

# TVMM ACTUEEL

## Ridders van de Weg met de borst vooruit

Minister: 'Jullie mogen trots zijn op jezelf'

PLUS



**Cora van Nieuwenhuizen:**  
'Blijven streven naar  
nul slachtoffers'



**Aad Rosemalen:**  
'Verschuiving naar  
cybercriminaliteit'



**Andrew Tait:**  
'Formule 1-truckie  
meer dan chauffeur'



6

## 50e eerbetoon aan Ridders van de Weg

De Dag van Veilig Transport was het toneel voor de 50e hulding van de Ridders van de Weg. Met minister van Infrastructuur en Waterstaat Cora van Nieuwenhuizen en oud-Formule 1-coureur Giedo van der Garde als speciale gasten, werd het voor honderden chauffeurs en hun partners een onvergetelijk feest.



24

### TWENTE SLAAT DE HANDEN INEEN

Port of Twente wil een van de top 3 hotspots van Nederland worden. Om dat te bereiken hebben in totaal 86 partijen in de driehoek Almelo-Enschede-Hengelo de handen ineen geslagen. Alleen moet de overheid nog even gas geven bij de A1...



27

### ZONDER CHAUFFEUR OP WEG

Het hoogtepunt van de Experience Week Connected Transport was eerder deze maand een proef met 250 grotendeels onbemande trucs die in kolonne richting Ruhrgebied en Antwerpen trokken.

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

Hoofdredactie: Frank Woestenburg | Eindredactie: Jan Dijkgraaf  
Redactie: Jolanda Metselaar | Fotografie: Glenn Wassenbergh,  
Francois Wieringa en Matty van Wijnbergen | Vormgeving: Wouter Nijman [www.nijman.fr](http://www.nijman.fr)

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

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

Voor al uw verzekeringsvragen kunt u contact opnemen met onze Klantenservice: [+31 \(0\)528 29 22 92](tel:+31528292292) | [klantenservice@tvm.nl](mailto:klantenservice@tvm.nl)

Heeft u direct hulp nodig?

Bel dan met TVM assistance: [+31 \(0\)528 29 29 11](tel:+31528292911)

Heeft u schade, maar is het niet spoedeisend?

Bel dan met de TVM schademeldingsdienst: [+31 \(0\)528 29 27 00](tel:+31528292700)

Via [www.mijntvm.nl](http://www.mijntvm.nl) of [www.mobielschademelden.nl](http://www.mobielschademelden.nl)  
kunt u uw schade online melden.



**18**  
**GRIP OP LADINGDIEFSTAL**  
 Het is een eeuwenoud probleem: ladingdiefstal. Maar bij de Landelijke Eenheid van de politie is wel sprake van optimisme.



**34**  
**HERINNERINGEN**  
 In de rubriek 'Herinneringen': oud-vrachtwagenchauffeur en diamanten Ridder Leen 'Lauda' Mostert uit Vlaardingen.

**HET GEHEIM VAN DE RIDDERS**

Wat zorgt ervoor dat de ene chauffeur jarenlang schadevrij rijdt en de ander niet? Vraag het de zilveren, gouden en diamanten Ridders van de Weg en je ontdekt een rode draad: rust, rust, rust en... een beetje geluk.

**COÖPERATIE**



**22**  
**CYBERCRIME AANPAKKEN**  
 Dat administratiesystemen online bereikbaar zijn, heeft ook een gevaarlijke kant: cyber-crimes. TVM's accountmanager logistiek komt met een aantal tips dat helpt om ellende te voorkomen.



**23**  
**EENS MET APP-VERBOD**  
 Het aangekondigde verbod op het gebruik van onder meer de mobiele telefoon tijdens het rijden kan op applaus vanuit Hoogeveen rekenen. "Goed plan", aldus CEO Arjan Bos.



**23**  
**TVM'ERS IN THE HIKE**  
 Tien medewerkers van TVM nemen eind oktober deel aan The Hike, een 24 uur durende sponsorloop op Kaapverdië. Het goede doel: kansarme kinderen.



**22**  
**STEUN VAN FOUNDATION**  
 De afgelopen maanden heeft een groot aantal organisaties dankzij de TVM foundation plannen kunnen uitvoeren. Een overzicht ter inspiratie.

**VAN DE VOORZITTER**



**Vijftig jaar Ridders van de Weg. Het is een bijzondere mijlpaal die we hebben bereikt en daar ben ik oprecht trots op.**

Op de Dag van Veilig Transport in Nijkerk hebben we weer een groot aantal chauffeurs mogen riden. Een uitgebreide reportage hierover kunt u verderop lezen in deze uitgave van TVM Actueel. Ik ben zelf opgegroeid met Ridders van de Weg. Als kind ging ik altijd met mijn ouders mee. Ik vond het prachtig. En nog steeds. In de loop der jaren heb ik duizenden vakmensen voorbij zien komen. Stuk voor stuk zijn onze ridders altijd heel bewust met verkeersveiligheid bezig en alleen al om die reden ambassadeurs voor de totale sector.

Via Ridders van de Weg hebben we in de publieke opinie het vak van beroepschauffeur op een positieve manier kunnen wegzetten. Door te laten zien dat het gewoon een mooi beroep is en dat er in Nederland ontzettend veel vakbekwame chauffeurs rondrijden.

*'Niet met het vingertje wijzen, maar juist professionals waarderen'*

Dat vind ik persoonlijk ook het mooie van Ridders van de Weg. We hebben er bij TVM altijd bewust voor gekozen om waardering te tonen voor al die mensen die op een goede en professionele manier met hun vak bezig zijn. En dus niet alleen met het vingertje te wijzen als een keer iets niet goed is gegaan.

De lange geschiedenis van Ridders van de Weg geeft aan dat veiligheid in ons DNA zit. Al in 1966 begonnen we vanuit onze maatschappelijke betrokkenheid met het TVM veiligheidsplan, in een tijd dat er verder nog niet heel bewust aan verkeersveiligheid werd gedacht. De impact van het evenement is in de loop der jaren alleen maar gegroeid en daarmee ook de aandacht voor het onderwerp. En dat telt.

Het was om die reden betekenisvol dat ook minister Cora van Nieuwenhuizen bij Ridders van de Weg aanwezig was. De transportsector heeft zich aan haar weer eens van haar beste kant laten zien.

Ik wens u veel leesplezier!

Hartelijke groet,

Arjan Bos  
 voorzitter



Overname van (delen van) artikelen is toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie en mits de bron wordt vermeld. Overname van foto's en/of illustraties is niet toegestaan.

## ‘Chauffeurstekort op

Het chauffeurstekort heeft een remmende factor op de groeiambities van veel transport- en logistieke ondernemingen. Op de Veluwe sloeg een aantal bedrijven de handen ineen. Met succes.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Francois Wieringa

Vijf bedrijven en twee opleiders stonden ruim een jaar geleden aan de basis van het Centrum voor Transport en Logistiek (CTL), een regionaal samenwerkingsverband tussen bedrijfsleven en onderwijs met als een van de voornaamste doelstellingen om chauffeurs en ander personeel te werven.

“Wat wij belangrijk vinden, is dat we ons niet richten op de onderlinge verschillen, maar op de overeenkomsten”, zegt Adwin Ploeger, directeur van Ploeger Logistics. “We zitten in dezelfde regio en proberen er collectief voor te zorgen dat zoveel mogelijk mensen kiezen voor onze sector. Alleen voor ons eigen bedrijf zoeken we al 25 tot 35 nieuwe collega’s. Maar wij stellen: alleen ga je sneller, samen kom je verder.”

De doelstelling van CTL is om binnen twee jaar vijftig mensen op te leiden en te plaatsen bij de aangesloten

ondernemingen. De teller staat inmiddels op 45. “Die doelstelling gaan we halen”, zegt Walter Rijnbout van de aangesloten onderwijsorganisatie MBO Landstede. Het werven van chauffeurs geniet de hoogste prioriteit, maar Rijnbout benadrukt dat er ook behoefte is aan logistiek medewerkers voor distributiecentra en warehouses. “Ook daar zijn extra handjes hard nodig.”

### Ook om behoud

Remco Vink, directeur bij NE Distri-Service in Nunspeet, geeft aan dat CTL chauffeurs een loopbaantraject wil gaan aanbieden. “Soms willen mensen voor zichzelf ergens naartoe groeien. Dat willen wij graag faciliteren. Het gaat immers niet alleen om instroom, maar ook om behoud van personeel.”

Het uitwisselen van personeel ziet men binnen CTL als een volgende stap in de samenwerking. Ploeger: “het

opzetten van een collectieve pool van chauffeurs is lastig. Wettelijk gezien gelden er beperkingen. Collegiale inleen is wel mogelijk, maar dat zijn tijdelijke constructies. Ik sluit het delen van chauffeurs op termijn echter niet uit. Kijk naar seizoensinvloeden. Als het ene bedrijf een piek in de winter heeft en het andere bedrijf in de zomer, zou je personeel prima kunnen uitwisselen wanneer je elkaar kent, goed samenwerkt en elkaar ook vertrouwt. Als het chauffeurstekort aanhoudt, zullen we alles moeten inzetten om ervoor te zorgen dat we voldoende arbeidskracht behouden.”

### Leeg terug

De impact van het tekort aan chauffeurs en logistiek personeel is groot, benadrukt hij. “Ploeger Logistics heeft de ambitie om gezond te blijven groeien. Dat wordt moeilijk om te

# Veluwe samen te lijf'



bewerkstelligen als je structureel te weinig mensen hebt.”

Wat de deelnemende partijen aan CTL betreft wordt de samenwerking gestaag uitgebouwd naar andere terreinen. Vink: “Sommige van onze vrachtwagens rijden leeg terug vanaf hun bestemming. Wij onderzoeken nu gezamenlijk mogelijkheden om deze lege ruimte toch te benutten.”

Ploeger: “En het zou mooi zijn als zich nieuwe collega-vervoerders aansluiten die complementair zijn. Gezamenlijk kun je nog beter een vuist maken, ook op het vlak van promotie.”

Want het imago van met name de chauffeur ‘kan beter’, voegt hij eraan toe. Bij het werven van nieuw personeel probeert men de gehele transportsector om die reden op een positieve manier voor het voetlicht te brengen. Ploeger: “De inhoudelijke kant van onze sector is bij veel mensen

onbekend en ondergewaardeerd, terwijl er juist legio mogelijkheden zijn.”

## Hoge eisen

Vink: “De supplychain is misschien wel één van de belangrijkste marketing-instrumenten geworden, gezien de online-ontwikkelingen en de hoge eisen waaraan moet worden voldaan. Het is immers essentieel dat je snel en goed kunt leveren.”

En de toekomst van het beroep van chauffeur loopt allerm minst gevaar, benadrukt Kris Wijnen, directeur van Van Buuren Opleidingen in Ermelo. Ondanks de opkomst van autonoom rijden. “Twintig jaar geleden dachten mensen ook dat op vliegtuigen de piloot zou uitsterven, maar die zit er nog steeds. En gelukkig maar. Bij ons

is het niet anders. Je zult in een vrachtauto altijd mensen nodig hebben die kunnen ingrijpen, die kunnen laden en lossen en die het contact met de klant verzorgen.”

Ploeger: “De rol van chauffeur zal

‘Groei wordt lastig als je te weinig mensen hebt’

veranderen en nog veel meer een dienstverlenend karakter krijgen. De chauffeur wordt meer en meer de ambassadeur van een bedrijf en kan op die manier het verschil maken. Ik denk dat het vak alleen maar nóg leuker wordt.”

V.I.n.r.  
Walter Rijnbout,  
Remco Vink,  
Kris Wijnen en  
Adwin Ploeger.



# Ridders van de W

De Dag van Veilig Transport, het jaarlijkse feest in Nijkerk waar TVM verzekeringen de Ridders van de Weg in het zonnetje zet, stond dit jaar ook in het teken van historie. Het was immers de 50e keer dat chauffeurs die jarenlang schadevrij reden werden geëerd.

tekst: Jan Dijkgraaf

beeld: Matty van Wijnbergen

**D**at de Dag van Veilig Transport de afgelopen jaren is uitgegroeid tot een evenement van formaat, bleek wel uit het filmpje met de eregasten die in de loop der tijd acte de présence gaven. Minister van Infrastructuur Cora van Nieuwenhuizen en autocoureur Giedo van der Garde, die dit jaar de chauffeurs hun bokaal overhandigden, hadden illustere voorgangers als Pieter van Vollenhoven, Ed Nijpels, Karla Peijs, Ard Schenk, Gerard Kemkers, Sven Kramer, Leontien van Moorsel, Fred Teeven en Ivo Opstelten.

Er is waarschijnlijk niemand die er zo vaak bij was als Arjan Bos, de CEO van TVM. "Ik word dit jaar zelf 50, dus ik ben er letterlijk mee opgegroeid", hield hij de honderden aanwezigen in Nijkerk voor. "In 1966 begon TVM al met de Stichting TVM veiligheidsplan. En enkele jaren daarna werden de eerste Ridders van de Weg geëerd. Het geeft aan dat TVM het in die tijd al belangrijk vond om waardering uit te

spreken voor het goede werk van de beroepschauffeurs."

## Kwaad daglicht

"Als het mis gaat, wordt dat vaak uitgegroot. Het lijkt daardoor weleens dat onze branche in een kwaad daglicht staat. Terwijl de waarheid natuurlijk is dat het meestal goed gaat. Sterker: dat beroepschauffeurs juist ongelukken voorkomen. En als er dan iets fout gaat, ligt het vaak weer niet aan de professionals, maar aan de personenauto's die net even in- of uitvoegen terwijl het eigenlijk niet meer kan. Beroepschauffeurs anticiperen als geen ander op het verkeer en dankzij hen gaat het juist goed. Om dat gedrag te belonen, hebben wij de Ridders van de Weg in het leven geroepen."

Bos is de eerste om toe te geven dat het ook in het belang van de verzekeraars is dat er zoveel mogelijk schadevrij wordt gereden. Voor de auto van een diamanten ridder is immers twintig jaar premie betaald en nooit een



# eg groots geëerd

rekening van een berger of reparateur ontvangen. “Uiteraard hebben verzekeraars belang bij zo min mogelijk schade. Is zo. Maar het gaat ook ons om de verkeersveiligheid. De transportondernemers willen dat ook. Iedereen wil dat de chauffeurs aan het eind van de dag veilig thuiskomen. Een ondernemer zei me eens: ‘Als de jongens thuis komen, is het gezin weer compleet’. Zo voelt dat dus.”

## Code rood

TVM juicht in dat kader ook de Safety Deal toe, vertelde Arjan Bos aan Nicolette van Dam, die de Dag van het Veilig Transport voor de zevende keer op rij presenteerde. “Dat ondernemers, chauffeurs en verladere gezamenlijk afspraken maken over veiligheid, is een zeer goede ontwikkeling. Een haalbare planning die niet te strak is, het klinkt logisch, maar deze ondernemers doen het. Het beste voorbeeld vind ik nog wel wat er bij ‘code rood’ gebeurt. Als een chauffeur het niet vertrouwt,

dan wordt er niet gereden. Zulke initiatieven zijn zeer waardevol.”

Een ander initiatief dat Arjan Bos op het podium nog eens onder de aandacht bracht, is het NK Veiligste Chauffeur dat TVM onlangs mede organiseerde. “We wilden eens experimenteren met een competitie-element. En zie: er waren 1600 deelnemers en met Johannes Ritsma van Boonstra Transport uit Haulerwijk kreeg dat een zeer goede winnaar.” Waarna hij de link legde met de Dag van Veilig Transport: “We doen het nu 50 jaar. En bij zo’n jubileum blik je natuurlijk terug. Maar je moet ook vooruit kijken. Moet het niet in een nieuw jasje worden gegoten? En kunnen we de sterke punten van het NK veiligste Chauffeur niet implementeren in Ridders van de Weg? Daar zijn we momenteel over aan het stoeien. We gaan zeker verder met de Ridders, maar de vorm staat dus nog

niet vast.” Bos deed wel alvast een oproep aan alle Ridders van de Weg in de zaal om ook volgend jaar weer van

‘Als de jongens  
thuiskomen,  
is het gezin weer  
compleet’

de partij te zijn bij het vernieuwde Ridders van de Weg. “Het competitie-element is leuk en jullie hebben aange-toond dat jullie veiligheid hoog in het vaandel hebben staan.”

## 330 plus

Iemand die dat ook beroepsmatig heeft, is Giedo van der Garde. De oud-Formule 1-coureur (2013), tegenwoordig lid van Racing Team Nederland, rijdt weliswaar niet met tonnen >



lading achter zich die hem nopen tot extra veilig rijgedrag, bij hem zit de kneep 'm in de snelheid. Tijdens de 24 uur van Le Mans, waarin hij elf uur achter het stuur zat bij Racing Team

## 'MONO-campagne moet net zo'n succes worden als de BOB'

Nederland, haalde hij snelheden van "330 plus".

Grappig was dat zijn tips voor veilig rijden overeen komen met de tips die de Ridder van de Weg zelf op het podium gaven aan hun collega's. "Goed anticiperen op andere weggebruikers, genoeg slapen en goed eten", somde hij op. Het door veel vrachtwagenchauffeurs genoemde 'rust' noemde Van der Garde wijselijk niet. In het vorige nummer van TVM Actueel had hij namelijk bekend dat hij niet de droom-invoeger van de gemiddelde vrachtwagenchauffeur is. Waarop Nicolette van Dam natuurlijk zout in de wond strooide voor hij de gouden Ridder van de Weg hun beeldje overhandigde. "Snelheid is mijn leven", verklaarde Giedo van der Garde. "Ik weet dat ik het niet moet doen." Waarom hij het dan toch doet? "Het is sneller. Als ik een gaatje zie en daarnaast weer een gaatje, ben ik er doorheen. Tja..."

### Rotte tomaat

De beroepschauffeurs in de zaal waren goedgehumt, want er werd geen rotte tomaat richting de coureur gegooid. De waardering voor het feit dat hij na slechts drie uurtjes nachtrust naar Nijkerk was gescheurd ("Nou ja, ik vertrok iets te laat, dus ik heb een beetje te hard gereden."), was groter

dan de ergernis of schrik die hij wellicht een van de mannen of vrouwen in de zaal ooit had bezorgd op een vaderlandse snelweg. Kan natuurlijk ook komen doordat hij in feite een collega is; ook iemand die kilometers maakt voor zijn werk.

Nadat Giedo van der Garde in twee sessies een lamme hand had gekregen van het schudden van de handen van alle beroepschauffeurs die tien jaar schadevrij hadden gereden, was het de beurt aan VVD-minister Cora van Nieuwenhuizen.

"Ik ben heel trots op onze Nederlandse chauffeurs", vertelde de minister, die al bij geboorte een band had met de transportsector. Ze was niet voor niets boven DAF-garage Bestebreurtje in Ridderkerk geboren, meldde ze. Tegenwoordig volgt ze de sector anders: "Ik heb op mijn kamer op het ministerie een groot scherm waarop je live kunt zien waar de files staan en het aantal ongevallen en pechgevallen. Ook relatief zijn daar veel meer personenauto's dan vrachtwagens bij betrokken en dat komt omdat de professionals simpelweg beter rijden. Maar het belang van dat scherm is vooral dat de mensen die bij mij langskomen weten: hier gaat het om. Zo min mogelijk files en ongevallen. Als je dat zichtbaar maakt, heb je het er meteen over. En dat is nodig ook, want nadat de aantallen slachtoffers jarenlang daalden, gaat het nu weer de verkeerde kant op. Daar moeten we met z'n allen wat aan doen."

### Mono-campagne

Een van de bijdragen van de minister is de MONO-campagne, die het gebruik van apparatuur als de mobiele telefoon achter het stuur moet uitbannen. "Daar doen zo'n 40 organisaties, waaronder TVM, aan mee. Hij moet net zo bekend

worden als de BOB-campagne, die er voor gezorgd heeft dat veel minder mensen met drank op achter het stuur kruipen. Dat is een hartstikke groot succes en die kant moeten we met de MONO-campagne ook op. De boodschap is: je doet in het verkeer maar één ding: rijden. Want we weten allemaal dat één moment van onoplettendheid er voor kan zorgen dat het verkeerd gaat. Er kan altijd iemand die zich niet realiseert dat jij een zware lading achter je hebt voor je opduiken. Bijvoorbeeld Giedo van der Garde."

Arjan Bos onderstreepte, voor de minister de diamanten Ridder van de Weg allemaal drie zoenen en een beeldje gaf wegens twintig schadevrije jaren, hoezeer hij het met haar eens is. "Ook wij zien veel te vaak in de statistieken dat het gebruik van een smartphone de oorzaak is bij bijvoorbeeld een eenzijdig ongeval of inrijden op de file. Het is wetenschappelijk bewezen dat iemand die tijdens het rijden op zijn smartphone kijkt, een veel grotere kans heeft op een ongeval. Dat zijn schrikbarende cijfers."

Voor het officiële deel werd afgesloten door een toepasselijk 'samen-zang' onder leiding van de Triolettes ('Met de vlam in de pijp'), gaf Cora van Nieuwenhuizen de aanwezige chauffeurs nog een laatste boodschap mee: "Julie zijn veel te bescheiden. Zet dat beeldje op de schouw, hang de oorkonde aan de muur en wees er trots op. Laat zien wat een belangrijk werk jullie voor Nederland doen. En als je dat ook nog jarenlang schadevrij doet, dan is dat een groot compliment waard." <







# Gouden Ridder krijgt soms ook een appje...

Ron Weijmans is als dé ‘Gouden Ridder van de Weg’ het nieuwe boegbeeld van het gilde der veilige chauffeurs. De Brabander zag zijn ambassadeursrol eerst helemaal niet zitten, maar begint het steeds leuker te vinden.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen



Echtgenote Hermien krijgt onbedoeld de lachers op haar hand, als zij in Nijkerk op het podium wordt gevraagd tijdens de huldiging van haar man Ron Weijmans. Ze biecht op dat ze manlief ook wel eens een appje stuurt als er ergens problemen onderweg zijn.

De collega-Ridders en hun partners in de zaal schieten in de lach. Uitgeroepen worden tot ambassadeur van het chauffeurskorps en dan appen achter het stuur?

Weijmans stelt na de plichtplegingen iedereen gerust. Tuurlijk stuurt en ontvangt hij soms een appje, al zijn het er niet veel. “Dan hoor ik op mijn telefoon een piepje. Maar ik kijk er alleen op als ik stilsta en het is toegestaan. Het gebeurt me trouwens zelden, want ik had pas laat een mobieltje en maar enkele mensen hebben mijn nummer.”

## Goede kant

De 49-jarige Brabander is een jaar lang hét gezicht van de professionals achter het stuur. Hij is in dienst bij Van Leendert Transport BV in het Limburgse Broekhuizen, al woont hij zelf nét over de provinciegrens in het Brabantse Holthees (gemeente Boxmeer). “Ik grap

altijd dat ik 500 meter aan de goede kant van de provinciegrens woon.”

Weijmans rijdt met veevoer langs agrarische bedrijven, zoals aardappelstoomschillen afkomstig uit de frietindustrie, bestemd voor varkens en koeien. Dat is een riskante bezigheid. “Ik rijd vaak op smalle boerenweggetjes, zoals in de Achterhoek. Daar is het op de boerenerven echt uitkijken, zeker als het ’s winters donker is. Een paaltje of een kruiwagen zie je in de schemering zo maar over het hoofd.”

De tien schadevrije jaren zijn voor hem geen reden om zich op de borst te kloppen. Weijmans omschrijft zichzelf als rustig en bescheiden, treedt niet graag op de voorgrond.

## Liefst weggedoken

Daarom was de huldiging op het bedrijf een grote verrassing, zoals bleek uit een video. Weijmans dacht een ‘sollicitante’ (Corine Karsten-Evers, dé Gouden Ridder van de Weg 2014) met een auto op pad te hebben gestuurd voor een proefronde, maar na een wisseltruc kwam zijn auto vervolgens terug met CEO Arjan Bos van TVM verzekering achter het stuur - en met echtgenote Hermien als bijrijder. Toen viel het kwartje.

“Het liefste was ik weggedoken. ‘Toch niet ik?’, dacht ik.” Prompt vielen zijn dochters hem om de hals en was er geen weg terug meer.

Zijn werkgevers Eric en Marleen van Leendert vinden dat juist chauffeurs als Weijmans zo’n eerbetoon verdienen. “Hij is een voorbeeld voor velen”, aldus Eric van Leendert, wiens bedrijf 75 medewerkers telt en zich onder meer toelegt op regulier transport, milieuservices, zand en grind en het hergebruiken van de afvalstromen.

## Geen drukte

De Gouden Ridder zelf zegt er alles aan te doen om zo veel mogelijk risico’s uit te sluiten. “Je moet geluk hebben, een ongeluk kan ook door een ander worden veroorzaakt.”

Weijmans zal zijn ambassadeursrol, waarbij bijvoorbeeld interviews met media horen, met kalmte en nuchterheid vervullen. Geen drukte. Laatst reed hij bij een boer het erf op. Die zag het plakkaat van De Gouden Ridder op zijn cabine en zei alleen maar: “Dat heb je mooi gedaan.” Weijmans: “Dat is voor mij al compliment genoeg.”



## Streven naar nul slachtoffers

Nog geen twee miljoen personenauto's op de Nederlandse wegen. Nog geen maximum snelheid op de autosnelwegen. Geen verplichte autogordel. En al helemaal geen smartphone. De wereld zag er in 1966 op de Nederlandse wegen onvergelijkbaar uit. De auto rukte in die jaren snel op, als symbool van de vooruitgang. Het werd heel snel steeds drukker op de weg en dat zag je terug in de cijfers van verkeersveiligheid. In 1966 vielen er 2620 verkeersslachtoffers.

Verkeersveiligheid stond nog niet zo hoog op de agenda's. De aandacht lag vooral bij het uitbreiden van het wegennet. Daarom was het best bijzonder dat TVM toen al begon met een eerste Veiligheidsplan. Mooi onderdeel daarvan was de positieve prikkel: het belonen van chauffeurs die jarenlang zonder schade reden. De traditie van de Ridder van de Weg bestaat dit jaar

duisend jaar.

Helaas hebben we dergelijke en vele andere initiatieven die de verkeersveiligheid bevorderen weer keihard nodig! We moeten een negatieve trend ombuigen.

Natuurlijk is er sinds 1966 veel veranderd. Er rijden nu 8,4 miljoen personenauto's rond; vier keer zoveel als in 1966. Maar het aantal verkeersslachtoffers is een kwart. De verplichte autogordel, de invoering van de helmplicht, de maximum snelheid, de aanpak van drank achter het stuur en de verbetering van verkeersregels in het algemeen; dit alles heeft een positieve werking gehad.

Toch is er alle reden voor een hernieuwd gevoel van urgentie. Want ik vind een gemiddelde van 1 á 2 verkeersdoden en 50 gewonden per dag onacceptabel. Achter die cijfers gaat onnoemelijk veel leed schuil. Als je zelf de mensen spreekt, het verdriet ziet, de boosheid ook, dan motiveert dat mij enorm om aan de slag te gaan.

Het gaat erom dat we nieuw leed voorkomen. Wat mij betreft streven we naar 'nul' slachtoffers. Ik weet dat dit niet helemaal realistisch is omdat er veel factoren zijn waar we geen invloed op hebben. Maar het kleurt onze intentie. Het geeft ons gevoel van urgentie weer. Het gaat om mensenlevens.

Daarom hebben we hard gewerkt aan een aanpak om afleiding in het verkeer tegen te gaan. Want dat is een hardnekkige gewoonte die we moeten doorbreken. Tot een paar jaar geleden nog dacht je bij een slingerende auto of fiets: die heeft teveel drank op. Nu denk je: hij is bezig met z'n mobiel.

De cijfers zijn helder: het risico op ongevallen is zes keer zo hoog als je appt achter het stuur. Kijk je drie seconden op je scherm dan ben je met de auto al een voetbalveld verder. Terwijl het in het verkeer gaat om een split second! Multitasken achter het stuur is levensgevaarlijk. Maar toch gebeurt het nog veel te veel.

Een hele zichtbare en hopelijk effectieve stap hebben we op 13 september gezet, met de aftrap van de publiekscampagne MONO. Een campagne die we met veel partijen hebben ontwikkeld omdat er een breed gedragen urgentiegevoel is.

De boodschap is: rij MONO, ga ongestoord onderweg. Stuur mensen geen app als je weet dat ze onderweg zijn. En stel je telefoon zo in dat je onderweg geen berichten ontvangt – met alle piepjes die daarbij horen.

De campagne is volop zichtbaar langs de weg, op borden. Er zijn tv-spots, radio-spots, en MONO is online aanwezig. Net als de BOB-campagne zullen we langdurig zichtbaar zijn. Totdat het in de harten en hoofden van alle weggebruikers zit.

Hoe meer partijen deze boodschap uitdragen en gehoor geven aan de boodschap hoe meer slachtoffers we voorkomen. Een organisatie als TVM, die zich al 50 jaar sterk maakt voor verkeersveiligheid, hoort daar natuurlijk bij. Een echte Ridder op de Weg rijdt natuurlijk MONO.

Ik dank TVM met deze mijlpaal en alle inzet voor de verkeersveiligheid. Laten we ons samen blijven inzetten. Want Ridder op de Weg: daar heb je er nooit genoeg van!

**Cora van Nieuwenhuizen (55) is minister van Infrastructuur en Waterstaat. Eerder was zij namens de VVD lid van het Europees Parlement, Tweede Kamerlid en lid van Gedeputeerde en Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant. Van oorsprong is zij sociaal geografe.**

'Ridders van de weg, daar heb je er nooit genoeg van'

# Vizier op de Ridders

De huldiging van alle Ridders van de Weg tijdens de Dag van Veilig Transport in Nijkerk heeft iets overweldigends. In totaal werden liefst 206 Ridders geëerd. Wij richten het vizier op elf van hen.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen



**Naam:** Jeff Ayres (66)  
**Woonplaats:** Rotterdam  
**Werkgever:** Lensveld Vlaardingen  
**Ridder:** zilver

“Ik heb leren rijden in mijn geboorteland Nieuw-Zeeland, van vrachtauto's tot busjes en van graafmachines tot heftrucks. Op mijn 29ste kwam ik naar Nederland, door de liefde.

Hier heb ik gemerkt dat het verkeer dag en nacht verschilt van Nieuw-Zeeland. Ten eerste heeft het verkeer op een hoofdweg altijd voorrang, haaiantanden en voorrangskruisingen kennen ze daar niet. En ten tweede reed ik daar aan de linkerkant van de weg en moest ik echt even omdenken, al was het maar omdat de schakeling eerst links zat en nu ineens rechts. Het gekke is: als ik tegenwoordig in Engeland rijd, moet ik de eerste twee rotondes weer even wennen om aan de linkerkant te rijden, haha.

Feitelijk ben ik al met pensioen, maar ik rijd nog twee dagen per week met veel plezier met stalen buizen en platen voor Lensveld. Door mijn late komst naar Nederland heb ik een pensioengat. En langer doorwerken voorkomt dat ik in een zwart gat terecht kom. Afbouwen op deze manier is prima.”



**Naam:** René Wassink (50)  
**Woonplaats:** Oud Ootmarsum  
**Werkgever:** Germo Logistiek Lochem  
**Ridder:** zilver

"Ik zit in de zuivel en ik zei net tegen Rintje Ritsma op het podium: 'Melk, wie is er niet groot mee geworden'. Ieder mens en iedere topsporter toch? Mensen denken tegenwoordig dat melk uit een pak komt, maar ik rijd elke dag over smalle landweggetjes om de boerenerven op te draaien. Dat is niet zonder risico, zeker niet op de winterdag in het donker.

Je rijdt bovendien met een kostbaar product, bestemd voor menselijke consumptie dat moet voldoen aan de hoogste normen van hygiëne. Dus moet je als chauffeur overall en altijd tussen de lijntjes blijven, al zijn de wegen nog zo smal. Dat is niet eenvoudig, want over de smalle wegen in Twente fietsen ook veel kinderen naar school. Uiteraard heb ik te maken met tijdsdruk, want de melk moet zo snel mogelijk worden afgeleverd. Het is een bederfelijk product. Toch laat ik me niet gek maken, want haast is een gevaar voor de veiligheid. Eerst denken, dan doen. Dat is mijn devies."

**Naam:** Anita van Zijtveld (30)  
**Woonplaats:** Soest  
**Werkgever:** Ploeger Logistics Bunschoten  
**Ridder:** zilver

"Als vrouw ben ik nog steeds een uitzondering in dit vak, al heb ik bij Ploeger wel een stuk of zes vrouwelijke collega's die ook achter het stuur zitten. Maar op een totaal van 260 chauffeurs is dat natuurlijk nog niet veel. Het is nog steeds een mannenberoep. Daarom ben ik ook blij met het zilver en zie ik het behalen van de status van Gouden Ridder als een uitdaging.

Ik vind het een fantastisch beroep, zou niet anders willen. Ook de werktijden zijn voor mij goed te doen, hoewel ik elke dag om drie uur 's ochtends begin om brood af te leveren bij de filialen van Albert Heijn in Midden-Nederland. Het brood moet voor de opening om acht uur in de schappen liggen. Dat lossen in woonwijken in het donker is lastig, met fietsers en auto's om je heen. En vanwege de levering aan de winkels staat er ook een tijdsdruk op. Vrouwen gaan daarmee denk ik wat beter om."



**Namen:** Ivo de Ruiter (47) op de foto met collega's Johan de Boer, Peter Exaltus, Jonny Verbeck en Alfons Smeenk  
**Woonplaats:** Rhooen  
**Werkgever:** De Rijke Transport Rotterdam-Botlek  
**Ridder:** zilver

"De laatste schade? Ik kan het me niet meer heugen. Ik hoor collega's wel eens mopperen dat ik altijd één van de nieuwe auto's krijg. Het zal er wel mee te maken hebben dat ik er netjes mee omga.

Vergeet ook niet dat ik met mijn lengte niet in elke cabine comfortabel zit. Met mijn 2,02 meter heb ik net een nieuwe DAF XF 440 Euro 6 gekregen. Daar zit ik goed in, dus die pak ik wel. In een Mercedes Actros zit ik bijvoorbeeld liever niet. Bij De Rijke rijden we vooral containers tussen de klanten en de terminals heen en weer. Dat is dynamisch werk, al is het niet altijd even leuk om naar Antwerpen of Brussel te moeten – de files daar zijn een drama. Maar goed, daar kan niemand wat aan doen, het is niet anders en het is een onderdeel van de business."





**Namen:** Jasper van Damme (42) en Ronny Vink (47)  
**Woonplaats:** Kruisdorp en Kloosterzande  
**Werkgever:** Schenk Air Products België  
**Ridder:** goud

“We zijn er trots op dat we hier met 24 Gouden Ridders en een Diamanten Ridder namens Schenk aanwezig zijn. Dat zegt iets over de veiligheidsbenadering en de schadepreventie van onze werkgever. Je bent niet zomaar chauffeur bij Schenk, daar gaat een gedegen opleiding van drie tot vier weken en begeleiding door een mentor-chauffeur aan vooraf.

Ook al kom je uit het stukgoed en heb je jarenlange ervaring, je begint gewoon weer op nul. Er zijn allerlei veiligheidsprocedures, er zijn field inspectors, er zijn maandelijks veiligheidsmeetings. Het is tenslotte geen melk dat we vervoeren, je moet weten waarmee je bezig bent. Die vloeibare gassen hebben allemaal hun specifieke kenmerken, vragen allemaal een aparte benadering, zeker bij dreigende calamiteiten. Vandaar dat het veiligheidsbewustzijn bij ons op een hoog niveau zit. Dat komt ons en onze collega's niet aanwaaien, want automatiseren en routine zijn de grootste bedreigingen van veiligheid. We worden voortdurend scherp gehouden en dat resultaat zie je hier vandaag.”

**Naam:** Marja de Vries (51)  
**Woonplaats:** Almere  
**Werkgever:** Sabitra  
**Ridder:** goud

“Het transport is mij met de paplepel ingegoten en daarom is het niet vreemd dat ik als vrouw en moeder het chauffeursvak ben ingerold. Mijn vader had een transportbedrijf en samen met mijn man Jan de Vries zijn we Sabitra begonnen, vernoemd naar mijn dochter Sabine. Dan krijg je met Sabine Transport de afkorting Sabitra.

Ik heb weliswaar goud, maar mijn man rijdt al 32 jaar schadevrij. Samen hebben we een bakwagen en een truck met oplegger. Personeel willen we niet. Ik rijdt met de bakwagen, onder meer in Amsterdam en 't Gooi, waar ik dagelijks vijftien tot twintig adressen bezoek en pakketten aflever. Meestal in opdracht van DSV of Peeters Vervoerscentrale.

Het is best zwaar werk en de meeste vrouwen houden dat niet vol. Het is toch wel een mannenbaan, maar wat vrouwelijke charme helpt. Vaak bieden mannen aan te helpen en dat moet je nooit afslaan. Soms zijn de pakketten echt te groot om het allemaal alleen te doen. Meestal zijn de reacties van klanten leuk. ‘Oh, eindelijk een keer een vrouw’, hoor je dan.”



**Naam:** Henk Spijkerman (54)  
**Woonplaats:** Meppel  
**Werkgever:** AB Texel Fresh Transport  
**Ridder:** goud

“Het is mooi dat ik nu een Gouden Ridder ben, maar ik ken ook de keerzijde en weet dus hoe betrekkelijk verkeersveiligheid is. Twaalf jaar geleden lag ik zelf met mijn auto op zijn kant. Een eenzijdig ongeval, het gevolg van kortstondige onoplettendheid. Ik luisterde onderweg naar de radio en de zender viel opeens weg. Dan wil je de zender weer opzoeken en prompt – daar lag ik met mijn auto in de berm. Een fractie van een seconde is genoeg, net zoals bij gebruik van je smartphone of het versturen van een appje. Dus ik kan zeggen dat ik door schade en schande heb geleerd de kop erbij te houden.

Nu rijdt ik alweer een jaar of twaalf schadevrij in het koelvervoer van voedingsmiddelen en dat is geen prestatie, maar een voortdurende uitdaging. Eén moment kan fataal zijn. Daarom zeg ik altijd: drie of vier auto's vooruitkijken, bij hard remmen ook in je spiegels kijken of het andere verkeer in staat is tijdig af te remmen en zo nodig een stukje de vluchtstrook opsturen, zodat andere weggebruikers meer ruimte krijgen.”





**Naam:** Paul Kramer (51)  
**Woonplaats:** Sint Pancras  
**Werkgever:** Schenk Air Products  
**Ridder:** goud

“Ik ben absoluut trots op mijn status als Gouden Ridder en ik zou zeggen: op naar de twintig jaar schadevrij. Ik vind het een mijlpaal en zie het zowel als een prestatie als een uitdaging in het hedendaagse verkeer. Schoon thuiskomen, is altijd mijn opdracht. Met de glimmende kant boven, zeg ik dan tegen mijn vrouw.

Ik rijd met vloeibare industriële gassen zoals stikstof, zuurstof en argon. Dan moet je heel goed weten wat je doet. Soms loop ik als een Michelin-mannetje rond mijn auto, met allerlei beschermende kleding. Dan weet je meteen wat veiligheid inhoudt, met zo'n lading kun je geen enkel risico nemen. Het is bovendien zeer gevarieerd werk. Een van de mooiste klussen vond ik ons aandeel in de aanleg van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam. Daar moest ik vloeibare stikstof afleveren voor grondbevriezing, zodat het werken in de slappe grond beter kon worden uitgevoerd. Dat zijn prachtklussen waardoor je midden in de nacht ineens in hartje Amsterdam staat, midden tussen de junks en het uitgaanspubliek.”

**Naam:** Johan Kuijt (55)  
**Woonplaats:** Brummen  
**Werkgever:** Hans Ruumpol Transport BV  
**Ridder:** diamant

“Een engeltje op je schouders heb je af en toe wel nodig. Dat ondervond ik een jaar of vijf geleden. Dan kun je wel zilver en goud hebben gehaald en onderweg zijn naar diamant, maar je hebt de omstandigheden om je heen niet in de hand. Dat overkwam me destijds met een motorrijder, die net voor mijn auto ten val kwam. Zijn duopassagier miste met diens helm maar op een paar centimeter mijn wielen. Dan besef je hoe betrekkelijk het is.

De motorrijders zijn er goed vanaf gekomen, gelukkig. Maar je kunt zo maar bij een ongeluk betrokken raken. Je moet dan maar zien of de schuld niet bij jou wordt neergelegd, terwijl ik er part noch deel aan had. Ik rijd inmiddels al 23 jaar met grondstoffen voor veevoeder bij Ruumpol. Het is en blijft mooi werk. De drukte in het verkeer? Dat hoorde ik dertig jaar geleden toen ik begon ook al. Het enige dat echt veranderd is, is je vrijheid. Die wordt kleiner, door de tachograaf, de computers, het volgen waar je bent. Maar och, daar leer je mee leven.”



**Naam:** Hans van der Meer (48)  
**Woonplaats:** Hillegom  
**Werkgever:** J. Bijwaard & Zn Transport BV  
**Ridder:** diamant

“De laatste schade die ik heb gereden was ergens in 1997. Een dakgootje, een lulligheidje. De moeite van het noemen niet waard. Het schadevrij blijven is een kwestie van discipline, geluk hebben en goed kijken wat je medeweggebruikers allemaal uitspoken.

Ik maak soms ook mee dat ik bijna een fietser of iemand anders aanrijd, omdat ze de regels niet volgen. Daarop moet je anticiperen, anders gaat het mis. Als ik het ergens bij het parkeren of bij het docken niet vertrouwd, dan stap ik uit, ook al zoekt het van de regen. Je moet dat extra stapje zetten om schade te voorkomen. Ik ga ook niet met stress achter het stuur zitten. Zijn er problemen, dan schakel ik de gedachten daaraan uit zodra ik de cabine in stap. Ik rijd al 28 jaar voor dezelfde baas en tot volle tevredenheid. Ik vervoer bloembollen, rijd groupage en stukgoed. Vroeger veel naar Duitsland en Zwitserland, nu vind ik Nederland en België ver zat. Ik ben genoeg weggeweest.”



# Een reis door de tijd

Wie de beelden hiernaast terugziet van vijftig jaar Ridders van de Weg maakt onwillekeurig een reis door de tijd.

Tussen eind jaren zestig van de vorige eeuw en 29 september 2018 werden meer dan 30.000 chauffeurs geridderd. Een onwaarschijnlijk aantal dat meten de rijke historie, maar tevens de grote impact van het evenement aangeeft. Het laat bovendien zien dat verkeersveiligheid bij TVM in de genen zit. Op de Dag van Veilig Transport, waar de Ridders traditioneel werden gehuldigd, stonden altijd de chauffeurs (met hun partners) in het stralende middelpunt. In het bijzijn van media, ministers, politici, sporters, BN'ers en andere prominenten kregen ze de erkenning die ze verdienden. „Ridders van de Weg zijn ambassadeurs voor de hele sector”, stelt Arjan Bos, CEO van TVM verzekeringen dan ook terecht vast.







# De eeuwige strijd tegen ladingdiefstal

Ladingdiefstallen zijn de transportsector al jaren een doorn in het oog. Maar er is goed nieuws: de stijgende lijn lijkt eindelijk de weg naar beneden te hebben gevonden. Mede dankzij de Landelijke Eenheid van de politie.

tekst: Jaap Stalenburg

beeld: Glenn Wassenbergh

**A**n strijdlust ontbreekt het de Landelijke Eenheid van de politie niet in de aanpak tegen ladingdiefstal en andere vormen van transportcriminaliteit. De mouwen zijn opgestroopt in Driebergen en heel voorzichtig wordt het duidelijk dat de trend van steeds meer ladingdiefstallen voorbij is en de politie in samenwerking met de transportsector resultaat boekt in het aanpakken van steeds vaker internationale bendes.

‘Cybercriminaliteit loopt je over de schoenen de komende jaren’

“Wel maken we ons zorgen over het oprukkende fenomeen van overvallen door nep-politie van buitenlandse chauffeurs in Nederland”, zegt programma-manager Aad Roosemalen.

Na jaren van kritiek en sombere verhalen zijn er positieve berichten en lijken de sector en de politie elkaar gevonden te hebben in een steeds effectievere samenwerking. Na een

aarzelend begin is er binnen de Landelijke Eenheid en de regio's inmiddels zoveel expertise opgebouwd dat het zelfvertrouwen in Driebergen groeit. Niet in het minst door de arrestatie van een Roemeense bende die internationaal actief was met het stelen van kostbare ladingen uit rijdende vrachtwagens. Een spectaculaire zaak waarmee de politie ineens positief in de media kwam in de strijd tegen ladingdiefstal. Uit heel Europa kwamen berichten over dergelijke insluipingen door Roemeense criminelen die zich dankzij de open grenzen vliegensvlug door Europa verplaatsten.

## Lichte daling

Toch schreeuwt de politie zelf nog geen successen van de daken, maar projectmanager Transportcriminaliteit Aad Roosemalen wijst op de statistieken. De lange termijn-trend is: steeds minder ladingdiefstallen. “Wat we nu zien is dat 2018 ten opzichte van 2017 weer een lichte daling laat zien, dus die dalende trend zet zich door. Er zitten af en toe wel pieken in kwartalen, maar als je dat over het hele jaar weer uitsmeert en bekijkt, dan zie je dat het eindgetal toch weer op hetzelfde uitkomt. We verwachten dit jaar weer onder het

niveau van 2017 uit te komen.”

*Waar zit de verklaring voor deze positieve ontwikkeling?*

“Dat is een beetje een gevaarlijke vraag. Ik kan ‘m makkelijk inkoppen door te zeggen: ‘Daar doen wij alles aan’, maar we doen ook steeds meer. Zo houden wij regelmatig toezicht op de verzorgingsplaatsen. Wij houden de laatste jaren regelmatig dadergroepen aan. Er wordt ook actief geïnvesteerd in de aangiftes en het opsporen. Dat heeft nu wel zijn uitwerking. Ook als we Nederlandse groeperingen aanhouden, zie je daar meteen het effect van. Dat zijn vaak de zeilensnijders die hier in Nederland actief zijn en op het moment dat we die groepen aangehouden hebben, zie je meteen resultaat.”

*In hoeverre is dit een Europees probleem door de open grenzen? De politie heeft het zelf vaak over mobiel banditisme.*

“Veel dadergroepen werken Europa-breed. We hebben bij een aantal aangiftes te horen gekregen dat chauffeurs door heel Europa slachtoffer zijn van ladingdiefstallen. Dat is ook een van de ambities voor de komende jaren, om in Nederland gevestigde bedrijven die in Europa slachtoffer zijn te helpen met het opnemen van de aangifte en kijken of we dat kunnen adresseren in bijvoorbeeld Frankrijk of Duitsland.”

## Meer informatie

“Er is sinds kort ook in EU-verband een project gestart om op het >

## HIGHLIGHTS

‘Het zeilensnijden blijft bestaan en 50 tot 60 procent van de diefstallen heeft nog op onbewaakte verzorgingsplaatsen plaats’

‘Alle criminaliteitsvormen verschuiven van de fysieke naar de digitale wereld’



## LOKET LADINGDIEFSTAL

Iedere ondernemer kan 24 uur per dag aangifte doen van ladingdiefstal via 088-0087444. Het bedrijfsleven en de politie willen met dit aangifteloket het aantal ladingdiefstallen terugdringen.

Aangiftes zijn een belangrijke bron van informatie voor het opsporen en bestrijden van transportcriminaliteit. Op basis van een gedeeld en volledig beeld kan de politie effectievere maatregelen treffen. In 2017 werden op basis van aangiftes 24 onderzoeken opgestart en 22 verdachten aangehouden. Bij melding binnen kantooruren wordt de aangifte meteen opgenomen. Gaat het om aangiften buiten kantooruren, dan wordt het incident geregistreerd en zoekt de politie de eerstvolgende werkdag contact om de aangifte op te nemen. Als er een snelle opvolging nodig is dan onderneemt de politie direct actie.

Het loket is bestemd voor transportvoertuigen zwaarder dan 3500 kilogram.



thema ladingdiefstallen meer informatie met elkaar uit te wisselen om daarmee de dadergroepen, die hoe je het ook wendt of keert heel vaak uit het oosten van Europa komen, aan te pakken. In dat overleg zitten ook de politiemensen uit die landen.”

*Er lijkt ook een einde te zijn gekomen aan de kritiek vanuit de transportsector dat ladingdiefstal bij de politie wel een erg lage prioriteit zou hebben. Over en weer lijken politie en sector elkaar steeds beter te vinden.*

“Ik kan wel bevestigen dat we de aandacht voor het thema hebben aangehouden, maar we praten ook samen met TLN en verzekeraars als TVM over preventie, het voorkomen van diefstal. We adviseren wat de vervoerssector preventief zelf nog meer kan doen en wij zorgen dan dat we aan de repressieve kant, het aanhouden van verdachten, blijven investeren.”

*Is ladingdiefstal een prioriteit geworden?*

“Het is een speerpunt bij de politie geworden, wij noemen dat ook wel veiligheidsthema. Transportcriminaliteit is breder dan ladingdiefstal, maar het is wel een prominent item bij de Dienst Infrastructuur. Dat is een onderdeel van 1300 man en dat zet die mensen in daar waar het nodig is. Dat kan zijn op het water, op de weg, of op het spoor en dat wordt nu veel gericht gedaan dan dat het voorheen was en door heel Nederland. Als wij een melding zien van ladingdiefstal en dat

is in de regio gebeurd, dan zullen wij altijd op basis van onze kennis vragen stellen. ‘Is de aangifte opgenomen?’ ‘Heb je PD-onderzoek gedaan?’ ‘Heb je camerabeelden uitgevraagd?’ In Brabant is dat inmiddels gemeengoed, omdat daar de piek zit, maar wij bieden bij vrijwel elke aangifte onze ondersteuning aan. We vragen of we kunnen helpen en als men de capaciteit niet heeft, dan nemen we het over.”

*Zijn er nog opvallende trends op dit moment als het gaat om ladingdiefstal?*

“Het zeilnsnijden blijft bestaan en dat is heel vervelend. Wat je ook ziet is dat 50 tot 60 procent van de diefstallen toch nog op onbewaakte verzorgingsplaatsen blijft plaatshebben. Dat is toch iets waar we met de branche nog eens een keer over moeten spreken om te kijken hoe we dat terug kunnen dringen.

Wat we ook merken is dat het fenomeen nepagent om de hoek komt kijken. Criminelen die chauffeurs aanspreken en zeggen: ‘Ik ben van de politie en ik wil even je lading bekijken’ en ze vervolgens beroven. We zien dit als toenemend probleem. In Nederland lopen vooral buitenlandse chauffeurs risico.”

### Auto's met stopbakken

“Wat wij zien, is dat die nepagenten niet in uniform optreden, maar zich als burgeragent manifesteren op verzorgingsplaatsen en we hebben ook wel auto's met stopbakken op de

snelweg meegemaakt. Die proberen vrachtwagens aan de kant te zetten. Vaak van buitenlandse chauffeurs die niet zo goed op de hoogte zijn van hoe het hier gaat, maar die gewend zijn door ervaringen in hun moederland om te doen wat de politie zegt en dus ook niet zo snel het staande houden in twijfel trekken of vragen: ‘Ben je wel echt politie?’, maar zich een beetje laten overrompelen en dat zijn dan vaak slachtoffers. Voorlichting voor deze doelgroep is ook niet eenvoudig. Ze spreken de taal niet en verplaatsen zich door heel Europa.”

*Een paar geleden waarschuwde de politie voor infiltratie vanuit de georganiseerde misdaad in transportbedrijven. Zowel achter het stuur als in de DC's. Is dat nog steeds een probleem?*

“Ik denk dat dat een worsteling is waar we niet uitkomen. Er zullen altijd inside-jobs blijven bestaan, zeker als het om die high-value ladingen gaat. Daar is de aantrekkingskracht van het geld zo groot, daar zullen die groepen aan alle kanten proberen om mensen binnen te krijgen, dat is een voortdurend proces waar wij aan de andere kant via de opsporing mee bezig zijn. We blijven ook waarschuwen dat personeelscreening cruciaal is. Dat biedt geen 100 procent garantie, maar je moet wel doen wat je kan.”

*Is dat wel iets waar jullie als politie toch steeds weer aandacht voor vragen, het screenen en bij twijfel 'bel ons desnoods' of*



#### **bel andere instanties of vraag een VOG?**

“Ik denk dat een groot aantal functies in de sector transport en logistiek nog niet als veiligheidsfunctie gezien wordt.”

#### **Is dat een potentieel risico?**

“Natuurlijk, dat is het altijd. Dat is net als dat het inhuren van charters een risico is. Dat weet ook iedere transportonderneming. Alleen: als de druk hoog is, dan gaat het toch gebeuren.”

#### **En de fraude met vrachtbrieven?**

Ook dat zie ik als een trend. Oplichters die zich voordoen als een ander en een lading ophalen, die je nooit meer terugziet. Er zal binnen de transportbedrijven toch nagedacht moeten worden over cyber security. Hoe communiceer je met je chauffeur en of dat beveiligd, is en erop ingebroken kan worden of niet? Een enorme uitdaging voor transportbedrijven.”

#### **Is er een kans dat wat onder cyber security valt in feite de ladingdiefstal van de toekomst is?**

“Absoluut. We zien dat in de volle breedte. Alle criminaliteitsvormen verschuiven van de fysieke naar de digitale wereld. Het is niet voor niks dat wij weer miljoenen euro's extra krijgen om er nog meer mensen op te zetten, want die cybercriminaliteit loopt je over de schoenen de komende jaren.”

#### **Hoe kan een transportondernemer zich wapenen tegen al die ontwikkelingen?**

“Er is een nationaal cyber security center dat ondernemers bijstaat en kan helpen in die vraagstukken. Het is

wel iets wat de komende jaren hoog op de agenda blijft staan.”

#### **Is de haven van Rotterdam nog een probleem en transport vanuit de haven het land in? Ook nu er nieuwe goed beveiligde bewaakte parkings bijgebouwd zijn? Bijvoorbeeld op de Tweede Maasvlakte?**

“Er wordt heel veel gestolen van onbewaakte parkings, maar die bewaakte, daar zit weer het gevaar in dat daar vaak de ‘high value’-partijen staan. Dat weten ook criminelen en vervolgens kunnen ze met bakwagens ook die ‘secured parking’ op rijden. Je gaat naast die wagen met kostbare lading staan en in de loop van de nacht breek je die open en laad je het spul over. Of de chauffeur is erbij betrokken. Maar op een bewaakte parking kun je ook hele vrachtwagenladingen weghalen.”

#### **Hele risk-management**

“Het gaat erom dat de transportbedrijven hun hele risk-management op orde hebben. Je hebt alleen het voordeel dat als het daar gebeurt dat je wat meer aanwijzingen en mogelijk beelden hebt en dat je sneller bij een dadergroep uitkomt. Verder is de TAPA ook met een verdere certificering van de bewaakte parkings bezig, zodat goed te zien is hoe veilig een parking daadwerkelijk is.”

#### **Wat gaat voor de politie speerpunt worden**

#### **in de aanpak van transportcriminaliteit?**

“Ik denk dat de internationale samenwerking wel een speerpunt gaat worden. Wat ze hier in Nederland doen, dat doen ze ook in België, Duitsland en Frankrijk. We zien onder meer dat een aantal chauffeurs door heel Europa betrokken is bij ladingdiefstalen. Dat is ook vreemd. En, dat is ook

‘Vooral buitenlandse chauffeurs worden het slachtoffer van nepagenten’

iets wat we geleerd hebben in het onderzoek naar die bende stelende acrobaten, internationale samenwerking ook met de Oost-Europese politie is cruciaal. We hebben met Roemenië nu een hele goede samenwerking en een goede band opgebouwd op dat gebied. Dat hadden we voor die tijd niet en als we dat met andere landen ook zo gaan doen, dan zal dat de bestrijding ten goede komen. Het toeval wil dat Duitsland hetzelfde idee heeft vanwege lastige Poolse groeperingen. Die willen ook samen met ons en andere EU-landen tot een samenwerking zien te komen.”

# Welke cyberrisico's loopt u eigenlijk?

**Administratieve systemen zijn steeds vaker online beschikbaar. Dat heeft voordelen, maar ook nadelen. Accountmanager Wijnand Harskamp legt het uit.**



Via administratie systemen (zoals warehousesystemen) kunnen transportbedrijven goederen monitoren en hun klanten snel inzicht geven. Tegelijk 'connected' zijn via één online systeem zorgt voor een efficiënte en snelle afwikkeling van heel veel dagelijkse werkzaamheden, maar het brengt wel risico's met zich mee. Het is belangrijk de veiligheid van de gegevens en systemen te controleren en op peil te houden voor de bedrijfscontinuïteit.

"Grootschalige ransomware-aanvallen met behulp van geavanceerde software kunnen computers blokkeren of bestanden versleutelen", aldus Wijnand Harskamp. "Spam en phishing-berichten die niet van echt te onderscheiden zijn en zelfs legale software worden gebruikt als cyberwapen. Dit klinkt allemaal als 'ver van ons bed', maar het is meer actueel dan iedereen misschien denkt. Ook de transportondernemer kan hiermee te maken krijgen."

De meeste cyberschades ontstaan volgens Harskamp door een menselijke fout. "Per ongeluk een bestand met namen, adressen, BSN-nummers van medewerkers versturen naar een opdrachtgever

valt hier ook onder. Zo'n datalek kan vervelende gevolgen hebben, voor zowel de medewerkers als de onderneming. Het kan zelfs tot een forse boete leiden."

De accountmanager van TVM heeft dan ook een aantal praktische tips om de cyberrisico's te beperken.

- Zorg dat medewerkers alert zijn op phishing-berichten. Door bijvoorbeeld een e-learning op het gebied van phishing aan te bieden, kunnen ze dit soort berichten herkennen en leren hoe er mee om te gaan. Bewustwording helpt vaak al heel veel;
- Als ICT-systemen extern worden beheerd, check dan de capaciteit en opvolging die zij kunnen bieden in het geval van een calamiteit. In de meeste gevallen valt hun aansprakelijk buiten het contract met de leverancier;
- Maak regelmatig een back-up en/of laat systemen op een andere locatie parallel lopen;
- Zorg voor een goed anti-virussysteem;
- Maak eens een checklist van zaken die vastlopen als het administratie-systemen stil komt te liggen en bespreek dit met medewerkers en de TVM-accountmanager;

- Bedrijfsschade is niet of lastig te verhalen op het ICT-bedrijf. Een specifieke Cyberverzekering kan er voor zorgen dat de ondernemer snel weer verder kunt met alle werkzaamheden, waardoor de financiële schade beperkt blijft;
- Laat een veiligheidsscans doen. Die geeft inzicht in de specifieke risico's van het bedrijf en aanbevelingen om de risico's te beperken.
- Meer weten? Neem dan contact op met Wijnand Harskamp, accountmanager logistiek (bw.harskamp@tvm.nl of tel. +31 (0)6 51 34 09 89) of uw eigen adviseur, accountmanager of tussenpersoon.

## Ladingdiefstal altijd melden

**TVM verzekeringen en brancheorganisatie TLN roepen transporteurs en chauffeurs op om ladingdiefstal altijd te melden via het telefonische aangifteloket: 088-0087444.**

Het loket, sinds vorig jaar operationeel, is bestemd voor meldingen van diefstal van (lading uit) transportvoertuigen die zwaarder dan 3500 kilogram wegen. Inmiddels komt 19 procent van alle aangiften van ladingdiefstal via dit loket bij de politie binnen.

Het telefonisch aangifteloket biedt diverse voordelen. Ondernemers verliezen minder tijd en hoeven

nog maar een nummer te bellen. De ondernemer of chauffeur krijgt meteen een medewerker aan de lijn die gespecialiseerd is in ladingdiefstal. Dat komt de snelheid en de effectiviteit ten goede komt, maar verhoogt ook de kwaliteit van de aangifte.

Daarnaast is het belangrijk dat één loket data genereert, omdat op deze manier trends zijn te herleiden waarmee politie, justitie maar ook de vervoerders/verladings inzicht krijgen in hoe, wat en waar het vaak fout gaat en vervolgens maatregelen kunnen treffen.

Meer info op [www.tvm.nl](http://www.tvm.nl).

## Steun van de TVM FOUNDATION

De afgelopen maanden hebben verschillende stichtingen en projecten de donatie van de TVM foundation gebruikt om hun plan uit te voeren. De nieuwe robotstofzuiger van het bosbad in Noord-Sleen maakt het schoonmaken van het zwembad stukken eenvoudiger. Bij Natuur Milieu Educatief Centrum De Höfte in Oldenzaal is een duurzaamheidsplein gemaakt om zowel kinderen als volwassenen bewust te maken van de natuur en het milieu. De Dorpsraad IJhorst Lankhorst

kon door de donatie de beleefroute uitbreiden met klimatributen voor de kinderen en zuilen met gedichten, geschreven door inwoners van IJhorst. De jaarlijkse bootreis van stichting Varen met Joop-2 kon door de donatie van de TVM foundation weer plaatsvinden. Kent u een maatschappelijk initiatief dat steun verdient? Vraag dan een donatie aan bij de TVM foundation. Voor meer informatie en aanvraagformulier: [www.tvmfoundation.nl](http://www.tvmfoundation.nl).

# TVM-collega's wandelen in Kaapverdië

Tien TVM-collega's nemen deel aan The Hike, een sportieve en uitdagende 24-uurs sponsorwandeling op het Kaapverdische eiland Sao Vicente, op 20 en 21 oktober. Met iedere stap draagt het team bij aan een beter leven voor kwetsbare kinderen op Kaapverdië. Wie deelneemt aan The Hike wordt gevraagd om minimaal 1200 euro aan donaties te werven, waarmee SOS Kinderdorpen een jaar lang in een SOS-familie zorg kan leveren voor een kind (100 euro voor medische zorg, 125 euro voor school, 200 euro voor psychosociale hulp en 775 euro voor eten en drinken). Tijdens The Hike komen de deelnemers in

aanraking met al het moois dat Sao Vicente te bieden heeft én de andere kant van de medaille: kwetsbare kinderen. Het TVM-team werd benaderd door Hoogvener Matthijs van Berkel. Met zijn vrouw Marieke en vier kinderen is hij naar Kaapverdië geëmigreed. Daar werden zij zeer geraakt door de situatie waarin veel kinderen opgroeien en besloten zij om die reden in actie te komen. Zij zetten zich hartstochtelijk in voor The Hike en TVM draagt op deze wijze graag een steentje bij. Matthijs en zijn gezin worden in Kaapverdië gevolgd door het RTL4-programma 'Helemaal het Einde!'.



## TVM achter verbod op appen onderweg

Een algeheel verbod op het gebruik van mobiele informatiedragers (smartphone, laptop of geluidsdragers) in het verkeer. Dat wil minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat vanaf volgend jaar juli invoeren.

TVM staat volledig achter het wetsvoorstel van de minister om appen te verbieden voor iedereen die een voertuig bestuurt. CEO Arjan Bos: "Iedere maatregel die slachtoffers in het verkeer voorkomt is een goede maatregel. Voor alle weggebruikers geldt dat whatsappen achter het stuur onacceptabel is."

De toename van het aantal ongelukken op de snelwegen in de eerste helft van 2018, ook met vrachtwagens, is voor een belangrijk deel te herleiden naar de economische groei en de toegenomen drukte op de wegen. Ook smartphonegebruik speelt echter een rol.

Arjan Bos: "Bewustwording creëren voor verkeersveiligheid is ontzettend belangrijk. Dat is immers de eerste stap naar gedragsverandering. Bij meer dan negentig procent van de ongevallen met dodelijke afloop speelt

menselijk falen een rol. Dat geeft aan dat er achter het stuur een wereld te winnen valt. Om die reden is TVM vanuit onze maatschappelijke verantwoordelijkheid al jarenlang actief op het gebied van preventie- en risicobeheer.

Vrachtwagenchauffeurs zijn professionals en dienen zich op die manier te gedragen. Gelukkig zien we dat heel veel chauffeurs die verantwoordelijkheid nemen. En laten we niet vergeten dat vrachtwagenchauffeurs ook vaak ongelukken weten te voorkomen, juist door goed en tijdig te anticiperen."



**Ronald Kuipers is vanaf 1 juli als manager logistiek en transport Nederland bij TVM verantwoordelijk voor de bediening van klanten binnen de logistieke dienstverlening en transport over de weg in Nederland.**

### 1 Wat is je achtergrond?

"Ik heb de 22 jaar in het bankwezen bij veel ondernemers aan tafel gezeten en was sparringpartner voor MKB-bedrijven en grote concerns op onder meer financieel gebied. Nu wil ik met veel energie een bijdrage leveren aan de ambitie van TVM om de nummer 1 adviseur, dienstverlener en verzekeraar te zijn op het gebied van risico's in logistiek en transport."

### 2 Wat kan TVM haar klanten bieden?

"TVM is gesprekspartner voor zowel de kleine(re) vervoerder als de grote logistieke dienstverlener. Ik droom ervan dat TVM op strategisch niveau, door het delen van onze kennis, waarde toevoegt voor klanten. Tegelijkertijd gaan we ervoor zorgen dat klanten zich kunnen richten op hun business, zonder zich zorgen te hoeven maken over verzekeringen."

### 3 Hoe wordt dit waargemaakt?

"We gaan het proces van offerte, polis enzovoort verder optimaliseren, zodat we klanten sneller en foutloos kunnen bedienen. Ook helpen we klanten hun risico's te beperken. Bijvoorbeeld door het analyseren en verrijken van beschikbare data. Daar zijn we al heel ver mee."

### 4 Wat merkt de klant hiervan?

"We zorgen ervoor dat de klant niet hoeft te zoeken, maar weet waar hij terecht kan. Verschillende bedrijven hebben verschillende wensen en behoeften, daarom bieden we maatwerk. Specifieke accountteams met kennis van de markt of juist een duidelijke online omgeving."

### 5 En op korte termijn?

"We introduceren gefaseerd, te starten bij een aantal klanten waarvan het contract per 1 januari verloopt, een nieuwe vrachtwagenverzekering. Deze is nog completer en geeft nog meer zekerheid door bepaalde risico's standaard te verzekeren en andere punten samen te voegen. Op het nieuwe Mijn TVM-platform zijn alle documenten van deze verzekering 24/7 te bekijken of te wijzigen."



# Port of Twente wil toppositie

Met in totaal 86 partijen wordt in de driehoek Almelo-Enschede-Hengelo gewerkt aan de uitbouw van Port of Twente. Een nieuw multimodaal logistiek bedrijventerrein dat over twee jaar in de top 3 van Nederlandse hotspots moet staan is straks de blikvanger.

tekst: Jaap Stalenburg

beeld: Vincent Jannink

**A**ndré Pluimers, bestuursvoorzitter en CEO van Bolk Logistics, kijkt vanaf het balkon van de Combi Terminal Twente trots over het XL Businesspark aan de rand van Almelo langs de A35. Er wordt in de weilanden letterlijk aan de toekomst gebouwd, met als absolute blikvanger het mega-distributiecentrum dat door projectontwikkelaar Groep Heylen uit België wordt neergezet. Met maar liefst 175.000 vierkante meter vloeroppervlakte behoort dit DC tot de groteren in Nederland. Ook bij de CTT-containerterminal is de

2020 moet Twente in de top 3 van logistieke 'hotspots' staan en moet de weg open liggen naar duizenden nieuwe banen. Twente denkt vooral te kunnen profiteren van de Tweede Maasvlakte. Vanuit Rotterdam is er dagelijks een enorme containerstroom onderweg in de richting van het Duitse achterland.

"De Tweede Maasvlakte zorgt er voor dat Rotterdam nog meer grote containerstromen naar zich toe zal trekken, ongeacht de ontwikkelingen in de wereldhandel", zegt Pluimers. "Die doorvoer moet zoveel mogelijk over water en spoor gebeuren en daarvoor is een bundeling van goederenstromen naar logistieke clusters in het binnenland nodig."

## Belangrijke havens

Twente wil vooral een aantrekkelijk vestigingsgebied worden voor bedrijven die zich richten op de belangrijke havens van Bremen en Hamburg. "Door het aanbieden van een snelle en efficiënte route 'binnen-door' kunnen Twente en Rotterdam elkaar helpen in het behalen van ieders ambities"

Binnen de Port of Twente is nadrukkelijk gekozen voor multimodaal vervoer. De A35 is vlakbij, maar ook het Overijssels kanaal, een belangrijke vaarweg voor binnenschepen. Volgens

Pluimers is deze unieke combinatie de reden dat een van de grootste speelgoedbedrijven van China, Vtech, de hele Europese distributie vanuit Almelo gaat doen. Dit leverde meteen al 250 banen op in de regio.

"Deze plek is zowel over het spoor, over het water als over de weg optimaal bereikbaar. De Combi Terminal Twente ligt om de hoek om containers zo van het schip naar ons distributiecentrum te brengen en andersom. Deze locatie biedt geweldige kansen", stelde de directie van Vtech in een persverklaring bij het bekend maken van het nieuws.

De komst van Vtech past in de dadendrang van de Twentse transport-ondernemers binnen de Port of Twente. Zij menen dat de problemen in heel Nederland om goed personeel voor de transport- en logistieksector te vinden, in Twente niet spelen.

André Pluimers: "Wij hebben op de arbeidsmarkt meer ruimte dan in andere logistieke hotspots. Hoewel het wel aantrekt nu, is de achterstand op de Nederlandse werkloosheidscijfers hier nog altijd 1 tot 2 procentpunten. Als we onze 2020-ambities gaan realiseren, dan komen er hier de komende jaren twee- tot drieduizend banen bij. Dat kunnen we moeiteloos invullen. Wat Twente mee heeft, is onze mentaliteit. Hier is ondernemerschap >

'Om dichtslibben te voorkomen moet verbreding A1 echt sneller'

afgelopen jaren fors uitgebreid.

"De kade is verlengd naar vierhonderd meter, het terrein is vergroot tot acht hectare, er is een tweede portaalkraan geïnstalleerd en de overslagcapaciteit is daarmee gegroeid van 100.000 naar 300.000 TEU per jaar", somt Pluimers op.

Aan ambities geen gebrek bij Twentse ondernemers. Toen de gemeente Almelo het XL Businesspark niet rendabel kreeg, werd met Port of Twente een nieuwe succesvolle organisatie opgetuigd waarin 86 organisaties en bedrijven hun schouders zetten onder een ambitieuze doelstelling: in

## HIGHLIGHTS

TVM verzekeringen is als partner verbonden aan de Port of Twente, dat de komende jaren voor twee- tot drieduizend banen moeten gaan zorgen





## HIGHLIGHTS

Port of Twente wil gaan experimenteren met onbemand vervoer en maximaal inzetten op multimodaal vervoer over weg en water



aanwezig en dat zie je bijvoorbeeld ook aan deze CTT-terminal.”

### Proeftuin zijn

De Port of Twente richt zich vooral op het multimodaal vervoer over de weg en het water en wil de komende jaren ook proeftuin zijn voor onbemand transport en de inzet van LZV's. “LZV's kunnen hier prima komen. We zitten direct aan de snelweg. We hebben ook concrete plannen om hier een proeftuin te maken voor onbemand transport. Het mooie is dat als je hier het terrein oprijdt, je op een volledig afgesloten terrein komt. Hier geen fietsende scholieren of moeders met kleine kinderen. Het is een redelijk gecontroleerde omgeving, waardoor je dat soort proeven met onbemand transport kunt doen. Ik geloof heilig in onbemand transport, omdat je dan een 24/7 operatie kunt optuigen zonder datzelfde ook van je mensen te verwachten. In zijn algemeenheid gaan we toe naar robotisering en vergaande automatisering, ook in de logistiek.”

Toch is het steeds weer wennen voor de doortastende ondernemers als ze met de overheid in gesprek gaan over ambities en problemen. Bijvoorbeeld

de moeizame, maar noodzakelijke verbeteringen aan de sluisen en verbreding en verdieping van het Overijssels kanaal.

“Dat zijn processen die echt veel te lang duren”, aldus Plumers. “Dat zou absoluut sneller en voortvarender mogen. Inderdaad, wij zijn ongeduldig als we kijken naar hoe het met de sluisen loopt. Je mag dat dan ook uitleggen als een gebrek aan voortvarendheid aan de kant van Rijkswaterstaat, overheid en bestuurders. Dat kan wel tamelijk frustrerend werken. Binnen Port of Twente zijn er ondernemers die zich pro deo voor de goede zaak inzetten. Dan praat je met een overheid, met bestuurders en ambtenaren die ervoor worden betaald en die daar fulltime mee bezig zijn. Als die iets willen onderzoeken, dan zijn daar budgetten voor en dan worden er consultants ingehuurd. Dat hebben wij allemaal niet. Wij steken er onze eigen tijd in. Dat is niet helemaal goed in verhouding en dat gaat op den duur ook een beetje schuren als het proces te lang duurt.”

### Onevenwichtige verhouding

“Wat ik in zijn algemeenheid merk is dat je moet oppassen dat de motivatie

van de ondernemende groep niet te lijden heeft onder een onevenwichtige verhouding. Een echte goede zakelijke samenwerking zou inhouden dat bijvoorbeeld capaciteit van ambtenaren en consultants ook ter beschikking staat aan ondernemers. Zover is het nog niet.”

Dan is er ook nog de ergernis over de dagelijkse files op de A1, de belangrijke slagader tussen Nederland en het noorden van Duitsland en verder richting Scandinavië en Oost-Europa.

André Plumers: “Dat is onze levensader. De verbreding is nu eindelijk gepland. Dat gaat ook redelijk vlot tot aan Rijssen, maar dan is er nog een sluitstuk van negen kilometer tussen Rijssen en knooppunt Azelo bij Almelo en dat is pas in 2028 afgerond. Dat is veel te laat, dat kan niet waar zijn. Dat is ook heel erg jammer van een investering die we in de veertig kilometer daarvoor doen. Dat moet echt sneller, wil het hier niet dichtslibben. Een andere wens is de aanpassing N35, de directe verbinding Zwolle-Twente, wat eigenlijk een verbinding Kampen-Zwolle-Twente-Münster is. Dat moet ook een volwaardige snelweg worden.”

# Platooning in de praktijk

Het kabinet Rutte zet met een groot aantal partners vol in op truck-platooning. Met de support van minister Cora van Nieuwenhuizen en haar ministerie van Infrastructuur en Waterstaat startte deze maand in Tilburg de Experience Week Connected Transport.

tekst: Jaap Stalenburg

beeld: Glenn Wassenbergh e.a.

Voor dag en dauw is iedereen aanwezig, de chauffeurs voorop, in het distributiecentrum van AholdDelhaize aan de rand van Tilburg. De hele Nederlandse transportwereld is uitgelopen voor een spectaculaire proef. Maar liefst 250 voor een groot deel onbemande trucks gaan in kolonne over de belangrijkste Nederlandse transport-routes richting het Duitse Ruhrgebied en de haven van Antwerpen. Minister van Nieuwenhuizen wil dat Nederland in Europa voorop gaat lopen in het duurzaam en veilig maken van transport en logistiek.



Haar belangrijkste adviseur als het gaat om truck-platooning is Dirk-Jan de Bruijn van Rijkswaterstaat die onvermoeibaar alle partijen bij elkaar brengt en geen gelegenheid onbenut laat om de ambities van het ministerie onder de aandacht te brengen.

Hij zegt in het magazine Insight: “Driekwart van het vrachtvervoer gaat

over de weg. Dat kan slimmer en beter met smart-mobility. Capaciteits-analyses laten zien dat in 2030 bij ongewijzigd beleid de ochtendspits naadloos overgaat in de avondspits. Dat zorgt voor urgentie. Er is behoefte aan een systeemverandering voor een veiliger, schoner en duurzamer Nederland. Geen enkele partij kan dat alleen doen.”

De Experience Week is een vervolgstap op de eerdere Truck Platooning Challenge van maart 2016, waarbij dit keer vooral gekeken is naar de verbinding tussen logistiek en verkeersmanagement. Dat komt er op neer dat de kolonne vrachtwagens veilig over de weg kan en daar is de afgelopen maanden bijzondere technologie voor ontwikkeld. Het gespecialiseerde bedrijf Dynniq introduceerde de verkeersregelininstallatie (iVRI) en de app ‘GreenFlow for Trucks’. Deze werken samen om ‘connected transport’ op verschillende plaatsen in Nederland mogelijk te maken.

## Slimme verkeersregeling

Dankzij de iVRI's kan Dynniq niet alleen data zenden naar andere

voertuigen, maar ook data ontvangen. Daarmee kan de slimme verkeersregeling (ImFlow) het verkeer in combinatie met zo'n groot peloton veilig en efficiënt laten doorstromen. De GreenFlow for Trucks van Dynniq maakt het mogelijk om bepaalde type voertuigen prioriteit te geven. De timing van de iVRI wordt in dit geval afgestemd op het naderende zware vrachtverkeer. Er ontstaan hierdoor speciale groene zones. Dit groen licht voor vrachtverkeer geeft besparingen in tijd, brandstof en CO<sub>2</sub> en het vermindert geluidsoverlast.

Het doel van de testweek was ambitieus. Minister Van Nieuwenhuizen en Rijkswaterstaat willen een veilig, bereikbaar en vooral toekomstbestendig Nederland. Klinkt nog wat algemeen, maar de Nederlandse kenniscentra hebben al becijferd dat digitalisering en automatisering van het goederenvervoer voor alle partijen in de transportketen gaat leiden tot behoorlijke financiële besparingen. Zelfs de consument gaat dit merken in de portemonnee.

Alleen vinden de beleidsmakers wel dat er niet te lang gewacht moet worden met grootschalige invoering van truck-platooning. Zo is de Tweede Maasvlakte de meest geautomatiseerde containerterminal ter wereld en blijft de komende jaren fors groeien in capaciteit. Voorspelling is dat het aantal containers dat er wordt verladen binnen tien jaar verdubbeld.

Dirk-Jan De Bruijn in Insight: “Maar je kunt niet ook de infrastructuur verdubbelen om de containers naar het achterland te vervoeren. Dus als er geen extra rijstrook bij kan, >

## DEELNEMENDE PARTIJEN

TVM verzekeringen was een van de partners van de Experience Week Connected Transport. Andere deelnemende partijen waren AholdDelhaize, LIDL, Veiling Aalsmeer, Peter Appel Transport, Cornelissen Groep, GDH-Heestermans, Van der Slot Logistics, DHL, De Rijke, Overbeek, Jan de Rijk, Starremans, Havenbedrijf

Moerdijk en Havenbedrijf Rotterdam, ECT, Van de Broek Logistics, TNO, Simacan, App2Track, Dynniq, RHDHV, Vialis, gemeenten Helmond, Tilburg, Rotterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, provincie Utrecht, provincie Noord-Holland, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.



moet je kijken naar andere vervoersmodaliteiten. Ook slimme stadslogistiek vraagt om multimodaal transport.”

In het vakblad *Netwerkmanagement* gaan wetenschappers van de Rotterdamse Erasmus-universiteit in op de voordelen van de truck-platooning. “Een ‘platoon’ bestaat uit twee of meer virtueel gekoppelde

platoenen bij aan een betere doorstroming en een grotere verkeersveiligheid.”

### Korte termijn

Belangrijke vraag blijft wel hoe ingrijpend de rol van chauffeur gaat veranderen. Zeker op korte termijn gaat er voorlopig nog weinig veranderen. Wellicht kan een chauffeur straks zelfs even rusten tijdens het platoonen. Als dat in de Rijttijdenwet officieel als rusttijd zou worden gezien, dan geeft dat veel voordelen. Een platoon kan dan langer blijven rijden, waarmee de vervoerders tijdswinst boeken en hun chauffeurs effectiever kunnen inzetten. Verschillende chauffeurs kunnen om en om een pauze nemen door de volgorde van de vrachtwagens in de platoon te wisselen.

Interessant in de testweek was dat er nieuwe technologie kon worden uitgetest om de trucks bijvoorbeeld veilig over een kruising te laten gaan. Knappe koppen bij TNO hebben samen met onder meer DAF Trucks gewerkt aan slimme technologie om de onbemande trucks ook

veilig over kruisingen te sturen.

Dankzij een snelle en geavanceerde Wifi-P-verbinding kunnen de twee DAF-vrachtwagens op tien meter afstand achter elkaar rijden. Dankzij deze Wifi-P kunnen de chauffeurs tijdens het rijden met elkaar communiceren. Op een scherm in de tweede truck wordt geprojecteerd wat de chauffeur in de eerste truck voor zich ziet, zodat de chauffeur in het volgvoertuig extra ondersteuning krijgt. Anders ziet hij maar weinig van de weg voor zich.

Daan de Cloe, Director Mobility & Logistics bij TNO: “De volgafstand is nu dermate kort geworden dat het platooning-systeem alle beslissingen moet en kan nemen én dat moet blijven doen als er iets afwijkends gebeurt. Om het volledige potentieel van vrachtwagens te benutten is het van belang om op relatief korte afstanden te rijden, en onder alle omstandigheden comfort en veiligheid te garanderen. We willen er samen met de verschillende partners voor zorgen dat het in 2020 technologisch en wettelijk mogelijk is om Truck Platooning op grote schaal toe te passen.” Natuurlijk blijven de vragen over

## ‘Betere doorstroming en grotere verkeersveiligheid’

vrachtwagens die samen rijden, op zeer korte afstand van elkaar. De voorste vrachtwagen bepaalt de snelheid en de route, terwijl de achterste vrachtwagens automatisch volgen. Het concept is om verschillende redenen interessant. Doordat de ‘volgvrachtauto’s’ in de slipstream van hun voorganger rijden, hebben ze tot 10 procent minder brandstof nodig – een economisch voordeel én een milieuvoordeel (minder uitstoot). Daarnaast draagt

## TVM GAAT PLATOONING VERZEKEREN

TVM verzekeringen was één van de deelnemende partijen aan de Experience Week Connected Transport (EWCT).

“Dit was een mooie gelegenheid om meer kennis en ervaring op te doen over deze nieuwe vorm van transport”, stelt Thomas van Noort, manager business development bij TVM. “Meer specifiek waren en zijn we natuurlijk geïnteresseerd wat ‘connected driving’ betekent voor de verkeersveiligheid en de risicoprofielen. Zijn er nieuwe risico’s die ontstaan of oude risico’s die verdwijnen? Uiteindelijk zijn dat vragen die in de praktijk beantwoord moeten worden.”

“Daarnaast vonden we het belangrijk dat veel verschillende partijen meededen aan EWCT. Het is altijd goed om nieuwe initiatieven gezamenlijk op te pakken. De testweek was een goede steen in de vijver, maar uiteindelijk wil je een golfbeweging veroorzaken.” Volgens Van Noort wordt de rol van chauffeurs ook bij platooning niet overbodig. “De snelwegsituatie waar platooning het meest geschikt voor is, is natuurlijk heel anders dan het manoeuvreren in een woonwijk. Maar de

rol van chauffeurs zal wel ingrijpend veranderen. Als je door Europa moet en je kunt op een gegeven moment een stuk snelweg autonoom uitvoeren, dan heeft dat impact op je werk. Het vraagt andere vaardigheden en zorgt ook voor een andere mentale en fysieke belasting.”

“Daarnaast heeft platooning mogelijk ook invloed op overige weggebruikers. In principe is het mogelijk dat automobilisten tussen de trucks gaan rijden. Hoe wordt dat technologisch opgevangen? En hoe verloopt bijvoorbeeld het proces met in- en uitvoegen verlopen? Dat moeten we allemaal nog gaan ontdekken, evenals vraagstukken op het vlak van bijvoorbeeld aansprakelijkheid en wetgeving.”

Ondanks alle vragen staat wel vast dat TVM platooning ‘gewoon’ gaat verzekeren. Van Noort: “Dat past ook bij onze rol als innovatieve verzekeraar. Als TVM gaan we mee in de snelle veranderingen in de wereld van logistiek en transport. Bovendien zijn we natuurlijk een coöperatie. Als platooning voor onze leden relevant is, geldt dat ook voor ons.”



veiligheid. De automobilisten op bijvoorbeeld A12 en A15 zullen zich toch hebben afgevraagd hoe veilig de zelfstandig sturende trucks zijn. Daar hebben de platooning-deskundigen een goede uitleg bij.

### Speciale opleiding

Menselijk falen speelt bij meer dan negentig procent van de verkeersongelukken een rol. Truck-platooning kan dit in theorie reduceren, omdat het merendeel van de trucks bijna geheel autonoom de voorste truck volgt. Voor chauffeurs in de eerste wagen van het konvooi zal wel een speciale rijopleiding moeten komen.

Een gevaar zit in de kwetsbaarheid van de techniek. Hoewel de Wifi-verbinding tussen de trucks erg sterk en betrouwbaar is, zou deze wel beïnvloed kunnen worden door bijvoorbeeld hackers. Uit onderzoek in Europa en Amerika is gebleken dat bij beïnvloeding of verstoring van de communicatie door hackers er zelfs ongelukken kunnen ontstaan. Voor de ontwikkeling van deze techniek is het dan ook belangrijk dat veiligheid voorop komt te staan. Het kabinet Rutte zet om deze reden de komende jaren fors in op cybersecurity en ook bij politie en justitie heeft dit de allerhoogste prioriteit en komen er extra budgetten. <





V.l.n.r.: Andrew Tait,  
hoofd motorhome  
Tobias Genrich en  
logistiek manager  
Karl Fanson.

# De stille krachten achter de Formule 1

Ze zijn de werkpaarden van de Formule 1. Dagenlang met hun kostbare vracht kriskras onderweg door Europa en naast chauffeur ook nog opbouwwerker en bewaker. 'Truckies' zijn de onmisbare stille krachten in de Formule 1. "Mijn vrienden vinden dat ik de mooiste baan ter wereld heb."

tekst: André Venema (hoofdredacteur Formule 1)

beeld: Peter van Egmond

**B**ij alle Europese Grands Prix zie je het imposante wagenpark van veraf al glimmen: honderden blinkende trucks overspoelen jaarlijks de circuits wanneer Circus Formule 1 op bezoek komt. De tijd dat een paar trailers met materieel voor raceteams volstonden, is een schim uit het grijze verleden. De hogesnelheidssport is geëvolueerd, vercommercialiseerd en onder leiding van oud-rechtenhouder Bernie Ecclestone geworden tot een miljardenbedrijf.

Het vrachtvervoer voor de opbouw van de motorhomes, de garage en de mobiele ruimtes voor de ingenieurs en coureurs vereist tegenwoordig nogal wat man- én paardenkrachten. Neem Mercedes-AMG Petronas F1 Team, sinds de invoering van het hybridetijdperk in 2014 trendsetter en viervoudig wereldkampioen bij zowel de coureurs als constructeurs. Voor elke voorstelling in Europa - dit jaar tien - heeft de renstal naast een groot aantal busjes voor het transport van personeel liefst 27 volgepakte trucks nodig om alle noodzakelijke vracht op de plaats van bestemming te krijgen. Negen daarvan vervoeren 45 ton aan race-uitrusting, achttien het materieel voor het drie verdiepingen tellende motorhome dat tijdens Grands Prix op het oude continent als Mercedes' tijdelijke luxeonderkomen dient.

## Kostbare lading

Andrew Tait is truckie op de RT3, Race Truck 3 van de renstal. De 45-jarige Engelsman is volgens eigen zeggen 'een van de eersten' die vanaf de uitvalsbasis in Brackley op pad gaat. "Ik zit alleen op de truck", vertelt de Brit,

die een kostbare lading (uitrusting voor de garage) vervoert die hij met een groot verantwoordelijkheidsgevoel als een relikwie koestert. Sommige trucks bij collega-teams worden door twee chauffeurs bemand, hij stuurt zijn oplegger in de zomermaanden solo rond. "Het kan een heel eenzaam beroep zijn", meent Tait. Om er met een glimlach aan toe te voegen: "Je hebt veel tijd om na te denken."

"Maar dit is de baan van mijn leven. Ik ben een van de weinige mensen die oprecht van zijn werk houdt, van zijn hobby zijn beroep heeft gemaakt. Ik ben nu 25 jaar truckchauffeur, maar belandde in het paradijs toen ik een jaar of zeven jaar geleden in de Formule 1 terechtkwam. Ons bedrijf kreeg een contract om het vervoer van teams te gaan verzorgen, vervolgens werd mij gevraagd of ik daar zin in had. Nou, graag. Zo is het begonnen."

## Echte werk

"Of je voor dit werk een speciaal karakter nodig hebt? Dat denk ik niet. Al moet ik er wel bij zeggen dat een 'truckie' in de Formule 1 iets meer vereist. Kijk, een truck van A naar B rijden kan iedereen. Maar als je bij B bent, begint voor ons het echte werk pas en moet je de garage opbouwen. Als Formule 1-'truckie' ben je veel meer dan alleen truckchauffeur. Het is niet zo dat we beter dan andere truckchauffeurs zijn, het werk is alleen iets anders, meer omvattend. Neem een van onze nieuwe trailers, met een

medische ruimte en privé-vertrekken voor de coureurs. Die kostte ongeveer een miljoen euro. Wij moeten ervoor zorgen dat die in dezelfde staat van de ene naar de andere bestemming komt."

Binnen de Formule 1-gemeenschap is het grote leger truckies een zeer gewaardeerde soort. Het zijn de stille krachten. Zwoegers. Onmisbare schakels. Ze vervoeren niet alleen het materieel, ze bouwen ook de garages en motorhomes op. Ver voordat het rennerskwartier wordt overspoeld door de rest van het teampersoneel,

"Ik belandde in het paradijs toen ik zeven jaar geleden in de Formule 1 terechtkwam"

media en de sterren van de show, de coureurs. Truckies knappen het vuile werk op, in weer en wind en altijd met een zeer strakke deadline.

## Doel bereiken

In de week voor de Grand Prix komt de karavaan al in beweging, afhankelijk van de bestemming en of het een zogenaamde stand alone race of een double- of tripleheader is, twee of drie races achter elkaar zonder 'vrije' weekends tussendoor. Zodra de trucks op het circuit arriveren, begint het uitladen, opbouwen en worden de vrachtwagens gepoetst. "Het maakt niet uit hoe, maar voor woensdag moeten we ons doel bereiken", legt Tait uit. >

“Woensdagochtend beginnen we met de opbouw van de teamgarage, ’s avonds moet die helemaal gebruiksklaar zijn. Als team kunnen en mogen we niet falen. Zo simpel is het. We kunnen niet tegen Toto (Mercedes’ teambaas Wolff, red.) zeggen dat de spullen deze keer iets later aankomen. Is volstrekt ondenkbaar.”

Volgens de Brit gaat het ook altijd goed. Hij kan zich niet herinneren dat

‘Als we op de bestemming zijn, begint voor ons het echte werk pas’

de garage voor de gebruikelijke deadline niet gereed was. “Karl (Fanson, ook bij het gesprek aanwezig) is mijn baas. Als Toto naar hem toegaat en een probleem heeft, hebben wij een probleem. Maar dat is tot nu toe gelukkig nooit gebeurd.” Tait klopt het in Mercedes’ motorhome meteen even af op tafel.

### Heel zwaar

Het vervoer tijdens Europese Grands Prix is een logistieke megaklus. Zeker wanneer er twee races achter elkaar zijn of drie in drie weken tijd, zoals dit jaar voor het eerst in de geschiedenis van de Formule 1 het geval was. Het circus sloeg de tenten eerst op in Zuid-Frankrijk (Circuit Paul Ricard), vertrok op maandagochtend vervolgens in sneltreinvaart voor een rit van 14 uur naar de Red Bull Ring in het

Oostenrijkse Spielberg en besloot de drieweekse tournee na een volgende non-stop tocht van 24 uur in Engeland op Silverstone.

“Die periode was ook voor ons echt heel zwaar”, meent Tait. “De meeste circuits zijn eigenlijk niet zo moeilijk om aan te rijden. Maar die tripleheader was eerlijk gezegd een van de lastigste klussen die ik in de laatste vijf jaar heb meegemaakt. Want het maakt niet uit hoe, we moeten altijd op tijd op de baan zijn.”

Om de chauffeurs de noodzakelijke rust te gunnen werd veel extra personeel ingezet. Zowel met de opbouw als in de rijderscabine, anders was de klus niet te doen. De trucks mogen onderweg geen minuut stilstaan, tijd is kostbaar. “Maar het verkeer in Europa is veel beter dan in Engeland”, stelt Tait. “Minder druk. Dus dat ging goed.”

### Opbouwen prioriteit

Hoewel de naam anders doet vermoeden, bestaat het leven van een truckie niet alleen uit sturen. Integendeel, beweert Tait. “In dit werk is het besturen van de vrachtwagen het een na belangrijkste deel van onze werkzaamheden. Het opbouwen van de trailers en de garage is feitelijk onze voorname prioriteit. Daarom zeggen we ook altijd tegen nieuwe mensen: natuurlijk kom je genoeg aan rijden toe, maak je geen zorgen. Maar de garage móet woensdagavond gereed zijn, zodat het team met de voorbereidingen op de race kan beginnen.”

Als het Grand Prix-weekeinde eenmaal in gang is geschoten, is de klus voor Tait nog lang niet geklaard. De







truckies zijn multifunctioneel. Bij de ingang van de teamgarage in het rennerskwartier houden ze ook de wacht. Dag en nacht. “We hebben een rooster voor alle mensen die de trucks rijden. Het kan zijn dat je in zo’n weekeinde drie dagen niets te doen hebt, maar je kunt ook ingezet worden voor bewaking.” Of dat niet een beetje te veel van het goede is? “We krijgen genoeg tijd om te rusten en ontspannen. Meer dan genoeg”, zegt Tait.

In al die jaren dat hij nu een van de zilverkleurige trucks van Mercedes’ Formule 1-team bestuurt, is er volgens Tait onderweg nog nooit een ‘angstig moment’ geweest. Hij is gevrijwaard gebleven van een overval, bedreiging of wat dan ook. Ook op weg van het vaste land naar Engeland heeft hij bij de Franse grens nimmer problemen gehad met vluchtelingen die illegaal mee wilden liften. Tait lijkt met zijn stevige postuur ook geen man om ruzie mee te maken.

### **Altijd lol**

De vrijheid die hij onderweg ervaart en de kameraadschap met zijn

collega’s maken het werk volgens de Brit zo mooi en uniek. “We hebben altijd lol”, beweert Tait. “De relatie met andere truckies is heel goed. Weet je, we zijn hier allemaal om dezelfde reden: het maakt niet uit of je nou voor Mercedes, Ferrari of Force India werkt. We doen allemaal hetzelfde werk, hebben allemaal hetzelfde doel. De strijd wordt op het circuit gevoerd, niet daarbuiten. Als een ander team iets nodig heeft, dan helpen we elkaar. Natuurlijk. We zijn één grote familie, een hechte gemeenschap. We brengen net zoveel tijd door met de collega’s van andere teams als ons eigen team. Wij lenen spullen uit, soms lenen we zelf iets van ander team. En dat gebeurt op dagelijkse basis. Als er bij ons een compressor stuk gaat, lenen we er een van Ferrari of Force India. Andersom gebeurt precies hetzelfde. Ik voel me bevoorrecht dat ik dit werk kan doen”, bekent Tait. “Niet omdat ik nu voor wereldkampioen Mercedes werk, maar omdat ik deel uitmaak van deze grote familie. Mijn vrienden vinden dat ik de mooiste baan ter wereld heb.” Hij zelf ook.

# Leen 'Lauda' Mostert leven lang schadevrij

Vele duizenden beroepsrijders zijn inmiddels onderscheiden als Ridder van de Weg met het bronzen, zilveren of gouden ridderchap. Slechts weinigen mogen zich diamanten Ridder van de Weg noemen. Leen Mostert (73) uit Vlaardingen is een van hen.

tekst: Harm van der Pal

beeld: Glenn Wassenbergh

Leen Mostert kreeg het vak met de spreekwoordelijke paplepel ingegoten. Vader Jaap was namelijk ook beroeps. Als jonge knaap maakte Leen met hem de eerste ritten op een vrachtauto. "Vanaf m'n zestiende reed ik zelf op een vrachtauto. Een GMC waar een bordje 16 km op stond. Daar mocht ik dus op rijden. En m'n hele leven heb ik schadevrij gereden. Niet dat ik een voorzichtige rijder was, hoor. Sommige collega's noemden me zelfs Leen Lauda."

Nadat hij op z'n achttiende het rijbewijs voor de personenauto had gehaald, wilde hij meteen het grote

gasleidingen. "Ook door heel België. Later ook Duitsland."

## Pietje-precies

Hoe wordt iemand diamanten Ridder van de Weg? "Tja, ik heb daar nooit zo over nagedacht. Je maakt elke dag fouten, je maakt ze bewust, je maakt ze onbewust. Het is natuurlijk niet allemaal geluk. Maar dat pietje-precies, dat heb ik wel in m'n karakter zitten. Ik ben niet nonchalant of zo. Als ik achter het stuur zit, ben ik er wel echt mee bezig. Ik reed ook bepaald niet zachtjes. Ik reed bekeken. Defensief. Want als je een noodstop moet maken ben je weg. Je moet nooit zeggen: 'Dat gebeurt me niet'. Je moet niet de verbeelding hebben: dat overkomt mij niet."

Ik heb ook wel eens situaties gehad dat alles me prikte, van top tot teen. Zo reed ik eens bij Woerden met een lading van zo'n 55 ton. Op een gegeven moment gaat alles vol op de remmen. Bleek een lading potgrond op de weg te liggen. Ze waren daar met de weg bezig. Ik kon net tussen al die palen en pylonen doorschieten, want remmen was geen optie. Dat zijn van die momenten, die kun je niet voorkomen.

Vroeger was het zeker niet makkelijker om schadevrij te rijden. Je had bijvoorbeeld toen alleen maar tweebaanswegen. En gelijkvloerse kruisingen. Er gebeurde in verhouding toen veel meer dan nu. Door



inhalen en zo. Ik heb vaak gehad dat ik bezig was in te halen en dat je dan halverwege terug moest, want dan kwam er een tegenligger aan. Het is veel meer de sleur waardoor nu ongelukken gebeuren."

## Niet verkrampen

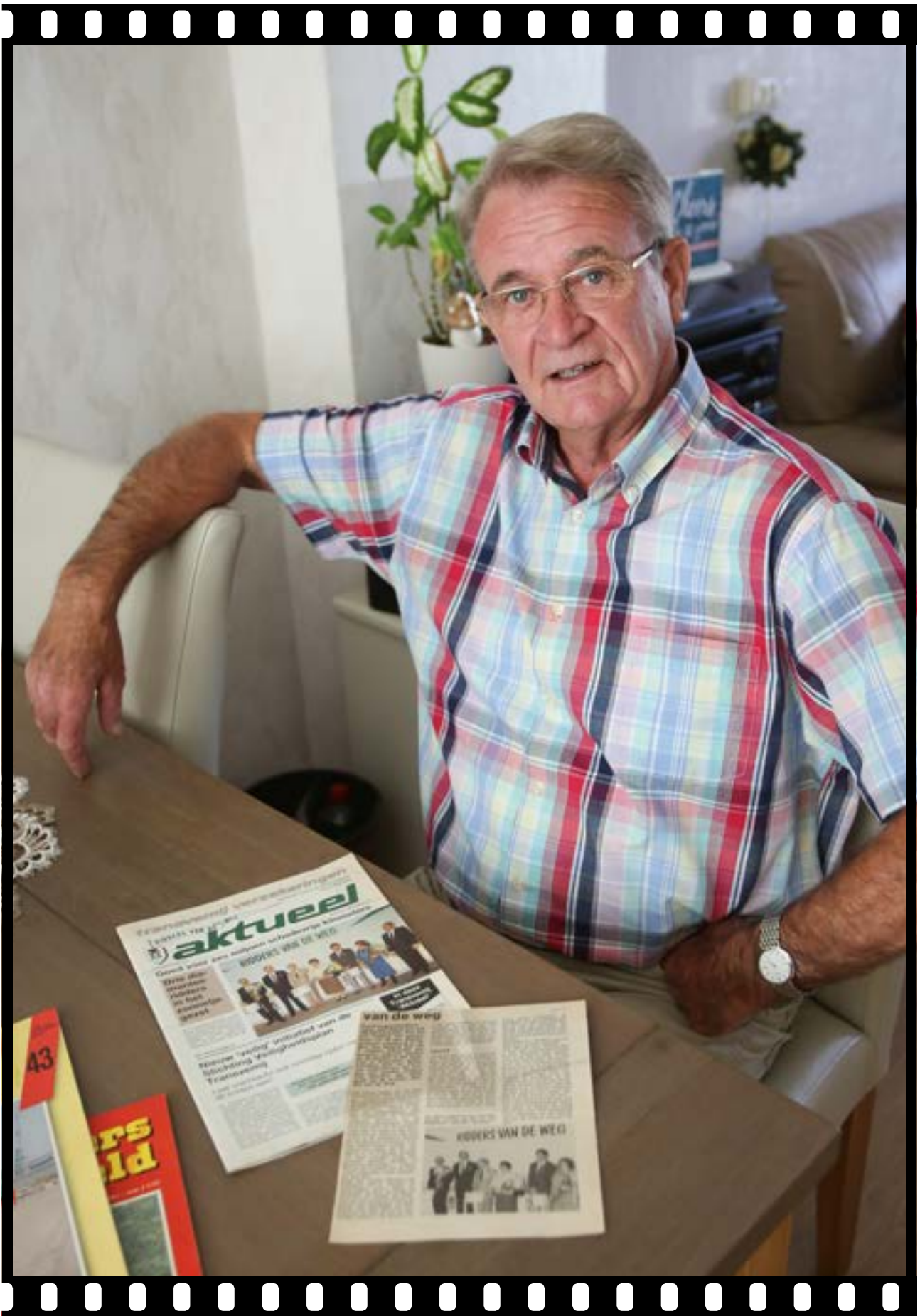
"Door mekaar genomen rij je zo'n 80.000 kilometer per jaar. Gevaar om in slaap te vallen? Ik zeg altijd tegen iedereen: 'Je moet niet verkramp achter het stuur zitten, je moet bewegen, je moet alles zien'. Dat je gewoon beweegt. Dan gaat je doorbloeding ook veel beter. En ik heb altijd veel gesport. Drie keer in de week hardlopen. Dat heb ik tot m'n 66ste gedaan. Twee keer negen, een keer twaalf tot vijftien kilometer. Ik ben sowieso geen stilzitter. Mij tref je niet achter de geraniums."

Ik heb van TVM destijds een bonus gekregen vanwege al die jaren schadevrij rijden. In totaal 39 jaar en 4 maanden. Ik kreeg een korting van 50 procent op de verzekering van mijn luxe wagen. Die bonus raak je kwijt zodra je een aanrijding maakt. Die bonus heb ik nu al 31 jaar. En ik hoop hem nog lang te kunnen behouden." <

'Vroeger was het zeker niet makkelijker om schadevrij te rijden'

rijbewijs. "Ik ben toen naar een rij school in Maassluis gegaan. Die had zo'n Opel Blitz. Daar lag dan een blok beton in zodat-ie boven het vereiste gewicht kwam. Ik heb één les genomen en toen examen gedaan. Ja, zo ging dat vroeger. Als je ziet wat die jongens er tegenwoordig allemaal voor moeten leren. Het kost een vermogen en heel wat tijd eer zij een rijbewijs hebben."

Vanaf z'n twintigste heeft Leen Mostert altijd bij Hooymeijer in Vlaardingen gereden. Eerst enkele jaren dakbedekkingen vervoerd, maar na de aardgasvondst bij Slochteren reed hij jarenlang door het land met



50<sup>e</sup>  
Editie



## “HEEL GOED ANTICIPEREN EN RUSTIG BLIJVEN”

**Ron Weijmans**, vrachtwagenchauffeur bij Van Leendert Transport B.V., rijdt al tien jaar schadevrij. In zijn geliefde DAF vervoert hij agrarische reststromen en rijdt hij jaarlijks zonder problemen 90.000 kilometer. Ron heeft passie voor zijn werk en is zeer betrokken bij zijn werkgever en collega's. Jaarlijks rijdt hij belangeloos mee met de Truckrun in Boxmeer, een rit met verstandelijk en lichamelijk gehandicapten door het Land van Cuijk. Het geheim van Ron? Heel goed anticiperen en rustig blijven. De Gouden Ridder zelf zegt er alles aan te doen om zo veel mogelijk risico's uit te sluiten. "Maar je moet ook geluk hebben, een ongeluk kan ook door een ander worden veroorzaakt."

TVM heeft Ron benoemd tot Dé Gouden Ridder van de Weg 2018 en hij mag zich een jaar lang de ambassadeur van veilig transport noemen. Want schadevrij rijden is veilig rijden.