

# TVM ACTUEEL

## Samen aan de slag met chauffeurstekort

Margriet Boersma werkt parttime  
als vrachtwagenchauffeur

### PLUS



**Gijs van den Broek:**  
Passie voor  
vv Scherpenzeel



**Ronald Kuipers:**  
'We moeten het vak  
aantrekkelijk houden'



**Henk Brink:**  
Minder schades door  
persoonlijke aandacht



4

## ‘We zijn het stopcontact van Nederland’

In Winschoten is Hyzon Motors Europe begonnen met de bouw van waterstoftrucks. Carl Holthausen en zijn zoon Max werken met Groningse nuchterheid aan de vergroening van het immense transportwagenpark in de wereld. Dit voorjaar ging Hyzon naar de beurs in Wall Street en haalde daar 540 miljoen dollar op om de productie van Hyzon in Europa op te starten.



16

## ‘DE KUNST OM HET GOEDE IN MENSEN NAAR BOVEN TE KRIJGEN’

Henk Brink van Brink XL in Hardenberg stuurt op aandacht voor klanten én personeel. Die persoonlijke aanpak leidt tot méér zuinigheid en minder schade.



20

## JAN VAN OOSTVEEN LEEFT ZIJN DROOM

Transportondernemer en eigenaar van J&H Transport Jan van Oostveen vertelt over zijn ervaringen en het sterker proberen te maken van de keten. TVM Actueel ging bij hem op bezoek.

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](http://www.nijman.fr)

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

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

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

Heeft u direct hulp nodig?  
Bel dan met TVM assistance: ☎ +31 (0)528 29 29 11

Heeft u schade, maar is het niet spoedeisend?  
Bel dan met de TVM schademeldingsdienst: ☎ +31 (0)528 29 27 00

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



32

### DE PASSIE VAN... GIJS VAN DEN BROEK

Al twintig jaar geeft Gijs van den Broek leiding aan Van Heugten Transport. In zijn geboortedorp kennen de meesten hem als voorzitter van 'de blauwen', oftewel van voetbalvereniging Scherpenzeel. En als de man die achter Feyenoord staat.



8

### TVM AWARDS

De 25 finalisten van het NK Veiligste Chauffeur gingen op bezoek bij het Volvo Experience Centre.



15

### Gastcolumn

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor gladheidbestrijding. Jan Rients Slippens vertelt.

## VAN DE VOORZITTER



Het einde van het jaar nadert met rasse schreden. En wederom was het een uiterst bewogen jaar, niet in de laatste plaats vanwege corona.

Dit zijn voor de meesten van ons ook dagen van reflectie. Daarom deel ik graag mijn eigen overpeinzingen met u.

We hebben eerder deze maand de Dag van de Vrachtwagenchauffeur gehad. Een prachtig initiatief van het Sectorinstituut van Transport en Logistiek (STL) en het magazine Truckstar om onze vrachtwagenchauffeurs welverdiend in het zonnetje te zetten. TVM is een van de founding partners van deze dag en ik zal u uitleggen waarom.

Transport is net als gas, water, licht en internet. Velen beschouwen het als een vanzelfsprekendheid maar zodra het wegvalt hebben we als samenleving acuut een probleem. Ik hoef maar te verwijzen naar de situatie in het Verenigd Koninkrijk waar zelfs de bevoorrading van supermarkten en pompstations gevaar liep door de olopende chauffeurstekorten.

Oftewel, we weten hoe belangrijk de rol van vrachtwagenchauffeurs is. Zij vervullen een vitale functie in onze maatschappij. Echter, de waardering laat vaak te wensen over. En dat vind ik lastig te rijmen. Want hoe vaak hoor je nog berichten van chauffeurs dat ze bij een laad- en losadres niet naar binnen mogen om bijvoorbeeld hun handen te wassen of dat ze niet geholpen worden omdat ze vijf minuten te laat op de plaats van bestemming zijn aangekomen? En ondertussen zijn er ook nog altijd veel te weinig beveiligde parkeerplaatsen met passende faciliteiten in ons land.

Iedereen in de logistiek- en transportsector heeft wat mij betreft een verantwoordelijkheid om deze situatie te verbeteren. Nu meer dan ooit. Niet alleen in het belang van de vrachtwagenchauffeurs, maar in het belang van ons allemaal. Ook in Nederland is al jarenlang sprake van een chauffeurstekort. De enige manier om bevlogen mensen te interesseren voor dit prachtige beroep, want dat is het, is om de arbeidsomstandigheden te verbeteren en dit actief uit te dragen. Gelukkig zie ik heel veel positieve ontwikkelingen op dit vlak, maar we zijn er nog zeker niet.

De Dag van de Vrachtwagenchauffeur op 9 december was volgens mij geslaagd. Maar voor mij verdienen de tienduizenden vrachtwagenchauffeurs in Nederland 365 dagen per jaar ons respect en onze waardering.

Ik wens u veel leesplezier en vanzelfsprekend fijne en gezonde feestdagen.

Michel Verwoest  
voorzitter

## COÖPERATIE



26

### STEUN IN DE RUG

In totaal gaf TVM in 2021 10 miljoen euro premie terug aan haar Nederlandse zakelijke klanten die actief zijn in logistiek en transport, over weg en water.



24

### Campagne Appmoment

Toine van Bladel en Wouter ten Have wisselen ervaringen uit over de gevolgen van gebruik van telefoons achter het stuur.



26

### NIEUWE CFRO TVM VERZEKERINGEN

Jeroen van Grinsven treedt per 1 januari 2022 in dienst als CFRO bij TVM verzekeringen. Hij volgt Dirk Jan Klein Essink op.



27

### TVM FOUNDATION

Het bestuur van de TVM foundation heeft onlangs weer heel diverse aanvragen behandeld. Zeven aanvragen kregen een donatie toegezegd.

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.

# Hyzon, transport-Tesla van de toekomst

In Winschoten wordt in relatieve rust de kiem gelegd voor een revolutie in de transportwereld. Hyzon Motors Europe is daar voorzichtig begonnen met de bouw van waterstoftrucks. Vol overtuiging werken vader Carl Holthausen en zijn zoon Max met Groningse nuchterheid aan de vergroening van het immense transportwagenpark in de wereld.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Gerlinde Schrijver

**D**e afslag naar het fabriekscomplex in Winschoten, gebouwd op de fundamente van de aloude Groningse strokartonindustrie, wordt nog wel eens gemist. “Dan bellen klanten en relaties op en zeggen dat ze het niet kunnen vinden”, vertelt Carl Holthausen (47) met een glimlach.

Het bordje Hyzon Motors bij de oprit is zonder meer bescheiden en dat past – voorsnog – wel bij het bedrijf. “We zijn nog maar een heel kleine speler in de transportwereld. Vergeleken bij industriële giganten als DAF, Mercedes en Scania stellen we helemaal niks voor.”

Nóg niks voor, vergeet de geboren en getogen Groninger als technisch

miljard euro om de productie van Hyzon in Europa op te starten.

Waterstof geldt als dé voor de hand liggende keuze in de logistiek, waar de batterijen in het personenvervoer favoriet lijken. Holthausen is blij met de steun van de beleggers: “Het geld geeft ons slagkracht om snel onze plannen te verwezenlijken en verder uit te breiden.”

## Productiehallen

Er staan in Winschoten inmiddels twee productiehallen, waarin de komende maanden de fabricage van Hyzontrucks flink wordt opgeschroefd. Op basis van kale chassis van DAF en Mercedes wordt daar een elektrische aandrijfeenheid inclusief waterstoftanks

aan toegevoegd. De technologie van Hyzon is inmiddels zo ver ontwikkeld dat een actieradius van 850 kilometer kan worden gehaald, al zijn er ook versies met een kleinere actieradius voor

bijvoorbeeld publieke diensten. Een kolkenzuiger of vuilniswagen kan immers vaker tanken.

Vanwege de toenemende orderportefeuille wordt in rap tempo personeel geworven. Eind dit jaar werken er 80 tot 100 mensen, dat zal allengs worden uitgebreid naar 300. En plannen voor een grootscheepse productie elders in

de Provincie Groningen liggen ook al gereed.

Maar eerst stap één. “Het is lastig om aan mensen te komen”, beaamt Carl Holthausen. “We zoeken vakmensen en die hebben meestal al werk. Maar het voordeel is dat mensen nog nooit met waterstof hebben gewerkt en dus begint iedereen in principe op hetzelfde kennisniveau. In samenwerking met het Noorderpoort College hebben we een bedrijfsscholing opgezet en zo hopen we aantrekkelijk te zijn voor mensen die al werkend willen leren.”

De orders stromen gestaag binnen. Nieuw-Zeeland heeft 1500 trucks op waterstof aangeschaft, een Oostenrijks bedrijf heeft zeventig trucks in bestelling, Nederlandse overheden hebben orders geplaatst. Zo heeft de gemeente Groningen bijvoorbeeld tien vrachtauto's voor de diverse gemeentelijke diensten in gebruik of in bestelling. Tevens staan de eerste Hyzon-voertuigen op kenteken.

Van lieverlee zal de vraag toenemen, als de productieaantallen worden uitgebreid en wetgeving de logistieke wereld ertoe zal verplichten om goederen in de toekomst zonder uitstoot van broeikasgassen te vervoeren.

## Subsidieregeling

“De uitdaging zit hem in de subsidie voor waterstofvrachtwagens. De Europese transportindustrie met grote belangen in de productie van dieselmotoren is met de lobby daarin veel sterker”, zegt Holthausen, die toegeeft daarover een lichte frustratie te >

‘Alles wat we nodig hebben om waterstof-technologie tot een succes te maken, ligt hier om de hoek’

directeur van Hyzon Motors Europe erbij te zeggen. Beleggers zien namelijk wel brood in de door waterstof en een brandstofcel aangedreven trucks, die passen in het streven naar emissielos transport op wereldschaal.

Hyzon ging dit voorjaar naar de beurs in Wall Street en haalde daar 540 miljoen dollar op, pakweg een half



**Carl Holthausen:**  
“Nederland blijft heel erg achter als het gaat om stimulerende maatregelen.”



kennen. Hij verwijst naar de trage voortgang in de formatie, er liggen vooralsnog weinig plannen om bijvoorbeeld een subsidieregeling in te voeren voor elektrische waterstofvrachtwagens.

“Nederland blijft heel erg achter als het gaat om stimulerende maatregelen”, vindt hij.

De kostprijs van trucks op waterstof zijn vele malen hoger dan die van een dieseltruck. “Wij moedigen een subsidieregeling, zoals bijvoorbeeld voor elektrische personenauto’s dan ook aan, om de overstap naar waterstoftrucks te kunnen realiseren en daarmee een grote bijdrage te leveren aan emissieloos transport.

“Iedereen heeft de mond vol van emissievrij, er liggen vonnissen van Urgenda en tegen Shell, maar het ontbreekt aan daden. We zitten te wachten op een grote beslissing van de nieuwe regering”, zegt hij. “De prijs van waterstoftrucks is nog fors bij de huidige aantallen en die kan alleen met subsidies omlaag. Zoals met de elektrische personenauto’s is gebeurd, dat loopt uitstekend. Kijk naar de verkoopcijfers van Tesla en nu ook van andere autoproducenten. Maar ik heb

de indruk dat de logistiek is vergeten.”

Holthausen verwijst naar Duitsland. Daar wordt tachtig procent van de meerprijs van een waterstoftruck vergoed. “Dat is fors. Maar we boksen tegen een enorme dieselmarkt aan. Dan helpen alleen de wensen van opdrachtgevers in de logistieke wereld om te gaan vergroenen nog te weinig. Heel spijtig dat nu niet wordt doorgepakt.”

De verkrijgbaarheid van waterstof is nog een probleem, maar dat is volgens Holthausen snel oplosbaar. Het aantal vulstations breidt langzaam maar zeker uit. “Het is het kip-en-ei-verhaal. Eerst moeten er waterstoftrucks zijn om het aantal vulstations uit te breiden. Maar ik ben ervan overtuigd dat er snel wordt opgeschaald als het gebruik van de waterstoftrucks eenmaal gaat toenemen.”

### Waterstof

De familie Holthausen is vanuit Hoogeveen sinds 1945 actief in het noorden van Nederland met industriële en medische gassen, brandstoffen en andere aanpalende diensten. Carl Holthausen begon onder meer stations voor waterstof en ging ook aan de slag met brandstofcellen. Vervolgens werd



het bedrijf Holthausen Clean Technology opgezet, één van de partners in Hyzon Motors Europe.

Hij zegt over zijn drijfveren: “Het optimaliseren van rendement om nóg zuiniger voertuigen te bouwen, dat is mijn ding. Ik zit het liefste in een werkplaats met onze mensen om te bedenken hoe het beter en slimmer kan. Steeds een beetje zuiniger, steeds een beetje meer rendement uit waterstof halen.”

Samen met zoon Max (23), bouwde hij in 2017 een Tesla om tot een Hesla. Zo wilden zij de wereld de mogelijkheden van waterstof laten zien. Met een zogenaamde 'range extender' bovenop het huidige accupakket wisten zij de actieradius van Tesla van pakweg 400 kilometer minimaal te verdubbelen. “In één keer had waterstofmobiliteit een hip imago”, schrijft het bedrijf op zijn website.

De vergelijking met Tesla en grondlegger Elon Musk is vaker gemaakt. Holthausen wordt wel eens de Groningse Musk genoemd. Die vergelijking gaat mank, vindt hij. Daarmee wil hij zich als nuchtere noorderling absoluut niet vergelijken. Maar hij zegt ook: “Het kan soms snel gaan.

Tien jaar geleden bouwde Musk nog elektrische Roadsters, en daar zijn er niet heel veel van verkocht.” Pas daarna bracht hij Model S op de markt. “En kijk eens waar hij nu staat. Dat is nog maar tien jaar geleden, hé!”

### Bakermat Groningen

Wat in de nuchterheid opvalt is de onvoorwaardelijke keuze voor Groningen als fundament van wat ooit een waterstofimperium moet worden. Zijn ogen glinsteren als zijn geboortegrond ter sprake komt. Hij had met zijn ideeën rustig de boer op kunnen gaan naar plekken waar Hyzon mogelijk goedkoper kan produceren en de thuismarkt groter is. Maar Groningen als bakermat van zijn fabriek voor waterstoftrucks was een weloverwogen keuze, gemaakt met het hart.

“Ik ben trots op Nederland en nog trotser op het noorden. Ik hoop dat we weer het idee terug kunnen krijgen dat we onze eigen maakindustrie moeten hebben. Ik kom uit het noorden en alles wat we nodig hebben om waterstoftechnologie tot een succes te maken ligt hier om de hoek”, zegt hij glunderend.

Hij wijst op de gasindustrie, waarin 20.000 mensen werken die straks klaar zijn met aardgas. Volgens Holthausen is er niets zo eenvoudig dan straks het aardgasnetwerk om te bouwen naar groene waterstof, vervaardigd uit groene stroom afkomstig van windparken op zee en zonneparken op het land. Zelfs van afval en van plastic valt volgens hem waterstof te maken. Hij zegt dat inmiddels al tachtig bedrijven in en rondom Groningen bezig zijn

‘Iedereen heeft de mond vol van emissievrij, maar het ontbreekt aan daden’

met waterstofoplossingen, tot en met cv-ketels op waterstof aan toe.

“Groningen is een energieregio en die taak kan het met groene energie blijven vervullen. Daarom is en blijft Hyzon Motors Europe hier. We zijn het stopcontact van Nederland.” <



# Finalisten NK op bezoek bij Volvo in Göteborg

Alle 25 finalisten van het NK Veiligste Chauffeur 2021 vielen dit jaar in de prijzen. Volvo Trucks Nederland organiseerde voor de finalisten een tweedaagse reis naar Göteborg, Zweden.

Met inachtneming van de in Zweden geldende coronamaatregelen startten de finalisten hun dag met een uitgebreide rondleiding in de Volvo Trucks-fabriek. Na de rondleiding volgde een spectaculair slotakkoord op het terrein van de Volvo Experience Centre. Alle chauffeurs kregen een rondleiding, presentatie en mochten vervolgens op een afgesloten circuit rijden in een zelf uit te kiezen Volvo-vrachtwagen. Van elektrische varianten tot een vrachtwagen volgeladen met natte boomstammen; de keuze was reuze. Voor velen was het een bijzondere ervaring om eens in andere vrachtwagens, grotere of kleinere, te rijden. De reis was naast leuk en gezellig ook erg leerzaam.

beeld: Lars Ardarve







GEZOCHT: VRACHTWAGENCHAUFFEURS

# Samenwerking is de sleutel tot de oplossing

Het chauffeurstekort is in de sector het gesprek van de dag. Werkgevers hebben steeds meer moeite om de planning rond te krijgen. Maar wat is de oplossing? Meer de pijlen richten op parttimers en zij-instromers? Jongeren (nog) meer enthousiasmeren voor het vak? Het imago verbeteren? Margriet Boersma, parttime vrachtwagenchauffeur, Lisette van Herk, directeur van STL, en Ronald Kuipers, commercieel directeur van TVM Nederland, laten hun licht schijnen op het chauffeurstekort. Eén ding staat volgens hen vast: we moeten het samen doen.

tekst: Michael Nemethy

beeld: STL / Gerlinde Schrijver

## ‘Het rijden in een vrachtwagen is gewoon machtig mooi’

Margriet Boersma (25) is de verloofde van een TVM-medewerker. Aan de keukentafel gaat het dus vaak voor transport. Niet in de laatste plaats omdat ze zelf parttime vrachtwagenchauffeur is. Om de week werkt ze op zaterdag voor Wezenberg Transport uit IJsselmuiden. “Het rijden in een vrachtwagen is gewoon machtig mooi.”

In een gezin met vier oudere broers lag het niet voor de hand dat juist Margriet Boersma een diepgewortelde passie voor transport zou ontwikkelen. Haar vader sprong dan ook een gat in de lucht toen Margriet op haar 19e aangaf dat ze haar grootrijbewijs wilde halen. Ze kreeg later een proefrijles die ongelooflijk veel indruk op haar maakte. “Het was bizar dat ik zo’n immens apparaat zelf bestuurde”, vertelt Margriet Boersma met een grote glimlach.

Op haar 21e haalde ze haar CE-rijbewijs. Tijdens haar studententijd was ze elke zaterdag onderweg. “Ik was dusdanig gek op het vak dat ik het

lastig vond om een zaterdag over te slaan. Soms was er ergens een feestje, maar wilde ik liever rijden.”

Elke zaterdag(avond) de hort op zijn klinkt niet als een ideale combinatie met een hectisch studentenleven. Toch viel er volgens haar prima een mouw aan te passen. Al ging het niet altijd zonder slag of stoot. “Ik ben ooit te laat gekomen op mijn eigen verjaardag. Al mijn vrienden zaten sinds 20.30 uur op mij te wachten. Ik was er zelf pas om 22.30 uur... Ik was nog onderweg met de vrachtwagen. Dat was voor mij het moment waarop ik besloot om wat gas terug te nemen en iets minder vaak te gaan rijden.” >

## ‘De transportsector buigt niet voor grote uitdagingen’

De cijfers liegen er niet om, vertelt Lisette van Herk, sinds 1 september directeur van het Sectorinstituut Transport en Logistiek (STL). Er zijn momenteel bijna 11.000 openstaande vacatures voor chauffeurs en ruim de helft van transportondernemers heeft inmiddels last van een tekort aan personeel. Het chauffeurstekort leeft ontzettend in de sector merkt ze in de gesprekken die ze voert.

In tegenstelling tot het personeelstekort in de zorg, zijn de gevolgen van het chauffeurstekort momenteel niet zo extreem zichtbaar in onze samenleving. “Dat is juist iets waar we als sector ontzettend trots op mogen zijn. Alles gaat door en er zijn geen lege schappen. Misschien is dat juist iets dat we, onder deze omstandigheden, veel meer onder de aandacht mogen brengen.”

De transportsector buigt niet voor grote uitdagingen, dat blijkt maar weer. Want ook nu staat de transportsector niet stil. Van Herk merkt op: “We hebben als sector alle ingrediënten in huis om goede stappen te zetten. De wil is er bij de transportbedrijven”. Van Herk

onderschrijft dat er een golfbeweging gaande is. “Achterover leunen zit er niet in. Het vergt permanente aandacht van alle betrokkenen om voldoende aanwas te krijgen en de mensen die al in de sector werken, te behouden. We moeten dit echt samen doen.”

### Mensen boeien en binden

“Je moet mensen binden en boeien. We vissen allemaal in dezelfde vijver, dus men moet zich onderscheiden. Wendbaar en aantrekkelijk zijn én blijven, dat is belangrijk. Hoe STL hier een rol in speelt? Wij ondersteunen transportbedrijven bij de instroom en werving en selectie. We hebben duizenden BBL'ers, studenten die >

### Meer dan welkom

Margriet Boersma is fulltime aan het werk als adviseur wonen bij adviesbureau BMC. Eens in de twee weken rijdt ze op de zaterdag. “Met pijn in m'n hart, maar anders wordt het wel een beetje te gek.” Al gaat het thuis ook doordeweeks vaak genoeg over transport, vrachtwagens en alles wat erbij komt kijken. Haar verloofde Tom werkt namelijk bij TVM verzekeringen als account coördinator.

Het feit dat parttime werken prima kan als chauffeur moet veel meer belicht worden, vindt Boersma. “Je hoeft echt niet per se tachtig uur per week onregelmatig te werken. Chauffeurs die doordeweeks rijden willen vaak in het weekend vrij zijn. Flexibele contracten zijn geen taboe meer. Als ik mijn situatie uitleg aan geïnteresseerden, dan zijn ze verbaasd. Er is veel mogelijk bij transportbedrijven. Dat moet meer worden uitgedragen. Als parttimer kan je ook prima een



**Margriet Boersma:**  
“Ik was dusdanig gek op het vak dat ik het lastig vond om een zaterdag over te slaan.”

werken en leren combineren, in dienst. Die brengen we de sector in. We ondersteunen organisaties om goede vacatureteksten te plaatsen en helpen geïnteresseerde bedrijven om online ook zichtbaar en aantrekkelijk te zijn. De deuren bij transportbedrijven staan nu letterlijk wagenwijd open voor geïnteresseerden. Dat is een

‘Die trots en het plezier van alle vakmensen is de beste reclame die er is’

goede ontwikkeling. Ook is het van belang om samen te werken aan duurzame inzetbaarheid van mensen die al in de sector werken. Zodat werknemers gezond, vitaal en met werkplezier in de sector blijven werken. Dit leidt tot minder verzuim, meer tevreden mensen en een aantrekkelijk werkgeverschap. De adviseurs van STL

begeleiden werkgevers met hun aanpak van duurzame inzetbaarheid op basis van de pijlers: een goed contact, de juiste persoon op de juiste plek, vitaal en veilig aan het werk.”

### Imagoverbetering

“Men is zich niet altijd bewust hoe doordrenkt ons leven van transport is.

De winkels liggen niet zomaar vol met kleding en levensmiddelen. De transportsector is daarnaast een moderne sector die constant in beweging is. Kijk wat er nu allemaal speelt op het gebied van bijvoorbeeld duurzaamheid. Het is doodzonde dat we dat niet meer uit-

dragen. Het oude imago kleeft soms nog aan het beroep. Het platform Chauffeur van de Toekomst hebben wij daarom opgericht. Zo laten we de ontwikkelingen in ons vak zien. Zodat werknemers zich hierop kunnen voorbereiden. Waardering is ontzettend belangrijk om vakmensen aan te trekken en te behouden. Met de Dag van de

Vrachtwagenchauffeur spreken we als sector massaal onze waardering uit. Daarnaast laten we op die dag zien dat werken in de transportsector er echt toe doet en gewoon gaaf is. Mensen in onze sector zijn trots op hun vak. Die trots en het plezier van alle vakmensen is de beste reclame die er is.”

### Flexibiliteit

“De carrière van een chauffeur bestaat uit verschillende cycli. Als je start vind je het misschien prachtig om internationaal te rijden en dagen van huis te zijn. Later krijg je verkering, kinderen of wil je meer tijd besteden aan een hobby. Dan wil je wat meer thuis zijn, dan is het logisch dat je wilt dat je werk daarop aansluit en meebeweegt. Er is zoveel mogelijk in deze sector. Parttime werken kan gewoon bij de meeste bedrijven. Sommige bedrijven adverteren er zelfs groots mee. Werkgevers zijn zich ook steeds beter bewust van de behoeftes van mensen en dat is een goede ontwikkeling. We zijn op de goede weg. Samen zetten we de schouders eronder en gaan we ook deze uitdaging aan.”

steentje bijdragen aan de oplossing van het chauffeurstekort.”

Haar vader, Marien (67), is ook parttime vrachtwagenchauffeur. Zijn pensioen in juni 2020 was voor de Zwollenaar geen reden om te gaan luiëren. Integendeel. Hij zag zijn kans schoon om zo'n vier keer per week te gaan rijden. Hij combineerde zijn gehele fulltime werkende leven met het rijden in het weekend. Voor hem was het de perfecte afleiding na een drukke werkweek als directeur van een verzekeringsbedrijf. “Het was zo lekker om in het weekend te kunnen rijden. De afwisseling maakte het af.” Margriet Boersma denkt er net zo over en vult haar vader aan: “Mijn verloofde Tom voetbalt elke zaterdag. Als hij na de wedstrijd nog even blijft plakken is hij even laat thuis als ik. Ik zie het ook echt als een hobby waar ik in het weekend tijd voor heb. En de combinatie is ook heerlijk met mijn fulltime baan. Je krijgt het beste van twee werelden.”

### Meer ambassadeurs

Margriet Boersma is van mening dat elke betrokkene in de transportsector een rol heeft om het chauffeurstekort op te lossen en het imago te verbeteren. “We gaan dit samen doen. De mensen uit het vak moeten meer hun verhaal vertellen. Ik merk al, on- en offline, dat er steeds meer boeiende verhalen worden gedeeld. Er moeten meer ambassadeurs van het vak komen. Uithangborden waar de gemiddelde Nederlander zich mee kan identificeren, dat is belangrijk en goede promotie.” Boersma vindt bewustwording ook een belangrijke factor om ervoor te zorgen dat het chauffeursvak en de sector meer wordt gewaardeerd. “Hoe komt de paprika die je koopt in de supermarkt?”, vraagt ze zich hardop af. “Er moet meer en een blijvend besef komen dat gevulde schappen niet vanzelfsprekend zijn. Dat besef was er in het begin van de corona-

crisis. Toen werd duidelijk dat zonder transport alles stil stond.”

Maar wat is er nou zo magisch aan dit vak? Boersma twijfelt niet: “Het

‘Elke twee weken heb ik een uniek vader-dochter-uitje’

moment wanneer ik de snelweg op kom rijden, ik met mijn knipperlicht aangeef te willen invoegen en alle auto's aan de kant voor me zie gaan. Dát gevoel is machtig. Dan voel ik me echt de koningin van de weg. Onderdeel van de magie is om dit werk samen met mijn vader te mogen doen. Elke twee weken heb ik een uniek vader-dochter-uitje. Ik voel dat ik een speciale band met mijn vader opbouw door dit samen te doen.” >

A portrait of Lisette van Herk, a woman with long, dark, wavy hair, wearing a dark blue collared shirt. She is smiling slightly and looking towards the camera. The background is a blurred green hedge.

Lisette van Herk:  
“Men is zich niet  
altijd bewust  
hoe doordrenkt  
ons leven van  
transport is.”

## Voorlopig lekker doorgaan

Stoppen? Dat zit er voorlopig nog niet in. Vader Marien wil het werk blijven doen zolang hij het fysiek nog trekt. Margriet Boersma gaat ook vrolijk door met rijden. “Het zal voor mij wel anders zijn zonder mijn vader. Maar als mijn vader ooit stopt, blijf ik ook rijden. Alleen misschien wat minder frequent. Het geeft me echt ontspanning en voldoening.” Senior beaamt de woorden van zijn dochter. “Toen ik begon bij Wezenberg zei ik dat ik er niks voor hoefde te hebben. Maar als ze mij wat wilde geven, dan wilde ik miniatuurvrachtwagens. Die verzamel ik namelijk. Maar dat kon niet. Dus nu koop ik die miniatuurwagens zelf maar van het geld.”

Boersma haakt hier op in: “Als ik er niks voor betaald zou krijgen, dan zou ik het ook doen. Echt. Zo leuk vind ik het. Ik blijf het werk nog wel even promoten, dat komt wel goed. Mij krijgen ze niet zomaar achter dat stuur vandaan.” <



## RONALD KUIPERS: ‘BELANGRIJK OM HET VAK AANTREKKELIJK TE HOUDEN’

Het chauffeurstekort is al jarenlang een probleem voor bedrijven in de sector van logistiek en transport. Maar het probleem is veel breder, benadrukt Ronald Kuipers, commercieel directeur van TVM Nederland.

“Kijk eens naar de huidige situatie in het Verenigd Koninkrijk, daar zie je wat een grootschalig chauffeurstekort teweeg kan brengen in het alledaagse leven van mensen. Geen benzine bij de pompen, geen kip en milkshakes bij de McDonalds en straks met de kerst wellicht geen kalkoen op tafel. Transport geldt overal ter wereld als een levensader voor de economie, ook in Nederland. Daar mag iedereen zich best bewuster van zijn. Ik zag laatst een video van een chauffeur op social media voorbijkomen. Hij zei: ‘Eerder in coronatijd was transport een vitale sector, maar tegenwoordig zijn we voor velen weer die kneuzen op de vrachtwagens en mogen we op laad- en losadressen niet eens van het toilet gebruik maken.’ Ik denk dat het belangrijk is dat iedereen binnen de logistieke keten zich het volgende realiseert: als de chauffeurs niet meer willen rijden, heeft de hele keten een probleem. Sterker, dan hebben we allemaal een probleem.”

Het aantrekkelijk maken en houden van het vak is een belangrijk wapen in de strijd tegen het chauffeurstekort, meent Kuipers. “Daar ligt voor alle partijen in de keten een belangrijke taak en verantwoordelijkheid. In mijn optiek moeten ondernemers bij de prijsonderhandelingen met hun opdrachtgevers ook in gesprek gaan over de manier waarop er met chauffeurs omgegaan wordt. Chauffeurs zijn de

motors van onze economie. Het zijn vakspecialisten die ervoor zorgen dat goederen veilig van A naar B worden gebracht en daarmee onze economie draaiende houden. En laten we niet vergeten dat beroepschauffeurs vaak ongelukken op de weg weten te voorkomen, door goed en tijdig te anticiperen op situaties die ze tegenkomen. Als TVM zullen we in onze rol als coöperatie dit aspect overigens onder de aandacht blijven brengen. Om nieuwe chauffeurs te werven, maar zeker ook om huidige chauffeurs te behouden.”

Behalve aandacht vragen voor de werkomstandigheden van de chauffeurs en het positief uitdragen van het vak is er ook op het vlak van efficiency nog veel te winnen, meent Kuipers. Onder andere in de planning. “Er zijn te weinig chauffeurs, dat is een gegeven waar we mee te dealen hebben. Maar het is bijvoorbeeld ook aan de verladers om laad- en lostijden te verkorten. Want hoe meer laad- en loscapaciteit er is, hoe minder lang een chauffeur hoeft te wachten.”

Ervaring is een belangrijk aspect voor een chauffeur. Door de grote behoefte aan chauffeurs zetten veel ondernemingen ook in op zij-instromers. Kuipers zegt dat het belangrijk is dat er aandacht blijft voor interne opleidingsprogramma's en begeleiding van de nieuwe of minder ervaren chauffeurs. “Bedrijven doen er verstandig aan om goed te kijken naar de inzet van hun chauffeurs. Gun de nieuwe chauffeurs een overzichtelijke planning en zet ze op de makkelijkere ritten. Dat voorkomt stress en wellicht zelfs ongevallen. Goed bouwen doe je op een goed fundament.”



# Van bevroren washand naar data en sensoren

**Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de veiligheid en doorstroming op de Nederlandse snelwegen. Een van de taken waarbij beide onderwerpen nadrukkelijk in beeld komen is de gladheidbestrijding. Mede door digitale ontwikkelingen zijn we tegenwoordig in staat om heel gericht te strooien en alleen als het écht moet.**

In de jaren '70 hing de dienstdoende gladheidcoördinator nog een natte washand aan de waslijn. Als die bevroor, dan werd het tijd om te strooien. Vanaf de jaren '80 is Rijkswaterstaat begonnen met de ontwikkeling van het zogenaamde Gladheidsmeldsysteem (GMS). Dit systeem bestaat uit een netwerk van temperatuur- en geleidingssensoren in het wegdek, gekoppeld aan weerhutten naast de weg met meetinstrumenten voor luchtvochtigheid, neerslag en omgevingstemperatuur.

Inmiddels is er een landelijk dekkend netwerk van 330 meetpunten met ruim 3800 sensoren in het

graag weten waar ze zijn en wat ze doen. Daarvoor hebben we het strooi-managementsysteem ontwikkeld; alle strooiwagens zijn voorzien van een modem, waardoor wij exact kunnen zien hoe laat ze zijn begonnen, waar ze rijden en hebben gereden, wanneer ze klaar waren, welke dosering is gebruikt, etcetera. In het verleden konden we alleen achteraf corrigeren, maar inmiddels kunnen we al tijdens de strooiactie eventuele fouten (stukje vergeten, verkeerde dosering) bij de chauffeur melden en direct laten corrigeren.

Tijdens het strooien moet een chauffeur vaak onder lastige rijomstandigheden -door winterse neerslag- handmatig de strooi-instelling aanpassen. Inmiddels is bijna de helft van de strooiers van Rijkswaterstaat voorzien van een automatisch-strooi-systeem. Dit systeem regelt zaken als op tijd aan en uit, de juiste dosering en de juiste breedte-instelling. Het voordeel is dat je altijd de juiste kwaliteit op de strooi-route hebt en de chauffeur hoeft niet meer allerlei handmatige handelingen te verrichten tijdens het rijden. En dat is wel zo veilig!

Een laatste ontwikkeling, die nog in de pilotfase zit, is data uit voertuigen. Daar waar het GMS lokaal registreert, kunnen voertuigen het hele wegennet in kaart brengen. Ter illustratie: de circa 330 GMS-punten in Nederland liggen gemiddeld dertig kilometer uit elkaar. Het is mogelijk dat een sneeuwbuï precies tussen twee GMS-punten overtrekt. Als je direct informatie uit voertuigen krijgt (de ruitenwissers staan aan en de buiten-temperatuur is onder nul) dan is de kans op winterse neerslag groot en zie je zo'n sneeuwbuï ook als de buï precies tussen twee stations doortrekt. Ook geven de voertuigen stroefheidsdata van het wegdek door, waardoor we (lokale) gladheid sneller kunnen detecteren.

Al deze ontwikkelingen helpen om de gladheidsbestrijding van Rijkswaterstaat naar een nóg hoger niveau te tillen, waardoor de veiligheid en de doorstroming gegarandeerd blijft.

**Jan Riets Slippens is senior adviseur Gladheidsbestrijding bij Rijkswaterstaat**

‘De afspraak is dat de laatste korrel zout van de route binnen twee uur na de oproep op de weg ligt’

wegdek. Elke vijf minuten gaat er een meting naar het KNMI. Het KNMI stelt op basis van die meting hun verwachting op en stuurt die naar onze gladheidscoördinatoren. De gladheidscoördinator besluit op basis van informatie uit het Gladheidsmeldsysteem, meteorologische data, weersverwachtingen en de hoeveelheid strooizout die nog op de weg ligt of er gestrooid moet worden.

Als de strooiwagens ingezet moeten worden, roepen we de aannemers op zodat zij preventief kunnen strooien. De afspraak is dat de laatste korrel zout van de route binnen twee uur na de oproep op de weg ligt. Zo kan gladheid worden voorkomen. Als strooiwagens eenmaal de weg op zijn, dan willen we



# Brink: Xtra Large met

Het middelgrote transportbedrijf Brink XL in Hardenberg streeft niet naar buitenproportionele groei. Liever stuurt eigenaar Henk Brink op aandacht voor klanten én personeel. Die persoonlijke aanpak leidt tot méér zuinigheid en minder schade. En als Brink iets bijzonders opmerkt, pakt hij de sleutels en gaat het zelf uitzoeken.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh

Als hij hoort dat Brink XL door zijn omgeving wordt geprezen een voorbeeldbedrijf te zijn met veel aandacht voor zijn chauffeurs, schiet Henk Brink spontaan in de lach. “Dan moet je nu even naar de kantine lopen, want dáár zit een chauffeur die er heel anders over denkt. We hebben er net een heel gesprek over gevoerd”, relateert de aanvoerder van de derde generatie van het familiebedrijf alle lof.

Hij wil maar zeggen: hij is ook maar een gewone ondernemer die commentaar krijgt. En dat mag van hem. “Ik ben niet de Moeder Theresa van de transportwereld. Altijd de lieve vrede bewaren, dat is ook niet goed. Want ik houd niet van paaijerij en vleierij. Als je continu wilt blijven verbeteren, moet je in dit bedrijf wel tegen elkaar kunnen zeggen wat er wel en niet goed gaat.”





# de menselijke maat

Het is daags na de wedstrijd Nederland-Noorwegen waarin Oranje zich al bibberend plaatste voor het WK 2022 in Qatar. Henk Brink verwijst qua coaching van zijn mensen naar Louis van Gaal, “een mannetje in een rolstoel die het toch weer voor elkaar krijgt”.

“Het is een mooi bruggetje naar ons werk, in feite is het voor mij net zo. Het zit ‘m niet altijd in de individuen, maar het is wel de kunst om het goede in de mensen naar boven te krijgen”, zegt hij met een knipoog naar het voetbal. “Af en toe moet je even wat druk zetten, soms moet je de druk er wat afhaken. Het gaat in een bedrijf niet alleen om ratio’s, het gaat ook om emotie.”

## Bedrijfsomvang

Henk Brink (56) maakt er geen geheim van dat Brink XL – de verwijzing naar het lengtetransport van hout

en plaatmateriaal, maar ook van bijvoorbeeld tuinmaterialen voor webwinkels – niet te groot moet worden. Hij streeft niet naar een Brink XXL, althans niet qua bedrijfsomvang. De Sallander verduidelijkt dat het specialistisch vervoer van lengtegoederen moeilijk uitwisselbaar is met andere vormen van transport.

“Ik heb altijd geleerd: wat je doet, doe dat dan goed. Het gaat mij niet om zo veel mogelijk wielen of auto’s. Dit werk moet je leuk vinden. Als ik buiten loop, wil ik ook gewoon een praatje kunnen maken met de jongens en vragen hoe het met z’n vrouw en kinderen gaat. En ik vind het ook prettig als dat wederzijds is.”

Hij koestert zijn mensen, ook al is er af en toe ook wat verloop. Van per-

soneelstekort is wat hem betreft geen sprake, ook al beseft hij dat chauffeurs op dit moment schaars zijn. “Maar je hebt nooit te weinig mensen, je hebt hooguit te veel werk. We zijn erg afhankelijk van de motivatie en kwaliteit van onze medewerkers.”

‘Ik ben niet de Moeder Theresa van de transportwereld’

Aan dat laatste aspect wordt zeer veel tijd en aandacht besteed. De ervaring van Brink is dat chauffeurs die goed in hun vel zitten beter presteren. Hij leest dat regelmatig af aan de >

gegevens in de boordcomputer, waarin hij trends kan ontdekken. Ziet hij een plotselinge of geleidelijke trendbreuk, dan is dat voor hem het signaal even een praatje aan te knopen en te vragen of er iets aan de hand is. En meestal blijkt dat ook zo te zijn, aldus Brink, bezig aan zijn tweede termijn als lid van de Ledenraad van TVM.

Wie chagrijnig is en spanningen ondervindt, rijdt agressiever en argelozener dan iemand die ontspannen is, is

‘Als de gegevens plotseling afwijken, dan ga ik het gesprek met chauffeurs aan’

zijn ervaring. “Je hebt uiteraard in de basis altijd verschillen qua karakter van chauffeurs, de een is wat vlotter en de ander wat bedachtzamer, maar als de gegevens plotseling afwijken, dan ga ik het gesprek met hen aan. Je kunt hun humeur echt aan hun rijstijl aflezen.”

Het is volgens hem een ervaringsfeit, geen hogere wetenschap. “Ik leer nog elke dag en ik zit ook weleens fout.” En als hij zelf eens wil ondervinden wat een chauffeur bedoelt in bepaalde

situaties, springt hij regelmatig zelfs nog eens achter het stuur.

### Verbluffend

De resultaten zijn volgens hem verbluffend. Door het rijgedrag van zijn chauffeurs te analyseren en te bespreken, heeft het bedrijf het aantal schadegevallen met meer dan de helft weten terug te dringen. Ook op andere gebieden levert dat een enorme potentiële besparing op. Hij rekent voor dat een jaarlijks verschil tot 10% of 3000 liter per vrachtauto het totaalbedrag inclusief overige besparingen toch al gauw richting de 100.000 euro gaat.

Zuinig brandstofgebruik en schadebeperking zijn ook bruikbare bouwstenen in het duurzaamheidsbeleid, dat zowel van binnenuit als door de omgeving als steeds belangrijker wordt ervaren. “We waren daar als familiebedrijf al wat langer mee bezig. Dat heeft ook te maken met de oorsprong en de toekomst van familiebedrijven.”

Elektrische vrachtauto's zijn op economische basis nog niet beschikbaar, maar wel komen bij Brink XL in het voorjaar vier volledig elektrische kooiapen van Terberg als eerste in Nederland in bedrijf, om fossielvrij en ook nog eens geluidsarm te kunnen

laden en lossen.

Daarnaast is het de bedoeling dat het jonge Euro6-wagenpark (gemiddelde leeftijd nog geen 3,5 jaar) van Brink XL nog vóór het einde van dit jaar op HVO-diesel (Hydrotreated Vegetable Oil) rijdt, een nieuw type dieselbrandstof dat wordt gemaakt van organische reststoffen en bijna honderd procent CO<sub>2</sub>-neutraal is.

“Het kost wel een paar centen extra en je moet ook een basisvolume hebben om ermee aan de slag te gaan. Maar ik merk ook na Glasgow dat iedereen bezig is met de vraag: Wat kan ik nou doen?”

### Bedrijfsopvolging

De verduurzamingsopdracht rust voor-

**Henk Brink: “We zijn erg afhankelijk van de motivatie en kwaliteit van onze medewerkers.”**

## BRINK XL: BETROKKENHEID ALS HANDELSMERK

Met het bedrijfsmotto ‘Betrokken sinds 1938’ is de geschiedenis én de filosofie van Brink XL in Enter snel en bondig neergezet. Het familiebedrijf, begonnen in het veenkoloniaal dorp De Krim in de gemeente Hardenberg in het noorden van Overijssel, voert als kernwaarden ‘eerlijkheid, respect, vertrouwen, verantwoordelijkheid, betrokkenheid en duurzaamheid’.

“Ze gelden niet alleen voor onze eigen mensen, directie en medewerkers, maar ook voor onze leveranciers en onze opdrachtgevers. (...) Directie en medewerkers hebben afgesproken elkaar te zullen aanspreken als er niet naar wordt gehandeld”, zo meldt het bedrijf op zijn website.

De oorsprong ligt in de jaren 30 van de vorige eeuw, toen grondlegger Hendrik Brink als boerenzoon kansen zag in het vervoer van landbouwproducten, grind, het uitvoeren van de lokale gladheidsbestrijding en bodendiensten.

Dankzij de Marshallhulp en de inzet van moderne vrachtwagens stapte Brink in de

jaren '50 over op het transport van lange kunststofbuizen, geproduceerd door het eveneens in Hardenberg gevestigde Wavin. In die tijd trad de tweede generatie aan en werd de naam gewijzigd in Firma H. Brink & Zonen.

Het bedrijf groeide dankzij de groeiende vraag naar specialistisch vervoer van lengtegoederen gestaag verder. In de jaren '90 kwam de derde generatie in het bedrijf, waarvan Henk Jzn (zoon van Jan) sinds een kleine drie jaar alleen aan het roer staat.

Na enkele overnames van branchegenoten (GO&T Wibbelink Transport in Goor, Müller in Holten, TLD Transport in Gramsbergen) en de uiteindelijke de centralisatie in het nieuwe lengtegoedistributiecentrum per 2018 in Enter, is Brink XL heden ten dage een onderneming met circa 50 medewerkers, 25 eigen combinaties en ongeveer 10 eenheden van subcontractors, die werken voor meer dan 200 regelmatig opdrachtgevers.

alsnog alleen op de schouders van Henk Brink, want zijn vier kinderen staan nog niet te trappelen om vader op te volgen. De een kiest voor de muziek, de ander studeert technische natuurkunde, de derde studeert marketing en de jongste logistiek, maar is nog te jong om in de leiding van het bedrijf te stappen. "Ik wil het niemand opleggen. Als iemand uit onze familie ermee door wil, dan moet het echt uit zichzelf komen. Maarrrr... Ik ben nog maar 56! Ik wil nog wel een jaartje of tien door. Ik werk er aan dat de jonge instroom het voortouw de komende jaren meer en meer gaat overnemen, dat zou mijns inziens ook goed zijn voor de ontwikkeling van Brink XL." <



## WAT IS SLIM RIJDEN MET TVM?

Met Slim rijden helpt TVM ondernemers datagedreven en kort cyclisch om schades te voorkomen op basis van de beschikbare bedrijfsdata van de ondernemer. Denk daarbij onder andere aan rijgedrag- en schadegegevens. De ervaren preventie- en risicoadviseurs van TVM voegen hier kennis en expertise aan toe en vertalen dat naar bruikbare toepassingen en verbeteringen. Met concrete verbetertips helpen zij chauffeurs en planners om schades in de toekomst te voorkomen.

Johan Hemmen, manager van de afdeling Preventie en Risicobeheer, over Slim Rijden: "De gegevens zijn niets totdat je er iets mee doet en je weet wat het kan opleveren. De gekozen aanpak is om toekomstgericht te werken aan het verbeteren van resultaten door middel van positieve coaching. Daarvoor is het van belang om te leren van het verleden, maar vooral om de vraag stellen: wat kunnen we morgen beter doen? Data geven daarvoor de aanleiding om verdiepende vragen te kunnen stellen. Voor het krijgen van de beste antwoorden dien je de juiste vragen te stellen. Dat is waar data en kennis leidt tot slimmer rijden. Onderaan de streep levert dit al snel grote winst op aangaande schade, brandstof en onderhoud. Maar nog belangrijker: ook op medewerkers- en klanttevredenheid. Want betrokken, enthousiaste collega's zijn in staat het beste uit zichzelf te halen en daardoor ook voor de klant het verschil te maken."





# Jan van Oostveen leeft zijn jongensdroom

Kleine Jan weet precies wat hij wil. Vraagt de juf hem ‘Jan, wat wil jij later worden?’, dan kijkt het kereltje haar met pretoogjes aan. Jan wil vrachtwagenchauffeur worden. Op een Scania, net als papa. Járen later leeft Jan van Oostveen zijn droom, als transportondernemer.

tekst: Harm Vonk

beeld: Glenn Wassenbergh



**D**romen kunnen uitkomen”, besluit Jan van Oostveen (57) zijn verhaal. Hij heeft vooraf beloofd dat het een mooi verhaal is dat hij gaat vertellen. Hij praat honderduit, kind aan huis als hij is op de afgesproken plek, de visafslag van IJmuiden.

’s Ochtends vroeg draait een parelmoerwitte Scania de Halkade op. Het is kwart voor acht, precies zoals Jan van Oostveen heeft gezegd. In no time wordt de trailer met verse vis van de Texelse vissersboot TX29 uitgeladen, waarna Jan onderweg naar de kantine ongevraagd een rondleiding geeft op de visafslag.

Allereerst: noem hem géén ‘eigen rijder’. Of ‘trucker’. “Ik heb een hekel aan die benamingen. Luister: als je goederen wilt laten vervoeren, doe je dat door een beroepschauffeur die

transportondernemer is of door een eigen rijder die trucker is? Juist. Zo belangrijk is woordgebruik.”

Is getekend: Jan van Oostveen, transportondernemer en eigenaar van J&H Transport te Velsbroek. Hij is J. H is Henny, zijn echtgenote, de reden waarom J hier op de visafslag zijn verhaal vertelt. Dat zit zo.

### Scania's

Jaren voordat J&H samen komen, weet de jonge Jan van Oostveen het al: hij zal in de voetsporen treden van zijn vader. Die rijdt een prachtige Scania, met wit stuur, en berijdt de Noord-Europese wegen. Dát wil hij ook. Hij verkondigt het aan wie het maar wil horen. Wat hij die dag heeft geleerd op school, kon hij niet vertellen, maar

wel hoeveel Scania's, Volvo's en DAF's die dag zijn langsgereden.

In de jaren die volgen, haalt Jan van Oostveen zijn papieren en nog belangrijker: hij geeft zijn ogen de kost

‘Sommigen zeggen: Jan, ik betaal jou het liefst meer, want op jou kan ik vertrouwen’

en leert hoe de hazen lopen. Niet lang daarna ontmoet hij Henny, dochter van de vishandelaar te IJmuiden.

Van Oostveen komt terecht in het transport en maakt de logistieke ketens zijn eigen. Hij ziet dat er iets >

moet overblijven voor elk radertje in de keten. Zo lang dat principe geldt, en zo lang hij zijn plekje in de keten waarmaakt, kan hij er een boterham aan verdienen. “Als het bij de ander regent, druppelt het bij mij.”

J&H Transport is de doorstart van Hoeve Transport. Dat bedrijf komt weer voort uit de vis. In 1987 vraagt zijn schoonvader hem om samen een transportbedrijf te starten. Het vis-

papieren. Zullen we samen een bedrijf beginnen?”

In 1989 ziet Hoeve Transport het levenslicht; het is de logistiek dienstverlener voor het visbedrijf. Nu renderen de vrachtwagens een stuk beter. “Buiten het seizoen stonden de vrachtwagens stil, nu niet meer.” Zes jaar nadat Hoeves Vis in 1999 een fabriek van 13 duizend vierkante meter bouwde, wordt het verkocht. “We stonden voor een investering van 2,5 miljoen euro. Moesten we dat doen met de huidige regelgeving? We liepen aan tegen quota. Elke keer kwam er minder vis binnen.”

### Sociaal plan

In 2005 bouwt Jan van Oostveen samen met zijn vrouw zijn droom door voor zichzelf te beginnen. Het bedrijf zorgt voor een goed sociaal plan voor zijn werknemers. “We hebben altijd gezegd: voor die mensen gaan we zorgen. Dat ze je nooit nawijzen en zeggen: van hem krijg ik nog geld. Ruim 15 jaar later heb ik met tachtig procent van het personeel nog steeds contact, sommigen komen nog op

de verjaardagen.”

Het is de bedrijfsfilosofie van Jan en Henny van Oostveen ten voeten uit: eerlijk, transparant, met een menselijke touch. “J&H denkt heel goed na over wat hij doet, maakt bewustere keuzes”, vertelt Jan van Oostveen vol overtuiging. Bewust telt het bedrijf maar één vrachtwagen. Op die manier houdt Van Oostveen volledig zicht op de kernwaardes die hij van zichzelf eist: vertrouwen, inzet en je afspraken nakomen.

Dát telt in dit wereldje, weet Van Oostveen. “Dit zijn traditionele bedrijven met sterke relaties. De verhoudingen gaan ver terug. Hier in de vis heb ik een stuk vertrouwen, een hoge gunfactor. Ik weet precies hoe het zit. Met mij kunnen ze één-op-één schakelen. Vaak worden de logistieke stromen zo gecompliceerd gemaakt. Als je een kleine zelfstandige benadert, heb je dat niet. Ik kom op tijd. Dat moet ook, want er staat 25 man te wachten om de vis in te vriezen. Daar moeten ze op kunnen rekenen. Als ze stilstaan, kost dat veel meer. Daarom zijn ze bereid meer aan mij te betalen. Sommigen zeggen: Jan, ik betaal jou het liefst meer, want op jou kan ik vertrouwen.”

Opdrachtgevers zijn

‘Ik loop naar de mensen toe met een doos met gevulde koeken’

bedrijf draait goed – Hoeve Vis is met 2,8 miljoen kilo vis op jaarbasis een begrip – maar de vrachtwagens (tien in totaal, met 25 trailers) rijden slechts eenrichtingsverkeer. “Die ouwe kwam bij me. Hij zei: Jan, ik heb auto’s en geld, jij hebt de



**Jan van Oostveen:**  
“Dit zijn traditionele  
bedrijven met sterke  
relaties. De verhoudingen  
gaan ver terug.”



klanten, maar worden vrienden. Jan van Oostveen staat er niet op de loonlijst, maar hóort bij de bedrijven waarvoor hij vis rijdt. “Als er nieuwe bedrijfskleding is, ligt er ook een pakket voor mij klaar. Als ik kom aanrijden en ik zie dat ze het druk hebben, pak ik zelf een heftruck en zet het weg. Een andere chauffeur begint te morren dat ie moet wachten.”

### TEXEL

Nog een voorbeeld. Jan van Oostveen komt nu net van Den Helder gereden. Daar laadt hij de vis van de Texelse vissersboot. “Elke vrijdag komt ie binnen, al 35 jaar lang. En elke keer sta ik voor hem klaar. Gaat hij trouwen, dan ben ik op het feest. Overlijdt zijn vader, dan ben ik op Texel bij de begrafenis.”

Hij ziet duidelijk het onderscheid tussen grote transportbedrijven en kleine ondernemers. “Persoonlijk contact is een belangrijk onderdeel van mijn werk. Acquisitie noemen ze dat. Tegenwoordig is het allemaal: heb je mijn mail gelezen? Niet bij mij. Ik loop naar de mensen toe met een doos met gevulde koeken. Dat werkt beter dan

een mailtje met een staffeltje met mijn prijzen.”

En zo heeft Jan van Oostveen zichzelf dus een toegevoegde waarde aan de logistieke keten gemaakt; als agent van een Schots bedrijf handelt hij zaken als aanvoer en emballage af. “Ik los alle problemen hier op, hou alles voor hun in de gaten. Dat regel ik allemaal. Gemiddeld ga ik 25 tot 30 keer per jaar over naar Schotland om zelf de vis op te halen, vooral makreel en haring.”

Naast dat hij een belangrijke radar is in de keten, probeert Van Oostveen de keten ook sterker te krijgen. Of minder afhankelijk van anderen. “Zeker met de Brexit willen we de logistieke stroom onder controle hebben. We hebben een lijntje opgezet vanuit België, waar we karton ophalen. We moeten zeker weten dat we het hebben, want de boot uit Schotland komt binnen met 800 ton vis. Op dat moment moeten er wel doosjes zijn. Het kan een uurtje wachten of twee uurtjes, maar als die boot er twee dagen ligt kan alles naar de puf (visafval, red).” <



### TVM ONDER- NEMERSDESK

Kleine ondernemers in wegtransport tot tien medewerkers kunnen altijd terecht bij de TVM ondernemersdesk voor antwoord en advies.

Manager Jacquelin Geuzinge: “Voor een compleet transportpakket met goede service, snel handelen, korte lijnen en gedegen advies. Wij zorgen ervoor dat kleine ondernemers goed verzekerd hun weg kunnen vervolgen.”

De TVM ondernemersdesk is bereikbaar op op 0528-292292 of op [www.tvn.nl/ondernemersdesk](http://www.tvn.nl/ondernemersdesk).





# ‘Dit kost geen geld, dit kost moeite’

Toine van Bladel

Het moment dat hij aanbelt om te vertellen wat voor ergs er is gebeurd, staat Toine van Bladel nog helder voor de geest. Zoiets wil hij nooit, maar dan ook nooit meer meemaken.

In Van Bladels geval bleef het ‘slechts’ bij blijvend letsel, maar het kan ook erger aflopen. Dat moment is het angstbeeld van iedereen. Met lood in de schoenen met de duim op de bel. Het schijnbaar eindeloze wachten tot de deur opengaat. En dan. Ja, en dan?

‘Doe het niet! Laat je telefoon liggen!’

“Dat is je grootste angst”, zegt Wouter ten Have.

Van Bladel (resource manager Benelux bij Nedcargo in Haften) moet bij een vorige werkgever meemaken dat een collega van hem arbeidsongeschikt raakt. “Die zit nooit meer

achter het stuur”, zucht hij. Ten Have, operationeel directeur van I&L Logistiek in Berkel-Enschot, blijft zoiets heftigs ternauwernood bespaard; zijn chauffeur wordt bij een frontale aanrijding op luttele centimeters gemist.

## ‘Doe het niet’

Van Bladel wil het wel van de daken schreeuwen: ‘Doe het niet! Laat je telefoon liggen!’ Alles om te voorkomen dat hij nog eens met zo’n zware boodschap naar de familie moet. Hij herinnert het zich nog goed. “Met de chirurg aan de lijn heb ik de schade op de weg Breda-Antwerpen bekeken.”

Hij kijkt met jaloezie naar de stickers en flyers die Ten Have hem toont. Het zijn slechts woorden die gedrukt staan, maar er schuilt een heldere filosofie achter. “Als je iets doet, doe je het voor de volle honderd procent”, begint Wouter ten Have zijn betoog.

Of nee: het eigenlijke begin is op een netwerkborrel, jaren geleden. Ten Have: “Ik sprak met andere ondernemers over schadelast. Iedereen reageerde nogal gelaten. Zo van: ‘ach, schadelast hoort

er bij. Je moet je er niet druk om maken.” Maar Ten Have maakt zich er juist wél druk om. Nee, schadelast hoort er niet bij. Sterker nog: schadevrij rijden is onderdeel van goed chauffeurswerk.

Het kwartje over het appmoment valt later, nu acht jaar geleden, als een chauffeur van I&L Logistiek aan de dood ontkomt, ook op de Belgische snelweg. Ten Have: “Geen gewonden en geen letsel, wel een enorme ravage. Ik heb er een week van wakker gelegen. We waren zó dichtbij letsel. Dertig centimeter opzij en de chauffeur had het niet overleefd. Voor hetzelfde geld had ik bij zijn partner moeten aanbellen: hij komt niet meer terug. Dit was een keerpunt. De volgende keer is het te laat.”

## Volle overtuiging

Wouter ten Have zet verschillende opties op een rij. Daar komt de honderd procent terug: als je iets doet, doe je het met volle overtuiging, luidt het credo. Op kantoor in Berkel-Enschot is het niet te missen: waar je kijkt, word je met je neus op de safety policy van I&L gedrukt: flyers, folders, stickers, banners, posters. ‘Be safe, drive smart. Wij spreken samen af dat jij



Appmoment is een campagne waarbij TVM verzekeringen waarschuwt voor het gebruik van telefoons achter het stuur. Het kan een levensgroot verschil maken.

Tekst: Harm Vonk

Beeld: Glenn Wassenbergh



Wouter ten Have

veilig thuis komt!

“Wij spreken elkaar aan op die laatste zin”, benadrukt Ten Have. “Uiteindelijk zijn we allemaal verantwoordelijk voor ons eigen gedrag. Het gaat om bewustwording. Dat gevoel moet je zien te ontwikkelen. Door eindeloos te herhalen, steeds maar herhalen. Nu is het een voorwaarde hoe we hier met elkaar werken.”

Dat gedrag moet inslijten, geeft Ten Have eerlijk toe. “Het gaat erover tijdens sollicitatiegesprekken. Zo van: dit is een issue, wat ga jij eraan doen? Het gaat erover tijdens beoordelingsgesprekken. Er zijn altijd genoeg drogredenen te bedenken waarom je wél moest appen, maar wat hebben wij afgesproken? Als jij vanavond niet thuiskomt, hebben we een nog groter probleem.”

“Dus sta ik vierkant achter appmoment”, vervolgt Wouter ten Have. “Ja, dat kost elke dag misschien wel een half uur. Maar weet je wat een schade kost? Dit kost geen geld, dit kost moeite. En de bereidwilligheid om te veranderen. Ben je bereid het veiligheidsaspect centraal te zetten? Dit is een maatschappelijk probleem dat we niet zomaar mogen accepteren. Ik

weiger te zeggen dat het erbij hoort. Accepteren dat het niet goed is, moet je nooit doen.”

Toine van Bladel knikt instemmend. Bij Nedcargo voert hij intensieve gesprekken met chauffeurs. Hij hoopt van harte dat zijn boodschap

overkomt. “Maar vanochtend nog”, zegt hij. “Ik belde mijn dochter omdat ze haar broodbakje was vergeten mee te nemen naar school. Ze nam niet op. Ik weet zeker dat ik dat terugkrijg. Papa, ik mág toch niet bellen op de fiets?”

## WAT TVM BETREFT IS ER NIETS BELANGRIJKER DAN VERKEERSVEILIGHEID

Afleiding door smartphonegebruik onderweg is een van de voornaamste oorzaken van ongevallen. Daarom is TVM in het voorjaar 2021 gestart met de campagne Veilig Onderweg. Daarbij staat TVM stil bij een groot probleem: appen achter het stuur.

Appen moet kunnen, vindt TVM. Maar alleen als je veilig stilstaat. En anders niet. Dat geldt voor iedere weggebruiker. En ook voor de planner, de vrachtwagenchauffeur én voor de ondernemer, die de juiste omstandigheden scheppen om medewerkers veilig thuis te laten komen.



Kijk voor meer informatie en tips op [www.tvn.nl/veiligonderweg](http://www.tvn.nl/veiligonderweg).

## Jeroen van Grinsven CFRO bij TVM verzekeringen



**Jeroen van Grinsven treedt per 1 januari 2022 in dienst als CFRO bij TVM verzekeringen. In die rol wordt hij de opvolger van Dirk Jan Klein Essink, die om gezondheidsredenen terugtreedt. Klein Essink blijft de eerste maanden beschikbaar om de portefeuille die hoort bij de functie van CFRO op een zorgvuldige wijze over te kunnen dragen.**

Van Grinsven (38) komt over van verzekeraar a.s.r., waar hij sinds 2009 in diverse functies werkzaam was. Zo werkte hij eerder enkele jaren als respectievelijk Finance manager a.s.r. en CFRO Uitvaart a.s.r. (Ardanta). Sinds februari 2018 vervulde hij bij a.s.r. de rol van adjunct-directeur Schade.

Michel Verwoest, CEO van TVM verzekeringen: "Ik ben verheugd dat Jeroen

ervoor heeft gekozen om bij TVM aan de slag te gaan. Hij bezit een brede financiële achtergrond in de verzekeringsbranche. Als Raad van Bestuur zijn we ervan overtuigd dat Jeroen met zijn specifieke kennis en ervaring de werkzaamheden van Dirk Jan succesvol kan overnemen en voortzetten. Wij kijken van harte uit naar een plezierige samenwerking."

## Nieuwe polisvoorwaarden

**Polisvoorwaarden worden op belangrijke punten gewijzigd**

Per vervaldatum in 2022 wijzigen de



voorwaarden en premies van diverse verzekeringen. Een volledig overzicht van de wijzigingen leest u op [www.tvm.nl/wijzigingen](http://www.tvm.nl/wijzigingen).

**Schade door pandemie en/of cybercriminaliteit vaak niet verzekerd**

Door de coronapandemie is wereldwijd de (her)verzekering voor schade door overdraagbare ziekten aangescherpt. Door het toegenomen risico is wereldwijd ook de (her)verzekering voor schade door cybercriminaliteit aangescherpt. Voor veel verzekeringen betekent dit dat er geen of een beperkte dekking is als de schade veroorzaakt is door een overdraagbare ziekte of door cybercriminaliteit.

*Wat wordt verstaan onder overdraagbare ziekten en cybercriminaliteit is nauwkeurig omschreven in de polisvoorwaarden.*

Wilt u meer informatie of heeft u nog vragen over uw verzekering? Neem dan contact op met uw accountteam of de TVM ondernemersdesk.

## TVM opnieuw verkozen tot beste verzekeraar

Voor het tweede achtereenvolgende jaar is TVM verzekeringen door het zakelijke platform MT/Sprout uitgeroepen tot de beste dienstverlener in de categorie verzekeringen.

Zakelijke beslissers beoordeelden meer dan 2000 verschillende bedrijven op onder andere klantgerichtheid, productleiderschap en kwaliteit van de uitvoering. Het onderzoek werd uitgevoerd door Amsterdam Centre for Business Innovation.

De eerste positie in de categorie verzekeringen was te danken aan de hoge waarderingen die TVM ontving op het gebied van NPS (1e), klantgerichtheid (1e), productleiderschap (1e) en excellente uitvoering (2e).

In de overall ranking met meer dan tweeduizend bedrijven uit tal van sectoren bezet TVM plaats 20.



## Corona

Op [www.tvm.nl/corona](http://www.tvm.nl/corona) deelt TVM relevante informatie voor de sector Transport en Logistiek. Blijf het coronanieuws en de regels (per land) volgen. Morgen kunnen andere regels gelden dan vandaag.



## Succesvolle teruggave-actie

Nederlandse zakelijke klanten die actief zijn in logistiek en transport, over weg en water ontvingen het afgelopen jaar een mooie cheque van TVM. In totaal gaf TVM 10 miljoen euro premie terug aan de sector als steun in de rug in deze onzekere tijden. Hiermee wil TVM als coöperatieve verzekeraar voor Logistiek en Transport een

wezenlijke bijdrage leveren aan de sector. Ondanks de coronamaatregelen konden accountmanagers van TVM veel cheques persoonlijk overhandigen. Dit werd zeer gewaardeerd. Samen voor een gezonde toekomst van onze sector.

*Cheque nog niet geactiveerd? Dit is nog mogelijk tot en met 31 december 2021.*

# Een duwtje in de rug voor maatschappelijke initiatieven

Al vanaf 2013 draagt de TVM foundation bij aan een duurzame verbetering van de maatschappelijke, sociaal economische omgeving in Nederland. Leden, medewerkers van leden en medewerkers van TVM kunnen een projectaanvraag doen voor een bijdrage. Juist omdat TVM als coöperatie er voor en door haar leden is, hebben deze leden een actieve rol bij het verdelen van de bijdragen naar diverse maatschappelijke initiatieven.

Net als in 2020 werd ook dit jaar creativiteit, flexibiliteit, samenwerking en vertrouwen gevraagd van mens en bedrijf. Het bestuur van de TVM foundation heeft in haar tweede vergadering van 2021 weer diverse aanvragen behandeld. Zeven aanvragen kregen een donatie toegezegd.

- Transportbedrijf J. en I. van der Veen ondersteunde de aanvraag van De Biljartclub 55+ in Surhuizum. De club ontvangt een bijdrage voor de (ver)bouw van het clubgebouw.
- De Thuishaven in IJsselmuiden kan een duofiets aanschaffen om met hun bewoners te kunnen fietsen. Johan de Korte van het schip Gildenburg droeg dit initiatief voor.
- Dankzij een aanvraag via Hoekstra Sneek kan Het Atriumplein in Sneek verder worden ingericht met onder andere akoestische panelen.
- Het historische schip de Zeldenrust ontvangt dankzij de aanvraag van Wim van der Vlist van Motorschip Avanti een donatie voor een nieuwe mast.
- Vereniging Dorpsbelangen Lutjegast wil kinderen spelenderwijs laten leren en genieten van het landschap in en om Lutjegast. Met het project Groene Dorpsploats is er al veel gerealiseerd. De bijdrage van de TVM foundation

door een aanvraag van een TVM-medewerker wordt gebruikt om een hand waterput te plaatsen bij de waterplas.

- Een medewerker van TVM-lid DGO Express deed een aanvraag voor de Speeltheek in Hooogeveen. Mede hierdoor kan de Speeltheek op haar nieuwe locatie de bergruimte aanpassen, zodat ook het buitenspeelgoed een mooie plek krijgt.
- Op het nieuwe schoolplein van de nieuwe school in Giethoorn wordt een kabelbaan geplaatst, mede mogelijk gemaakt door de aanvraag van een TVM-medewerker bij de TVM foundation. Hier kunnen de (school) kinderen straks zowel voor als na schooltijd heerlijk spelen.

## Een aanvraag doen is simpel

Kent u een stichting of vereniging met een bijzonder initiatief, waar niet voldoende financiële middelen beschikbaar zijn? U, als lid van de TVM groep, en uw medewerkers kunnen een aanvraag indienen bij de TVM foundation. Ga naar [www.tvmfoundation.nl](http://www.tvmfoundation.nl) en controleer of uw voorstel aan de voorwaarden voldoet. Zo ja, vul dan het aanvraagformulier in en stuur naar het [cooperatie@tvm.nl](mailto:cooperatie@tvm.nl).



Het is een hot item: hoe verzekert je zero-emissie voertuigen? Accountmanager Wijnand Harskamp beantwoordt vanuit zijn expertise vijf vragen.

### 1. Hoe staat TVM verzekeringen tegenover het verzekeren van zero-emissie voertuigen?

“We verzekeren beroepsvervoer en eigen vervoer en we zijn here to stay. TVM is klaar voor de toekomst. Wij spelen een actieve rol, bijvoorbeeld in het creëren van een netwerk ten behoeve van onze klanten. Om zo te zorgen voor een nog beter product. Iedereen kan bij ons terecht, ook voor zero-emissie.”

### 2. Welke rol heeft TVM?

“Als je bij nieuwe ontwikkelingen niet meegaat of niet proactief bent, dan sorteert je voor naar het uitvak. TVM wil graag waarde toevoegen. Wij proberen actief mee te denken met onze klanten. Zo hebben we onder andere samenwerkingen met Hyzon, Ginaf, Wierda bedrijfswagens en met onze klanten om elkaar zo goed mogelijk te informeren om het voor onze wederzijdse klanten zo goed mogelijk te krijgen. Momenteel verzekeren we een best groot deel van de huidige markt en al doende leren we oplossingen te vinden voor de restwaarde en krijgen we helder hoe we de diverse subsidies moeten verzekeren.”

### 3. Wat komen we tegen in de markt?

“Als we ondernemers vragen in welke fase van de energietransitie zij zitten, zie je alle varianten voorbij komen: van kartrekkers tot karhangers. We zien ook dat de overheid een pot met geld heeft klaarstaan, maar dat er een kloof is richting de ondernemers. Nog zo'n praktisch probleem: wat doe je als er iets misgaat? Je mag een elektrisch voertuig na een ongeval niet zomaar aanraken, want je kunt onder stroom komen te staan. Elk voertuig heeft een switch, maar wat als je daar niet bij kunt? Hoe ga je dat voertuig bergen?”

### 4. Welke rol speelt de infrastructuur? Zijn er genoeg laadpalen?

“De laadinfrastructuur zou wel eens de grote showstopper kunnen worden. De infrastructuur is er nog onvoldoende en niemand is eigenaar van het probleem. Wij denken ook daarover na: wat als TVM-relaties hun infrastructuur beschikbaar stellen voor elkaar? Iedereen moet meebewegen en meedenken om het doel te bereiken: 5000 emissievrije voertuigen in 2025.”

### 5. En het menselijke aspect?

“Dat mogen we niet vergeten. Ook voor de planner verandert er veel; er is immers een beperkte actieradius. En wat te denken van de chauffeurs; met name de oudere generatie heeft diesel in het bloed. Maar elektrisch vergt een andere manier van rijden. Je moet immers zo min mogelijk energieverbruik van A naar B. Maar het allerbelangrijkste is: zijn de klanten van onze transporteurs bereid om de meerprijs te betalen? Dan ben je klaar en gebeurt het gewoon.”



Kijk voor meer informatie op [www.tvm.nl/dossier/duurzaam](http://www.tvm.nl/dossier/duurzaam)

# AH vervult voortrekkersrol in energietransitie



Met de uitkomsten van de klimaatop in Glasgow nog vers in het geheugen zet marktleider Albert Heijn met de ketenpartners zijn streven voort naar het zo veilig en duurzaam mogelijk beleveren van zijn winkels. Om dat te bereiken is samenwerking tussen AH en alle betrokkenen noodzakelijk, stelt Manager Transport Expertise Peter Leegstraten.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Glenn Wassenbergh / Albert Heijn

**M**et dagelijks ruim 1000 vrachtwagens van 21 grotere vervoerders op de weg zou Albert Heijn de verantwoordelijkheid voor veiligheid en vergroening van die bevoorradingsoperatie gerust bij de contractpartners kunnen neerleggen. Maar het winkelconcern kiest welbewust voor de regierol in dit ingewikkelde logistieke proces.

“De klant verwacht dat ook van ons, naast de noodzakelijke invulling voor de invoering van de zero emissie zones”, verduidelijkt Peter Leegstraten de maatschappelijke rol die Albert Heijn als marktleider wil spelen in de energietransitie. Die veranderingen gaan razendsnel en vragen om innovatiedrang en flexibiliteit, maar óók om het rimpelloos gaande houden van de dagelijkse stroom goederen tussen de distri-



butiecentra, de hubs en de winkels.

Daarbij is de kennis van de vervoersbedrijven onontbeerlijk. “In de ruim twintig jaar dat ik dit werk doe, heb ik geleerd dat het open en transparant werken het beste resultaat geeft voor de weg vooruit. Er zijn dan geen geheimen”, legt de Manager Transport Expertise uit. “En juist om het proces van verduurzaming te versnellen, heb je ieders betrokkenheid nodig. Dat hebben we ook gedaan toen we de vrachtauto’s geluidsarm wilden maken, toen we de eerste trucks op LNG introduceerden. De energietransitie is ook een samenspel, een partnership. De vervoerder heeft tenslotte ook wat van ons nodig. Zonder elkaar gaan we er niet komen.”

#### **Voortrekkersrol**

Hij bekent dat hij zich in discussies over de overstap van fossiele brand-

stoffen naar zero emissie als een vis in het water voelt. “Het is voor mij en voor ons een superinteressante tijd. Albert Heijn wil een voortrekkersrol vervullen in de energietransitie, want we moeten de stad in blijven kunnen om onze klanten te bedienen. We zijn op weg om te ontdekken hoe we dat zo goed mogelijk kunnen doen”, schetst hij de situatie op reis naar vergroening van de distributie.

Leegstraten is bij Albert Heijn verantwoordelijk voor inkoop van de transportdiensten en voor de innovatie van het transport vanaf het dock in het distributiecentrum tot aan de achterdeur van de winkel. Hij werkt daarin samen met grote vervoerders als Simon Loos, Cornelissen, Zandbergen en vele anderen. Dat geldt niet

alleen voor de ruim 1.100 winkels van Albert Heijn, maar ook die van drogisterijketen Etos en de slijterijen van Gall & Gall.

Hij selecteert de best passende vervoerders, de meest geschikte typen vrachtwagens die nodig zijn om tot

‘Het laden van een truck op batterijen vraagt een andere benadering’

zelfs in de krappe binnensteden te kunnen bevoorraden. En minstens zo belangrijk: Leegstraten heeft als opdracht dat zo veilig, zo geluidsarm en zo schoon mogelijk te doen met >

zo min mogelijk overlast voor de omgeving. Geen wonder dat de overschakeling op emissievrij vervoer zijn bijzondere aandacht heeft.

### Green Deal Zero Emissie Stadsdistributie

Die maatschappelijke verantwoordelijkheid van Albert Heijn is in 2014 ook vastgelegd met de ondertekening, samen met andere partijen, van de Green Deal Zero Emissie Stadsdistributie. Daarin hebben overheden, brancheorganisaties, vooruitstrevende verladers en vervoerders, en andere

Albert Heijn is daarin enorme stappen aan het zetten, “maar er ligt ook een enorme uitdaging”. Hij schetst de situatie waarin de elektrische trucks met de juiste actieradius er nog niet zijn, maar tegen 2023/2024 verwacht worden. Totdat het zover is biedt de huidige generatie trucks uitkomst, “maar we proberen het proces te versnellen. Overigens is in de uitvoeringsagenda stadslogistiek, volgend uit het Klimaatakkoord, voor de trucks een transitieperiode tot 1 januari 2030 afgesproken omdat de oorspronkelijke uitdaging met 1 januari 2025 als eindtermijn toch echt te veel te snel kwam voor de trucks. Ontwikkelingen hebben ook gewoon tijd nodig”.

Volgens hem nog ligt er nog een enorme uitdaging qua voldoende beschikbaarheid van elektriciteit en laadcapaciteit voor elektrische trucks. Leegstraten wijst op de praktische gevolgen van elektrificatie, die niet onderschat moeten worden. “Het vervoer van levensmiddelen verandert als je niet meer rijdt met een truck op diesel die je binnen tien minuten vult met energie voor drie dagen, maar een batterij bijlaadt met energie voor één of twee ritten die

betrokkenen, afgesproken per 2020 een antwoord te hebben gevonden hoe de binnensteden uiterlijk in 2025 zo veel mogelijk emissievrij te bevoorraden. “Dus dat betekent: niks uit de uitlaat”, aldus Leegstraten. “En het gaat om bijna een kwart van onze winkels.”

‘Ik heb geleerd dat open en transparant werken met innovaties de snelste weg is’

**Peter Leegstraten: “We maken in transport tijdens de energietransitie niet gebruik van slechts één gerecht, we zullen de hele menukaart nodig hebben.”**



dag. Het laden van een truck op batterijen vraagt een andere benadering. De uitdaging is de beschikbaarheid van elektriciteit, de hoeveelheid laadplekken en zo meer.”

Volgens Leegstraten vraagt dat om integratie van de digitalisering en de planning. “Als trucks terugkomen, dan moet bekend zijn welke laadstations en stekkers beschikbaar zijn. Er moet altijd inzicht zijn in de status van de batterij en de beschikbare laadcapaciteit. Wanneer is welke auto beschikbaar voor welke rit en is de batterij voldoende geladen? De hele digitalisering van dat laadproces gaat bij de energietransitie een enorme rol spelen. Hierbij kan misschien ook de Controلتower van Simacan, die al een aantal jaren wordt gebruikt door Albert Heijn en de vervoerders, een rol gaan spelen.”

De personeelsproblematiek is in de nabije toekomst eveneens een thema, want de krapte op de arbeidsmarkt en de behoefte van steeds meer mensen om geen vijf dagen per week meer te werken, maakt dat er meer chauffeurs nodig zijn, aldus Leegstraten. Daarnaast moeten de chauffeurs in de toekomst dankzij de digitalisering (nog) beter worden geïnformeerd als het gaat om de juiste route. Een veilige ‘last mile’ is niet altijd de kortste route naar een winkelpand, maar vraagt soms om een stukje omrijden om kritische aanrijdroutes met veel verkeer, voetgangers en fietsers te mijden.

### Samenwerking met TVM

Sinds een halfjaar wordt met TVM samengewerkt om te kijken of met gezamenlijke kennis die laatste kilometers nog veiliger kunnen worden gemaakt. Een simpele TomTom is daarvoor niet geschikt. Daarom worden de chauffeurs gevoed met fijnmazige data en detailgegevens. “Samen met de vervoerders en TVM zijn we aan het kijken wat we met alle gegevens die we hebben preventief kunnen verbeteren. Mogelijk ook met verdere digitalisering, met ontwikkeling van lastmile-navigatie waarbij alle specifieke data wordt meegenomen. Vergeet ook niet dat we op voertuiggebied al veel vooruitgang hebben geboekt, met allerlei sensoren, betere spiegels en zichthoeken, de Tailguard, de rechtsaf-assistent. Maar ondanks al die innovaties heeft de chauffeur nog steeds maar twee ogen.”

“In de overleggen met TVM over de mogelijke wegen naar verbetering zien we dat plekken die we als risicovol en voor verbetering vatbaar zien vaak

overeenkomen met de verzamelde statistieken in het preventieprogramma Bumper van TVM.”

### Nul emissie

In de nabije toekomst moet ook worden bekeken en besloten op welke manieren die winkels met nul emissie kunnen worden bereikt. Albert Heijn organiseerde onlangs een vervoerdersdag - zoals dat jaarlijks een of twee keer gebeurt - maar nu speciaal op het TT Circuit in Assen met het thema “sustainable and safe transport experience”. Een bijeenkomst waarin enerzijds werd ingezoomd op de vele alternatieven voor dieselveervoer. Worden het batterijtrucks, vrachtwagens op waterstof of bio-LNG of zijn er nog andere schone mogelijkheden? En anderzijds werd in samenwerking met TVM met hulp van Jobtrans een reeks manoeuvres uitgezet om alle state-of-the-art veiligheidssystemen op de nieuwe trucks te beproeven.

Over welk alternatief in energie het gaat worden, durft Leegstraten geen definitieve uitspraken te doen. Wel merkt hij op dat omstandigheden door innovaties soms snel kunnen wisselen. Hij geeft als voorbeeld dat hij twee jaar geleden nog overtuigd was dat waterstof deels de toekomst in de levensmiddelendistributie zou bepalen, maar is daar nu niet meer zo zeker van. “We dachten dat we nooit de actieradius zouden krijgen met batterijen en sneladers, maar nu zien we dat we met een nieuwe generatie waarschijnlijk wel de gewenste binnenlandse actieradius kunnen bereiken. Dan liggen de prestaties van elektrisch en waterstof weer op hetzelfde niveau. We zien ook dat de energie-efficiëntie bij waterstof-elektrisch veel lager is dan bij batterij-elektrisch. Dat is ook een belangrijke factor als we de totale keten beschouwen, en niet alleen het laatste met de uitvoering van het transport.”

AH's transportmanager denkt overigens niet dat er de komende tijd maar één oplossing is op weg naar de energietransitie. Hij ziet mengvormen ontstaan, waarin ook bio-LNG al snel en op korte termijn fors kan bijdragen aan een snelle CO<sub>2</sub>-reductie, op weg naar nul emissie.

Leegstraten: “We maken in transport tijdens de energietransitie niet gebruik van slechts één gerecht, we zullen de hele menukaart nodig hebben. Binnen die menukaart zullen we schuiven: meer van het één, minder van het ander. Duidelijk is dat we daardoor snel grote stappen kunnen zetten.”



# Mouwen opstropen voor Feyenoord en 'de blauwen'





In de Gelderse Vallei geeft Gijs van den Broek al twintig jaar lang succesvol leiding aan Van Heugten Transport, waarvan hij elf jaar eigenaar is. Maar in zijn geboortedorp kennen de meesten hem vooral als de uiterst bevlogen voorzitter van 'de blauwen', oftewel van voetbalvereniging Scherpenzeel, uitkomend in de landelijke hoofdklasse zaterdag. En als de man die achter Feyenoord staat. Door dik en dun.

tekst: Frank Woestenburg  
beeld: Matty van Wijnbergen

Het is een doordeweekse ochtend en Van den Broek zit in zijn kantoor op z'n praatstoel. Niet vreemd, want het gaat over voetbal. En als het met Van den Broek over voetbal gaat, gaat het automatisch over voetbalvereniging Scherpenzeel, waarvan hij sinds 2015 de voorzitter is. En over aartsrivaal De Valleivogels, oftewel, 'de rooien' uit het dorp. Van den Broek heeft het plagerig vaak over de club met 'die lelijke RAL-kleur rood'. Of over de kwade burens uit Het Enge Bos, waar de club eerder was gehuisvest.

Tegenwoordig zijn de clubs bijna burens. Scherpenzeel voetbalt op 'De Bree Oost', Valleivogels op 'De Bree West'. Van een innige band is evenwel geen sprake. De rivaliteit is intens, zegt Van den Broek. Ook op de

*'Voor de blauwen ben je voor eeuwig een rooie. En bij de rooien heb je voor eeuwig afgedaan'*

werkvloer. "Op de maandagen gaat het hier vooral over voetbal. En dan wordt er volop gedold uiteraard."

"Bij ons liggen de verhouding tussen de rooien en de blauwen ongeveer gelijk. Alles loopt hier door elkaar heen. Zelfs de hoofdtrainer van De Valleivogels werkt hier. Sterker nog, dat is mijn bloedeigen neef. Maar in Scherpenzeel geldt wel: je bent óf blauw óf – als je geen verstand van voetbal hebt – rood. Inmiddels zijn de

scherpe kantjes van de rivaliteit er bij mij persoonlijk wel een beetje af. Ik zie De Valleivogels inmiddels niet meer als concurrent. Wij spelen aanzienlijk hoger. Of ik ze een kampioenschap gun? Nou, dat gaat wel erg ver."

De eerlijkheid gebiedt Van den Broek te zeggen dat hij in zijn jonge jaren zelf allerminst een begenadigd voetballer was. Hij was zo'n rechtsbuiten die vooral heel hard kon lopen. Met zelfspot: "Ik was behoorlijk blind. Hek open en gaan, dat werk."

Opvallend genoeg acteerde Van den Broek in de jeugd bij De Valleivogels. Hij schopte het tot het tweede elftal. Echter, hij kon dat op een gegeven moment niet meer combineren met zijn werk bij Van Heugten Transport. "Bij de burens kon je ook op de zondag voetballen. Bovendien kon ik daar in het eerste terecht. Tot groot verdriet van mijn ouders ben ik 32 jaar geleden dus lid geworden van Scherpenzeel. Die overgang lag gevoelig, zeker in het begin. Voor de blauwen ben je voor eeuwig een rooie. En bij de rooien

heb je voor eeuwig afgedaan. Dus ik hoorde eigenlijk nergens bij. Gelukkig is dat inmiddels anders."

Sterker, Van den Broek is het boegbeeld van vv Scherpenzeel. Hij zit bij alle wedstrijden op de tribune met een blauwe sjaal op zijn nek, soms maar zeker niet altijd met zijn vrouw Saskia naast hem. Lachend:

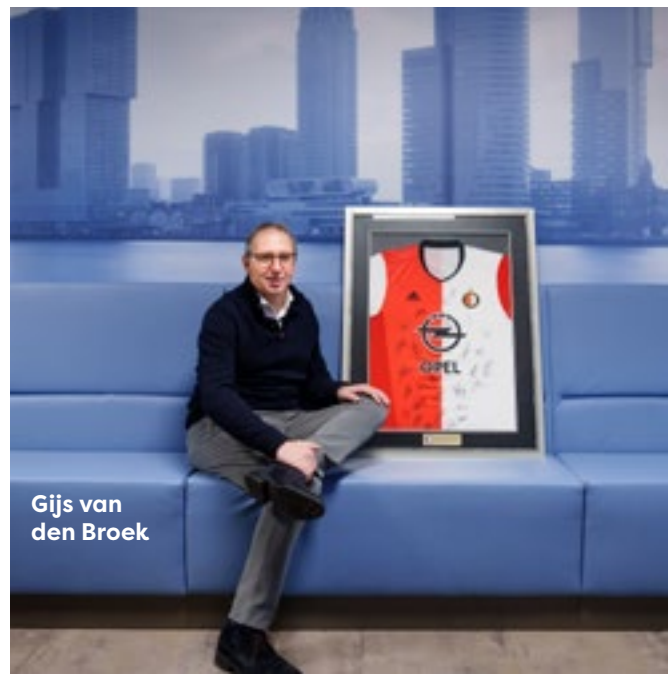
"Zij fronsd weleens haar wenkbrauwen bij alle tijd en energie die ik in het voetbal steek."

Naar alle uitwedstrijden rijdt hij steevast mee met zijn eigen blauw-witte spelersbus, vorig jaar goedkoop overgenomen van een touringcar-bedrijf. "Daar stond-ie toch stil door de coronacrisis."

## **Wederopstanding**

Van den Broek is trots dat hij in de loop der jaren – eerst als lid van de sponsorcommissie, later als voorzitter – een belangrijk aandeel heeft gehad in de sportieve wederopstanding van vv Scherpenzeel. "In 2010 waren we op sterven na dood. Ons eerste elftal speelde op het laagste niveau. De besturen van beide clubs zochten toenadering voor een fusie. Rationeel gezien was dat de beste optie geweest. Nog steeds eigenlijk, want het is best dom om elkaar in een klein dorp te beconcurreren. Jongetjes op de lagere school moesten en moeten kiezen tussen rood en blauw, dat slaat nergens op. Beide clubs stonden destijds open voor een fusie, maar De Valleivogels was op dat moment groter en in onze ogen behoorlijk arrogant. Zij dachten Scherpenzeel wel even op te kunnen eten. Nou, niet dus."

In 2013 werd de stekker uit de fusiebesprekingen getrokken. "Ik zat in de sponsorcommissie. We hebben



Gijs van den Broek

## ALS VOORZITTER VAN VV SCHERPENZEEL SLAAT TRANSPORT-ONDERNEMER GIJS VAN DEN BROEK GEEN WEDSTRIJD OVER

toen met elkaar de afweging gemaakt: stoppen we ermee of zetten we een tandje bij? Nou, er zat voldoende rancune om een tandje bij te zetten. We hebben allemaal het sponsorbudget verdubbeld en zijn vol gas doorgeslagen. Inmiddels spelen we alweer even op hoofdklasseniveau.”

Naast voorzitter van de voetbalclub geeft hij ook leiding aan Van Heugten Transport, waar zo'n 120 mensen werken. “Als ik zou moeten kiezen? Ik kan doen wat ik doe omdat ik ook energie krijg van andere dingen. Als je zeven dagen per week 24 uur per dag alleen maar bezig bent met het leiden van een bedrijf, dan lijkt me dat lastig om lang vol te houden. Een keiharde keuze is niet te maken. Maar als ze morgen komen en zouden zeggen ‘Gijs, we kunnen je functie goed invullen en je kunt algemeen directeur bij Feyenoord worden’, nou, dan stap ik nu op de trein.”

### Feyenoord

De weekends zijn voor Van den Broek vrij overzichtelijk. De zaterdag is voor voetbalvereniging Scherpenzeel, de zondag - samen met Saskia - voor Feyenoord, zijn andere grote passie.

“Ik ben al Feyenoord-fan sinds het begin van de jaren '80. Ik kan me herinneren dat Feyenoord in het seizoen 83/84 kampioen werd, met Gouden Gids op de borst en met mannen als Johan Cruyff, Michel van de Korput, Joop Hiele, Ben Wijnstekers en Peter Houtman. Een prachtige generatie. Nadat ik een paar jaar eerder bij een wedstrijd van Feyenoord op De Wageningse Berg was geweest, was ik verkocht. De passie van de fans alleen al, prachtig om te zien. Als amateur ben ik geswitcht van rood naar blauw, bij Feyenoord is zoiets ondenkbaar. Eens een Feyenoorder, altijd een Feyenoorder. Ik zeg wel

eens: Feyenoord-fan ben je niet voor je plezier, wel voor je leven.”

### Koorddansens

Feyenoord is ook een club die qua cultuur naadloos aansluit bij de transportsector, betoogt Van den Broek. Oftewel, geen woorden, maar daden. “In de transportsector kun je geen seconde verslappen. Je moet altijd maar boos blijven en heel kort op de bal zitten. Je kunt je niet permitteren rendement te laten wegvloeiën. Die ruimte is er niet. Ik noem het altijd koorddansens. Een kapitaal-intensieve onderneming met een beroepsgroep die heel hard, maar niet altijd even efficiënt werkt. Maar die mentaliteit van de mouwen opstropen, dat is Feyenoord en dat is transport. Dat gaat over met passie, inzet en doorzettingsvermogen naar een doel toewerken.”

“Dat is ook een beetje de manier waarop ik in het leven sta. Ik ben een harde werker die het stinkende geluk heeft gehad dat ik hier - naast het bedrijf - ben geboren. Ik heb geen hogere opleiding genoten. Ik ben hier ooit als autowasser terecht gekomen en ging samen met de dochter van de vorige eigenaar naar school. Hij zag het in mij zitten en heeft me alle mogelijkheden geboden mezelf te kunnen ontwikkelen. Daar ben ik hem eeuwig dankbaar voor. Hij is enorm bepalend geweest voor het bedrijf. En voor mijn leven.”

De al jarenlange financiële en bestuurlijke wanorde bij Feyenoord is Van den Broek als rasechte Feyenoord-fan een doorn in het oog. “Als je het over echte dromen hebt, dan hoop ik oprecht dat de organisatie bij Feyenoord een keer stabiel wordt en dat weldenkende en onbaatzuchtige mensen daar een keer de scepter gaan zwaaien. Dus mensen die in het belang van Feyenoord denken in plaats van in hun eigen belang. Het huidige zogenoemde fundament van Feyenoord heeft Feyenoord nodig om thuis het licht te laten branden en dat is volgens mij niet hoe het zou moeten

zijn. Sportief succes is alleen realiseerbaar als het fundament deugt.”

“Feyenoord bestaat dankzij het legioen. Nu wordt door sommigen geroepen dat het legioen de grootste tegenstander is van de club. Dat is deels waar, omdat er een paar doorsgeslagen idioten tussen zitten die algemeen directeur Mark Koevermans hebben bedreigd. Dat is niet goed te

‘Ik kan doen wat ik doe omdat ik ook energie krijg van andere dingen’

praten uiteraard, maar ik vind tegelijkertijd dat de club er heel anders mee om had moeten gaan. Als ik Koevermans was geweest, had ik mijn pet opgezet en was ik ertussen gaan staan. Dan dwing je respect af, ze vermoorden je heus niet. Natuurlijk kun je niet altijd doen wat ze van je verlangen, maar je moet wel luisteren. Naar iedereen, zeker naar het legioen. Regeren vanuit de ivoren toren werkt niet. Als ik dat hier zou doen, als ik de deur van mijn kantoor dicht zou doen, niet dagelijks over de planningsafdeling zou lopen en me op de vrijdagen niet op de crossdockings zou laten zien, nou, dan komt het niet goed hoor. En dat geldt bij een voetbalclub als Feyenoord in de overtreffende trap. Feyenoord is van het volk, dus van iedereen.”

**Tenslotte, waar droom je van als het gaat over je eigen club, over vv Scherpenzeel dus?**

“Ik ben geen dromer. Ik heb een realistische kijk op het leven. Scherpenzeel speelt nu in de hoofdklasse, dat is echt serieus. Het is mijn ambitie om dit niveau vol te houden. Onze organisatie staat als een huis. Bij veel amateurclubs is de spelersgroep van het eerste elftal vaak verder dan de organisatie van de club, bij ons is het andersom. Wij zorgen goed voor onze spelers. Ze lopen niet snel weg.”

Lachend: “En zeker niet naar De Valleivogels. Daar staat de doodstraf op...”



# De passie van Barend

Wij zijn TVM. Wij hebben passie voor transport.

Barend is vrachtwagenchauffeur bij AB Texel Group. Hij rijdt al zo'n 25 jaar via Calais naar het Verenigd Koninkrijk. En met plezier, ondanks de uitdagingen onderweg.

Nergens is de problematiek van de inklimmers zo groot als op de wegen die naar Calais leiden. Met mensen die soms zelfs voor of op rijdende vrachtauto's springen en daarmee voor onveilige situaties zorgen. Barend laat zich niet afschrikken. Hij voelt mee met zowel collega's als inklimmers.

Bekijk zijn verhaal op [tvm.nl/passievoortransport](https://tvm.nl/passievoortransport)

**TVM**