

TVM ACTUEEL



Data en preventie centraal in TVM op Woensdag

Robert Doornbos over rol innovatie en veiligheid

PLUS



Fernando Kuijpers:
'We vervoeren meer
met minder diesel'



Peter de Rooy:
Voorloper op
gebied zero emissie



Jan Schimmel:
'Precisiewerk met
veiligheid voorop'



4

Koploper op het gebied van CO₂-reductie

Als eerste onderneming in Nederland veroverde het Limburgse transportbedrijf Kuypers Neer dit voorjaar vier sterren in het CO₂-reductieprogramma Lean & Green. Directeur Fernando Kuijpers vertelt aan de TVM Actueel welke maatregelen zijn genomen om tot dit resultaat te komen.



14

'HET IS PRECISIEWERK WAARBIJ VEILIGHEID ALTIJD VOOROP STAAT'

Kernactiviteit van transportbedrijf Van den Top Transporten is specialistisch vervoer zoals onder meer het transport van staalconstructies, glas, hoge puilen en kozijnen. Directielid Jan Schimmel vertelt.



8

'WE VINDEN HET LEUK OM TE INNOVEREN'

De komst van zero emissie zones vergt een nieuwe manier van werken in de transportsector. De Rooy Transport is een voorloper op dit gebied. Met succes, al liggen er heus nog genoeg uitdagingen. Peter de Rooy geeft 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: Gerdy Meerlo | 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

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

☎ +31 (0)528 29 29 99 | ✉ communicatiemarketing@tvm.nl

✉ info@tvm.nl | 🌐 www.tvm.nl | 🐦 @tvmnl en @tvmalert

📌 www.facebook.nl/tvmverzekeringen

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

Heeft u direct hulp nodig?

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

Heeft u schade, maar is het niet spoedeisend?

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

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



12

ZERO EMISSIE EVENT

TVM organiseerde op vrijdag 10 juni het event 'Uw weg naar zero emissie'. In Lelystad gingen transportondernemers met experts en elkaar in gesprek en werden praktische workshops gegeven.



32

DE PASSIE VAN...

Maaik den Hollander vertelt met hartstocht over motorcross en het team van zoon Yourick.



20

LEDENBIJEENKOMST

13 april werd de ledenbijeenkomst gehouden. Bij TVM op Woensdag werd gesproken over data en preventie.

VAN DE VOORZITTER



De nieuwe TVM Actueel ligt in uw handen.

In dit nummer vindt u een mooie mix van artikelen gericht op onder meer duurzaamheid en preventie.

De afgelopen maanden hebben we elkaar weer volop kunnen ontmoeten op de vele beurzen en evenementen die onze sector rijk zijn. Zo troffen we elkaar op onze Ledenbijeenkomst, Transport Compleet en op ons zero emissie event in Lelystad. Er zijn mooie gesprekken gevoerd en andermaal werd weer bewezen hoe bevlogen en gepassioneerd alle mensen in onze mooie sector zijn.

TVM is volop in beweging. Datzelfde geldt voor de sector van logistiek en transport. We lezen in de media bijna dagelijks over innovatieve of duurzame ontwikkelingen die gaande zijn. Duurzaamheid en de weg naar zero emissie is altijd actueel, maar de komende jaren belang-

'Er werd weer bewezen hoe bevlogen en gepassioneerd alle mensen in onze mooie sector zijn'

rijker dan ooit. Daarom vertelt Peter de Rooy van De Rooy Transport over de stappen die zij zetten naar een emissieloze toekomst van het transport. Verder leest u een interview met Fernando Kuijpers van Kuypers Neer. Zij zijn het eerste bedrijf in Nederland met 4-sterren Lean & Green. Lean & Green is het leidende CO₂-reductieprogramma waaraan zowel verladers als bedrijven die binnen de logistieke dienstverlening werkzaam zijn kunnen deelnemen.

Daarnaast is de campagne van de TVM Awards in mei gestart. Al vele enthousiaste vrachtwagenchauffeurs hebben zich aangemeld en zijn online met elkaar de strijd aangegaan. Na de halve finales gaan de beste twintig chauffeurs op 1 oktober op het TT Circuit op voor de grote finaledag van het NK Veiligste Chauffeur 2022. Daarnaast worden de prijzen voor de TVM Awards Veilig Transport, Duurzaamheid, Innovatie en MVO uitgereikt aan bedrijven en de TVM Award Ridder aan een chauffeur. Het belooft weer een waar spektakel te worden. Graag ontmoeten wij u daar!

Ter afsluiting rest mij niets meer dan u een fijne zomervakantie en veel leesplezier te wensen.

Michel Verwoest
voorzitter

COÖPERATIE



18

GOED WERKGEVERSCHAAP-VERZEKERING

TVM biedt ter bescherming van medewerkers en het vermogen van bedrijven de Goed Werkgeverschapverzekering aan.



27

DE VIJF VRAGEN

Weet u wat u moet doen bij een verkeersongeval en wat er komt kijken bij zo'n situatie? Simone Pluim beantwoordt hierover 5 vragen.



19

GASTCOLUMN

Johannes Ritsma won in 2018 het NK Veiligste Chauffeur. Dit inspireerde hem tot het volgen van opleiding tot rijinstructeur.



28

JAARCIJFERS 2021

De jaarcijfers van Coöperatie TVM U.A. over 2021 zijn gereed. CFRO Jeroen van Grinsven geeft een toelichting.

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.



KUYPER

NEER



Familiebedrijf Kuypers Neer doet groene vrachtwagens eer aan

Het bijna één eeuw oude Limburgse transportbedrijf Kuypers Neer is koploper op het gebied van CO₂-reductie. Als eerste onderneming in Nederland heeft Kuypers vier sterren veroverd in het CO₂-reductieprogramma Lean & Green.

tekst: Natasja Weber

beeld: Matty van Wijnbergen

De groene, schoongewassen vrachtwagens van transportbedrijf Kuypers Neer baden in het zonlicht. Op het bedrijfsterrein in het dorpje Neer, ten noorden van Roermond, staan deze doordeweekse ochtend slechts enkele vrachtwagens geparkeerd van de Kuypers-vloot die 38 wagens telt. Veruit de meeste vrachtwagens zijn uiteraard onderweg. Directeur Fernando Kuijpers (48) wijst vol trots op de sticker van een vrachtauto die achter op het terrein staat. “Kijk, daar zie je de vier sterren.”

Transportonderneming Kuypers Neer is het eerste bedrijf in Nederland dat dit voorjaar zijn vierde ster van het CO₂-reductieprogramma Lean & Green

‘We vervoeren veel meer met veel minder diesel’

van de logistieke sector in ontvangst mocht nemen. Het doel van dit programma is de CO₂-emissie voor onder andere transportbedrijven structureel te verminderen. Kuypers Neer heeft de primeur met vier sterren; als eerste in Nederland heeft het bedrijf de afgelopen jaren niet alleen voldaan aan de gestelde normen, maar ook vormbehoud getoond en dat laatste heeft tot de vierde ster geleid. Op 12 april 2022

mocht Fernando Kuijpers de felbegeerde vierde ster in ontvangst nemen.

Uitgedaagd

Kuijpers vertelt dat de onderneming in 2010 door zijn klant, isolatieproducent Rockwool, werd uitgedaagd om deel te nemen aan het Lean & Green-programma voor het vervoer van hun ladingen steenwolproducten. “Het programma bestaat sinds 2008 en bedrijven die de eerste vijf jaar ermee begonnen mochten hun nulmeting op 2007 leggen. We hebben gekeken wat we in 2007 vervoerden. Met één miljoen liter diesel vervoerden wij dat jaar 680.000 kuub. En anno 2022 vervoeren we met 880.000 diesel 1,3 miljoen kuub. Dus we vervoeren veel meer met veel minder diesel.”

Er liggen hier meerdere redenen aan ten grondslag, licht Kuijpers toe. “We zijn andere producten gaan vervoeren. In plaats van het zware veevoeder, dat we nu helemaal niet meer vervoeren, zijn we overgestapt op volumeproducten zoals isolatiemateriaal, pallets, hout en natuursteen. Bovendien brachten we destijds het veevoer naar de boer en reed de auto leeg terug. Nu rijden we zo min mogelijk leeg.”

Andere maatregelen die Kuypers Neer heeft doorgevoerd om de CO₂-emissie te verminderen zijn het rijden met zuinigere auto's door te investeren in nieuwe wagens, het invoeren van een snelheidsbegrenzer op 85 kilometer per uur (voorheen was

dit 90 kilometer per uur), het periodiek controleren van de bandenspanning en het uitlijnen van de banden zodat ze in een recht spoor lopen. Kuijpers: “De meest zuinige snelheid van een vrachtwagen ligt rond de 83, 84 kilometer per uur. In het begin mopperden de chauffeurs wel toen de begrenzer op 85 kilometer per uur werd gezet, maar binnen Nederland verlies je nagenoeg geen tijd door deze aanpassing.”

Het wagenpark van Kuypers Neer bestaat voor een substantieel deel uit LZV's: lange zware voertuigen. Fernando Kuijpers ziet het niet snel gebeuren dat de wagens op een alternatieve brandstof gaan rijden. “In ons huidige werk is elektrisch rijden nog niet haalbaar. De actieradius is niet groot genoeg. We gaan onze LZV's niet stil zetten om tussendoor op te laden. We kunnen dat nog niet in onze bedrijfsvoering toepassen. Eerlijk gezegd geloof ik meer in de komst van waterstof als brandstof voor vrachtwagens of een combinatie van waterstof en elektrisch rijden. Maar ik verwacht niet dat de streefdatum van 2030 van de overheid haalbaar is om het wagenpark grotendeels verduurzaamd te hebben. Ik denk dat er dan wel vrachtwagens beschikbaar zijn, maar dat de laadinfrastructuur simpelweg niet snel genoeg kan worden aangelegd en het elektriciteitsnet het niet aankan.”

Eerste ster

Twee jaar nadat Kuypers Neer zich aanmeldde voor het Lean & Green-programma mocht de onderneming in 2012 haar eerste ster in ontvangst >



Fernando Kuijpers: “De meest zuinige snelheid van een vrachtwagen ligt rond de 83, 84 kilometer per uur.”

nemen. Het familiebedrijf kreeg dat voor elkaar door een CO₂-reductie van maar liefst twintig procent te realise-

“Mijn liefde voor vrachtwagens zal nooit verdwijnen”

ren ten opzichte van de nulmeting in 2007. In 2014 volgde de tweede ster voor een verdere CO₂-reductie van 10 procent. “Dat kwam vooral doordat we in de tijd veel met LZV’s zijn gaan rijden”, licht Kuijpers toe. De derde

ster kwam vier jaar later na een volgende stap van vijf procent reductie. De vierde ster werd veroverd doordat Kuypers Neer als eerste bedrijf in Nederland een gedegen stappenplan heeft geformuleerd en vormbehoud heeft getoond. En nu op naar de laatste en vijfde ster? Kuijpers: ‘Daar gaan we natuurlijk voor, maar de doelstellingen voor de vijfde ster zijn nog niet gedefinieerd.’

Grootvader

Kuypers Neer is een familiebedrijf dat al 95 jaar bestaat. “Mijn grootvader Wiel begon in 1927 met een honden-

kar. Later vervoerde hij goederen met paard en wagen en in 1937 kwam de eerste vrachtwagen”, vertelt Fernando Kuijpers over de geschiedenis van de onderneming.

In oktober 1945 sloeg het noodlot toe toen Wiel Kuijpers plotseling overleed. Na het ophalen van oorlogs-evacués uit Groningen en Friesland liep hij tuberculose op en overleefde dat niet. “Mijn vader was toen vijf jaar. Mijn grootmoeder heeft toen het bedrijf – met destijds twee vrachtwagens – voortgezet tot mijn vader achttien was. Mijn vader was de jongste van zes kinderen en de enige jongen in het gezin”, zegt Kuijpers.

Onder leiding van Fernando’s ouders Har en Nellie Kuijpers maakte



de transportonderneming vanaf beginjaren zeventig een flinke groei door en telde in die jaren 14 vrachtwagens. Volgens Fernando Kuijpers was Kuypers Neer het eerste bedrijf dat zich specialiseerde in veevoedertransport in bulkwagens.

Inmiddels werkt Fernando Kuijpers 23 jaar in het familiebedrijf nadat hij eerst enkele jaren buiten de transportbranche heeft gewerkt. In de eerste tien jaar runde hij de zaak met zijn broer William die al van jongs af aan in het bedrijf werkzaam is. Door omstandigheden zwaaien Fernando en zijn schoonzus Ellen sinds 2009 de scepter over de transportonderneming. Fernando Kuijpers: "Mijn broer heeft twaalf jaar geleden een ongeluk

gehad. Hij is hier op ons terrein onder een vrachtwagen gekomen waarbij zijn bekken werden verbrijzeld. William is in een rolstoel beland en heeft in het bedrijf een stapje terug moeten doen. William werkt nog altijd op kantoor, hij is wagenparkbeheerder." Zijn vrouw Ellen en ik vormen samen de directie.

Liefde

De liefde voor vrachtwagens werd bij Fernando Kuijpers aangewakkerd in 1987 toen DAF zijn nieuwe vrachtauto de DAF 95 introduceerde. "Mijn broer is vijf jaar ouder en mocht samen met mijn vader naar de introductie van de nieuwe DAF. Ik was een menneke van dertien jaar en vond dat niet eerlijk.

Toen heb ik zelf gebeld naar de DAF-dealer en vertelde ik dat ik ook heel graag wilde komen. En ja hoor, ik kreeg tot mijn grote verrassing een uitnodiging van DAF opgestuurd."

Hoewel Fernando Kuijpers na zijn studietijd er bewust voor had gekozen om in andere sectoren ervaring op te doen – hij werkte onder meer voor Nokia in Bochum – is hij altijd verknocht gebleven aan de transportsector. In hun vrije tijd nemen Fernando en zijn familieleden met hun DAF-trucks uit 1971, 1983 (met neus) en 1996 (met slaapcabine op het dak) deel aan toertochten en bezoeken zij truckfestivals. Fernando Kuijpers: "Mijn liefde voor vrachtwagens zal nooit verdwijnen." <



‘Als je nu niet meegaat in de duurzame ontwikkeling, ben je straks te laat’

De komst van zero emissie zones vergt een nieuwe manier van werken in de transport-sector. En waar veel ondernemers nog terughoudend zijn in de aanschaf van dure elektrische auto's, is De Rooy Transport juist een voorloper op dit gebied. Met succes, al liggen er heus nog genoeg uitdagingen. “We vinden het leuk om te innoveren”, stelt eigenaar Peter de Rooy.

tekst: Dennis van Bergen

beeld: Matty van Wijnbergen

Een warme zomerochtend in 't Goy, provincie Utrecht. Vastberaden loopt Peter de Rooy (60) naar een zeecontainer op het terrein van De Rooy Transport. Hierin, zo heeft hij eerder verteld, ligt het geheim verankerd van het feit dat zijn transportonderneming voorloper is op het gebied van een duurzame bedrijfsvoering. “Kijk”, zegt hij, terwijl hij de deur van de container ontgrendelt en wijst naar de enorme voorraad aan batterijen. “De opgewekte stroom van de zonnepanelen op het dak van ons bedrijf worden opgeslagen in deze batterijen. Daarvan kunnen onze auto's rijden.”

Vanaf 2028 moeten alle bestelauto's uitstootvrij zijn in de zero emissie zones. Vanaf 2030 geldt dit ook voor alle vrachtwagens. En dat betekent vooruitdenken. Zeker ook voor Peter en Ad de Rooy, de directeuren en eigenaren van het transportbedrijf dat zo'n 110 medewerkers en vijftig auto's telt. Want ja, hoe bereid je je voor op een datum die nu nog ver weg lijkt, maar die goed

beschouwd met rasse schreden dichterbij komt? Hoe speel je in op die nabije toekomst? Welke investeringen doe je? Vragen, vragen, vragen zijn het. Vragen waarop ze bij De Rooy waarschijnlijk beter antwoord kunnen geven, dan bij welk transportbedrijf dan ook. Acht jaar geleden immers al, kocht de directie zijn eerste elektrische auto.

“Weet je”, zegt Peter de Rooy. “Je kunt als bedrijf wel denken van: ‘We zien wel’. Maar als je zo denkt, ben je straks te laat. Je moet nu in actie komen om ook op termijn nog een gezond bedrijf te zijn.”

Familiebedrijf

Over dat bedrijf gesproken: De Rooy Transport is een familiebedrijf met een grote traditie. Het bewijs ervan komt naadloos naar voren in de directiekamer, waar Peter de Rooy inmiddels is aangeschoven. Aan de muur, in de kast, op de venster-

bank; overal herinneren relikwieën aan de tijd dat zijn vader het bedrijf startte in 't Goy, een landelijk dorpje ten zuidoosten van Houten. Aanvankelijk was dat als groente- en fruithandel. Vanaf de jaren zeventig transformeerde het bedrijf vervolgens steeds nadrukkelijker tot gevestigde naam in de transportsector. Vooral dankzij Peter en Ad, die als jongens van respectievelijk 21 en

‘Er is nog nooit één van onze auto's stilgevallen omdat-ie geen stroom meer had’

18 jaar al in de voetsporen traden van hun in 1984 overleden vader. “De plek waar we nu zitten vormde tot enige jaren terug de woonkamer van ons ouderlijk huis”, doelt Peter de Rooy >



op de ruimte die gedomineerd wordt door foto's, mini-trucks en een elftalposter van de plaatselijke voetbalclub VV 't Goy met De Rooy Transport als hoofdsponsor. "Hier liggen dus in de meest letterlijke zin van het woord onze wortels."

En aangezien opvolging zich aandient binnen de familie, willen hij

'Nu in actie komen om ook op termijn nog een gezond bedrijf te zijn'

en zijn broer er ten koste van alles voor zorgen dat het bedrijf ook in 2030 nog altijd floreert. Vandaar de duurzame transitie die De Rooy Transport nu alweer enige jaren stilaan doormaakt. En daarin zijn de broers, zoals

gezegd, met recht voorloper in de branche. Waar in 2021 de totale verkoop van trucks de 1 procent niet overschreed, verwelkomen ze bij de nagenoeg zelfvoorzienende onderneming De Rooy Transport binnenkort alweer de zesde (!) elektrische truck. "We vinden het leuk om te innoveren", zegt Peter de Rooy. "Je moet ook wel, aangezien je weet dat de CO₂-reductie omlaag moet. Maar dan is het ook verstandig om er ook maar meteen het beste van proberen te maken."

En dat laatste hebben hij en zijn broer onmiskenbaar gedaan. Ze hebben, zoals De Rooy het treffend formuleert, 'de rechtersoeten van de chauffeurs onder controle gekregen'.

Lang verhaal kort: er wordt minder CO₂ uitgestoten en minder brandstof verbruikt. Daardoor worden op dit gebied automatisch minder kosten gemaakt. Goede planning, legt de mededirecteur uit, is daarbij de sleutel. "De hele dag zit

vol met uitdagingen, dat ga ik niet ontkennen", vertelt De Rooy. "De kunst is om daar zo slim mogelijk mee om te gaan. Voorbeeldje: nog niet zo heel lang geleden reden we vanaf hier met twee, drie auto's naar Groningen. Ter vergelijking: Nu gaan we met één trailer. Dat kan omdat we een samenwerking hebben gesloten met twaalf bedrijven verspreid over het land, die de zendingen in hun betreffende regio voor hun rekening nemen. Gevolg: in plaats van driemaal op en neer naar Groningen á achttienhonderd kilometer, zijn we nu nog maar zeshonderd kilometer kwijt aan brandstof."

Maar de focus ligt dus ook steeds nadrukkelijker op een efficiënte inzet van de elektrische auto's, die een steeds belangrijkere rol krijgen bij De Rooy. Vandaar de zeecontainer vol met batterijen, die even verderop bij de directiekamer aanhoudend in bedrijf is. Over de werking ervan zo meer. Eerst de vraag: Hoe zet je als gerenomeerd transportondernemer auto's in die vooralsnog 'slechts' een actieradius hebben van maximaal driehonderd kilometer? "Dat is eigenlijk heel simpel", legt De Rooy uit. "Ook dat is een kwestie van slim plannen."

Het is een mooi gezicht, de wijze waarop De Rooy geanimeerd verhaalt over de manier waarop hij dit doet. Impliciet vormt de zeecontainer, die een capaciteit van 550 kilowatt aan stroom herbergt, hierin de cruciale factor, stelt hij. Met die stroom kunnen de elektrische trucks binnen een uur worden geladen, een gebeurtenis waarbij geen menselijke inbreng komt kijken. En dankzij het analytics of data-platform van Crossyn heeft hij te allen tijde inzicht in zowel de status van de batterij als de rij- en rusttijden. Hierdoor weet de planning precies welke opdrachten aan de chauffeurs kunnen worden meegegeven.

"Het gros van onze ritten, om en nabij de tachtig procent, zijn ritten van 250 kilometer of korter", rekent De Rooy voor. "Voor dat soort afstanden kun je de elektrische auto dus prima inzetten. En dan hoeft zo'n auto ook nog niet eens te allen tijde helemaal opgeladen te zijn. Stel: we hebben een aantal leveringen in Utrecht, hier vlakbij. Dan rijden de chauffeurs maximaal honderd kilometer. Daar kun je moeiteloos op inspelen met je

planning. Geloof me, er is nog nooit één van onze auto's stilgevallen omdat-ie geen stroom meer had."

Schoonheid

Feilloos onderstreept De Rooy hiermee dat hij schoonheid ziet in het op een geslaagde manier omvormen tot een duurzame transportonderneming. Al geeft hij ruiterslijk toe dat er, zoals bij elke ontwikkeling, altijd beren op de weg opdoemen. Gelukkig voor hem en zijn collega's niet in letterlijke zin overigens. Een van die 'beren' is bijvoorbeeld de factor weer. Aan de hand van de actuele weersvoorspellingen, wordt pas duidelijk hoeveel groene stroom voorhanden is. Nóg een 'beer', naast de stevige kosten

voor de aanschaf van elektrische trucks: de benodigde extra coaching voor chauffeurs van zo'n truck. "We weten dat de range aan stroom kleiner wordt wanneer harder dan 60 kilometer per uur wordt gereden en dat veel remmen de actieradius juist vergroot", duidt De Rooy. "Daar begeleiden we de collega's in. Rijden in zo'n auto is nu eenmaal anders dan rijden in een dieseltruck. Dat vergt oefening. Gelukkig gaat ook dat steeds beter."

De middag staat op het punt van beginnen als de zon spontaan doorbreekt in 't Goy. Opgewekt kijkt Peter de Rooy naar de stralende hemel. "Kijk", zegt hij. "Die zonnestrallen

komen weer van pas voor onze elektrische auto's." En daarna, een veelzeggende grijns op zijn gezicht getrok-

'Het is een kwestie van, slim plannen'

ken: "Het is lang niet altijd makkelijk, duurzaam ondernemen, maar gelukkig weten we nu wel dat het rendabel kan zijn wanneer je de juiste route volgt." <



Peter de Rooy:
"Rijden in zo'n auto is nu eenmaal anders dan rijden in een dieseltruck. Dat vergt oefening. Gelukkig gaat ook dat steeds beter."

Transporteurs in gesprek tijdens zero emissie event



Op vrijdag 10 juni vond het event: 'Uw weg naar zero emissie' plaats. Een evenement dat TVM organiseerde over het in bedrijf nemen van zero emissie. Alle transportbedrijven worden op termijn verplicht mee te doen aan deze energietransitie. In Lelystad gingen transportondernemers met experts en met elkaar in gesprek, werden er tal van praktische workshops gegeven, was er de mogelijkheid om fysiek kennis te maken met emissieloze (vracht) wagens en kregen de aanwezigen tips om 100% volgeladen over zero emissie de weg op te gaan.

beeld: Gerlinde Schrijver



Benieuwd naar de stappen die transportondernemingen moeten zetten om tot zero emissie-transport te komen? Download onze nieuwe TVM greenpaper 'Uw weg naar zero emissie: tijd voor actie.' Of kijk voor meer informatie op tvm.nl/zero-emissie



‘Je moet echt wel weten wat je doet met zo’n kraan’

Een glasplaat vervangen op de achtste verdieping van een kantoorpand? Van den Top Transporten BV draait er zijn hand niet voor om met zijn geavanceerde autolaadkraan. “Het is precisiewerk waarbij veiligheid altijd voorop staat”, vertelt directielid Jan Schimmel.

tekst: Natasja Weber

beeld: Glenn Wassenbergh

Een familiebedrijf in optima forma. Dat is transportbedrijf Van den Top Transporten BV in het Gelderse Lunteren in alle facetten. Wie rond het middaguur het kantoor aan De Stroet binnenvalt, heeft grote kans dat hij oprichter en voormalig directeur Andries van den Top (75) in de gezellige kantine treft. Van den Top senior heeft de leiding van zijn transportbedrijf zo’n twaalf jaar geleden overgedaan aan zijn zoon Marco van den Top (49) en zijn schoonzoon Jan Schimmel (50). Maar Andries van den Top is nog vrijwel dagelijks op de zaak te vinden. Is het niet op kantoor, dan springt hij wel op de vrachtwagen als de nood aan de man is. “Ik heb vanochtend nog een container geladen in Coevorden”, ver-

in mindere mate in België en Duitsland. De kernactiviteit van het bedrijf is specialistisch vervoer zoals onder meer het transport van staalconstructies, glas, hoge puinen, kozijnen, vliegevels, steiger materiaal en hoogwerkers. Sinds ruim dertig jaar houdt Van den Top Transporten zich ook nadrukkelijk bezig met het vervoeren van 30ft zeecontainers vanaf onder andere het Groningse Warffum naar de havens van Rotterdam, Amsterdam of België met als eindbestemming Engeland. “In de containers vervoeren we veel aardappelzetmeel waar ze in Engeland chips van maken”, vertelt directielid Jan Schimmel.

Sinds de overname van een bedrijf uit Ede in 2010 beschikt de transportonderneming over extra autolaadkranen waaronder twee grote autolaadkranen die een hoogte hebben van 39 meter en horizontaal een bereik van 36 meter hebben. “Dan praten we qua hoogte over de achtste of negende verdieping van een gebouw”, licht Schimmel toe. “Je moet echt wel weten wat je doet met zo’n kraan, het is milimeterwerk.” Met een afstandskastje dat hij als een heuptas om zijn buik bevestigt, kan Schimmel met veel precisie de hijskraan besturen en de goederen boven krijgen.

Glasplaat

Een groot deel van de werkzaamheden van het familiebedrijf betreft het plaatsen van glaswerk. En soms moet

de glasplaat daarvoor tientallen meters de lucht in. “Met het kastje op mijn buik kan ik zo meelopen naar de achtste verdieping. Ik kan precies zien hoe weinig ruimte ik heb om bijvoorbeeld een raam boven te krijgen. Bij eenvoudigere klussen bestuur ik het kastje vanaf de straat”, stelt Schimmel.

De grootste uitdaging bij glaswerkopdrachten is volgens Schimmel het veilig op de grond krijgen van oude, kapotte glasplaten die vervangen moeten worden. De glasplaat wordt aan immense glaszuigers bevestigd die een dubbele veiligheidsmarge hebben. “Maar een ruit die niet te voorspellen is, hangen wij natuurlijk niet in een zuiger. Dan snijden we de ruit kapot en gaat-ie in stukken naar beneden”, zegt Schimmel.

Voorzorgsmaatregelen

Voor ruiten die wel in de glaszuiger kunnen worden gehangen gelden strenge voorzorgsmaatregelen. Schimmel: “Zuigers die glasplaten van 500 kilogram kunnen dragen zijn beproefd op 1000 kilogram. Veiligheid staat >

‘Een ruit die niet te voorspellen is, hangen we natuurlijk niet in een zuiger’

telt de pater familias als hij zijn boterhammen heeft gegeten.

Volgend jaar is het een halve eeuw geleden dat Andries van den Top zijn bedrijf begon. Inmiddels is Van den Top Transporten uitgegroeid tot een onderneming met zestien vrachtwagens en achttien medewerkers van wie dertien vaste chauffeurs. De wagens rijden vooral in Nederland en

Jan Schimmel: “Als we bij een winkelcentrum een glasplaat moeten hijsen dan doen we dat voor openingstijd en naar scholen gaan we altijd na schooltijd of in vakanties.”





altijd voorop. De grootste glasplaten die wij zetten zijn zes bij drie meter. Van tevoren maken we altijd een veiligheidsanalyse. En bij aankomst op de

we dat voor openingstijd en naar scholen gaan we altijd na schooltijd of in vakanties.” Van den Top Transporten heeft zich de afgelopen tien jaar gespecialiseerd in het plaatsen van glas. Schimmel: “We rijden weleens voor het vervangen van één ruit naar Maastricht of Kerkrade.”

prachtig werk. Kijk hier”, zegt Schimmel en hij pakt zijn telefoon erbij om een foto te laten zien. “Laatst moest ik een dakkapel van dertien meter plaatsen, dat is echt precisiewerk”, vertelt de man die zes dagen per week werkt en hierin zo’n 60 à 70 uur maakt.

Schimmel was werkzaam als vrachtwagenchauffeur toen hij Linda van den Top leerde kennen. Haar broer Marco was voorbestemd om vader Andries op te volgen, maar hij wilde het niet alleen doen. “Ik werkte als chauffeur voor een bedrijf in Kootwijkerbroek waar ik het goed naar mijn zin had. Toen het verzoek van de familie Van den Top kwam heb ik besloten om eerst als chauffeur te gaan werken voor Van den Top Transporten BV. Vooral om te kijken of het

‘Het is precisiewerk waarbij veiligheid altijd voorop staat’

locatie is het altijd goed kijken waar we de autolaadkraan neerzetten. Als we bijvoorbeeld bij een winkelcentrum een glasplaat moeten hijsen dan doen

procent op de vrachtwagen en voor vijftig procent werk ik op kantoor. Samen met twee andere collega’s kan ik de grote hijskranen bedienen,

Met voeten in de klei

Jan Schimmel praat bevoegen over zijn werk. Hij is het type directeur dat het liefst met zijn voeten in de klei staat. “Ik zit voor vijftig



klikte met Marco. Het is niet niks om met familie in zee te gaan”, zegt Schimmel met een glimlach.

Deze maandag is Jan Schimmel eerder dan verwacht terug van een hijsklus met de autolaadkraan. “Ik heb even met de kraan een hekconstructie van zes meter op een dak gehesen in Zeist. Het ging heel voorspoedig waardoor ik om 9 uur alweer terug was om op kantoor te gaan werken.”

Het kantoor op de eerste verdieping ligt naast het woonhuis van directielid Marco van den Top, zijn voormalige ouderlijk huis. Beneden is de gezamenlijke kantine waar personeelsleden deze maandagmiddag, traditiegetrouw op sokken, zich te goed doen aan hun lunch. Het oog van de verslaggever valt op een opvallend bid-

prentje op de kast. Op de voorzijde staat een grote foto van een vrachtwagen van Van den Top Transporten BV met daarboven het portret van een vriendelijk ogende man. Jan Schimmel valt even stil als hij het bidprentje pakt. “Dit is Bennie. Hij heeft dertig jaar als chauffeur voor ons gewerkt. Vlak voor zijn pensioen is hij na een kort ziekbed overleden. Zijn vrachtwagen was alles voor hem.”

Stikstofreductie

Een gemoedelijke sfeer met veel aandacht voor het personeel kenmerkt de onderneming van de familie Van den Top. Maar het familiebedrijf wacht de komende jaren grote uitdagingen in de transportbranche. Behalve de problemen die al jaren spelen – zoals het

tekort aan vrachtwagenchauffeurs en de transitie naar schoner rijden – houden Jan Schimmel en Marco van den Top ook de stikstofplannen van het kabinet nauwlettend in de gaten. “We hebben veel klanten in de agrarische sector. Denk aan het leveren van staal voor de bouw van schuren. Als straks veel boerderijen moeten stoppen, voelen wij dat natuurlijk ook. Datzelfde geldt als er door de stikstofreductie minder woningen mogen worden gebouwd. Dat kan voor ons negatief uitpakken omdat wij veel bouw materiaal vervoeren. En dan heb ik het nog niet gehad over de dieselprijzen die door de oorlog in Oekraïne omhoog zijn geschoten. We leven in een onzekere wereld waarbij we continu zullen moeten schakelen.” <

Goed Werkgeverschapverzekering voor een duurzame bedrijfsvoering

Bij een duurzame bedrijfsvoering hoort ook de goede zorg voor medewerkers. Zij zijn tenslotte het belangrijkste kapitaal binnen een onderneming. Om medewerkers te beschermen, heeft de wetgever in Nederland diverse regels opgesteld. Zo kan een werkgever aansprakelijk zijn voor schade die een medewerker onder werktijd overkomt.

Deze aansprakelijkheid is de laatste jaren steeds verder uitgebreid. Om medewerkers en het vermogen van bedrijven te beschermen, biedt TVM verzekeringen een up-to-date verzekering aan: de Goed Werkgeverschapverzekering. Pieter van der Veen, productmanager bij TVM verzekeringen, geeft tekst en uitleg uit deze verzekering.

“Overkomt een medewerker een ongeval tijdens werkzaamheden, dan bestaat de kans dat de werkgever geconfronteerd kan worden met omvangrijke kosten. Vooral de kosten voor letselschade kunnen zo hoog oplopen, dat de bedrijfscontinuïteit in gevaar kan komen. Een motorrijtuigverzekering of aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven biedt niet altijd voldoende dekking. De Goed Werkgeverschapverzekering biedt werkgevers wél een goede oplossing”, vertelt Van der Veen.

Aanvullende verzekering

Van der Veen geeft een voorbeeld. “Een chauffeur komt aan op het depot. Bij het uitstappen doet hij de deur niet goed dicht. Met een harde windvlaag klapt de deur tegen zijn achterhoofd. De kosten voor deze schade zijn niet verzekerd door de aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven, omdat er sprake is van schade met of door een motorrijtuig. Normaal ontvangt de werkgever dus geen schadevergoeding, terwijl de kosten voor de werkgever flink kunnen oplopen. Deze schade is wel verzekerd onder de dekking Arbeidsongevallen van de Goed Werkgeverschapverzekering.”

Het is dus een aanvullende verzekering. Als iemand anders aansprakelijk is of als de schade onder een andere verzekering of regeling valt, dan geldt de Goed Werkgeverschapverzekering niet, verklaart Van der Veen.

Verzekerd voor letsel en materiële schade

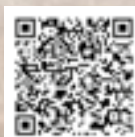
Medewerkers zijn verzekerd voor letsel en materiële schade die tijdens het werk of werkgerelateerde activiteiten ontstaan. De verzekering kent twee dekkingen: Verkeer en Arbeidsongevallen. Van der Veen gaat dieper in op de dekkingen.

“Met de dekking Verkeer voldoet de klant aan de verplichting als goed werkgever, om voor medewerkers een behoorlijke verzekering af te sluiten. Schade door een verkeersongeval is verzekerd, zowel in een auto, met het openbaar vervoer en als voetganger. Voor schade met een bedrijfsauto geldt de dekking niet alleen onder werktijd, maar 24 uur per dag, 7 dagen per week. En niet alleen voor de medewerker, maar voor alle inzittenden.”

“De dekking Arbeidsongevallen gaat verder waar een bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering stopt. Verzekerd is een vergoeding voor schade bij ongevallen, bijvoorbeeld tijdens het laden en lossen van de vrachtwagen. We adviseren dit risico mee te verzekeren omdat deze (letsel) schades vaak voorkomen in de logistieke wereld en de kosten hiervan aanzienlijk kunnen oplopen.”

Voorkomen claims

Van der Veen geeft aan dat met een combinatie van beide verzekeringen werkgevers vervelende claims voorkomen waarvoor zij aansprakelijk kunnen zijn. “En zelfs als een werkgever niet aansprakelijk is, vergoedt TVM vaak de schade. U wilt uw medewerkers tenslotte nooit in de kou laten staan.”



Wilt u meer weten over de Goed Werkgeverschapverzekering van TVM? Op www.tvm.nl/verzekeringen/goed-werkgeverschapverzekering leest u hierover meer.





Wat het winnen van de TVM Awards betekende voor de winnaar

Nagenoeg mijn hele leven woon ik al in Surhuisterveen, samen met mijn vrouw en twee dochters. Surhuisterveen was vroeger een echt transportdorp. Je kende altijd wel een chauffeur. In het weekend kon je naar hartenlust bij een van de diverse transportbedrijven tussen de vrachtwagens lopen en spelen. Zo is het voor mij begonnen.

Het begon met het werk in, aan en rondom vrachtwagens van Oegema Transport in Surhuisterveen. Zo heb ik de techniek leren kennen door in mijn vrije tijd mee te sleutelen. Natuurlijk was het allerleukste dat ik zelf de vrachtwagens in en uit de wasstraat mocht rijden. Zo is ook mijn liefde voor het chauffeursvak ontstaan. Ik heb de mbo-opleiding transport en logistiek niveau 4 gevolgd met als studierichting manager opslag en vervoer. Naast de studie heb ik mijn groot rijbewijs en chauffeursdiploma gehaald.

In april 2002 begon ik bij mijn huidige werkgever Boonstra transport in Haulerwijk. Daar heb ik de meeste landen in het westen van Europa doorkruist.

altijd bij je. Ook al kon ik er helemaal niets aan doen en ben ik van alle schuld vrijgesproken. Toch zit het altijd in je gedachten. Ondanks deze traumatische gebeurtenis, vond ik dat ik er iets positiefs mee zou moeten doen.

Mijn zelfvertrouwen werd door het ongeluk erg beschadigd en kon een boost gebruiken. In 2018 kwam ik in aanraking met het de TVM Awards en het NK Veiligste Chauffeur. Ik besloot mee te doen.

Tot mijn eigen verbazing ging dit erg goed, kwam ik in de finale en uiteindelijk won ik zelfs de eerste editie van het NK! Als prijs mocht ik samen met mijn vrouw naar de Verenigde Staten. Ik ging compleet verzorgd op reis naar drie locaties van Volvo Trucks. Het was een geweldige ervaring.

Ik bleef in contact met de organisatie van het NK. Sinds 2019 zet ik mij in als ambassadeur voor de TVM Awards. Als ambassadeur probeer ik om het chauffeursvak met onder andere video's in een positief licht te zetten.

In 2021 besloot ik om naast het chauffeursvak de opleiding tot rijinstructeur te volgen. Inmiddels werk ik parttime en heb ik de opleiding tot instructeur B afgerond. Per 1 juni ben ik mijn eigen bedrijf begonnen. Ik werk nu voor mezelf als rijinstructeur en ben begonnen met de opleiding tot instructeur C, waarna na mijn grote doel instructeur CE is. Ik vind het winnen van het NK één van de meest inspirerende belevenissen die ik tot nog toe heb meegemaakt, het heeft mijn leven in positieve zin veranderd en mij inspiratie gegeven tot deze stap. Een van de grootste bekroningen op het overbrengen van kennis zou voor mij zijn dat ik te horen krijg dat door de overgebrachte tips en trucs een groot ongeluk met veel leed achteraf is voorkomen. Dan is mijn missie geslaagd!

‘Het winnen van het NK is één van de meest inspirerende belevenissen die ik heb meegemaakt’

Het mooiste land vind ik nog altijd Noorwegen. Weinig snelwegen en prachtige natuur vind je daar. De mooiste route is de Simplonroute naar Italië.

Als chauffeur krijg je mettertijd kennis van de verschillende weggebruikers, daarnaast ontmoet je vele mensen en kom je van alles tegen. Ook gebeurt er wel eens iets waar je nooit op hoopt. Zo heb ik zelf een ongeluk gehad in Duitsland in 2011, waarbij helaas een automobilist is overleden. Dit draagt

Johannes Ritsma
is chauffeur bij
Boonstra transport
in Haulerwijk

Meer weten over
de TVM Awards?
Kijk op
www.tvmawards.nl



MET DATA VEILIG VAN START NAAR FINISH

TVM op Woensdag in teken va



Uit de stroom van gegevens de juiste data halen om de logistieke sector te verbeteren en veiliger te maken, het is één van de belangrijkste doelstellingen van TVM. Tijdens de ledenbijeenkomst op 13 april verkende presentator Rick Nieman in TVM op Woensdag de vele handige manieren om data voor iedereen te laten werken.

tekst: Gerard den Elt
beeld: Gerlinde Schrijver

M iddenin een serieus betoog over datagebruik vliegt Henk Brink, dga van Brink XL in Enter, onbewust toch even uit de bocht. Een zaal met circa

200 leden van TVM in Hart van Holland in Nijkerk gaat op dat moment volledig op in zijn boeiende stelling dat hij op grond van de rijgegevens van zijn chauffeurs kan signaleren of iemand wel of niet goed in zijn vel zit.

“Ik weet zeker: als Max Verstappen vlak voor een Grand Prix dikke ruzie heeft met zijn engineer, dan kun je dat aan zijn race merken”, zegt Brink met ernstig gezicht.

Tot dan toe heeft Robert Doornbos, voormalig Formule 1-coureur bij Minardi en Red Bull Racing, beleefd gezwegen. Hij is immers te gast op het evenement in Nijkerk met als thema ‘Met data veilig van start naar finish’. Maar de Rotterdammer voelt nu toch wel even de noodzaak om Brink te interromperen. “Nee, Max en zijn engineer zijn pure professionals. Die

n preventie, innovatie en data



spreken af elkaar scherp te houden. Emoties in de Formule 1 schakel je uit. Aan Max merk je niks.”

Brink lacht: “Nee, Max is misschien niet vergelijkbaar met de gemiddelde chauffeur...”

Doornbos reageert gevat: “Dat zou je wel denken.” Uit de zaal klinkt bulderend gelach en de suggestie dat er chauffeurs zijn “die dat wel denken”.

Het is een vrolijke onderbreking in een serieuze sessie over het gebruik van data in bijvoorbeeld het personeelsbeleid, het vervoer over water en de veiligheid in de distributie.

Rijstijlanalyse

Henk Brink is een van de sprekers die de rijstijlanalyse gebruikt om in gesprek te gaan met zijn chauffeurs. Daarbij gaat het niet in de eerste plaats om brandstofverbruik of andere onregelmatigheden in het rijgedrag. “Daar gaat het toch niet helemaal om”, vindt Brink. “Veel belangrijker is dat ik hem of haar op de

schouders kan tikken en zeggen: ‘Kom eens even zitten, er valt mij iets op’. Dat zijn soms misschien lastige momenten, maar er komen weleens dingen naar voren.”

CEO Michel Verwoest van TVM haakt daarop in. “Dus Henk, als ik je goed begrijp zeg je eigenlijk dat je de mentale staat van jouw chauffeur belangrijker vindt dan zijn pure rijvaardigheden? Dat hij goed in zijn vel zit en het thuis prettig heeft?”

Brink beaamt dat in grote lijnen en zegt dat het vooral een samenspel is. “Als een chauffeur bij ons een probleem heeft met een leidinggevende of met de planning en je stuurt hem de weg op, dan is hij daar een hele dag mee bezig. Hij zit tenslotte een groot deel van de dag alleen achter het stuur en je merkt zulke dingen in het rijgedrag.”

Het gebruik van data is wat hem betreft een goed hulpmiddel in het personeelsbeleid, een steeds belangrijkere

component in bedrijven met personeelstekorten onder chauffeurs. “We kijken daarom dagelijks naar onze data, voor zo ver het lukt, want ik zit zelf ook nog weleens achter het stuur. Maar als ik onregelmatigheden in de

‘De sector verandert hard en wij gaan heel hard meeveranderen’

data zie, dan reageer ik daar zo snel mogelijk op.”

Snel tempo

Michel Verwoest houdt de aanwezigen voor dat data in snel tempo aan belang winnen. TVM gaat steeds meer met data doen, op het gebied van schade en preventie natuurlijk, maar ook op andere terreinen. “We >

moeten onze klanten helpen aan gegevens, zodat ze veiliger en zuiniger kunnen gaan rijden. Daar zijn we al mee bezig, maar dat is een ontwikkeling die op dit moment ongelooflijk snel gaat. Soms lopen we voorop, soms gaan we mee met de stroom, maar we zullen op dat terrein continu in beweging zijn.”

Hij noemt als voorbeeld dat afwijkingen en patronen in data kunnen

Volgens Verwoest wil TVM leidend zijn in het datagebruik ten gunste van de klanten. “Er is wel veel werk te doen, want de sector verandert hard en wij gaan heel hard mee veranderen.”

Dat gebeurt ook in de binnenvaart. Daar helpen data schippers bijvoorbeeld om de kortste en zuinigste vaarroute uit te zetten over de rivieren. Volgens Peter van Veen, general manager Binnenvaart bij Alphasat Marine BV, is zijn AlphaRiverTrackPilot als volledig geautomatiseerd koerssysteem voor het binnenvaartsegment nog niet volledig geaccepteerd. Vooral oudere schippers zijn terughoudend om deze innovatie toe te passen.

“Vernieuwing roept altijd scepsis op”, vertelt Van Veen.

“Sommige oudere schippers zien het als een miskenning van hun vaardigheden. ‘Ik weet zelf wel hoe ik moet varen’, zeggen ze dan. Maar van groot belang blijft dat ook de jongeren de oude vaardigheden blijven beheersen, al was het maar om erop te kunnen terugvallen.”

Het koerssysteem werd vier jaar geleden geïntroduceerd voor de binnenvaart. Tot dan werd een stuurautomaat gebruikt, eerst bestuurd met een stuurrad, daarna met een joystick. “De Track Pilot neemt het sturen over en de schipper heeft nu een meer controlerende taak. Hij hoeft niet meer onbewust te rekenen hoeveel roer hij moet geven.”

Ook afleiding door telefoontjes of overleg met de bemanning hebben geen invloed meer op de koers. “Je

gaat veel vloeiender door de rivier met minder stuuruitslag. Het is een automatische piloot, hij neemt alle koerscorrecties over. Dat leidt tot minder brandstofverbruik en meer veiligheid. De kapitein wordt minder moe”, zegt Van Veen.

Onorthodoxe aanpak

Aan het slot van de sessie TVM op Woensdag komt ook Tom Alsem, business analist bij online supermarkt Picnic, aan het woord. De hele operatie van deze snel groeiende digitale kruidenier is doordrenkt met data. Of zoals Alsem het uitdrukt: “Picnic is een databedrijf dat is gaan vervoeren.”

Het bedrijf heeft de ambitie om ‘the best milkman on earth’ te worden, het beste distributiebedrijf dat de boodschappen met behulp van data thuis komt bezorgen. “De beste melkman worden we niet door gebruik te maken van bestaande oplossingen, dus doen we het anders”, vertelt Alsem over de onorthodoxe aanpak.

Het bezorgen gebeurt met jongeren, zogenaemde ‘runners’, die gemiddeld 21 tot 22 jaar oud zijn. Ze hebben vaak net hun rijbewijs en gaan na een uitgebreid trainingstraject met hun ‘Electric Picnic Vehicle’ op pad.

“Onze runners hebben een elektronische driving coach, die bijvoorbeeld door middel van een geluidssignaal meldt dat ze te snel door een bocht gaan. Aan het einde van hun trip krijgen de runners hun bochtenscore en gemiddelde snelheid. Dan kunnen we duidelijk maken wat er is misgegaan en dat bespreken we. Ze hebben niet veel rijervaring, daarom coachen we. We proberen er achter te komen waar het vandaan komt.”

Met die runners en alle verzamelde data wil Picnic de wereld veroveren. “Elk jaar stellen we de visie bij omdat we alweer verder zijn dan we dachten. Over tien jaar denk ik dat we een groot deel van Europa kunnen bedienen. We zitten nu in Nederland, Duitsland en Frankrijk en de missie is om dat uit te breiden. Iedereen kent Picnic over tien jaar wereldwijd.”

Die ambitie klinkt Robert Doornbos als muziek in de oren. Ooit sprak de coureur tijdens zijn Amerikaanse avontuur in de IndyCar Series met racelegende en voormalige wereldkampioen in de Formule 1, Mario Andretti. “Mario vertelde mij destijds een levensles: ‘Als je alles onder controle hebt, ga je niet hard genoeg.’”

Het gebruik van data zal in de ogen van velen de groei – ook in de logistiek – verder aanjagen. <

‘TVM wil leidend zijn in het datagebruik ten gunste van de klanten’

bijdragen aan het vergroten van het inzicht en tevens het nemen van maatregelen vergemakkelijken.

Zo is er bijvoorbeeld met behulp van een drone een lastige verkeerssituatie in het centrum van Utrecht geanalyseerd. Daar bij de Neude, met winkels, een bibliotheek, veel studenten, scholieren en moeders met kinderen op de fiets, is het vaak lastig bevoorraden met een vrachtauto tussen het constant bewegende publiek.

“Als er een groter ongevalsrisico bestaat in het centrum van Utrecht, dan kun je er niet zo veel mee”, legt Verwoest uit. “Maar als je de exacte locatie en het tijdstip weet, dan kun je op basis van data de chauffeurs beter voorbereiden en slimme manieren bedenken om op het beste tijdstip en op de beste manier te laden en te lossen.”



Doornbos: 'In de Formule 1 wordt innovatie gekoppeld aan veiligheid'

Hij noemt zichzelf een 'petrolhead', maar Robert Doornbos beseft dat er op afzienbare termijn een einde komt aan het massale gebruik van fossiele brandstof. Zijn ervaringen met data en snelheid deelt de voormalige Formule 1-coureur van Red Bull graag om de logistieke sector verder te helpen op weg naar schone en veilige logistiek.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Gerlinde Schrijver en ANP

Een voormalige coureur die op circuits over de hele wereld ruim boven de 300 km/u heeft gereden, verschijnt natuurlijk niet met een zuinige elektrische auto bij de ledenbijeenkomst van TVM in Nijkerk.

Robert Doornbos is tegenwoordig directeur van Pon Luxury Cars in Rotterdam, een dealer in premium merken als Porsche, Lamborghini en Bentley. Dan toon je natuurlijk graag je favoriete handelswaar. In dit geval een Porsche, in een hybride uitvoering welteverstaan. "Er stond niets anders", zegt hij met een knipoog. En ja, hij rijdt ook wel eens te hard. "Ik krijg regelmatig fanmail van het CJIB, zoals ik het noem." Hij bestempelt de auto's in zijn showroom als "speelgoed dat leuk en opwindend is, maar niemand echt nodig heeft".

De 40-jarige Rotterdammer is overigens geen tegenstander van de elektrificatie van het wereldwijde wagenpark. "Begrijp me goed, die is onomkeerbaar. Maar ik blijf een petrolhead. Bij mij stroomt nog steeds benzine door de aderen. Ik moet nu



kunnen worden. Niet alleen in een raceauto, maar ook in een vrachtwagen.

Om bijvoorbeeld het rijgedrag vast te leggen, de beste routes te kiezen, schade te beperken, zo zuinig mogelijk te rijden en benzine of banden te sparen.

Circa 200 ondernemers in de logistieke sector hangen in Hart van Holland aan zijn lippen voor dit hoorcollege, want wie kan er beeldender vertellen over de verschillen en parallellen tussen truck en bolide? De vergelijking is des te aantrekkelijker nu de wereldkampioen in de Formule 1 uit Nederland afkomstig is en luistert naar de naam Max

Verstappen. Doornbos maakte in het kielzog van de Limburger een tweede carrière door in de programma's van Ziggo Sport naam te maken als duidend van de gebeurtenissen en techniek in de koningsklasse van de autosport.

Hij geeft ruiterslijk toe te hebben geprofiteerd van de opmars en het succes van Verstappen. "Zonder het succes van Max zou mijn wereld er heel anders hebben uitgezien."

Oorsprong innovatie

De welbespraakte presentator schetst in sneltreinvaart hoe belangrijk de innovaties in de autosport en in het bijzonder in de Formule 1 zijn voor >

'Elke beslissing wordt genomen op basis van data'

eenmaal wel iets horen als ik in de auto zit."

De ex-coureur en presentator bij Ziggo Sport weet als geen ander hoe belangrijk data zijn en hoe die gebruikt



de industrie. “Alles dat in de hedendaagse straatauto’s en trucks terug te vinden is, vindt zijn oorsprong in de Formule 1. Daar worden de innovaties bedacht die auto’s niet alleen sneller, maar ook veiliger, betrouwbaarder en zuiniger maken.”

Hij noemt de afschuwelijke crash van Romain Grosjean (2020, GP Bah-

‘Elke Grand Prix wordt
gezamenlijk voor
drie terabyte aan
data verzameld’

rain) als voorbeeld. De Zwitsers-Franse coureur overleefde op onwaarschijnlijke wijze een megacrash. “In de Formule 1 wordt innovatie gekoppeld aan veiligheid. Daardoor zie je dat een mogelijk zwarte dag toch nog goed afloopt. Formule 1 is een gevaarlijke sport en dat blijft het,

maar juist door auto’s zo sterk te maken kun je een dergelijke crash overleven. Die kennis wordt ook weer elders in de auto-industrie gebruikt.”

Al die knowhow wordt volgens hem opgedaan door dag-in-dag-uit bezig te zijn met de kleinste details om auto’s lichter, zuiniger en sneller te maken. Dat gebeurt bij het Red Bull Techno-

logy Center in het Engelse Milton Keynes bijvoorbeeld in een fabriek met 1300 werknemers, die allemaal op jacht zijn naar het winnen van honderdsten of duizendsten van een seconde. Dat kostte vorig jaar alleen al bij Red Bull 360 miljoen dollar, dus pakweg 1 miljoen dollar per dag.

“In elke Formule 1-auto zitten 200 sensoren, die voortdurend allerlei gegevens sturen naar de fabriek. Elke Grand Prix weer wordt door alle teams gezamenlijk voor drie terabyte aan data verzameld, beoordeeld en geanalyseerd.

Zodat men kan zien waar, wanneer en bij welke snelheid geremd wordt, welke racelijnen worden gevolgd, wie zijn banden het beste kan sparen, wie na de bocht het snelst weer vol gas kan geven en ga zo maar door. Data liegen niet, data liegen nooit. Uiteindelijk bepaalt de klok hoe snel je bent. In die zin is het een sport zonder uitvluchten.”

Dat bleek wel aan het begin van het seizoen, toen Max Verstappen een paar pijnlijke uitvalbeurten kende. Want hoe kan het dat met al die uitgegeven miljoenen en al die data Verstappen niet over een betrouwbare auto beschikte? Doornbos knikt. Hij haalt het beroemde motto uit de autosport aan: “If you want to finish first, you first have to finish.”

Theorie vs praktijk

“Je hebt niks aan snelheid als je de finish niet haalt. Daar worden de punten verdeeld”, beaamt hij volmondig. Doornbos stelt dat zelfs de knapste kop in de autosport, meesterontwerper Adrian Newey (‘De Einstein van de Formule 1’), nóg zo veel innovaties



“Alles dat in de hedendaagse auto’s en trucks terug te vinden is, vindt zijn oorsprong in de Formule 1”

op de tekentafel kan bedenken, pas op het asfalt zal blijken of de theorie ook in de praktijk werkt. Verstappens concurrent Lewis Hamilton weet er alles van, nu zijn Mercedes niet vooruit te branden lijkt.

“Iedere race zitten er bij Red Bull een mannetje of tachtig alle data uit te pluizen. Formule 1 is een data driven sport geworden. Elke beslissing wordt genomen op basis van data: welke coureur moeten we in de auto zetten, welke motor moeten we kiezen. En de engineers werken op de limiet van de reglementen, want de mooiste bloemetjes groeien aan de rand van de afgrond. Waar kan het sneller, waar kan het beter, werken alle processen in de auto goed?”, schetst hij het werk achter de schermen. Dat is overigens eenrichtingsverkeer; het team ontvangt wel de data uit de auto, maar mag niets terugzenden. Hooguit wordt de coureur via de boordradio in codetaal ingefluisterd bepaalde instellingen te wijzigen tijdens de race.

De coureurs op hun beurt hebben op hun racestuurtje de keuze uit zo’n zeventig instellingen. “Dat moet je blindelings kunnen doen. Want als je met 280 km/u de tunnel in Monaco instuurt en je vraagt je af: waar zit dat knopje ook alweer? Dan eindig je in de lobby van Hotel de Paris en is je weekend voorbij. De huidige generatie

coureurs bestaat uit bijna techneuten, de Max Verstappens en Charles Leclercs.”

Noodzaak

De Rotterdammer geeft een helder voorbeeld van de Spartaanse werkverhoudingen én de noodzaak van het datagebruik in de huidige Formule 1.

‘Data liegen niet, data, liegen nooit’

Verstappen reed vorig jaar op Zandvoort zonder een drinksysteem in zijn auto, tijdens warme races noodzakelijk bij een hartslag van 180 gedurende anderhalf tot twee uur. “Zijn engineer zei: ‘Max, we bouwen geen drinkstelsysteem in, want elke kilo extra in de auto betekent op Zandvoort zeshonderdste van een seconde per rondje’. De volgende dag pakte Max poleposition met drieduizendste van een seconde verschil ten opzichte van Lewis Hamilton.”

Doornbos wil maar zeggen: die stroom aan data hielp Verstappen de volgende dag aan de zege in de Grand Prix op Zandvoort. <

PASPOORT

Naam: Robert Doornbos
Geboren: 23 september 1981 in Rotterdam
Functie: directeur Pon Luxury Cars Rotterdam
presentator autosport Ziggo
voormalig coureur
Loopbaan: coureur en Rookie of the Year in Formule 3000
Formule 1 2004-2007
(11 Grands Prix voor Minardi (8) en Red Bull (3) testrijder voor Jordan)
Champ Cars (2007, Rookie of the Year)
A1 Grand Prix (2008), IndyCars (2009)
Superleague Formula (2010)



TVM foundation: Samen zetten we dromen om in daden

Kent u een stichting of vereniging met een bijzonder initiatief, waar niet voldoende financiële middelen beschikbaar zijn? U, als lid van de TVM groep, en uw medewerkers kunnen een aanvraag indienen bij de TVM foundation.

Kleurrijke initiatieven

Het jaar 2021 was wederom een jaar waarin iedereen zich steeds moest aanpassen aan de veranderende corona-omstandigheden. Toch blijkt uit de donatieverzoeken volop voortvarendheid onder stichtingen, verenigingen en andere vrijwilligersinitiatieven. Voortvarendheid om met z'n allen positieve verandering teweeg te brengen. In het dorp, in de buurt, bij scholen, bij sportclubs: de saamhorigheid bleek op alle fronten onveranderd groot.

De TVM foundation willigde in 2021 25 donatieverzoeken in: kleurrijke initiatieven op sportief, cultureel en maatschappelijk vlak. In het jaarverslag op www.tvmfoundation.nl leest u meer over de projecten die in 2021 een donatie van TVM kregen toegezegd.

Tijdens de eerste vergadering van 2022 heeft het bestuur van de TVM

foundation weer diverse aanvragen behandeld. 12 projecten hebben inmiddels een positief bericht gekregen.

Zet een van uw medewerkers zich in voor een lokaal initiatief?

Wijs ze dan op de TVM foundation. Leden (zakelijke klanten) van TVM én hun medewerkers mogen een aanvraag doen.

Op www.tvmfoundation.nl leest u meer over de voorwaarden waaraan een aanvraag moet voldoen. Wilt u een aanvraag indienen? Ga naar www.tvmfoundation.nl, controleer of uw voorstel aan de voorwaarden voldoet en stuur het aanvraagformulier

voor 1 oktober in. Wie weet ontvangt uw inzending ook een bijdrage.



Ledenraad benoemt Rien Nagel tot voorzitter RvC

Tijdens de vergadering van de Ledenraad op 7 april is Rien Nagel benoemd tot voorzitter van de Raad van Commissarissen van TVM verzekeringen. Hij volgt hiermee Martin Duvivier op, die per 9 maart 2022 zijn functie als voorzitter van de Raad van Commissarissen na een zittingstermijn van acht jaar heeft neergelegd. Rien Nagel is 1 mei getreden tot de Raad van Commissarissen.

Nagel is in zijn huidige werkzaamheden onder meer betrokken bij investeringsmaatschappij Quadrum Capital. Daarnaast is hij voorzitter en vicevoorzitter van de Raad van Commissarissen van ENO Zorgverzekeraar en Flynth adviseurs en accountants en commissaris bij NLInvesteert.

Jaarvergadering

Na twee jaar onlinevergaderen werd de jaarvergadering van de



Ledenraad weer gezamenlijk gehouden. Dit keer in het Noord-Hollandse Oostzaan. Tijdens de vergadering is de jaarrekening 2021 vastgesteld, het kapitaalbeleid 2021 goedgekeurd en is decharge verleend voor het gevoerde beleid van het Bestuur en het gehouden toezicht van de Raad van Commissarissen. Verder is de externe accountant benoemd.

De Ledenraad vormt een afspiegeling van het ledenbestand en is een klankbord voor het Bestuur en Raad van Commissarissen.

Test uw kennis

Aansprakelijkheid goed verzekerd?

Als goed werkgever is het verstandig om een goede verzekering voor (arbeids)ongevallen van uw medewerkers af te sluiten. Ook als u een aansprakelijkheidsverzekering heeft, zijn er situaties denkbaar dat u niet de juiste verzekeringsdekking heeft.

Goed verzekerd in alle situaties?

Met een AVB (Aansprakelijkheidsverzekering bedrijven) is niet alle schade met of door een motorrijtuig gedekt. We schetsen een paar alledaagse situaties. Weet u of uw normale aansprakelijkheidsverzekering de schade vergoedt? Test uw kennis over uw Bedrijfsaansprakelijkheid en lees over onze Goed Werkgeverschapverzekering.



Direct naar de enquête:
www.tvm.nl/nieuws/uw-aansprakelijkheid-goed-verzekerd

Groene kaart

Straks niet meer verzekerd in Rusland en Wit-Rusland

In de polisvoorwaarden van de TVM motorrijtuigenverzekeringen is geregeld dat u verzekerd bent in de landen waarvoor uw Internationale Motorrijtuigenverzekeringskaart (groene kaart) geldig is. Als gevolg van sancties behoren Rusland en Wit-Rusland vanaf 1 juni 2023 niet meer tot het groene kaartsysteem. De organisatie van de groene kaart (Council of Bureaux) heeft besloten om de deelname van Rusland en Wit-Rusland te beëindigen vanaf deze datum.



Stichting Noah4All ontvangt bijdrage voor portofoons van TVM foundation

Frank Bakker van Stichting Noah4All ontving uit handen van TVM'er Harjo Woltinge en TVM foundation-secretaris Jolanda Metselaar een symbolische cheque.

De Stichting gebruikt de donatie voor de aanschaf van portofoons voor het veilig uitvoeren van een wens. De cheque werd overhandigd bij de start van de beurs Transport Compleet in Hardenberg waar

de Noah4All Wens Truck prominent aanwezig was. De stichting is erop gericht om een onvergetelijke dag te maken voor mensen die terminaal of chronisch ziek zijn en werkzaam zijn of waren in de logistieke sector. Noah4All laat een glimlach weer terugkomen op het gezicht, even de pijn en het verdriet vergeten en gewoon genieten. De inrichting van de Noah4All Wens truck is helemaal geschikt (en goedgekeurd) voor veilig brancard en rolstoel vervoer.

Fred Treur nieuwe COO TVM

Sinds 1 mei is Fred Treur werkzaam als Chief Operation Officer (COO) en maakt hij in die rol deel uit van de Raad van Bestuur van TVM verzekeringen. Een korte kennismaking met het nieuwste bestuurslid.

Treur (47) maakte eerder dit jaar de overstap van coöperatieve verzekeraar Univé naar TVM. Hij werkte sinds 2019 voor Univé, waar hij vanaf oktober 2020 de rol van Directeur Financiën vervulde. De Woerdenaar heeft veel kennis van en affiniteit met de verzekeringsbranche. In het verleden werkte hij namelijk al ruim 19 jaar voor het Verbond van Verzekeraars, waar hij in diverse (management)functies als bijvoorbeeld Manager Algemene Beleidszaken en Manager Centrum voor Verzekeringsstatistiek werkzaam was. Hij heeft een wiskundige achtergrond.

Passie werkt aanstekelijk

Vanaf het eerste gesprek was er al sprake van een klik. Met TVM, maar vooral met de mensen die hij sprak. “De passie voor het werk en de sector bij TVM werkt aanstekelijk. Dat spatte er bij iedereen met wie ik sprak en spreek vanaf. Transport nam ik eerder vaker voor lief, maar sinds de eerste gesprekken

bij TVM kijk ik er anders naar. De transport- en logistieksector zijn cruciaal in ons bestaan, dat hebben we wel gezien tijdens de coronacrisis. Als COO ben ik verantwoordelijk voor Schade Materieel, Letselschade, Proces & Kwaleiteit, Juridische Zaken, Speciale Zaken en Rechtshulp. Daar kan het verschil gemaakt worden voor de leden.”

Leveren op het moment van de waarheid

Met de huidige energietransitie is ook de transportwereld volop in ontwikkeling. Dat vraagt ook wat van de manier van dienstverlening, die beweegt met de sector mee. Als COO is Treur dus verantwoordelijk voor onder andere het gehele schadedomain en de dienstverlening aan de leden van TVM. “Mijn missie is om samen met mijn teams er voor onze klanten te zijn als het er echt om gaat. Dan maken we het verschil en leveren we de toegevoegde waarde waarom onze leden lid zijn van de coöperatie. Dat doen we met oog voor de mens, resultaatgericht en met het collectieve belang en de strategie centraal op het vizier. Bij TVM is de betrokkenheid van de leden volop merkbaar. Het is heel tastbaar en duidelijk voor wie je het doet.”



Verkeersstrafrecht in het verkeer: weet u wat u moet doen bij een verkeersongeval? Het is voor beroepschauffeurs en werkgevers belangrijk om te weten wat er komt kijken bij zo'n situatie. Simone Plum, manager rechtshulp en verzuimdiensten, vertelt u er in 5 vragen meer over.

1. Wat verstaat TVM rechtshulp onder Verkeersstrafrecht?

“Binnen de dekking van de rechtshulpverzekering (verkeer) gaat het om strafzaken, waarbij de verzekerde bij een verkeersongeval wordt verdacht van strafbare feiten en er sprake is van 'letsel of dood door schuld' en/of doorrijden na een aanrijding.”

2. Hoe verloopt zo'n verkeersstrafzaak?

“De politie doet uitvoerig onderzoek naar het ongeval. Een eerste verklaring van een chauffeur is voor hen van groot belang. De politie verzamelt bewijs en heeft als doel te bekijken of er een verkeersfout is gemaakt. De chauffeur wordt soms na het ongeval meegenomen voor een eerste verhoor. Anders krijgt hij/zij later een oproep om een verklaring af te leggen. Bij zo'n verhoor heeft de chauffeur het recht op aanwezigheid van een advocaat. Wij adviseren om geen verklaring af te leggen zonder aanwezigheid van een deskundige strafrechtadvocaat. Ook als de druk wordt opgevoerd om deze eerder af te leggen.”

3. Hoe gaat het verder?

“Als door de politie alle bewijsmiddelen zijn verzameld, gaat het dossier naar de Officier van Justitie en de advocaat van de chauffeur. De Officier beslist of er voldoende bewijs voor een strafbaar feit is. De zaak kan op drie verschillende manieren worden afgehandeld: sepot, strafbeschikking of met een dagvaarding.”

4. En als de zaak doorgaat naar de rechter?

“In de dagvaarding staat wanneer de chauffeur bij de rechter moet verschijnen en wat hem/haar wordt verweten. Komt een verdachte niet opdagen? Dan gaat de procedure gewoon door en kan een verdachte geen weerwoord geven. In de zaak neemt de rechter kennis van alle bewijsmiddelen, vertelt wat wettig en overtuigend bewezen wordt geacht en wat hij/zij van de strafeis vindt. De rechter kan de verdachte vrijspreken of veroordelen. Is de veroordeelde het niet eens met de uitspraak? Dan kan hij/zij in Hoger beroep gaan en/of cassatie aantekenen.”

5. Wat kan TVM rechtshulp voor u betekenen bij een verkeersstrafzaak?

“Bent u voor rechtsbijstand (verkeer) verzekerd? Meld uw zaak dan zo snel mogelijk bij ons. Wij zorgen dat een deskundige strafrechtadvocaat de chauffeur bijstaat. Wij werken samen met gespecialiseerde advocatenkantoren in het verkeersstrafrecht. In Nederland is dat Cleerdin & Hamer Advocaten.”



Kijk voor meer informatie over de TVM rechtsbijstandverzekering op www.tvm.nl/verzekeringen/rechtsbijstandverzekering

‘Data beter benutten voor schadepreventie’

Met duizenden verzekerde vrachtauto's en honderden verzekerde schepen draagt TVM als coöperatie een aanzienlijk financieel risico. Met een uitstekend beleggingsresultaat en een volgens Chief Financial Risk Officer (CFRO) Jeroen van Grinsven “robuuste solvabiliteit” over het jaar 2021 kunnen leden en klanten vertrouwen op een zich goed ontwikkelende en doorgroeiende verzekeraar.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Gerlinde Schrijver en Matty van Wijnbergen

Het coronajaar 2021 was voor TVM een jaargang “met meer ups dan downs”, zei CFRO Jeroen van Grinsven in april op de gecombineerde ledenbijeenkomst van de Afdeling Beroepsvaart en de Afdeling Logistiek en Transport van de Coöperatie TVM U.A.

De vergadering van de Ledenraad, een week eerder, was voor Van Grinsven min of meer de vuurdoop binnen TVM. Hij is per 1 januari 2022 Dirk Jan Klein Essink opgevolgd als financieel hoogst verantwoordelijke functionaris en legde daarom in de vergadering verantwoording af voor de financiële resultaten over het jaar

met name het tweede deel van 2021, toen de economie zich herstelde na een reeks lockdowns vanwege het rondwarende virus, droeg echter wel bij aan een grotere schadelast.

Van Grinsven (39), afkomstig van verzekeraar a.s.r. waar hij sinds 2009 onder meer werkte als Finance Manager en CFRO bij uitvaartdochter Ardanta en sinds 2018 als adjunct-directeur Schade bij a.s.r., zegt te zijn “gevallen voor de bijzondere positie in de verzekeringsmarkt die TVM als dominante nichespeler vervult”.

Ook de coöperatiegedachte spreekt hem aan, voor hem een nieuwe bedrijfsomgeving aangezien zijn vorige werkgever beursgenoteerd is en dus rekening dient te houden met de verwachtingen van de aandeelhouders omtrent rendement.

Niettemin heeft ook TVM zich te houden aan vergelijkbare eisen omtrent resultaat en continuïteit van de coöperatie, waar zaken als de zogenoemde combined ratio, de schade-ratio, de kostenratio en de solvabiliteit van belang zijn.

Wat dat betreft presteert TVM solide en op sommige gebieden uitstekend, verduidelijkt Van Grinsven: “Met een solvabiliteit van 234% zit TVM bij de top van de Nederlandse verzekeraars. De combined ratio, de verhouding tussen premie-inkomsten enerzijds en uitgaven aan schade en kosten anderzijds, komt dit jaar uit op 106,0%. Dat betekent dat we in 2021

verlies hebben geleden op onze verzekeringsactiviteiten. Dat komt door een extra dotatie aan onze technische voorzieningen.

Als je die niet zou meerekenen, dan komen we uit op een combined ratio van 95,0%. We hebben die extra dotatie moeten doen omdat we hebben vastgesteld dat op de lopende schade-dossiers van met name WA-letsel de toekomstige uitkeringen hoger zullen worden dan we hadden ingeschat. De hoogte van die uitkeringen neemt evenals de kosten voor juridische bijstand steeds verder toe. Daarom hebben we een extra dotatie moeten doen om toekomstige hogere uitkeringen te kunnen opvangen.”

Wat is per saldo het resultaat?

“Als we kijken naar de verdiende premie, de schade en de kosten, dan hebben we in 2021 een omzetsprong gemaakt van 37 miljoen euro, dat is ruim 12% omzetgroei. Alle drie de landen waar wij actief zijn hebben daaraan bijgedragen, met zeker in België een hele mooie groei met een goede rentabiliteit. Daarvoor verdient TVM Belgium een groot compliment. Op een omzet van 346 miljoen euro hebben we een winst voor belasting behaald van 10 miljoen euro. De kosten voor het verzekeringsapparaat lagen op 19,3% en dat is bijna een procent onder de begroting. Daarbij is de productiviteit van onze 602 medewerkers ook nog eens toegenomen. Dat is een pre voor het hele bedrijf. Kijken we naar de schade, dan zien we dat door de economische bedrijvigheid >

‘Met een solvabiliteit van 234% zit TVM bij de top van de Nederlandse verzekeraars’

2021. Ondanks de aanhoudende coronacrisis heeft TVM volgens Van Grinsven het jaar 2021 goed doorstaan met een resultaat na belasting van 7,1 miljoen euro en een stevige solvabiliteit van 234%.

De leden ontvingen in 2021 10 miljoen euro terug als financiële steun in de rug tijdens de coronapandemie vanuit de coöperatie, een gebaar dat enorm is gewaardeerd in de branche.

De toegenomen bedrijvigheid in





in 2021 het aantal gereden kilometers en helaas ook de schadelast het pre-coronajaar 2019 heeft overtroffen. In 2020 zat het land een tijdje echt op slot en daardoor hebben we een daling van het aantal schades gezien. Afgelopen jaar is door het ingezette herstel zowel de omzet als de schade in gelijke mate omhoog gegaan.”

Dat is voor een verzekeraar geen gewenste ontwikkeling, toch?

Van Grinsven: “Nee, zeker niet. Vandaar dat we steeds meer inzetten op preventie. Dat doen we met behulp van onze tool Bumper en door de analyse van de overige beschikbare data. We zien echter ook dat de hoogconjunctuur tot een tekort aan chauffeurs leidt en dat de mate van professionaliteit en ervaring daardoor gemiddeld niet toeneemt. Dan gaan per definitie onze schade-aantallen omhoog. Het zal

spannend worden hoe zich dat verder gaat ontwikkelen.”

Wat betekent dat voor de premie?

“Het verschilt per klant en is afhankelijk van zijn schadecijfers. We proberen steeds meer naar het individuele rendement van een klant te kijken. Al ont-kom je soms ook niet aan een generieke verhoging.”

Er is vorig jaar, overigens ten laste van het boekjaar 2020, 10 miljoen euro uitgekeerd aan de leden. Hoe is dat gegaan?

“Dat was een zeer welkom steuntje in de rug van de leden van de coöperatie. Velen hebben in het eerste coronajaar, met enkele lockdowns, een zwaar jaar gehad. Voor sommigen was het écht de vraag hoe het hen zou vergaan en of ze het hoofd wel boven water konden houden, zeker in bepaalde sectoren. En

als coöperatie moet je er juist in moeilijke tijden zijn voor je klanten. Dat hebben we gedaan door 10 miljoen euro uit te keren naar rato van enerzijds de schadelast en anderzijds de periode dat een ondernemer klant bij ons is. Dat is heel erg gewaardeerd door onze leden. Op zo’n moment kun je je waarde als coöperatie bewijzen.”

Een deel van de winst komt uit beleggingen. Hoe belangrijk zijn die voor een verzekeraar?

“Vooropgesteld: we willen worden beoordeeld en afgerekend op onze prestaties als schadeverzekeraar, dus zonder beleggingsresultaat”, aldus de CFRO. “Gelukkig hebben de beleggingen vorig jaar bijgedragen aan ons resultaat. Daardoor hebben we de eerder genoemde extra dotatie aan onze technische voorzieningen kunnen opvangen. De beleggingen zijn een

heel belangrijk onderdeel van ons bedrijf. Twee derde van ons eigen vermogen is gevormd door de directe en indirecte resultaten uit de beleggingsportefeuille. De huidige portefeuille bestaat voor ongeveer 65% uit vastrentende waarden. Een kwart beleggen we in aandelen en 10% in vastgoed, een relatief klein deel. De laatste categorie is wel aangetrokken, maar heeft wel een deuk gehad. Over het algemeen was het een goed beleggingsjaar.”

Wat moet er de komende tijd gebeuren om de resultaten tenminste op peil te houden?

“Ik denk dat TVM op het gebied van digitalisering en automatisering nog flinke stappen kan zetten. In onze strategie staat dat ook heel goed omschreven. We werken nog niet altijd efficiënt

genoeg en we maken nog te weinig gebruik van data. De basis staat er, maar het is nu zaak dat verder in de richting van onze klanten uit te rollen. We moeten de data zodanig gaan analyseren dat we weten met welke risico's we te maken hebben en de mogelijkheden tot preventie beter inzichtelijk kunnen maken voor onze klanten. Mijn beeld is dat deze zaken allemaal in gang zijn gezet, maar dat we de mogelijkheden sneller en beter moeten gaan benutten.”

Hij noemt als voorbeeld Bumper. Hopelijk wordt dit op basis van de doorontwikkeling de komende jaren voor onze klanten een echte 'must have'. Hiermee proberen we door

middel van data onze klanten steeds beter te informeren over de schade-ratio's, zeker ook door te vergelijken met geanonimiseerde concullega's. Ons doel is bedrijven te laten zien hoe

‘Ik denk dat TVM op het gebied van digitalisering en automatisering nog flinke stappen kan zetten’

zij door meer aandacht te besteden aan schadepreventie zij beter kunnen presteren dan andere bedrijven in dezelfde sector. Dit resulteert in een lagere schadelast, hetgeen zich vertaalt voor de klant in een lagere premie. Een echte win-win dus.” <





De Vliegende Hollander

Verlekkerd stond hij als kind in de bossen van Apeldoorn naar motorcrossers te kijken. De wens om zelf te mogen racen bleef onbereikbaar. Maar als eigenaar van een transportbedrijf zag Maaik den Hollander later dezelfde passie bij zijn zoon Yourick. En dus was een hoofdsponsor snel gevonden.

tekst: Yoeri van den Busken
beeld: Matty van Wijnbergen



Maaik den Hollander (52) is een telg van een rasechte transportfamilie uit Apeldoorn. Zijn opa en vader gingen hem voor in het vak. Samen met zijn 22-jarige dochter Pernilla, die de vierde generatie vertegenwoordigt, stuurt hij M. den Hollander B.V. aan. Ondanks de rode draad in hun geschiedenis is het nooit dezelfde onderneming geweest.

Op een vrijdagmiddag, dertig jaar geleden, moest hij bij zijn vader op kantoor komen. De eigenaar van De Stormvogel bracht een even korte als zakelijke boodschap over. “Ik heb de boel verkocht.” Maaik, net negentien, wist niet wat hij hoorde. “Ik had eerst in de garage gewerkt als monteur en daarna mijn vrachtwagenrijbewijs gehaald”, zegt hij. “Ik was er klaar voor om aan het werk te gaan. Dus mijn eerste reactie was: en ik dan?”

‘Je moet jezelf steeds willen verbeteren, dat probeer je binnen je bedrijf ook’

Ik kon mee, opperde mijn vader. Maar dat wilde ik helemaal niet.”

Pas later leerde Maaik den Hollander meer over de achtergronden. Dat zijn vader worstelde met een hoop financiële verplichtingen. “Die problemen werden voor hem allemaal

opgelost. Mijn vader kocht als het ware zekerheid. Achteraf zeg ik: hij heeft het goed gedaan. We hebben ook nooit trammelant gehad, hij heeft me nog lang geholpen met mijn werk, maar je staat op die leeftijd niet stil bij de sores die hij toen had. Je ziet je eigen kaartenhuisje in elkaar zakken, terwijl hun huisje voor later juist werd opgebouwd.”

Ondernemersfamilie

Zijn vrouw Jolanda komt eveneens uit een ondernemersfamilie. Haar ouders runnen nog altijd – als actieve tachtigers – een installatiebedrijf en enkele winkels. “Mijn schoonvader zei destijds tegen me: ‘Als je het er niet mee eens bent, moet je voor jezelf beginnen. Dan kom je er vanzelf achter waarom jouw vader de tent verkocht heeft.’ Toen ben ik gaan leren en uiteindelijk, op 25 mei 1992, zelfstandig van start gegaan. Met één truck... Volgens mijn schoonvader kon ik nooit rijk worden in de transportsector. Ik mocht ook bij hem komen werken. Een paar jaar heb ik geprobeerd het te combineren, maar daar lag mijn hart niet. Bovendien wilde ik, na de bankencrisis, rust creëren in mijn eigen bedrijf.”

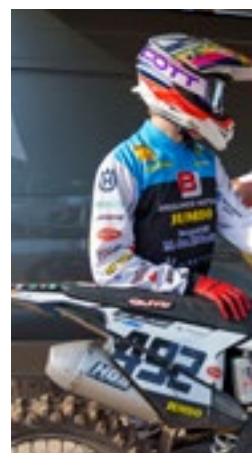
Tegenwoordig zit hij in een kantoor op een stuk grond van tienduizend vierkante meter langs de snelweg in Apeldoorn-Zuid. Met dertig

medewerkers, 23 vrachtwagens, een eigen tankstation en klanten in de Benelux, Duitsland en Frankrijk. “We hebben allerlei crises overleefd en zijn doorgegroeid tot wat het nu is. Zelfs gepensioneerde chauffeurs springen af en toe bij, omdat ze het werk bij ons nog steeds zo leuk vinden.”

Verbeelding

Als kind stond hij in de bossen van Apeldoorn met open mond naar de motorcrossers te kijken die door het mulle zand ploegden en – in zijn verbeelding – sprongen tot de boomgrens maakten. “Voor mij was dat een walhalla. Maar mijn ouders hadden er geen geld voor. Een crossfiets op je twaalfde, dat zat er gewoon niet in. Heb ik ook nooit over gezeurd, hoor. Het was een heel andere tijd. Ik zeg niet dat nu alles mogelijk is, maar toch zeker wel wat. Ik denk dat de meeste kinderen in Nederland het erg goed hebben.”

“Bij Yourick hebben we het eigenlijk nog best lang tegengehouden. Hij deed van alles, maar uiteindelijk bleek dat crossen ook bij hem in zijn bloed te zitten. Ik sponsorde een jongen uit de regio die op een hoog niveau reed. Op een gegeven moment zei mijn vrouw: ‘Misschien moeten we voor Yourick toch ook zo’n ding gaan kopen.’ Drie versnellinkjes, zonder koppeling. Hij gaf vol gas en vloog meteen achterover. Dat was zijn eerste dag.”



De valpartij bracht Yourick niet uit balans. Integendeel. “Je hebt hier in Lieren een baantje in de weilanden. Een andere vader van twee crossende zonen zag hem rijden, stopte en begon wat adviezen te geven. Na een maand of twee wilde Yourick al een andere motor, want deze ging niet hard genoeg, vond hij. Op een Kawasaki 65 moest hij echt leren schakelen. Hij probeerde ’m uit op een stukje bouwland en maakte gelijk een wheelie. Het was nog heel ongecontroleerd allemaal. Maar Yourick heeft het goed opgepakt en zo zijn we die wereld ingerold.”

Droom

Sindsdien leeft Maaik den Hollander als het ware ook zijn eigen onvervulde droom. Daar heeft hij een flink sponsorbedrag voor over. “Maar ik sta er niet alleen voor. Daarnaast haal ik ook werk uit het crossen, dus het mes snijdt aan twee kanten.”

Wat hij ervoor terugkreeg, is onbetaalbaar. De woensdagmiddagen, wanneer hij met Yourick naar de crossbaan gaat, zijn door niets te vervangen. Zijn dochter weet dan dat ze even op de winkel moet passen. En nog mooier zijn de reizen naar buitenlandse wedstrijden. Crossfiet-sen in de bus en kriskras Europa door. “Ja, dat is wel het ultieme vader-zoon-moment”, zegt hij. “Vanaf zijn negende begeleid ik hem. In het begin had ik een kleine Vito-bus. Zat-ie naast me te glunderen, met zo’n

motorpakkie aan.”

Yourick stootte door en maakt nu op zijn zeventiende, samen met andere getalenteerde coureurs, deel uit van het GT Husqvarna MX Team. Glimlachend denkt zijn vader terug aan een wedstrijd in Arnhem, die Yourick won op zijn Kawasaki. “Die motor liep heel mooi. Maar ik kwam bij de bus en daar zat een heel ontevreden kind. Hij wilde stoppen als hij niet op een andere motor kon gaan rijden. ‘Ik kan nóg harder’, zei hij. Even later maakte hij een proefrit op een Husqvarna. De eerste ronde ging hij zes seconden sneller. Ik zag die grote glimmende ogen onder die helm. Dit was wat hij wilde. Dus de week erop stonden we in de winkel..’

Boosterprik

De transportondernemer erkent dat het de overtreffende trap van hobbyisme is geworden. Yourick, die de treffende bijnaam De Vliegende Hollander kreeg, leeft voor het crossen en had dit seizoen zijn debuut in de 250cc-klasse moeten maken. Een verkeerd gezette boosterprik in januari, waarbij een armspier werd geraakt, wierp hem ver terug.

“Een week later kon hij niets meer. We waren net in Italië en Spanje geweest. Volgens zijn trainer was Yourick er echt klaar voor. Inmiddels zijn we vijf maanden verder en


kunnen we dit als een verloren jaar beschouwen. Vorig seizoen was hij zesde van Nederland, nu weten we

‘Hij probeerde ’m uit op een stukje bouwland en maakte gelijk een wheelie’

niet zo goed waar we staan. Toch leek hij zich er makkelijker bij neer te leggen dan ik. Trouw volgt hij elke dag zijn trainingsschema, er zit geen grammetje vet aan. Stapsgewijs zijn we weer begonnen met de eerste rondjes. Wat ik opvallend vind, is dat zijn stijl wél beter is geworden. Doordat hij zijn lichaam ging ontzien, is hij technischer gaan rijden. Dat voordeel halen we dan weer uit deze periode.”

“Ik herken de passie bij Yourick. In het team duwen ze elkaar naar een hoger niveau en hij geeft niet op. Je moet jezelf steeds willen verbeteren, dat probeer je binnen je bedrijf ook. Een jaar of zes geleden wilde ik het ISO-certificaat halen. Want als er iets gebeurt, moet iemand het kunnen voortzetten. Je hebt wel met een stuk of 25 gezinnen te maken. Zo moet je de motorcross ook een beetje benaderen. Je haalt het niet binnen een jaar. Je moet een meerjarenplan hebben.”





Op weg naar zero emissie, hoe ver bent u al?

Emissieloos en zero emissie zijn termen die u steeds vaker tegenkomt. Nederland heeft als doel om in 2030 de CO₂-uitstoot met 49% gereduceerd te hebben.

Ook u als transportondernemer moet een steentje bij gaan dragen. Hoever bent u in de transitie naar zero emissie?



Doe de test en bekijk uw vervolgstappen op www.tvm.nl/zero-emissie