dit jaar weer zo veel ga rijden weet ik nog niet."

Vervelen? Dat nooit

Ondanks dat Bernard naar eigen zeggen weinig echte hobby's heeft, verveelt hij zich nooit. Hij duikt geregeld zijn schuur in om daar te werken aan allerlei zaken. Zo is hij vaak aan het lassen en bouwt hij 'bakkies'. "Laatst heb ik een nieuw bakkie gebouwd. Een 27mc bak, zo'n radio. Daarmee kan je met chauffeurs

praten. In de afgelopen weken heb ik twee keer een chauffeur aan de lijn gehad. Dat is toch leuk, dan ben je even lekker tegen andere chauffeurs aan het praten. Voor je het weet ben je zo een uur verder."

Naast fotografie, klusprojecten in

'De allermooiste truck van vroeger vind ik de DAF Torpedo uit het einde van de jaren '60'

de schuur en vrachtwagens vindt hij Formule 1 en de MotoGP ook 'prachtig' en ging hij zelf vroeger geregeld naar het TT Circuit in Assen. Zelf reed hij ook motor. "Nog niet zo gek lang geleden heb ik mijn motor verkocht. Mijn laatste motor was een BMW S 1000. Je hebt van die prachtige bochten op een industrie-terrein in de buurt. Daar heb ik de rand van mijn laarzen afgesleten in de bochten. Ha, dat heb ik wel aardig goed gedaan, dacht ik toen ik dat zag. Helaas ging het motorrijden niet meer door pijn aan mijn schouder, daar heb ik vier operaties aan gehad. De oud-monteur van Bo Bendsneyder ken ik persoonlijk en hij heeft mij aangeboden om binnenkort eens met hem op een Ducati te gaan rijden. Dan wil ik het toch wel weer eens proberen. Eigenwijs? Misschien, maar zo'n aanbod sla ik niet af. Mocht het niks worden, dan kan ik altijd nog mooie foto's maken." <



Het land
staat stil
maar zij
gaan door

**TROTS OP ALLE
CHAUFFEURS
VAN NEDERLAND**

TVM