

# TVMM ACTUEEL

## Op jacht naar titelprolongatie

Vader en zoon De Baat: de twee veiligste  
en behendigste chauffeurs ter wereld

### PLUS



**Sander van Grinsven:**  
'Schade voorkomen  
door trainingen'



**Jan Brakenhoff:**  
Voorloper op het  
gebied van MVO



**Wilko Maas:**  
'Innovatie gaat in  
volle vaart door'



## ‘De klant staat bij ons altijd op één’

Koninklijke Jumbo Food Group maakt zich na het eeuwfeest in 2021 op voor de verdere verovering van de harten van steeds meer Nederlandse en Belgische consumenten. Razendsnelle thuisbezorging via fietskoeriers, de vergroening van het omvangrijke wagenpark: Wilko Maas licht toe dat de innovatie in volle vaart doorgaat.



## ‘WE WILLEN VOOROP LOPEN OP HET GEBIED VAN GROEN RIJDEN’

Al bijna honderd jaar is transportbedrijf Brakenhoff een begrip in Noord-Holland. Jan Brakenhoff vertelt over innoveren, duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen.



## SCHADEREDUCIE JONGE RANGEERDERS ‘EEN INKOPPERTJE’

Met een korte, eenvoudige training en wat extra aandacht kan soms tonnen aan schade worden voorkomen. Sander van Grinsven van Vos Logistics en Johan Heeren van TVM geven een toelichting.

TVM Actueel is een periodieke uitgave van Coöperatie TVM U.A. Een uitgave voor leden van de TVM groep die ieder kwartaal verschijnt.  
 Hoofdredactie: Thomas van Noort | Eindredactie: Mayke de Munnik  
 Redactie: Michael Nemethy e.a.  
 Fotografie: Glenn Wassenbergh, Matty van Wijnbergen, Gerlinde Schrijver e.a. | Vormgeving: Wouter Nijman [www.nijman.fl](http://www.nijman.fl)  
 Redactieadres: TVM verzekeringen | Van Limburg Stirumstraat 250  
 7901 AW Hoogeveen | postbus 130 | 7900 AC Hoogeveen  
 ☎ +31 (0)528 29 29 99 | ✉ [communicatiemarketing@tvm.nl](mailto:communicatiemarketing@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.



### EEN LOGISTIEKE MONSTERKLUS

Het Formule 1-seizoen ging onlangs weer van start. Het vervoeren van het materieel is een grote logistieke uitdaging. Tobias Genrich en Karl Franson van het Mercedes AMG Petronas F1 Team vertellen.



### DE PASSIE VAN...

Vader en zoon Izaak en René de Baat zijn de twee veiligste en behendigste chauffeurs van de wereld.



### Chauffeurscafés

Een sfeerimpressie vanuit restaurant Kanters over het verdwijnen van steeds meer chauffeurscafés.

## VAN DE VOORZITTER



In uw handen heeft u de eerste TVM Actueel van het jaar. Het nieuws werd de afgelopen twee jaar gedomineerd door de coronapandemie. Hoewel we zeker nog niet van het virus zijn verlost, lijkt het wel de goede kant op te gaan.

We hopen u dit jaar eindelijk weer te ontmoeten op de vele mooie evenementen, bijeenkomsten en beurzen die onze sector rijk zijn. Op woensdag 13 april wordt onze jaarlijkse ledenbijeenkomst gehouden. Na afloop van de Afdelingsvergadering van de Afdeling Logistiek en Transport en de Afdeling Beroepsvaart, wordt in TVM op Woensdag gesproken over data, preventie en Formule 1. Hopelijk treffen we u daar. We kijken uit naar uw komst!

De ontwikkelingen rond de oorlog in Oekraïne voltrekken zich op dit moment in sneltreinvaart. De wereld staat andermaal in een zeer kort tijdsbestek op zijn kop. Deze gebeurtenissen komen als een schok voor ons allemaal. Uiteraard houden we de situatie nauwlettend voor u in de gaten en treffen voorbereidingen mochten bepaalde veranderingen zich voordoen. Het blijkt weer dat onze sector op een positieve manier met alle impact en uitdagingen omgaat. In tijden als deze wordt er continu een beroep gedaan op het ondernemerschap en de flexibiliteit van alle betrokkenen in de sector.

In dit nummer van de TVM Actueel leest u onder andere over de ontwikkelingen die supermarktketen Jumbo doormaakt. De wereld van flietsbezorging is relatief nieuw in ons land. Op het gebied van stadsdistributie en de last mile zorgt het voor de nodige uitdagingen. Jumbo heeft besloten om een samenwerking met flietsbezorger Gorillas aan te gaan.

Daarnaast is het nieuwe Formule 1-seizoen op 20 maart begonnen in Bahrein. We kregen een kijkje in de keuken van het Mercedes AMG Petronas F1 Team. Want met 28 trucks die honderden tonnen aan materieel vervoeren is elke Europese Grand Prix een grote logistieke uitdaging.

Dirk Jan Klein Essink droeg per 1 januari 2022 zijn werkzaamheden als CFRO over aan Jeroen van Grinsven. In dit blad leest u een uitgebreid afscheidsinterview met Dirk Jan. Ook via deze rubriek wil ik Dirk Jan danken voor de prettige samenwerking, zijn jarenlange inzet en goed werk voor TVM.

Ik wens u veel leesplezier!

Michel Verwoest  
voorzitter

## COÖPERATIE



### LEDENBIJENKOMST

Op 13 april wordt de ledenbijeenkomst gehouden in Hart van Holland in Nijkerk. Aansluitend aan de jaarvergadering wordt in TVM op Woensdag gesproken over data, preventie en Formule 1.



### Afscheid Dirk Jan Klein Essink

Na 16 jaar neemt Dirk Jan Klein Essink afscheid als CFRO. Een terugblik op zijn werkzaamheden bij TVM.



### DE VIJF VRAGEN

Uw aansprakelijkheid is als werkgever per 2022 niet verzekerd als u geen Risico Inventarisatie en -Evaluatie (RI&E) heeft. Rolf van Dieren beantwoordt hierover vijf vragen.



### TVM FOUNDATION

Het bestuur van de TVM foundation heeft onlangs cheques overhandigt aan stichting Cultuur Kwartier Sneek (CKS) en aan de Stichting Hospice Hoogeveen.

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.



**Jan Brakenhoff:**  
“Met ons familiebedrijf willen we voorop blijven lopen op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen.”

# Innoveren zit in het dna van de Brakenhoffs

Het Beverwijkse familiebedrijf Brakenhoff Transport wil altijd voorop lopen. Ook met de inzet van elektrische vrachtwagens.

tekst: Natasja Weber

beeld: Matty van Wijnbergen

**A**l bijna honderd jaar is transportbedrijf Brakenhoff een begrip in Noord-Holland. In 1924 begon Jaap Brakenhoff een bodedienst tussen Beverwijk en Alkmaar. De grootvader van huidig algemeen directeur Jan Brakenhoff beschikte over één vrachtwagen waarmee hij een keur aan producten vervoerde. “Mijn opa reed altijd één en dezelfde route tussen Beverwijk en Alkmaar; daar had hij een vergunning voor en mocht-ie niet van afwijken”, vertelt Jan Brakenhoff in zijn directiekamer in Beverwijk. “Eigenlijk deed mijn opa boodschappen voor mensen in de buurt, iedereen kende hem op zijn route. Veel mensen hadden nog geen telefoon dus dan lieten ze via een speciaal teken weten dat hij bij een huis of bedrijf moest stoppen. Een tuin-

ondernemers die beschikte over een vrachtwagen. “Hij heeft nooit met paard en wagen gereden, vanaf de start van de bodedienst had hij een vrachtwagen tot zijn beschikking. Alleen werd in de oorlog zijn wagen gevorderd waardoor hij een tijd lang met een bakfiets langs woningen en bedrijven reed”, weet Jan Brakenhoff die zijn opa alleen als klein kind heeft meegemaakt.

Jan Brakenhoff (58) zwaait sinds 1990 de scepter bij de transportonderneming. Als oudste zoon nam hij op 26-jarige leeftijd, eerder dan hijzelf gepland had, het stokje over van zijn vader Jan senior. “Mijn vader werd ziek en deed een stapje terug. Ik had mijn hea afgerond en ben na mijn diensttijd meteen het bedrijf ingegaan. Zonder enige werkervaring verving ik mijn vader als algemeen directeur. Gelukkig hadden mijn vijf ooms en een tante die ook in ons familiebedrijf werkten vertrouwen in mij.” Tegelijk met Jan junior stapte ook zijn vier jaar jongere broer Frank in de zaak. “Samen met Frank en een jongere oom en tante werden we met z’n vieren aandeelhouder”, licht Brakenhoff toe. “Frank begon als vrachtwagenchauffeur en werkt inmiddels al jarenlang als hoofd operationele zaken van de transportafdeling.”

‘We willen voorop lopen op het gebied van groen rijden’

der hing bijvoorbeeld een krant voor het raam als daar iets af te halen was. Mijn opa vervoerde veel bloembollen, maar hij bracht ook huiden van het slachthuis in Beverwijk naar de leerlooier in Alkmaar of hij leverde gordijnen van winkels in Beverwijk af bij een atelier in Alkmaar om te vermaken.”

Jaap Brakenhoff was bijna een eeuw geleden een van de weinige

## Pionieren

Innoveren zit al decennialang in het dna van de Brakenhoffs. Grootvader Jaap >



begon zijn pionierswerk in de jaren twintig met één vrachtwagen. Medio jaren zestig breidde hij zijn klantenbestand flink uit door de bodedienst van Beverwijk naar Zaandam over te nemen. In de jaren hierna groeide de vloot onder Jaaps zoon Jan stap voor stap uit naar 13 vrachtwagens in 1990. Onder leiding van de derde generatie Brakenhoff – Jan jr. en Frank – is de familieonderneming een serieuze speler geworden op het gebied van transport, opslag en verhuizen. “Vooral de laatste tien jaar zijn we sterk gegroeid”, vertelt Jan Brakenhoff terwijl hij vanuit zijn kantoor uitkijkt over het kanaal van Beverwijk. “Inmiddels hebben we 56 vrachtwagens en 90 medewerkers.” Iets meer dan de helft van het personeelsbestand bestaat uit vrachtwagenchauffeurs (48 medewerkers) en verder heeft Brakenhoff 25 verhuizers in vaste dienst. Het overige personeel werkt op kantoor of in de loods.

Met de overname van verhuisbedrijf Boudesteijn Top Movers sloeg Brakenhoff Transport in 2018 een

belangrijke slag voor de continuïteit van de onderneming. “We hadden voor die tijd zelf een kleine verhuisafdeling. Onze hoofdactiviteit was echter het transport. Naar mijn mening waren we als transportbedrijf teveel afhankelijk van een paar grote klanten. Als er dan een belangrijke klant wegvalt, ben je kwetsbaar. Door de overname van Boudesteijn Top Movers – met zowel particuliere als bedrijfsverhuizingen – zijn we een veel stabielere organisatie geworden”, stelt Jan Brakenhoff. Behalve transport en verhuizen biedt zijn bedrijf sinds 2003 ook opslagruimte aan voor particulieren en bedrijven. “We waren één van de eerste ondernemingen in Nederland met een eigen self-storage”, stelt Brakenhoff. De opslagboxen die Brakenhoff verhuurt variëren van drie tot zestig vierkante meter.

### **Duurzaamheid**

Met de overname sloeg Brakenhoff bovendien een belangrijke slag op het gebied van duurzaamheid; een onder-

werp waarmee het familiebedrijf zichzelf ook wil onderscheiden. “De toenmalige directeur van Boudesteijn, Peter Boudesteijn, bouwde zelf elektrische vrachtwagens. Hij heeft daar veel mee geëxperimenteerd. Voor onze verhuisafdeling beschikken wij nu over twee elektrische vrachtwagens. En begin dit jaar hebben we voor onze transportsector een elektrische vrachtwagenaangeschaft, die vooral de winkel-distributie doet voor Holland & Barrett, de opvolger van De Tuinen.”

Maatschappelijk verantwoord ondernemen staat bij Brakenhoff Transport hoog in het vaandel. “We willen voorop lopen op het gebied van groen rijden. Tien jaar geleden waren we in de veronderstelling dat het rijden op aardgas de toekomst zou worden. Daar hebben we destijds direct in geïnvesteerd; we hebben toen drie vrachtwagens aangeschaft die op aardgas reden. Inmiddels zijn er twee afgeschreven. Rijden op aardgas is niet rendabel, de aardgas-prijzen rijzen de pan uit. Voor ons als ondernemers is het lastig ondernemen met een wispelturige overheid. In



## OVERSTAPPEN NAAR EMISSIELOOS TRANSPORT?

Emissieloos transport is een term die steeds vaker gebruikt wordt. Nederland heeft als doel om in 2030 49% minder CO<sub>2</sub> uit te stoten dan in 1990. Als coöperatieve verzekeraar is TVM nauw betrokken bij haar leden. Door het verzekeren van voertuigen en schepen met alternatieve aandrijvingen maakt TVM het haar leden mogelijk op tijd mee te bewegen naar een duurzaam transport. TVM deelt haar kennis graag.

Meer weten? Ga voor meer informatie naar [www.tvm.nl/emissieloos](http://www.tvm.nl/emissieloos)



eerste instantie wordt het rijden op aardgas gestimuleerd maar vervolgens komt er een flinke accijns op. Dat is jammer. We hebben nu alleen een klein service-autootje dat op biogas rijdt. Dat zetten we in voor de taxatie van verhuizingen.”

De algemeen directeur verwacht dat zijn vrachtwagenpark binnen nu en tien jaar uit meer dan tien elektrische vrachtwagens zal bestaan. “Gezien de eisen die veel steden stellen, zul je wel moeten. In Amsterdam kom je vanaf 2025 zonder elektrische auto de stad niet meer in. Ik juich de verduurzaming van de transportsector zeker toe, maar de prijs van elektrische vrachtwagens zal wel drastisch moeten zakken. Ik verwacht ook wel dat dat gebeurt als er steeds meer producenten komen. De elektrische vrachtauto die wij recent hebben gekocht bij producent Volvo/Renault is twee ton duurder dan een gewone vrachtwagen. Maar goed, wij vinden het belangrijk om te anticiperen op de nieuwe regelgeving. Wel is het voor onze sector van essentieel belang dat

er genoeg stroom voor handen is om de wagens op te laden.”

### Samenwerkingsverband

Via een samenwerkingsverband met Holwerda Transport uit Almere en transportbedrijf P.A. Van Rooijen uit Uithoorn heeft Brakenhoff Transport al enige ervaring met emissieloos vervoer. “Sinds twee jaar vormen we met deze drie bedrijven een joint venture, Top Delivery Service (TDS), waarbij we vooral werken voor de meubelbranche”, licht Brakenhoff toe. Een bijzondere klant van TDS is meubelgigant IKEA. Wereldwijd heeft het bedrijf vijf steden aangewezen waar het goederen wil afleveren met elektrisch vervoer. Vorig jaar was Amsterdam na Shanghai de tweede stad waar IKEA met uitstootvrije productbezorging begon. Brakenhoff: “Tien elektrische vrachtwagens van TDS rijden in Amsterdam, binnen de ring A10, in opdracht van IKEA voor particuliere

bezorging. Elektrisch rijden is natuurlijk duurder dan op brandstof, maar het prijsverschil wordt door IKEA gecompenseerd.” De meubelgigant wil op deze manier een bijdrage leveren aan een schonere lucht in binnensteden.

Jan Brakenhoff spreekt van een ‘heel mooie ontwikkeling’. “Ook met ons familiebedrijf willen we voorop

‘In Amsterdam kom je vanaf 2025 zonder elektrische auto de stad niet meer in’

blijven lopen op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Dat zit in het fundament van onze organisatie. We willen ons goed profileren naar onze omgeving. We zijn een net en betrouwbaar bedrijf en dat willen we op alle fronten uitstralen.” <



# Schadereductie jonge ran

Met een korte, eenvoudige training en wat extra aandacht kan soms tonnen aan schade worden voorkomen. De schadelast op het terrein van SNEL Shared Logistics in Woerden is gehalveerd na twee trainingen om het veiligheidsbewustzijn van rangeerchauffeurs aan te scherpen. Verslag van een winderige, maar veilige vrijdagmiddag in aanloop naar de storm Eunice.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Gerlinde Schrijver

**G**edreven maar beheerst stuurt Kick van der Leeden zijn rangeervoertuig met aangekoppelde oplegger met container over het immense distributieplatform in Woerden, opzij van de spoorlijn tussen Utrecht en Gouda. De voorjaarsstorm Eunice kondigt zich al aan met heftige rukwinden en de vlaggen wapperen luidruchtig aan de mast, maar het achteruit inparkeren van het windgevoelige transport in het loadingdock kost de 18-jarige rangeerder geen enkele moeite. Op de centimeter nauwkeurig wordt het zoveelste vrachtje van die dag afgeleverd.

De openstaande deuren van de container zijn – conform voorschrift – keurig vastgezet. Het is een van de punten waarop is gehamerd tijdens de trainingen voor de negen rangeerders. Netjes afkoppelen, erop letten dat er geen





# geerders ‘een inkoppertje’

schade ontstaat aan de stootrubbers van de trailers, noch aan de deuren en deurvangsers en evenmin aan het wegmeubilair op het distributieterrein.

Want niemand zit te wachten op letsel door openzwaaiende deuren of een beschadigde lading door onverzorgd rijgedrag.

Toch lag dat de afgelopen tijd op de loer bij SNEL Shared Logistics in Woerden, een dochterbedrijf van moeder Vos Logistics in Oss. Zo zeer dat de schadelast zowel verzekeraar TVM als het bedrijf zelf grote zorgen baarde. Gemiddeld turfden de rangeerders jaarlijks zes schades. Zelfs de precieze Kick van der Leeden ontkwam er niet aan. “Eén schade vorig jaar, helaas”, zegt hij schuld bewust. “Een deurtje. Kostte toch 750 euro.”

Johan Heeren, senior adviseur preventie- en risicobeheer bij TVM, hoort

het aan en merkt meteen op: “Gemiddeld rendeert een vrachtauto zo’n 15 euro per dag. Dan ben je toch even bezig om dat schadebedrag terug te verdienen. Zowel wij als Vos Logistics hebben er belang bij dat zulke schades worden teruggebracht. Het betekent voor TVM minder claims en schade-uitkeringen en voor Vos Logistics meer rendement. Het mes snijdt aan twee kanten.”

## Risicoanalyse

Sander van Grinsven, corporate insurance manager bij Vos Logistics, liet Heeren vanwege de oplopende schadelast een risicoanalyse maken van de situatie. Diens rapport bracht al snel enkele bekende knelpunten aan het licht. De rangeerders – over het algemeen

jongeren tussen de 16 en 19 jaar die dromen van een baan als chauffeur – vertoonden gedrag dat niet ongevoelbaar is voor hun leeftijdsgroep. Maar deze groep is ook een kweekvijver voor bedrijven als Vos Logistics, dat net als in de gehele logistieke sector te maken

‘Ze zijn jeugdig en zich nog niet van gevaren bewust’

heeft met personeelstekort. Het leren rijden op een afgesloten distributieterrein is in veel gevallen de opmaat naar het halen van het groot rijbewijs en een chauffeursloopbaan, waarin >

ze uiteraard worden gefaciliteerd door Vos Logistics. Als rangeerder leren ze de eerste beginselen.

Ze zijn jeugdig en zich nog niet van gevaren bewust, er was nog winst te behalen op de vereiste veiligheidsmaatregelen, aldus de analyse. Ze waren

een even simpele als effectieve aanpak volgens de LEAN Six Sigma-methode, een bewezen methodiek voor het duurzaam en aantoonbaar verbeteren van de bedrijfsprocessen en organisaties. Uitgangspunt van de cursus is om het simpel en to-the-point te houden.

“De deelnemers moeten niet te veel informatie krijgen, maar precies genoeg”, aldus Van Grinsven.

In twee ochtend-sessies werden alle betrokkenen ingelicht over de veranderingen die moesten

leiden tot verbetering. Een cursus niet alleen gericht op de rangeerders – de uitvoerders – maar ook op de leidinggevenden.

### Aansturing

Want volgens Van Grinsven hebben alle betrokkenen een verantwoordelijkheid, dus ook de leidinggevenden. “Het gaat ook om de aansturing. Je kunt namelijk iemand opjagen door zonder verdere uitleg hem tamelijk duidelijk op te dragen binnen de kortste keren een trailer naar een dock te brengen. Maar beter is het om te

zeggen dat de rangeerder even moet laten zien dat hij de beste van het hele stel is door snel die ene trailer op zijn plek te zetten. Dat is nogal een verschil in woordkeus en aansturing.”

De cursus was voor alle partijen nieuw. Praktijktrainer Theo Hoogeraard kreeg te maken met de standaardreactie en argwaan van cursisten die in eerste aanleg niet goed begrepen wat ze in het cursuslokaal kwamen doen, op een vrije zaterdagmorgen. Die argwaan is herkenbaar.

Van Grinsven: “Dat merk je in de houding van: ‘Wie komt mij nou vertellen hoe ik mijn werk moet doen?’ Maar gaandeweg de cursus verdwijnt dat. Eerst zeggen ze dat ze op een bepaald tijdstip écht weg moeten, maar naderhand blijkt dat ze na afloop nog een uur blijven hangen om na te kletsen.”

Eén van de zaken waarop werd gewezen is het bellen tijdens het werk. De rangeerders vonden eigenlijk ook wel dat dat in relatie tot de veiligheid niet handig en verstandig is.

Een ander punt was het stapsgewijs doorlopen van de bedrijfsprocessen en te wijzen op manieren waarop het beter en veiliger kan.

Romy Pfaff, projectleider van de cursus en verantwoordelijk voor onder meer kwaliteitsbeheersing, milieu en veiligheid bij Vos Logistics (QESH+S & Facility Management), stelt dat het in de cursus vooral ging om de bewustmaking van de bedrijfsprocessen en erop te wijzen waar het fout het ging. “Zoals het besef wat de kosten en gevolgen zijn van schades. Of om te wijzen op de snelheid en haast waarmee gewerkt wordt. Hoe rustiger je

‘Met een minimale investering en een beknopt cursusprogramma, een maximaal resultaat’

afgeleid door onderlinge communicatie, de aansturing door de leiding was niet altijd even duidelijk en consequent. En er werd soms te hard en onverantwoord gereden, soms ook met openstaande en niet vastgezette deuren.

En dat allemaal rondom een cross dock hub met duizenden palletplaten, waar 24/7 een aan- en afvoer is van producten voor de retail. Heeren keek ook verder. Was er voldoende verlichting in de schemering en in het donker, was het wegdek voldoende egaal?

Vervolgens werd een plan de campagne opgesteld. Dat resulteerde in





Kick van der Leeden

werkt, hoe veiliger.”

Van Grinsven vult aan: “We hebben het gecheckt samen met de rangeerders en dan blijkt te hard rijden op het terrein nauwelijks tijdswinst op te leveren. Het scheelde maar 10 seconden op een rit. Dan kun je maar beter rustig rijden en risico’s uitsluiten.”

### Feedback

Belangrijk was ook de feedback van de rangeerchauffeurs zelf. Ze vonden het fijn om ook hun kant van de praktijk te vertellen, zodat ze ook gehoord zijn. Dat vergroot de betrokkenheid, de motivatie en het begrip voor elkaars zienswijze en ervaringen. En ook belangrijk: de cursus was niet alleen gericht op de rangeerchauffeurs, maar ook op de leidinggevenden. Alle

betrokkenen spelen immers een rol in de keten van distributie, de werkwijze en de onderlinge communicatie.

De resultaten zijn – erkennen de betrokkenen – uitstekend. In een halfjaar tijd is volgens Vos Logistics de schadelast gehalveerd. Daarnaast is ook de klanttevredenheid versterkt en de verzekerbaarheid gegarandeerd.

Van Grinsven en Heeren zijn het erover eens dat dit model als voorbeeld kan dienen in andere distributiecentra met een gelijksoortige operatie. “Daar hoef ik niet lang over na te denken”, zegt Heeren. “Twee cursusochtenden, koffie en een broodje. Met een minimale investering en een beknopt cursusprogramma bereik je maximaal resultaat. Ik noem het een inkoppertje.”



Romy Pfaff

# Koninklijk Jumbo op weg naar duurzame distributie

Na het eeuwfeest in 2021 maakt Koninklijke Jumbo Food Group zich alweer op voor de verdere verovering van de harten van steeds meer Nederlandse en Belgische consumenten. Of het nou razendsnelle thuisbezorging via fietskoeriers is of de vergroening van het omvangrijke wagenpark, de innovatie gaat volgens vlootbeheerder Wilko Maas in volle vaart door.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

**A**ls of je een kruidenierswinkel uit grootmoeders tijd binnenstapt. Wie zich meldt bij de receptie van het hoofdkantoor van Jumbo in Veghel, waant zich even terug in de tijd, met oude koffiebussen en kruidenblikken. En in de ontvangstkamer neemt een foto van de eerste, antieke vrachtwagen van 'J.H. van Eerdt, groothandel in koloniale waren' een prominente plaats in. Telefoonnummer 10 in Veghel, het is een eeuw geleden dat dat nummer in gebruik was...

Vlootbeheerder Wilko Maas (49) schudt het bezoek echter ijlings wakker uit de mijmering. Anno 2022 is die eerste vrachtwagen opgevolgd door bijna 700 vrachtauto's die dagelijks ruim 700 vestigingen in Nederland en België bevoorraden. Nog eens een kleine 700 bestelwagens, waaronder

verschrikkelijk, dat is duidelijk. Niemand zou dit mee mogen maken. Het gevolg is echter ook dat de business case voor elektrificatie belangrijker wordt", zegt Maas.

Hij neemt ons mee naar een deel van het warm kloppende hart van de winkeldistributie, het Regionaal Distributie Centrum De Amert in Veghel, van waaruit de winkels in de zuidelijke provincies en in België worden bevoorrad. Daar staat ook de eerste DAF Electric, gebouwd in samenwerking van Jumbo met VDL en DAF. Het is het paradepaardje van de groene vlootvernieuwing, maar bij die ene emissieloze truck zal het niet blijven. Uitbreiding is onderweg. Ook Scania levert dit voorjaar een volledig elektrische bakwagen. Het zijn de voorboden van een toekomstige overstap naar volledig duurzaam transport.

Maas wijst op het dak van het distributiecentrum. Daar maakt een groot aantal zonnepanelen het gebouw vrijwel geheel zelfvoorzienend qua energie.

## Regisseur

Als vlootbeheerder heeft hij een centrale rol als regisseur in een ongekende, dagelijkse operatie om 22 procent van de huisgezinnen in Nederland via het winkelbestand van boodschappen te voorzien. "Vrijwel alles wat met wielen te maken heeft ligt bij ons team op het bordje", zegt Maas.

Ruim 10.000 mensen in de supply chain zijn namens Jumbo zeven >

'De klant staat bij ons altijd op één'

de elektrische Street Scooters, worden gebruikt voor de fijnmazige boodschappenlevering en -service.

De energietransitie is hoogst actueel door de hoge brandstofprijzen als gevolg van de Russische invasie in Oekraïne. "Die situatie is natuurlijk



Welkom bij **JUMBO** supermarkten

**JUMBO**



## GORILLAS: HET GEMAK VAN RAZENDSNELLE LEVERING

**Jumbo is aan het begin van dit jaar een partnership aangegaan met Gorillas, de online dienst voor razendsnelle boodschappenbezorging. Doel is tegemoet te komen aan de wens van klanten om noodzakelijke boodschappen á la minute geleverd te krijgen door fietskoeriers.**

“Je krijgt onverwachts bezoek en je wil even wat lekkers koken. Gorillas staat binnen de kortste keren voor de deur met alle boodschappen zonder dat je je visite in de steek hoeft te laten”, verduidelijkt Maas de innovatie. “Of denk aan studenten die zelf geen vervoer hebben, maar snel een kratje bier en chips nodig hebben. De consument wil gemak.”

Volgens Maas veranderen consumenten langzamerhand van gedrag. Waar vroeger boodschappen gedaan werden

voor de hele week, weet de consument soms 's morgens nog niet wat 's avonds op tafel komt. Via de Gorillas-app wordt vanuit de magazijnen van Gorillas, die worden beleverd door Jumbo, de bestelling met spoed bij de klant bezorgd.

Gorillas richt zich met name op klanten die in de binnenstad wonen of werken en snel over hun aankopen willen beschikken. “We groeien hiermee als het ware nog verder de stad in.” Deze doelgroep krijgt doorgaans binnen enkele minuten na bestelling de boodschappen thuis afgeleverd door een fietskoerier. Behalve in Groningen, Rotterdam en Tilburg is Gorillas op dit moment in Nederland actief in Amsterdam, Arnhem, Den Haag, Eindhoven, Haarlem, Leiden, Leeuwarden, Nijmegen en Utrecht. Dit voorjaar komt het Jumbo-assortiment stapsgewijs beschikbaar in al deze plaatsen.



dagen per week bezig om vanuit de regionale distributiecentra in Woerden, Veghel, Breda en Beilen alle dorpen en steden in het land te bedienen. Daarnaast zijn er nog tal van regionale steunpunten van waaruit de thuisbezorging wordt geregeld. Maas spreekt in dat verband van bricks (stenen, de winkels dus) en clicks (de home delivery van via het internet of app bestelde boodschappen).

Voor een buitenstaander oogt zijn werk als een hels karwei. Maas overziet namens Jumbo niet alleen het wagenpark, maar samen met de dc's, de chauffeursopleidingen, de brandstofaankoop, de verzekeringen en de schade-afhandeling en maakt hij deel uit van het team dat verantwoordelijk is voor het verdere distributieproces. “Maak je geen zorgen, zonder mij gaat het ook allemaal door”, zegt hij gemoeidelijk, als hem naar het stressniveau gevraagd wordt. Maar dan vertelt Maas: “Natuurlijk zit er een bepaalde druk op dit proces. De klant staat bij ons altijd op één. Die moet niet misgrijpen in de supermarkt. Het is een lastig evenwicht om altijd voldoende voorraad in de winkels te hebben, maar ook om te voorkomen dat

producten over de datum raken omdat ze te lang liggen.”

Even later worden we rondgeleid door het distributiecentrum voor DKW (droge kruidenierswaren, alles wat je thuis niet in de koelkast bewaart) en dat voor koelverse producten, zoals zuivel en vlees. Daaraan worden later zogenaamde warm-verse goederen toegevoegd, zoals bijvoorbeeld bananen en ander fruit. Crossdock na crossdock staan de levensmiddelen en andere producten gereed voor het laden van de opleggers, die allemaal standaard gecompartmenteerd zijn voor droog en gekoeld gecombineerd vervoer. Zo blijft alles op de juiste temperatuur.

Jumbo bevoorraadt de bricks- en clickswereld voor een gedeelte met eigen vervoer en werkt daarnaast samen met partners in de transportbranche. Met name kwalitatieve en flexibele vervoerders die bekend zijn met de supermarktdistributie. De chauffeurs van deze vervoerders rijden ook gedeeltelijk met de typische gele oplegger met daarop de merknaam Jumbo.

Een gedeeltelijk eigen wagenpark is een bewuste keuze, wellicht nog





stammend uit de tijd van J.H. van Eerd, groothandel in koloniale waren. “De passie voor vrachtwagens heeft er altijd wel ingezeten”, zegt Maas. “Jumbo wil niet helemaal afhankelijk zijn van de transportmarkt. Vervoer heeft ook altijd in het dna van het bedrijf gezeten.”

Die filosofie komt mede voort uit het streven goed zichtbaar te zijn in het straatbeeld. Vooral na de opeenstapeling van overnames tijdens de onstuimige groei van Jumbo, zoals de winkels van Super De Boer en C1000. Toen die eenmaal onder het merk Jumbo werden gebracht, was het ook logisch die eenheidsnaam waar mogelijk te etaleren.

“Onze merknaam staat zelfs op het dak van onze opleggers, zodat Jumbo ook in stedelijke gebieden van bovenaf goed te zien en te herkennen is.” En dan met een glimlach: “Dat betekent wel dat de daken van onze opleggers ook goed moeten worden gewassen.”

### Loyaliteit

De keuze voor Scania verraadt ook een grote loyaliteit in de richting van partners. Al sinds jaar en dag rijden de rechtsvoorgangers van Jumbo met

Scania, dat de status van preferred supplier heeft. Net zoals Jumbo trouwens al 41 jaar is aangesloten bij TVM. Het blijkt ook uit het bedrijfsmotto: ‘Samen, Ondernemen en Winnen’.

“Maar we blijven een handelsbedrijf, hè”, voegt de vlootbeheerder er meteen aan toe. “Het gaat bij vrachtauto’s bijvoorbeeld natuurlijk wel om ‘the total cost of ownership’. We hebben een goede relatie met Scania, vanzelfsprekend, maar dat neemt niet weg dat we ook een samenwerking zijn aangegaan met DAF en VDL voor de elektrificatie.”

### Energietransitie

Het tempo waarin de energietransitie kan en zal gebeuren is nog wel een heikel vraagstuk, erkent hij. Zo gelden er op basis van het Klimaatakkoord met ingang van 2025 in veel binnensteden milieuzones met nul uitstoot van vrachtwagens. Vanaf 2030 is zero emissie de norm en op den duur wordt diesel helemaal uitgefaseerd.

“Die transitie houdt ons op vele terreinen bezig en geeft een extra dynamiek aan ons werk”, aldus Maas. “Kijk,

een dieseltank van 600 liter is met vijf minuten en een kop koffie gevuld. Maar de elektrische trucks, waarvan de batterijen overigens steeds beter en sterker worden, moet wel langdurig worden opgeladen. Onze vrachtwagens moeten niet alleen worden volgeladen, maar ook ópgeladen.”

Dat stelt grote eisen aan de laadinfrastructuur en uiteraard aan de

‘Vervoer heeft ook altijd in het dna van het bedrijf gezeten’

beschikbaarheid van elektrische vrachtwagens. “De routekaart op weg daarheen zijn we nu binnen Jumbo aan het smeden, daar ligt echt de focus op.”

Het is duidelijk dat de tweede eeuw in het bestaan van Koninklijke Jumbo Food Group begonnen is met volop duurzame uitdagingen. <

## ‘BUMPER BETEKENT GEEN GESCHUIF MEER MET PAPIEREN’

**De digitale schade-afhandeling met behulp van de app Bumper is voor Jumbo met zijn omvangrijke wagenpark een uitkomst.**

“Het betekent geen geschuif meer met papieren”, zegt Wilko Maas. “Als ik terugdenk aan die handgeschreven schadeformulieren... Je moest bijna een doktersassistente zijn om daaruit wijs te worden.”

Jumbo is één van de bedrijven die heeft helpen meebouwen aan de schade-app. Het doel van Bumper is om klanten te helpen hun schadelast eenvoudig te registreren en terug te dringen, onder het motto: meer data, minder schade.

Dat betaalt zich in de praktijk uit, vindt Maas. De administratieve rompslomp is enorm vereenvoudigd. Dat is met circa 1400 voertuigen in beheer enorm waardevol. “Het scheelt tijd en kosten”, benadrukt hij.

Dankzij de digitale afhandeling is het hele proces goed afgebakend: de melding, de foto's, de beoordeling van de schade, de vraag of er al dan niet geclaimd

moet worden en hoe en wanneer de schade en tegen welke kosten gerepareerd kan worden. Bumper stelt ook chauffeurs met een andere moedertaal in staat om toch alle gegevens op juiste wijze in te voeren.

Maas: “We hebben ook beter inzicht gekregen in het rijgedrag van onze chauffeurs. Je kunt schades bovendien bespreken en tips geven hoe ze die kunnen voorkomen. En we kunnen bijvoorbeeld bepalen of aanrijroutes naar winkels soms veiliger kunnen.”

De tool helpt ook bij het inzicht in de schadedossiers. “Door Bumper wordt op zichzelf geen schade minder gereden, maar we kunnen nu beter zien waar en wanneer het fout gaat. We zijn niet heilig, maar het is goed om te zien dat onze chauffeurs goed scoren ten opzichte van de benchmark.”



Meer weten over Bumper? Ga naar [www.tvm.nl/preventie/bumper](http://www.tvm.nl/preventie/bumper)



**Wilko Maas:**  
“Hoge brandstofprijzen helpen de business case voor elektrificatie enorm. Het kostenverschil wordt daardoor kleiner.”





## Herkennen en rapporteren van verdachte online-activiteiten is cruciaal

**Cybersecurity is een vakgebied dat twintig jaar geleden nog grotendeels onbekend was. Omdat onze wereld sindsdien grotendeels is gedigitaliseerd, heeft onze toegenomen afhankelijkheid van digitale systemen en technologieën geleid tot een nieuwe bedreigingsfactor die onze bedrijven op onvoorspelbare en onvoorstelbare manieren probeert te verstoren.**

In de afgelopen vijf jaar hebben organisaties een enorme toename gezien in de frequentie en de impact van cyberaanvallen op hun infrastructuur. Onderzoek wijst uit dat sinds het begin van de coronapandemie, de meeste organisaties in bijna elke bedrijfssector een gemiddelde toename van ongeveer 150% zien in de frequentie van cyberaanvallen. Hierbij zijn malware en phishingaanvallen het meest prominent aanwezig (VMWare, 2021).

De sector transport en logistiek vormt hierbij een bijzonder lucratief doelwit, aangezien juist deze sector in hoge mate gebruik is gaan maken van

ransomware-aanval (Greig, J., 2022). Door deze aanvallen waren veel laadsystemen gedurende langere tijd offline en moesten veel schepen uitwijken naar andere havens, met aanzienlijke financiële- en reputatieschade tot gevolg.

Daarnaast is de opkomst van frauduleuze leveranciers ook een belangrijk punt van zorg voor logistieke bedrijven. Sinds de pandemie is er een gestage toename van criminele groepen die zich voordoen als leveranciers. Zij pogen te infiltreren in de toeleveringsketen van vrachtvervoer om bedrijven te verleiden bestellingen bij hen te plaatsen om uiteindelijk hun vracht te stelen (Roanoke Group, 2021). Daarom is het belangrijk om te weten hoe valse documenten en frauduleuze e-mails kunnen worden opgespoord en dat logistieke bedrijven een strikt doorlichtingsproces ontwikkelen met alle zakenpartners.

In een recent phishing-rapport dat gegevens bevat van 3.500 professionals in 7 landen, 600 IT-beveiligingsprofessionals, 60 miljoen gesimuleerde phishingaanvallen en 15 miljoen gerapporteerde e-mails, werd vastgesteld dat de transportsector een van de hoogste misluktingspercentages had van de twintig gemeten industrieën (Proofpoint, 2021). Ten gevolge hiervan zal het steeds belangrijker worden voor organisaties in de transport- en logistieksector om proactief na te denken over de drie pijlers van cyberveiligheid: mensen, processen en technologie. Als zodanig is het van cruciaal belang om werknemers te trainen in het herkennen en rapporteren van verdachte online-activiteiten, om uitgebreid en robuust beleid te ontwikkelen om cyberveilig gedrag te bevorderen, en om de nodige technologieën te implementeren om digitale assets te beveiligen.

**Ties Meijer is Junior Crisis Management & Cybersecurity Advisor bij Parcival**

‘Opkomst van frauduleuze leveranciers belangrijk punt van zorg voor logistieke bedrijven’

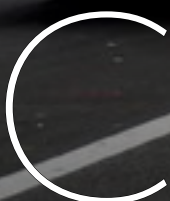
geavanceerde technologieën die realtime data creëren en verschaffen over de locatie, inhoud en bewegingen van logistieke delen mogelijk maken. De impact van cyberaanvallen op de supply chain en de bedrijfscontinuïteit in de transport- en logistieksector is dan ook groot. In februari 2022 werden meerdere havens in Nederland en België geconfronteerd met grote verstoringen van hun activiteiten als gevolg van een vermoedelijke

# Een logistieke monsterklus

Het Formule 1-seizoen is weer van start gegaan. Met 28 trucks die honderden tonnen aan materieel vervoeren is elke Europese Grand Prix voor Mercedes AMG Petronas F1 Team één grote logistieke uitdaging. Hoe doen ze het, waar knelt het en wie zijn de gezichten achter de immense klus? Maak kennis met Tobias Genrich, verantwoordelijk voor Mercedes' glimmende motorhome, en logistiek manager Karl Franson.

tekst: André Venema

beeld: Peter van Egmond



ircus Formule 1 verplaatst zich tijdens het Europese seizoen soms wekelijks, maar meestal om de 14 dagen kras over het oude continent. Het is in alle opzichten een logistieke monsterklus: alle renstallen, motorleverancier Honda én bandenleverancier Pirelli nemen hun eigen materieel

inclusief aggregaten - en dat loopt in honderden tonnen aan gewicht - mee naar de Grands Prix.

Hét visitekaartje van de teams in de paddock zijn de mobiele motorhomes waar (VIP-)gasten, journalisten en het team personeel elkaar dagelijks ontmoeten. Ze zijn er in alle soorten, variaties en maten: van sober en basic (Haas en Renault hebben tussen 2 trucks een simpele overspanning) tot luxe en megalomaan. In die laatste categorie huizen Red Bull, McLaren en Mercedes

AMG Petronas F1 Team. Niet geheel toevallig drie rijke teams. Ferrari, baas boven baas, heeft zelfs twee (identieke) motorhomes: eentje met luxe inrichting voor het team en genodigden en een zogenaamde media-unit voor de pers die soberder is aangekleed.

De reizende gastenpaleizen van deze vier teams nemen in het rennerskwartier met afstand de meeste ruimte in. McLaren's Brand Center, Red Bull's Energy Station en Mercedes' verblijf tellen liefst drie en soms vier verdiepingen, inclusief een royaal dakterras.



Volgens Tobias Genrich, tijdens de Europese Grands Prix namens de firma DB Schenker verantwoordelijk voor Mercedes' motorhome, zijn er voor het transport daarvan alleen al 18 trucks nodig. "Die vervoeren dertig containers en zo'n 140 ton aan gewicht", verkapt de Duitser.

**Zorgvuldig geplande operatie**  
Elke keer weer is het opbouwen en afbreken van het motorhome, het routeschema van de truckerskaravaan

van en naar de circuits een zorgvuldig geplande operatie die maanden van tevoren al compleet is uitgedokterd. "Normaal gesproken beginnen we een week voor de Grand Prix met de opbouw van het motorhome", legt Genrich uit. Belangrijkste aspect daarbij is, zo stelt hij, het inmeten. "Want het onderstel moet perfect staan, anders past het niet. Dit

motorhome is helemaal opgebouwd uit containers, hoewel je dat alleen aan de lijnen op de vloer kunt zien. Het is dus niet zo dat we de containers even op elkaar stapelen en het vervolgens, hup, klaar is. Met name het inmeten is secuur millimeterwerk", verzekert Genrich, "want de >

**v.l.n.r. Tobias Genrich  
en Karl Franson**

foutmarge is heel erg klein. In het begin is het bij een test één keertje misgegaan, maar daarna nooit meer. We hebben nu veel ervaring, weten allemaal wat we moeten doen.”

Na het inmeten wordt begonnen om de begane grond van het motorhome in te richten. Genrich: “Die moet als eerste klaar, want op dinsdag moet de keuken volledig in bedrijf zijn om het eten voor alle garagemensen en ander personeel dat al op het circuit is te kunnen maken.” In een halve dag worden met kraanmachines en heftrucks alle vrachtwagens uitgeladen. Kisten vol, met in totaal dus ruim 140 ton aan materieel.

“Met daarin ook alle benodigdheden voor het dakterras, de meubels, het bestek, televisieschermen, reserveonderdelen en noem maar op... Normaal gesproken doen we er met 14 mensen 32 uur over om het motorhome helemaal op te bouwen”, aldus Genrich. “De afbouw duurt maximaal 24 uur, want dat is natuurlijk minder gecompliceerd dan de opbouw. In Spa was de complete paddock om vier uur 's middags helemaal leeg. Wij begonnen de volgende dag om twee uur in Monza met de opbouw en woensdagavond om negen uur stond het motorhome alweer: een record voor ons.”

Twee races achter elkaar, een zogenaamde doubleheader, betekent voor Genrich en zijn manschappen een ver-

‘We doen er met 14 mensen 32 uur over om het motorhome helemaal op te bouwen’

hoogde staat van paraatheid. Overuren, weinig slaap. In 2018 kregen de Formule 1-teams voor het eerst in de geschiedenis zelfs te maken met drie Grands Prix in drie weken. “Normaal werken we met 14 personen aan de opbouw, bij die tripleheader hadden we zestig mensen ingeschakeld. Alles was dubbel bezet, ook de chauffeurs. Want onze vrachtwagens moeten altijd doorrijden. Op ons kantoor wordt elke truck met GPS nauwlettend gevolgd, we weten altijd waar ze zijn, en daar wordt ook gekeken of er files of



vertragingen zijn. In dat geval worden ze meteen omgeleid”, aldus Genrich.

### **Juiste volgorde**

De vrachtwagens die volgens Genrich nooit in konvooi rijden, vervoeren over de Europese wegen een kostbare lading. Ze komen bij de Grands Prix allemaal in de juiste volgorde binnen, zodat het in- en uitladen vloeiend verloopt. Monaco met al zijn ruimtelijke beperkingen is een van de lastigste om de trucks in de haven op de plek van bestemming te krijgen. “Een uitdaging”, erkent

Genrich. “Omdat er zoveel trucks naar binnen moeten, heb je twintig minuten de tijd om er eentje te lossen. Ik zorg in Monaco tegenwoordig voor de doorstroming van alle vrachtwagens, anders wordt het een chaos en komt niemand een stap verder.”

Mercedes' motorhome is state-of-the-art. Teambaas Toto Wolff wil niet alleen op de baan, maar ook in het rennerskwartier toonaangevend zijn. De Duitse autofabrikant heeft immers een reputatie hoog te houden. Voor het interieur en de inrichting moeten

er elke keer meer dan 600 kabels worden gelegd. Alle televisies hebben HDMI-kabels en zijn net als het licht, volume, de audio en temperatuur door Genrich met zijn iPad - zijn belangrijkste attribuut - in een handomdraai te bedienen. “Hoeveel dit motorhome heeft gekost? Eerlijk gezegd heb ik geen idee”, vertelt de Duitser. Het zal ongetwijfeld in de miljoenen lopen.

Genrich, meubelmaker van beroep, is sinds 2015 chef-motorhome. Hij vindt het leuk werk, al zijn de weekenden vol en vermoeiend. “Ik houd van uitdagingen en dit was de volgende”, beweert hij. “Weet je trouwens dat we het motorhome elke winter renoveren? Alles wordt nagekeken en indien nodig hersteld, het verblijf krijgt nieuwe lak en verf. Tijdens de races hebben we een dag- en een nachtploeg, het motorhome wordt net als dat van alle andere teams 24 uur bewaakt.” En niet alleen om technische beroepsgeheimen binnenboord te houden, bekent Genrich. “Op de eerste verdieping staat een display met zeer exclusieve horloges van onze timekeeper IWC Schaffhausen... Daar moeten we natuurlijk ook goed op letten.” <

## ONMISBARE SCHAKEL

**Volgens Karl Franson, logistiek manager van Mercedes' Formule 1-team dat in het Engelse Brackley zetelt, bestaat er geen mooiere baan. "Hopelijk kan ik dit werk voor altijd blijven doen", zegt de Brit, die jaarlijks meer dan 200 dagen voor zijn werk van huis is.**

Hij heeft het altijd druk, is bijna constant in beweging. Karl Franson staat altijd aan. 's Winters even in de spaarstand, maar van februari tot december leeft hij in de hoogste versnelling. Als logistiek manager is hij bij het Formule 1-team verantwoordelijk voor een feilloos uitgevoerd transport bij alle Europese en overzeese Grands Prix. Maar tijdens raceweekeinden heeft hij nog enkele andere functies: zo doet hij soms ook dienst als bewaker van de garage, maakt hij schoon en bedient tijdens de bandenstops de achterkrik, waarmee de auto wordt opgetild.

"Van huis uit ben ik monteur", zegt Franson. Ruim 15 jaar geleden belandde hij in de Formule 1, toen het bedrijf waarvoor hij werkte generatoren ging leveren aan Formule 1-team BAR. "Sindsdien heb ik nooit meer omgekeken." Volgens Franson zijn generatoren zijn van levensbelang in het rennerskwartier. "Wij hebben onze eigen stroomvoorziening, eigen generatoren. We zijn als team compleet zelfvoorzienend."

Fransons logistieke team - chauffeurs en opbouwwerkers - bestaat uit tientallen mensen. De Brit is bij alle Grands Prix ter plekke. "Ik kom als eerste aan en ga als laatste weg", verzekert hij. Voor een Europese race worden de teamtrucks op de fabriek ingeladen en op verschillende tijden weggestuurd, zodat ze in slagorde op de plek van bestemming arriveren. "Bepaalde trucks gaan een week voor de GP al op zaterdag weg. Als ze gearriveerd zijn worden ze gepoetst en schoongemaakt, zondag of maandagmorgen rijden ze vervolgens de paddock in."

De trucks hebben allemaal een nummer, vertelt Franson. De RT4 en RT8 vervoeren de auto's en uitrusting. "Die gaan pas om zes uur 's avonds op de dinsdag voor een race weg. Dus zo laat mogelijk, zodat er op de fabriek zo lang mogelijk aan de auto's gewerkt kan worden. Deze twee trucks zijn als enige altijd dubbel bemand, want ze moeten

de hele tijd doorrijden", verduidelijkt Franson. "De chauffeurs lossen elkaar steeds af." De race in Boedapest vergt de meeste reistijd: vanuit Brackley duurt de trip naar Hongarije zo'n 34 uur.

Het team in Calais nog nooit 'echt grote' problemen gehad met het transport. Sommige trucks vervoeren immers een zeer kostbare lading. "De raceauto's zijn in een speciaal compartiment in de trucks goed verstopt", bekent Franson. "Als je de auto's al zou willen stelen, dan moet je eerst in de truck inbreken en dan nog in het compartiment. Dat is bijna onmogelijk."

### Traceerbaar

De logistieke seizoensplanning begint, zo legt Franson uit, al vroeg. Niets wordt aan het toeval overgelaten, alle trucks zijn traceerbaar en staan constant in verbinding met het hoofdkwartier. "Het is elke keer weer een grote operatie", stelt de Brit. Franson wordt er alleen maar gelukkig van. "Geen enkele dag is hetzelfde, geen enkele race is hetzelfde. Je komt 's ochtends naar je werk, denkt dat je iets gaat doen en vervolgens gebeurt er iets waardoor je iets heel anders doet: iemand helpen of iets repareren. Tijdens GP's zetten we de trucks op, bouwen de garage, helpen andere trucks met uitladen en dan arriveren er nog allerlei busjes met personeel. Daarnaast doe ik nog pitstops en af en toe bewaking. Eigenlijk doe ik van alles: van het leeghalen van prullenmanden tot het schoonhouden van de werkvloer. Het zijn inderdaad een paar banen ineen, maar ik zou niet anders willen."

"Voor dit werk", zegt Franson, "heb je een speciaal karakter nodig. Je moet alleen kunnen werken, maar ook in een team. Je spendeert veel tijd met dezelfde mensen, je moet joviaal zijn in de garage. Als we vrijdag om negen uur beginnen, ben je soms om één uur 's nachts nog aan het werk. De dagen zijn lang, dat moet je kunnen. En als je samen zoveel tijd met elkaar doorbrenkt, moet je sociaal zijn en met elkaar overweg kunnen. De onderlinge kameraadschap is groot, ook met de mensen van andere teams. Of ze nou uit Italië, Frankrijk of Oostenrijk komen: dat vind ik zo mooi. Er heerst een geweldige atmosfeer. Ik hoop dat ik dit werk voor altijd kan blijven doen, ga door zo lang ze me willen."





# ‘We zijn voor chauffeurs een warm hotel, alleen dan zonder bedden’

Vrachtwagenchauffeurs kunnen bij steeds minder restaurants terecht voor eten, douchen en overnachten. Eenvoudigweg omdat het aan de benodigde parkeerplaatsen ontbreekt. Bij Kanters in Moerdijk is het daarentegen nog wél een zoete inval. Of, beter: wéér. Sfeerimpressie vanuit een van 's lands bekendste chauffeursrestaurants. “Elke dag visite krijgen, wie wil dat nou niet?”

tekst: Dennis van Bergen  
beeld: Gerlinde Schrijver

Een vroege dinsdagavond in Moerdijk. Een gure wind raast over de parkeerplaats van restaurant Kanters, als een man bij de ingang zo lijkt weggelopen uit het Nederlands Philharmonisch Orkest. Krachtige armgebaren maakt hij, als een dirigent die vol vuur een compositie leidt. Dan weer hoog, dan weer laag, dan weer priemend met zijn wijsvinger. “Komt-u maar”, klinkt het tegelijkertijd wanneer hij – gehuld in een fluorescerend oranje hesje – weer een vrachtwagenchauffeur aan ziet komen rijden die er de nacht door komt brengen. “Dit hoort er ook bij”, verklaart eigenaar John Kanters (57) later, doelend op zijn deeltijdfunctie als verkeersregelaar. Lachend: “We zitten hier nooit stil.”

De Brabander is dan aangeschoven op het kantoor van zijn restaurant, zo fraai gelegen aan de afrit waar



snelwegen A16 en A17 samenkomen. Even rust, lijkt hij te denken. Want: zo'n avond waarop alle 95 officiële chauffeurs-parkeerplekken weer vol zitten, de eettafels gevuld zijn met zo'n 225 gasten, en hij en zijn 35 collega's de benen onder hun lijf vandaan lopen om het de aanwezigen naar de zin te maken. "Sommige chauffeurs ken ik al tientallen jaren, zo lang komen ze hier al. Ze voelen bijna als familie", vertelt John vaderlijk. "En dankzij hen spreek ik inmiddels een aardig woordje over de grens: Frans, Spaans, Duits en Engels. Vind ik belangrijk ook, met die mannen kunnen praten. Ze zitten vaak uren op de weg, zijn soms ver weg van hun vrouw en kinderen. Als ze hier dan zijn om een hapje te eten, sommigen wel drie keer per week, willen we ze ook goed uit kunnen leggen dat we blij zijn met hun komst. Want dat zijn we. Elke keer weer."

Het is een mooi gezicht, de enthousiaste wijze waarop John praat over zijn restaurant. Zo bevlogen is hij altijd, hebben enkele stamgasten eerder al verklapt. Juist omdat hij zo verknocht is aan zijn, zoals hij zegt, 'huiskamer voor chauffeurs en andere bezoekers'. In 1933, toen de Moerdijkbrug werd aangelegd, opende zijn opa Willem er de deuren. Vanaf 1963 was het zijn vader Joop die zijn taak overnam. Waarna John en zijn vrouw Jolanda de familietraditie in 1991 hebben voortgezet. "Gastvrij zijn staat bij ons voorop", legt hij uit. "De chauffeurs kunnen hier douchen, ze kunnen hier naar een net toilet. En behalve de avondmaaltijd, bereiden we ook een ontbijt voor ze. Eigenlijk kun je ons het best zo zien: We zijn een warm hotel voor chauffeurs, alleen dan wel een hotel zonder bedden."

### Gastvrijheid onder druk

En juist die gastvrijheid stond de afgelopen twee jaar nadrukkelijk onder druk. Eenvoudigweg omdat de coronapandemie -en de daaruit voortvloeiende lockdowns- spreekwoordelijk

'Gastvrij zijn staat bij ons voorop'

roet in zijn eten gooiden. Gewoonlijk bestaat zijn klantenbestand uit grofweg een derde aan vrachtwagenchauffeurs, een derde aan zakelijke gasten en een derde aan particuliere bezoekers.

Tijdens de lockdowns mocht John echter alleen die eerste groep >



John en Jolanda Kanters

ontvangen, en dan ook nog eens slechts onder summiere voorwaarden. Chauffeurs konden weliswaar nog eten bestellen bij hem, maar binnen opeten zat er niet in voor ze. Dat moesten ze in hun cabines doen, zo schreven de overheidsrichtlijnen voor. Tot verdriet en machteloosheid van John, die de maaltijden noodgedwongen maar per fiets bij ze afleverde op de parkeerplaats.

“Er wordt door de overheid vaak gesteld dat het vak van vrachtwagenchauffeur een essentieel beroep is, maar zo zijn de chauffeurs de afgelopen twee jaar niet behandeld”, kijkt John terug. “Die mannen hebben traditioneel al heel veel moeite om een parkeerplek te vinden, eenvoudigweg omdat er veel te weinig parkeerplaatsen zijn in Nederland (zie kader). Maar tijdens de coronapandemie was het leed helemaal niet te overzien. Als ze eenmaal een plek hadden gevonden, zoals hier, mochten ze hun wagen niet uit om binnen een hapje te eten. Echt, gevangenen hadden in die tijd meer bewegingsvrijheid dan deze hardwerkende chauffeurs. Gelukkig konden we toch nog een maaltijd voor ze bereiden. Alleen: fijn voelde het allemaal niet.”

### Schaarste

Daarmee onderstreept John het probleem waar zoveel chauffeurs goed beschouwd al veel langer mee kampen. De laatste twaalf jaar zijn zo'n veertig van de 115 Nederlandse chauffeurscafés gesloten, naadloos passend bij de grote schaarste aan parkeerplekken. Volgens Rijkswaterstaat is er in ons land een tekort aan zo'n 2400 parkeerplekken voor vrachtwagenchauffeurs. Daarnaast zijn er steeds minder plaatsen langs de snelweg voor een plas- of rustpauze: in 2005 nog 380, nu slechts 290. Liefst 75 procent van de truckers heeft moeite om ergens een plaatsje te bemachtigen voor zijn gevaarte. Tijdens de coronapandemie kwam dit euvel nóg duidelijker aan het daglicht.

In die zin is het voor John en zijn gasten een zegen dat het virus stilaan aan kracht lijkt te minderen. Dat blijkt deze dinsdagavond wel, als pre-coronatijden onmiskenbaar herleven bij Kanters. In de pub klinken de glazen veelvuldig. En even verderop, in het restaurant, laven de chauffeurs zich lustig aan de pittige kippendijen, de nasi-maaltijden en de vers bereide soepen.



## FACTS & FIGURES:

- In 2019 waren in Europa in totaal 36.462 vrachtwagenparkeerplaatsen, bestaande uit truckstops, depotlocaties en meer (bron: truckingparkingeurope.com)
- Duitsland staat bovenaan wat betreft het aantal bekende vrachtwagenparkeerplaatsen in Europa: 8.241 geregistreerde locaties. Frankrijk is nummer twee met 4.391 locaties (bron: truckingparkingeurope.com)
- Van alle parkeerlocaties heeft gemiddeld 44% een toilet. In Oostenrijk (50%) en Frankrijk (55%) heeft een op de twee parkeerplaatsen een toiletvoorziening (bron: truckingparkingeurope.com)
- Alleen al op de snelwegen tussen Antwerpen en Rotterdam is in Nederland dagelijks een tekort aan 700 parkeerplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs. In 2025 komen nabij restaurant Kanters 350 extra parkeerplaatsen voor chauffeurs beschikbaar. Dat is althans het plan, waaraan nu wordt gewerkt door een projectontwikkelaar



Alex Top



Rene van Saaze

Alex Top bijvoorbeeld, rijder van A. Top Transport uit Emmeloord, en een van de trouwe gasten van John en Jolanda. “Weet je”, zegt Alex, terwijl hij aan tafel wacht op zijn eten. “De afgelopen twee jaar waren veelal afzien voor ons. Bij klanten konden we in sommige periodes geen gebruik maken van het sanitair, terwijl veel restaurants noodgedwongen dichtgingen. Nou, dat is lastig kan ik je verzekeren, als je 24 uur per dag op je vrachtwagen bent aangewezen. Het was nóg harder zoeken naar een parkeerplek. Gelukkig konden we bij John wél terecht voor een maaltijd, konden we ons hier wél verschonen. Dat nam alleen niet weg dat de lol er wel een poosje vanaf was. Vandaar dat het nu extra fijn is dat alles weer kan.” Met een grijns: “In plaats van achter het stuur eten, je biefstukje pepersaus gewoon aan tafel kunnen nuttigen. Heerlijk!”

Een paar meter van hem vandaan neemt Rene van Saaze dan net een slok van zijn drankje. De chauffeur van Bakker en Schilder Transport uit 't Zand herkent zich moeiteloos in de woorden van zijn collega, geeft hij aan. In de 27 jaar dat hij op de weg zit, was het nooit zo zwaar als tussen 2020 en begin 2022. “Kijk”, zegt hij. “Altijd heb ik geroepen dat ik nooit een magnetron in mijn auto zou nemen. Simpelweg omdat je na uren rijden behoefte hebt aan een goede maaltijd. Desondanks heb ik in die corona-tijd toch maar zo'n ding aangeschaft. Je móest wel. Anders was het risico groot dat je helemaal geen eten had. Als er immers al een restaurant open was, was het nog maar de vraag of je er plek had om te parkeren. Een rotperiode was het, eerlijk waar.”

### Huiskamer

En toch: op deze avond lijken de chauffeurs vooral te koesteren dat hun bestaan weer nagenoeg is, zoals het ooit was. Tegen de klok van tien is het inmiddels als er vrolijk met elkaar

‘Bij klanten konden we in sommige periodes geen gebruik maken van het sanitair’

wordt gegeten, gelachen en gedold. Tot genoegdoening van John Kanters, die de tafereel goedkeurend aanziet vanaf de bar. “Gezellig hier, hè”, zegt de Brabander, doelend op zijn volle ‘huiskamer’ vol gasten. “Elke dag visite krijgen, wie wil dat nou niet?” <

# Gevolgen oorlog in Oekraïne

Met de inval van Rusland in Oekraïne zijn de risico's voor die regio duidelijk veranderd. Er geldt kleurcode rood voor Oekraïne en er gelden nieuwe sancties voor Rusland en Wit-Rusland (Republiek Belarus). Dit heeft gevolgen voor uw chauffeurs, vervoer en verzekeringen.

## Belangrijk:

- Er zijn vergaande sancties door de EU en VS voor Rusland, Wit-Rusland en de regio Oost-Oekraïne. Wees u hiervan bewust en houd u eraan.
- U bent niet verzekerd als u de sanctieverordeningen overtreedt. Daarom adviseren wij u dringend niet naar Oekraïne, Rusland of Wit-Rusland te rijden!
- Schade door oorlogsgeweld aan uw vrachtwagen, goederen of chauffeur is niet verzekerd. Dat betekent dat alle kosten voor uw rekening kunnen komen.
- In het grensgebied met Oekraïne geldt in Polen ook kleurcode rood. Houd daar rekening mee.

## Blijf op de hoogte via [www.tvmm.nl/oekraïne](http://www.tvmm.nl/oekraïne)

De situatie verandert snel. Op onze website houden we de informatie zo goed mogelijk actueel. Blijf op de hoogte door onze berichten op [www.tvmm.nl](http://www.tvmm.nl), social media en nieuwsbrief te volgen. Ga voor algemene informatie naar [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl).

Gaat u toch naar Oekraïne, Rusland en Wit-Rusland? Geef dit dan door aan uw contactpersoon. Op [www.tvmm.nl/oekraïne](http://www.tvmm.nl/oekraïne) leest u meer over uw verzekeringen en de risico's die u kunt lopen.



# Winnaar TVM foto-wedstrijd 2021 bekend



In 2020 en 2021 organiseerde TVM een fotowedstrijd. Foto's gelinkt aan transport en logistiek voor beroepschauffeurs, schippers en (hobby)fotografen. Want onderweg is er genoeg moois te zien op de (Europese) wegen en wateren. Hans Straub won in 2021 de juryprijs. Uit alle 12 maandwinnaars van de fotowedstrijd werd zijn foto door de vakjury tot jaarwinnaar gepromoveerd. Na het beoordelen van alle foto's van de maandwinnaars merkt de jury aanvullend op dat het een prachtige foto is waarin meerdere vervoersmodaliteiten parallel aan elkaar zichtbaar zijn.

# Uw mening telt!

Bent u tevreden over onze dienstverlening? Wat vindt u van ons? Hoe ervaart u onze bereikbaarheid, onze service en onze schadeafhandeling? En wat zou er beter kunnen? Deze en andere vragen staan centraal in het telefonisch onderzoek dat TVM verzekeringen ook in 2022 laat uitvoeren door marktonderzoeksbureau Markteffect uit Eindhoven. Ook u kunt worden benaderd. Wilt u dan meewerken? We waarderen uw mening, ideeën en suggesties.

## Resultaten van het onderzoek

Met de uitkomsten van het onderzoek krijgen wij inzicht in de klanttevredenheid. We zien waar het goed gaat en wat we kunnen doen om onze dienstverlening te verbeteren. Helpt u mee? Zo kunnen we u in de toekomst nog beter van dienst zijn. Alvast hartelijk dank voor uw medewerking.



# Ledenbijeenkomst 13 april

Na twee jaar de ledenbijeenkomst digitaal te hebben gehouden, kunnen we dit jaar weer bijeenkomen! Dit wordt gedaan op 13 april in evenementenlocatie Hart van Holland in Nijkerk. Na afloop van de Afdelingsvergadering van de Afdeling Logistiek en Transport en de Afdeling Beroepsvaart, wordt in TVM op Woensdag gesproken over data, preventie en Formule 1. Leden hebben een uitnodiging ontvangen. Heeft u zich nog niet aangemeld? Doe dit dan voor 11 april. Wilt u alleen TVM op Woensdag online bekijken? Ga dan op woensdag 13 april naar [www.tvmm.nl/ledenbijeenkomst](http://www.tvmm.nl/ledenbijeenkomst).



# Nieuws over TVM foundation

## Hendrik de Jonge penningmeester van de TVM foundation

Hendrik de Jonge (directeur Scheepvaart bij TVM verzekeringen) is vanaf 1 januari 2022 penningmeester van de TVM foundation. In die rol wordt hij de opvolger van Dirk Jan Klein Essink, CFRO bij TVM verzekeringen. Zijn zittingstermijn bij de TVM foundation liep tot eind 2021, ook is hij per 1 januari 2022 teruggetreden als CFRO van TVM verzekeringen.

## Prachtig aangekleed Atrium in Sneek

Mede door een gift van de TVM foundation beschikt de stichting Cultuur Kwartier Sneek (CKS) over een prachtig aangekleed Atrium. De inrichting van de binnenplaats van het kunstencentrum maakt het helemaal 'af'. En zo'n steun in de rug kon de stichting wel gebruiken in deze moeilijke tijd.

Hendrik de Jonge overhandigde de cheque met het geldbedrag samen met Christien Lycklama à Nijeholt van Hoekstra Transport BV, de aanvrager van de gift, aan Wiebren Buma, directeur-bestuurder bij stichting CKS.

## De TVM foundation ondersteunt maatschappelijke initiatieven

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

## Eigentijdse gastenkamers in Hoogeveen

De Stichting Hospice Hoogeveen beschikt over eigentijdse gastenkamers waar mensen in de allerlaatste fase van hun leven in alle rust en geborgenheid kunnen verblijven. Maarten Steenbergen, vrijwilliger bij de stichting, werknemer bij TVM verzekeringen én aanvrager, reikte de cheque uit aan bestuursvoorzitter Eddy Seinen.

De hospice bestaat dit jaar 15 jaar. Een mijlpaal, maar tegelijkertijd het moment om de gastenkamers aan te passen en te herinrichten aan de wensen van deze tijd. Een deel van de inrichting is nodig toe aan vervanging of vernieuwing; een inrichtingscommissie heeft de uitgangspunten bepaald en offertes ingewonnen. Kamers moeten vooral praktisch worden ingedeeld, zonder dat de huiselijke sfeer verdwijnt.

## Stuur uw aanvraag voor 1 mei naar [cooperatie@tvm.nl](mailto:cooperatie@tvm.nl)

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).



**Vanaf 2022 is uw aansprakelijkheid als werkgever niet verzekerd als u geen Risico Inventarisatie en -Evaluatie (RI&E) heeft. Maar wat is en hoe werkt een RI&E precies? Rolf van Dieren, productmanager, vertelt u er meer over.**

### 1. Wat is een RI&E?

“RI&E staat voor Risico-Inventarisatie en Evaluatie. De RI&E is een instrument voor werkgevers en werknemers om risico's op het gebied van veiligheid, gezondheid en welzijn in kaart te brengen. Een vast onderdeel van de RI&E is een plan van aanpak. Hierin staat beschreven wie, wanneer, welke maatregel neemt om werk veiliger en gezonder te maken. Het plan van aanpak en een overzicht van arbeidsongevallen uit het verleden horen bijvoorbeeld bij het RI&E.”

### 2. Wat is het doel van een RI&E?

“Het doel van een RI&E is de risico's in een bedrijf in kaart te brengen op het gebied van veiligheid, gezondheid en welzijn. Waar mogelijk moeten de risico's worden weggenomen. Met een RI&E wordt planmatig aan verbetering van arbeidsomstandigheden gewerkt. Op deze manier wordt de kans op ongevallen en verzuim verkleind.”

### 3. Is een RI&E verplicht?

“De RI&E is vanuit de Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet) verplicht voor iedere ondernemer die werknemers, in vaste of tijdelijke dienst, voor zich laat werken. Een RI&E is alleen niet verplicht als er door alle werknemers samen voor minder dan 40 uur gewerkt wordt. Voor zelfstandigen zonder personeel (zzp'ers), geldt de RI&E verplichting niet. Een handig stroomschema is beschikbaar op [www.rie.nl/wetgeving](http://www.rie.nl/wetgeving). De Nederlandse Arbeidsinspectie controleert of een bedrijf een actuele RI&E en bijgewerkt Plan van Aanpak heeft. Bij het ontbreken van een RI&E of plan van aanpak kan de Nederlandse Arbeidsinspectie een boete opleggen.”

### 4. Wat is er in 2022 veranderd aan de RI&E?

“We vragen extra aandacht voor de RI&E om te zorgen dat uw verzekering dekking blijft bieden. Vanaf 2022 heeft TVM namelijk in de aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven opgenomen dat een RI&E verplicht is. Als dit geldt voor uw verzekering, dan hebben wij u daarover geïnformeerd. Aan de RI&E-verplichting vanuit de overheid zelf is niets veranderd. Veel verzekeraars vragen al jaren bij het aangaan van een verzekering of het bedrijf de RI&E op orde heeft. Ook hebben meerdere aansprakelijkheidsverzekeraars in Nederland al langer deze verplichting in hun voorwaarden staan. TVM vindt het voorkomen van schade belangrijk, daarom is er voor gekozen om de RI&E-verplichting toe te voegen.”

### 5. Wat komt er kijken bij het opstellen van een RI&E?

“De werkgever kan de RI&E door een externe dienstverlener of arbodienst laten opstellen. Voor bedrijven tot 25 medewerkers mag de werkgever de RI&E zelf opstellen. Bij het opstellen is er samenwerking met de ondernemingsraad of personeelsvertegenwoordiging. Voor het beroepsgoedervervoer is een branche-RI&E beschikbaar op de site van Sectorinstituut Transport en Logistiek. Met deze branche-RI&E zijn bedrijven met maximaal 25 werknemers vrijgesteld van de verplichte RI&E-toets. Uw verplichtingen vindt u in dit handige stroomschema op [www.rie.nl/wetgeving](http://www.rie.nl/wetgeving)”



### Heeft u vragen?

Op de website van TVM is een uitgebreide toelichting en een aantal handige links opgenomen: [www.tvm.nl/preventie/rie](http://www.tvm.nl/preventie/rie). Heeft u concrete vragen over veilige arbeidsomstandigheden? Dan kunt u natuurlijk ook contact opnemen met onze collega's op de afdeling Preventie en Risicobeheer via [preventie@tvm.nl](mailto:preventie@tvm.nl).



# Afscheid met een lach en een traan

Op 31 december nam Dirk Jan Klein Essink na 16 jaar afscheid als CFRO van TVM verzekeringen. Hij kijkt uit naar een andere invulling van zijn leven, maar doet dat wel in de wetenschap dat hij TVM als bedrijf zal gaan missen. “De unieke cultuur, de fijne samenwerking met collega’s, het hechte contact met relaties. Dat zijn herinneringen die ik zal koesteren.”

tekst: Frank Woestenburger

beeld: Matty van Wijnbergen

**E**en dualistisch gevoel geeft het naderende afscheid van TVM hem, bekent Dirk Jan Klein Essink meteen bij het begin van het interview. Dan is dat maar alvast gezegd, wat hem betreft. Want het liefst was hij nog een paar jaar op volle kracht doorgegaan. Echter, omwille van zijn leeftijd en gezondheid heeft hij anders besloten.

Met Klein Essink terugkijken op zestien jaar TVM is terugkijken op talrijke hoogtepunten en levert een overvloed aan kleurrijke anekdotes op. Het is geen toeval dat het in alle gevallen over de leden en medewerkers van TVM gaat. Het coöperatiegevoel zit

bekleedt, ook voor ondersteunende functies zoals Financiën, HR en ICT: het is cruciaal dat je altijd voor ogen houdt voor wie we bestaan en voor wie we het allemaal doen. Dat zijn onze leden. Bij een coöperatie als TVM speelt die overtuiging gevoelsmatig nog sterker dan bij pakweg een beursgenoteerde onderneming. Persoonlijk heb ik altijd veel energie en inspiratie gehaald uit de contacten met leden en andere relaties. Bij TVM geven we daar heel bewust ook invulling aan, bijvoorbeeld op het vlak van relatiemarketing. Wat wij deden en doen met en voor onze leden, ook op het vlak van preventie en veiligheid, dat zijn echt USP's van TVM.”

dat onze leden het lastig hadden.”

Datzelfde geldt voor de activiteiten vanuit de TVM foundation, opgericht in 2012 naar aanleiding van het 50-jarig bestaan van TVM. Vanaf de beginperiode trad Klein Essink op als betrokken bestuurslid/penningmeester van de stichting die maatschappelijke doelen van leden en/of medewerkers ondersteunt middels donaties. Voor TVM draait alles om mensen en de menselijke maat, schetst Klein Essink. “De TVM foundation is daar een prachtig voorbeeld van”, benadrukt hij. “Door de inzet en betrokkenheid van de collega-bestuursleden, met Joop Atsma als voorzitter voorop, is de TVM foundation uitgegroeid tot een instituut.”

‘Cruciaal dat je altijd voor ogen houdt voor wie we als coöperatie bestaan en voor wie we het allemaal doen’

## Meerwaarde coöperatie

Als het over de meerwaarde van de coöperatie gaat, komen de 10-miljoenacties ter sprake. Klein Essink is er trots op dat TVM in 2010, 2012 en 2021 de leden in economisch moeilijke tijden een

ook bij de inwoner van Epse, bij Deventer, in de genen.

“In mijn functie bestaat bij veel bedrijven de verleiding de blik meer naar binnen dan naar buiten te richten, maar ik ben waarschijnlijk geen standaard CFRO geweest en TVM is zeker geen standaard bedrijf. Ik heb het persoonlijke contact met de Ledenraad, klanten en leveranciers altijd enorm waardevol en prettig gevonden. Welke functie je binnen TVM ook

belangrijkste steun in de rug heeft kunnen geven. Hij was zelf de mede-bedenker en initiatiefnemer. “TVM is een zeer solvabele coöperatie, het voelde goed dat wij onze leden op deze manier konden helpen. Er zijn meer bedrijven die aan premierestitutie doen. Vaak wordt het ingezet als een marketinginstrument. Het verschil met TVM is dat wij het steeds gedaan hebben vanuit ons sterke eigen vermogen. En vanuit onze rol als coöperatie op een moment

## De R van Risk

Klein Essink begon in februari 2006 bij TVM, als CFO. De R van Risk werd er later aan toegevoegd. Een functie-wijziging met impact, oordeelt Klein Essink. “Rond de financiële crisis in 2009 stelde DNB terecht vast dat riskmanagement onvoldoende was geïncorporeerd bij banken en verzekeraars. Dat riskmanagement structureel een prominente plek heeft gekregen binnen deze sectoren en dus ook binnen TVM vind ik niet meer dan logisch, hoewel ik persoonlijk wel denk dat we moeten waken voor een gezonde balans. Risicoloos ondernemen bestaat niet. Dat je bij een onderneming in de financiële wereld risico's goed en zorgvuldig in acht neemt, is logisch en terecht. Dat zijn we verplicht naar alle stakeholders en wij >



**Dirk Jan Klein Essink:**  
“Ik heb het persoonlijke contact met de Ledenraad, klanten en leveranciers altijd enorm waardevol en prettig gevonden.”

als coöperatie nog meer. Het gaat om het goed beheersen en niet om het vermijden van risico's. Ik vind het mooi dat ik, samen met mijn Risk-collega's, heb mogen helpen om de R volledig te incorporeren binnen TVM. Nu is het in mijn ogen de kunst dat er binnen de gehele branche een evenwicht gaat ontstaan, zodat er ruimte blijft

verzekeraars, respectievelijk Noord Nederland en SON. Ik heb die overnames vanuit de Raad van Bestuur geleid en ben er trots op dat TVM zowel op de weg als over het water actief is en dat beide verzekeraars ook qua cultuur volledig zijn geïntegreerd.”

Graag wil Klein Essink ook nog even stilstaan bij de ontwikkeling van de samenwerking met de Raad van Commissarissen. Deze is de afgelopen jaren geëvalueerd van een Raad die meer op afstand stond naar een Raad die intensiever betrokken is bij TVM. In dat kader wil hij, zonder de overige RvC-leden te kort te doen, zijn dank uitspreken aan Carin Gorter.

Zij is de voorzitter van de Audit- en Risico-commissie waar Klein Essink vanuit zijn functie als CFRO veel samen mee heeft opgetrokken. “Carin is zeer deskundig en steekt er veel tijd in. Zij doet dat altijd met de intentie

om TVM naar een hoger niveau te brengen.”

### Terugkijken

Als Klein Essink terugkijkt naar het moment waarop hij bij TVM begon, kan hij het als een echte CFRO toch niet laten om ook even stil te staan bij een aantal cijfers. De premie nam toe van 135 miljoen euro naar 360 miljoen euro, het aantal medewerkers ging van 253 naar 575 fte, de beleggingsportefeuille nam in waarde toe van 400 miljoen euro naar 760 miljoen euro en het eigen vermogen steeg van 142 miljoen euro naar 400 miljoen euro. Hij is er trots op hier een bijdrage aan te hebben mogen leveren, samen met zijn bestuurscollega's en alle TVM-medewerkers.

Klein Essink is per 1 januari formeel teruggetreden als CFRO. Hij blijft echter nog tot en met eind maart actief om Jeroen van Grinsven in te werken als zijn opvolger en ook om het proces rondom de jaarrekening nog af te

‘Voor TVM draait alles om mensen en de menselijke maat’

om – uiteraard verantwoord – te kunnen ondernemen.”

Hij vervolgt: “De strengere wet- en regelgeving heeft ons ook kansen geboden. Zo hebben we ons kunnen versterken met twee binnenvaart-



kunnen ronden. Hij realiseert zich dat hij niet in de makkelijkste periode afscheid neemt.

“Enerzijds komt dat door de coronapandemie, waardoor samenwerking met collega’s en anderen soms wordt bemoeilijkt door de lockdowns en het thuiswerken. Hopelijk hebben we wat dat betreft het ergste achter de rug. Daarnaast is TVM een bedrijf in transitie. Die verandering kent twee componenten: de technische transitie, oftewel de verdere digitaliseringslag die we aan het maken zijn, en het cultuuraspect. Dit vraagt volop aandacht van het bestuur en de medewerkers.

### Kansen

Met mijn vertrek en eerder het vertrek van Rieks (Stroeve, red.) en Arjan (Bos, red.) uit de Raad van Bestuur valt er kennis en historisch besef weg, maar dat zie ik ook als een kans om te veranderen. De kunst is om de goede dingen te behouden, maar om tegelijkertijd nieuwe dingen

toe te voegen die TVM sterker maken. De menselijke maat en de familiale cultuur van voor elkaar zorgen moet vanzelfsprekend blijven, maar af en toe mogen we wel iets zakelijker worden, ook in de manier waarop we met elkaar omgaan.”

En Klein Essink zou het mooi vinden als TVM op termijn weer groot zou terugkeren in de sport. “Ik ben een sportliefhebber, maar ik zeg het, omdat ik oprecht geloof in de kracht van sport om een merk te laden en om als onderneming het verschil te maken. Ik ben ervan overtuigd dat de sponsoring van het wielrennen en later, van 2000 tot 2014, van het schaatsen TVM op de kaart heeft gezet. En onze leden vonden het prachtig om een kijkje in de keuken van de topsport te mogen nemen. Het effect van de sportsponsoring is nu aan het wegebben. Het zou mooi zijn als er in de toekomst weer nieuwe herinneringen gecreëerd kunnen worden. Zelf heb ik genoten van de jaren dat

TVM actief was in het schaatsen. In mijn werkkamer thuis hangen de foto’s van de TVM-schaatsploeg met onder andere Sven en Ireen aan de muur. Twee helden van de sport en boegbeelden voor TVM. Zij hebben hun prestaties overigens mede te danken aan de voortreffelijke technische staf met Gerard Kemkers en Geert Kuiper die we toen hadden.”

Tenslotte wenst Dirk Jan Klein Essink nog te benadrukken dat de toekomst van TVM wat hem betreft met het huidige Raad van Bestuur-team onder leiding van Michel Verwoest als CEO in kundige en veilige handen is. “Ik werk nu vanaf 1 september met Michel samen. Hij is een uitstekende opvolger van Arjan, ik kan niet anders zeggen. Michel handelt met respect voor het verleden en oog voor de toekomst. En zet – geheel in de stijl van zijn voorgangers en in de stijl van TVM – onze leden op de eerste plaats. Het unieke karakter van TVM blijft op deze manier behouden.” <

Warehousing

DE  
PASSIE  
van...



Izaak en René de Baat

**‘Een kras op je auto, dat wil je niet als kampioen’**





Expeditie

Kwinkslag op een zonnig terras in het gesprek met de twee veiligste en behendigste chauffeurs van de wereld. Vader Izaak de Baat (70) kauwt even op de vraag hoe een mens wereldkampioen wordt in deze lastige discipline. Maar René (39) heeft het antwoord al klaar. “Door een stomme fout van zijn zoon!” Gelach schalt over het akkerland tussen Klaaswaal en Numansdorp.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

ER MARK

Het tafereel beschrijft de zegetocht van het tweetal tijdens het WK behendigheidrijden voor beroepschauffeurs, vier jaar geleden voor het laatst gehouden in Gent. Slechts een kleine onoplettendheid van René bracht Izaak de wereldtitel. Mede als gevolg van de coronapandemie dragen zij de titels van wereldkampioen en vicewereldkampioen nu al bijna vier jaar achtereen. Pas in het najaar zullen zij hun titel in Kroatië kunnen verdedigen.

“Natuurlijk ben ik daarbij”, zegt de wereldkampioen, als hij gewezen wordt op zijn inmiddels gevorderde leeftijd. “Niks veteranenklasse. Laat de jonkies maar komen.”

De gepensioneerde chauffeur, die desondanks in 2021 nog 65.000 kilometer reed in parttime-dienst van transportbedrijf Van der Mark Internationaal Transport BV in Oud-Beijerland, heeft laatst 82 bekercups geteld bij de opruiming op zolder. De plaatjes heeft hij er ter herinnering ervan afgehaald, de rest is bij de gemeentelijke afvalstort terechtgekomen. “Alleen zes belangrijke internati-

Assen de finale van het NK Veiligste Chauffeur.

Sinds jaar en dag weten de organisatoren van behendigheidswedstrijden in binnen- en buitenland dat het menens is als De Baat senior en junior op het parcours verschijnen. “Die komen de bekercups weer ophalen, mompelen ze dan”, zegt Izaak de Baat met pretoogjes over de gebruikelijke begroeting.



### Deelnemer sinds 1982

Pa De Baat is al sinds 1982 actief als deelnemer aan allerlei behendigheidswedstrijden. “De eerste keer op het NK was je moeder nog zwanger van jou”, zegt hij in de richting van René.

Daar moet ook de kiem gelegd zijn voor diens passie voor secuur en veilig rijden. Zoonlief ging van jongs af aan mee naar de wedstrijden. Speciaal voor de kinderen waren er skelterwedstrijden met behendigheidspoeven. En als kind ging de zoon tijdens de schoolvakanties graag mee met pa op ritten naar het buitenland.

Izaak: “Ik heb nog een foto dat je niet boven de tank van de vrachtauto uitkomt, ergens in Oostenrijk. Je was toen jaar of zes.”

Het was dus al snel een uitgemaakte zaak dat René eveneens chauffeur zou worden, gegrepen door de zucht naar avontuur. “Ik keek als kind door het raam van de cabine naar buiten en zag de wereld aan mij voorbijtrekken, maar telkens weer anders. Dat heb ik nu nog. Ik ken elke afslag op weg naar Italië en Spanje, maar het is altijd toch weer anders. De ene keer staan de bomen vol in het blad, de andere keer ligt er een berg sneeuw”, zegt hij met een grijns. “Het verveelt me nooit. En het is heerlijk om alles zelf uit te vogelen, of het nou om een rit naar

de Noordkaap gaat of naar de grens van Griekenland en Turkije. Je moet jezelf zien te redden en dat spreekt me erg aan.”

Hij zegt dat hij niet alleen door het voorbeeld van zijn vader zo secuur heeft leren rijden, maar zeker door een van zijn eerste werkgevers. Bloemetjes en plantjes laden bij tuinders en kwekers, over smalle toegangsbruggen, dan weet je dat je voorzichtig en behendig moet zijn.



### Uitdaging

Hij wordt vaak door de omstandigheden uitgedaagd. “Dan wordt er gevraagd: ‘Chauffeur, kun je het dáár neerzetten.’ Tja, dan wil je toch proberen of je aan dat verzoek kunt voldoen. Zeker als ze zeggen dat een andere chauffeur dat eerder ook al heeft gedaan.”

Hij had het laatst nog bij de oude haven in Marseille, waar hij een plaat natuursteen bij een werf moest afleveren. Achteruitrijden ging nauwelijks, er moesten een enkele auto's met handkracht een paar centimeter worden verplaatst. “Ik ben drie uur bezig geweest. Wat een armoe. Er kon nergens een vloeipapiertje meer tussen. Maar goed, ik heb het gefikst. En dan ben ik achteraf hartstikke blij dat het wéér gelukt is.”

Het vader-en-zoon-verhaal lijkt een beetje op dat van Jos en Max Verstappen, waarbij de wijze lessen van de vader moeiteloos worden opgepakt door de zoon. Maar geen van beiden wil dat beamen. Izaak de Baat: “Ik zag al snel dat hij dat precieze en zekere rijden in zich had. Daar heb ik verder weinig aan hoeven doen.” En René: “Pa heeft mij nooit zo veel gecoacht. Als ik aan die behendigheidswedstrijden met skelters meedeed, was het enige dat hij zei: ‘Stap op, rijden en niet zeuren.’”

‘Hoe wordt een chauffeur wereldkampioen? Door een stomme fout van zijn zoon!’

onale bekercups heb ik gehouden. De rest gaf gewoon teveel troep in huis”, vertelt vader Izaak.

Zoon René hoeft trouwens niet echt voor hem onder te doen. Afgelopen najaar kroonde hij zich tot de veiligste vrachtchauffeur van Nederland. Hij won in september op de finaledag van de TVM Awards op het TT-Circuit in



## TVM AWARDS

In 2022 gaan we weer op zoek naar de veiligste chauffeur van Nederland. Medio mei starten de TVM Awards. Vanaf dan vindt u meer informatie over het NK Veiligste Chauffeur 2022 op [www.tvmawards.nl](http://www.tvmawards.nl)



Izaak de Baat zegt het jammer te vinden dat er tegenwoordig nog zo weinig deelnemers zijn aan veiligheids- en behendigheidswedstrijden. Vroeger waren dat er gerust een stuk of tachtig á negentig, tegenwoordig is men blij wanneer er dertig deelnemers aan de start verschijnen. “Ik weet niet wat het is”, zegt hij hoofdschuddend. “Ik zie tegenwoordig heel veel chauffeurs die niet eens weten hoe ze goed hun spiegels moeten gebruiken. Er zijn nog wel wedstrijden rondom truckfestivals, maar daar draait het eigenlijk alleen nog maar om toeters, lampen en zuipen, niet om rijvaardigheid.”

Volgens senior is dat deels ook een gebrek aan durf. “Ze komen daar met hun vriendin en hun collega’s en willen niet afgaan.”

### Veiligheidsredenen

Een andere oorzaak van het gebrek aan deelnemers is het steeds vaker uitsluiten van risico’s in de logistiek. Hij wijst bijvoorbeeld naar het tanktransport. “Daar mag je om veiligheidsredenen in veel gevallen niet eens meer achteruit rijden. Begrijpelijk, maar zulke vaardigheden moet je wel bijhouden.”

Nee, dan de chauffeurs in het bouwverkeer en in de landbouw, mensen die op lastig toegankelijke bouwplaatsen en op smalle polderwegen moeten laden en lossen. “Maar eerlijk is eerlijk: het niveau van de chauffeurs in Nederland is best behoorlijk hoog. Het steekt me alleen dat ze zich niet altijd met ons en andere deelnemers durven meten.”

De titels en bekertjes leggen ook een bepaalde druk op beiden. Juist daardoor worden ze door collega’s soms met een bijzondere blik bekeken.

“Een kras op je auto, dat wil je niet als kampioen”, erkent vader Izaak. René valt hem bij. “Ik reed laatst de omlijsting van mijn nummerplaat kapot. Een schade van niks, een paar tientjes. Maar ook een bewijs dat een

‘Niks veteranen-  
klasse. Laat de  
jonkies maar  
komen’

schade zo is gebeurd. En ja, dan kun je de opmerkingen wel verwachten.”

De kampioenen gaan nog geregeld samen op stap. Vroeger reed René met vader Izaak mee, nu is het vaker omgekeerd. “We kijken tegen veel dingen hetzelfde aan”, vertelt de zoon. “Soms praten we honderduit, soms zeggen we uren niks. We zijn goed op elkaar ingespeeld.”

### Titelprolongatie

Beiden gaan straks voor de wereldtitel in Kroatië, volgens De Baat junior een “niet al te moeilijk baantje”. Izaak: “Uiteraard ga ik voor titelprolongatie. Ik wil de beste zijn en blijven.” En René: “Er valt niet veel te trainen. Ik heb een tekening van de baan gezien en de rest is ervaring. Het is een standaard-vrachtauto met vastgestelde afmetingen. Je kunt natuurlijk altijd een off-day hebben, maar daar gaan we niet vanuit.”

Het is duidelijk: de zoon wil de vader van de troon stoten, senior wil dat niet laten gebeuren. De strijd om wie de behendigste De Baat is duurt voort. Ook tijdens de nieuwe editie het NK Veiligste Chauffeur in 2022. <

# Samen rijden we al snel 20% minder schade

Gegevens uit allerlei slimme systemen sturen onze sector vooruit. Maar het échte werk in transport draait om mensen. Die elkaar weten te vinden en u helpen om morgen iets nog beter te doen dan vandaag. Daarom kunt u altijd terecht bij onze preventie- en risicoadviseurs. Voor een frisse blik op alle informatie die u in huis heeft. Om eruit te halen wat erin zit en met concrete verbetertips te komen die brandstof besparen en schade voorkomen. Dat levert u onderaan de streep al snel de grootste winst op. Hoe dat voor u uitpakt? [Maak een afspraak op tvmm.nl/slimrijden](https://tvm.nl/slimrijden)



**TVM**