

TVM ACTUEEL

‘Transport is als gas, water en licht’

Nieuwe CEO van TVM vindt dat sector cruciaal is en meer waardering verdient

PLUS



Remco Kompier:
‘Een beetje meer op elkaar letten’



Frits Bakker:
‘Winnen TVM Award Veilig Transport is een teamsucces’



Jan Schuttert:
Diepgewortelde passie voor paarden



8

Vakmanschap tijdens de TVM Awards

Op 25 september werden de TVM Awards uitgereikt op het TT Circuit in Assen. Het creëren van meer bewustwording van veiligheid op de weg stond deze dag centraal. Een impressie van het evenement met onder andere de finale van het NK Veiligste Chauffeur.



'HET WAS ZEER DRUK, MAAR DAAR SCHRIKKEN WE NIET VAN IN ROTTERDAM'

Eind maart werd de levenslijn tussen het Verre Oosten en West-Europa meer dan zes dagen onderbroken door het vastlopen van het containerschip Ever Given. Hans Nagtegaal blikt terug en vooruit.



HOOG WATER IN LIMBURG

Door het stijgende water braken in juli diverse dijken in Limburg door, meerdere dorpen in de regio werden geëvacueerd. Een reportage over hoe transportbedrijven in het rampgebied de watersnood hebben beleefd.

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, Gerlinde Schrijver e.a. | Vormgeving: Wouter Nijman www.nijman.fr

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

☎ +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.

TVM



KONINKLIJKE WAARDERING

Koningin Máxima nam deze zomer tijdens een werkbezoek aan rijkschool E&R in Nieuwegein plaats achter het stuur van een vrachtwagen. Het bezoek stond in het teken van meer vrouwen in de sector.



DE PASSIE VAN...

Transportondernemer Jan Schuttert heeft een diepgewortelde passie voor paarden.



Gastcolumn

Banden worden steeds digitaal en daardoor veiliger. Edwin van Erp van Continental Benelux vertelt.

VAN DE VOORZITTER



De nieuwe TVM Actueel ligt in uw handen. Dit keer voor het eerst met een voorwoord van mijn hand als nieuwe CEO van TVM verzekeringen en voorzitter van de Coöperatie TVM.

Ik heb zoals u waarschijnlijk weet per 1 september het stokje overgenomen van Arjan Bos.

Ook via deze rubriek wil ik hem danken voor de warme en betrokken wijze waarop hij mij de afgelopen maanden, in de aanloop naar mijn indiensttreding, wegwijs heeft gemaakt in de mooie wereld van logistiek en transport. Hij heeft me op aangename en hartelijke wijze geïntroduceerd in zijn brede netwerk, onder andere via gezamenlijke klantbezoeken, en we hebben veel gesproken over ontwikkelingen binnen en buiten TVM. Het is zeker niet vanzelfsprekend dat iemand die vertrekt zijn opvolger op zo'n bevolgen en prettige manier op weg helpt. Ik heb dat enorm gewaardeerd.

'Samen werken aan een gezonde toekomst van onze sector, daar geloof ik sterk in'

Ik voel me oprecht bevoorrecht dat ik samen met alle andere TVM'ers een succesvol vervolg mag gaan geven aan hetgeen Arjan de afgelopen 20 jaar als CEO heeft neergezet. En dat is een prachtige gezonde coöperatie, marktleider in logistiek en transport, en volop in beweging.

Vooral de dynamiek binnen de sector en de nauwe relatie met onze leden spreken mij enorm aan. Ik heb mezelf de opdracht meegegeven de komende periode veel klanten persoonlijk te bezoeken. Omdat ik geloof dat de hechte en vaak persoonlijke band in combinatie met de diepgaande kennis van de sector het onderscheidend vermogen van TVM is. Wij zijn geen standaard verzekeraar, wij zijn een coöperatie. Opgericht voor onze leden, door onze leden.

Ik ben ervan overtuigd dat we samen een mooie toekomst tegemoet gaan, zij het met de nodige uitdagingen op de route, onder andere op het gebied van innovatie, veiligheid en duurzaamheid. Ik hoop dat we hierin samen kunnen blijven optrekken omdat we juist in de verbinding met elkaar het verschil kunnen maken. Samen werken aan een gezonde toekomst van onze sector, daar geloof ik sterk in.

Ik wens u veel leesplezier!

Michel Verwoest
voorzitter

COÖPERATIE



VAKBEURS TRANSPORT COMPLEET

Het eerste grote post-corona evenement voor de transportsector vond eind september plaats in Gorinchem.



WEBINAR TVM OVER SECTORSTUDIE

Op 3 november organiseren TVM en ING een webinar over deze sectorstudie. Aanmelden kan nog.



TVM PREVENTIEDESK

Onze experts van Preventie & Risicobeheer zorgen praktische adviezen en inzicht. In de Vijf Vragen geeft Johan Hemmen een toelichting.



AFSCHEID ARJAN BOS

Arjan Bos is per 1 september teruggetreden als CEO na een dienstverband van 27 jaar. Eind augustus werd hij op feestelijke wijze uitgezwaaid.



‘Transport is als gas, water en licht’

Sinds 1 september staat Michel Verwoest aan het roer bij TVM verzekeringen. Hij heeft zich de afgelopen maanden uiterst gedegen voorbereid op zijn nieuwe baan en is gegrepen door de dynamiek, het ondernemerschap en de innovatiedrang die zo kenmerkend zijn voor de sector van transport en logistiek, vertelt hij.

tekst: Frank Woestenburg

beeld: Gerlinde Schrijver

Lezen, luisteren, kijken en klant-bezoeken. Afgelopen half jaar liet Verwoest vrijwel geen gelegenheid onbenut om zich te verdiepen in een voor hem nog relatief onbekende wereld.

Verwoest was de afgelopen jaren CEO van arbodienstverlener en softwarebedrijf HumanTotalCare, waar onder andere de merken ArboNed, Mensely en HumanCapitalCare onder vallen. Daarvoor werkte hij vele jaren in de verzekeringsbranche, onder andere als lid van de Raad van Bestuur bij a.s.r. In die rol was hij verantwoordelijk voor diverse portefeuilles, waaronder schade, AOV en distributie.

De niche van logistiek en transport kende Verwoest slechts van de buiten-

echt enorm dankbaar voor”, erkent Verwoest. “We zijn veel samen op pad geweest. Het was leerzaam, maar ook gewoon ontzettend gezellig. We liggen elkaar goed. Mede dankzij Arjan heb ik voor mijn gevoel een zachte landing kunnen maken bij TVM.”

Vanaf het eerste moment dat TVM bij Verwoest in beeld kwam, was hij enthousiast, geeft hij aan. “Ik kende TVM vanzelfsprekend al als een sterk merk. Door de sport, maar ook vanuit de business. TVM geldt als een coöperatieve verzekeraar die van oudsher heel dicht bij haar klanten staat, die warmte, betrokkenheid en professionaliteit uitstraalt. TVM staat voor mij voor passie. Passie voor transport, voor klanten, voor medewerkers. Ik heb altijd het idee gehad: daar in Hoogeveen doen ze de juiste dingen. Arjan had het altijd over het clubgevoel. Ik begrijp precies wat hij bedoelt. Ik ben blij dat ik bij deze club mag horen.”

Het is voor Verwoest een club in de voor hem vertrouwde verzekeringswereld, zij het dat het segment transport voor hem nog relatief onbekend was. “Op voorhand was ik me er reeds zeer van bewust dat er ontzettend veel getransporteerd wordt, over weg, water en andere modaliteiten, en dat transport een kritische functie vervult in alles wat we doen. Van groot tot klein transport, van de lange afstanden tot de last mile. Het is eigenlijk als gas, water en licht. En ik denk dat in coronatijd bijna iedereen dat wel heeft

ondervonden. Zonder transport valt het leven gewoon stil, dat is echt zo. Denk alleen maar aan de schappen in de supermarkten die iedere dag opnieuw gevuld worden.”

Sterke cultuur

“Verder had ik het idee dat de transportsector een branche was met een eigen traditionele cultuur. Dat geldt zowel voor het wegtransport als de binnenvaart. Noem het conservatief. Ja, ik durf wel te stellen dat dat beeld is gelogenstraft. Er is daadwerkelijk een sterke cultuur, maar het is er wel één van extreem veel ondernemerschap. In transport is het belangrijk om scherp aan de wind te varen en te rijden. De sector is enerzijds traditioneel te noemen in de goede zin van het woord, qua waarden en normen. Hard werken, de mouwen opstropen en gewoon leveren. Geen woorden, maar daden dus. Anderzijds is er sprake van een verfijning qua bedrijfsvoering- en ontwikkeling die van extreem hoog niveau is. Als je ziet hoe efficiënt processen worden ingericht en logistieke ketens aan elkaar worden gekoppeld, allemaal met behulp van data, dat is ongekend. De grote transportbedrijven zijn volwaardige IT-bedrijven die een steeds groter gedeelte van de logistieke keten voor hun rekening nemen. Als transportbedrijf ben je vaak de verbinding tussen alle partijen in de keten, een soort Haarlemmerolie. Om een vergelijking te maken met voetbal: Transport is Feyenoord én Ajax tegelijk. Oftewel, het beste van beide werelden”, aldus Verwoest, zelf overigens een ➤

‘In transport is het belangrijk om scherp aan de wind te varen en te rijden’

kant. Op de keukentafel in zijn woonplaats Apeldoorn kwam gaandeweg steeds meer andere lectuur bovenop de stapel te liggen, onderweg keek hij met een andere blik naar het vrachtverkeer en bevriende relaties uit de transportsector werden door hem enthousiast bevraagd. De voorbije maanden werd hij bovendien door zijn voorganger Arjan Bos warm geïntroduceerd bij een groot aantal klanten. “Daar ben ik hem

INTRODUCTIE VIA TVM COLLEGA TOUR

Al ruim voor zijn indiensttreding bij TVM werd Michel Verwoest 'corona-proof' aan de TVM-medewerkers geïntroduceerd. Tijdens een editie van het concept TVM collega tour konden medewerkers hem bevragen en vice versa. Het programma werd opgenomen in Omnisport in Apeldoorn en via een besloten livestream met alle medewerkers gedeeld.

fervent Ajax-supporter. "Het is een sector om trots op te zijn en die elke dag aan belang lijkt te winnen."

Verwoest toont zich ook onder de indruk van het vak van beroepschauffeur. "Ik ben ook daar met andere ogen naar gaan kijken. Het beroep is veel

Chauffeur, een onderdeel van de TVM Awards, en zag hij hoe 24 finalisten met elkaar streden om de titel. "Het was prachtig om het vakmanschap van deze mannen en vrouwen in de praktijk te zien, maar nog mooier en belangrijker vond ik het om te zien en te ervaren hoe bewust zij bezig zijn met veiligheid op de weg. Dit zijn de echte ambassadeurs van onze sector."

De campagne van de TVM Awards heeft als primaire doelstelling om meer bewustwording te creëren - onder alle weggebruikers - voor veilig rijgedrag. Daarnaast moet de campagne een positieve bijdrage leveren aan het imago van de beroepschauffeur en de transportsector als geheel. Dat laatste noemt Verwoest geen overbodige luxe.

"In coronatijd heeft de sector zich van haar beste kant laten zien. Vanuit TVM is er nog een campagne aan gewijd onder het motto: 'Het land valt stil, maar zij rijden door'. En zo was het ook echt. Maar ik vind dat de transportsector nog lang niet de waardering krijgt die het verdient, als het gaat om

'TVM staat voor mij voor passie. Passie voor transport, voor klanten, voor medewerkers'

meer dan het vervoeren van goederen van A naar B. Het gaat om kennis van auto, lading en wet- en regelgeving, maar ook om wie en wat je bent. Als chauffeur ben je een visitekaartje voor zowel je bedrijf als je opdrachtgever."

TVM Awards

Op 25 september was Verwoest aanwezig op het TT Circuit in Assen tijdens de finale van het NK Veiligste

Michel Verwoest:
"Samen beter worden, dat is de essentie."

de bijdrage die men levert aan de economie en het laten functioneren van de samenleving, maar ook als het gaat om professionaliteit, innovatie, duurzaamheid en veiligheid."

"De maatschappij is in ontzettend hoog tempo aan het veranderen en de transport- en logistiekbedrijven maken het eigenlijk mogelijk. De gemiddelde burger ziet dat in mijn beleving onvoldoende. Die denkt vaak in eerste instantie nog aan vervuilende diesels. Maar er zijn weinig sectoren die ketenintegratie en processen zo goed op orde hebben als de transportsector en die zo vernieuwend bezig zijn. De sector verdient dat dit beter gezien wordt. We hebben met ons allen een taak om ook dit beeld goed en breed uit te dragen. Dat zal ook de aantrekkingskracht vergroten op mensen die in de sector willen werken. En dat is hard nodig, want de sector zal de komende jaren eerder groeien dan krimpen."

Verwoest voelt zich aangetrokken tot de dynamiek van de sector, maar ook tot de uitdagingen die in het verschiep liggen, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid en veiligheid. De Europese Green Deal moet ertoe leiden dat Europa in 2050 klimaatneutraal is. Een





belangrijke rol is hierin weggelegd voor transport, over weg en water. En daarmee voor TVM als coöperatie, benadrukt Verwoest.

“We zijn opgericht voor leden, door leden. Die betrokkenheid met onze klanten voelde ik ook als nieuwkomer meteen, binnen alle geleidingen van het bedrijf. Dat maakt TVM voor mijn gevoel uniek. We kennen onze klanten echt, kennen ze vaak bij naam. In die zin zijn we veel meer dan een verzekeraar. We zijn een vriend, een partner, een maatje om samen mee op te trekken en vooruit te gaan, letterlijk en figuurlijk. Samen op weg naar een gezonde toekomst. De betrokkenheid is overigens tweerichtingsverkeer. Juist dat is zo waardevol, een sterke basis om samen onze ambities gestalte te geven.”

Wat zie je als jouw voornaamste opdracht bij TVM?

“Ik vind dat we ook in deze snel veranderende wereld continu die betrouwbare partner moeten blijven voor onze leden. Soms zullen we voorop moeten lopen, soms schouder aan schouder en soms zullen we volgen, maar altijd vanuit het gevoel van gezamenlijkheid. Samen beter worden, dat is de essentie.

Wij hebben kennis, kunde en ervaring op diverse onderdelen en dat hebben onze leden ook. Die ingrediënten met elkaar vermengen zorgt voor meerwaarde. Wij kunnen helpen het transport veiliger, slimmer en duurzamer te laten worden.”

“We kijken zelf heel kritisch naar waar wij als TVM deze meerwaarde kunnen creëren voor onze leden, dus ook waar we geld aan besteden. Maar ook wij moeten blijven vernieuwen en verbeteren om onze processen en daarmee onze dienstverlening richting onze leden nog sneller en eenvoudiger te maken. Zo zijn en blijven we bezig om ons IT-landschap te vernieuwen, zodat we nog beter kunnen aansluiten op de wensen van onze leden en waardoor er ruimte blijft voor het persoonlijke contact dat we zo belangrijk vinden en waarmee we het verschil maken.”

Je benadrukt het belang van samenwerking in de keten. Gebeurt dat volgens jou nu nog onvoldoende?

“Ik proef een grote mate van verbondenheid binnen de sector. Maar er wordt nog niet veel samen gedeeld. In mijn beleving is er nog veel meer mogelijk als we informatie gaan delen

die voor iedereen goed is en waarmee een groot gemeenschappelijk en maatschappelijk belang is gemoeid, bijvoorbeeld op het vlak van preventie en transportveiligheid. Als je op een goede manier informatie met elkaar deelt is er geen concurrentienadeel. Soms moet je samen investeren om het verschil te kunnen maken voor iedereen. Ik denk dat we hier met TVM als betrouwbare partner een belangrijke rol te vervullen hebben.”

Tenslotte, hoe staat het met jouw skills in de vrachtwagen?

Lachend: “Ik heb me plectig voorgenomen om dat groot rijbewijs te halen. Ik ga daar begin volgend jaar mee beginnen.”

“Van logistieke processen en de IT-kant heb ik best veel kennis en kunde, maar ik wil ook ervaren hoe het is om met een vrachtwagen de weg op te gaan. Als je bij klanten komt, moet je ook hierover mee kunnen praten, vind ik. En zo heb ik meer ideeën. Er zijn binnenvaartschippers die hun schip inzetten als Bed & Breakfast. Ook dat lijkt me een leuke ervaring, maar dat wil ik eerst thuis nog even overleggen...”



TVM Awards: fee





est van veiligheid



RENÉ DE BAAT WINNAAR NK VEILIGSTE CHAUFFEUR

Dát het NK Veiligste Chauffeur kan doorgaan onder versoepelde coronamaatregelen is al heel wat. Dat het najaarsweer tijdens de uitreiking van de TVM Awards prachtig is en dat er op het TT Circuit in Assen louter positieve geluiden klinken, is misschien wel een verdiend extraatje na de afgelaste editie van vorig jaar. O ja, met René de Baat als nieuwe Veiligste Chauffeur krijgt het NK een winnaar van allure.

tekst: Harm Vonk

beeld: Gerlinde Schrijver, François Wieringa, Marleen Hofstra

ets voor tweeën 's middags verzamelt de menigte zich in de grote tent voor de paddock, juist naast het horecaplein. Presentatrice Hélène Hendriks staat te midden van de 24 deelnemende chauffeurs aan het NK Veiligste Chauffeur. Naast haar op het podium maakt Johan Hemmen namens de jury de drie finalisten bekend. De manager Preventie en Risicobeheer van TVM verzekeringen kijkt trots naar de deelnemers: "Zó ziet vakmanschap eruit", zegt hij.

Voordat Pieter Jacobs (Beuningen), René de Baat (Klaaswaal) en Danny Henskens (Berghem) als uitverko- renen voor de grote finale worden opgeroepen, is er al heel wat gebeurd op het TT Circuit. Praktisch alles volstrekt zich onder de noemer gemoedelijk. Het samen-gevoel dat zo lang ontbrak vanwege de uitbraak van de coronapandemie voert de boventoon. "Ik heb de TVM Awards vorig jaar écht gemist", bekent de Brabantse finalist John Kersten. "Mocht ik me volgend jaar niet plaatsen, schrijf me dan maar op als vrijwilliger. Want ik wil er per se bij zijn."

De toon van de dag wordt 's ochtends in alle vroegte al gezet door Hendriks, die bij het ontbijtbuffet in het hotel al gespot is door chauffeurs.

Zónder make up. "Voor degenen die dachten: Mijn God, is dát Hélène? Ja mensen, niets is wat het lijkt."

Helpende hand

Niet lang daarna slaat Mariska Struijs haar vuist bijkans stuk op het stuur van de truck. Tijdens een van de vijf testen gaat het met manoeuvreren mis. De chauffeuse van PostNL krijgt na haar oefening meteen een helpende hand toegereikt van Kersten. 'Als je ruimte hebt, gebruik die dan ook', klinkt de tip van de ervaren (20 jaar)

'Uiteindelijk mag veiligheid nooit aan tijd gebonden zijn'

chauffeur. Dat staat in schril contrast met de vijf maanden dat Struijs haar groot rijbewijs heeft.

Beiden halen de laatste drie uiteindelijk niet, maar Kersten (de editie ervoor nog vierde) maalt er niet om. "Dit is een prachtige happening en mijn hoofdprijs is al binnen: met alle finalisten naar de fabriek van Volvo Trucks in Gothenburg."

Ook Johan Muselaers uit Erp redt het niet, ondanks veel supporters die hij heeft meegenomen. Het meest >



sneue is het wellicht nog wel voor Martin Kolff, de uittredend kampioen. Kolff meldt zich vanwege ziekte kort voor het NK af; en dat terwijl zijn broer André in het geniep nog wel talloze T-shirts met foto heeft laten drukken om de titelverdediger te steunen.

Ook Izaak de Baat (de vader van René) heeft een hard hoofd in zijn

me heen hoor ik allemaal tijden van 0,3 seconde of zelfs sneller. Ik kwam uit rond de 0,4. Dat is veilig genoeg voor op de snelweg, maar hier leg ik het toch af tegen de jonkies.”

De reactietest gaat Roy Ruessen juist wél goed af. De chauffeur van Nijman/Zeetank (de winnaar van de TVM Award Veilig Transport) klokt een knappe 0,3 seconde. “Ik scoorde beter dan in een normale situatie op de snelweg, maar dat komt juist doordat je weet wat je kunt verwachten.” Maar desondanks grijpt ook Ruessen naast een finaleplek bij de laatste drie.

Pieter Jacobs staat wél in de finale, maar wel tot zijn grote verrassing. “Ik heb punten laten liggen bij de calamiteitentest. Daar moest je laten zien hoe juist te handelen na een ongeval. Tweemaal heb ik een ongeluk meegemaakt tijdens mijn werk. Alles kwam terug. Ik sloeg helemaal dicht en heb na de opdracht wel

een half uur in het gras gezeten om bij te komen.”

Joffrey Post heeft juist een klein voordeel bij de calamiteitentest: hij werkt ook bij de vrijwillige brandweer. “Dus ben je meer alert op zaken als het aantrekken van een veiligheids-hesje. Je eigen veiligheid staat immers altijd voorop. Aan de andere kant: je kunt allerlei opleidingen hebben gevolgd, geen aanrijding is hetzelfde.”

Teabag Challenge

Net naast het terrein waar de proeven worden gehouden, is het domein van Johannes Ritsma, ambassadeur van de TVM Awards. In die hoedanigheid ontfermt de Fries zich vakkundig over de Teabag Challenge, waar chauffeurs een theezakje - dat aan de aanhanger bevestigd is - minutieus in een kop water moeten zien te sturen. Het gaat het gros goed af. Alleen Mariëlle Manders rijdt in eerste instantie de beker omver, tot grote hilariteit van haar collega's.

‘Als je ruimte hebt, gebruik die dan ook’

eindklassering. Hij betwijfelt of er een plek is weggelegd bij de beste drie. “Neem nou de reactietest”, zegt De Baat senior over de test waarin de reactietijd van chauffeurs wordt gemeten in een gesimuleerde verkeersomgeving. “Om





Ritsma bekijkt het tafereel van een afstandje. Hij meldt en passant verheugend nieuws: naast zijn baan als chauffeur meldt hij zich binnenkort als rijinstructeur bij de VerkeersAcademie Zwolle. "Ook al zou ik in mijn hele leven maar één ongeluk kunnen voorkomen, dan is mijn missie geslaagd", zegt Ritsma. "Met ons allen kunnen we ervoor zorgen dat we positief in het nieuws komen, en niet alleen als er weer eens een vrachtwagen op de zijkant ligt."

Michel Verwoest is voor het eerst op de TVM Awards. De CEO van TVM verzekeringen heeft alleen maar goede woorden over voor het evenement. "Wat mij opvalt is de betrokkenheid, het vakmanschap, maar vooral ook dat er heel veel lol is. De sfeer is toegankelijk en plezierig. Hier mag je zijn wie je bent."

Alles om de onderliggende boodschap, die van veiligheid, te verkondigen. Om meer bewustwording te

Lees verder op pagina 12. >



RIDDER REMCO KOMPIER PLEIT VOOR VERPLICHTE EHBO VOOR CHAUFFEURS

Remco Kompier is een imposante verschijning. Bijna twee meter de lucht in, armen als boomstammen, robuuste baard, kortgeschoren hoofd. De winnaar van de TVM Award Ridder 2021 lijkt zo van een filmset te zijn weggelopen.

Maar zijn stoere uiterlijk staat in contrast met zijn zachte innerlijk. Een film? Niks voor hem. Weg met die spotlights, zie je Remco denken. En als iemand 'het verhaal' ter sprake brengt waarvoor hij de TVM Award in Assen is komen ophalen, dan biggelen warme tranen al over zijn wangen.

Een huldiging? Een podium voor hem? Een uitreiking van een Award? Remco Kompier had die beker net zo lief aan zich voorbij zien gaan. Aan de andere kant biedt het hem een podium om zijn verhaal te vertellen. Een verhaal waardoor anderen misschien iets, ook al is het maar een tikkeltje, anders gaan denken over veiligheid en behulpzaamheid.

Hij kan er nog geëmotioneerd van worden, als hij terugdenkt aan die dag in maart. Op de A28 bij Nijkerk ziet hij een auto te water raken. Lang verhaal kort: Kompier redt de bestuurder van de verdrinkingsdood door zonder na te denken het water in te duiken. Als hij onder water het portier eindelijk open krijgt, belooft hij het slachtoffer één ding. 'Ik hou je vast en laat je niet meer los'. Hij houdt woord.

De jury van de TVM Award Ridder 2021, die bestaat uit de vijf ambassadeurs, is unaniem. Geen twijfel mogelijk: Remco is de Ridder.

Als hij nu mensen hoort zeggen dat ze precies hetzelfde zouden hebben gedaan, schudt hij zijn hoofd. Juist omdat hij met eigen ogen zag dat hij nauwelijks hulp kreeg.

Hulp. Helpen. Het lijkt, zonder over-

drijving, de missie van Remco Kompier. "Op mijn zeventiende ging ik het leger in om mensen te helpen. Klinkt raar omdat je een wapen hebt, maar het is wel waar."

En het hoeft allemaal niet heldhaftig te zijn; ook in kleine dingen schuilt soms hulpvaardigheid. "Ik zit in de wereld van de modelbouw. Als ik een onderdeelje over heb die iemand anders nodig heeft, stuur ik dat op voor een postzegel. Daar wil ik geen geld voor hebben."

Verkeersveiligheid, bewustwording, het zijn begrippen waar Remco Kompier wel iets mee kan. Maar boven dat alles vraagt hij om begrip, tijd en aandacht voor elkaar en de medeweggebruiker. "Noem het naastenliefde. We moeten een beetje meer op elkaar letten. Leen je jas uit aan iemand die het koud heeft, wees degene die de helpende hand biedt."

Sinds hij beroepschauffeur is bij transportbedrijf Van der Wal in Utrecht heeft de 42-jarige Nieuwegeiner ook al meer dan zijn steentje bijgedragen op de snelwegen. Ten koste van een boete voor het onnodig op de vluchtstrook staan hielp hij in Frankrijk ooit een bejaarde foodtruck wiens motor het had begeben.

Meer dan eens zette hij zijn combinatie ter afscheiding voor een ongeval, om de hulpdiensten volop ruimte te geven. "De snelweg is onze speeltuin. Met z'n allen moeten wij, chauffeurs, daarvoor zorgen. Wat zou het mooi zijn als elke chauffeur verplicht EHBO zou moeten volgen. Ga maar na: dan heb je op elke 100 meter snelweg twee EHBO'ers. Juist onze beroepsgroep zit stevast vlakbij waar veel ongevallen plaatsvinden. Het is geen geintje, we moeten veiligheid serieus nemen. Je kunt altijd iets doen. Ook al zou het alleen maar zijn om 112 te bellen als het nodig is."



krijgen. Verwoest ervaart dat sinds zijn komst naar TVM verzekeringen aan den lijve. "Ik ben meer op mijn eigen rijstijl gaan letten. Sterker nog: mijn vrouw vindt dat ik sindsdien een betere chauffeur ben geworden. En

'Ook al zou ik in mijn hele leven maar één ongeluk kunnen voorkomen, dan is mijn missie geslaagd'

vanaf volgend jaar probeer ik mijn chauffeursrijbewijs te halen."

Ondertussen loodsden Hendriks en sidekick André Schilder (adviseur Preventie en Risicobeheer) het aanwezige publiek met vermakelijk commentaar door de proeven. Hendriks geeft steeds

humoristische voorzetjes, die Schilder met zijn kennis moeiteloos pareert in een vakkundig antwoord.

Simulator

En dan is er ondertussen nog zoveel te beleven op het terrein van de TVM Awards; er is een springkussen en een knutseltafel voor de jongsten. Die begeven zich ook al snel tussen de drukte in de stand met een heuse Formule 1-simulator, waarin je het TT Circuit met snelheden van boven de 250 kilometer per uur kunt beleven. Van de Ramshoek naar de Strubben, en van de Ruskenhoek naar de Geert Timmerbocht, inclusief de grindbak bij een subtiel stuurfoutje.

En terwijl tientallen bezoekers zich laven aan alles op en rond het roemruchte circuit door een rondleiding, vertelt ex-F1-coureur Giedo van der

Garde in de Legends Club zijn succesverhaal tijdens de ondernemerslunch. Over duizelingwekkende snelheden van meer dan 300 kilometer per uur op het stratencircuit van Le Mans en alle ups en downs die daarmee gepaard gaan.

In de uiteindelijke finale rijden de drie overgebleven chauffeurs een parkoers met hindernissen; de maximaal toegestane tijd is 15 minuten. Danny Henskens trapt af, Pieter Jacobs volgt, maar de finale van René de Baat spant duidelijk de kroon: alsof hij op een verloren zaterdagmiddag zijn personenwagen even moet verrijden, manoeuvreert hij het gevaarte langs pionnen en fictieve weggebruikers. Met het oog van een kenner raamt hij de centimeters tussen aanhanger en vangrail, waarna hij op de millimeter nauwkeurig de combinatie parkeert. Langs de kant ontglipt er een krachtterm uit de mond van Jacobs: "Als ik van René verlies, vind ik dat geen schande."

Er is alom lof voor de stuurmanskunsten van De Baat, niet voor niks de nummer twee van het WK manoeuvren in 2018. Met een juichgebaar stapt de 39-jarige chauffeur van Van der Mark Transport uit zijn cabine. Niet lang daarna overhandigt Michel Verwoest hem de Award. De Baat: "Ik ben rustig en kalm gebleven, ondanks de enorme zenuwen. Uiteindelijk mag veiligheid nooit aan tijd gebonden zijn. Men zegt toch 'Rust zal je redden'? Nou, ik denk dat rust mijn redding is geweest."



TVM AWARD VEILIG TRANSPORT IS TEAMSUCCESS

Vestigingsdirecteur Frits Bakker van Nijman/Zeetank uit Spijkenisse nam de TVM Award Veilig Transport 2021 in ontvangst, maar het zei alles dat chauffeur Roy Ruessen hem op het podium in Assen flankeerde. “Dat wij de TVM Award Veilig Transport winnen, is een teamsucces”, benadrukte Bakker.

Veiligheid is een groot goed bij Nijman/Zeetank; het is al meer dan zestig jaar werkzaam op het gebied van transport en logistieke dienstverlening van chemische vloeistoffen, brandstoffen, minerale oliën, koudmakende gasen en glas. Veiligheid zit bij Nijman/Zeetank in de genen, vond Bakker, die het winnen van de TVM Award Veilig Transport zag als een onderkenning daarvan. Bakker kreeg het kleinood uit handen van juryvoorzitter Charles Engelaar, directeur marketing en communicatie bij Volvo Trucks Nederland.

Bedrijven konden voor de TVM Award Veilig Transport genomineerd worden. Nijman/Zeetank ontving de prestigieuze prijs omdat het haar medewerkers 'het meest complete pakket aan veiligheid' biedt. Engelaar: “Bij Nijman/Zeetank stopt veiligheid niet als de chauffeur uit zijn cabine stapt of naar huis gaat. Ook privé wordt er in de veiligheid van werknemers geïnvesteerd.” Zo sponsort het bedrijf een werknemer die racet op een motor door mee te betalen aan een airbagvest.

De TVM Award Veilig Transport is een juryprijs en wordt toegekend aan de onderneming die een positieve bijdrage heeft geleverd aan de transportveiligheid. De jury bestond uit een afvaardiging van de acht partners van de TVM Awards, te weten Volvo Trucks Nederland, BP, Veilig Verkeer Nederland, ANWB, STL, Continental Benelux, Van Eijck Groep en Advance Groep.







Koninklijke waardering

Niemand minder dan koningin Máxima nam deze zomer tijdens een werkbezoek aan rijkschool E&R in Nieuwegein plaats achter het stuur van een vrachtwagen. Het bezoek stond in het teken van meer vrouwen in de sector. Momenteel is nog slechts drie procent van alle vrachtwagenchauffeurs vrouw. Velen verkeren nog steeds in de veronderstelling dat het chauffeursvak zwaar fysiek werk is, maar daar hoeft geen sprake van te zijn. Ook vrouwen kunnen prima rijden, zo demonstreerde Máxima hoogstpersoonlijk. Met blote voeten op de pedalen parkeerde ze een grote truck achteruit in een parkeervak. “Ik zie een carrièreswitch”, lachte een van de aanwezigen.

beeld: ANP

A photograph of a city skyline across a body of water, with a white bollard in the foreground. The skyline features several modern high-rise buildings, including a prominent tall, thin tower. The water is calm, and a few boats are visible in the distance. The sky is overcast.

Transport- tsunami rimpelloos doorstaan

Eind maart werd de levenslijn tussen het Verre Oosten en West-Europa meer dan zes dagen onderbroken. De stremming in het Suezkanaal had gevolgen tot in de haarvaten van de logistiek, zoals de binnenvaart en het wegtransport. Hans Nagtegaal, directeur containers bij Havenbedrijf Rotterdam, blikt terug en vooruit.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh



Een transporttsunami zou Rotterdam overspoelen, het blokkeerschip Ever Given zou de gehele logistieke keten nog maandenlang achtervolgen. Dat was het schrikbeeld gedurende de dagen dat het containerschip dit voorjaar vastliep in het Suezkanaal en bergers van Boskalis het transportinfarct uiteindelijk vlotweg verhielpen.

Ga maar na: onder de zestig schepen die destijds op weg waren naar de Port of Rotterdam en kwamen vast te zitten waren 56 containerschepen, drie tankers en één autotransportschip. Een kleine zestig zeeschepen met honderdduizenden containers aan boord die zeker een week later aankomen in Rotterdam betekent niet minder dan

een nachtmerrie voor alle planners, voor de binnenvaartschepen die liggen te wachten, de goederentreinen die stilstaan en de trucks die vergeefs staan te wachten.

Maar dankzij een strakke planning, strenge regels voor de afhandeling en het temporiseren van de toestroom van de schepen kreeg het Havenbedrijf Rotterdam redelijk snel grip op de situatie, stelt directeur containers Hans Nagtegaal. Hij is niet alleen verantwoordelijk voor de aan- en afvoer van jaarlijks 14,7 miljoen TEU aan containers, maar ook voor het verdere logistieke proces via de diverse modaliteiten.

Was de stremming wel een ramp voor de Rotterdamse haven?

“Eigenlijk niet, nee. Gelukkig niet. Er kwamen zes dagen achtereen behoor-

‘Het was zeer druk. Maar daar schrikken we niet, van in Rotterdam’

lijk wat minder schepen in de haven en vervolgens komt er een armada op je af. We zijn gaan nadenken hoe we die piek in aanvoer konden verwerken. De beschikbare capaciteit aan de ➤

kademuur wordt vanzelfsprekend niet ineens groter. Een schip van 400 meter lengte heeft die lengte nu eenmaal echt nodig. Je kunt ook niet sneller lossen dan je al deed en extra kranen met extra mensen heb je ook niet. Dus voor Rotterdam was het eigenlijk niet heel spannend, behalve dan dat de

moest de boel niet vastlopen door te grote aanvoer van containers en een te langzame afvoer. Op de terminal moest geen infarct plaatsvinden en ruimte blijven voor de afhandeling. De openingstijd voor het aanleveren van de containers is gewoonlijk zeven dagen, daar is nu vijf dagen van gemaakt. Dat moest, want de terminal wilde en kón al die containers niet hebben, want er mocht geen opeenhoping plaatsvinden.”

Hoe druk was het?

“Het was zeer druk. Maar daar schrikken we niet van in Rotterdam. Dat gebeurt

vaker. De uiteindelijke conclusie is dat het systeem het heeft opgelost met inspanning van alle partijen.”

Hoe is dat overleg gegaan?

“We hebben regelmatig gesproken met de brancheverenigingen van alle betrokken partijen. We hebben mogelijkheden en alternatieven besproken en begrip proberen te kweken voor ieders positie. Kijk, voor een barge-

operator is het heel vervelend als hij uit Zwitserland aankomt en zijn containers niet mag afzetten op de terminal. Zeker in het begin hadden we wekelijks contact, daarna was dat even wat minder, maar toen de Ever Given naar Rotterdam kwam hebben we de frequentie weer wat opgehoogd.”

Hoe is het aan de landzijde met het vervoer per binnenvaartschip, per vrachtauto en op het spoor verlopen?

“Daar merkten we dat alle modaliteiten zoals rail, barge en truck hun eigen dynamiek hebben. De binnenvaart moest strijden met de zeeschepen om een plek aan de kademuur. Hoe drukker het is met die grote vessels, des te minder gaten er overblijven voor de binnenvaart. De barge-operators hebben zeker te maken gehad met congestie en vertragingen. Rail en truck hebben minder te maken gehad met dit soort problemen en dus ook met minder vertraging. Die hadden meer last van capaciteitsproblemen, niet alleen bij de terminal, maar ook door corona en door personeelsgebrek. Dat zie je ook wel in het truckvervoer.”

‘De binnenvaart moest strijden met de zeeschepen om een plek aan de kademuur’

schepen iets langer moesten wachten. We moesten er wel voor zorgen dat de afhandeling op de terminal niet spaak zou lopen.”

Wat was de oplossing?

“Door met alle partijen overleg te voeren. We hebben gevraagd waar we op moesten letten en vervolgens hebben we strengere regels ingesteld voor de afhandeling op de terminals. Daar



Is er echt financiële schade geleden in de haven of is dat alleen een kwestie van uitstel geweest?

‘In principe was alle lading al voor Rotterdam geboekt en is die – zij het vertraagd – ook netjes afgehandeld. Dus ik denk dat de directe schade meevalt voor Rotterdam. Maar je hebt natuurlijk wel de ladingschade of klanten die hun goederen niet op tijd geleverd hebben gekregen. Wel is er indirecte schade en die heeft niet alleen met de blokkade te maken, maar ook met de hele coronasituatie. Alles loopt door de pandemie uit de pas.’

Wat is daarvan de oorzaak?

“De wekelijkse busdienst die de rederijen onderhouden tussen China en Rotterdam, die kon door corona en door de blokkade van de Ever Given niet meer worden volgehouden. Zo konden door ziekte bijvoorbeeld minder mensen in de haven werken. Het hele logistieke proces is door diverse oorzaken verstoord en daar hebben we met z’n allen last van.”

Er gaan bij bedrijven stemmen op om meer in Europa te gaan produceren vanwege de kwetsbaarheid van het huidige logistieke proces. Bent u daar bang voor?

“Ik wil niet overkomen als iemand die zegt dat het internet en de mobiele telefoon geen toekomst gaan krijgen, ik denk dat er best wat gevolgen kunnen zijn. Uiteraard zal de kwetsbaarheid van het logistieke proces worden bekeken door de leveranciers en ontvangers. Moet je altijd alles maar uit één bepaald land halen? En zo ja, als daar wat gebeurt, dan is dat wel een dingetje. Dus bij meer risicospreiding kan ik me wel wat voorstellen. Aan de andere kant blijven de kosten één van de belangrijkste drijfveren in de wereld. En wat je nu ziet is dat rederijen schepen aan het bestellen zijn. Nóg grotere schepen, om de kosten per container zo laag mogelijk te houden.”

Het rekensommetje is met de torenhoge prijzen van containervervoer van nu volgens Nagtegaal goed te doen en zou voor fabrikanten een argument kunnen zijn dichtbij huis en met een minder kwetsbaar logistiek proces te gaan produceren.

Nagtegaal: “Als ik iets uit Azië moet halen en het kost nu 10.000 dollar per container of ik laat het in Turkije maken en dan kost het me 3.000 dollar per container, dan is de rekensom goed te maken. Maar blijft dat wel zo? Over een paar jaar kost die container uit China misschien maar 1.000 dollar, dan moet ik nog zien of dat een goede ➤



DATA OVER AANKOMST CONTAINERS DIGITAAL GEDEELD

De stremming in het Suezkanaal heeft heel wat hoofdbreken veroorzaakt in de logistieke wereld. Hoe los je de aan- en afvoer van 14,3 miljoen TEU aan containers per jaar op als alles ineens een paar weken stopt?

Vervolgens arriveerden de zeeschepen vertraagd, maar kort achter elkaar aan in de Rotterdamse haven. Dat leidde tot veel verschuivingen in de planningen bij de terminals, de verladers, de sleepboten, de binnenvaart en het goederentransport over de weg en over water.

Om transporteurs, verladers en andere marktpartijen actueel inzicht te bieden in de aankomsttijden van schepen, ontwikkelden het Havenbedrijf Rotterdam, dochteronderneming Portbase en vijf deepseaterminals (APMT (terminals 1 en 2), ECT (Delta en Euromax terminals) en RWG) een real-time digitaal overzicht van aankomsttijden via www.portbase.com/suez.

Zo konden transporteurs, verladers en eindontvangers van goederen vroegtijdig zien wanneer welke schepen aanmeerden voor de afhandeling van hun lading.

Volgens Allard Castelein, CEO van Havenbedrijf Rotterdam, is het delen van informatie een voorbeeld van digitale oplossingen ten dienste van de klanten, zo zei hij ten tijde van de stremming. “Vervoerders die containers moeten ophalen uit de haven van Rotterdam kunnen met behulp van dit real-time digitale overzicht ruim voordat het schip de haven van Rotterdam bezoekt reeds voorbereidingen treffen. Dat kan de vlotte afhandeling van containers bespoedigen, zeker van de lading die later aankomt in Rotterdam als gevolg van de stremming van het Suezkanaal. Deze dienstverlening toont de meerwaarde aan van het delen van data voor de gehele logistieke keten.”

investeringsbeslissing was. Wat er wel is en ook blijft, is de vervoerscapaciteit van de grote rederijen. Die is niet ineens over twee jaar verdwenen. China en de rederijen zullen er alles aan doen de markt te behouden.”

Hij zegt zich iets te kunnen voorstellen bij een zekere risicospreiding, waarbij bijvoorbeeld een percentage van de productie dichterbij huis zal worden uitgevoerd. “Maar China als toeleverancier helemaal weg en dat alle productie ineens terug gaat naar Europa? Ik denk niet dat dat gaat gebeuren.”

Ondertussen staan er in Rotterdam en andere Europese havens miljoenen lege containers op de kade, terwijl in Azië er een schreeuwend tekort aan is. Het gebrek aan containercapaciteit vanuit China veroorzaakt hogere transporttarieven. Volgens Nagtegaal is die disbalans er altijd geweest, simpelweg omdat van alle containers tachtig procent wordt geïmporteerd en slechts twintig procent met lading teruggaat naar China en andere Aziatische landen. De directeur containers van het Havenbedrijf verwacht dat die onbalans te zijner tijd wordt opgelost, wanneer de wereldhandel zich na de pandemie verder zal herstellen.

Nagtegaal: “In de logistieke keten is er altijd wel ergens een disruptie. Dat wordt doorgaans altijd opgelost. Het verschil is dat we nu te maken hebben met een wereldwijde verstoring. En dus moeten we ergens een periode zien te vinden waar we alles kunnen inlopen. Misschien tijdens het Chinees Nieuwjaar (in februari 2022, red.), dan is heel China een week dicht. Dat biedt de kans op een reset, maar we hebben toch nog wel wat uitdaging. We hebben nog even te gaan.”



Hans Nagtegaal: “Truck en rail hadden meer last van capaciteitsproblemen, niet alleen bij de terminal, maar ook door corona en door personeelsgebrek.”



Banden steeds digitaler én daardoor veiliger

In de beginjaren van het wegtransport behoorden banden meestal niet tot de onderwerpen waar lang over werd nagedacht. Verschillende merken en profielen op één as, een vernieuwde band naast een nieuwe band; zolang er maar enig loopvlak aanwezig was vonden de meeste chauffeurs en vervoerders het prima.

Vanaf de invoering van de APK, waarbij later ook een minimum profieleis voor de banden werd vastgesteld, is het bewustzijn van het belang van banden in relatie tot verkeersveiligheid sterk toegenomen. De invoering van het bandenlabel in 2012, waarmee onder andere de scores van banden op het gebied van grip inzichtelijk zijn geworden, heeft verder bijgedragen aan dit

bandenpech aanzienlijk verminderen. Maar ook een simpel voorbeeld als het zo min mogelijk op terreinen door plassen rijden. Vaak wordt hier niet bij stilgestaan, maar juist in deze plassen verzamelt zich (voor de chauffeur onzichtbaar) afval zoals steentjes en metaaldeeltjes dat de oorzaak kan zijn van het vroegtijdig uitvallen van een band.

Zonder de aanwezigheid van technische hulpmiddelen of waarschuwingssystemen blijft het echter onvermijdelijk dat zelfs de beste chauffeur vroeg of laat geconfronteerd wordt met ongeplande stilstand door bandenpech. Het blijft vreemd dat we het heel normaal vinden dat we continue de status van een truck kunnen volgen, zoals motor-temperatuur en oliedruk, maar dat we wel accepteren dat we in het ongewisse blijven over de actuele status van de bandenspanning en -temperatuur.

Dat is ook een van de redenen waarom Continental in de afgelopen jaren systemen en platformen heeft ontwikkeld die er voor zorgen dat ook de bandenspanning en -temperatuur continu inzichtelijk zijn. Dit zowel voor de chauffeur als voor de thuisbasis. Een van de belangrijkste doelen hierbij is er voor te zorgen dat bandenpech binnen niet al te lange tijd tot het verleden gaat behoren. Al vaak hebben deze systemen, zoals het ContiConnect platform, ervoor gezorgd dat door tijdige signalering ongeplande stilstand kon worden voorkomen. Systemen die niet enkel geschikt zijn voor nieuwe voertuigen maar ook toegepast kunnen worden op bestaande trucks of trailers. Hierdoor krijgen chauffeurs en vlooteigenaren meer inzicht in de status van de banden, met een grotere verkeersveiligheid tot gevolg.

Het is juist dan ook dit gezamenlijke streven naar een grotere verkeersveiligheid dat ons als bandenfabrikant heeft samengebracht met TVM, waardoor we inmiddels al voor het derde jaar op rij een trotse partner zijn van de TVM Awards.

Edwin van Erp is division manager Continental Benelux en in die rol al drie jaar partner van de TVM Awards.

‘De chauffeur speelt een belangrijke rol bij het vermijden van bandenpech’

bewustzijn. Evenals de eis voor M+S, en voor meer winterse omstandigheden, 3PMSF coderingen (herkenbaar aan het sneeuwvlok symbool omringd door drie bergtoppen).

Vinden wij dat hiermee onze bijdrage aan de verkeersveiligheid als bandenfabrikant is voltooid?

Nee, integendeel. Zo is bandenpech voor trucks helaas nog steeds de voornaamste oorzaak van ongeplande stilstand. Stilstand die niet alleen onvoorziene kosten en ergernis met zich meebrengt, maar ook regelmatig leidt tot verkeersopstoppen en daardoor ook tot onveilige situaties. Een stilstaan-de truck op de vluchtstrook is helaas meer dan eens de oorzaak geweest van een ernstig ongeval. De chauffeur speelt een belangrijke rol bij het vermijden van bandenpech. Een regelmatige visuele inspectie van de banden kan de kans op



Hoog water in Limburg

Als Nederland na lange tijd van coronabeperkingen snakt naar vrijheid en vakantie, kampt Limburg plots met watersnood. Duizenden bewoners worden geëvacueerd naar veiliger gronden. Twee transportbedrijven midden in het crisisgebied beleven de ramp ieder op hun eigen manier. Een terugblik...

tekst: Harm Vonk

beeld: Matty van Wijnbergen

Tim (I) en Ger Dirix





W

at rest zijn honderden, misschien wel duizenden zandzakken op een grote berg. Sommige zijn nog gevuld, andere zijn leeg. Een werknemer van Dirix Elsloo veegt het zweet van zijn voorhoofd. Hij is op deze, misschien wel laatste, zomerse dag van het jaar achterop het terrein druk bezig om – handmatig – de teruggekeerde zakken te legen.

Ger (64) en Tim (39) Dirix leiden rond op het terrein, waar puin, sloop, grind en grond ieder hun eigen koninkrijkje lijken te hebben. Vracht-

een contract dat Dirix in 2020 afsluit met Krinkels, een bedrijf in ontwerp, aanleg en onderhoud van openbare werken in heel Nederland, dat veel werk doet voor onder andere Rijkswaterstaat. Via die link doet Dirix bijvoorbeeld ook de gladheidsbestrijding in Limburg.

Vanuit die hoedanigheid wordt Dirix, als de watersnoodramp zich aankondigt, gebeld door de Veiligheidsregio Zuid-Limburg. Vanaf dat telefoontje is het ‘alle hens aan dek’; dat kan vrij pijnloos, aangezien andere lopende projecten letterlijk zijn verzopen. Het eigen personeel krijgt vlot ondersteuning van militairen, die zich met tientallen melden. Inclusief schep. De ene helft houdt de zak open, de andere helft schept hem vol. “Net als in de film. Gewoon met de hand, de snelste manier”, zegt Tim Dirix, de huidige

directeur van het bedrijf.

Ger Dirix is nog altijd onder de indruk van de militairen. “Met name de eerste lichting dan”, lacht de oud-directeur. “Dat waren mannen, poeh. Armen als staalkabels, twee meter lang. En die mannen gooien die zakken zo twee, drie meter ver. De lichtingen daarna werden steeds minder. Bij de laatste lichting militairen die hier was, ging het niet meer zo heel snel...”

Al met al worden er zo’n 100.000 zandzakken à 20 kilogram gevuld en de provincie rondgereden. Samen met

de bigbags wordt er zo’n 300 ton zand gevuld. De 45 eigen vrachtwagens van het bedrijf worden zoveel mogelijk ingezet.

Geen rangen en standen

Een spade dieper dan de oppervlakte vindt Ger Dirix de gezamenlijke zin van de regio. “Wij kennen hier geen rangen en standen”, weet de Limburger. “We hebben respect voor elkaar, maar maken geen onderscheid.” In dat gevoel herkent hij in optima forma de rol van burgemeester Marion Leurs-Mordang. “Wát een vrouw”, zegt Dirix vol ontzag. “Het is ook een vrouw met veel volume, maar ze stond hier met haar man en haar kinderen en iedereen schepte mee. Zo’n klasse. Ze heeft zich de blaren op de handen geschept. Zo is Maas-kant (het gebied langs de Maas van Elsloo tot en met Roosteren, red): daar kun je niet stil blijven staan. Doe je dat wel, dan verzuip je.”

Zo’n zelfde soort mentaliteit ervaart Tim Dirix bij het personeel van het bedrijf, zo’n 100 vaste krachten en 50 man zzp’er of uitzendkracht. “Wij zitten in de dienstverlening, dus we vragen sowieso flexibiliteit van onze mensen. Wij hebben geen chauffeurs in dienst die van A naar B rijden, het adres invoeren op de TomTom en radio zitten luisteren. Onze mensen hebben de zelfstandigheid om projecten aan te sturen.”

“Als er iets is, dan zal iedereen het moeten kunnen doen”, vervolgt Tim Dirix. “En als we hen tijdens de

‘Het eigen personeel krijgt vlot ondersteuning van militairen, die zich met tientallen melden’

wagens rijden af en aan om hun ballast te lossen bij metershoge bulten. Hier, op de vestiging Tuin&Bouw, geflankeerd door de havens bij het Julianakanaal, zwoegen in juli tientallen militairen om Limburg droog te houden.

Vader en zoon kijken met gemengde gevoelens terug. Natuurlijk hebben ze stapels facturen kunnen versturen naar hun opdrachtgevers. Maar de pijn overheerst. “De getroffen mensen hebben zelfs geen fotoalbum meer, hè”, zegt Tim.

De link met Defensie komt voort uit



watersnood iets extra's vroegen, dan stonden ze er. Ik heb niemand 'nee' horen zeggen. Het was eerder: als er iets is, bel je mij vannacht maar. Sinds die tijd weten we aan wie je wat hebt."

De rekeningen zijn gestuurd, zeggen vader en zoon. Het is keiharde realiteit, zo werkt het nu eenmaal. Maar de pijn blijft. Ger Dirix zucht. "Wij liggen hoog, maar er zijn transportbedrijven in onze omgeving waar alles onder water stond. Alles. Zo triest. Je vraagt je af of zulke bedrijven het hebben gehaald, maar je durft dat bijna niet eens te vragen."

Enkele kilometers stroomafwaarts: een ANWB-bord in Bunde geeft aan dat de afstand naar Elsloo slechts 6 kilometer is. De druk op de oren bij de afslag vanaf de A2 verradt echter dat de bezoeker van Bunde een dal in duikt. Hier, op iets meer dan een steenworp van het hooggelegen Dirix, waar de zandzakken werden gevuld, gaat het goed mis. De foto's die Melanie van Riel die avond stuurt, ondersteunen de woorden van de officemanager van GP Trans die middag. Water, water en nog eens water. Met man en macht redden ze bij het sneltransportbedrijf die dagen wat er te redden valt.

Snel schakelen

Melanie van Riel herinnert zich nog als de dag van gisteren hoe directeur Gino Paulussen die ochtend aankomt op het terrein aan de Meerstraat, waar GP Trans sinds oktober vorig jaar een pand huurt waar het wagenpark wél in zijn geheel past. Paulussen ziet het water tot zijn enkels staan en slaat alarm. "Toen hebben we gedaan wat we altijd al doen: snel schakelen", zegt Van Riel.

De zes personeelsleden die ter plekke zijn, rijden als de wiedeweerga de voertuigen naar het talud over het Julianakanaal, pak 'm beet 200 meter verderop. "Een computer is zo aangeschaft, een vrachtwagen niet. Die moesten nú weg", vertelt Van Riel. Die aanpak strookt met die van GP Trans als bedrijf, waar je de schouders eronder zet als dat moet. "Wij zijn geen mieperds. Het zijn ook maar spullen hé. Het is maar het kantoor. Missen we

enveloppen? Dan halen we die wel bij de Action. In België en Duitsland zijn mensen dood gegaan..."

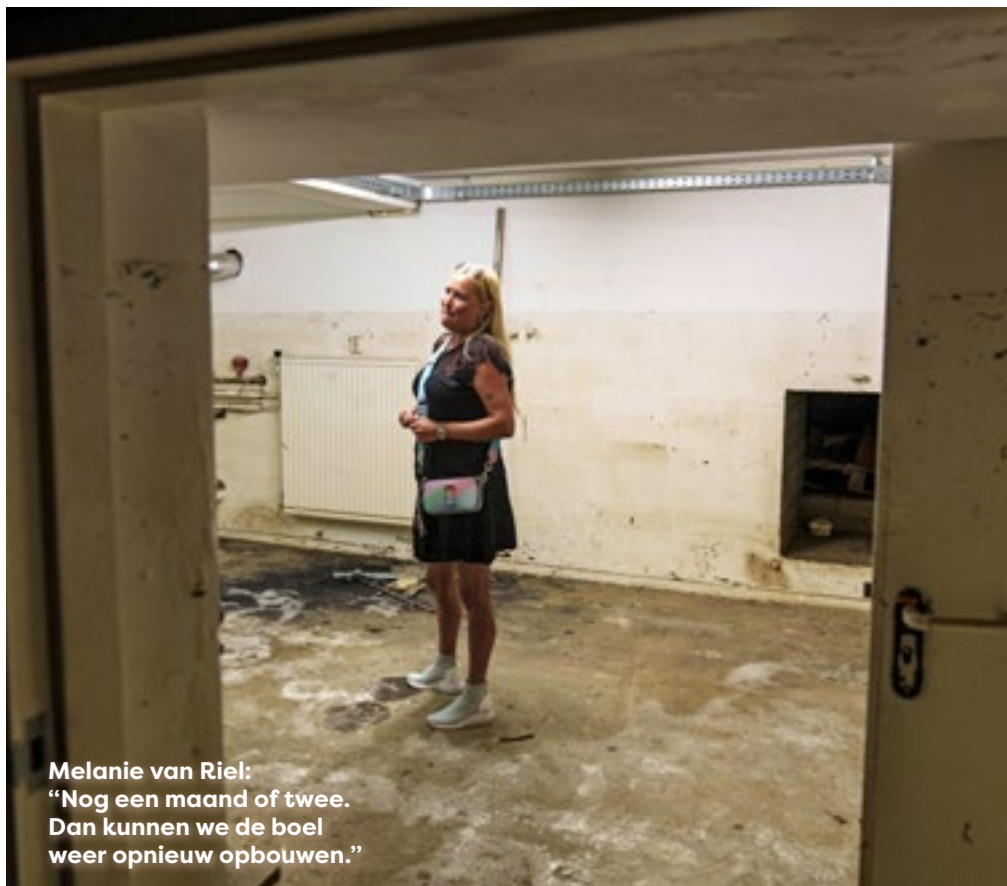
Melanie van Riel leidt rond door het gebouw, waar een duidelijk kleurverschil op de buitenmuur aangeeft hoe hoog het water heeft gestaan. "Het is een puinhoop", zegt ze, terwijl de drogers in de binnenruimte het vocht proberen weg te blazen. Ze kijkt om zich heen. "Nog een maand of twee. Dan kunnen we de boel weer opnieuw opbouwen."

De manege in Beek biedt voorlopige redding aan GP Trans. Daar mogen de voertuigen staan. "Een van de ergste dingen zag ik toen we op en neer reden van en naar de manege. Elke keer stond het water weer hoger. Dan schrik je. En ik zag dieren buiten. De burens hadden hertjes buiten lopen.

Ik durf gewoon niet te vragen hoe het daarmee gaat..."

Met zandzakken, pompelampen en emmers wordt gepoogd het kantoor droog te houden, maar een paar dagen later blijkt dat zinloos. Het personeel haalt pc's naar veilig gebied, inclusief muis, toetsenbord, printers. Van Riel: "Je kijkt om je heen. Wat heb je nodig? We hadden computers, planners, vrachtwagens en chauffeurs. Dan ga je door."

"Wat ik heb geleerd is dat we weten wat we aan elkaar hebben als we op elkaar aangewezen zijn. En dat de meeste mensen deugen, zoals dat boek ook heet", concludeert Van Riel. "Mensen, zomaar uit de buurt, boden spontaan hulp aan, klanten gaven ons korting, staken ons een hart onder de riem."



Melanie van Riel:
"Nog een maand of twee.
Dan kunnen we de boel
weer opnieuw opbouwen."

Dirk Jan Klein Essink stopt per 1 januari als CFRO van TVM

Na een periode van ruim 15 jaar als CFRO van TVM verzekeringen actief te zijn geweest beëindigt Dirk Jan Klein Essink per 1 januari 2022 zijn werkzaamheden als CFRO. Hij wil op 60-jarige leeftijd, mede in verband met gezondheidsredenen, graag meer tijd gaan besteden aan zijn gezin en andere activiteiten.

Klein Essink: "In oktober word ik 60 jaar. Gevoelsmatig ben ik dan op een leeftijd gekomen dat ik meer tijd wil besteden aan andere zaken in het leven dan werk. Ik heb vanzelfsprekend lang en zorgvuldig nagedacht over mijn besluit. In mijn afweging heeft ook het gezondheidsaspect nadrukkelijk een rol gespeeld. Voor de duidelijkheid:

Mijn besluit staat volledig los van het vertrek van mijn gewaardeerde collega Arjan Bos. Ik had nog graag een paar jaar met mijn collega's van de Raad van Bestuur en Michel Verwoest als opvolger van Arjan willen samenwerken."

De wervingsprocedure voor de opvolger van Dirk Jan Klein Essink is inmiddels opgestart.



Feestelijk afscheid Arjan Bos

Op feestelijke wijze is Arjan Bos eind augustus uitgezwaaid door medewerkers en relaties, na een dienstverband van 27 jaar bij TVM verzekeringen, waarvan 20 jaar als CEO en als boegbeeld van het bedrijf.

Op zijn laatste werkdagen in dienst van TVM kreeg Arjan een uitgebreid verrassingsprogramma voorgeschoteld. Zo was hij te gast in een eigen speciale aflevering van 'In de hoofdrol' met Hélène Hendriks als presentatrice. Het programma was hem een weerzien met oude bekenden, variërend van medewerkers en klanten tot sporters en vrienden. Medewerkers konden de aflevering later in kleinere groepen bekijken en aansluitend het glas heffen, met Arjan Bos en met elkaar. Overigens was de vertrekkende CEO ook langs de A28 te zien, op een levensgroot billboard. Het was een bijzonder eerbetoon aan zijn adres.

Vanzelfsprekend was er ook aan bijeenkomst voor zakelijke relaties. Deze vond plaats bij De Havixhorst in De Schiphorst. In deze sfeervolle setting nam Michel Verwoest figuurlijk het stokje over van Arjan Bos. Onder zonnige omstandigheden konden relaties afscheid nemen van de scheidende en kennismaken met de nieuwe CEO.



Van succesvolle challenge naar de oprichting van een stichting

In november vorig jaar heeft TVM een succesvolle challenge georganiseerd tijdens de Odessey Hackathon rondom de negatieve impact (manco, diefstal, schade) bij het gebruik van meermalige emballage in transport en logistiek. De oplossing tijdens de challenge werd gevonden in het creëren van een open voorraadplatform, dat ondernemers in staat stelt om data van de emballage te delen.

In de afgelopen maanden heeft TVM samen met de betrokken partijen (Van der Slot Transport, Royal Flora Holland, Container Centralen en TConsult) en met medewerking van de douane deze oplossing verder onderzocht. Het blijkt dat in het platform het delen van data veilig, sneller en minder arbeidsintensief gaat worden en daarmee een grote kans heeft om de negatieve impact te verbeteren. Daarbij is het een sector-onafhankelijke en neutrale oplossing. Het platform kent bovendien een open

protocol. Het is dus voor iedereen toegankelijk.

Om deze open platformgedachte te garanderen heeft TVM samen met de andere partijen ervoor gekozen om de samenwerking te formaliseren. In het laatste kwartaal van dit jaar zal er een stichting worden opgericht. Vanuit deze stichting zal verder gewerkt worden aan de ontwikkeling van het platform en de bekendheid hiervan. Het eerste doel is het realiseren van een pilot met een branchebrede oplossing.



Webinar over sectorstudie

TVM verzekeringen heeft samen met ING een sectorstudie laten uitvoeren met als thema: 'Het roer moet om. Focus op waardering voor de logistieke prestaties!' Op 3 november organiseren beide partijen een webinar hierover.

De complexiteit in de wereld-na-corona zorgt voor een steeds uitdagender speelveld voor transporteurs en logistieke dienstverleners. Denk aan het chauffeurstekort, teruggekeerde congestie, capaciteitstekorten en fluctuerende transportvraag.

Op 3 november (15.00-16.00 uur) gaat presentatrice Pauline de Wilde in gesprek met de initiatiefnemers van de sectorstudie, Machiel Bode (sectorbankier ING) en Ronald Kuipers (commercieel directeur TVM). Ook transportondernemers komen aan het woord en spreken over hun inzichten en verwachtingen.



Scan de code voor aanmelding voor het webinar.



De TVM preventiedesk is er voor alle klanten van TVM en geeft u inzicht in uw risico's. Ervaren risicospecialisten zorgen voor praktische adviezen en inzicht. Johan Hemmen, manager Preventie en Risicobeheer van TVM, vertelt u meer over de TVM preventiedesk.

1. Wat is de TVM preventiedesk?

"De TVM preventiedesk is een virtuele vraagbaak op het gebied van risico's en preventie voor al onze klanten. En zeker ook voor de eigen rijder of de kleine ondernemer die zelf zoekende is naar handvaten en antwoorden op vragen. Klanten kunnen ons met al hun vragen benaderen. Daarnaast benaderen wij proactief klanten. Zo kunnen wij iets signaleren bij een klant op het gebied van preventie waarvan wij vermoeden dat het goed is om het er met de klant over te hebben en aandacht aan te besteden. De preventiedesk is er voor iedereen op het gebied van duurzaamheid, vitaliteit en risicobeheersing."

2. Waarom is de TVM preventiedesk in het leven geroepen?

"We zien en merken dat al onze klanten vragen hebben op preventiegebied. Ze weten alleen niet altijd waar ze terecht kunnen met deze vragen. Daarnaast is niet iedereen zich bewust van mogelijke risico's. Wij bieden daar een laag-drempelige hulplijn voor. Klanten kunnen contact opnemen op een moment dat het hen uitkomt."

3. Wie behandelen de vragen van de klanten?

"De TVM preventiedesk bestaat uit ervaren risicospecialisten. Allemaal hebben zij brede ervaring op het gebied van logistiek en transport, kennis over de sector, praktijkervaring en is er kennis van specifieke zaken zoals bijvoorbeeld lading, verzuim en vitaliteit in huis. Van eenvoudige tot complexe vraagstukken; het advies van de TVM preventiedesk is altijd maatwerk."

4. Wat wil TVM verzekeringen met deze service bereiken?

"Dat onze klanten ervaren en weten dat TVM er voor iedereen is. Van vragen over het beheersen van risico's, tot vragen over lading, vitaliteit en/of schade. Dagelijks is de TVM preventiedesk tijdens kantooruren bemand. Klanten kunnen dan contact opnemen hoe en wanneer het hen uitkomt. Uiteindelijk willen we de sector veilig en gezond houden in de meest brede zin van het woord. Wij zijn ervan overtuigd dat de TVM preventiedesk daaraan bijdraagt."

5. Hoe kom ik in contact met de TVM preventiedesk?

"Op www.tvn.nl/preventiedesk is alle informatie over de preventiedesk te vinden. Daarnaast zijn op deze pagina direct enkele tips op het gebied van onder andere vrachtbrieven, vervoersopdrachten en gezonde medewerkers te downloaden. Deze kunnen direct worden gedeeld."



Heeft u vragen? Neem dan contact met ons op. Stuur een e-mail naar preventie@tvm.nl of bel ons op (0528) 29 29 30. Wij staan voor u klaar, want voorkomen is beter dan repareren.



Vakbeurs Transport Compleet voelt al snel helemaal vertrouwd

Het eerste grote post-corona evenement voor de transportsector, vakbeurs Transport Compleet in Gorinchem eind september, smaakt naar meer. “Heerlijk om weer echt contact te hebben met mensen. Dat heb ik de afgelopen anderhalf jaar zo gemist.”

tekst: Natasja Weber

beeld: Gerlinde Schrijver



Een volle parkeerplaats, rijen bij de ingang, geroezemoes, gelach, het schudden van handen en later op de avond de geur van bitterballen. Het voelt al snel als vandoors op de driedaagse vakbeurs Transport Compleet in de Evenementenhal van Gorinchem. Na alle corona-

‘Weet je wat het mooiste is? Alle mensen zijn vrolijk’

restricties is het voor exposanten, transportondernemers en inkopers in de transportbranche eindelijk weer mogelijk om hun contacten aan te halen, bij te praten over actuele ontwikkelingen, ideeën uit te wisselen, kennisprogramma's bij te wonen en om face-to-face zaken te doen.

Vanwege de coronapandemie ging er een streep door de editie van 2020.

Dit jaar was het lang onzeker in welke vorm Transport Compleet zou kunnen doorgaan. Pas bij de persconferentie van 14 september – exact 14 dagen voor de start van de beurs – kwam er helderheid. De anderhalvemeterregel zou vanaf 25 september worden losgelaten en voor bezoekers van evenementen werd vanaf die datum de coronapas ingevoerd.

TVM verzekeringen moest al in het voorjaar besluiten of ze wilde deelnemen aan de vakbeurs in Gorinchem, vertelt regiomanager logistiek en transport en tevens standbaas Harjo Woltinge op de tweede dag van de beurs. “We hebben destijds meteen gezegd: we willen graag meedoen want we

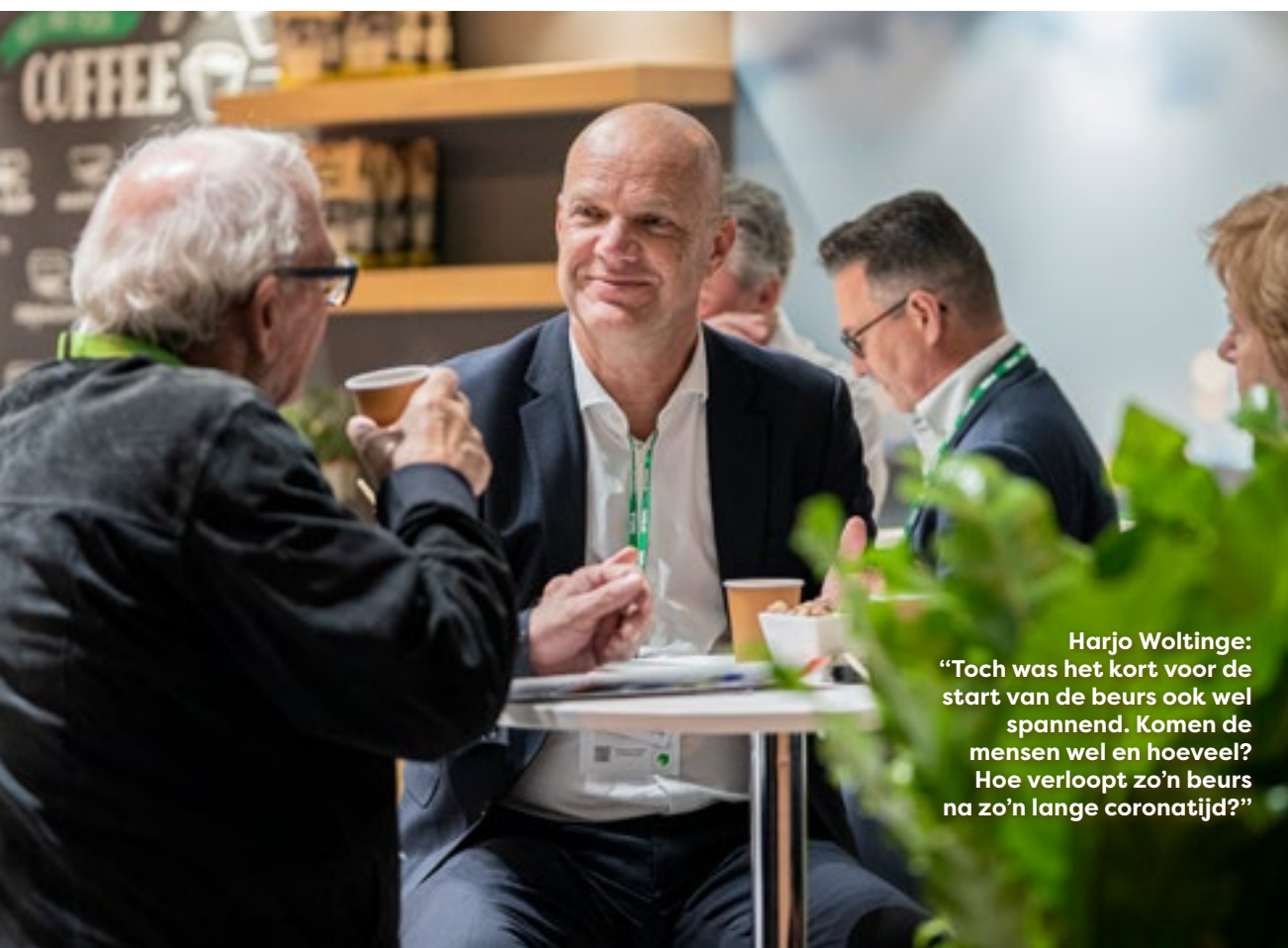
zijn dé verzekeraar voor transport en dan moet je daar ook staan, vinden wij. Maar wel onder de voorwaarde dat er meer bedrijven meedoen en dat het mogelijk is om de beurs op een goede manier te organiseren en te bezoeken. Als de maatregelen onverhoopt strenger zouden worden, had zo'n beurs niet optimaal kunnen draaien en dat moet je dan ook niet willen.”

Woltinge zegt heel blij te zijn dat de transportbeurs mede dankzij de toegang met de QR-code dit jaar wel kon plaatsvinden. “Toch was het kort voor de start van de beurs ook wel spannend”, vertelt Woltinge. “Komen de mensen wel en hoeveel? Hoe verloopt zo'n beurs na zo'n lange coronatijd? Maar ik moet zeggen dat het aardig druk is, het loopt lekker door. Weet je wat het mooiste is? Alle mensen zijn vrolijk. ‘Oh leuk om je weer te zien. Eindelijk mag het weer’, hoor ik hele dag. En ook weer handen schudden hè, dat hadden we anderhalf jaar niet gedaan. Ja dat gebeurt hier volop. Na de eerste dag waarop ik zo'n tachtig of negentig handen heb geschud, was ik er alweer helemaal aan gewend”, zegt Woltinge lachend.

Heerlijk

“Ik vind het zelf ook heerlijk om weer contact te hebben met zakenrelaties. Ik ben echt een mensen-mens dus dit heb ik de afgelopen anderhalf jaar zó gemist. De transportbeurs is voor ons echt een ontmoetingsbeurs en minder een zakendoenbeurs”, aldus Woltinge.

De eerste post-corona editie van



Harjo Woltinge:
“Toch was het kort voor de start van de beurs ook wel spannend. Komen de mensen wel en hoeveel? Hoe verloopt zo'n beurs na zo'n lange coronatijd?”

Transport Compleet is iets minder groots van opzet dan andere jaren het geval was. In totaal zijn er tijdens de twintigste editie van de beurs 125 bedrijven uit binnen- en buitenland present in Gorinchem. De buitenlandse afvaardiging voor het driedaagse evenement komt uit Italië, Oostenrijk, Frankrijk, Duitsland, Denemarken, België, Luxemburg en Groot-Brittannië. Bij de laatst gehouden transportbeurs, twee jaar geleden in Hardenberg, kwamen er 170 exposanten naar de beurs.

Nieuwste DAF-truck

Zoals TVM nimmer ontbreekt op de transportbeurs, geldt dat ook voor DAF. De truckfabrikant blijkt in Gorinchem de grote trekpleister te zijn met haar nieuwe 'new generation DAF XG'. De splinternieuwe goudgele truck lijkt een magnetische werking te hebben op de bezoekers van Transport Compleet. Vanaf de opening van de beurs om twee uur 's middags tot 's avonds tien uur drommen mensen samen om een blik te werpen in de ongekend grote cabine – en als het even kan zelfs even achter het stuur plaats te nemen. Ook voormalig DAF-medewerker Martin kan de verleiding niet weerstaan om het trapje naar de cabine te beklimmen. "Geweldig, wat een ruimte", zegt hij terwijl hij op het ruim bemeten bed achter in de cabine plaatsneemt. "Dit is echt top of the bill."

Met een cabinelengte van 2,7 meter en een stahoogte van ruim twee meter typeert DAF haar nieuwe loot aan de boom als 'een klasse apart'. De DAF XG is de eerste truck die dankzij nieuwe Europese regelgeving een verlengde cabine heeft.

Max Verstappen

Ook voor echte actie kunnen bezoekers terecht op de beurs. Het Arnhemse familiebedrijf Wijlhuizen heeft het slim aangepakt door twee Formule 1-simulators neer te zetten die veel raceliefhebbers trekken. Ze kunnen zich – onder toezicht oog van Cars en Stars-medewerker Rosa die alle rondetijden noteert – als Max Verstappen uitleven op het Circuit van Zandvoort. Marco en zijn twee gepensioneerde collega's Leo en Kees van transportonderneming Jan Snel zijn wel te porren voor een stoeltje in de race-simulator.

"Nou het is echt moeilijk hoor", zegt Kees als hij na drie rondjes meerdere grindbakken heeft gezien en een crash

met Lewis Hamilton achter de rug heeft. "Ik had helemaal geen gevoel bij gas geven en sturen. Toevallig mocht ik vorig jaar op uitnodiging van Bridgestone in een snelle BMW een paar echte rondjes rijden op het Circuit van Zandvoort, maar dat was makkelijker dan in zo'n simulator." Als zijn oud-collega Leo een poging waagt, kan hij rekenen op de luide aanmoedigingen van Kees. "Gaat goed hoor Leo, gaat goed. Oh nee Leo... heb je gezopen?!" De heren van middelbare leeftijd hebben de grootste lol maar de dagprijs gaat aan hen voorbij.

Ondertussen is de TVM-stand op deze tweede avond van dit driedaagse festijn aardig vol gelopen. De koffie wordt geserveerd door een echte barista – met als specialiteit de cappuccino – en dat weten de bezoekers te waarderen. Er wordt gesproken over actuele problemen zoals het tekort aan vrachtwagenchauffeurs waar Nederland net als andere Europese landen al lang mee te kampen heeft, de stijging van loonkosten als gevolg van een nieuwe cao en de problemen met de levering van materiaal. "Ondernemers die dit najaar een vrachtwagen bestellen, krijgen die pas in het eerste kwartaal van 2023 geleverd", zegt Woltinge kort voordat hij door een collega wordt weggeroepen. Twee potentiële nieuwe klanten – een vader en zoon van een transportbedrijf – willen graag wat meer informatie.

Even verderop in de TVM-stand legt zijn collega Charlotte Kirkenir aan een andere ondernemer uit wat de voordelen zijn van het online platform voor schademeldingen Bumper. Deze webapplicatie is voor vrachtwagenchauffeurs een handig hulpmiddel om snel schades te registreren. "Geen gedoe meer met schadeformulieren, maar via een paar stappen op je telefoon de schade doorgeven", vertelt Kirkenir even later boven een vers gemalen kop koffie. Bumper is een initiatief van TVM en werd in 2019 in het leven geroepen. Kirkenir: "Voor zowel vrachtwagenchauffeurs als voor de transportondernemingen wordt de afhandeling van schades met Bumper een stuk minder tijdrovend."

TVM heeft grootse plannen met Bumper. "Op dit moment kunnen alleen TVM-klanten gebruik maken van Bumper maar wij willen de applicatie



op termijn uitrollen voor alle transportondernemers", licht Kirkenir toe. "Bovendien krijgen onze gebruikers dankzij Bumper inzicht in veel data zoals: wat zijn de belangrijkste hot-

'De afhandeling van schades wordt met Bumper een stuk minder tijdrovend'

spots waar chauffeurs veel schade oplopen? Dan kunnen we adviezen geven die leiden tot schadepreventie en daar is iedereen bij gebaat. Uiteindelijk is ons grote doel Nederland veiliger maken."



Meer weten over Bumper?
Ga dan naar
www.tvm.nl/preventie/bumper



Een diepgewortelde passie voor paarden



Hij werd als ondernemer groot in de varkens. Maar zijn diep-
gewortelde passie ligt bij de paarden. Op zijn 61ste zit Jan
Schuttert nog stevig in het zadel. Daarnaast komt hij dagelijks
tot rust rondom de Driehoekhoeve in Stegeren, waar zijn oudste
zoon Hendrik Jan een bedrijf runt. “Ik ben een gezegend mens
dat dit kan. En dat ik het doe.”

tekst: Yoeri van den Busken
beeld: Matty van Wijnbergen

Tien minuten voor de afgesproken tijd stapt Jan Schuttert uit zijn rijlaarzen. Hij zet koffie en leunt tevreden achterover, met uitzicht op de buitenpiste van 100 bij 50 meter. Zeven jaar geleden besloot de eigenaar van Schuttert Handelshuis volgens een strakker schema te gaan leven en daar gedijt hij goed bij. Elke morgen om zeven uur eerst veertig minuten zwemmen, dan aan het werk en ergens op de dag ruimte maken voor een ritje van drie kwartier – soms langer. Een personal assistent waakt over zijn agenda en bakent

‘Ik rijd paard en de rest van de wereld is even onbelangrijk’

standaard een uur af.

“Laatst vroeg iemand mij wat ik er nou zou mooi aan vind”, zegt Schuttert. “Maar als ik hier kom, blijft mijn telefoon in de auto. Ik ben dus een uur uit de lucht, laat alles los. Ik vind van mezelf dat ik dat heel goed kan. Ik rijd paard en de rest van de wereld is even onbelangrijk. Dat komt allemaal wel als ik weer in de auto stap.”



Interesse

Jan Schuttert groeide op tussen de paarden. Zijn vader kwam na het werk in de varkenshandel (het bedrijf stamt uit 1930, YvdB.) af en toe terug van de markt met een pony. Bij vijf van de zeven kinderen laaide diezelfde interesse op. Een jaar of vijftig later zou je kunnen zeggen dat Jan er het verst in gegaan is. Daarvoor hoeft alleen maar een rondje te lopen op het terrein van de Driehoekhoeve en te kijken naar de talloze foto's en prijzen aan de muur.

Van zijn drie zonen werkt Johan in het omvangrijke familiebedrijf:

behalve zes varkensboerderijen ook een akkerbouwbedrijf. Maar Frank, de jongste, en Hendrik Jan verdienen ook hun sporen in de paardensport. Frank sloot zich als stalruiter aan bij Jos Lansink. Hendrik Jan bestiert nu de Driehoekhoeve in Stegeren. Hun ouders kochten de lap grond met een vooruitziende blik in 2004 en verbouwden de stallen. Vijf jaar later kwam er langs de N36 officieel een extra tak aan Schuttert Handelshuis.

“Soms vraag ik me af wat er gebeurt zou zijn als ik niet voor de varkens maar voor de paarden had gekozen”, zegt Jan Schuttert, die tot zijn 28e zelf op een heel behoorlijk niveau reed. Zijn vrouw Marian hield eveneens van paarden. Maar het werd steeds drukker in het bedrijf. “En we hadden inmiddels ook drie kleine kinderen. De varkenshandel leek me wat veiliger.”

Wel deed hij een belofte aan zichzelf. “Wat er ook gebeurt, op een dag ga ik weer paardrijden.” In 2014 begon dat voornemen zich vaster te nestelen in zijn hoofd. En toen Hendrik Jan aankondigde vijf weken met tien paarden naar de Sunshine Tour in Vejer de la Frontera te zullen gaan, hakte hij een knoop door.

“Ik zei tegen mijn vrouw: ‘Ik stap morgen op tijd in de auto, ik regel niks en we hebben minimaal contact.’ Ik zie mezelf nog naar Spanje rijden. Prachtige rit langs de kust, zonnetje door het raam. Iedereen vond altijd dat het bedrijf toch wel heel erg aan mij hing. Waar of niet waar, maar mijn reactie was: als ik er niet meer ben, zal het ook wel doorlopen. Dit was een mooie manier om daar achter te komen. Maar mijn voornaamste doel was: weer wat met die paarden aan de gang gaan. En hoewel ik een verdienstelijk ruiter ben geweest, viel het me niet mee. Ik kreeg het in mijn rug en duikelde er nog weleens af. Ik had hard gewerkt in ons bedrijf, maar dat is geen lichamelijk werk. Ik merkte dat mijn spieren slap waren geworden. Mijn conditie liet te wensen over. Dus

van dat hele paardrijden is helemaal niets terechtgekomen.”

Toch zou deze trip een helende werking hebben. Elke morgen trok hij baantjes in het hotelzwembad om de pijn in zijn rug te verdrijven. Eenmaal terug in Ommen zag hij in de eerste plaats dat zijn medewerkers Schuttert Handelshuis inderdaad met succes hadden laten doordraaien. Daarnaast kocht hij meteen een abonnement bij het dichtstbijzijnde zwembad.

“Het komt erop neer dat ik sinds die weken in Spanje niet meer gestopt ben. Ik zeg niet dat ik als een speer door dat water ga, maar ik zwem stevig door. In een jaar kom ik van Ommen tot Parijs. Ik kan me niet voorstellen dat ik het ooit nog op zal geven. Het heeft me zo ontzettend geholpen. Ik viel twintig kilo af, paste mijn eetpatroon aan, had overal weer zin in. En uiteindelijk kon ik ook weer fris op dat paard zitten.”



CSI Ommen

Jan Schuttert heeft een vaste groom die hem begeleidt. Hij rijdt nog zeventien internationale wedstrijden per jaar en staat zijn zoon bij in het opleidingstraject. “Voor ons is het de kunst een paard zo te trainen dat een ander erop kan rijden. Want uiteindelijk wil je ze verkopen. Maar het is geen ding, hè. Je probeert ervoor te zorgen dat het paard zó veel vertrouwen krijgt in de mens dat de volgende eigenaar er ook weer een band mee krijgt. We hebben hier bijvoorbeeld twee jaar een schimmel gehad die mijn zoon uitbracht in een hoge klasse. Hij werd verkocht en nu rijdt een Amerikaanse vrouw erop. Elke keer als dat paard ergens meedoet, loopt ze in de prijzen.”

De Driehoekhoeve is een volwaardig bedrijf geworden, met een uitstekende reputatie die tot ver over de landsgrenzen reikt. Om de paardensport in het Vechtdal te promoten organiseerden Jan Schuttert en Marian Schuttert bovendien, met de hulp van hun oudste zoon, in



2010 een springconcours op het eigen terrein. Wat begon als een regionaal springconcours is uitgegroeid tot een mondiaal evenement (CSI Ommen) dat jaarlijks tienduizenden toeschouwers naar Overijssel trekt. Inmiddels zijn de rollen omgedraaid en trekt Hendrik Jan de kar.

“Ach, passie...” De ogen van Jan Schuttert beginnen te glinsteren. “Het is een mooi woord, hè. Als je dat hebt, doe je er ook alles voor. En die jongens zijn net zoals ik. Hendrik Jan is hier voor zichzelf begonnen en houdt meerdere ballen tegelijk in de lucht. Hij heeft personeel, doet de inkoop en verkoop, geeft les aan studenten en rijdt zelf nog wedstrijden. Hij breidt het uit, ik trek me wat meer terug. Zo hoort het ook.”

“Frank was net negentien toen hij wilde stoppen met school. Dan moest hij eerst maar ergens anders gaan werken, vonden wij. Iedereen moet zijn eigen broek kunnen ophouden. Na een tijdje vond hij een plek bij Jos Lansink, een icoon in de sport. Ik gaf hem een goed paard mee: Winchester.

‘Voor ons is het de kunst een paard zo te trainen dat een ander erop kan rijden’

Alles wat Frank ermee zou winnen, mocht hij houden. Na het eerste jaar had hij anderhalve ton aan prijzengeld; dat was een mooi begin.”

“Hij verdient daar nu zijn loon en als er een paard verkocht wordt, denken ze ook aan hem. En als je het nou over passie hebt... Toen Frank vertrok, stond hij met een trailer voor de deur. Alles wat hij had, moest mee. Marian en ik vroegen of dat wel verstandig was. Maar hij had een sterke wil. ‘Ik kom pas terug als Jos me wegstuurt’, zei hij resoluut. Dat is nu acht jaar geleden.”



De passie van Iris

Wij zijn TVM. Wij hebben passie voor transport.

Iris is runner bij Picnic. Dagelijks bezorgt ze met een elektrische auto boodschappen bij mensen thuis.

Veiligheid in de Last Mile is voor iedereen belangrijk. Data helpt daarbij. Bovendien heeft Iris ondervonden dat veilig rijgedrag ook gewoon leuk kan zijn. Want een goede score wordt beloond. Oftewel: Safety First.

Bekijk haar verhaal op tvm.nl/passievoortransport

TVM