

TVVM ACTUEEL

PREVENTIE-
SPECIAL

‘Preventie zit bij TVVM in het DNA’

CCO Wilma Toering: ‘Bij ons is veiligheid geen modewoord, het is onze overtuiging’

PLUS



Paul van der Burgt:
‘Rode kruizen staan er niet voor niets’



Anne Grooten:
‘Re-integratie is maatwerk’



Barend van der Lee:
‘Voor vertrek een check of alles klopt’



16

‘Bewustwording is cruciaal’

Cyberaanvallen op grote ondernemingen zijn steeds vaker in het nieuws. Niet zelden worden miljoenen euro's losgeld betaald teneinde cruciale data of software weer beschikbaar te krijgen. Hoe kunnen ondernemingen zich voorbereiden op en omgaan met dergelijke aanvallen? René de Jong, directeur van Parcival, vertelt.



8

‘ROOD KRUIS BOVEN DE WEG NIET OM TE PESTEN’
Meer automobilisten zijn vorig jaar bekeurd voor het negeren van rode kruisen, ondanks de relatief rustige coronaperiode. Paul van der Burgt van bergingsbedrijf Van Eijck Mobility vertelt dat dit komt door een kleine groep verkeersgebruikers.



28

GOEDE VOORBEREIDING IS HET HALVE WERK
Voor een nieuwe reis alles goed voorbereiden is het halve werk. Dit geldt zowel voor de binnenvaart als voor het wegtransport. TVM Actueel spreekt met chauffeur Barend van der Lee en schipper Sander Haverkamp.

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

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

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

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

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

Heeft u direct hulp nodig?

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

Heeft u schade, maar is het niet spoedeisend?

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

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



32

RE-INTEGRATIE BEGINT OP EERSTE DAG VAN DE ZIEKMELDING

Hoe voorkom je dat werknemers uitvallen en hoe help je ze weer op de been? TVM's arbeidsdeskundige Anne Grooten bezoekt bedrijven om tips te geven over o.a. veiligheid en re-integratie.



36

DE PASSIE VAN...
Martin Kolff voelt zich als een vis in het water in het tanktransport.



20

Gastcolumn
De chauffeur is de grootste veiligheidsfactor van de truck. Charles Engelaar van Volvo Trucks vertelt.

VAN DE VOORZITTER



In uw handen heeft u een speciale uitgave van TVM Actueel, die bijna volledig gewijd is aan preventie. Zoals u weet zit preventie echt in de genen van TVM.

Al een jaar na onze oprichting is in 1966 de stichting TVM veiligheidsplan opgericht. Tegenwoordig profileren sommige bedrijven zich ermee omdat het maatschappelijk verantwoord of gewenst is, maar wij zien ons preventiebeleid als een belangrijke pijler onder onze coöperatie en voegen ook daadwerkelijk de daad bij het woord. Hier plukken onze leden in de praktijk ook echt de vruchten van.

Met data kunnen we nog meer gaan doen met preventie. Inmiddels hebben we Bumper, onze digitale oplossing voor makkelijk schademelden, succesvol gelanceerd. Met Bumper kunnen we ondernemers meer en beter inzicht geven in hun schadebeeld, inclusief benchmarking, en daar ook onze preventieadviezen op aanpassen.

'Ons preventiebeleid is een belangrijke pijler onder onze coöperatie'

Ik durf te stellen dat er geen verzekeraar is die zo actief en professioneel is op het gebied van preventie als TVM. Onze preventie- en risicoadviseurs bezoeken chauffeursbijeenkomsten en bedrijven en helpen hen echt verder. Heel concreet: de schadefrequentie bij bedrijven gaat vaak met 20 tot 30 procent omlaag als wij een jaar binnen zijn. Dat is goed voor de transporteur en voor ons, een typische win-win. En daar ben ik trots op.

Ik weet dat veel verzekeraars best een beetje jaloers zijn hoe wij de zaken op het gebied van preventie aanpakken en hoeveel het ons gebracht heeft, ook qua profilering binnen en buiten de sector. Denk ook eens aan onze lange traditie met Ridders van de Weg en sinds de laatste jaren met de TVM Awards en het NK Veiligste Chauffeur.

Wat wij allemaal doen op het gebied van preventie en bewustwording is lastig te kopiëren. Het is vaak genoeg geprobeerd, maar ik geloof dat de overtuiging van het belang van preventie echt in het DNA van een bedrijf moet zitten. Want als je er niet in gelooft, dan werkt het niet. En bij ons zit het geloof in de genen, binnen alle geledingen van ons bedrijf. Dat is de kracht van onze coöperatie. Op deze manier werken wij samen aan een gezonde toekomst van onze sector.

Ik wens u veel leesplezier.

Arjan Bos
voorzitter

COÖPERATIE



21

10 MILJOENACTIE
De uitbraak van het coronavirus raakte de economie hard. TVM geeft eenmalig 10 miljoen euro premie terug aan Nederlandse zakelijke klanten.



23

TVM FOUNDATION
Alex van der Slot is benoemd tot bestuurslid van de TVM foundation. Hij is daarmee de opvolger van Jan Boudesteijn, die vorig jaar afscheid nam.



24

JAARCIJFERS 2020
De jaarcijfers van TVM over 2020 zijn gereed. CFRO Dirk Jan Klein Essink geeft een toelichting.



21

NIEUWE CEO TVM
Michel Verwoest treedt per 1 september in dienst als nieuwe CEO van TVM verzekeringen. Hij volgt Arjan Bos op die na een dienstverband van 27 jaar vertrekt.

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.



‘Preventie zit bij ons in het DNA’

Ze kent de verhalen uit de praktijk. Van ondernemers én chauffeurs. Bij klantbezoeken hoort Wilma Toering, CCO van TVM verzekeringen, geregeld over de enorme impact die een ongeval heeft op direct betrokkenen. “Preventie gaat voor mij in de eerste plaats over het menselijk en maatschappelijk leed dat we willen voorkomen door samen te werken aan veiligheid onderweg”, stelt ze.

tekst: Frank Woestenburg & Harm Vonk
beeld: TVM

Soms komt het heel dichtbij. Zo vertelde haar studerende dochter Eline enige tijd geleden het verhaal van een huisgenootje in de zorg die een slachtoffer van een verkeersongeval had zien sterven. En recent was ze bij een transportondernemer op klantbezoek. Hij was nog van slag door een ongeval, waardoor een pas 20-jarige rijder voor de rest van zijn leven zwaar invalide was geraakt. “Ik krijg weer kippenvel als ik erover praat. Afschuwelijk! Dit zijn tragedies met blijvende impact op direct betrokkenen, maar ook op hun familie, vrienden en collega’s.”

Preventie is al sinds de oprichting van TVM in 1962 een belangrijke pijler onder het beleid. “We zijn echter geen

binnen alle geledingen van ons bedrijf en dat maakt ons uniek. Ik durf te zeggen dat veiligheid en preventie in ons DNA zit. Wij geloven in wat we doen. Bij ons is veiligheid geen modewoord, het is onze overtuiging.”

Niet alleen de accountmanagers en adviseurs van de afdeling Preventie en Risicobeheer gaan geregeld op bezoek bij hun vaste klanten waardoor een vertrouwensband ontstaat die past bij een partnership. Ook CEO Arjan Bos en zijzelf houden het contact met klanten bewust in stand. “Bij TVM geloven we heel erg in de menselijke maat. Persoonlijk contact en oprechte betrokkenheid vind ik enorm belangrijk. Soms volstaat een telefoontje met de vraag hoe het gaat en of we ergens mee kunnen helpen.”

met onze leden aan een gezonde toekomst van onze sector. En dat zeggen we niet alleen, dat laten we onze leden ook voelen.”

Terug naar preventie. Voor jou is preventie dus veel meer dan een manier om schadelastreductie te realiseren?
“Honderd procent!”

En hoe belangrijk is data in dit verhaal?
“Ontzettend belangrijk. Iedereen is tegenwoordig bezig met data. Dat hoort bij deze tijd, ook in onze sector. Data helpt om sneller patronen te ontdekken en meer en betere analyses te kunnen maken. Data heeft een voorspellende gave. Je kunt grip houden op meer dan 60 procent van de risicosituaties. Alleen, data mag nooit ten koste gaan van de menselijke aanpak.”

“Er wordt wel eens gezegd: data is het nieuwe goud. Dan zeg ik: Ja, wacht even. Want zonder mensen die helpen om de data te vertalen naar jouw specifieke onderneming of situatie en die beschikken over de juiste kennis en ervaring, heb je er niets aan. Wij updaten onze preventiepropositie voortdurend met technologie, maar ook met gedrag. Er zijn zoveel mooie voorbeelden van bedrijven die heel goed gaan met hun schadeverloop, omdat ze veiligheid duurzaam hebben verankerd in beleid en dat ook weten door te vertalen naar de dagelijkse praktijk. En dat zijn de bedrijven die sturen op gedrag.”

Geef eens een concreet voorbeeld.
“Preventie is vaak ook cultuur en cultuur zit ‘m vaak in de kleine >

‘Persoonlijk contact en oprechte betrokkenheid vind ik enorm belangrijk’

verzekeraar in de traditionele zin van het woord,” benadrukt Toering, die binnen TVM verantwoordelijk is voor onder andere preventie.

“We zijn in de eerste plaats een coöperatie. Opggericht voor leden, door leden. Wij kennen de markt, wij kennen onze leden en denken en voelen met hen mee. In voorspoed, maar zeker ook in tegenspoed. Dat gevoel, dat is TVM. Die betrokkenheid voel je

merken dat we er voor hen zijn. Dat we willen meedenken in oplossingen en in ieder geval een luisterend oor bieden. We staan pal voor onze leden, dat is wat mij betreft de meerwaarde van een coöperatie. En niet alleen met woorden, ook met daden. Denk maar aan onze actie om 10 miljoen euro terug te geven aan onze Nederlandse zakelijke klanten over weg en water. Wij zijn niet uit op winstbejag, wij werken samen

Zoals jullie dat bijvoorbeeld ook bij de uitbraak van de coronapandemie hebben gedaan?

“Exact. Ook toen het land ineens op slot ging, hetgeen grote gevolgen had voor de gehele logistiek- en transportsector, wilden we laten

‘Van inzicht naar grip naar resultaat, dat is Bumper’

dingen. Ik geef je het voorbeeld van een transportondernemer die zijn chauffeurs altijd vlakbij het kantoor laat parkeren en het kantoorpersoneel zelf juist een stuk verderop. Waarom? Zodat de chauffeur voor zijn rit nog even langs de planner loopt. En de planner met één blik in de ogen kan beoordelen of het een goede dag wordt of dat hij even een kop koffie met de

chauffeur moet pakken voor een prajje. Dat zijn simpele voorbeelden die wel het verschil kunnen maken.”

“Bij TVM kennen we de praktijk. En juist daarmee maken we het verschil, wat zich weer vertaalt in prachtige rapportcijfers. Klanten die samen met ons een preventietraject opstarten, hebben na het eerste jaar gemiddeld 20 tot 30 procent minder schades, met uitschieters ver naar boven. Ja, daar ben ik trots op. Maar ik zeg er nadrukkelijk bij: we doen het wel samen met de klant. Als TVM kunnen we adviezen geven, een lijn uitzetten en ondersteuning bieden, maar het blijft de onderneming die er samen met ons uitvoering aan moet geven.”

“En natuurlijk, schades kunnen niet altijd voorkomen worden. Dus ook onze dienstverlening bij schades brengen we naar een steeds hoger niveau. Denk hierbij aan TVM schadeservice waarbij we onze klanten tegen een goede prijs snel weer op weg helpen en ook aan TVM assistance, onze in-house-alarmcentrale die 24/7 bereikbaar is en door onze klanten met een dikke 9 wordt gewaardeerd.”

Dan even over Bumper, de schade-registratietool die TVM samen met klanten heeft ontwikkeld. Wat is exact de toegevoegde waarde?

“Bumper is een digitale tool die het voor een transportondernemer of wagenparkbeheerder mogelijk maakt om makkelijker, beter en sneller schades te registreren. Daarnaast helpt

Bumper om een volledig inzicht te krijgen in zijn of haar schades, ook ten opzichte van andere bedrijven in dezelfde deelmarkt. De data van Bumper blijft altijd in het bezit van de ondernemer, die zelf bepaalt wat hij deelt met TVM. De verkregen data kan ons wel helpen om datagedreven preventieadviezen te geven en de risico's voor de ondernemers te helpen verminderen. Onze P&R-adviseurs brengen de data tot leven. Dus terug naar je vraag: Bumper onderscheidt zich vooral in combinatie met het vakmanschap en de persoonlijke benadering van onze adviseurs. Van inzicht naar grip naar resultaat, dat is Bumper.”

Als schoolvoorbeeld van hoe Bumper moet werken, noemt Toering de betonpaaltjes in Arnhem. “Uit een Excellijst zie je niet of nauwelijks waar schades zijn. Zet je diezelfde data in Google Maps, dan gaat het anders leven en kun je tot op detailniveau inzoomen. Vanuit zulke analyses kregen we straten in Arnhem in beeld. Eén plek viel op: daar werd verreweg de meeste schade gereden. Individueel waren het incidenten, maar gezamenlijk zagen we een patroon dat veel ondernemers juist daar tegen schade opliepen. Wat bleek? Er stonden betonpaaltjes om een bankje te beschermen waardoor het onmogelijk was geworden om te manoeuvreren naar de laad-en losplek van een filiaal. Dankzij Bumper hebben we dit kunnen verhelpen. Het hogere doel is vanzelfsprekend de continuïteit van bedrijven te bevorderen door duurzaamheid te vergroten en schadelast te reduceren.”

De klanten die Bumper gebruiken zijn zeer enthousiast over de tool, zegt Toering met gepaste trots. “Er zijn ook klanten die Bumper reeds in huis hebben, maar het nog niet hebben geïmplementeerd. Daar moet je als onderneming wel even energie insteken, maar dat is het zeker waard. Het levert meer informatie op en zorgt uiteindelijk voor minder werk. Wij kunnen vanuit TVM ondersteunen bij de implementatie, maar ze moeten het uiteindelijk wel zelf doen. Erik Nagel, de directeur van R. Nagel Transport, is zo'n iemand die de handschoen vanaf het begin heeft opgepakt. Hij heeft

gezegd: voor de zomervakantie is er geen schadeformulier meer bij mij op kantoor. Hij stuurt op Bumper, omdat hij de enorme toegevoegde waarde ervan inziet en merkt.”

Je hebt het over inzichten uit data, die moeten leiden tot meer bewustwording. Is dat de essentie?

“Bewustwording is de eerste stap naar gedragsverandering, daar is het uiteindelijk om te doen. Wij investeren daar al decennialang in. Ter illustratie: Een jaar na de oprichting is het TVM veiligheidsplan al opgericht en kijk ook eens naar de ruim 50-jarige geschiedenis van Ridders van de Weg, dat draaide en draait om het belonen van veilig rijgedrag. Datzelfde geldt voor de TVM Awards als opvolger van Ridders van de Weg. Het NK Veiligste Chauffeur is een van de pijlers van de TVM Awards en spreekt bij chauffeurs ook tot de verbeelding. Wij vinden het belangrijk om bewustwording voor veiligheid op de weg structureel onder de aandacht te brengen en te houden, daar geloven we in.”

TVM is daarnaast ook medeoprichter van de Safety Deal, een stichting die stuurt op een veiligheidscultuur binnen de gehele keten.

“Klopt. De keten zijn wij met ons allen. Van groot tot klein. Ook dat vind ik belangrijk om te benoemen. Sinds 1 juni zijn we gestart met de preventiedesk, die erop gericht is om de kleine ondernemer maximaal te ondersteunen op het gebied van preventie en veiligheid. Klanten kunnen de preventiedesk elke werkdag bellen of mailen met vragen waar ze in de praktijk tegenaan lopen.”

Resumerend, preventie gaat voor TVM over veel meer dan veiligheid op de weg of het water.

“Absoluut. Preventie gaat over het maximaal ondersteunen van onze leden. Het gaat over maatwerk, dus zeker niet alleen over veiligheid in de vrachtauto of aan boord van een binnenvaartschip. Ook op het vlak van bijvoorbeeld duurzaamheid, Last Mile, verzuimmanagement, cybersecurity en rechtshulp pakken we graag en overtuigend de rol die past bij ons als coöperatie. Samen optrekken met onze leden voor een gezonde toekomst van onze sector, dat is waar we voor staan.” <



Wilma Toering:
“Wij vinden het
belangrijk om
bewustwording
voor veiligheid op
de weg structureel
onder de aandacht
te brengen en te
houden, daar
geloven we in.”

‘Die rode kruizen sta

Ondanks de relatief rustige coronaperiode zijn vorig jaar meer automobilisten bekeurd voor het negeren van rode kruizen. Paul van der Burgt van bergingsbedrijf Van Eijck Mobility ergert zich aan de onnadenkendheid van een kleine groep verkeersgebruikers. ‘Dat rode kruis staat er om te garanderen dat ook ons personeel en dat van andere hulpdiensten veilig thuiskomt.’

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh

In de buurt van Paul van der Burgt is de onrust wat betreft incidenten en calamiteiten nooit ver weg. Bij voorbaat verontschuldigt de manager van bergingsbedrijf Van Eijck Mobility zich voor zijn voortdurende alertheid bij piepjes en telefoontjes. “Dat rammelt gewoon door tijdens het gesprek, hè. Het zijn lopende zaakjes, maar ik wil aan de zijlijn alles in de gaten houden. Het kan onbeleefd overkomen, maar het is nu eenmaal een deel van mijn werk.”

Zoals even later prompt blijkt. Na een melding spoedt hij zich naar zijn bureau. “Ai, het KNMI geeft code geel af voor het hele land. Dan zal het wel druk gaan worden.”

‘De eigen veiligheid van onze mensen staat boven alles’

Van Eijck Mobility is een van de vooraanstaande bergingsbedrijven in Nederland met circa 225 personeelsleden, met elf vestigingen in Noord-Brabant en Gelderland en met een reeks partners verspreid over heel Nederland. Het familiebedrijf houdt zich daarnaast bezig met uiteenlopende zaken, van repatriëring tot het opbouwen van plaatsen delict in opdracht van de politie. De hele operatie wordt aangestuurd vanuit de meldkamer in Eindhoven, 24 uur per dag en 365 dagen per jaar bemand en waakzaam.

Aanleiding tot het gesprek is de hartenkreet van Van der Burgt in TVM Actueel van juni 2020, toen hij in een gastcolumn het volgende schreef over de rode kruizen: “Maakt dat het werk voor bergers ook meteen veiliger? Nee, het blijft gevaarlijk. Om die reden moeten we blijven hameren om rode kruizen te respecteren. Het gebeurt nog altijd veel te vaak dat er mensen in een wegvak aan het werk zijn en een belende automobilist met 100 km per uur of harder aan komt rijden, op het laatste moment nog kan remmen en nog net een ongeluk weet te voorkomen. Maar soms gaat het echt goed mis.”

Ondanks de relatieve rust op de wegen ten tijde van de coronapandemie is het aantal automobilisten dat de beschermde werkplekken van de hulpdiensten – beveiligd door rode kruizen en afgezet met andreasstrips en oranje kegels – niet respecteert, alleen maar toegenomen (zie kader).

Ter vergelijking: bergingsbedrijven hadden vorig jaar tientallen procenten minder werk, maar het aantal bekeuringen wegens het negeren van rode kruizen nam met 55 procent toe, overigens mede door de nieuwe bevoegdheid van de weginspecteurs om proces-verbaal op te maken.

Van der Burgt begrijpt niet dat verkeersgebruikers nog steeds bereid zijn levensgevaarlijke risico's te nemen.

“Als je zo'n rood kruis negeert en daar bewust onderdoor rijdt, op een plaats waar bijvoorbeeld een opa en oma met twee kleine kinderen staat >



an er niet voor niets'





en waar veilig gewerkt moet worden door hulpverleners, dan is het alleen maar goed dat daartegen harder wordt opgetreden. Die kruizen staan er niet voor niets. Er is niemand op de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat die een rood kruis aanzet om de automobilisten te pesten, dus dan is er een goede reden voor.”

Zijn personeel en dat van andere

‘De zwakke schakel in het verkeer is het individu, dat haast heeft’

bergingsbedrijven zijn regelmatig doelwit van wangedrag. “Het overgrote deel van de automobilisten houdt zich netjes aan de regels, maar er is een deel dat het nodig vindt om te spugen, dingen uit de auto te gooien of foto’s te nemen. Sommige van onze bergers worden twee tot drie keer per week met dit soort incidenten geconfronteerd. De agressie is soms enorm.”

Heeft jouw personeel nooit serieuze ongelukken meegemaakt?

“We hebben wat kleine incidenten gehad, maar ik moet het afkloppen: tot op heden zijn wij van grote incidenten gevrijwaard gebleven. Dat kunnen helaas niet alle collega’s in Nederland zeggen.”

Hoe reageer je als je zo iets hoort?

“Binnen de gelederen van een bergingsbedrijf voelt dat of dan dat het bij jezelf is gebeurd, omdat je allemaal in dezelfde situatie verkeert. Het kan helaas iedereen overkomen.”

Wat doe je om ongelukken te voorkomen voor mensen die rondom zo’n ongeluk aan het werk zijn?

“Wij drukken onze mensen op het hart alleen aan het werk te gaan als hun persoonlijke veiligheid gewaarborgd is - en ik ben ervan overtuigd dat het gros van het bergingsbedrijven in Nederland er net zo over denkt. De eigen veiligheid van onze mensen staat boven alles.”

Hebben veiligheids campagnes van de overheid wel nut?

“Er zijn al heel veel campagnes geweest

en ik ben ervan overtuigd dat ze effect hebben in de bewustwording, zowel voor de weggebruikers als voor onze eigen mensen, om iedereen scherp te houden qua eigen veiligheid. Er wordt ook heel veel geluisterd door de overheid naar onze ervaringen, er is gelukkig veel begrip. Maar de zwakke schakel in het verkeer is het individu, dat haast heeft. Voor die enkeling is zulk verkeersgedrag helaas een vorm van normaal.”

Daarvoor is volgens Van der Burgt maar één passende remedie: de ‘campagne van het CJIB’, een boete van het Centraal Justitieel Incasso Bureau.

“Ik zou tegen de weggebruikers willen zeggen: doe normaal. Die ene persoon met haast, die is misschien tien minuten later thuis. Maar hij komt wel heelhuids aan. Dat rode kruis staat er om te garanderen dat ook ons personeel en dat van andere hulpdiensten weer veilig thuiskomen.”

Over de media-aandacht voor het negeren van rode kruizen zegt hij niet te klagen te hebben. “Het liefst zou ik hebben dat kijkers er iedere avond van acht uur tot één over acht in het NOS Journaal op gewezen zouden worden. Maar er zijn meer problemen in de samenleving die aandacht vragen. Ik



HULPVERLENERS ONDANKS RODE KRUIZEN HUN LEVEN NIET ZEKER

Nu de economie weer opstart en de verkeersdrukte navenant toeneemt, wordt ook de veiligheid van de verlener van eerste hulp bij incidenten op de (snel) wegen weer hoogst actueel.

Het negeren van rode kruizen is en blijft een groot probleem, stelde Rijkswaterstaat begint dit jaar al vast. Dagelijks worden de wegininspecteurs, de bergers, politiemensen, ambulancepersoneel en brandweer geconfronteerd met (levens)gevaarlijke situaties.

Rijkswaterstaat constateert dat de eind 2019 begonnen campagne 'Een rood kruis staat er #nietvoornix' weinig heeft geholpen. Het aantal uitgeschreven processen-verbaal voor het negeren van rode kruizen in 2020 is met ruim 55% toegenomen, middenin het coronajaar dus met veel minder verkeer op de weg.

Dat komt echter mede doordat een aantal wegininspecteurs van Rijkswaterstaat is beëdigd tot buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA), met de bevoegdheid te verbaliseren. Dat zijn er inmiddels bijna honderd.

Vorig jaar schreven de wegininspecteurs ruim 5.600 bonnen uit. Daarvan had het overgrote merendeel, 87% oftewel 4.920 bekeuringen, betrekking op het negeren van rode kruizen. In 2019 waren dat er 'nog maar' 3.159 en in 2018 was dat aantal 1.653.

In 2020 werden elf dienstauto's van wegininspecteurs aangereden die op de weg stonden ter beveiliging van een incident; die waren grotendeels total loss. In 2019 waren dat nog zeven voertuigen, aldus Rijkswaterstaat. In ongeveer de helft van de gevallen waren rode kruizen boven de weg gemarkeerd. Daarnaast werden 22 botsabsorbers- en pijlwagens aangereden.

denk dat wij als bergingsbedrijf blij moeten zijn dat er veel campagne wordt gevoerd."

Van der Burgt pakt zijn tablet erbij. Hij haalt wat filmpjes tevoorschijn uit Duitsland, waar agenten niet schromen weggebruikers te confronteren met de gevolgen van hun gedrag. Zoals een chauffeur die vanuit de cabine de situatie rondom een ongeluk aan het filmen was. De chauffeur verontschuldigt zich vervolgens tegenover de politiemans voor zijn gedrag, wil zo snel mogelijk weg uit de benarde situatie.

Die harde confrontatie is in Nederland niet aan de orde. Maar hij beseft dat iemand die bewust rode kruizen negeert, ook door een overheids-campagne niet tot inkeer te brengen is. Van der Burgt: "Voor die mensen is er dan die CJIB-campagne, zoals ik het noem, met een verhoogde pak-kans en boetes." <

Paul van der Burgt:
"Ik denk dat wij als bergingsbedrijf blij moeten zijn dat er veel campagne wordt gevoerd."



‘De fysieke en mentale belasting in transport is aanzienlijk toegenomen’

Met de invoering van Code 95 in 2010 begon ook de opmars van JobTrans. Het snel opgroeiende geesteskind van Henrik de Leeuw specialiseerde zich in het begeleiden van bedrijven in logistiek en transport door voorop te lopen, vooruit te denken en verwachtingen te overtreffen.

tekst: Yoeri van den Busken

beeld: Matty van Wijnbergen

Klanten beter laten presteren. Dat is in vier woorden de missie van JobTrans. Om dat doel te bereiken ontwikkelden De Leeuw, zijn veertig vaste medewerkers en nog eens zestig zzp'ers een breed scala aan cursussen en opleidingen voor de transport- en logistieke sector. In januari werd – na Genemuiden, Harderwijk en Heerenveen – de vierde vestiging geopend in Oosterhout (NB). “Het is een serieuze business geworden”, zegt de 34-jarige directeur. Vanaf begin juni werkt JobTrans samen

moet aangeven of een chauffeur vakbekwaam is. Vastgeklonken aan die maatregel zit een verplichte bijscholing van 35 uur per vijf jaar. Voor JobTrans – van origine een detacheringsbureau – betekende het een gat in de markt. Er was immers nog een wereld te winnen.

De Leeuw: “Toen we in 2010 begonnen, was alles vooral gericht op brandstofbesparing, schadepreventie of het zekeren van de lading. Het had te maken met de machine of het vervoer. Er was nog maar beperkte aandacht voor de menskant. Wij noemen dat ook wel de soft skills.”

Zowel de fysieke als mentale belasting in de transportbranche is aanzienlijk toegenomen. De Leeuw haalt een treffend praktijkvoorbeeld aan. “Een klant die altijd normale fietsen vervoerde, heeft inmiddels met e-bikes te maken. Maar de manier van laden en lossen wordt niet aangepast, terwijl die e-bikes vele malen zwaarder zijn. Gevolg: meer mensen met rugklachten.”

“Aan de andere kant signaleren we meer uitval vanwege psychische klachten. Vooral corona hakte er flink in. Mensen zaten niet lekker in hun vel, kregen geen rust in hun hoofd, konden niet loskomen van hun mobieltje. Ze kijken er dag en nacht op, veel communicatie en planning loopt via WhatsApp. En dan willen ze het nieuws nog volgen, alles weten

over de lockdown. Een hoop negativiteit... Het mobiele telefoonverkeer is enorm toegenomen en dat doet iets met je hersenen. Mensen herstellen gewoon niet meer. Ze pakken nooit meer een boek of gaan even achter in de tuin zitten. Er is altijd Facebook, Instagram, nos.nl of een andere site waar je toch even doorheen scrolt.”

Fit op de rit

JobTrans verzorgt op jaarbasis drie- tot vierduizend trainingen aan ongeveer twintigduizend chauffeurs. Ze zijn inmiddels toonaangevend in Nederland. Een programma waar veel succes mee wordt geoogst, is Fit op de rit. De Leeuw: “Vaak horen we de opmerking: het is verplicht. Ja, klopt. Maar als het toch verplicht is, besteed je geld dan goed en zorgt dat het ergens aan bijdraagt. Vanuit die gedachte zijn we met TVM in gesprek geraakt. Wij kunnen zorgen dat hun leden beter gaan presteren. Dat is voor TVM interessant, want: minder schadelast. En als je daarnaast meer opleidingen in de breedte verzorgt, heeft het nog een meerwaarde ook.”

Fysiotherapeut Jens van den Brink is een van de cursusleiders die zich bezighoudt met Fit op de rit. Hij traint groepen van maximaal zestien chauffeurs. “Wij richten ons op werktechnieken en voeding”, zegt hij. “Het begint met simpele vragen. Hoe stel je je stoel in? Hoe stap je in en uit? Hoe til je? >

‘Vaak horen we de opmerking: het is verplicht’

met TVM. Fase 1 bestaat uit een pilot met verschillende e-learnings. “Dat gaat over praktische zaken: stoelafstelling, tachografen, cruise control... Slaat het aan bij de leden van TVM, dan breiden we het verder uit. Daarbij beloven wij drie dingen: rendement, gemak en innovatie. Dat zijn zo'n beetje de pijlers waarop wij ons bedrijf bouwen.”

Code 95

Twaalf jaar geleden bepaalde de Europese Unie dat een code in het rijbewijs



Hoe werk je met pompwagens? Die zaken hebben allemaal betrekking tot de fysieke belasting. Maar eigenlijk moet je kijken naar de belastbaarheid, zowel op het lichamelijke als geestelijke vlak. Dat is voor iedereen verschillend. Als je continu moet laden en

worden gemeten, hun BMI berekend. Voeding is een belangrijk thema tijdens de vitaliteitstraining. “Dat is iets waar vrijwel alle chauffeurs wel mee worstelen”, zegt Van den Brink. “Ze zijn de hele dag onderweg. Wat en op welk moment eet je? En hoe weersta je het enorme aanbod langs de weg?”

Elke dag komen er in Nederland tachtig mensen met diabetes 2 bij; een zorgwekkend aantal. Van den Brink: “Daar zitten veel vrachtwagenchauffeurs bij, omdat zij uit een cultuur komen waarin het nog geaccepteerd is om wat ongezonder te leven. Maar straks moet zijn rijbewijs verlengd worden en met diabetes 2 wordt dat echt een ander verhaal. Regels worden strenger. Ze moeten tegenwoordig in ritpauzes hun bloedsuikerspiegel laten prikken en dat vinden ze niet leuk. Wij geven de

tools om die vervelende situatie vóór te zijn.”

De Leeuw: “Je hoopt dat het dominante tikje geeft. In de eerste plaats krijg je punten voor je rijbewijs, dus je hebt het nodig. Maar er is nóg iets: als jij straks 66 bent en met je kleinkinderen wil gaan fietsen in de duinen, moet je het echt anders aanpakken. Daarmee raak je een gevoelige, persoonlijke snaar. Stel, je hebt net vier uur gereden, te weinig gedronken, je loopt een tankstation binnen en daar ligt een bal gehakt. Dan is het heel verleidelijk die te pakken. Of je neemt het appeltje dat je die morgen van huis hebt meegenomen.”

Van den Brink: “Wij gaan geen dieet adviseren of een bepaalde leefwijze aanmoedigen. Verschillen zijn er altijd. Ook in de transportwereld zal de één meer behoefte hebben aan vetten, de ander aan koolhydraten. Dat kun je

‘Wij helpen de ondernemer de bewustwording door te voeren in zijn bedrijf’

lossen, ben je van nature veel in beweging. Een ander zit langer stil.”

Diabetes 2

Chauffeurs kunnen bij binnenkomst (vrijwillig) op de weegschaal gaan staan. Bloedruk en vetpercentage



Henrik de Leeuw:
“Ik verbeeld me
niks: wij gaan echt
geen revolutie
teweegbrengen.
Maar wij kunnen
wél het zaadje
planten bij een
chauffeur.”



gewoon laten zien. In een groep van zestien cursisten kan het zomaar zijn dat ze allemaal een ander advies krijgen. Dat is puur gebaseerd op de vraag: hoe ziet jou dag eruit? Op basis daarvan verzorgen wij maatwerk.”

De Leeuw: “Ik verbeeld me niks: wij gaan echt geen revolutie tweewegbrengen. Maar wij kunnen wél het zaadje planten bij een chauffeur. Waar heb ik invloed op? Er is altijd een excuus om het niet te doen. En die keuze maak je zelf. Ik ken vervoerders die met elkaar de uitdaging zijn aangegaan. Zij lopen via een stappenteller van Zwolle naar Rome. Er is een poule gemaakt en sommigen zijn daar uitermate fanatiek in. Het is niet alleen een leuke manier om je personeel te stimuleren, vitale werknemers betekent in de regel ook weinig ziekteverzuim.”

Van den Brink: “Vandaag had ik er twee bij die tijdens lange ritten nu een racefiets meenemen. Anderen kijken daar dan vreemd van op. Ik weet: de cultuur is moeilijk te doorbreken. Je kunt iemand wel vertellen dat hij tienduizend stappen per dag moet zetten, maar er zijn ook chauffeurs die door de werkdruk niet toekomen aan dat dagelijkse ommeetje. Wij reiken dan tips-and-tricks aan. Hoe kun je gezonder eten? Wat verandert er als je van een dag- naar een nachtschema gaat? Dat proberen wij heel simpel uit te leggen.”

De Leeuw: “Het grappige is: we hadden best wat weerstand verwacht. Maar de trainingen worden zeer

positief ontvangen. Chauffeurs steken niet de kop in het zand en vinden het juist superleuk om over hun leven te praten. En wat daarnaast belangrijk is:

‘Het mobiele telefoonverkeer is enorm toegenomen en dat doet iets met je hersenen’

wij helpen de ondernemer die bewustwording door te voeren in zijn bedrijf. Want mensen worden vaak pas aan het denken gezet wanneer iemand is uitgevallen met ernstige klachten. En dan is het te laat.” <

‘Het kan iedereen overkomen’

Ze zijn regelmatig in het nieuws: cyberaanvallen op ondernemingen. Niet zelden worden er miljoenen euro's losgeld betaald teneinde cruciale data of software weer beschikbaar te krijgen. Hoe kunnen ondernemingen zich voorbereiden op en omgaan met dergelijke aanvallen? “Bewustwording is cruciaal”, zegt crisismanagement-expert René de Jong.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen

Steeds vaker worden bedrijven getroffen door zorgvuldig geplande en uitgevoerde cyberaanvallen. Zomaar even twee voorbeelden uit de praktijk. Het Braziliaanse JBS, de grootste vleesverwerker ter wereld, werd eind mei getroffen door een cyberaanval, waardoor de computernetwerken op Amerikaanse servers werden stilgelegd en de vleesverwerking in onder andere Canada en Australië stil kwam te liggen. Er werd na onderhandelingen zo'n 11 miljoen euro losgeld betaald.

Dan een stuk dichterbij huis. In december 2019 werden de computersystemen van de Universiteit van Maastricht versleuteld met ransom-

medeoprichter en commercieel directeur van Parcival. Het bedrijf uit Zoetermeer houdt zich vooral bezig met het ondersteunen van organisaties op het gebied van crisismanagement. “Cybercriminaliteit kan de continuïteit van je bedrijf ernstig in gevaar brengen”, stelt hij.

Bewustwording

Nog altijd staan veel bedrijven onvoldoende stil bij het belang van cybersecurity, meent hij op basis van zijn jarenlange ervaring. “Cyber gaat niet alleen over IT, maar ook over houding en gedrag. Bewustwording is cruciaal, in alle lagen van de onderneming. Hoe gaan medewerkers om met wachtwoorden? En weten ze bij wie ze een melding moeten maken als ze in een phishingmail zijn getrapt? En beseft het management dat het afstraffen van fouten leidt tot minder meldingen, maar niet tot minder incidenten?”

“Veel ondernemers denken nog steeds: dat overkomt mij niet. Maar het kan iedereen overkomen. En als zoiets gebeurt, verwacht dat niet dat klanten je automatisch als slachtoffer zien. Zij kunnen je zien als een nalatige partij, die de beveiliging niet goed op orde had, waardoor bijvoorbeeld klantdata zijn buitgemaakt. Een andere misvatting is dat ook kleinere organisaties een doelwit van cybercriminelen kunnen zijn. Zij kunnen >

‘Cyber gaat niet alleen over IT, maar ook over houding en gedrag’

ware, waardoor het onderwijs stil kwam te liggen. Ook hier werd uiteindelijk losgeld betaald.

Cybercriminaliteit is tegenwoordig aan de orde van de dag. Van klein tot groot. Sterker nog, het aantal Nederlandse criminele cyberdelicten is afgelopen jaar met 127 procent verdubbeld ten opzichte van het jaar ervoor, zo meldde het Openbaar Ministerie eerder. En de impact daarvan, zowel financieel als maatschappelijk, kan enorm zijn, stelt René de Jong (37),



bijvoorbeeld een dankbare gateway zijn tot grote partijen of multinationals. Dus als onderneming moet je primair in je eigen keuken kijken, maar niet alleen. Kijk op alle niveaus, binnen en buiten je eigen organisatie. En stel jezelf de vraag: heb je mogelijkheden om je primaire processen door te draaien als bepaalde leveranciers of systemen uitvallen?

Voorbereid zijn

Het belangrijkste is dat bedrijven, van eenmanszaken tot multinationals, vooraf de risico's in kaart brengen en voorbereid zijn op crisissituaties, benadrukt De Jong. Zijn devies: zorg voor een grondige risicobeoordeling en impactanalyse. "En probeer vooral niet alle mogelijke scenario's te bedenken die je zouden kunnen overkomen, dat is niet efficiënt. Een belangrijke stelregel bij BCM (Business Continuity Management, red.) is dat de focus in de planvorming moet liggen op de gevolgen van als primaire processen uitvallen. Dan doet het er niet toe of de oorzaak een brand, een waterlek, een bommelding of een cyberaanval is. Het gaat erom dat je een crisisorganisatie hebt die ongeacht de situatie een cri-

men heeft ook echt werkt en waar ruimte is voor verbetering. Juist hierom is een terugkerende cyclus van opleiden, trainen, oefenen cruciaal."

Een goede voorbereiding betekent vanzelfsprekend niet dat je als onderneming niet geraakt kunt worden, vervolgt De Jong. "Belangrijk is: prepare for the worst. Weet wat je moet doen als het je toch overkomt. De voornaamste tip die ik bedrijven in een crisissituatie wil meegeven is: zie het niet te lang als een incident en schaal zo snel mogelijk op. Je kunt beter later afschalen dan te laat opschalen. Haal bijvoorbeeld partijen met specialistische expertise in huis. Onze samenwerkingspartner Northwave biedt bijvoorbeeld forensisch experts die snel onderzoek kunnen doen of een onderhandelaar die namens het bedrijf met de cybercriminelen kan onderhandelen. En vanuit Parcival ondersteunen we bij crisiscommunicatie richting klanten, media en andere belangrijke stakeholders."

Vastleggen informatie

Een belangrijk ondergeschoven kindje bij crisismanagement noemt De Jong het snel vastleggen en delen van informatie. "Bedrijven vergeten dat vaak. Terwijl tijdens een crisis het juist zo belangrijk is om over actuele informatie te beschikken en overzicht te houden. Met een goede softwaretool kun je ervoor zorgen dat informatie makkelijk wordt vastgelegd, dat mensen weten welke acties ze moeten uitvoeren en dat je overzicht behoudt. Daarom hebben we met ons zusterbedrijf Merlin de applicatie CrisisSuite ontwikkeld. Ook na een crisis of incident heb je profijt van het vastleggen van informatie, ook voor evaluaties."

De Jong stelt dat de coronacrisis – en als gevolg daarvan het structureel thuiswerken – een grote impact heeft gehad op de kwetsbaarheid van veel bedrijven in alle sectoren, dus ook in de logistiek en transportsector. De Autoriteit Persoonsgegevens meldde een explosieve

stijging van het aantal hacking, malware of phishing-incidenten van 30 procent ten opzichte van 2019.

"Mensen zitten anders achter hun eigen bureau, met een andere alertheid. En er zijn andere en meer risico's, omdat er eenvoudigweg steeds meer online gebeurt. Daarnaast is er sprake van razendsnelle ontwikkelingen in de verdere professionalisering van criminele partijen. "Ze hebben bij wijze van spreken bijna een eigen helpdesk."

"Phishingmails zien er steeds beter uit en worden steeds beter toegespitst op de organisatie die als doelwit geldt. We hebben het over kwalitatief hoogstaande aanvallen. De mailtjes zijn vaak echt niet meer aan de taalfouten te herkennen, het is een verouderd beeld dat niet meer van toepassing is. Criminelen schieten tegenwoordig niet meer met hagel, maar bereiden hun aanvallen lang en grondig voor. Als ze inbreken in systemen, hebben ze nog niet altijd meteen wat ze willen. Soms hebben ze maandenlang toegang, analyseren ze de systemen, brengen ze de pijnpunten in kaart om vervolgens genadeloos toe te slaan. En



René de Jong:
"Phishingmails zien er steeds beter uit en worden steeds beter toegespitst op de organisatie die als doelwit geldt."

'De belangrijkste tip? Zie het niet te lang als een incident, maar schaal zo snel mogelijk op'

systeem kan activeren en dat die mensen ook daadwerkelijk weten wat ze moeten doen. Dat ze getraind zijn en geoefend hebben. Daarom organiseren wij realistische crisissimulatie-oefeningen voor bedrijven. Want het hebben van een plan is goed, maar niet voldoende. Je wilt dat mensen dat plan ook kunnen uitvoeren als het zover is. Bij een simulatie ervaart men echt een crisis en ontdekt men of het plan dat



dat is het moment dat het zichtbaar wordt en pijn doet.”

“Hackers proberen organisaties in logistiek en transport met name te targetten op softwarepakketten, waar ze afhankelijk van zijn voor het draaien van hun processen. Maar denk bijvoorbeeld ook aan fraude op digitale vrachtwisselingsplatforms, die steeds vaker voorkomt. De vuistregel als het gaat om ransomware is dat je nooit moet betalen. Dat is logisch, want je wilt criminaliteit niet belonen. Maar in de praktijk zie je vaak dat je een afweging moet maken: ga ik niet betalen vanwege mijn principes of ga ik failliet. En dan is de keuze niet zo eenvoudig meer.”

Aan het eind van zijn relaas komt René de Jong met wat voor hem betreft de moraal van zijn verhaal zou moeten zijn: “Iedereen mag van mij vanavond lekker gaan slapen, maar ga er morgen wel mee aan de slag, wees alert en zorg dat je weet wat je moet doen bij een crisis. En kijk daarbij niet alleen naar je eigen onderneming en IT-netwerk, maar ook naar leveranciers en andere partijen in de keten. Werk samen en leer van elkaar.”



TVM GEEFT HOOGSTE PRIORITEIT AAN CYBERSECURITY

TVM erkent de noodzaak om de cybersecurity als bedrijf op een zo hoog mogelijk volwassenheidsniveau te houden. Zo werd eerder een realistische crisisoefening gehouden met de cyberexperts van Parcival. En in deze periode van collectief thuiswerken als gevolg van de coronapandemie is er door TVM veel gedaan aan bewustwording bij alle medewerkers voor veilig thuiswerken.

Een concreet voorbeeld hiervan is de start van de TVM protector in 2020, een omvangrijk en verplicht awarenessprogramma op het gebied van informatiebeveiliging en privacy. Door middel van gamification wordt hierbij het collectieve niveau van informatiebewustzijn op het gewenste hoge niveau gebracht. Onderwerpen die aan de orde komen in TVM protector zijn onder andere het omgaan met persoonsgegevens, wachtwoorden en phishingmails. Het programma loopt ook dit jaar nog door. Daarnaast ziet binnen TVM een team van cyberdeskundigen erop toe dat data altijd en overal veilig worden verwerkt.

Wilt u meer weten over de valkuilen van de digitale snelweg, neem dan contact op met TVM of kijk op deze link:



Heeft u interesse in een cyberverzekering, kijk dan op deze link:





Chauffeur grootste veiligheidsfactor van de truck

Begin dit jaar verscheen een onthutsend rapport van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid): hoewel het door corona rustiger was op de weg, was het aantal verkeersdoden in 2020 hoog. Hoger zelfs dan in de jaren daarvoor. Hoe kan dat? En welke rol spelen trucks en chauffeurs bij het veiliger maken van onze wegen?

Sinds decennia nemen we als Volvo onze verantwoordelijkheid voor het veiliger maken van onze producten. We ontwikkelen, verbeteren en integreren continu allerlei veiligheidssystemen. En het zichtveld vanuit onze truckcabines staat zelfs bekend als de beste in de branche. Tegelijkertijd kunnen we ons niet van de plicht ontslaan om op zoveel mogelijk andere fronten mee te denken en te werken aan meer verkeersveiligheid. Daarom sluiten wij ook graag aan bij een initiatief als de TVM Awards en het NK Veiligste Chauffeur waarin voor bewustwording van een veiliger rijgedrag voor truckchauffeurs, maar ook andere medeweggebruikers centraal staat.

Het meest iconische voorbeeld van hoe wij de veiligheid onderweg hebben verbeterd, is natuurlijk de driepuntsveiligheidsgordel. Volvo was in 1959 de eerste die dat standaard monteerde. Hoe ver we

veiligheid is complex. Zo zien wij dat de acceptatie van elk veiligheidssysteem nauw samenhangt met de betrouwbaarheid. En dat kan heel subjectief zijn. Zo is het inmiddels wettelijk verplichte Lane Departure Warning (LDW) eigenlijk bedoeld om een chauffeur te waarschuwen als hij wegdoezelt en van de weg dreigt te raken. Je kunt zeggen dat het systeem betrouwbaar werkt. Immers, elke keer als de voorwielen op of over de streep komen, slaat het braaf alarm. Alleen is er lang niet elke keer sprake van gevaar. Laat staan dat de chauffeur werkelijk zit te slapen. Heel vaak is er in zijn ogen niets aan de hand of stuurde hij of zij zelfs bewust even over de lijn omdat het niet anders kon. LDW werkt dan wel betrouwbaar, het roept zo toch al gauw weerstand op. En wat gebeurt er dan? Dan zet de chauffeur het uit en dat is ook weer niet de bedoeling.

Daarom moeten we bij alles wat we willen verbeteren en veiliger maken voor ogen houden dat de chauffeur altijd plan A moet zijn bij het voorkomen van ongelukken. Alleen hoe goed ze dat ook doen, chauffeurs veroorzaken zelf ook ongelukken of grijpen niet op tijd of adequaat in. Dat zijn de momenten dat plan B, de elektronische systemen in werking moeten komen.

Steeds meer systemen geven de chauffeur actief een steuntje in de rug. Daarbij proberen we te voorkomen dat de truck een overkill aan waarschuwingen geeft. Neem het Lane Change Support (LCS). Bij personenauto's laten die via een lampje in de spiegel aan de chauffeur weten dat 'er iets naast de auto zit'. En dat altijd. Alleen is dat pas interessante informatie als je de intentie hebt van baan te wisselen. Daarom wordt het LCS bij Volvo pas geactiveerd op die momenten dat de chauffeur zijn richtingaanwijzer aanzet. En pas als er op dat moment medeweggebruikers op een gevaarlijke plaats naast de truck zitten, komt er een waarschuwing. Anders niet. Dan heeft de chauffeur er iets aan want dan is het ook nodig.

Maar ook hier geldt: het kan er allemaal op zitten, pas als de chauffeur het wil gebruiken, werkt het. En juist daarin ligt de winst van een initiatief als het NK Veiligste Chauffeur: chauffeurs op een voetstuk plaatsen. Goed voorbeeld doet volgen en zo is en blijft de chauffeur de grootste veiligheidsfactor van de truck!

Charles Engelaar is Director Marketing Communications van Volvo Trucks Nederland

‘Voorkomen dat de truck een overkill aan waarschuwingen geeft’

daar toen mee vooruitliepen op de wetgeving, blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat in Nederland het gebruik van ‘de riem’ pas in 1975 verplicht werd in personenauto's. En de Europese verplichting om ook in een truck een veiligheidsriem te gebruiken, kwam pas in 2004. Dit illustreert hoe lang het kan duren voor een veiligheidssysteem door de gebruikers geaccepteerd wordt. Decennia nadat de veiligheidsgordel in een personenwagen allang een automatisme was, moesten we in de transportwereld diezelfde slag nóg een keer voeren. Want de chauffeur die rond 2004 in zijn personenauto netjes de riem vastklikte, vond dat in zijn truck overbodig.

Een veiligheidsgordel is vergeleken bij een elektronisch systeem nog een vrij simpel ding. De strijd voor meer bewustwording en uiteindelijk meer

Teruggave van 10 miljoen door TVM is in volle gang

De uitbraak van het coronavirus heeft de Nederlandse economie hard geraakt. Dat geldt ook voor de logistiek- en transportsector.

Als coöperatieve verzekeraar voor logistiek en transport wil TVM op basis van een sterke solvabiliteit een bijdrage leveren aan haar klanten. Daarom geven we eenmalig een bedrag van 10 miljoen euro premie terug aan onze Nederlandse zakelijke klanten die actief zijn in logistiek en transport, over weg en water.

Deze premieruggave-actie is inmiddels in volle gang. De cheques met het daarop te ontvangen bedrag zijn per post verstuurd of worden uitgereikt door de accountmanagers. Op LinkedIn komen al veel berichten voorbij van klanten die het initiatief kunnen waarderen.



Ga naar www.tvmm.nl/teruggave-actie-2020 voor de veelgestelde vragen en actievoorwaarden.

Wijnand Harskamp (links), accountmanager Logistiek en Transport bij TVM, reikt de cheques uit aan Timo Huisman, Manager Accounting bij AB Texel Group.



Michel Verwoest per 1 september CEO van TVM verzekeringen

Michel Verwoest treedt per 1 september in dienst als nieuwe CEO van TVM verzekeringen. Hij volgt Arjan Bos op die na een dienstverband van 27 jaar vertrekt. Tijdens de vergadering van de Ledenraad van 8 april is Michel Verwoest formeel benoemd.

Verwoest (52) is de huidige CEO van arbodienstverlener en softwarebedrijf HumanTotalCare, waar onder andere de merken ArboNed, Mensely en HumanCapitalCare onder vallen. De Apeldoornse bezit veel kennis van en affiniteit met de verzekeringsbranche. Zo was hij voor zijn periode bij HumanTotalCare ruim zeven jaar lid van de Raad van Bestuur van

verzekeringsmaatschappij a.s.r. en in die rol verantwoordelijk voor diverse portefeuilles, waaronder schade, aov en distributie. Eerder werkte Verwoest ook voor ING en Nationale Nederlanden. Binnen NN was hij onder andere CEO van RVS en lid van de directie van Nationale Nederlanden Nederland.

Michel Verwoest: "Ik kijk ernaar uit om bij TVM aan de slag te gaan en mede invulling te geven aan de aangescherpte strategie. Iedereen, ik ook, kent TVM als een ijzersterk merk en een autoriteit in de sector van logistiek en transport. Maar TVM staat ook te boek als een warm bedrijf dat mensen centraal stelt. Dat geldt zowel voor haar leden als voor haar eigen medewerkers.

Deze filosofie en familiecultuur alsmede het coöperatieve karakter in combinatie met de professionaliteit van de organisatie spreken mij zeer aan."

"Ik ga vol energie aan de slag bij een gezond en solvabel bedrijf met gezonde ambities richting de toekomst. Dat is tevens een groot compliment aan het adres van Arjan Bos, die in zijn periode als CEO erin is geslaagd om van TVM een toonaangevende verzekeraar in de internationale markt van logistiek en transport te maken. Per 1 september zal ik trots het stokje van Arjan over nemen in de wetenschap dat ik in de beginperiode vanuit zijn oprechte betrokkenheid een beroep kan doen op zijn kennis, ervaring en netwerk."

Ledenbijeenkomst en TVM op Woensdag



Op 14 april vond in theater De Tamboer in Hogeveen de online Ledenbijeenkomst van TVM plaats.

De bijeenkomst startte met de Afdelingsvergadering Beroepsvaart en Afdelingsvergadering Logistiek en Transport, welke werden gecombineerd. Tijdens deze bijeenkomst zijn de leden bijgepraat over actuele ontwikkelingen binnen TVM, over de jaarcijfers 2020 en zijn een aantal leden van de Ledenraad benoemd of herbenoemd. Alle leden van de Coöperatie TVM U.A. konden zich voor deze vergadering aanmelden.

Waterstof bij TVM op Woensdag
Aansluitend op de Afdelingsvergadering stond het onderwerp 'waterstof'

centraal bij 'TVM op Woensdag'. Presentator Rick Nieman interviewde inspirerende en aansprekende gasten: Harm Lenten (DGA Lenten Scheepvaart), Patrick Cnubben (programmamanager New Energy Coalition), Thecla Bodewes (scheepswerfdirecteur Thecla Bodes Shipyards), Wilma Toering (CCO TVM verzekeringen) en Carl Holthausen (mangaging director Hyzon Motors Europe). De gasten benadrukten onder andere het belang van samenwerking in de keten om te komen tot verdere verduurzaming van de sector.

Ga naar www.tvm.nl/emissieloos-voor-meer-informatie



Vergadering Ledenraad via video-conferencing

Donderdag 8 april is de vergadering van de Ledenraad gehouden. In verband met de maatregelen rondom de coronacrisis, werd de vergadering wederom via video-conferencing gehouden.

Tijdens de vergadering is Michel Verwoest benoemd tot CEO later dit jaar (zie pagina 21), de jaarrekening 2020 vastgesteld, het kapitaalbeleid 2020 goedgekeurd en is decharge verleend voor het gevoerde beleid van het Bestuur en het gehouden toezicht van de Raad van Commissarissen. De vergadering van de Ledenraad wordt jaarlijks gehouden. De Ledenraad vormt een afspiegeling van het ledenbestand en is een klankbord voor het Bestuur en Raad van Commissarissen.

Brexit centraal bij online Tafel van TVM

Op 22 april werd vanuit de Tom van Herk-zaal van TVM een online 'Tafel van TVM' gehouden. Deze keer stond het onderwerp 'De gevolgen van Brexit' centraal.

Met zeven klanten werd via video-conferencing een informeel tafelgesprek gehouden met TVM'ers Harjo Woltinge (regiomanager logistiek en transport), Jan Mulder (advocaat specialist vervoerrecht) en Roderik Rietsema (productmanager), waarbij de ervaringen met de gevolgen van Brexit met elkaar werden uitgewisseld. De deelnemers vonden het een leerzame en interessante bijeenkomst. De online bijeenkomst werd, als alternatief van een fysieke bijeenkomst, in deze coronatijd goed gewaardeerd.



Alex van der Slot bestuurslid van TVM foundation

Alex van der Slot is benoemd tot bestuurslid van de TVM foundation. Van der Slot is daarmee de opvolger van Jan Boudesteijn, die vorig jaar afscheid nam. Alex van der Slot is eigenaar van Koninklijke Van der Slot Transport in Noordwijkerhout. Hij is tevens lid van de TVM ledenraad.

Naast Jan Boudesteijn waren nog twee leden aftredend; Nico Stam (Mvs Zeldenrust in Ouderkerk aan den IJssel) verlengde zijn zittingstermijn als lid vanuit de binnenvaart met vier jaar. Dirk Jan Klein Essink RA (penningmeester van de TVM foundation en CFRO van Coöperatie TVM) verlengde met een jaar, waardoor de spreiding in de bestuursperiode in evenwicht blijft.

Dirk Jan Klein Essink wordt dit jaar opgevolgd door Hendrik de Jonge, manager scheepvaart bij TVM. Het bestuur bestaat verder uit voorzitter Joop Atsma (onafhankelijk voorzitter, lid van de Eerste Kamer) en secretaris Jolanda Metselaar-Vos (expert klantcommunicatie bij TVM).

De TVM foundation ondersteunt maatschappelijke initiatieven. De Coöperatie TVM reserveert jaarlijks een deel van haar winst en doneert deze aan de TVM foundation. De stichting ondersteunt maatschappelijke initiatieven met een blijvend karakter.

Meer informatie over de initiatieven, de voorwaarden en over hoe u een aanvraag indient, vindt u op www.tvmfoundation.nl.



Directe Schadeafhandeling voor particuliere personenauto's

TVM is op 1 juli 2021 gestart met de Directe Schadeafhandeling bij schade aan de WA-verzekerde personenauto. Klanten met een particuliere personen- of bestelautoverzekering kunnen vanaf deze datum kiezen om de schade door hun eigen verzekeraar te laten afhandelen. Bij schade aan de auto door andermans toedoen moest de verzekerde, wanneer de auto niet allrisk en zonder verhaalsrechtsbijstand verzekerd was, zelf of via de verzekeringsadviseur naar

de verzekeraar van de aansprakelijke partij stappen.

De Directe Schadeafhandeling brengt daar sinds 1 juli 2021 verandering in. Deze geeft deze verzekerden de keuze om de schade door de eigen verzekeraar af te laten handelen.

Ga naar www.tvm.nl/schade-melden/dsa voor meer informatie.



Bumper is een initiatief van TVM. In Bumper kan een ondernemer eenvoudig alle schades registreren, hierdoor krijgt hij gemakkelijk inzicht waar de gevaarlijke en risicovolle punten voor zijn bedrijf en chauffeurs. Bumper verzamelt data, analyseert deze en helpt chauffeurs minder schade te rijden. Dit draagt bij aan een lagere schadelast voor transportondernemers en chauffeurs. Floortje Geuze, segment marketeer, vertelt in vijf vragen meer over Bumper.

1 Waarom zou iedereen Bumper aan boord moeten hebben?

“Schade is natuurlijk altijd vervelend. Het betekent namelijk stilstand, het kost geld en zorgt voor veel administratieve rompslomp. Met Bumper hebben we schademelden makkelijker gemaakt. Chauffeurs melden hun schade met hun smartphone. De meldingen komen vervolgens bij het bedrijf binnen. De onderneming bepaalt zelf of de melding wordt doorgestuurd naar zijn of haar verzekeraar. In een makkelijk overzicht krijgt de ondernemer inzicht in alle schades. Bumper helpt om de schades inzichtelijk te maken en geeft tips, inzichten en advies om de schade te verminderen. Schade voorkomen is beter dan repareren. Bumper doet er alles aan om de chauffeur zo goed mogelijk te ondersteunen om de prestaties van de chauffeur te verbeteren.”

2 Hoe zorgt Bumper voor een veilige aankomst?

“Door samen te werken met partners uit de sector zoals brandstofmaatschappijen, leveranciers van planningssoftware, maar ook producenten en vooral met klanten zorgt Bumper voor een veilige aankomst. Door gebruik te maken van ingewikkelde data worden concrete tips en inzichten op een begrijpelijke, gemakkelijke en slimme manier teruggegeven aan de gebruiker. Bumper is direct te gebruiken als reisvoorbereiding, onderweg of achteraf. Zowel voor de ondernemer als zijn of haar chauffeurs.”

3 Waarom zouden chauffeurs Bumper moeten gebruiken?

“Bumper hebben we echt samen met chauffeurs ontwikkeld. Het maakt schademelden, ook samen met de tegenpartij, gemakkelijk. Bumper staat voor schademelden zonder administratieve rompslomp. Zo kunnen chauffeurs snel en veilig de weg weer op. Door het schademeldingsproces makkelijker en overzichtelijker te maken, zijn zowel chauffeurs als ondernemer sneller klaar. Tijd is tenslotte geld. En kan de chauffeur even niet verder? Dan zorgen we daar ook meteen voor.”

4 Is Bumper gratis?

“Vanzelfsprekend is registratie en het melden van schade in Bumper gratis. Willen leden van TVM ook over de extra diensten, zoals bijvoorbeeld uitgebreide marktinzichten en realtime preventie coaching, beschikken? Dan profiteren zij van ledenvoordeel.”

5 Hoe kan een ondernemer gebruik maken van Bumper?

“Dat is heel gemakkelijk. Ga naar www.bumper.nl en registreer via de knop rechtsboven in beeld. Wilt u eerst meer informatie over de mogelijkheden van Bumper? Neem dan contact op met TVM. Wij helpen u graag op weg.”

‘Ondanks corona zeer robuuste solvabiliteit’

Het jaar 2020 was een lastig jaar door de coronacrisis. Zowel voor onze klanten als voor ons en onze medewerkers. Niet in de laatste plaats omdat onze medewerkers vanaf medio maart 2020 allemaal thuiswerken. De verzekeringsresultaten werden afgesloten met een combined ratio van 99,7%. Op de beleggingen werd verlies geleden. Desondanks eindigde de solvabiliteit op 240%; een keurig percentage. CFRO Dirk Jan Klein Essink geeft een toelichting op de jaarcijfers van 2020.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Matty van Wijnbergen

D

e combined ratio van TVM is uitgekomen op 99,7%.

Een bijzondere score in een bijzonder jaar, kunnen we

het zo kort samenvatten?

“Bijzonder is nog voorzichtig uitgedrukt. Het was in de eerste plaats voor heel Nederland een jaar met veel menselijk en financieel leed, dat vooropgesteld. Maar zakelijk gezien was het vooral ook een onvoorspelbaar jaar voor ons verzekeringsbedrijf maar ook voor onze beleggingsportefeuille.”

“We hebben als coöperatie besloten om in deze financieel lastige en onzekere periode eenmalig een bedrag van 10 miljoen euro uit te keren aan onze zakelijke Nederlandse klanten die actief zijn in logistiek en transport, over weg en water. De daadwerkelijke uitbetaling heeft inmiddels grotendeels plaatsgevonden. Deze ondersteuning van onze klanten heeft vanzelfsprekend wel ons verzekeringsresultaat nadelig beïnvloed en onze combined ratio verhoogd. Geschoond van deze eenmalige 10 miljoen euro zijn wij uitgekomen op een combined ratio van 99,7%.”

De combined ratio bestaat uit de schaderatio en de kostenratio.

Kun je hier iets meer over vertellen?

“In 2020 hebben we door de uitbraak van het coronavirus te maken gehad met een lagere instroom van schades en dat is gunstig geweest voor onze schaderatio. In de eerste fase, tijdens de zogenoemde intelligente lockdown in het voorjaar van 2020, was dat zelfs

een fors lagere instroom. Na de zomer zagen we een stijging, maar cumulatief zijn we op jaarbasis beneden de reguliere aantallen uitgekomen. Daarnaast hebben we extra moeten doteren aan onze bestaande schadevoorzieningen voor met name de WA-letselschadevoorzieningen. De daadwerkelijke uitkeringen voor deze letselschades nemen ieder jaar steeds meer toe.”

“De kostenratio betreft vooral onze eigen beheerskosten. Zoals bekend streven we in ons beleid naar een combined ratio van 98%, waarbij we een verhouding hanteren van 80% schade en 18% kosten. De schaderatio is dit jaar door de genoemde extra dotatie uitgekomen op 81,5% en de kostenratio op 18,2%. Vanzelfsprekend blijven we scherp naar onze eigen kosten kijken. We werken traditioneel met een strenge kostendiscipline. Als deze coronacrisis langer aanhoudt zijn additionele maatregelen wellicht in beeld, maar vooralsnog gaan we daar, gezien de planning van de coronavaccinaties, niet vanuit.”

Wat is de impact van de coronacrisis geweest op de premie-inkomsten?

“We hebben klanten die zwaar getroffen zijn door de coronapandemie. Denk aan bedrijven die actief zijn in de evenementenbranche, de horecabeleving of de detailhandel. Andere klanten, bijvoorbeeld de klanten die de supermarkten belevaren, hebben het

drukker gehad dan ooit. Per saldo hebben we voor de gehele groep, dus inclusief België en Duitsland, circa 1 miljoen euro aan premie-inkomsten gederfd, doordat vrachtwagens stil kwamen te staan of binnenvaartschepen werden stilgelegd. Deze zijn toen ook daadwerkelijk uit de verzekeringsdekking genomen, met uitzondering van brand- en

‘We werken traditioneel met een strenge kostendiscipline’

diefstaldekking. De verdiende premie is in totaal uitgekomen op 300,8 miljoen euro.

Het verzekeringsresultaat over 2020 is met een combined ratio van 99,7% positief. En ook is in 2020 besloten om 10 miljoen euro uit te keren aan onze zakelijke Nederlandse klanten. Tegelijkertijd werd een deel van de klanten geconfronteerd met een algehele premieverhoging. Kun je dat uitleggen?

“Dat leg ik graag uit want deze twee zaken staan helemaal los van elkaar. TVM is een coöperatie, opgericht door onze leden voor onze leden. Zeker in tijden van crisis past het bij onze coöperatieve gedachte om onze leden te steunen. Onze sterke solvabiliteit staat dat ook toe. Om die reden hebben we besloten om eenmalig 10 miljoen >



Dirk Jan Klein Essink:
“Op het dieptepunt van
de markt hebben we
aandelen bijgekocht.
Dat is ook achteraf een
goede zet gebleken.”

euro aan premie terug te geven. De doorgevoerde premieverhoging aan een deel van onze klanten staat daar volledig los van. Dit betreft een uitgestelde WA-premieverhoging, die eigenlijk al eerder doorgevoerd had moeten worden. Echter, aangezien we voorheen

uitbraak. Dat neemt niet weg dat we nog steeds producten hebben met een combined ratio van boven de 100%, bijvoorbeeld het WA-product. En we zijn daar in de markt zeker niet de enige in. Uit cijfers van De Nederlandsche Bank (DNB) blijkt dat het WA-product in de markt een combined ratio heeft van 117%. Wij zitten daar met TVM nog boven: rond de 125%. Hieruit blijkt dat de hele markt kampt met een rendementsissue op het WA-product, nog steeds.”

“Dat laatste komt deels door de aangescherpte wet- en regelgeving. Zo dient er op oude jaren bijgereserveerd te worden, bijvoorbeeld vanwege de wetgeving rondom affectieschade. Wij hebben daar als zakelijke transportverzekeraar meer last van dan verzekeraars in andere markten. De verwachting is dan ook dat wij en de concullega's de komende jaren nog steeds op het

WA-product met rendementsissues blijven kampen. Het WA-product zal zowel voor ons als voor onze klanten duurder worden.”

In 2019 kwam het grootste deel van het positieve resultaat van TVM nog voort uit de beleggingen. Voor 2020 geldt het tegenovergestelde.

“Dat is juist. Ook dit heeft alles te maken met de coronapandemie. In maart is onze beleggingsportefeuille, als gevolg van de wereldwijde daling van de beurzen, fors in waarde gekelder. Op het dieptepunt van de markt hebben we aandelen bijgekocht. Dat is ook achteraf een goede zet gebleken. Ultimo december was het aandelengedeelte van de portefeuille weer gestegen tot boven het niveau van maart. De waardestijging was deels ook het gevolg van de uitslag van de Amerikaanse presidentsverkiezingen en de aankondiging dat er een werkzaam vaccin in aantocht was. Beide berichten hebben veel betekend voor het vertrouwen in de markt en in het herstel van de economie. De waardedaling in de portefeuille is voornamelijk een gevolg van het vastgoedgedeelte. Door de coronapandemie zijn de kantoren en de winkels fors in waarde gedaald.”

Hoe is het met de solvabiliteit van TVM gesteld?

“Die is ondanks de coronacrisis nog altijd zeer robuust. Uiteindelijk zijn we uitgekomen op een solvabiliteit van 240%, ruim boven onze eigen normsolvabiliteit die we op 200% hebben vastgesteld. Deze interne normsolvabiliteit is hoog omdat wij een coöperatie zijn en geen toegang hebben tot de kapitaalmarkt. Een sterke solvabiliteit is nodig om tegenvallers op te kunnen vangen. Als je kijkt naar de financiële positie van TVM, dan staan we er onveranderd goed en gezond voor. We hebben wederom laten zien dat we tegen een stootje kunnen.”

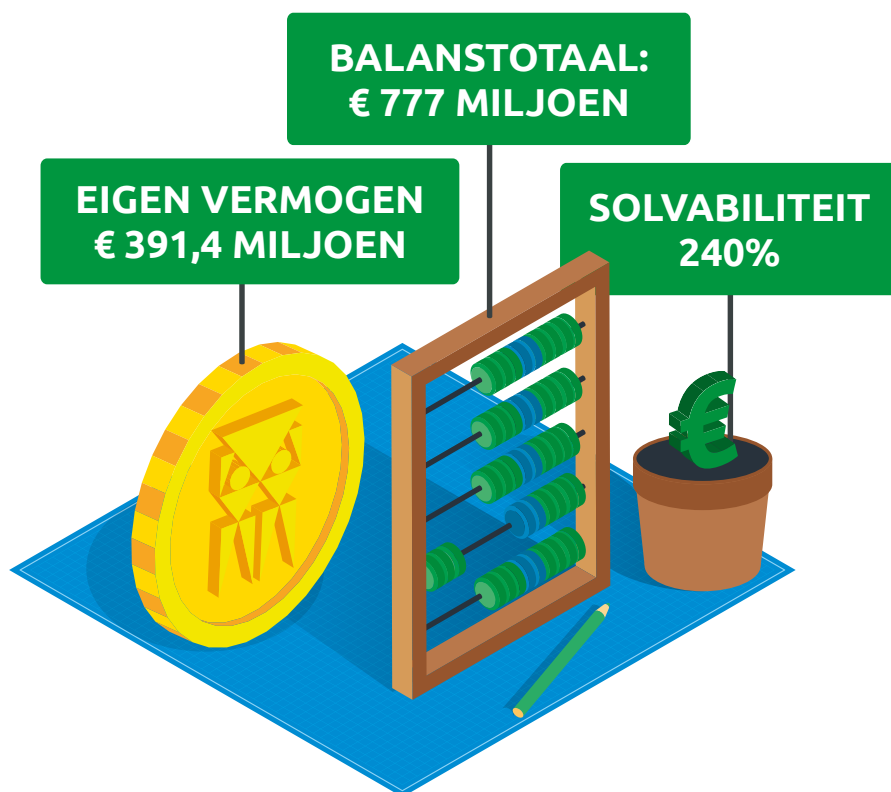
Behalve de solvabiliteit is ook het totale risicomangement van een onderneming de voorbije jaren steeds belangrijker geworden. Dat is iets waar ook DNB scherp op toeziet, zeker bij banken en verzekeraars. Kun je daar iets meer over vertellen?

“DNB heeft heel goed in de gaten dat de continuïteit van een verzekeraar

“We werken achter en voor de schermen hard aan data-gedreven producten en diensten”

werkten met meerjarige contracten, hebben we dit gefaseerd moeten doen. Ook deze verhoging past wat mij betreft overigens bij de collectiviteitsgedachte van een coöperatie.”

“Daarnaast is het goed te benadrukken dat we te maken hebben gehad met een uitzonderlijk jaar door de corona-



niet alleen wordt bepaald door de solvabiliteit en de euro's op de balans. Ook andere risico's als bijvoorbeeld cybersecurity moet je als bedrijf goed op orde hebben. Daarover gesproken, onze ICT-kosten zijn als gevolg van onze zware focus op cybersecurity fors gestegen. We willen onze klanten en onze klantdata maximaal blijven beschermen. Verzekeraars en ook banken zijn wat dat betreft bijna volwaardige IT-bedrijven geworden. Deze ontwikkeling komt ook aan de orde bij de herijking van onze strategie."

"Om alle kosten, inclusief de ICT-kosten, op termijn te kunnen blijven dekken hebben we als verzekeraar volume nodig. TVM Belgium ontwikkelt zich zeer positief en neemt inmiddels bijna een derde van de totale groepsomzet voor haar rekening en ook TVM Duitsland laat volgens planning een beheerste groei zien. Op basis van het volume binnen de TVM groep zien we voldoende doorgroeiopotentie om het door ons gewenste volume over enkele jaren te bereiken. Hierbij gaat het er vooral om dat onze kostprijs concurrerend blijft."

Nog even terug naar data. Je hebt eerder al eens aangegeven dat TVM een meer digitale en wendbare organisatie aan het worden is, hetgeen ook nodig is in deze digitale tijd.

"Absoluut. Data worden de komende jaren alleen maar nog belangrijker. We werken achter en voor de schermen hard aan datagedreven producten en diensten. Op dat vlak moeten we stappen blijven zetten. Nog steeds is het Pay how you drive-principe iets waar we op termijn naar toe willen; dat we onze klanten kunnen belonen als hun chauffeurs op basis van de ritgegevens die wij registeren op een veilige manier hun transporten uitvoeren. We kunnen dan naar een meer individuele premiestelling per bedrijf toe, terwijl we dat nu nog vaak generiek moeten doen."

"Een dienst als Bumper zien we als een stap in die goede richting. Bumper is in eerste instantie bedoeld als een digitale schaderegistratie-tool, maar er wordt ook een module in opgenomen met schadebenchmarkgegevens. Hierdoor kan een klant zien hoe andere vergelijkbare bedrijven in zijn of haar deelmarkt presteren. Op basis van die inzichten kan de klant zijn beleid

aanpassen of aanscherpen, bijvoorbeeld door meer coaching of actieve preventie, teneinde de eigen prestaties te verbeteren en daarmee zijn premie naar beneden te krijgen."

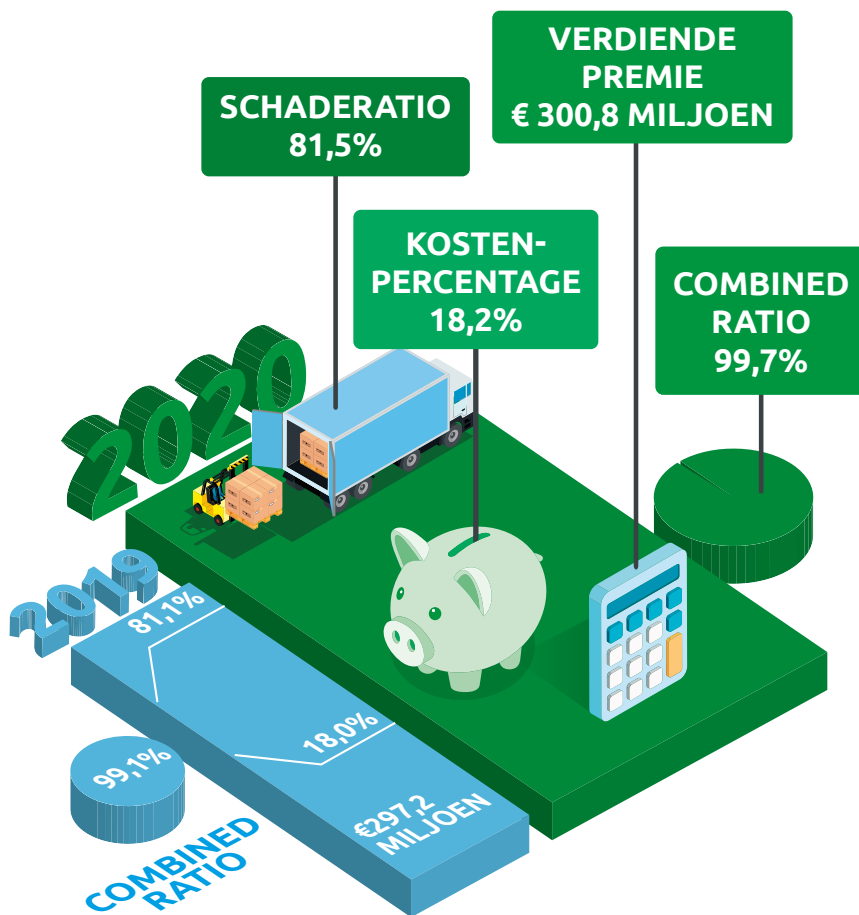
Vooruitkijkend op 2021, wat voor een jaar verwacht je?

"Afgelopen jaar hebben we gezien dat voorspellingen erg lastig zijn, daarom zijn we met scenario's gaan werken. Al voor de zomer hadden we naar aanleiding van de corona-uitbraak binnen TVM diverse scenario's uitgewerkt om in kaart te brengen wat de crisis voor TVM en voor onze klanten zou kunnen betekenen. Dat was in de periode dat ook het Centraal Planbureau (CPB) de economische impact van de coronacrisis in vier scenario's had uitgewerkt. Nu er vanaf begin januari 2021 gevaccineerd is, lijkt het einde van deze vervelende coronapandemie in zicht. Aan het eind van de eerste helft van het jaar is

de Nederlandse economie alweer aangetrokken. Dat is een hoopvol vooruitzicht voor zowel alle Nederlanders als ook voor onze klanten en onze medewerkers. Hoe dat financieel uitpakt voor de economie is nog onzeker, omdat na het stopzetten van de overheidssteun pas zal blijken welke bedrijven de coronacrisis hebben overleefd. Daarnaast blijven we te maken houden met de grote onvoor-

'Als je kijkt naar de financiële positie van TVM, dan staan we er onveranderd goed en gezond voor'

spelbaarheid van de aandelenmarkten. De fictieve geldeconomie gedraagt zich in deze onzekere periode als gevolg van corona en de interventies van de FED en ECB totaal anders dan de reële economie."





A person wearing a red jacket and blue gloves is working on the engine compartment of a truck. The person's hands are visible, and they appear to be adjusting or inspecting a component. The background is slightly blurred, showing the interior of the truck's engine bay.

Binnenvaart en wegtransport: Alles begint met de juiste voorbereiding

Voor een nieuwe reis alles goed voorbereiden is het halve werk. Wat is de lading, wat voor documenten horen daarbij en welke route is het meest veilig? Daarnaast hoort een technische check bij de juiste voorbereidingen, maar ook voldoende rust en een planning met betrekking van de verwachte stops onderweg. Dit geldt zowel voor de binnenvaart als voor het wegtransport, zo blijkt als we schipper en binnenvaartondernemer Sander Haverkamp en chauffeur Barend van der Lee spreken.

tekst: Iep van der Meer

beeld: Matty van Wijnbergen

Scheepvaart en wegtransport vullen elkaar aan en in beide vormen van vervoer betekent het onderweg zijn met een groot vaar- of voertuig met kostbare lading dat er een grote verantwoordelijkheid rust op de schouders van de schipper of de chauffeur. Toch zijn het

‘Dan maar een trein later’

twee verschillende werelden. Waar een schipper gedurende langere tijd met een bemanning op het schip verblijft beperken de ritten van een chauffeur zich over het algemeen tot

maximaal een week van huis. Toch zijn er belangrijke overeenkomsten in het werk.

We ontmoeten Sander Haverkamp aan boord van zijn schip, de Viking Karve dat voor onderhoud op de Kooiman Hoebee werf in Dordrecht ligt. “We liggen hier voor regulier onderhoud aan het schip. Iedere 2,5 jaar moeten we voor de tussenklasse, zeg maar een kleine beurt alles laten controleren. Elke vijf jaar is er een grote onderhoudsbeurt, de zogenaamde klasse” aldus Haverkamp.

We spreken hem in het woonverblijf aan boord van één van zijn twee tankschepen. Haverkamp: “Wij zijn een familiebedrijf en we varen voor een bevrachter met vloeibare lading door heel Nederland, België, Frankrijk en Duitsland. Daarbij gaat het om gevaarlijke

stoffen en dat vereist een zorgvuldige en structurele aanpak van onze bemanning. Voor iedere reis wordt er een complete checklist doorgenomen met daarop alle essentiële punten van veiligheid. Ik kom zelf uit de zeevaart en daar is dat al jaren de normaalste zaak van de wereld. Sinds een paar jaar is het ook in de tankvaart voor de binnenvaart verplicht. Verder wordt de route, het weer, de waterstanden en de actuele situatie onderweg nauwkeurig gepland om verrassingen onderweg te voorkomen”.

Chauffeur Barend van der Lee rijdt voor de AB Texel Group vanuit de vestiging in Tiel. Vanuit het distributiecentrum aldaar worden geconditioneerde waren vervoerd door heel Europa. “Zelf rij ik meestal naar het Verenigd Koninkrijk met hoofdzakelijk vers fruit. Dat zijn voor mij routineritten, maar uiteraard doe ik voor vertrek een check of alles klopt. Dat begint met een rondje om de combinatie heenlopen. Zijn de banden op spanning, werkt alle verlichting en een technische controle van de olie en dergelijke. Een moderne truck test ook veel zelf maar het kan geen kwaad om ook zelf even na te kijken. Verder is de afstelling van de spiegels belangrijk, zeker als je naar Engeland moet. Vooral als er iemand anders op de auto gereden heeft, is het belangrijk om dat even te checken”.

Dodehoekdetectie-systeem

De vaste DAF-truck van Van der Lee is voorzien van een dodehoekdetectie-systeem met een camera en een radar. “Dat is verplicht in Groot-Londen. Zelf vind ik de camera niet veel toevoegen aan wat ik in de spiegels kan zien, maar het akoestische waarschuwing-systeem is wel heel handig. Zodra er iets opduikt in de dode hoek dan hoor ik een signaal en gaat er een lampje branden”. Zelf bracht Van der Lee een groothoeklens aan op de rechter-zijruit voor meer direct zicht op de dode hoek. Het is een goedkope, maar doeltreffende oplossing die erg handig is als je links moet rijden.

Het fijnste veiligheid systeem op de DAF is volgens Van der Lee het de ACC cruise control. “Dat werkt echt heel fijn, vooral als het druk is want het anticipeert en bewaakt de onderlinge ruimte tot je voorganger. Verder heb ik stand airco op de truck en dat is ook heel fijn. Daarmee slaap je gewoon beter dan in zo’n hete cabine, en ook dat is een belangrijk stukje veiligheid”.

Op de schepen van Sander

Sander Haverkamp



Haverkamp zijn ook camerasystemen aangebracht, onder meer aan de zij-kanten van het schip en op de boeg. “Voorals we leeg varen is de dode hoek aan de voorkant erg groot. Het schip ligt dan iets achterover waardoor een camera en de radar een zinvolle aanvulling vormen voor het zicht vanuit de stuurhut”.

Checklists

Met betrekking tot de veiligheid gaat, zeker bij het vervoer van gevaarlijke stoffen de voorbereiding voor een reis een heel stuk verder dan alleen camera's. “Voordat we gaan laden zijn er checklists die we doorlopen en uiteraard worden de schepen en de installaties aan boord met regelmaat gekeurd. Verder zijn er allerlei protocollen voor bijvoorbeeld de snelheid van het laden en lossen om risico's te beperken. Zo goed als alles aan boord is beveiligd en uitgerust met alarmering, van niveaus, druk en temperatuur in de ladingtank tot gasdetectie in zowel de woning als het stuurhuis.

Zo ook alles wat met de techniek in de machinekamers te maken heeft van de motoren tot en met lekkage van bijvoorbeeld buitenboordwater. Daarnaast zijn er intensieve trainingsprogramma's voor de bemanning. Alles is in protocollen geregeld en die zijn ook in het Engels opgesteld. Met steeds meer buitenlandse medewerkers in de binnenvaart is de taal heel belangrijk voor een goede communicatie”. Aan boord worden trainingen als EHBO, brandblussen, gasdetectie, het werken in afgesloten ruimtes en het juiste gebruik van PBM's regelmatig doorlopen.

Barend van der Lee rijdt dan wel niet met gevaarlijke stoffen, ook zijn werk brengt risico's met zich mee. Hij moet zich uiteraard aan de rijtijdenwet houden maar die staat soms op gespannen voet met de weerbarstige werkelijkheid. “Ik probeer het zo te plannen dat ik na Antwerpen niet meer hoeft te stoppen tot de Eurotunnel in Calais. Dat wordt ons ook afgeraden met het oog op inklimmers. Dat lukt meestal ook prima binnen de rijtijden maar het kan ook tegen zitten onderweg. Meestal hebben de controlerende instanties daar wel begrip voor”.

Toch komt het soms ook voor dat je als chauffeur al binnen de legale rijtijd vermoeid raakt. Barend: “Dat is heel simpel, dan gaat ie even aan de kant. Vorige week nog, toen kon ik in Engeland de trein halen, maar dat ging even niet doordat ik vermoeid raakte. Ik zet hem dan een half uur aan de



Barend van der Lee

kant. Dan maar een trein later. Voor vertrek, ook na zo'n korte pauze controleert Van der Lee wel altijd zijn voertuig. Ik heb ooit inklimmers onder de spoiler aangetroffen, maar die waren snel weg toen ze ontdekt werden”.

Afleiding

Over afleiding onderweg is Van der Lee heel kort: “Appen doe ik niet, maar ik heb een handsfree-installatie aan boord. Verder heb ik eigenlijk geen afleiding in de cabine. Zo heb ik geen tv of een tablet bij me. 's Avonds of in een pauze bekijk ik het nieuws even op de telefoon, maar dat is het dan ook”.

In de enorme stuurhut van de Viking Karve zoeken we ook tevergeefs naar een televisiescherm. Wel zijn er computers, maar die hebben te maken met de bediening van het schip. Sander Haverkamp: “Zoals een chauffeur een tachograaf heeft, hebben wij ook een dergelijk systeem waarin onze vaartijden worden bijgehouden. Wij mogen met een bemanning van twee personen 14 uur varen, maar wij werken met drie man. Naast de schipper en de stuurman is er een matroos aan boord. Overdag wordt er gevaren maar 's nachts wordt het schip afgemeerd of

gaat het voor anker. De naleving op de vaartijden is best streng, en terecht. Verder hebben wij aan boord een zero-tolerancebeleid waar het gaat om alcohol en drugs. Je vindt hier aan boord dan ook geen alcohol, ook niet in de woning. Wij varen 14 dagen op en 14 dagen af, en binnen die twee weken wordt er gewoon niet gedronken”.

De Viking Karve en de Viking Drakar zijn beide opleidingsschepen voor nieuwe instromers. “Wij hebben kapi-

‘De naleving op de vaartijden is best streng. En terecht.’

teins aan boord die bij ons begonnen zijn als matroos. De instroom van goede mensen is echt een uitdaging op het moment, en wij willen een bijdrage leveren door ons in te zetten als opleidingsschip. Daarbij is het van groot belang dat nieuwe medewerkers meteen alle protocollen en veiligheid trainingen meekrijgen. Fouten maken is menselijk, zeker voor nieuwe medewerkers maar met een goede voorbereiding en training wordt dat tot een minimum beperkt”.

‘Re-integratie begint op eerste ziektedag’

Verzuimmanagement is een simpele term voor een lastig onderwerp: hoe voorkom je dat werknemers uitvallen en hoe help je ze weer op de been? TVM’s arbeidsdeskundige Anne Grooten bezoekt bedrijven om tips te geven over veiligheid, ziektepreventie en re-integratie.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh





Elke dinsdagavond wandelt een groepje van vier tot zes mensen in stevig tempo kris-kras op het voormalige eiland Urk. Daarnaast zijn vier tot zes fitness-freaks uitbundig aan het fietsen en crossfitten. Het is een enthousiast deel van het personeelsbestand van Jansen Logistics BV. Noem het bedrijfsfitness, noem het een sportieve ontmoeting met collega's buiten het werk om, feit is dat er wordt gelachen, ontspannen en bewogen.

“Het is geweldig voor de onderlinge sfeer en het zijn allemaal collega's die je zeker niet elke dag spreekt. Ze werken in de coldstore, in de garage, soms zijn het chauffeurs en verder mensen van het kantoor. Dan zie je elkaar op een andere manier”, zegt Janita van Urk, kwaliteitsbewaker en preventiemedewerker arbeidsveiligheid, tevens belast met de Risico Inventarisatie & Evaluatie (RI&E) in het familiebedrijf. Zij nam destijds het initiatief en sindsdien is de wandelclub van Jansen een feit.

Alleen voor de 37 chauffeurs van het bedrijf is het lastig; zij zijn immers met hun geconditioneerde lading vlees en vis doordeweeks onderweg van of naar Scandinavië, het specialisme van Jansen Logistics. Maar voor hen is de app Ommetje, bedacht door de bekende hersenprofessor Erik

Scherder, wellicht een alternatief.

Het is telkens een pittige wandeling, beaamt HR-manager Martha Jansen en wandelaarster van het eerste uur. Het gezelschap stapt met gemiddeld 7 kilometer per uur stevig door, de route is elke keer weer anders. Het enthousiasme is zo groot dat zelfs een crossfitclub wordt overwogen. Hoewel? “Ik denk dat ik mij de eerstvolgende keer moet afmelden met een spierblessure”, zegt Jansen met een knipoo. Zij is opgegroeid in Zuid-Afrika en had tot haar komst naar Urk nog nooit sneeuw gezien. Nu wel. “We hebben hagel in ons gezicht gehad, maar we lopen dóór.”

Verzuimmanagement

De sportieve bezigheid komt ter sprake tijdens een bedrijfsbezoek van Anne Grooten, als arbeidsdeskundige en hoger veiligheidskundige bij TVM belast met verzuimmanagement en het beperken van risico's op de werkvloer.

Grooten en zijn collega's in de binnen- en buitendienst van TVM waken over de gezondheid van het personeel bij 900 logistieke bedrijven met circa 13.000 medewerkers. Wekelijks worden zo'n twintig bedrijven bezocht door twee registerarbeidsdeskundigen en een medewerker re-integratie >

die geregistreerd CROV is, om lopende zaken te bespreken, risicoanalyses te maken en adviezen te verstrekken.

“Een werknemer met een gebroken been is niet zo spannend, dat komt meestal wel weer goed”, licht Grooten toe. “Maar is er meer aan de hand, dan moet je er dicht op zitten. De Arboret schrijft de inzet van een arbeidsdeskundige na een jaar voor, wij doen dat al vanaf week 1.”

Bedrijfsartsen van Arbodiensten worden in dat traject meteen meegenomen. “We spreken met hen dezelfde taal. En we nodigen bedrijfsartsen ook regelmatig uit op de Bedrijfsartsendagen, om te ervaren wat het is om een vrachtauto te besturen. Dat vergroot het inzicht in de specifieke problemen van de logistieke wereld.”

De bedrijfsbezoeken van het TVM-team zijn zeer uiteenlopend. Soms is het een onderneming met slechts vijf auto's waarin de eigenaar zelf meerijdt, maar waarvoor één ziektegeval grote gevolgen voor de bedrijfsoperatie heeft. En soms zijn het transportbedrijven met 700 man personeel, die het groten-deels zelf allemaal kunnen oplossen,

hebben gedaan in onze risicoanalyse en of we het proces moeten aanpassen. We vragen onze mensen om altijd incidenten en bijna-ongelukken bij ons te melden. Alleen zo kunnen we toekomstige bedrijfsongelukken helpen voorkomen.”

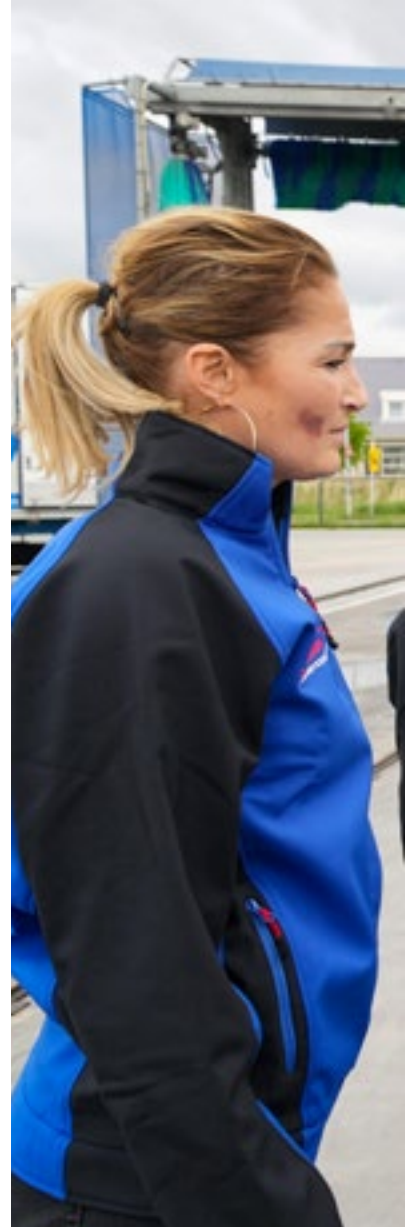
Gezamenlijke aanpak

De gezamenlijke aanpak vloeit voort uit de Wet Verbetering Poortwachter, bedoeld om het aantal arbeidsongeschikten terug te dringen. Grooten en zijn collega's ontzorgen de deelnemende bedrijven, HR-managers en personeelsafdelingen zo veel mogelijk, want logistieke bedrijven moeten vooral doen waar ze goed in zijn. We leveren de specifieke kennis op het gebied van verzuimmanagement en desgewenst ondersteunen onze specialisten bij het maken van de wettelijk verplichte Risico Inventarisatie & Evaluatie (RI&E).

“Als ik hier bij Jansen ben, kijk ik bijvoorbeeld in de coldstore, zie hoe er gewerkt wordt en of iedereen voldoende beschermd is tegen de kou. Dat is namelijk op termijn funest voor de gewrichten”, zegt hij over het koelcomplex van Jansen Logistics. Janita van Urk vult meteen aan: “Iedereen werkt hier van top tot teen beschermd door thermokleding.”

Grooten schetst de financiële risico's die kleven aan langdurige arbeidsongeschiktheid. In de wet wordt helder omschreven aan

welke termijnen een werkgever zich moet houden en welke stappen hij moet zetten om te voorkomen dat een werknemer in de wet-WIA terechtkomt. Daarnaast moet een werkgever twee jaar lang loon doorbetalen, volgens de cao beroepsgoederenvervoer tot 100 procent. “Als dat proces niet goed is doorlopen – en het UWV



bepaalt dat pas achteraf – dan kan een boete worden opgelegd ter grootte van het jaarsalaris, een flinke strop.”

Hij rekent voor dat het bij een gemiddeld jaarsalaris van 40.000 euro een kostbare zaak kan worden. “De gemiddelde verzuimkosten per werknemer liggen op zo'n 250 euro per dag. Daarom zeg ik altijd: de re-integratie van een werknemer begint op dag 1 van zijn ziekmelding.”

Daarom pleit Grooten ervoor altijd zo snel mogelijk rond de tafel te gaan zitten, met de werkgever, de werknemer en een arbeidsdeskundige. Liefst op het bedrijf zelf. “Want daar moet de werknemer uiteindelijk ook weer terugkeren.”

Grooten noemt dat Vitamine A, waarbij de A staat voor Aandacht. “We nemen de ziekte, de werknemer én de werkgever serieus. Hoe kunnen we de problemen oplossen? We zien onszelf als een smeermiddel op weg naar herstel.” Zo vult Martha Jansen aan dat ook de Vitamine C is in dat proces

‘De gemiddelde verzuimkosten per werknemer liggen op zo'n 250 euro per dag’

maar waar het belangrijk is alle wettelijke regels goed in de gaten te houden en daarin te blijven coachen.

Martha Jansen geeft als voorbeeld een recent, niet-ernstig bedrijfsongeval, waarbij een medewerker in de coldstore een ringvinger brak. “Dat is dan een goede test om samen met TVM te zien of we alles wel goed



v.l.n.r. Janita van Urk, Martha Jansen en Anne Grooten

belangrijk. De C staat in dat geval voor Communicatie. “Die is ook belangrijk, vinden wij. Want zeker na een wat langere verzuimperiode verlies je mensen soms uit het oog. Vitamine A is ontzettend belangrijk en Vitamine C hoort daar gewoon bij.”

Maatwerk

Grooten stipt aan dat re-integratie maatwerk is. Bij Jansen kunnen medewerkers op kantoor of in het vrieshuis best met enkele uurtjes per dag langzaam de draad weer oppakken. “Maar tegen een chauffeur die gewend is op Scandinavië te rijden, kun je niet zeggen: ‘Ga maar weer eens twee uur rijden.’”

Volgens de arbeidsdeskundige moeten zulke gesprekken “niet in de verwijtende sfeer worden gevoerd, maar vanuit de lerende positie”. Op- en aanmerkingen kunnen leiden tot verbeteringen op de werkvloer. Grooten noemt als voorbeeld het gebruik van headsets op kantoor door werknemers

die veel telefoneren. Het gebruik daarvan voorkomt nek-, schouder- en rugklachten.

Hij pleit verder voor de inzet van mentoren, oudere werknemers die op basis van ervaring weten wat verkeerde belasting in een arbeidsleven kan betekenen. “Je moet vooral de historie terug laten komen, mensen aan hun jonge collega’s laten vertellen wat de gevolgen zijn van een verkeerde werkwijze.”

Wandelclub

Volgens Janita van Urk is een goede sociale cohesie in een bedrijf ook van groot belang. De wandelclub is daarvan een voorbeeld. “Ik zie op onze afdeling dat de uitval van één collega grote gevolgen kan hebben. Daardoor draaien we met z’n allen overuren om die tijdelijke uitval op te vangen. Als preventiemedewerker maak ik graag een wandeling door het bedrijf voor een praatje. Want als

je vraagt hoe het met iemand gaat, is het standaard antwoord ‘goed’. Maar is dat werkelijk zo? Lachen zijn of haar ogen wel?”

Martha Jansen knikt: “Dat doen

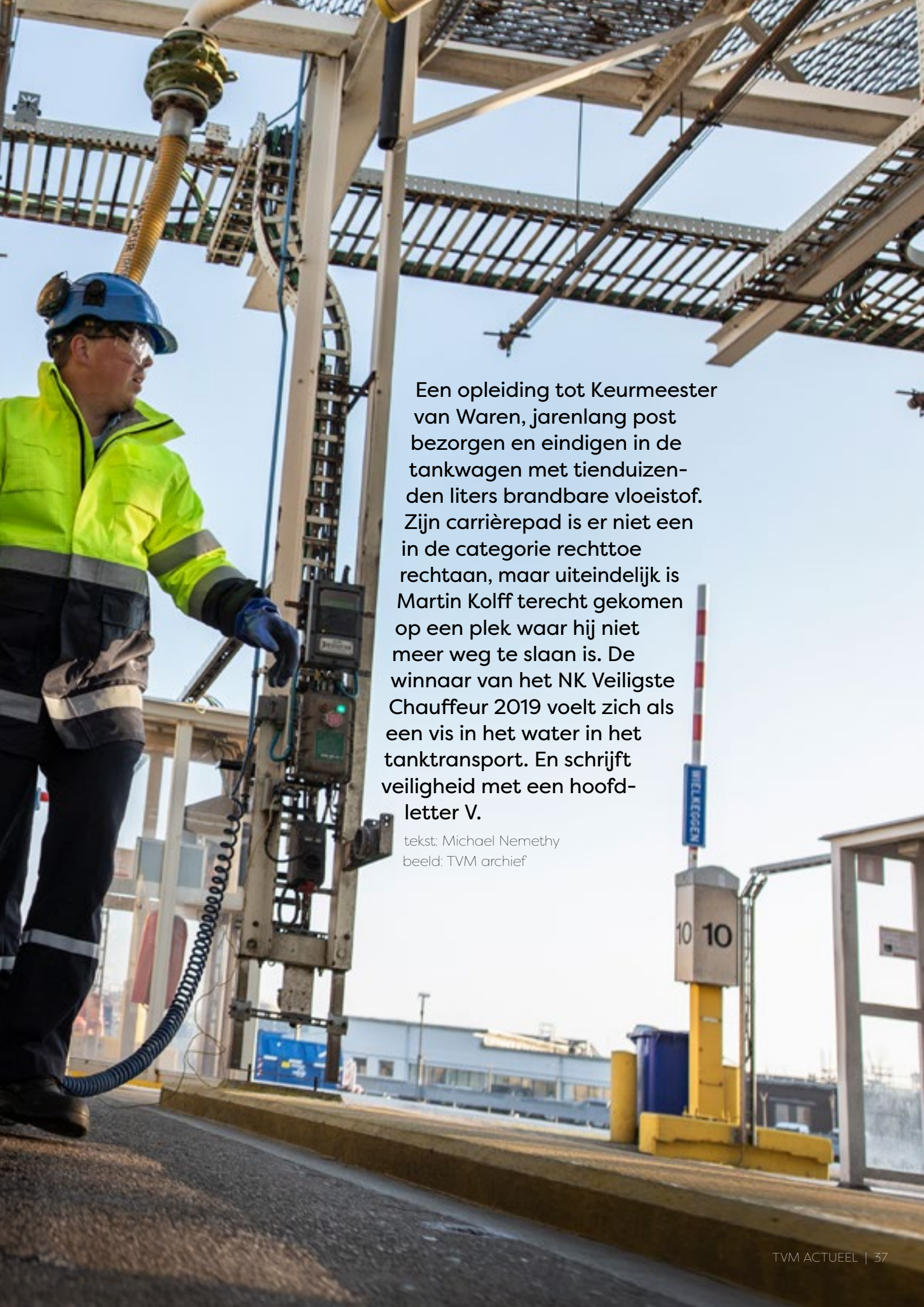
“We zien onszelf als een smeermiddel op weg naar herstel”

we zo laagdrempelig mogelijk. Kunnen we ergens mee helpen? Hebben ze bijvoorbeeld een training nodig of scheelt er iets anders aan? Ons personeel moet het gevoel hebben dat ze bij ons terecht kunnen. En niet wachten tot het te laat is.”

De Vitamine Aandacht en de Vitamine Communicatie dus. <



**‘We moeten het
toch met elkaar
doen onderweg’**



Een opleiding tot Keurmeester van Waren, jarenlang post bezorgen en eindigen in de tankwagen met tienduizenden liters brandbare vloeistof. Zijn carrièrepad is er niet een in de categorie rechttoe rechtaan, maar uiteindelijk is Martin Kolff terecht gekomen op een plek waar hij niet meer weg te slaan is. De winnaar van het NK Veiligste Chauffeur 2019 voelt zich als een vis in het water in het tanktransport. En schrijft veiligheid met een hoofdletter V.

tekst: Michael Nemethy
beeld: TVM archief

Vanaf 2006 rijdt Kolff al met tankwagens. Eerst bij De Rijke en inmiddels al 10 jaar voor Shell via zijn werkgever Van Waveren Transport uit Amsterdam. Hij noemt zijn werk het leukste wat er is. Al lag dat in het begin van zijn chauffeurscarrière niet in de lijn der verwachting. Zijn vader adviseerde hem in zijn begintijd als postbode om veel rijbewijzen te halen, zodat hij altijd iets zou hebben om op terug te vallen. Dit advies sloeg

‘Wacht gewoon even met bellen of appen totdat je ergens stilstaat’

hij niet in de wind. Na enkele jaren te hebben gewerkt als postbode begon Martin Kolff met een carrière als vrachtwagenchauffeur.

De overgang van een beroep waar je constant beweegt en onder de mensen bent naar urenlang alleen in een cabine zitten viel hem zwaar. “Ik bezorgde post en maakte aan de lopende band praatjes met de dorpsbewoners. Regelmatig werd ik uitgenodigd voor een bakkie koffie en zat ik even bij Jan en alleman thuis. Het viel dus wel even rauw op mijn dak om als vrachtwagenchauffeur weinig mensen te spreken en op jezelf in de cabine aangewezen te zijn. Maar alles went. Uiteraard maak ik nog ontzettend graag een praatje op locaties waar ik moet laden en/of lossen. Dat zit gewoon in me.”

Uitdagend werk, maar vooral leuk

Het is niet niks om met tienduizenden liters brandbare vloeistoffen zoals benzine of diesel te rijden. “Het is makkelijker om met een volle tankwagen te rijden, dan met een

halfvolle tankwagen. Rijden met een halfvolle tankwagen vergt veel meer concentratie. Wanneer je remt, dan klotst de vloeistof achter je tegen alle kanten aan. Daardoor kan je als je niet goed genoeg remt nog wat vaart mee krijgen. Dat wil je niet.”

Het werk is in essentie in de afgelopen jaren niet veranderd. Wel is het volgens Kolff allemaal een stuk gemakkelijker geworden. Dat heeft volgens hem vooral te maken met het zogenoemde ‘snuffel-systeem’. Dat systeem zorgt ervoor dat het niet meer mogelijk is om tijdens het laden of lossen bijvoorbeeld diesel en benzine door elkaar te halen. Het systeem blokkeert de toegang wanneer er iets niet klopt. Op die manier is de kans op misstorting een stuk kleiner geworden.

“Dat scheelt natuurlijk. Het werk is op het gebied van administratie en procedures wel een stuk intenser geworden. Er komt veel bij kijken op het gebied van veiligheid. Alles wordt gemonitord en in de gaten gehouden. We zijn constant met veiligheid bezig, maar dat is uiteraard een erg goede zaak.”

Organist

Kolff zit aan de eettafel in zijn woning in Dirksland. Wanneer hij zich 180 graden draait komt hij met gemak bij de zwarte Yamaha-piano die tegen de muur staat. Hij speelt zonder zichtbare moeite enkele nummers. Van enkele klassieke stukken tot aan ‘Wij houden van Oranje’. “Dat krijg je als je al sinds je zesde verknocht bent aan het orgel.” Toen Martin zes jaar oud was kocht zijn vader een simpele orgel. “Niet speciaal voor mij. Mijn vader kon een beetje spelen. Hij was benieuwd naar het instrument en wilde het beter leren spelen. Toen hij erop begon te spelen krom ik met grote ogen in zijn nek. Dat wil ik ook, dacht ik. Toen vroeg ik aan mijn

vader om mij orgel te leren spelen.” En zo geschiedde. Martin Kolff is in zijn vrije tijd pianist van een kinderkoor. Daarnaast is hij organist in zijn kerk. Daar speelt hij met enige regelmaat. “Thuis pingel ik af en toe op de piano. Het is een goed middel om je hoofd leeg te maken.”

Op de vraag of hij voor de vrachtwagen of voor het orgel zou kiezen antwoordt Kolff snel en zonder twijfel: “De vrachtwagen. Ja, dat is toch wel het allermooiste hoor.”

Maar wat luistert iemand die al 38 jaar lang de orgel bespeelt in de cabine van zijn vrachtwagen?

“Luister ik dan ook alleen maar orgel- of pianomuziek? Nee joh, dan zou ik gek worden. Ik luister van alles. Van The Police tot aan het stevigere werk. Uiteraard komt er zo af en toe wel wat piano- of orgelmuziek voorbij. Ik luister in de cabine eigenlijk alleen maar radio. Dan wordt er lekker tegen je aan gepraat. Dat vind ik wel fijn.”

Afleiding

Kolff rijdt met zijn tankwagen door een groot deel van Nederland. Onderweg komt hij natuurlijk van alles tegen. Wat wil hij zijn medeweggebruikers meegeven om het verkeer een stukje veiliger te maken? “Laat je niet afleiden. Dat is natuurlijk makkelijker gezegd dan gedaan. Mijn telefoon heb ik altijd bij me, maar die staat gewoon op stil. Als ik word gebeld dan zie ik dat op mijn eindbestemming. Wacht gewoon even met bellen of appen totdat je ergens stilstaat.”

Volgens Kolff hebben de mensen op de Nederlandse wegen vaak niet door dat hij en zijn collega's onderweg zijn met een zware lading. Wat meer begrip voor elkaar en kennis van het vak zal volgens hem helpen om vrachtwagenchauffeurs beter te begrijpen. “In het geval van tanktransport zien men vaak die oranje borden op voor- en/of achterkant van onze wagens en de gevaarsetiketten

op de zijkanten wel, maar de meesten weten niet wat het betekent.” Tankwagens zijn verplicht deze oranje borden en gevaarsetiketten te dragen tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen. “De bovenste cijfers van het oranje bord geven het gevaar aan. De onderste cijfers geven aan welk product er wordt vervoerd. De borden en gevaarsetiketten op de vrachtwagen zijn speciaal bedoeld voor de hulpdiensten. In geval van calamiteiten kunnen zij direct zien hoe te handelen.”

Winnaar NK Veiligste Chauffeur 2019

Martin Kolff is tijdens zijn werk altijd en overal bezig met veiligheid. Om te bewijzen dat hij veiligheid met een hoofdletter V schrijft deed hij in 2018 ook al mee aan het NK Veiligste Chauffeur. In 2018 werd hij tweede op het NK, maar hij revancheerde zich uitmuntend in 2019. Hij won en mocht op het podium van het TT Circuit in Assen naast Hélène Hendriks de 12,5 kilo zware bokaal omhoog tillen. Naast de bokaal won Kolff een reis naar Brazilië, maar vanwege het coronavirus is deze reis uitgesteld naar het voorjaar van 2022. Ondanks dat hij zijn prijs uit 2019 nog niet heeft kunnen innen, doet de ambassadeur van de TVM Awards ook in 2021 mee aan het NK Veiligste Chauffeur. Zijn doel? “Het maximale eruit halen. Ik ga gewoon weer mijn stinkende best doen. Ik hoop ook dat iedereen dat doet. Een aantal collega’s heeft zich ook al ingeschreven. Die onderlinge competitie maakt het leuk.” Maar wat is er nou zo leuk aan het NK? “Iedereen is daar op zijn of haar manier bezig met veiligheid tijdens zijn werk. Je kan van elkaar leren. We moeten het toch met elkaar doen onderweg. Samen proberen we het verkeer zo veilig mogelijk te maken. Iedereen gaat elke werkdag toch van huis weg in de hoop om ’s avonds weer bij zijn of haar gezin terug te keren.” <





TVM preventiedesk

Schade vóór zijn.
Daar zijn we voor.

Schade is nooit een pretje. Het kost tijd, energie en drukt op het rendement van uw transportbedrijf. Maar het is ook een leermoment. Om stil te staan bij wat je had kunnen voorkomen. Onze risico- en preventieadviseurs bij de TVM preventiedesk zitten er klaar voor. Om u snel inzicht te geven in risico's en u met praktisch advies en oplossingen vooruit te helpen. De TVM preventiedesk is ervoor. Voor u. En vooral voor minder schade en meer veiligheid in uw bedrijf en op de weg. **Bel ons via (0528) 29 29 30 of maak een afspraak op tvm.nl/preventiedesk.**



Passie voor transport

TVM