

# TVM ACTUEEL

## ‘TVM is een ijzersterk merk’

CEO Arjan Bos vertrekt na 27 jaar en  
wordt directievoorzitter bij LV Groep

PLUS



**Gerrit Brolsma:**

‘TVM shadeservice  
simpel, snel en goed’



**Gerard Ekdorf:**

‘Ik laat me graag door  
een nummer overvallen’



**Sven Kramer:**

‘Moreel verplicht iets terug  
te geven aan het schaatsen’



8

## ‘Veiligheid leuk gemaakt met gamification’

Picnic, de grootste online supermarkt van Nederland, groeit in hoog tempo door. Eduard Posthumus Meyjes vertelt over de veiligheidscultuur bij Picnic en de rol die data daarin speelt. ‘Haast en druk ontstaan als je slecht plant of de dingen niet goed regelt. Veiligheid staat bij ons meer op de voorgrond dan op tijd zijn.’



24

## MET TVM SCHADESERVICE SNEL WEER OP WEG

Bij schade wil je als ondernemer en chauffeur niet dat je vrachtwagen te lang stilstaat. TVM schade-service helpt je snel weer op weg. Transportondernemer Gerrit Brolsma en Bert Ouwendijk van Van Winkoop Truckschade vertelt.



12

## RIJDENDE BRANDKASTEN MET VACCINS

Transportbedrijf H. Essers vervoert het corona-vaccin van Pfizer door heel Europa. Elke millimeter van de route wordt gemonitord vanuit de controletoren. ‘Als de logistieke keten nu hapert, kan dat grote gevolgen hebben.’

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

Hoofdredactie: Frank Woestenburg | Eindredactie: Mayke de Munnik | Redactie: Michael Nemethy, Harm Vonk e.a.  
Fotografie: Gerlinde Schrijver, Matty van Wijnbergen e.a.  
Vormgeving: Wouter Nijman [www.nijman.frl](http://www.nijman.frl)

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

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

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

Heeft u direct hulp nodig?

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

Heeft u schade, maar is het niet spoedeisend?

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

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



28

**'IK LAAT ME GRAAG OVERVALLEN DOOR EEN NUMMER'**

Dj Gerard Ekdomey leeft voor muziek. Hij staat ermee op en gaat ermee naar bed. Speciaal voor alle TVM-leden heeft hij een spotify-playlist samengesteld met muziek voor onderweg.



32

**DE PASSIE VAN...**

Chauffeur Danny Henskens is competitief ingesteld en doet mee aan behendigheidswedstrijden.



17

**Gastcolumn**

Soevereiniteit kent zo zijn prijs. Transportondernemer Boy Boom vertelt over zijn ervaringen met de Brexit.

**VAN DE VOORZITTER**



In uw handen heeft u de eerste TVM Actueel van 2021. Het nieuws wordt nog steeds gedomineerd door corona en hoewel we nog niet van het virus zijn verlost, lijkt het langzaam maar zeker de goede kant op te gaan.

Laten we hopen dat dit het jaar wordt waarin we met ons allen weer terug kunnen keren – grotendeels of geheel – naar ons oude normaal.

Voor mij persoonlijk wordt 2021 in ieder geval een jaar van verandering. U heeft mogelijk al eerder vernomen dat ik op 8 april tijdens de jaarvergadering van de Ledenraad zal terugtreden als CEO, na een periode van 20 jaar. Ik zal daarna nog tot 1 september in dienst blijven bij TVM om onder andere mijn nog te benoemen opvolger in te werken. Daarna is voor mij de tijd rijp voor een nieuwe uitdaging.

Inmiddels kan ik u laten weten dat ik deze uitdaging heb gevonden. Ik ga per 1 september aan de slag als directievoorzitter van LV Groep, waarvan het hoofdkantoor in Vlaardingen is gevestigd. Naast de rol van directievoorzitter krijg ik ook de commerciële portefeuille in mijn

*'Bij TVM heb ik het altijd geweldig naar mijn zin gehad. En nog steeds!'*

beheer. LV Groep heeft 33 vestigingen wereldwijd en geldt internationaal als een autoriteit op het gebied van logistiek rondom grootschalige on- en offshore energieprojecten, zoals de bouw van olieplatforms en windmolenparken.

Wat het voor mij bijzonder maakt is dat Lensveld Transport (onderdeel van LV Groep) in 1962 één van de oprichters was van de coöperatie TVM en dat het bedrijf dit jaar haar 100-jarig bestaan viert. Ik kijk enorm uit naar dit nieuwe avontuur en vind het mooi dat ik – weliswaar in een totaal andere rol - in de dynamische sector van logistiek en transport werkzaam blijf.

Bij TVM heb ik het altijd geweldig naar mijn zin gehad. En nog steeds! Dat komt mede door de prettige samenwerking met zowel medewerkers als klanten. Tot 1 september is al mijn aandacht erop gericht om mijn werkzaamheden bij TVM goed af te ronden, maar ook daarna is de kans groot dat we elkaar tegen blijven komen. Daar hoop ik op.

Arjan Bos  
voorzitter

COÖPERATIE



18

**SVEN KRAMER ACADEMY**

TVM is maatschappelijk partner van de Sven Kramer Academy. 'Alle kinderen verdienen gelijke kansen', vindt de oprichter.



23

**TVM FOUNDATION**

De TVM foundation ondersteunt al sinds jaar en dag mooie maatschappelijke initiatieven, ook in coronatijd.



16

**FOTOWEDSTRIJD KRIJGT VERVOLG**

Onderweg is er zoveel moois te zien. Om die reden gaan we in 2021 door met de TVM fotowedstrijd over logistiek en transport.



22

**TWEDE TVM GREENPAPER**

Wat is de impact van corona en Brexit op de rol van logistieke ketens? En wat zijn de kwetsbaarheden? Lees het in onze nieuwe TVM greenpaper.

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.



# Na 45 jaar een Bos-loos tijdperk

Na een periode van twintig jaar neemt Arjan Bos later dit jaar afscheid als CEO van TVM verzekeringen. In een gesprek kijkt hij terug op zijn periode bij TVM en is hij openhartig over zijn zucht naar ondernemerschap, de sponsoring, de successen en tegenvallers en kijkt hij ook kort vooruit naar zijn nieuwe baan.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen en TVM-archief

**N**a 25 jaar met vader Ad Bos aan de helmstok (1976-2001) en nog eens 20 jaar met zoon Arjan Bos achter het stuur sluit de familie Bos 45 jaar leiderschap af bij de Coöperatie TVM U.A. Of komt er nog een derde generatie achteraan en wordt het tijdperk-Bos weldra voortgezet?

Arjan Bos tovert een grote glimlach op het gezicht en schudt heftig van 'nee'. "Mijn oudste zoon is 22 en mijn oudste dochter 20 jaar en ze zitten allebei op het hbo hier in Zwolle. Dus

Aan de keukentafel in Zwolle – het thuisonderwijs aan de jongste kinderen is juist afgerond, ook een CEO heeft zijn verantwoordelijkheden – navigeren we rustig door de loopbaan van Arjan Bos, onder wiens leiding TVM is uitgegroeid tot marktleider in verzekeringen van logistiek en transport. De naam Bos is al decennialang verbonden aan TVM en is bijna synoniem.

*Veel mensen denken dat TVM een familiebedrijf is, in plaats van een coöperatie. Snap je dat?*

"Ik heb dat inderdaad vaak horen zeggen. Zeker omdat niet alle mensen bekend zijn met de bedrijfsvorm van een coöperatie. En we hebben altijd gestreefd naar het scheppen van een familiale cultuur. Heel vaak kwam mijn vader in de publiciteit in verband met de wielerploeg en ik later met de schaatsploeg. Dus als je aan TVM dacht, dan

was vaak Bos het boegbeeld. Doordat ik mijn vader ben opgevolgd, is dat beeld van een familiebedrijf natuurlijk bestendigd."

*Heeft het nooit gedoe opgeleverd Bos jr. zijn vader opvolgde?*

"Nee, dat is destijds geruisloos gegaan. In de Ledenraad was geen weerstand en ik zat tenslotte al in de Directie. De sector logistiek en transport kent ook veel familiebedrijven en daar is het niet vreemd dat een zoon zijn vader opvolgt. Ik snap dat het tegenwoordig anders is, maar bij onze achterban heeft dat nooit gespeeld. Destijds was

er bij de medewerkers veel draagvlak voor mijn benoeming. Toen werd aangekondigd dat ik mijn vader zou opvolgen, was dat een bijzonder moment met groot applaus."

*Je bent twintig jaar bestuursvoorzitter en CEO geweest. Waarom zo lang?*

"Dat komt mede door die benoeming op jonge leeftijd. Ik heb altijd veel steun gehad van medewerkers, van de Commissarissen, van de leden. Maar ik had ook het gevoel dat ik TVM iets verschuldigd was. Mijn aanstelling op jonge leeftijd was toch ook een risico, men had ook een meer ervaren bestuurder kunnen aantrekken. Ik voelde een verplichting om langere tijd te blijven, om het vertrouwen van mensen waar te maken die mij op jonge leeftijd op deze stoel hadden neergezet. Ik wilde geen misbruik maken van dat vertrouwen en dan na drie of vier jaar weer van baan veranderen. Ik heb in die tijd wel aanbiedingen gehad, maar nooit de neiging gehad wat anders te gaan doen. Ook al omdat ik van kinds af aan met TVM ben opgegroeid, ik heb nooit anders geweten. Bovendien is het een geweldig bedrijf, ik heb het erg naar mijn zin gehad."

*Was het een schrikbeeld om bij TVM je pensioen te halen?*

"Nee, dat speelde geen rol. Maar het gemiddelde leiderschap van een CEO is zo'n beetje zeven jaar. Met twintig jaar zit ik daar flink boven. Voor je gevoel ga je jezelf en ook het bedrijf een beetje in de weg zitten. Door de jaren heen raak je natuurlijk ook bepaalde collega's kwijt, hè, die met pensioen gaan of wat dan ook. >

'We zijn marktleider in de Benelux op het gebied van logistiek en transport'

dat zal niet zal gaan. En mijn drie andere kinderen zijn nog jonger."

*Maar zelf was je 32 jaar toen je werd benoemd tot directievoorzitter. Dat was ook heel jong.*

"Het gekke is dat je dat zelf helemaal niet door hebt als je wordt benoemd. Ik was op mijn 28e al commercieel directeur, zat samen met mijn vader in de Directie, wat ook al heel bijzonder was. Nu zie ik wel eens benoemingen van jonge mensen voorbijkomen en dan denk ik: 'Zo, dat is jong'. En dan gaat pas nadien bij mij het belletje rinkelen dat ik zelf ook zo jong was, destijds."



Overigens is dat ook weer verfrissend, want we hebben nu een superteam staan en het werkt ook nog steeds goed.”

*En dan besluit je na 20 jaar iets anders te gaan doen. Hoe kwam dat?*

“Dat kwam eigenlijk rond mijn 50e verjaardag. Ik ben nu 52, maar toen kreeg ik het besef dat ik langzamerhand meer dan 25 jaar bij dezelfde

niet in mijn eerste natuur. Het ondernemerschap komt in dat proces een beetje in het gedrang. Het mes snijdt aan twee kanten hoor, want het bedrijf is enorm gegroeid en daarbij passen strakke procedures. Het is heel goed dat het gebeurt, maar kost ook veel tijd. Dynamiek en snelheid gaat een klein beetje verloren. Dat is overigens waar meer bedrijven in de financiële wereld tegenaanlopen. Nogmaals, ik begrijp het, maar ik heb iets meer vrijheid nodig.”

*Als je terugkijkt, heb je dan in zakelijk opzicht ergens spijt van?*

Bos denkt even diep na. Dan: “Ja, soms benoem je mensen op posities van wie je

denkt: die kunnen dat! En dan vergis je je wel eens. Zo hebben we zakelijk ook wel eens verkeerde dingen gedaan. We dachten ooit uit te breiden in Denemarken, voordat de financiële crisis begon. We hadden uitgebreid marktonderzoek gedaan, we meenden zaken te gaan doen in een betrouwbaar land met deugdelijke wetgeving. Achteraf gezien zijn we met de verkeerde mensen in zee gegaan. We hebben de verzekeringsportefeuille uiteindelijk voor één euro verkocht aan een andere

verzekeraar. Dat deed pijn, ja. Ik kan slecht tegen verlies.”

*En waar ben je trots op?*

Bos veert op: “Op de gang van zaken in België. Dat is het tegenovergestelde van Denemarken. Ik ben vooral blij omdat veel verzekeraars het daar vergeefs hebben geprobeerd en het ons wel is gelukt. In het begin niet hoor, we maakten echt aanloopverliezen. Met vrachtauto’s heb je al snel kostbare schades, zeker als er letsel bij komt kijken. Je portefeuille heeft een zekere omvang nodig om klappen op te vangen. Nou, in de eerste vijf tot tien jaar heb je die omvang niet, dus je hebt een lange adem nodig. In het begin lijd je ieder jaar verlies. Het is twee stappen vooruit en dan weer eentje terug. Zo bouw je die portefeuille op en nu gaat het al vijftien jaar heel mooi steady op een mooi winstgevend niveau. België is een succesverhaal.”

Hij laat ook andere fraaie resultaten de revue passeren, zoals de verdriedubbeling van de omzet, de beleggingsportefeuille, het eigen vermogen. “Die zijn allemaal in verhouding meegegroeid, alles keer drie of vier in twintig jaar tijd.”

Verder noemt hij belangrijke acquisities, vooral in de binnenvaart en de pleziervaart via SON scheepsverzekeringen en Noord-Nederland schepenverzekering, opgegaan in TVM

‘Ik voelde een verplichting om langere tijd blijven, om het vertrouwen van mensen waar te maken’

zaak werkte. Dan komt de vraag: ga ik dit nog tien, twaalf of vijftien jaar doen of wil ik ooit nog eens wat anders?”

*Speelden er meer zaken?*

“Natuurlijk. Mijn functie is na de financiële crisis inhoudelijk wel veranderd. Het toezicht is verscherpt, compliance deed zijn intrede. Daarnaast is riskmanagement nog veel belangrijker dan vroeger. Een CEO moet nu veel meer verantwoording afleggen. Ik heb het me eigen gemaakt, maar het zit



Scheepvaart. “Die passen verschrikkelijk goed bij TVM. We hebben er een leuke club mensen uit een heel andere wereld bijgekregen.”

De scheidend CEO wil ook de successen in de sponsoring niet ongenoemd laten, want de wiel- en schaatsploegen brachten veel roem naar Hoogeveen. Van olympische- en wereldtitels en touretappes die voor eeuwig aan de naam TVM verbonden zijn. “We hebben van ons laten horen”, zegt Bos. “We hebben ons stevig in de topsport geëtaleerd en goede marketing gedaan.”

#### Werd die sponsoring altijd goed begrepen?

“Niet altijd”, erkent Arjan Bos. “Als je op grote schaal aan sponsoring doet, blijf je altijd mensen houden die twijfelen aan het nut. Voor een breed consumentenmerk als Jumbo speelt die vraag minder, maar wij bekeken het vanuit het oogmerk van business-to-business. De sponsoring heeft geholpen in de uitstraling van TVM. Mensen denken dan toch vaak dat je groter bent dan je daadwerkelijk bent. Je moet ook rekening houden met het feit dat we vanuit een gedoogsituatie kwamen en op weg waren om marktleider te worden. Dan helpt sponsoring om serieus genomen te worden. Intern heeft de sponsoring het wij-gevoel binnen TVM versterkt. Als Sven Kramer

of Ireen Wüst een olympische medaille wonnen of Jeroen Blijlevens een Touretappe, dan hadden ‘wij’ gewonnen. En onze klanten ook. Als er TVM op het polisblad staat, betekende dat vroeger weinig. Nu staat het voor succes en emotie.”

#### Wat laat je achter?

“Een bedrijf dat in staat is zichzelf te redden, zeer solvabel is en een goed imago heeft. En er is veel deskundigheid. Dat bedrijf hebben we met een groot saamhorigheidsgevoel opgebouwd, van de postkamer tot aan de directiekamer. Het bedrijf is met vallen en opstaan groter geworden. Er zijn veel aanvallen geweest op onze portefeuille, maar niemand ging weg door de uitstekende relatie met onze klanten. En nu zijn we de marktleider in de Benelux op het gebied van logistiek en transport. Het bedrijf is niet omver te blazen.”

#### Heb je nog goede raad voor jouw opvolger?

“Ja, die moet het DNA van het bedrijf goed in de gaten houden. En de klant goed leren kennen. Ga naar die bedrijven toe, weet wat er daar en in de sector speelt. Blijf goed benaderbaar, voor zowel het personeel als de klanten. Ik heb de klanten in twintig jaar goed leren kennen, je weet wat er speelt in het bedrijf en soms ook in het gezin. Klanten belden me ook ’s avond en in

het weekend, maar dat hóórt er bij als je bij een coöperatie zit.”

#### En wat ga je na augustus doen, als je je opvolger wegwijs hebt gemaakt?

Bos krijgt een twinkeling in zijn ogen: “Ik krijg een functie als directievoorzitter van de LV Groep, waarvan het hoofdkantoor in Vlaardingen is gevestigd. Tevens krijg ik de commerciële portefeuille in mijn beheer. Het is een boeiend familiebedrijf waar ik al heel lang bij de familie aan tafel zit, helemaal in de wereld van logistiek en transport, maar met veel buitenlandse vestigingen. LV Groep heeft wereldwijd 33 vestigingen, een omzet van circa 200 miljoen euro en ruim 500 fte’s. Dit jaar viert LV Groep haar 100-jarig bestaan. Het bedrijf werd in 1921 opgericht onder de naam J. Lensveld & Zonen. Lensveld Transport maakt nog altijd onderdeel uit van de LV Groep en was ook een van de grondleggers van TVM in 1962. Voormalig eigenaar Tom van Herk was jarenlang voorzitter van de Raad van Commissarissen bij TVM.”

Grootste pluspunt is volgens Bos dat hij bij LV Groep zijn talent op het gebied van ondernemerschap en strategie op andere wijze kan benutten. Al tekent hij er meteen bij aan dat het groene TVM-bloed door zijn aderen blijft stromen. Arjan Bos knipoogt en grapt: “Mischien zit ik over een paar jaar dus wel weer in de Ledenraad van TVM.” <

‘WE ZIJN IN ESSENTIE MEER EEN DATABEDRIJF  
DAN EEN LOGISTIEKE DIENSTVERLENER’

# Picnic: melkboer in



In de hub aan de Van Marwijk Kooystraat in Amsterdam-Oost zoeven de elektrische boodschappenautootjes van Picnic aan het eind van deze middag bijna geruisloos de poort in en uit. De grootste online supermarkt van Nederland groeit in hoog tempo door, helemaal in coronatijd. “We hebben de melkboer van vroeger nieuw leven ingeblazen.”

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen en Picnic



# een modern jasje



Het geheim achter het succes van Picnic zit 'm vooral in de eenvoud, vertelt Eduard Posthumus Meyjes in het kantoorgebouw van Picnic. Hij is sinds vier jaar werkzaam bij de online boodschappendienst en verantwoordelijk voor de distributie over de Last Mile. "Eigenlijk komt het erop neer dat we in de kern alles zo simpel mogelijk hebben gemaakt. Het voordeel hiervan is dat je het ook simpel kunt houden als je moet opschalen."

De dagelijkse operatie is even simpel als efficiënt. Klanten kunnen 's avonds tot 22.00 uur hun boodschappen voor de volgende dag bestellen. In zogenoemde Fullfillment Centers worden de mandjes ingepakt en vervolgens naar een van de 41 hubs in het land vervoerd. Daar worden de mandjes overgezet in de boodschappenautootjes van Picnic, waarmee de bezorgers (runners in Picnic-jargon) langs de klanten gaan.

Toen Posthumus Meyjes in 2017 in dienst trad bij Picnic – pas twee jaar na

de oprichting - had het bedrijf vijf hubs en bestond de vloot uit zo'n honderd elektrische voertuigen. Inmiddels rijden er bijna 1500 auto's van Picnic door het land. Daarnaast is men actief in Duitsland, met name in Nordrhein-Westfalen, en heeft men ook andere landen, waaronder Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, nadrukkelijk in het vizier.

"Picnic is begonnen met een pilot in Amersfoort, waar we een test deden met vier karretjes. De pilot explodeerde toen Michiel Muller, een van de oprichters, er 's avonds bij Jinek over vertelde en er aanvragen binnenkwamen vanuit het hele land. Maar de jaren ervoor hebben we zorgvuldig onderzoek gedaan naar de vraag hoe we de supplychain van een online e-commerceplatform opnieuw konden uitvinden. En dat hebben we gedaan, feitelijk zijn we gaan tekenen op een wit vel papier."

*Julie noemen jezelf een moderne melkboer. Leg eens uit.*

"Online-shopping is niet nieuw. Het gebeurde al langer met schoenen, elektronica en andere waren, maar met verse boodschappen waren mensen terughoudend vanwege drie redenen: ze wilden niet voor bezorging betalen, ze wilden niet uren thuis moeten zijn voor de levering en ze vonden online

*'Veiligheid is geen sexy onderwerp. Met gamification hebben we het leuk gemaakt'*

boodschappen doen erg lastig. Want een supermarkt heeft een enorm assortiment en hoe krijg je dat overzichtelijk in een app. Deze drie uitdagingen zijn geïdentificeerd. Om tot een goede >

## TVM RICHT ZICH OOK OP LAST MILE-VERVOER

Om optimaal in te spelen op de veranderende markt en op de veranderende behoefte van klanten gaat TVM verzekeringen zich voortaan nadrukkelijk ook richten op zogenoemd 'Last Mile-vervoer'. Last Mile wordt door veel merken inmiddels gezien als een manier om zich te onderscheiden van andere, meer traditionele spelers in de markt.

TVM biedt ook voor het Last Mile-vervoer goede verzekeringsoplossingen en werkt daarbij graag samen met partijen die vernieuwing brengen op het gebied van veiligheid en het terugdringen van schades in de Last Mile. Om die reden is TVM verheugd dat online supermarkt Picnic voor TVM heeft gekozen.

Ronald Kuipers, commercieel directeur TVM Nederland: „De keuze om ons ook nadrukkelijk te gaan richten op Last Mile-vervoer zien we als een logische en kleine stap. Feitelijk is het een verlengstuk van wat we al doen, namelijk het verzekeren van transport over weg en water. Fijnmazige distributie is daar een belangrijk onderdeel van en vraagt om specifieke verzekeringsoplossingen. TVM heeft op dat vlak de kennis en ervaring om onze klanten maximaal te ontzorgen.”



propositie te komen hebben we bij Picnic vervolgens gekeken naar de vraag hoe we het proces heel efficiënt konden inrichten. Want alleen dan kun je beloven dat je op tijd komt en dat het gratis is. En het antwoord op deze vraag is feitelijk de moderne versie van het melkboer-rondje. We rijden een keer per dag door de wijk en daar kan je als klant gebruik van maken of niet. En als het tijdstip niet past, past een ander tijdstip op een andere dag bijna zeker wel.”

“Een van de grootste krachten van de melkboer of de SRV-man was het persoonlijke contact. Een van de oprichters, Joris Beckers, heeft vele rondjes meegereden met een SRV-man en hem ook gevraagd naar zijn geheim. De chauffeur liet hem als antwoord zijn sleutelbos zien. Mensen gaven hem gewoon de sleutel van de achterdeur, zodat hij de boodschappen in de keuken

dat het alsmat sneller moet. Tegenwoordig worden pakketjes bijna naar binnen gegooid. Wij zijn ervan overtuigd dat het niet nodig is om het op zo'n manier te doen. Het kan nog steeds efficiënt én met een glimlach.”

### *Hoe belangrijk is duurzaamheid in jullie propositie?*

“We bieden een boodschappenservice die duurzaam, veilig en klantvriendelijk is. We zijn een modern bedrijf zonder posters aan de muur met onze missie en visie, maar dat duurzame karakter zit in ons DNA. We hebben het geluk gehad dat we met een wit vel papier konden beginnen. Duurzaamheid past heel erg in deze tijd, dus is het ook bijna als een vanzelfsprekendheid opgenomen in ons model. Het bezorgen van boodschappen met een elektrisch karretje dat efficiënte rondjes rijdt, is het toppunt van duurzaamheid. Voor onze klanten is duurzaamheid ook belangrijk, maar niet altijd doorslaggevend. Als je kijkt naar onze propositie, bezorgen we boodschappen voor de laagste prijs gratis thuis. En daarop selecteren mensen, waarbij ze het fijn vinden dat we het ook nog eens op duurzame wijze doen.”

“We maken ook bewuste keuzes ook in ons assortiment en steeds meer in verpakkingen. Een concreet voorbeeld? We kennen allemaal de aluminium plastic chipszakken. Daar zit heel veel lucht in, omdat het op een schap moet staan en de aandacht moet trekken.

Maar het is efficiënt noch duurzaam. Vrachtwagens die het vervoeren, vervoeren heel veel lucht. Wij zoeken naar alternatieve oplossingen. Als iemand chips selecteert in onze app en wij bezorgen het thuis zonder de gebakken lucht in de zakken, dan hebben wij er iets aan, maar de consument en de maatschappij ook. Het mooie is dat duurzaamheid en efficiency doorgaans hand in hand gaan. We zijn onlangs gestart met een eigen Picnic-huismerk, waardoor we veel meer met verpakking kunnen gaan spelen.”

### *Over duurzaamheid gesproken. Jullie volledige wagenpark is elektrisch. Ook daarmee onderscheidt Picnic zich van andere partijen.*

“Dat klopt. We hebben nu bijna 1500 elektrische voertuigen. Zij vormen een slim onderdeel van hoe we ons netwerk hebben ingericht. We hebben het voertuig zelf ontworpen om efficiënt mee te kunnen bezorgen. Zo zijn de kratten via een zeiltje vanaf de zijkant benaderbaar. Dat scheelt seconden per bezorging. Daarnaast is de auto klein, wendbaar en smal, waardoor je makkelijk kunt inparkeren of even aan de kant van de straat kunt staan zonder overig verkeer te hinderen. Op deze wijze proberen we bij te dragen aan veilige en duurzame stadslogistiek en goede doorstroom van het verkeer.

### *Hoe belangrijk is de rol van data in jullie bedrijfsvoering?*

“Bij ons is het credo dat we besluiten nemen op basis van data. We zijn in essentie meer een databedrijf dan een

‘Het mooie is dat duurzaamheid en efficiency doorgaans hand in hand gaan’

kon zetten. Oftewel, ze vertrouwden hem. Dat aspect komt terug in onze propositie. We hebben een vast rondje, een vriendelijke bezorger met persoonlijk contact en zorgen voor een goede beleving. Ik wil onze concullega's niet afvallen, maar er zit iets in onze wereld



logistieke dienstverlener. We zijn toevallig met boodschappen begonnen en past goed, maar had ook iets anders kunnen zijn. Data is ontzettend belangrijk voor ons. We meten heel veel. En we hebben heel veel techtalenten in huis die de data kunnen interpreteren en ons model daarmee elke dag verder kunnen verbeteren.”

“Als het gaat over het bezorgen van de boodschappen: We gebruiken data om vooraf een goede inschatting te kunnen maken hoe lang iedere melkronde zal duren. Zo proberen we vooraf een goede inschatting te maken hoe de verkeerssituatie zal zijn. De inzet van data zorgt

ervoor dat we in 98 procent van de gevallen kunnen bezorgen binnen het afgesproken tijdvenster van twintig minuten. Daar ben ik wel trots op.”

**Een tijdvenster van twintig minuten, brengt dat geen druk met zich mee voor de bezorgers?**

“Haast en druk ontstaan als je slecht plant of het niet goed regelt. We onderzoeken hoe onze mensen het tijdvenster ervaren. Zij voelen die druk niet. En als ze die druk wel voelen, dan is dat onze fout. Dan hebben wij verkeerd gepland. Het voordeel is wel dat onze software de bezorger niet laat haasten. We laten wel zien hoe de leveringen lopen, want iemand wil weten wat er van hem of haar verwacht wordt, maar het komt niet prominent in het scherm. Wat we wel signaleren is als iemand te hard door de bocht gaat. De bestuurder krijgt dan meteen een geluidssignaal. Veiligheid staat bij ons meer op de voorgrond dan op tijd zijn.”

“Ieder voertuig heeft ook een virtuele Driving Coach aan boord met als doel om de bezorger steeds veiliger te laten rijden. De Driving Coach geeft

tijdens een rit waarschuwingen en feedback. En vanzelfsprekend wordt alles gemeten. De bezorger krijgt aan het eind van zijn rit een score tussen 0 en 100. Dit initiatief spreekt aan bij de jonge generatie bezorgers. Zij delen hun scores met elkaar.”

“Aan de scores hebben we een collectief beloningssysteem gekoppeld. Als hub-team kun je geld verdienen door veilig te rijden. Als de hele hub een bepaalde score haalt, krijgen ze een beloning, waarmee ze met z'n allen een keer een avondje uit eten zouden kunnen of bijvoorbeeld een pingpongtafel kunnen aanschaffen. Deze opzet bevordert het saamhorigheidsgevoel binnen de teams en draagt bij aan de veiligheidscultuur binnen ons bedrijf. Aan die cultuur hebben we hard moeten werken. We hebben nu circa 2200 runners, voor het grootste deel twintigers. Voor hen is veiligheid geen sexy onderwerp. Met gamification hebben we geprobeerd het leuk te maken. Dat werkt.”

**Kun je iets zeggen over de impact van corona op jullie als online boodschappendienst?**

“Corona was en is niet alleen voor iedereen in de operatie, maar ook voor

onze software engineers een enorme uitdaging. Zo moest er nieuwe software gemaakt worden op basis van de beperkende maatregelen van de overheid. Bijvoorbeeld dat klanten bij wie voor 20.00 uur de boodschappen worden bezorgd nog wel alcohol geleverd krijgen, maar klanten erna niet.”

“Maar ook de vraag is natuurlijk verder geëxplodeerd. De markt van online boodschappen doen is een groeiemarkt. Dat was het al, maar corona heeft dat proces versneld. De vraag is momenteel groter dan de capaciteit die we hebben. We werken er hard aan om onze capaciteit te vergroten. Zo komt er op korte termijn versneld een extra Fullfillment Center in Berkel en Rodenrijs bij van 20.000 m<sup>2</sup>.”

**Wat is jullie ambitie voor de rest van dit jaar?**

“We hebben momenteel een dekkingsgraad van meer dan vijftig procent van de Nederlandse huishoudens. Dat percentage willen we verder omhoog brengen. En onze ambitie op het gebied van veiligheid is en blijft vooral dat iedereen weer veilig thuiskomt. Want, in the end: als bezorger bezorg je ‘slechts’ boodschappen.” <



**Eduard Posthumus Meyjes: “We rijden een keer per dag door de wijk en daar kan je als klant gebruik van maken of niet. En als het tijdstip niet past, past een ander tijdstip op een andere dag bijna zeker wel.”**

# Rijdende brandkasten vol met vaccins

Elke vrachtwagen met vaccins wordt elke seconde van het transport, elke millimeter van de route minutieus gemonitord vanuit de controletoren. Wijkt de truck – om wat voor reden ook – af van de afgesproken route, wordt met ingenieuze apparatuur de omgeving afgeluisterd. Zijn er nog twijfels? Dan wordt meteen ingegrepen. En de chauffeur? Die kan niet eens bij zijn eigen lading komen. Een scène uit een film? Nee. Dit is hoe de vaccins worden vervoerd vanuit de fabriek van Pfizer.

tekst: Harm Vonk

beeld: H. Essers en ANP

**T**erwijl het coronavirus de wereld in een benauwende armklem houdt, brengt het vaccin wellicht redding. Maatregelen als avondklok, anderhalve meter en beperkte groepsvorming mogen dan helpen tegen massale verspreiding, maar miljarden mensen hebben hun hoop gevestigd op die ene prik. En die komt eraan, met dank aan transport.

Pfizer, dat het vaccin samen met BioNtech produceerde, won de race om de eerste goedkeuring. Hun vaccin wordt als eerste verdeeld; in Europa gebeurt dat door H. Essers uit het Belgische Genk. Nu ook vaccins van AstraZeneca, Moderna en Janssen er

van rond de vijftienduizend inwoners ten zuiden van Antwerpen, rijdt Essers de vaccins naar de nationale distributiecentrums en soms luchthavens. De vervolglijnen in de distributie – die van de nationale verdeelcentrums naar ziekenhuizen en van ziekenhuizen naar vaccinatiecentrums – wordt gecoördineerd door lokale overheden.

## Maandenlange voorbereiding

Aan het transport bij Essers ging een maandenlange voorbereiding vooraf. En het eindresultaat, vertelt Jef Molenaers, is dat een truck met vaccins vergelijkbaar is met een rijdende brandkast; Molenaers is in zijn functie van Global Industry Lead Pharma bij Essers nauw betrokken bij het proces. Niets is aan het toeval overgelaten. Veiligheid en beveiliging zijn de sleutelwoorden in het transport.

Vooropgesteld: België staat er goed op in de farmasector. Het land speelt al jarenlang een sleutelrol

in de ontwikkeling en de productie van vaccins; in de Belgische laboratoria ontstonden eerder al vaccins tegen hepatitis A en B, meningokokken, pneumokokken en gordelroos. Daaruit beredeneerd is het ook geen toeval dat onze zuiderburen de zorg voor de distributie van Pfizer- (en Moderna-) vaccins hebben gekregen.

En aangezien Pfizer al zo'n vijftien jaar lang samenwerkt met H. Essers is

de optelsom snel gemaakt: de keus viel op de felrode vrachtwagens van de Limburgers. Het bedrijf bouwde in de loop van de tijd een sterk gespecialiseerd netwerk op binnen Europa voor het transport van gevoelige farmaceutische producten. Zo beschikt Essers over een eigen wagenpark van liefst 600 beveiligde en temperatuurgecontroleerde trailers.

Hoeveel Essers ook deed op dit terrein, een operatie als deze was er nog nooit. Molenaers: "We hebben meerdere operaties gedaan die minstens even complex waren, maar het transport van het coronavaccin is veel gevoeliger. Een pandemie op deze schaal heeft de wereld de laatste vijftig jaar niet meegemaakt. Als de keten nu hapert, kan dat grote gevolgen hebben voor de vaccinatiestrategie van een land."

Veiligheid heeft de doorslag gegeven bij de contracten, beaamt Molenaers. Vanwege de enorme gevoeligheid met betrekking tot de vaccins zijn er behoorlijk wat aanvullende veiligheidsmaatregelen bij de coronavaccintransporten van Essers. "De lat is nu extra hoog gelegd", zegt Molenaers. Logisch, aangezien per trailer tot enkele miljoenen vaccins vervoerd kunnen worden. Dat aantal is bijvoorbeeld afhankelijk van het land van bestemming."

## Drie pijlers

Globaal genomen steunt het veiligheids- en beveiligingssysteem van de Belgische transporteur op drie pijlers: temperatuurveiligheid, complianceendiefstal- >

'Als de keten nu hapert, kan dat grote gevolgen hebben voor de vaccinatiestrategie van een land'

aan komen of in productie zijn, komen meerdere partijen uit de transport- en logistieke sector om de hoek kijken. Maar voorlopig is Essers het enige bedrijf dat kan vertellen over wat het vervoer van het coronavaccin met zich meebrengt.

Het Belgische transportbedrijf is aangewezen om het Pfizer-vaccin in Europa te distribueren. Vanuit de fabriek in het Belgische Puurs, een dorp



F2H7974

T6X18.500

H.ESSERS

MAN

BH-58EGK



**Jef Molenaers: “Onze beveiliging is niet alleen gericht op preventie van diefstal, maar ook op het verijdelen van pogingen van ‘antivaxxers’ om de distributie te dwarsbomen.”**

preventie. Samen met Pfizer werkte Essers verschillende scenario's uit voor alle routes. “Voor elk scenario hebben we een Business Continuity Plan”, zegt Molenaers. “Elk transport wordt door mensen en IT-systemen in onze ‘control tower’ proactief en reactief gemonitord. Hierdoor zijn we onmiddellijk op de hoogte bij de minste afwijking van het standaardproces. Bij een file, een ongeval of een lichte temperatuurverandering in de trailer weten we dat meteen. Mocht zo iets voorkomen, dan beslissen we onmiddellijk - in nauwe samenwerking met Pfizer - welk scenario we in gang zetten.”

Een bijkomstigheid van de lage bewaar- en vervoerstemperatuur van het Pfizer-vaccin (-70 graden Celsius) is het gebruik van droogijs. Gevolg daarvan is de concentratie CO<sub>2</sub> in de laadruimte van de vrachtwagen. Molenaers: “Aangezien de trailer hermetisch

gesloten en verzegeld is, kan het gebeuren dat de CO<sub>2</sub>-concentratie in de laadruimte bij aankomst zeer hoog is. Labels aan de buitenkant waarschuwen het lospersoneel voor het gevaar.”

Voor wat het naleven van de regels (compliance) moeten de chauffeurs van de vaccins standaard voldoen aan de GDP- en de GMP-certificatie; de certificaten hebben te maken met het goed handelen inzake distributie en fabricage. Molenaers: “Vooropgesteld: deze chauffeurs werken al jaren binnen de organisatie voordat ze doorstroomden naar Pharma. Speciaal voor de coronavaccins hebben ze een ‘security’-opleiding gevolgd die gericht was op hoogwaardige en diefstalgevoelige goederen. Na de opleiding moeten ze ook een test afleggen. We zijn daarnaast nog een stap verder gegaan: de chauffeurs hebben ook deelgenomen aan een ‘awareness-sessie’, waarin ze

bewust werden gemaakt van het belang van hun taak.”

Voor elke rit krijgt elke chauffeur nog eens specifieke instructies. Het risico op diefstal is een specifiek onderwerp. Volgens de TAPA (Transported Asset Protection Association, een vereniging die zich bezighoudt met de beveiliging van logistieke ketens) is het een reëel gevaar dat de vaccins worden onderschept door de georganiseerde misdaad om door te verkopen op de zwarte markt. Maar gezien de tegenstanders van vaccineren is er meer. “Onze beveiliging is niet alleen gericht op preventie van diefstal, maar ook op het verijdelen van pogingen van ‘antivaxxers’ om de distributie te dwarsbomen”, meldt Molenaers.

### **Maximale beveiliging**

Alle distributieprocessen beantwoorden zodoende aan de TAPA TRR Level One-certificatie, het hoogst mogelijke beveiligingsniveau in transport. Molenaers: “Omdat Essers en Pfizer strategische partners zijn, zijn we nog verder gegaan en hebben we de specifieke ‘high security’ set-up ook door Pfizer laten valideren.”

Die maximale beveiliging ziet er



grotendeels als volgt uit: alle transporten krijgen alle politie-escorte en worden 24/7 gemonitord; de sloten zijn geïntegreerd in de deuren en kunnen alleen op afstand – vanuit de controletoren – worden geopend. Zelfs de chauffeur heeft géén toegang tot de laadruimte van zijn eigen truck. Hij krijgt bij aankomst op plaats van bestemming een code vanuit de controletoren waarmee hij de trailer kan openen. De trailers zijn bovendien ook nog op verschillende onzichtbare manieren beveiligd.

En dan is er dus de ‘Control Tower’, de alziende ogen (24 monitors) van Essers. Vanuit de controlekamer zijn alle bewegingen van de trucks vooraf tot op de millimeter bekend. Alle af te leggen routes zijn minutieus verkend, tot aan het gegeven op welke parking de chauffeur rust moet houden. Molenaers: “Uit alle veiligheidsanalyses komt de rusttijd van de chauffeur als één van de meest gevoelige momenten.” Vooraf zijn afspraken gemaakt om ruimte te reserveren en op elke vrachtwagen rijden twee chauffeurs. Zo komt het vaccin zo snel mogelijk op de bestemming en staat de truck zo weinig mogelijk stil.

Elke afwijkingen wordt meteen geregistreerd in de, ook al zwaar beveiligde, controletoren. “Zien wij iets ongebruikelijks, dan nemen we via een ‘security phone’ contact op met de chauffeur”, legt Molenaers uit. “Daarop is hij altijd bereikbaar. Lukt dat niet, dan schakelen we over op de ‘silent listening-modus’, waardoor we alle geluiden rondom de telefoon waarnemen. Vertrouwen we het dan nog niet, dan volgt er een interventie. Door een externe partij, onze core business blijft het vervoeren van producten.”

Molenaers vertelt aanzienlijk veel over de mate van beveiliging van de coronatransporten. “Veel, maar geen details. We vertellen bijvoorbeeld niet op welke manier gecommuniceerd wordt tussen controletoren, trailer en trekker. Ook niet welk type sensoren zich in de trailer bevindt. Die informatie geeft een stuk geruststelling naar onze klant. Maar we vertellen dit ook om mensen met slechte bedoelingen ervan te weerhouden rare dingen te doen, zonder dat ze er voordeel uit kunnen halen.”

En tot zover lijkt dat aardig te lukken; er zijn nog geen onregelmatigheden gemeld als het gaat om het transport van coronavaccins, terwijl Essers door de bank genomen jaarlijks toch meer dan 10 meldingen binnenkrijgt.

“Het is een raar gebeuren voor ons”, kijkt Molenaers terug op de recente periode die achter hem ligt. “In de

‘Ik hoor verhalen van chauffeurs die bij ziekenhuizen ontvangen worden door een erehaag van mensen’

voorbije jaren was er nogal wat negatief sentiment rondom Essers, vanwege de CO<sub>2</sub>-uitstoot en uitbreidingen van activiteiten. Nu krijgen we veel positieve feedback. Ik hoor verhalen van chauffeurs die bij ziekenhuizen ontvangen worden door een erehaag van mensen. Dat mensen spontaan beginnen te huilen van vreugde als de deuren opengaan.”

# TVM fotowedstrijd wordt vervolgd...

Onderweg is er zoveel moois te zien op de (Europese) wegen en wateren. Dezelfde route kan er maandelijks totaal anders uitzien. En elk seizoen heeft zijn charme. Al dat moois verdient een podium. Daarom startte TVM in 2020 de TVM fotowedstrijd. Een fotowedstrijd voor beroepschauffeurs, schippers, (hobby)fotografen en iedereen met een interesse voor transport en logistiek.



## De maandwinnaars

Uit de vele inzendingen bleek dat je geen professioneel fotograaf hoeft te zijn om een mooie of bijzondere foto te maken. Want onderweg kom je op plekken waar anderen niet komen. Honderden foto's werden er in 2020 in totaal ingestuurd, waarvan veel foto's waren gemaakt door professionals uit de transport- en logistieksector. Uit alle inzendingen koos een jury elke maand een winnaar. Alle maandwinnaars wonnen een jaarkalender 2021 met daarin de winnende foto's.

## De juryprijs

De winnaar van de juryprijs TVM fotowedstrijd 2020 is Maurice van Dijk. In februari zei de jury in het juryrapport over de foto (links):

'De rust, eenvoud en warme tinten roepen een mooie ochtendsfeer op. Zo wil je de rivier elke ochtend zien! De vogel is blikvanger op de foto en geeft een extra dimensie aan de compositie.'

De jury merkt aanvullend op dat de foto naturel en van goede kwaliteit is. Bovendien straalt de foto vrijheid uit: de vogel in de lucht en de vrijheid van de schipper om onderweg te zijn in de vroege ochtend.



## DOE OOK MEE AAN DE TVM FOTOWEDSTRIJD

Omdat er nog genoeg moois is te zien gaat de TVM fotowedstrijd in 2021 door! Elke maand kan je maximaal vijf foto's insturen. De jury bepaalt aan het begin van elke maand de maandwinnaar. De winnaar maken we bekend via onze social mediakanalen. Ingestuurde foto's moeten te maken hebben met transport en/of logistiek. Alle maandwinnaars strijden mee om de hoofdprijs: een prachtige systeemcamera. Ben je geen maandwinnaar geworden? Zorg dan dat jouw foto de meeste stemmen krijgt. Want als winnaar van de publieksprijs maak je ook kans op die mooie systeemcamera. We zien je foto's graag tegemoet.



## De publieksprijs

De foto van Johannes de Ruiter (rechtsboven) kreeg de meeste stemmen van het publiek. Daarmee won hij overtuigend de publieksprijs.

Maurice van Dijk en Johannes de Ruiter wonnen beiden een Panasonic systeemcamera, een jaarabonnement op Truckstar Magazine en de jaarkalender 2021. <





# Drijfzand

**Heeft u ze ook gezien? De Brexit-debatten in het Britse Lagerhuis? Dat conservatieve tegen-de-pensioengrens-aanhikkende clubje mopperkonten, dat naar eigen zeggen een afspiegeling moet zijn van de Britse maatschappij? Snakkend naar vroeger, toen het Britse Rijk het grootste imperium aller tijden was. De stoommachines van Watt, de kolenwinning in de Black Country, Industriële Revolutie!**

Dat alles onder leiding van John Bercow, internationale knuffelheld. Orduh! Orduuuhh! Ik miste Rowan Atkinson (alias Mister Bean) in de banken.

Wat twee premiers vóór Boris Johnson niet lukt, weet 'BoJo' in de laatste week voor kerst toch te fiksen: op één been, wankelend aan het einde

'Soevereiniteit kent zo zijn prijs, zullen we maar zeggen'

van de loopplank, wordt de nu al beruchte deal binnen gehengeld. Get BREXIT done!

Toen ik ruim vierenhalf jaar geleden opstond met het nieuws dat leave met 51,9% van de stemmen het referendum om de Europese Unie te verlaten had gewonnen, wist ik: werk aan de winkel. Ik ben gaan lezen, lezen en nog eens lezen. Ik heb mij verdiept in alles wat met douane te maken heeft.

Het is net drijfzand: als je er eenmaal in zit, ben je er zomaar niet uit. In datzelfde drijfzand blijken de pijlers te staan waarop het fundament voor Brexit rust. De Britten zijn verdeeld tot op het bot en lange tijd is er grote onduidelijkheid over welke kant ze nu echt op willen.

Als logistiek dienstverlener die de kost verdient met transporten van en naar het Verenigd Koninkrijk, lijkt het me verstandig het politieke gesteggel zoveel als mogelijk links te laten liggen en me te concentreren op de feiten. Terugtrekking uit een douane-unie betekent nieuwe (of oude, zo u wilt) formaliteiten. Zo ontstaat bij ons het idee om een douane-dienstverlening op te tuigen om hierin te kunnen faciliteren. Onze missie is het adviseren en ondersteunen van importeurs en exporteurs en onze chauffeurs wegwijs te maken in het oerwoud aan regels.

Op 1 januari ging ruim vier jaar voorbereiding live. Momenteel verwerken we honderden douane-aangiftes per week en bieden we hulp aan bedrijven die zich geconfronteerd zien met de gevolgen van het Brits vertrek uit de EU. Een gat in de markt of een bittere noodzaak? Een beetje van beide, denk ik.

Als kleuter ging ik al met mijn vader mee met de vrachtwagen. Met de ferry naar Engeland, om bij aankomst in Sheerness in de rij te staan om de vervoerde goederen in te klaren. Vroeger was alles beter, maar met de komst van de Europese Unie werd alles beter en nu wordt wéér alles beter. Vooralsnog zijn de groenteschappen half leeg en staat de Schotse vis weg te rotten op de kade. Volgt u het nog?

Soevereiniteit kent zo zijn prijs, zullen we maar zeggen.

**Boy Boom is de vierde generatie in familie bedrijf Boom Transport, dat volgend jaar haar 100-jarig jubileum viert. Naast koel- en vriestransport van en naar Groot-Brittannië richt het bedrijf zich op koelopslag (Coldstore Venray) en alle douane gerelateerde zaken die door Brexit noodzakelijk geworden zijn (Boom Customs).**

SVEN KRAMER WIL MET EIGEN ACADEMY DE  
JEUGD IN CONTACT BRENGEN MET HET SCHAATSEN



# ‘Alle kinderen verdi

Had Sven Kramer vijftien jaar geleden aan het begin van zijn internationale schaatsloopbaan gevraagd naar de toekomst van het schaatsen en hij had zonder twijfel zijn schouders erover opgehaald. De oogkleppen waren op, de focus volledig gericht op sportief succes. Nu, in de late herfst van zijn carrière, wil hij met zijn eigen de Academy ‘iets wezenlijks’ nalaten aan de sport die hem zoveel bracht.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: SKA en Gerlinde Schrijver



# enen gelijke kansen'

Het seizoen is voor Sven Kramer (36) voorbij. Een gedenkwaardig seizoen, in een bubbel met lege tribunes.

Los van zijn prestaties kijkt de Fries er met gemengde gevoelens op terug.

“Aan de ene kant is het mooi dat we in coronatijd überhaupt nog hebben mogen schaatsen, met dank aan de KNSB, de ISU en ook House of Sports voor een foutloze organisatie van de evenementen in Thialf. Ik denk dat we de fans ook op deze manier mooie sport hebben laten zien, maar qua ambiance was het natuurlijk helemaal ruk. Zonder publiek is topsport maar een kille bedoening.”

Het is Kramer ten voeten uit. Diplomatiek, maar tegelijkertijd recht voor zijn raap. De Fries heeft zich in de loop der jaren opgeworpen als ambassadeur van ‘zijn’ sport. Als er iets

mankeerde aan de kwaliteit van het ijs, de wedstrijdkalender of de belangen van de schaatsers werden met voeten getreden, dan klom Kramer op de barricaden. Vaak als enige. Maar altijd in het belang van de sport.

Dat zal hij blijven doen, verzekert hij met een glimlach. In ieder geval nog tot en met zijn afscheid, volgens planning na de Olympische Winterspelen van 2022 in Peking. Want daarna is het klaar. “Dan gaan we iets anders doen”, zegt hij.

Schaatsen zonder Kramer, het is een vooruitzicht waar menigeen – binnen en buiten de schaatswereld – zich zorgen over maakt. Het zal de populariteit en commerciële waarde van de

sport in ieder geval geen goed doen.

Zelf voelt Kramer zich vooral begaan met de toekomst van het jeugd- en schoolschaatsen in een tijdperk dat strenge winters steeds vaker

‘Machtig mooi om met je eigen kind te kunnen schaatsen’

uitblijven en bewegingsarmoede onder kinderen een steeds groter probleem wordt. Met de oprichting van de Sven Kramer Academy hoopt hij zoveel mogelijk schoolkinderen in aanraking te brengen met het schaatsen. TVM is sinds begin dit jaar >

maatschappelijk partner van 'SKA'.

Kramer: "Het schaatsen heeft mij heel veel gegeven. Ik voel me moreel verplicht iets terug te kunnen geven. Het voelt ook gewoon goed om dat te kunnen doen. Het is namelijk leuk. En het is nodig."

"Het ultieme doel van de Academy is dat ieder kind in Nederland voor zijn of haar twaalfde een keer in aan-

vind het belangrijk dat alle kinderen dezelfde kansen krijgen."

"We zijn in Heerenveen begonnen met het initiatief, maar we zien dit ook als een olievlek die groter moet worden. Dat kan op tal van manieren. We hebben bijvoorbeeld het idee met de ijsbaan in Leeuwarden te gaan samenwerken, daarover zijn we in gesprek. Daarna willen we het concept uitrollen over heel Nederland. Dat is ambitieus, maar wel haalbaar. We hebben nu de eerste stap kunnen zetten met behulp van een aantal partners, waaronder TVM. Ik vind het – zeker ook vanwege de relatie vanuit het verleden – bijzonder dat TVM is aangesloten.

Daar spreekt oprechte betrokkenheid uit, zowel voor mij als voor het schaatsen. Dat vind ik mooi."

#### **Inschrijven schaatslessen**

Particulieren kunnen zich bij de Sven Kramer Academy inschrijven voor

lessen. Daarnaast wordt er schoolschaatsen georganiseerd in samenwerking met scholen uit de regio. Oud-topschaatser Douwe de Vries, tevens een goede vriend van Kramer, is directeur geworden van de Sven Kramer Academy en runt de dagelijkse operatie. Kramer ziet toe van een afstandje. Figuurlijk, maar soms ook letterlijk.

"In het begin heb ik de lessen wel eens gezien uiteraard. Dan was ik aan het trainen en werd er les gegeven op het binnenbaantje. Dan is het heel makkelijk om de interactie aan te gaan of om na afloop mensen op dingen te wijzen. Maar dat was voordat Thialf op slot ging voor het grote publiek. Dat laatste is supervervelend natuurlijk. Voor de Academy, maar vooral ook voor heel veel

'Iedereen moet met corona dealen, wij ook'

raking is geweest met het schaatsen. Wij hebben geen winstoogmerk. Alles wat binnenkomt zorgt ervoor dat de drempel lager wordt voor kinderen om te gaan schaatsen. Zeker ook voor kinderen uit minderbedeelde gezinnen. Schaatsen is gewoon een dure sport. Ik





## SVEN KRAMER TE GAST BIJ TVM COLLEGA TOUR

TVM is een van de partners van de Sven Kramer Academy. Vanwege de hernieuwde samenwerking met TVM was Sven Kramer de hoofdgast tijdens de eerste aflevering van TVM collega tour, een serie inspirerende (digitale) bijeenkomsten met en voor medewerkers. Tijdens deze sessie konden medewerkers en kinderen in gesprek gaan en vragen stellen aan Kramer.

De kinderen die de beste (video) vraag hadden ingestuurd wonnen een clinic van de Sven Kramer Academy. Deze clinic zal uiteraard pas plaatsvinden als de situatie dat weer toelaat. De activiteit sluit naadloos aan bij het vitaliteitsprogramma van TVM, dat medewerkers stimuleert om gezond te leven en in beweging te blijven.

Overigens zal er jaarlijks een clinic georganiseerd worden voor leden van TVM en hun kinderen.

mensen die normaal gesproken plezier beleven aan het schaatsen, actief of passief. Persoonlijk vind ik het bijvoorbeeld ook jammer dat Naomi en Kae (zijn vrouw en dochtertje, red.) niet eens konden komen kijken als ik moest schaatsen. Kae heeft van dit seizoen weinig tot niets meegekregen. Of ze al een beetje kan schaatsen? Ik heb in Thialf al eens een paar rondjes met haar geschaatst. Dat is machtig mooi als je dat met je eigen kind kan doen.”

### Klimaatverandering

Zelf is Kramer nog van de generatie die schaatsen niet alleen binnen leerde, maar in koude winters ook op slootjes of ander natuurijs. “Ik ging natuurlijk veel mee met mijn vader naar wedstrijden, dus voor mij was de drempel wat dat betreft lager dan voor veel andere kinderen. Door de genen in de familie was het in mijn geval vrij vanzelfsprekend dat ik qua sport voor schaatsen koos. Voor Kae is dat al een stuk minder vanzelfsprekend. Door het feit dat ze een hockeyende moeder heeft uiteraard, maar ook doordat we – met uitzondering van dit jaar – in de regel toch minder strenge winters hebben als gevolg van de opwarming van de aarde.”

In het voorjaar van 2005 stapte Sven Kramer vanuit Jong Oranje over naar de TVM schaatsploeg. Een andere tijd, een andere schaatsers, zegt Kramer. “Ik zat toen in een andere fase van mijn leven en maakte me niet druk over

klimaatvraagstukken. Dat is logisch ook. Ik merk dat bijvoorbeeld nu ook aan mijn jongere ploeggenoten. Zij waarderen het initiatief van de Sven Kramer Academy, maar hebben toch iets minder besef van de urgentie. In de loop der jaren ben ik als sporter en als mens meer en anders over bepaalde zaken gaan nadenken en heb ik bijvoorbeeld meer oog gekregen voor ontwikkelingen om me heen en zeker ook voor maatschappelijke ontwikkelingen. Het is duidelijk, de opwarming van de aarde is een van de redenen dat we in Nederland weinig natuurijs meer hebben, waardoor er weer minder aanwas is van kinderen die willen schaatsen. Dat is wel een van de redenen geweest om dit project te starten.”

### Sporten stimuleren

Bovendien vindt Kramer het belangrijk dat kinderen ook om een andere reden in contact komen met sport en beweging. “Obesitas onder kinderen is een probleem van deze tijd. Ik vind dat we kinderen zoveel mogelijk moeten stimuleren om te sporten. Omdat het leuk is en omdat het gezond is, zowel mentaal als fysiek. Je ziet het nu ook in coronatijd, dat kinderen meer thuiszitten. Hun wereld wordt kleiner en ze bewegen minder, dat is gewoon niet goed.”

Door het coronavirus en alle beperkende maatregelen heeft de Sven Kramer Academy niet de vliegende start gekregen waar Kramer vooraf op

hoopte. “De eerste reacties waren zeer positief. In het begin voelde ik hier en daar wel enige aarzeling, ook omdat we twee bestaande scholen (Thialf schaatschool en jeugdschaatsen Thialf) hebben overgenomen en kiezen voor een andere structuur en opzet. Maar in korte tijd hebben we toch iets moois neergezet en veel mensen weten te bereiken. Het liefst pak je dan door, maar door corona moeten we iets meer temporiseren. Het is niet anders. Iedereen moet met corona dealen, wij ook.”

Voor Sven Kramer persoonlijk ligt de focus de komende elf maanden op iets anders: zijn laatste Olympische Spelen. “Dat is een mooie overzichtelijke en afgebakende periode. Nog een klein jaartje trainen en ergens vol voor gaan. En dan begint voor mij een nieuw leven, waarbij het vanzelfsprekend zal blijven draaien om sport. De afspraak is dat ik na de Spelen normaal gesproken in de directie van Team Oranje kom, de overkoepelende schaats- en wielerploeg. Daar wordt tegen die tijd concrete invulling aan gegeven.”

Daarnaast zal hij ook nauw betrokken blijven bij de Academy. “Dat is een vanzelfsprekendheid. Ik heb mezelf eraan verbonden en commitment getoond. De Academy draagt mijn naam, dus die link zal altijd blijven. Alleen ga ik geen rol spelen in de dagelijkse uitvoering. Al lijkt het me wel leuk af en toe zelf ook een lesje te kunnen geven...”

# TVM uitgeroepen tot beste dienstverlener

TVM verzekeringen is in de prijzen gevallen. De gespecialiseerde verzekeraar voor logistiek en transport, over weg en water, is door het zakelijk platform MT/Sprout uitgeroepen tot beste dienstverlener in de categorie verzekeringen in 2020.

Zakelijke beslissers beoordeelden meer dan tweeduizend verschillende bedrijven op klantgerichtheid, product-leiderschap en kwaliteit van de uitvoering. TVM kwam in de categorie verzekeringen als beste naar boven. Qua NPS-score eindigde TVM op de eervolle tweede plaats.

MT/Sprout vraagt jaarlijks duizenden zakelijke beslissers met welke dienstverleners zij graag zaken doen. In totaal beoordeelden 5.665 respondenten 2.042 verschillende bedrijven op basis van hun ervaringen met die bedrijven in de afgelopen drie jaar. In de overall ranking met meer dan tweeduizend bedrijven bezet TVM plek 31.



## Ledenbijeenkomst TVM

De Ledenbijeenkomst van TVM vindt dit jaar plaats op 14 april. In verband met de maatregelen rondom corona wordt de bijeenkomst dit jaar nogmaals digitaal gehouden. Dagvoorzitter Rick Nieman bespreekt met onder andere de Raad van Commissarissen en het Bestuur de jaarrekening en de ontwikkelingen bij TVM. Daarna nemen we u bij 'TVM op Woensdag' mee in de wereld van waterstof. Waterstoftrucks, schepen op waterstof, subsidies; het komt allemaal ter sprake! Wanneer u zich heeft aangemeld, ontvangt u in de week voor de ledenbijeenkomst de link waarmee op de bijeenkomst kunt volgen.

# Logistieke ketens centraal in tweede TVM greenpaper

TVM heeft eind december haar tweede greenpaper gepubliceerd, 'De impact van de coronacrisis en Brexit op de logistieke ketens'. Na de eerste over kansen en risico's met betrekking tot platformisering gaat de tweede greenpaper over de kwetsbaarheid van logistieke ketens. Hoe kunnen transportbedrijven en logistieke dienstverleners inspelen op de structurele veranderingen in logistieke stromen en ketens.

De impact van de coronacrisis en de Brexit op de transport- en logistieke sector is immers gebleken: landsgrenzen sloten, fabrieken gingen dicht, de vraag naar goederen viel van de ene op de andere dag volledig weg of nam juist explosief toe. Nieuwe auto's werden amper meer verkocht en de levering van drank en voeding kwam door de tijdelijke sluiting van de horeca tot stilstand.

Tegelijkertijd draaiden andere deelmarkten overuren; het kostte transporteurs

grote moeite om supermarkten bevoorrad te houden en koerier- en pakketdiensten moesten alle zeilen bijzetten om het verdubbelde aantal online bestellingen op tijd bij de consument te krijgen.

De logistieke ketens bleken grillig; corona en Brexit hebben die kwetsbaarheid alleen nog maar meer voor het voetlicht gebracht. Opdrachtgevers hebben gemerkt dat ze door complexe logistieke ketens afhankelijk zijn geworden van andere - veelal buitenlandse - ketenpartijen.

Om hun logistieke keten crisisbestendiger te maken, willen ze deze afhankelijkheid verkleinen. In de TVM greenpaper leest u hier alles over.



Download hier de TVM greenpaper 'De impact van de coronacrisis en Brexit op de logistieke ketens'



# Uw mening is belangrijk

**Bent u tevreden over onze dienstverlening? Hoe ervaart u onze bereikbaarheid, onze service en onze schadeafhandeling? En wat zou er beter kunnen? Deze en andere vragen staan centraal in het telefonisch onderzoek dat TVM verzekeringen ieder kwartaal laat uitvoeren. Velen van u hebben het afgelopen jaar meegewerkt aan ons onderzoek. We waarde- ren uw mening, ideeën en suggesties.**

Onderzoeksbureau Markteffect uit Eindhoven voert ons onderzoek naar klanttevredenheid (KTO) uit. Met de uitkomsten van het onderzoek krijgen wij inzicht in de klanttevredenheid. We zien waar het goed gaat en wat we kunnen doen om onze dienstverlening te verbeteren.

## Met een 7,8 gewaardeerd

Dat is een van de uitkomsten van het KTO over 2020. Op onze dienstverlening in het

algemeen scoren we een NPS van +7 en +14 (resp. vervoer over weg en vervoer via water, beide directe kanaal).

We zijn blij dat u de vriendelijkheid en inlevingsvermogen en de kennis en expertise van onze medewerkers waardeert. De Mijn TVM-omgeving en de snelheid en afhandeling van schades heeft u als verbeterpunt genoemd. Dit nemen we heel serieus en is dan ook waardevolle input voor de verbeteracties die we komend jaar verder oppakken.

## Wilma Toering-Keen in top-25



**Wilma Toering-Keen behoort tot de 25 belangrijkste vrouwen in de wereld van verzekeringen en hypotheek.**

Tijdens het digitale event AMvrouwen werd begin deze maand de top-100 bekendgemaakt. Wilma Toering-Keen bezet plek 25. De lijst wordt net als vorig jaar aangevoerd door Bianca Tetteroo van Achmea.

Wilma Toering-Keen is CCO binnen TVM en in die rol verantwoordelijk voor verkoop, marketing, innovatie, business development en preventie en risicobeheer. Het doel van de AM 100 topvrouwen is om vrouwen in de financiële sector zichtbaarder te maken.

## Maatschappelijke steun gaat door

**Door de beperkingen vanwege Covid-19 konden vrijwel alle geplande acties in 2020 van vrijwilligersorganisaties niet doorgaan.**

Toch kon de TVM foundation een aantal mooie cheques uitreiken. Onlangs nog in Surhuisterveen. Mede dankzij een donatie van TVM kon het zalencentrum De Lantaerne verbouwd en verduurzaamd worden. Hopelijk kunnen de deuren snel weer open voor de vele evenementen die er gehouden worden.

## Stuur voor 1 mei uw aanvraag in

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



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

## Een aanvraag doen is simpel

Ga naar [www.tvmfoundation.nl](http://www.tvmfoundation.nl) controleer of uw voorstel aan de voorwaarden voldoet. Zo ja, vul dan het aanvraagformulier in en stuur naar het [cooperatie@tvm.nl](mailto:cooperatie@tvm.nl)



**De wijzigingen in de polisvoorwaarden per 2021 kunnen impact hebben voor onze relaties. Irfan Katalanc, regiomanager Logistiek en Transport Nederland, vertelt er in 5 vragen meer over.**

### 1. Wat is er gewijzigd?

“Vanaf 1 januari 2021 is een aantal van onze verzekeringen gewijzigd. We wijzen onze relaties extra op de veranderingen in de Schadeverzekering Inzittenden voor alle motorrijtuigen. Deze wijziging kan een grote financiële impact hebben. Een ongeval tijdens laden en lossen is met de Schadeverzekering Inzittenden namelijk niet meer verzekerd.”

### 2. Wat betekent dit?

“Met de Schadeverzekering Inzittenden zijn onze relaties verzekerd voor de kosten van de materiële- en letselschade van in- en opzittenden van de motorrijtuigen door een verkeersongeval. Dit is geheel marktconform. Tot vorig jaar was er ook dekking voor ongevallen rond het motorrijtuig. De oorzaak van deze schades is meestal geen verkeersongeval en niet meer verzekerd onder de Schadeverzekering Inzittenden. Deze schades zijn vaak verzekerd onder een bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering. Voor schades die hier niet onder verzekerd zijn hebben wij de Goed Werkgeverschapsverzekering ontwikkeld. Denk hierbij aan schades waarvoor u als werkgever niet aansprakelijk bent of ongevallen met een motorrijtuig waarbij geen sprake is van een verkeersongeval.”

### 3. Wat is het advies van TVM?

“Relaties met een Schadeverzekering Inzittenden-dekking wijzen we extra op de mogelijkheid om de ongevallendekking in onze nieuwe Goed Werkgeverschapsverzekering af te sluiten. Als goed werkgever is het verstandig om een goede verzekering voor (arbeids)ongevallen van uw medewerkers af te sluiten. Ook als u niet aansprakelijk bent, maar er wel (letsel)schade is ontstaan tijdens werktijd, dan valt dit voor de werkgever binnen de zorgplicht zoals bepaald in de wet. Met de Goed Werkgeverschapsverzekering bent u verzekerd voor deze kosten.”

### 4. Wat is de TVM Goed Werkgeverschapsverzekering?

“De Goed Werkgeverschapsverzekering heeft twee dekkingen en is altijd aanvullend. De eerste is ‘schade in het verkeer’. Dit is dezelfde dekking, tegen dezelfde premie, als de Schadeverzekering Inzittenden en geldt voor alle soorten motorrijtuigen. Een voordeel van deze dekking is dat u uw kentekens niet meer hoeft door te geven. Het volstaat om jaarlijks de aantallen aan ons door te geven. Een ander voordeel is dat voor € 2,50 per medewerker deze ook verzekerd zijn als ze te voet of met het openbaar vervoer onderweg zijn. Dan is ook direct de schade met en aan hun eigen auto tijdens het gebruik voor het bedrijf of tijdens woon- werkverkeer verzekerd. De tweede dekking is ‘schade buiten het verkeer’. Hiermee bent u verzekerd als er schade is door een ongeval met of door een motorrijtuig buiten het verkeer en andere ongevallen waar geen motorrijtuig bij betrokken is, maar niet verzekerd zijn onder een bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering.”

### 5. Waar vind ik meer informatie?

“Kijk op [www.tvm.nl/goedwerkgeverschap](http://www.tvm.nl/goedwerkgeverschap) voor meer informatie en de voorwaarden of neem contact op met uw accountteam.”

BIJ SCHADE WIL JE NIET TE LANG STILSTAAN.  
TVM SCHADESERVICE HELPT JE WEER SNEL OP WEG

# ‘Simpel, makkelijk,

Gerrit Brolsma is een man van zijn woord. Afspraak is afspraak, daar heb je geen factuur voor nodig. Een man een man, een woord een woord. Vandaar dat de 27-jarige transportondernemer uit De Westereen vol lof is over TVM schadeservice. “Simpel, makkelijk, snel en goed. Dat is het hele verhaal.”

tekst: Harm Vonk

beeld: Gerlinde Schrijver

**D**e vrachtwagen staat weer picobello op de oprit. Zwart met goudkleuren, gecombineerd met rood. En zijn naam in witte sierletters op de cabine gespoten. De Scania R500 is een plaatje.

Gerrit Brolsma stond die ochtend geparkeerd bij een klant om een keuken in te laden. Keukens, keukens en nog eens keukens. Dat is de business van Brolsma. Hij groeide er in, min of meer. En toen de keukenzaak in de buurt uitbreidde, groeide Brolsma mee. Zo groot, dat ie straks een eigen opslag naast zijn huis heeft.

Terwijl Brolsma in het magazijn aan het werk is, botst even verderop een fietser tegen de bumper van zijn Scania. Gerrit Brolsma monstert de schade en het valt hem nog enigszins mee. Had erger gekund. 's middags wijst de buurman hem op de grill die in tweeën ligt. Da's minder. De dader is





# snel en goed'

ook nog eens spoorloos.

Een jongen uit een dorp verderop meldt zich na een oproep op Facebook. Hij moest uitwijken voor een tegenligger en is pardoes bij de truck opgeden. Hij was niet van plan door te fietsen, maar zag niemand in de buurt en was op weg naar zijn werk, waar hij moest openen voor collega's. Die werkhethos herkende Brolsma, die het al mooi vindt dat de fietser zich meldt. "Die jongen zag eruit! Ik zei nog: ik vind het erger voor jou dan voor mijn auto. Die wordt wel weer gerepareerd."

## Verschillende kleuren

Via TVM schadeservice kwam Brolsma in contact met Van Winkoop Truckschade in Ermelo. "Ik wist dat die goed zijn, ook uit ervaring van anderen. Ik ben in het verleden twee keer bij spuiters geweest en twee keer kwam ik met verschillende kleuren

terug. Daar hou ik niet van. Het is voor werk, maar je wilt je vrachtwagen wel mooi houden. Ik kon het zelf regelen, maakte een afspraak en stuurde een foto. Het ging perfect. In Ermelo werd de spuiters erbij geroepen; hij was de eerste die mij vroeg naar het kleurnummer. De week erop was ie klaar. Het klopte precies. Het was gewoon goed. TVM handelde het daarna perfect af en ik kreeg snel het geld om vervangend vervoer te kunnen regelen."

Het enige wat je bij Schadeservice doet, is een afspraak maken en zeggen dat je bij TVM verzekerd bent. Er wordt ook nog eens een dossier gemaakt, zodat je online alles kunt inzien in Mijn TVM. Je weet precies wat er gebeurt. Simpel, makkelijk,

snel en goed. Dat is het hele verhaal."

De volgende dag stuurde Gerrit Brolsma een fruitmand naar de gewonde fietser. "Ik had immers veel meer kosten gehad als hij zich niet had

'Ik vind het erger voor jou dan voor mijn auto. Die wordt wel weer gerepareerd'

gemeld. Bovendien was er ook geen opzet in het spel en hij had niemand gezien om het te melden. Hij wilde zijn werk niet in de steek laten. Zo zit ik zelf ook in elkaar. Een fruitmand was wel het minste wat ik kon doen. Het scheelde mij een hoop geld."

# ‘Klanttevredenheid staat hoog in het vaandel’

Natuurlijk kent Bert Ouwendijk, directeur van Van Winkoop Truckschade, nog de Scania van Gerrit Brolsma. “Met die kleuren, ja”, knikt de directeur van Van Winkoop Truckschade. “En dan zie je dat eigen rijders nog meer Pietje Precies zijn dan een bedrijf dat 80 dezelfde vrachtwagens heeft staan. Is de kleur goed? Zit er geen stofje in? Alsof het om je personenauto gaat. Wij willen die kwaliteit leveren.”

De schade van Brolsma was geen bijzondere; daar draaien ze in Ermelo hun hand niet voor om. “De kleuren kunnen lastig zijn, maar wij hebben een spuitspecialist die daar passie voor heeft. Die legt daar zijn eergevoel in. En kunnen we iets niet, dan huren we iemand in die dat wél kan. Wij willen perfectie leveren. Klanttevredenheid staat hoog in het vaandel.”

“Qua schadeherstel doen we van A tot Z. Het moet niet beter, het moet niet slechter, maar net zoals vóór de schade. Daarvoor is ie verzekerd. Als de auto binnenkomt, gaat er één telefoontje naar TVM: wat is de bedoeling? Als de opdracht duidelijk is, gaan we

aan de slag. De lijnen zijn kort, zodat de wagen weer snel op de weg staat.”

Niet lang geleden reed Ouwendijk zelf schade met zijn eigen auto. De aanhanger was niet goed aangekoppeld: deukje in de achterklep. “Ik vroeg bij het schadebedrijf: moet er geen nieuwe achterklep in? Ik vond het best een lastige schade. Toen ik klant was, dacht ik: komt het wel goed? Dat hebben onze klanten ook. Gerrit Brolsma ook. Daarom is het goed om ook eens aan de andere kant staan. Af en toe moet je zelf schade rijden om de klant nog beter te kunnen begrijpen.”

Ga naar [www.tvm.nl/schadeservice](http://www.tvm.nl/schadeservice) voor meer informatie. <

## ‘OPGEZET ALS SERVICE NAAR DE KLANT’

**Vorig jaar januari startte TVM met schade-service, waardoor klanten met schade aan vrachtwagen en oplegger terecht kunnen bij een door TVM geselecteerd netwerk van schadeherstelbedrijven.**

**“Ons doel is om ervoor te zorgen dat onze klanten weer snel en veilig op weg kunnen”, zegt Jozua Hollander, manager schade materieel bij TVM.**

Het netwerk bestaat uit 22 volwaardige schadeherstelbedrijven en 17 servicepunten door het hele land. Alle partijen zijn zorgvuldig gekozen. Het zijn dealers en individuele bedrijven en bewust geen ketens. “We hebben bij de selectie gekeken naar verschillende factoren, zoals kwaliteit en bedrijfsfilosofie. Die moest aansluiten bij onze filosofie; wij streven naar een duurzame partnerrelatie, waarbij we maar één doel hebben: onze klanten snel en veilig weer op weg helpen. Schade aan de vrachtwagen kost de

transporteur veel tijd en geld. Wij regelen dat de schade hersteld wordt en al het regelwerk daaromheen, zodat de klant zich kan blijven richten op zijn corebusiness: transport.”

Wie kiest voor TVM kan rekenen op herstel door een erkend schadebedrijf in de buurt. De beschadigde truck wordt desgewenst opgehaald en naar de schadehersteller gebracht. Duurt de reparatie langer dan verwacht, dan geeft TVM een mobiliteitsvergoeding voor vervangend vervoer. Na de reparatie wordt de truck rondom gereinigd, zodat deze klaar is om weer veilig en schoon de weg op te gaan.

Klanten van TVM zijn overigens niet verplicht om te kiezen voor TVM schade-service. Hollander: “We verplichten onze verzekerden niks. TVM schadefservice is, de naam zegt het al, volledig opgezet als service naar de klant.”





# Gaspedaalplaten graag,

Al bijna veertig jaar bestaat het leven van Gerard Ekdوم uit muziek, muziek en nog eens muziek. Hij staat er iedere ochtend voor dag en dauw mee op om zijn radioprogramma Ekdوم In De Morgen te presenteren. Achter het stuur van zijn auto, aan het roer van zijn kapiteinssloepje en zelfs tijdens een wandeling door het bos, overal schalt het uit de boxen of door de kop-telefoon. “Ik laat me graag overvallen door een nummer.”

tekst: Luuk Blijboom

beeld: Daemes & Heeren

W


ie hem hoort praten, zou het niet meteen zeggen. Maar jazeke, ook Gerard Ekdوم wordt een dagje ouder. Hoe hij dat zelf merkt? Nou, laat hij het zo zeggen. Er zijn tegenwoordig van die momenten op een dag dat hij even niet naar muziek luistert en zich erop betrappt te genieten van iets triviaals als stilte. Heel gek, noemt hij dat zelf. Maar, eh, geen zorgen, haast de 42-jarige dj van Radio 10 zich daaraan toe te voegen. “Zoiets duurt altijd maar even.”

Zolang als hij het zich kan heugen, luistert de man van het populaire ochtendprogramma Ekdوم In De Morgen naar muziek. “Dat is hetgeen waar ik, op alle fronten, van kleins af aan op aan sla. Mijn oudste herinneringen zijn stuk voor stuk terug te voeren op muziek. Als kind wilde ik van mijn moeder bijvoorbeeld al weten wat er op muzikaal gebied voor mijn geboorte was verschenen. Als ze me naar bed bracht, was het van: ‘Vertel eens over vroeger, mamma. Waar luisterden jullie naar toen jullie jong waren?’ Op mijn vijfde heb ik zo al een soort inhaalslag

gemaakt. Dat leidde ertoe dat ik besepte dat ik heel wat gemist heb toen ik er nog niet was. En eigenlijk is het daarna nooit meer goed gekomen met me.” Al vroeg wist Ekdوم dat zijn toekomst in de muziek lag. Lachend: “Het heeft er in ieder geval nooit ingezet dat ik bloemist zou worden.”

Ekdوم, geboren en getogen in Utrecht, was amper drie jaar oud toen hij van zijn ouders zijn eerste pick-upje kreeg. “Je weet wel, zo’n plastic ding met een speaker als deksel en een bouwvakkerkoptelefoon erbij. Die pick-up werkte op batterijen, waardoor ik hem naar de tuin kon meenemen. Er bestaan prehistorische beelden dat ik daar plaatjes sta te draaien. Ik vrees dat de burens van toen zich dat nog wel kunnen herinneren.”

Twee jaar later brandden de Franse francs in zijn broekzak toen het gezin Ekdوم in Frankrijk vakantie vierde. De jonge Gerard mocht dan pas 5 zijn, hij wist drommelsgoed waar hij zijn vakantiegeld aan ging besteden. “Billy Jean van Michel Jackson, dat was de allereerste single die ik ooit gekocht heb. Ik weet nog goed dat we voor een



Gerard Ekdome: “Een rondje Slangevegt. Dan ga je vanaf de Loosdrechtse Plassen naar de Mijndense Sluis, tot vlak voor Maarssen in de buurt van Breukelen en dan via de zelfbedieningsluis terug. Héerlijk.”

# géén braderiemuziek

heel grote supermarkt stonden met rode letters aan de gevel. Zo'n enorme winkel waar ze van alles verkochten, van kaas tot grasmaaiers aan toe. Terwijl mijn ouders hun dagelijkse boodschappen deden, dook ik de muziekafdeling in. Een heerlijke herinnering.”

## Herinnering

Het is Ekdome, naar eigen zeggen, ten voeten uit. Hoort hij muziek, dan koppelt hij daar steevast een herinnering aan. “Vroeger had ik bijvoorbeeld jarenlang een droom. Zodra ik mijn rijbewijs zou halen, werden Life Is A Highway van Tom Cochrane en daarna The Highways Of My Life van de Isley Brothers de eerste nummers die ik in mijn auto zou gaan luisteren. Zeker weten. Dat liep dus even anders. De eerste keer dat ik zonder rijinstructeur naast me de weg op ging, reed ik in de auto van mijn moeder. Zo'n oude Honda, een veel te grote wagen voor een jongen van die leeftijd. Ik zette de radio aan en de eerste plaat die ik hoorde was Ray Of Light van Madonna. Dat is een nummer dat ik om die reden nooit van mijn leven zal vergeten. Het

roept nog altijd een gevoel van vrijheid bij me op. Nee, dat was niet echt de ultieme snelwegplaat die ik al die tijd voor ogen had. Maar het blijft wel een lekker nummer.”

Zit hij vandaag de dag in de auto, dan laat hij zich bij voorkeur door collega's verrassen. “Ik wil graag het hier en nu horen. Dus luister ik naar het nieuws en hoop ik daarnaast nummers te horen die ik nog niet ken. Bij mijn werkgever Radio 10 weet ik vaak van tevoren wat er gedraaid wordt, dus daar luister ik om die reden niet zo vaak naar. Ik zap vaak langs Radio 2 en Radio 3, en in het weekeinde Sublime. Een beetje jazzy, daar houd ik wel van.”

“Ik laat me graag overvallen door een nummer. Zoiets kan gebeuren door muziek in een vreemde, niet alledaagse setting te horen. Soms heb je zo'n nummer dat je in eerste instantie afkeurt, in een andere omgeving nog een keer hoort en dat het je dan ineens

wél kan bekoren. De laatste keer dat ik dat had was met Impossible van Nothing But Thieves. Het was het najaar van 2020, de blaadjes vielen al van de bomen, toen ik in de auto zat en een nieuwe versie van dat nummer langs hoorde komen, met orkest. Het zal wel, dacht ik eerst nog. Maar ineens, godsamme, kwam het binnen. Dat vind ik altijd mooie momenten.”

‘Het heeft er in ieder geval nooit ingezet dat ik bloemist zou worden’

Het komt ook voor dat nummers Ekdome dusdanig raken dat hij ze, in letterlijke zin, een plek wil geven. “Vorig jaar, tijdens de eerste lockdown, heb ik een plaat ontdekt waarvan ik meteen dacht: oh man, dit klopt zó, ik ga nu het bos in en wil hem daar horen! Dus ben ik door de duinen gelopen richting het bos om 'm daar te >



## TVM PLAYLIST VOOR ONDERWEG



Op speciaal verzoek van TVM heeft Gerard Ekdome, die onlangs al eens een speciale radio-uitzending voor TVM-medewerkers verzorgde, een Spotify-playlist samengesteld met favoriete muziek voor onderweg. De muziek is bestemd voor alle beroepschauffeurs en binnenvaartschippers. We wensen alle luisteraars veel veilige en muzikale kilometers dan wel vaarmijlen.

beluisteren. Big Wild met 6's to 9's was dat. Vrij vertaald luidt de songtekst: 'Jij draait de boel om, je maakt negens van zessen.' Het was de eerste plaat die ik zag als lichtpuntje in donkere tijden. Er klinkt iets van hoop in door. Toen ik dit nummer hoorde, zag ik het ineens weer zitten. Oh ja, alles komt uiteindelijk op zijn pootjes terecht, zoiets. Echt, dat klonk zó goed. Niet geheel toevallig

‘De mensen die langs onze vaarroute wonen, weten bij voorbaat al wat ze te horen krijgen als we langsvaren’

bleek het uiteindelijk mijn favoriete plaat van 2020 te zijn geworden.”

### Spotify

Ook leuk: luisteren naar andermans lijsten op Spotify. “Dat is een beetje als snuffelen in de cd-kast van een vreemde. Vroeger leidde dat altijd tot vragen. Waarom heb jij The Best Of van Modern Talking? Hoe komt het dat jij de hele collectie van Nirvana hebt? Dan volgde er altijd een verhaal. Op Spotify kun je op mappen stuiten met titels als Favorite Guilty Pleasures of Zondagochtend Koffie. Ik vind het dan leuk om te kijken wat mensen daar vervolgens in hebben staan. Soms inspireert dat me. Blijkt er ineens een nummer te zijn gekozen dat ik helemaal niet ken. Dan komt zoiets ineens in je systeem terecht en dat is altijd leuk. Laatst heeft dat rondstruinen op

Spotify me er zelfs toe gebracht om spontaan veertig nummers te kopen bij iTunes. Dan ben ik zo'n idioot die die muziek gewoon wil hebben en het in de uitzendcomputer van zijn studio flikkert. Hup, binnen is binnen.”

Niet dat alle muziek die hij hoort hem per definitie kan bekoren. Kom bij hem bijvoorbeeld niet aan met wat hij het piratenrepertoire noemt. “Dat genre, echt verschrikkelijk. Ik kan er niets mee. Braderiemuziek, noem ik het ook wel. Ik word daar doodongelukkig van. Hoewel, ik heb toen ik nog bij AVTROTROS werkte voor de gein wel eens gezegd dat ik een uurtje op Sterren.nl wilde presenteren. ‘Zo meteen de Alpenzuses, maar nu eerst Dries Roelvink!’ Alleen al dat

een keertje op een zender kunnen roepen lijkt me geweldig. Al moet ik er dan van tevoren waarschijnlijk wel eerst een paar glazen wijn in hebben gegooit. Nuchter zou ik zoiets nooit uit mijn strot kunnen krijgen.”

Muziek, wil Ekdome er maar mee zegen, is synoniem aan gevoel. Het kan zowel zijn stemming als doen en laten bepalen. “Als ik in de auto zit, beïnvloedt muziek bijvoorbeeld echt mijn rijgedrag. Als ik gierende gitaren hoor, gaat het gaspedaal automatisch iets dieper naar beneden dan normaal het geval is. Ik zat laatst achter het stuur toen Salva Mea van Faithless weer eens voorbijkwam. De opbouw van dat nummer, man, echt schitterend. Als je dan staat te wachten voor een stoplicht en weer moet optrekken, is dat niet al te best voor je banden. Gaspedaalplaten, noem ik dat ook wel.”

### Kapiteinsloepje

Omdat Ekdome muziek koppelt aan emotie luistert hij op vaste momenten naar vaste nummers.

Twaalf jaar geleden werd hij de trotse eigenaar van een kapiteinsloepje. Varen is voor Ekdome inmiddels niet minder dan een bezigheid die zich volgens een vast ritueel dient af te spelen, bij voorkeur langs een vaste route. “Een rondje Slangevagt, zoals dat bij ons heet. Dan ga je vanaf de Loosdrechtse Plassen naar de Mijndense Sluis, tot vlak voor Maarssen in de buurt van Breukelen en dan via de zelfbedieningssluis terug. Héerlijk.”

Hij mag op zulke momenten dan intus genieten van de natuur, varen in stilte is er niet bij. Het is vaste prik. Trossen los? Playlist ‘Boot’ aan. Steevast. Altijd.

“Eggplant van Michael Franks, dat is het nummer waarmee iedere tocht begint. Mijn twee tienerzoons zingen het al voor ik de muziek aanzet. ‘Toeng, toeng, toeng, toeng, toeng. Whenever I explore the land of Yin...’ Mijn vrouw Nicole zegt wel eens: ‘De mensen die langs onze vaarroute wonen, weten bij voorbaat al wat ze te horen krijgen als we langsvaren. Gerard draait namelijk altijd op hetzelfde moment op dezelfde plek dezelfde muziek.’ Eggplant is voor mij hét nummer dat ik associeer met varen of vakantie. Wat er aan boord nog meer afgespeeld wordt? Moondance van Van Morrison, bijvoorbeeld. Prachtig. Práchtig. Maar ook een nummer als Cowboys And Angels van George Michael. De keuze is heel breed. Eigenlijk hanteer ik maar één criterium. Als het maar lekker klinkt.”



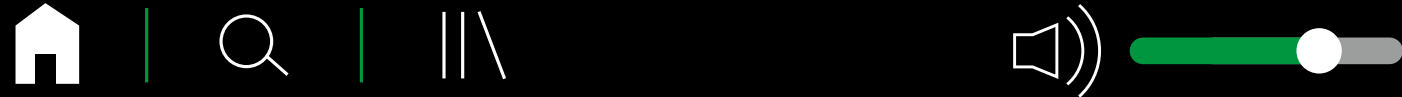
# TVM playlist voor onderweg

(samengesteld door Gerard Ekdrom)



 **Luister op Spotify**

| Titel                                  | Artiest                  | Album                                 |  |
|----------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 Brother Trucker                      | James Taylor             | Flag                                  | 4:00                                                                                |
| 2 Get On the Boat                      | Prince                   | 3121                                  | 6:11                                                                                |
| 3 Drivin' My Life Away                 | Eddie Rabbitt            | All Time Greatest Hits                | 3:14                                                                                |
| 4 Working on the Highway               | Bruce Springsteen        | Born In The U.S.A.                    | 3:12                                                                                |
| 5 Sailing                              | Christopher Cross        | Christopher Cross                     | 4:16                                                                                |
| 6 Freeway of Love - Single Mix         | Aretha Franklin          | 80s 100 Hits - Volume 2               | 4:09                                                                                |
| 7 Boat Behind                          | Kings of Convenience     | Declaration Of Dependence             | 3:40                                                                                |
| 8 Roll On Down The Highway             | Bachman-Turner Overdrive | Not Fragile                           | 3:57                                                                                |
| 9 Rock The Boat                        | Aaliyah                  | Thug Life Ladies                      | 4:35                                                                                |
| 10 Drive                               | The Cars                 | Heartbeat City                        | 3:54                                                                                |
| 11 Smooth Sailin'                      | Leon Bridges             | Coming Home (Deluxe)                  | 3:03                                                                                |
| 12 Drive                               | R.E.M.                   | Automatic For The People              | 4:31                                                                                |
| 13 Driver's Seat                       | Sniff 'n' The Tears      | Fickle Heart (Plus Two Bonus Cuts)    | 4:00                                                                                |
| 14 Radar Love                          | Golden Earring           | Very Best Of Vol. 2 - Part One        | 3:43                                                                                |
| 15 Sail On, Sailor                     | The Beach Boys           | Holland (2000 Remaster)               | 3:22                                                                                |
| 16 Rock the Boat                       | Hues Corporation         | Freedom for the Stallion              | 3:22                                                                                |
| 17 Night Boat To Cairo                 | Madness                  | One Step Beyond (35th Anniversary)    | 3:31                                                                                |
| 18 Driving Away From Home (Jim's Tune) | It's Immaterial          | Life's Hard And Then You Die          | 4:13                                                                                |
| 19 Highway to Hell                     | AC/DC                    | Highway to Hell                       | 3:28                                                                                |
| 20 Road to Nowhere                     | Talking Heads            | Little Creatures                      | 4:20                                                                                |
| 21 Truck Drivin' Buddy                 | Frankie Miller           | How Fast Them Trucks Can Go           | 1:44                                                                                |
| 22 Road Trippin'                       | Red Hot Chili Peppers    | Californication (Deluxe Edition)      | 3:24                                                                                |
| 23 The Highways of My Life             | The Isley Brothers       | 3+3                                   | 4:17                                                                                |
| 24 The Road's My Middle Name           | Bonnie Raitt             | Nick Of Time                          | 3:31                                                                                |
| 25 Ocean Drive                         | Duke Dumont              | Ocean Drive                           | 3:26                                                                                |
| 26 Sausalito Summernight               | Diesel                   | Watts In A Tank                       | 5:05                                                                                |
| 27 Drive My Car                        | The Beatles              | Rubber Soul                           | 2:28                                                                                |
| 28 She Drives Me Crazy                 | Fine Young Cannibals     | The Raw & The Cooked                  | 3:35                                                                                |
| 29 Ocean Drive                         | Lighthouse Family        | Ocean Drive                           | 3:48                                                                                |
| 30 Turn On, Tune In, Cop Out           | Freak Power              | Drive-Thru Booty                      | 4:24                                                                                |
| 31 Hang On Sloop                       | The McCoys               | Hang On Sloop: The Best Of The McCoys | 3:51                                                                                |
| 32 Keep On Truckin'                    | Eddie Kendricks          | Eddie Kendricks                       | 7:59                                                                                |
| 33 Float On                            | The Floaters             | Music For Groovin'                    | 4:10                                                                                |
| 34 Walk on Water                       | Causes                   | Under Bridges That You Built for Me   | 3:34                                                                                |



DE  
PASSIE  
van... Danny Henskens





# Altijd op zoek naar uitdagingen

De een verzamelt sigarenbandjes, de ander houdt er een volkstuin op na. Ieder zijn hobby. Danny Henskens heeft een vrijetijdsbesteding die hij slechts met weinig anderen deelt: behendigheidswedstrijden met de vrachtwagen. De Brabander is daar zo goed in, dat hij zich inmiddels tot de beste chauffeurs van Nederland mag rekenen. “Zo’n competitie is niet alleen leuk, je leert er ook bij.”

tekst: Luuk Blijboom

beeld: Gerlinde Schrijver



Twaalf jaar oud was hij, nou vooruit, dertien misschien. Vél te jong in ieder geval om achter het stuur van een vrachtwagen te mogen kruipen, lacht Danny Henskens. En toch deed hij het. Ach ja, klinkt het met een zweem van nostalgie, de kermis, hè? Daar werd vroeger achter de schermen nog wel eens een oogje toegeknepen. Tsja, en wat doe je dan als je vader vraagt of je even onder diens toezien oog zijn oliebollenkraam en vrachtwagen met een totale lengte van zo'n 25 meter inparkeert?

‘Zo’n competitie is niet alleen leuk, je leert er ook bij’

Het zijn herinneringen die minstens zo zoet zijn als de lekkernijen die Henskens senior in den lande aan de man bracht. Glimlachend: “Dan zeg je geen nee. Ik niet, in ieder geval.”

## **Jonge jaren**

Sinds zijn jongste jaren is de vrachtwagencabine zijn habitat. Als klein jochie al kroop Henskens zo vaak als mogelijk bij zijn vader op schoot wanneer deze achter het stuur plaats nam. “Ik was al heel jong gefascineerd door vrachtwagens en kon er geen genoeg van krijgen om de kunst van het sturen af te kijken. Het begint met kijken, dan geef je vanaf de straat aanwijzingen en voor je het weet rijd je je eerste voorzichtige rondje. Eigenlijk heb ik stapsgewijs geleerd een vrachtwagen te besturen. Automatisch ga je dan op je achttiende je grote rijbewijs halen. Of ik in één keer slaagde? Jazeker. Alleen voor mijn rijbewijs met aanhanger ben ik de eerste keer gezakt. Die examinerator bestrafte me omdat ik onvoldoende ruimte aanhield bij een fietspad. Dat weet ik nog als de dag van gisteren. En ik ben het er na al die jaren nog steeds niet mee eens.”

Verder zijn het louter dierbare herinneringen die Henskens heeft aan het besturen van LZV-combinaties, Langere Zwaardere Voertuigen. Size does matter voor de 35-jarige Brabander, die zich met zeventien jaar ervaring achter het stuur zonder valse bescheidenheid mag rekenen tot de beste vrachtwagenchauffeurs van Nederland. Hoe groter de vrachtwagen, hoe mooier hij het vindt. Twee miljoen schadevrije kilometers, welgeteld nul bekeuringen voor hufterig rijgedrag, hoofdpersoon in een grote reeks vrachtwagen-filmpjes op YouTube én frequent deelnemer aan veiligheidswedstrijd. De twee kratten vol bekers en andere trofeeën die thuis in Berghem op zolder staan, vormen het tastbare bewijs dat Henskens daar niet voor spek en bonen aan mee doet. Lange tijd stonden de prijzen uitgesteld in de woonkamer. “Maar daar zijn we mee gestopt. Het is hier een huis, geen pronkzaal.”

## **Erelijst**

Henskens begon op 18-jarige leeftijd als chauffeur op een trekker-opleggercombinatie, een Scania 144 bij een bedrijf dat tribunes bouwde. Op zoek naar meer stabiliteit op de arbeidsmarkt ging hij vervolgens aan de slag bij een werkgever die autobanden distribueerde. Daarna volgden betrekkingen bij een internationaal transportbedrijf en een Nederlandse woonwarenketen. “Aan werk geen gebrek. Ik was iemand die overweg kon met een aanhanger met molenstel, een triangel zoals wij dat noemen. Dan weet je dus hoe je moet sturen. Het gevoel zit er gewoon in.” Henskens is nu eenmaal een man die graag uitdagingen opzoekt.

“Bij mijn huidige werkgever kwam ineens de term zuinig rijden voorbij, om zo de transportkosten te drukken. Tsja, dan ben ik zo iemand die daar graag aan meewerkt. Op dit moment rijd ik met een Scania 450 S-cabine van exact 25,25 meter. Met 450 PK onder de motorkap rijd ik tegen de 1:4. Best netjes wanneer je tussen de vijftig

en zestig ton aan lading vervoert.”

Een aantal jaar attendeerde een vriend hem op behendigheidswedstrijden voor vrachtwagenchauffeurs die werden georganiseerd. Of dat iets voor hem was? Jazeker wel, reageerde Henskens, die zich aanvankelijk voor de gein inschreef. Gaandeweg kreeg het competitie-element hem steeds meer te pakken. Opdrachten als theorieproeven, zuinig en veilig rijden, ladingen zekeren, manoeuvreren en met de vrachtwagen een pylon wegtikken gingen hem na verloop van tijd zó goed af dat hij in 2014 tijdens de Nederlandse editie van de Young European Truck Driver-competitie werd uitgeroepen tot beste chauffeur van het land. Naast eeuwige roem leverde die titel hem een uitnodiging op om in Zweden deel te nemen aan de Europese editie van het evenement, een wedstrijd waarin hij te midden van 23 deelnemers als vierde eindigde. Inmiddels staan er zo'n dertig wedstrijden op zijn erelijst. Henskens' laatste wapenfeit is de derde plaats van het NK Veiligste Chauffeur, in oktober 2019, dat onderdeel is van de TVM Awards. “Daarna zijn er vanwege de coronapandemie jammer genoeg geen wedstrijden meer georganiseerd.”

## **Saamhorigheid**

“De saamhorigheid van chauffeurs onder mekaar die je daar aantreft, de gezamenlijke affiniteit voor ons beroep, de spanning rond zo'n wedstrijd, dat mis ik echt. Het is niet alleen een uitdaging, je leert er ook van bij. Automatisch pas je die kennis ook weer toe in je dagelijkse werkzaamheden. Onbewust oefen je tijdens je ritten zaken die in wedstrijden gevraagd worden. Dit kan zuiniger, dat kan soepeler, je laat je wagen een keertje vaker uitrollen. Dat soort zaken. Het gaat om fingerspitzengefühl.”

Een foutje zit, ook in figuurlijke zin, soms in de hoek waar je het niet verwacht. Vertel Henskens wat. Hij wil nog wel eens zweetend wakker worden als hij droomt over zijn laatste NK, gehouden op het TT-circuit van Assen. Het was zo'n typisch geval van foutje, bedankt.



**Danny Henskens in actie tijdens de finale van de TVM Awards en het NK Veiligste Chauffeur op het TT Circuit. “De saamhorigheid van chauffeurs onder mekaar die je daar aantreft, de gezamenlijke affiniteit voor ons beroep, de spanning rond zo’n wedstrijd, dat mis ik echt.”**

“Waarom ik toen niet gewonnen heb? Dat zal ik je vertellen. Ik zat aardig in de wedstrijd, al zeg ik het zelf. Maar ik ben keihard afgerekend op een fout die ik maakte. Tijdens de finale-etappe moest ik de hele route achteruitrijden. Op zich geen probleem, ware het niet dat ik vanwege de spanning van het moment vergat om mijn gevarenlicht aan te zetten. Ik was zo gefocust met om me heen kijken dat ik uitgerekend dat over het hoofd zag. Normaal gesproken is zo’n handeling een automatisme, onder deze omstandigheden blijkbaar niet. Ook mij ontglipt wel eens wat.” Zure conclusie: “Iemand die dat vergeet, wordt dus geen veiligste chauffeur van Nederland.”

### **Medeweggebruikers**

“Het moeilijkste van het besturen van een vrachtwagen is het feit dat je te maken hebt met medeweggebruikers. Al moeten ik zeggen dat het niveau van de gemiddelde automobilist, zeker naar Europese maatstaven, best goed is. De meeste mensen kun je het gewoon niet kwalijk nemen dat ze

zich geen raad wegen met vrachtwagencombinaties in het verkeer. Het ontbreekt ze aan kennis over zaken als het gewicht waarmee je rijdt en de remweg die je nodig hebt. Ze zien gewoon de gevaren niet. Er zou van overheidswege veel meer voorlichting moeten komen. Ik ben er een voorstander van dat iemand die autorijlessen krijgt verplicht wordt een dagje met een vrachtwagencombinatie mee te gaan. Dat zou een hoop ongelukken en ergernissen schelen. Al moet ik zeggen dat het aantal irritaties op de weg aanzienlijk minder is in deze coronatijd. Hoe meer verkeer op de weg, hoe meer haast er namelijk is en hoe meer middelvingers je toegestoken krijgt. Wat dat betreft zorgt deze pandemie voor meer veiligheid op de weg. Als je een piepklein voordeeltje van Corona zou moeten noemen, dan is het dat.”

### **Driver trainer**

Henskens zou Henskens niet zijn als hij niet opnieuw op zoek is naar nieuwe uitdagingen. Iedere ochtend

stapt hij met het goede been uit bed als om drie uur de wekker gaat, begrijp hem goed. En alle dagen is hij even blij wanneer hij zich een uur later bij zijn werkgever mag melden. Toch droomt de bebaarde Brabander er na zeventien jaar op de weg te hebben gezeten van om plaats te kunnen nemen op de bijrijdersstoel. Als driver trainer zijn kennis over het vak overdragen en aan jonge chauffeurs en Code 95-cursussen geven, het lijkt hem fantastisch werk.

Aan zijn naam en faam zal het niet liggen. De lijntjes met Scania en Volvo zijn er, de rijbewijzen ook. Schertsend: “Het enige dat ik niet heb, is een vliegbrevet.” Groot struikelblok vormen evenwel het kostenplaatje dat hangt aan de cursussen die hij moet volgen en de inkomstenderving die gepaard gaan met een eventuele terugkeer naar de schoolbanken. Op enig moment, zo is zijn stellige overtuiging, vindt hij een oplossing voor dat probleem en leidt hij een nieuwe generatie vrachtwagenchauffeurs op die net zo veilig rijdt als hij. “De kennis, kunde en liefde voor het vak heb ik al. Nu alleen de vereiste papieren nog.”



**Peter**

Ik las je mail. Even bellen?



# VEILIG ONDERWEG PAK JE #APPMOMENT

Waar we ook zijn, met een telefoon is iedereen altijd dichtbij. Achter het stuur kan dat tot gevaarlijke situaties leiden. Laten we samen telefoongebruik achter het stuur terugdringen. Elkaar bereiken op momenten dat het kan. En daar goede afspraken over maken. Zo zijn er meer praktische en preventieve oplossingen die zorgen voor minder schade en meer veiligheid op de weg. Onze risico- en preventiespecialisten helpen u er graag bij. **Meer weten en een afspraak maken? Kijk op [tvm.nl/veiligonderweg](https://tvm.nl/veiligonderweg) of stuur een berichtje naar [preventie@tvm.nl](mailto:preventie@tvm.nl).**