

# TVM ACTUEEL

## Zero Emissie Event: een dag vol oplaadpunten

PLUS



**Richard Waiboer:**  
'Het is één grote  
improvisatieweek'



**Dick Millenaar:**  
'Dankzij AI-camera's wordt  
veiligheid alleen maar vergroot'



**Esther Verheij:**  
'Anderen helpen geeft  
energie en voldoening'



8

## KENNIS, INSPIRATIE EN NETWERKEN BIJ ZERO EMISSIE EVENT

Op het terrein van het Rijvaardigheidscentrum Lelystad werd 21 juni voor de derde keer het Zero Emissie Event van TVM gehouden. Aanwezigen konden leerzame workshops volgen, een bezoek brengen aan een mobiel laadplein of een testrit maken in een e-truck of e-bestelwagen. Een sfeerverslag.



4

### 'HET VOORTOUW DURVEN NEMEN; IK VIND HET HEERLIJK'

Dick Millenaar, technisch directeur van Millenaar en Van Schaik, was vijftig jaar lang nagenoeg dagelijks te vinden op het terrein van zijn firma. Deze zomer zwaait hij af. Samen met TVM Actueel kijkt hij terug op zijn lange carrière en vooruit richting toekomst.



20

### DE WERELD EEN STUKJE MOOIER MAKEN

De insteek van De Stichting Humanitair Transport Oost Europa is om de wereld een beetje mooier maken. De stichting organiseert transporten van hulpgoederen vanuit Kampen naar Oost-Europa. 'Ieder mens op de wereld heeft recht op een waardig bestaan.'

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 Munick  
 Redactie: Ilse Middelveld, Jolanda Metselaar e.a.  
 Fotografie: Glenn Wassenbergh, Matty van Wijnbergen, Gerlinde Schrijver e.a. | Vormgeving: Wouter Nijman [www.nijman.fr](http://www.nijman.fr)  
 Redactieadres: TVM verzekeringen | Van Limburg Stirumstraat 250  
 7901 AW Hoogeveen | postbus 130 | 7900 AC Hoogeveen  
 ☎ +31 (0)528 29 29 99 | ✉ [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.mobielischademelden.nl](http://www.mobielischademelden.nl)  
 kunt u uw schade online melden.



14

#### OPLADEN MET DE KRACHT VAN DE COÖPERATIE

Met de TVM laadpas zet TVM een nieuwe stap in de transitie naar duurzaam vervoer. Naar de wens en de behoeftes van verschillende TVM-leden is deze laadpas ontwikkeld. De presentatie vond plaats tijdens het Zero Emissie Event.



19

#### COLUMN

Welke lessen kunnen worden geleerd uit fraude in de logistiek? Jan Mulder licht het toe.



32

#### DE PASSIE VAN...

De Minitruckers trekken in het land veel bekijks met hun schaalmodellen, zoals onlangs in Beverwijk.

## VAN DE VOORZITTER



De transitie naar zero emissie in de logistieke sector boekt goede voortgang, zo bleek tijdens de gesprekken op het Zero Emissie Event dat 21 juni voor de derde keer werd gehouden.

Tijdens deze bijeenkomst waren onze leden in grote getale aanwezig. Waar in de voorgaande edities vooral werd gekeken naar elektrische modellen en laadmogelijkheden, verschuift de aandacht nu naar het managen van energie. Deze essentiële factor speelt een steeds grotere rol bij de keuze voor duurzame oplossingen. Een veelbelovende ontwikkeling die de weg vrijmaakt voor een groenere en efficiëntere toekomst in de logistiek.

Tijdens het evenement presenterden we de eerste schetsen van de TVM laadpas. Deze heeft TVM ontwikkeld op basis van de wensen en behoeften van verschillende leden. Met deze nieuwe laadpas kunnen transporteurs onderling bij elkaar hun elektrische vrachtwagens opladen. Binnen enkele maanden wordt de TVM laadpas operationeel. Gaandeweg zullen de voordelen blijken en de eventuele kinderziekten verdwijnen. Een mooie stap, waaruit wederom de kracht van de coöperatie blijkt.

‘De transitie naar zero emissie in de logistieke sector boekt goede voortgang’

Verder hebben we een bezoek gebracht aan Millenaar en Van Schaik. Deze zomer draagt Dick Millenaar na vijftig jaar zijn werkzaamheden over. In dit nummer blikt hij terug op zijn lange carrière en vertelt hij over zijn rol bij het stimuleren van innovaties.

De Stichting Humanitair Transport Oost Europa zet zich in om de behoeftige bevolking in Oost-Europa te voorzien in eerste basisbehoeften. De TVM Actueel ging bij ze op bezoek.

In mei is de campagne van het NK Veiligste Chauffeur, onderdeel van de TVM Awards, weer gestart. Honderden vrachtwagenchauffeurs zijn online de strijd met elkaar aangegaan. Op 28 september zullen de beste twintig chauffeurs het tegen elkaar opnemen in de finale op het Bouw & Infra Park in Harderwijk. Ook worden op deze dag de Awards in de andere categorieën uitgereikt. Voor de TVM Awards Veilig Transport, Duurzaamheid, Innovatie en MVO zijn de genomineerden inmiddels bekend. In dit magazine leest u hoe u uw stem kunt uitbrengen.

Ik wens u veel veilige, zuinige en rendabele kilometers en samen met uw naasten een fijne zomervakantie!

Michel Verwoest  
voorzitter

COÖPERATIE



27

#### TVM FOUNDATION

In 2023 ondersteunde de TVM foundation 17 kleine en grotere projecten. Stuk voor stuk mooie initiatieven op sportief, cultureel en maatschappelijk vlak.



27

#### DE VIJF VRAGEN

Hoe voorkom je dat medewerkers uitvallen en hoe help je ze weer op de been? Nicoline Assen beantwoordt hierover vijf vragen.



18

#### Expert aan het woord

Het verzekeren van Britse vrachtwagens is veel duurder dan Nederlandse vrachtwagens. Roderik Rietsema licht het toe.



26

#### SCHIKKING TRUCKKARTEL

NLtruckkartel en DAF zijn tot een schikking gekomen voor meer dan 1.000 Nederlandse afnemers van DAF trucks.

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.



# ‘We zijn echt een familie’

Vijftig jaar aan een stuk diende Dick Millenaar het transport- en wegenbouwbedrijf Millenaar en Van Schaik. Nu is zijn afscheid als technisch directeur aanstaande. Speciaal voor dit magazine keek hij terug en vooruit. “Veranderen, je als bedrijf ontwikkelen, het voortouw durven nemen; ik vind het heerlijk.”

tekst: Dennis van Bergen

beeld: Glenn Wassenbergh/ Millenaar en Van Schaik



Dick Millenaar en Ellen Dekker

Dick Millenaar (67) heeft net uitgebreid verteld over het sociale DNA van Millenaar en Van Schaik, als hij samen met zijn collega Ellen Dekker een rondje maakt langs het imposante wagenpark. 'Join the family' staat achter op haar shirt, een slogan die naadloos past bij hoe het bedrijf uit Oude Meer zich profileert. "We zijn echt een familie", vertelt de draagster van het tricot dan. "Het kan botsen, we kunnen lijnrecht tegenover elkaar staan. Maar als het moet, dan staan we naast elkaar."

Het is een bijzondere periode voor technisch directeur Millenaar. Liefst vijftig jaar was hij nagenoeg dagelijks te vinden op het terrein van zijn firma, zo fraai gelegen onder de rook van Schiphol. Maar nu, in de vroege zomer van 2024, is hij bezig met zijn

'afscheidstournee'. In augustus zwaait hij af en dan neemt zijn collega Ellen een groot deel van zijn werkzaamheden over. Het is, geeft Dick toe, 'best een rare gewaarwording'. "Tientallen jaren aan een stuk was ik hier soms wel twaalf uur op een dag, vaak ook in de weekenden. Dan kun je je voorstellen dat je enorm vergroeid bent geraakt met het bedrijf, vooral ook met de mensen die er werken. Hoewel ik nu al wat rustiger aan doe, zal het heus wel even wennen zijn als ik hier straks niet meer rondloop."

De woorden van Dick tekenen feilloos wie hij is en hoe hij zich te allen tijde heeft gemanifesteerd bij het transportbedrijf, dat in die halve eeuw steevast een voorloper is geweest in de branche. Als jochie was hij al zeer

frequent te vinden bij de in 1923, door zijn opa opgerichte onderneming, die later werd overgenomen door diens zoon. De vader van Dick dus. "Ik zie me hier nóg lopen als mannetje van

'Je als bedrijf ontwikkelen, het voortouw durven nemen; ik vind het heerlijk'

vijf, zes jaar", vertelt de afzwaaiende directeur. "Mocht ik mee aan motoren sleutelen of meesjouwen. Fantastisch vond ik dat. Toen al wist ik: Ik ga hier later ook aan de bak. Want, heel eerlijk: Aan school vond ik niet zoveel >

aan. Ik wilde werken. En dat heb ik hier vanaf mijn zeventiende met heel veel plezier gedaan.”

### In goede en slechte tijden

’Werk is belangrijker dan het meissie’, zei zijn vader altijd. En zo heeft Dick er ook altijd in gestaan bij het bedrijf met inmiddels meer dan honderd wagens,

‘Dankzij de AI-camera’s wordt die veiligheid alleen maar vergroot’

waarvan 19 elektrisch. Vraag het de 180 medewerkers (de flexibele schil meegeerekend). Vraag het zijn opvolger Ellen. Hun directeur was er altijd. Dat wil zeggen: In goede en slechte tijden. Als vanzelf denkt Ellen terug aan de periode dat haar moeder was overleden.

Meteen werd haar alle ruimte geboden om dat grote verlies te verwerken. En ook na andere ingrijpende gebeurtenissen, vrolijk of verdrietig, stond Dick voor zijn mensen klaar.

Een stilte valt in de kantine van Millenaar en Van Schaik, het domein waar Dick en Ellen inmiddels zijn aangeschoven. Onlangs nog maakte een van hun chauffeurs iets traumatisch mee. Een persoon sprong voor diens wagen en werd vervolgens overreden. Zelfmoord was het, maar daarmee niet minder heftig voor de rijder. Onmiddellijk stelde het bedrijf de rijder tijdelijk vrij van werk en ontfermde zich over hem. “Onze

mensen zijn ons veel waard, zo is het altijd al geweest”, zegt de directeur, die zijn aandelen per 1 augustus heeft overgedragen aan respectievelijk Dura Vermeer, Heimans, BAM en de Versluisgroep. “Als een chauffeur zo iets heftigs meemaakt, staan we voor zo

iemand klaar. Ik geloof dat daaraan niets zal veranderen wanneer ik hier weg ben.”

Nu, kort voor het moment van afscheid nemen, kijkt hij speciaal voor dit magazine nog eens terug op die vijf decennia waarin hij het bedrijf diende. Ja, de tijden waren ‘vaak uitdagend’. Er doemde geregeld een crisis op, zoals recentelijk nog de coronacrisis. Jaren ervoor al, in 2010, ging transporteur Millenaar samen met wegenbouwer Van Schaik. En samensmeltingen gaan zelden zonder slag of stoot. Desondanks heeft Millenaar en Van Schaik de stormen in die periode te allen tijde doorstaan. Niet op de laatste plaats dankzij de cultuur die de firma kenmerkt: Hard werken, duurzaam denken, sociaal zijn en vooroplopen in ontwikkelingen hand in hand gaan met elkaar.

### Voortouw nemen

Dick wijst naar het laadplein op de parkeerplaats, waar vanaf het najaar ’s nachts veertig wagens aan de lader kunnen. “Veranderen, je als bedrijf ontwikkelen, het voortouw durven nemen; ik vind het heerlijk. Ik heb daar altijd wel plezier in gehad”, vertelt Dick, terwijl door de kantine een walm van koffie trekt. “En dat veranderen zal ook de komende jaren nodig blijven. Ik voorzie dat we binnen niet al te lange termijn veel meer dan 19 elektrische auto’s zullen hebben. We zullen ook wel moeten, aangezien de overheid dit van ons verlangt. En duurzamer worden is natuurlijk ook goed, die verantwoordelijkheid voelen we.”

### AI-camera

‘We’, ‘ons’. Dick gebruikt de termen haast voortdurend. Veel meer dan zijn werkdomein, voelt Millenaar en Van Schaik voor hem als kindje. Een dat hij domweg een fijn en gelukkig leven gunt. In die zin is hij er best trots op dat hij met een recente maatregel alvast voorselecteert op een gezonde en veilige toekomst voor de medewerkers van het bedrijf, maar zeker ook andere weggebruikers. Sinds kort experimenteert de firma met een AI-camera achter op een vrachtwagen. En het ligt in de lijn der verwachtingen dat op niet al te lange termijn alle auto’s zijn uitgerust met dit systeem. “Veiligheid heeft bij ons altijd voor-





opgestaan en dankzij de AI-camera's wordt die veiligheid alleen maar vergroot", legt Dick uit. "Het is heel simpel: De camera signaleert naadloos het verschil tussen een object of levend wezen. Zodra een mens of dier te dichtbij komt, stopt de wagen onmiddellijk. Daarmee voorkom je ongelukken. En daar is het ons logischerwijs om te doen."

Dick weet immers dat een ongeluk in het spreekwoordelijke kleine hoekje schuilt. Als chauffeur ervoer hij het geregeld. Reed hij door Rotterdam en kon hij pas op het laatste moment remmen voor een onverwacht overstekende voetganger. En laatst nog, op een donkere landingsbaan van Schiphol, zag hij een object over het hoofd.

Een stuk minder traumatiserend dan een botsing met een mens, uiteraard, maar toch: Het bewijst maar weer eens dat aan het werk in deze branche risico's verbonden zijn. "Ik geloof erin dat AI ons, maar goed beschouwd de hele branche, verder gaat brengen", wijst hij naar de met de technologie uitgeruste vrachtwagen, die deze middag net de parkeerplaats op komt rijden. "En dat is goed voor iedereen. We streven tenslotte allemaal naar een samenleving waarin geen ongelukken gebeuren."

### Oldtimers

Zelf is Dick vanaf augustus 'pensio-nado' in die samenleving, hoe raar hij ook dat nu nog vindt voelen. Al hoeft

niemand bang te zijn dat hij -opge-groeid pal naast het bedrijf- zich gaat vervelen nu hij het werkzame leven achter zich laat. Er wachten drie oldtimers op hem, waaraan hij graag sleutelt. Hij heeft een boot, waarop hij het land door kan varen. Zoals hij, verwacht hij, ook vaker in zijn vakantiehuis te vinden zal zijn. Nee, voor het zwarte gat vreest hij allerminst.

Wél voor het gemis van zijn collega's, die hem zo na aan het hart gaan. Dat blijkt vandaag wel, in de kantine, waar de ene na de andere medewerker 'goedendag' zegt tegen 'hun' Dick. "Ja natuurlijk ga ik ze missen", besluit hij, terwijl in de lucht vliegtuigen onvermoeibaar voorbij zweven. "Het waren vijftig prachtige jaren." <





# ‘Voor de energietransitie zijn compleet nieuwe skills nodig’

In grote getale bezochten leden van TVM op 21 juni in Lelystad het derde Zero Emissie Event. Daar verdiepten zij zich in praktische kwesties als de berekening van de prijs van een kilowattuur en de aanleg van de laadinfrastructuur. Impressie van een verkenningstocht naar emissievrije logistiek.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Gerlinde Schrijver

**G**loednieuw is de Renault E-Tech Truck T van transportbedrijf R. Nagel. Amper 226 kilometer op de teller. “Hij komt vers van de dealer vandaan”, zegt chauffeur Jeff Keij achterloos. Veel bezoekers van het derde Zero Emissie Event maken op deze vrijdag kennis met het gemak en de eenvoud van elektrisch rijden, of het nou met deze truck is, met een bezorgauto van Picnic, een elektrische vrachtwagen van Vrijbloed, De Rooy, Brakenhoff of NXT of een bestelwagen op stroom van Ikea.

Op het terrein van het Rijvaardigheidscentrum in Lelystad paradeert de voorhoede van het elektrisch wagenpark in ons land. Nu staan er nog slechts 1.000 elektrische vrachtauto's op kenteken, over zes jaar zullen dat er naar verwachting 15.000 zijn.

‘Het is onze verantwoordelijkheid de aarde ook netjes door te geven aan de volgende generatie’

Reden te meer voor de TVM-leden om zich uitgebreid te laten informeren over de energietransitie en de uitdagingen die daarbij om de hoek komen kijken. Met de voortschrijdende energietransitie neemt ook de behoefte aan

kennis en verdieping gestaag toe, verduidelijkt Thomas van Noort, manager business development bij TVM, aan het begin van het Zero Emissie Event.

Ook Michel Verwoest, CEO, schetst dat er geen weg terug meer is. In zijn welkomstwoord verwijst hij naar de gevolgen van klimaatverandering, die ook de verzekeringsbranche raakt. Zo kunnen de gevolgen van natuurrampen zoals wateroverlast en andere weersextremen steeds moeilijker worden herverzekerd. “Onze generatie heeft intens genoten van de aarde en er flink gebruik van gemaakt, maar nu is het onze verantwoordelijkheid de aarde ook netjes door te geven aan de volgende generatie.”

## Inrichten laadplein

Dus zoomen tientallen logistieke ondernemers tijdens het Zero Emissie Event in op de stand van zaken rond de energietransitie. Waren het bij de eerste twee edities de beschikbare elektrische modellen en de eerste verkenningen over de laadmogelijkheden die de aandacht vroegen, nu gaat het meer en meer over essentiële zaken als het managen van energie.

Hoe moet ik straks veilig en efficiënt het laadplein inrichten voor de komst van laadpalen en elektrische auto's? Kan ik wel een stroomaansluiting van voldoende capaciteit krijgen? Wat wordt straks de kostprijs per kilometer en de prijs per kilowattuur? En

waar kan ik zo voordelig mogelijk laden, wetende dat de commerciële laadbedrijven prijzen van 30 eurocent tot 80 eurocent per kilowattuur rekenen? En hoe werkt straks de CO<sub>2</sub>-beprijzing?

Het zijn vele praktische vragen waarmee transportondernemers worstelen. Niemand wil straks de boot missen, maar de pioniers in de branche willen evenmin het leergeld voor hun concurrenten betalen. Desondanks stelt de laatste groep van koplopers tijdens het netwerken in de pauzes graag haar kennis en ervaring ter beschikking aan andere leden van de coöperatie.

## Workshops

In de workshop over netcongestie legt Peter Boon van Maxem Energy Solutions uit dat het capaciteitstekort op het stroomnet geen landelijke probleem is, maar sterk regionaal of lokaal wordt bepaald. Zo hebben veel ondernemers elektriciteitscapaciteit op de groei ingekocht, maar wordt lang niet alles benut. “Daarom zullen we als ondernemers veel meer decentraal moeten samenwerken”, zo houdt hij zijn gehoor voor. Hij is overigens niet pessimistisch over de oplossingen. De ontwikkeling van batterijen zal steeds sneller gaan doordat veel wordt geïnvesteerd in technologische ontwikkeling. “De kosten gaan omlaag, de vermogens omhoog.”

Ook de CO<sub>2</sub>-beprijzing vraagt om tijdige actie, ook al lijkt de invoering ervan in 2027 nog ver weg, stelt Carol de Wit van Alfa Accountants en Adviseurs in een andere workshop. Want de uitstoot van CO<sub>2</sub> gaat geld kosten en >

de hoogte ervan dwingt de sector te verduurzamen. Bij wie dat niet (tijdig) doet, komt de bedrijfsvoering met de

‘We zullen als ondernemers veel meer decentraal moeten samenwerken’

huidige dunne marges in gevaar. Recent onderzoek wijst uit dat bij een op de vijf bedrijven in de logistiek de winst volledig verdampt als niet wordt

verduurzaamd, waarschuwt De Wit.

In een derde workshop adviseert Johnny Nijenhuis namens zijn eTruck Academy de juiste stappen te zetten naar een zo goed mogelijke elektrificatie. Hij raadt de aanwezigen bij het Zero Emis-sie Event aan hun oude kennis zo snel mogelijk overboord kunnen zetten.

“Alle kennis over het die-seltijdperk is alleen maar ballast”, stelt hij. “Kijk, je moet het zo zien: een melkveehouder en een varkensboer zijn allebei agrariër, maar de een weet niets van koeien en de ander niets van varkens. En als een melkveehouder

overstapt naar varkens, dan moet hij helemaal opnieuw beginnen en nieuwe ervaringen opdoen. Zo is het ook in de logistiek. Je hebt voor de energietransitie als transportonder-nemer compleet nieuwe skills nodig.”

De bezoekers hangen aan zijn lip-pen als hij een referaat geeft over de aanschaf van de juiste laad-infra-structuur. Een van de aanwezigen oppert dat hij in alle gevallen zou kie-zen voor een snellader van 360 kW. “Lekker krachtig en binnen anderhalf uur is de batterij volledig vol”, beargu-menteert deze.

Nijenhuis hoort het geamuseerd aan. Aan de hand van een rekenmo-dule berekent hij de kostprijs per kilowattuur voor de diverse laadopties. Belangrijk daarbij is volgens hem de tijd die beschikbaar is om elektrische vrachtwagens op te laden. Want een vrachtauto met een bereik van circa 350 kilometer komt 's middags tegen 17 uur binnen en hoeft pas de vol-gende ochtend om 7 uur weer te gaan rijden. “Dus heb je 14 uur om te laden. Waarom zou je dat in anderhalf uur willen doen?”

Volgens zijn rekenmodule liggen de aanschafkosten van een lader van 24kW veel lager liggen dan eentje van 360kW. Die van 24kW kost 10.440 euro, die van 360kW 92.800 euro. Omgerekend naar de kilowattuurprijs kunnen die overhead-kosten het prijsverschil flink opdrijven. “Een cent verschil in de kilowattuurprijs zegt jullie nu misschien niets, maar als ik straks klaar ben met mijn exercitie zullen jullie verbaasd zijn hoe dat doorwerkt in de uitein-delijke bedrijfsresultaten.”

Volgens Nijenhuis is het kostenbewustzijn rond de elek-trificatie nog onvoldoende ont-wikkeld. Voor een cent prijs-verschil per liter diesel wordt soms al van leverancier gewis-seld, maar inzicht in de kosten van elektrificatie is minstens zo noodzakelijk.



**Thomas van Noort (l)  
en Michel Verwoest**



Het kostenbewustzijn zal er volgens hem ook toe leiden dat alle bedrijven zo veel mogelijk thuis zullen laden en dat zo min mogelijk commercieel zullen doen. Het kostenvoordeel bij laden in eigen beheer is aanzienlijk.

**Laadplein spel**

In een naastgelegen collegezaal geeft TVM's productmanager Pieter van der Veen tekst en uitleg over de aanleg van laadpleinen en de daarmee gepaarde gaande problemen en oplossingen. Op elke tafel is het Laadplein spel gepositioneerd. Doel is om per groep op de plattegrond van een fictief bedrijf gezamenlijk uit te dokteren hoe tien diesels en tien elektrische vrachtwagens een plek kunnen vinden, en wel zodanig dat de ruimte zo optimaal en zo veilig mogelijk wordt benut. Dat is een hele puzzel, want de opslagloodsen, de docking stations en de dieselpomp staan er al.

En het transformatorhuis mag in verband met brandgevaar niet te dicht bij de bestaande gebouwen staan. Er zijn nog meer praktische problemen. "Er moet voldoende ruimte overblijven om te kunnen manoeuvreren, want we willen schades natuurlijk zo veel mogelijk voorkomen", aldus Van der Veen. Rond de laadpalen moet ook beveiliging worden aangebracht door middel van betonblokken, om te voorkomen dat de elektrische installatie bij het inparkeren wordt geraakt.

Aan de tafels wordt met de auto's, de laadstations, het transformatorhuisje en de overige elementen naar hartenlust geschoven. Spelenderwijs neemt Van der Veen na afloop alle ontwerpen door, verwijzend naar eventuele voordelen en verhoogde risico's.

Uitkomst van het Laadplein spel is wel dat iedere deelnemer inziet dat het niet eenvoudig is laadinfra zo te ontwerpen dat aan alle behoeften en veiligheidseisen wordt voldaan. Verder zijn er tal van verschillen in gemeentelijke regels en is het belangrijk tijdig contact te leggen met de plaatselijke brandweer.

"Ons advies is: denk goed na voordat je begint", aldus Van der Veen. "We kunnen hier vanuit TVM ook bij helpen. Op deze manier werken we samen aan een veilig laadplein." <







beeld: Gerlinde Schrijver

**Tijdens de derde editie van het Zero Emissie Event kregen de aanwezigen, naast het volgen van de workshops, de mogelijkheid om zelf een proefrit met zero emissie (vracht) wagens maken. Daarnaast kon een bezoek worden gebracht aan een mobiel laadplein.**

**De bijeenkomst bood een uitstekende gelegenheid voor professionals uit de transport- en logistieksector om elkaar te ontmoeten, ervaringen en ideeën uit te wisselen.**



Scan de QR-code voor een terugblik op het Zero Emissie Event of ga naar [www.tvn.nl/dossier/zero-emissie/terugblik-zero-emissie-event-2024](http://www.tvn.nl/dossier/zero-emissie/terugblik-zero-emissie-event-2024)

# Opladen met de kracht van de coöperatie



v.l.n.r. Peter de Rooy,  
Erik Nagel, Daan van der  
Slot en Michel Verwoest

TVM introduceert in de komende periode een mooie samenwerking binnen een coöperatie op weg naar de energietransitie. Leden zullen in de toekomst elkaars laadpleinen gaan gebruiken om hun elektrische vrachtwagens bij te laden. De mogelijkheden om te laden voor vrachtwagens zijn beperkt. Door leden bij elkaar te laten laden is er een grotere beschikbaarheid en bereikbaarheid van laadmogelijkheden. Het plan werd gepresenteerd op het Zero Emissie Event in Lelystad.

tekst: Gerard den Elt  
beeld: Gerlinde Schrijver



Het idee is simpel en bedacht vanuit de samenwerkingsgedachte: TVM-leden die hun laadpleinen beschikbaar stellen aan andere leden van de coöperatie, zodat energie sneller beschikbaar is en beter bereikbaar wordt.

“Dit is een ongelooflijk mooi voorbeeld hoe TVM haar leden ten dienste kan zijn”, aldus Michel Verwoest, CEO van TVM. “Dit gaat de business van transport en logistiek enorm helpen. En het zal de TVM-leden niet alleen met elkaar verbinden, maar ook de efficiency van de aangesloten bedrijven verbeteren.”

De eerste ruwe schetsen van de TVM laadpas werden op vrijdag 21 juni gepresenteerd tijdens het Zero

Emissie Event in Lelystad, waar de aanwezigen voor het eerst kennis maakten met het plan. De laadpas en de daaraan verbonden app zullen binnen enkele maanden operationeel worden, verwacht Verwoest. Gaandeweg zullen de voordelen blijken en de kinderziekten verdwijnen.

### Spilfunctie

Om die reden is het plan voor de laadpas vooralsnog terughoudend gepresenteerd. Eerst moeten verdere voorbereidingen worden getroffen en het systeem nader worden uitgewerkt. Maar één ding is zeker: TVM zal als coöperatie leidend zijn en een spilfunctie gaan vervullen in het bij elkaar brengen

van de aanbieders en de verbruikers. Daardoor wordt de coöperatie een verbindende partner op weg naar elektrificatie, die tot en met 2030 ertoe zal leiden dat het aantal elektrische

‘Dit is een ongelooflijk mooi voorbeeld van hoe TVM haar leden ten dienste kan zijn’

trucks zal toenemen van 800 nu naar circa 16.000 over zes jaar. Daarna zal het aantal zero-emissievrachtwagens explosief stijgen totdat diesel is uitgefaseerd. >

De vraag voor alle logistieke bedrijven op weg naar de energietransitie is vanzelfsprekend: waar kan ik mijn auto's laden? Nou, gewoon bij de collega-transporteurs, die op hun beurt collegiaal de wederdienst komen terughalen. Daarnaast kan de laadpas ook bij de reguliere stations worden gebruikt. Kortom, met één pas kan overal worden geladen.

Eén ding zal TVM echter niet doen, benadrukt Verwoest. "We bemoeien ons niet met de prijzen. Dat is aan ondernemers zelf om die te bepalen. Wij zullen uitsluitend de onderlinge verrekeringen faciliteren."

Verwoest overhandigde in Lelystad symbolisch de eerste laadpas aan drie ondernemers die nauw betrokken zijn bij de werkgroep die de introductie ervan voorbereidt. Dat zijn Peter de Rooy van De Rooy Transport en Logistiek in 't Goy (50 vrachtwagens, waarvan zeven elektrisch en twee in bestelling), Erik Nagel van R. Nagel Transport in Oude Meer (85 vrachtwagens, waarvan drie elektrisch en drie in bestelling) en Daan van der Slot van Koninklijke Van der Slot in Rijnsburg (53 vrachtwagens, drie elektrische voertuigen in bestelling). De laatste is door vader Alex als vertegenwoordiger van de nieuwe generatie aangewezen om de verdere introductie van de laadpas mede vorm te geven.

De Rooy is blij met de bijdrage van Daan van der Slot: "We hebben de nieuwe generatie nodig die zegt: 'We pikken dit op en we gaan door.'"

Van der Slot zegt dat er geen weg terug is. "We kunnen tegen de transitie aanschoppen, maar we hebben de plicht als de zorg om met elkaar elektrisch rijden haalbaar te maken voor ieders bedrijf. De laadpas past daar prima in. Daarom wil ik meehelpen om deze kar te trekken."

### Erste reacties

De eerste reacties op het Zero Emissie Event zijn volgens Van der Slot positief. "De problematiek speelt in de hele sector en we zullen stap voor stap verder groeien in dit proces." Nagel vult aan: "Hoe meer stroom er door de laders heengaat, des te lager is de kilowattuurprijs. Dat is dus voor iedereen gunstig."

Volgens Nagel is het voordeel voor alle TVM-leden voor de hand liggend:

"Alle ondernemers kunnen op die manier hun laadpleinen optimaal gaan benutten en daardoor de terugverdiendtijd bekorten. Het mes snijdt aan twee kanten. Je kunt op meer plekken laden en de investering in je laadplein sneller terugverdienen", verduidelijkt Erik Nagel.

Het drietal ondernemers zegt niet meer precies te weten wie de bedenker is geweest van het plan om alle TVM-leden op deze manier met elkaar te verbinden. "Het is het gevolg van vele gesprekken die ondernemers onderling en samen met TVM hebben gevoerd, zoals in de Ledenraad. Iedereen heeft bouwstenen aangeleverd", graaft Peter de Rooy in zijn geheugen. "Ik denk dat iedereen op zijn eigen manier bezig is geweest met de praktische vraag hoe je elektrische vrachtwagens zo efficiënt mogelijk kunt inzetten. Ook als ze de laatste 100 kilometer terug naar het bedrijf niet meer kunnen afleggen zonder bij te laden. En dan kom je uit bij de oplossing voor ieders problemen: alle transportbedrijven zullen vroeg of laat een laadplein moeten hebben. Dan kun je beter bij collega's laden dan bij commerciële laadstations."

Volgens De Rooy worden zijn zeven vrachtwagens op het ogenblik zodanig ingepland dat ze met voldoende batterijvermogen weggaan die die dag nodig is om het werk kunnen doen. "Maar ja, er kan onderweg altijd iets gebeuren. Komen we tekort, dan moeten we ergens kunnen laden en die mogelijkheden zijn er nu nog te weinig. Hoe ideaal zou het zijn als je dan bij een collega terecht kunt?"

### Actieradius en schaarse mogelijkheden

Nagel vult aan dat de elektrische auto's in de praktijk worden beperkt door zowel de actieradius als door de schaarse mogelijkheden om (bij) te kunnen laden. "Op dit moment houden we onze elektrische trucks dicht in de

buurt, omdat ik gewoon niet ver weg kan. Dat zou anders zijn als ik onderweg wat kan laden. Mijn probleem is nu dat ik op de thuisbasis al anderhalf jaar wacht op een aansluiting van Liander,

'De problematiek speelt in de hele sector en we zullen stap voor stap verder groeien in dit proces'

zodat ik snel kan laden. Nu kan ik maar met een 20 kW-lader laden. Op het moment dat die auto leeg is, ben ik twee dagen bezig om hem vol te krijgen. Dat schiet niet op."

De oplossing ligt volgens Nagel in snelle laadmogelijkheden onderweg, "want ik wil verder weg kunnen en mijn normale werk kunnen doen met een elektrische truck. Dan heb je onderweg palen nodig waar je tussentijds even snel de laatste honderd kilometer kunt laden om weer thuis te komen. Hij hoeft niet eens helemaal vol."

De Rooy zegt dat het een misvatting is om te denken dat de actieradius van de auto's per se verder moet worden opgeschroefd. Meer batterijvermogen zal de kostprijs omhoog jagen, denkt hij, "terwijl je met meer snelle laadpunten en een goedkopere vrachtwagen misschien veel efficiënter kunt werken. Zo lang je maar honderd procent zeker weet dat je bij collega's terecht kunt voor een redelijke prijs."

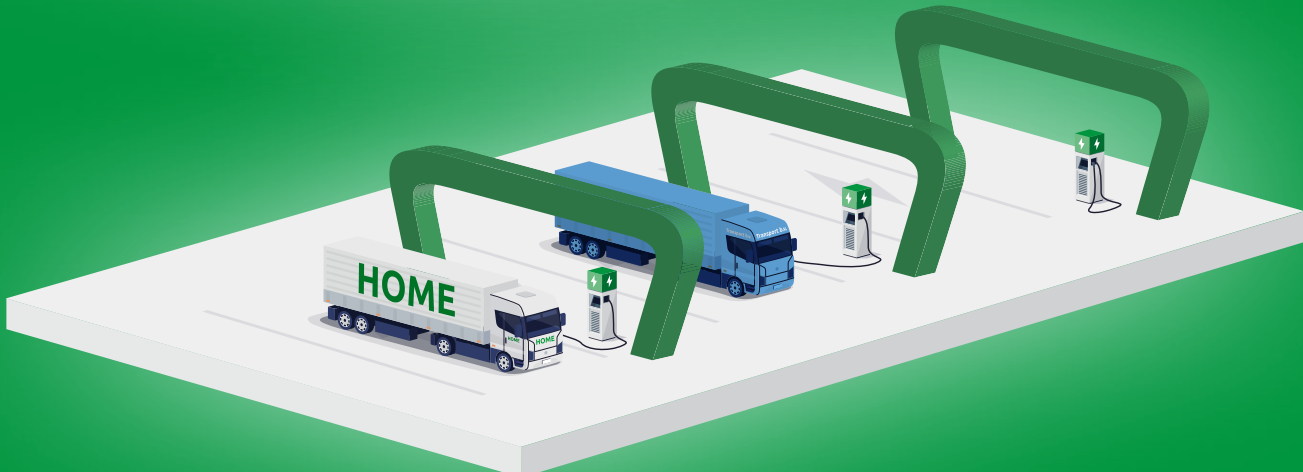
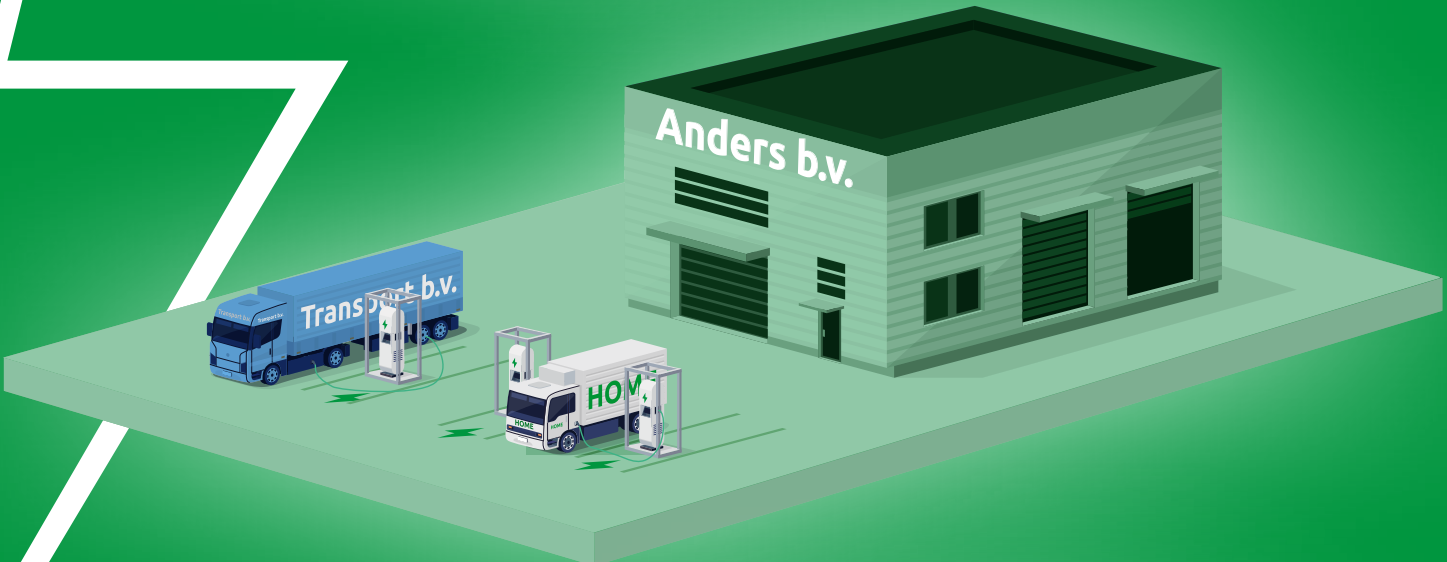
Van der Slot kijkt ook al verder, want zijn bedrijf en veel logistieke ondernemers rijden naar het buitenland en ook daar zullen veel meer laadmogelijkheden moeten komen.

Nagel ziet grote voordelen in de kracht van de coöperatie. "We gaan een kronkelige weg tegemoet en niemand weet nog waar we precies uitkomen. Samenwerking is daarbij essentieel. Alleen ben je misschien sneller, maar samen kom je verder." <



Meer weten over de TVM laadpas? Ga naar [www.tvm.nl/dossier/zero-emissie/tvm-laadpas](http://www.tvm.nl/dossier/zero-emissie/tvm-laadpas) of scan de QR-code





# De uitdagingen van het verzekeren van rijden op het Verenigd Koninkrijk

**Het rijden in het Verenigd Koninkrijk is veel risicovoller dan het rijden in de rest van Europa. Hierdoor is het verzekeren van Britse vrachtwagens vier à vijf keer duurder dan in Nederland. Dit wordt veroorzaakt door een aantal factoren. Roderik Rietsema, productmanager bij TVM verzekeringen, legt uit welke deze onder andere zijn, en waarom het belangrijk is om maatregelen te nemen.**

## Hoge schadelast

“Met name de hogere kans op schade en de veel hogere schadebedragen is een groot verschil met Nederland”, stelt Rietsema. “De factoren die de schade veroorzaken kunnen worden onderverdeeld in drie categorieën. De verkeersveiligheid en plaatselijk slechte wegcondities spelen een grote rol”, zegt Rietsema. “Door de dode hoek en verkeerssituaties, hebben de Nederlandse chauffeurs bovendien in het Verenigd Koninkrijk minder zicht op het overige verkeer. Verder wordt er minder aandacht besteed aan fiets- en voetpaden.”

“De claimcultuur in het Verenigd Koninkrijk is sterker dan we in Nederland gewend zijn”, vervolgt Rietsema. “Betrokkenen schakelen bij een ongeval vaak meteen een deskundige partij in. Deze Claims Management Company moet dan de schadevergoeding regelen namens het slachtoffer. De schade die wordt geclaimd, is bovendien veel hoger dan in Nederland. Zo zie je vaak dat Claims Management Companies huurauto's inzetten die drie tot vier keer duurder zijn dan normaal.”

Tot slot speelt de schaarste aan onderdelen in het Verenigd Koninkrijk een rol. “Hierdoor zijn de onderdelen zelf niet alleen duurder, maar duren de reparaties van schades ook langer. Degene die schade heeft, moet dan ook langer een auto huren. De huurkosten hiervan komen voor rekening van de verzekeraar. Al met al resulteert dit met elkaar tot een veel hogere schadelast voor verzekeraars.”

## Mogelijke oplossingen

“Om de risico's van het rijden op het Verenigd Koninkrijk te verlagen, kunnen verschillende maatregelen worden overwogen”, stelt Rietsema. “Een van de belangrijkste zaken is het snel regelen van schade met de tegenpartij. Het is daarom van groot belang dat onze klanten de schade direct melden bij TVM.

Verder valt te denken aan het installeren van dashcams. De beelden helpen bij het bepalen van de aansprakelijkheid. Een andere maatregel is het geven van chauffeurstrainingen. Hier worden chauffeurs bewust gemaakt van de risico's op de wegen in het Verenigd Koninkrijk”, zegt Rietsema. Tot slot noemt hij ADAS-systemen, zoals rijstrookassistentie. “Al deze maatregelen dragen bij aan een vermindering van de schadelast.”

‘De schade die wordt geclaimd, is veel hoger dan in Nederland’

## Samenwerken

“TVM streeft ernaar de verzekering betaalbaar te houden; ook voor het rijden op het Verenigd Koninkrijk. Hierbij is het van belang om samen met onze leden te werken aan schadelastvermindering. Zo kan de premie van de klant in lijn blijven met het risico”, legt Rietsema uit. “Door met elkaar te investeren in het voorkomen van schade, kunnen we de risico's verminderen en de verzekeringskosten in toom houden.”



**Meer weten? Ga naar [www.tvm.nl/diensten/international-desk](http://www.tvm.nl/diensten/international-desk) of scan de QR-code**



## Lessen leren uit fraude in de logistiek

**U heeft het vervoer van hoogwaardige elektronica uitbesteed aan een vervoerder, maar deze vervoerder is onbereikbaar nadat de goederen in ontvangst zijn genomen. De vervoerder waarmee u zaken heeft gedaan, blijkt uiteindelijk een crimineel te zijn die er met de goederen vandoor is. Hoe heeft dit kunnen gebeuren en wellicht nog belangrijker: hoe had u kunnen voorkomen dat u het slachtoffer werd van deze oplichtingspraktijken?**

Criminelen maken op slinkse wijze misbruik van de goede naam van grote (retail- of logistieke) bedrijven. De crimineel plaatst bijvoorbeeld namens een grote inkooporganisatie een bestelling bij een retailbedrijf. Hij maakt hierbij handig gebruik van een e-mailadres dat lijkt op het adres van de corporate website van dit retailbedrijf. Of de crimineel meldt zich telefonisch bij een vervoerder om een transport te mogen uitvoeren. De aanleiding kan bijvoorbeeld zijn een transportopdracht die deze vervoerder heeft geplaatst op een online vrachttuitwisselingsplatform.

Wanneer de crimineel opdracht geeft tot het vervoer, is het natuurlijk lastig om vast te stellen dat u te maken heeft met een crimineel. Wanneer u het niet vertrouwt, bijvoorbeeld omdat op het laatste moment het afleveradres wordt gewijzigd, is het advies om contact op te nemen met de transportafdeling

een bedrag van 2.500.000 euro. Wel kunnen er extra eigen risico's van toepassing zijn en geldt de verplichting om onder andere de identiteit en de verzekeringsdekking van uw ondervoerder zeker te stellen.

### Controleproces op orde

Om het risico te verkleinen dat u het slachtoffer wordt van deze oplichtingspraktijken, is het van groot belang dat u uw controleproces bij het uitbesteden van transporten op orde heeft. Ook in een hectisch moment zal dan de kans klein zijn dat per abuis een transport aan een crimineel wordt uitbesteed of dat u geen aanspraak kunt maken op polisdekking omdat u de ondervoerder niet goed heeft gecontroleerd.

Maak daarom zoveel mogelijk gebruik van vaste ondervoerders die u periodiek controleert op registratie in het Handelsregister en op verzekeringsdekking. Controleer of deze ondervoerder beschikt over een bedrijfswebsite. Controleer ook of een ontvangen e-mail gelinkt is aan deze bedrijfswebsite. Gmail-, Hotmail-, Mail- of Yahoo-adressen vereisen extra onderzoek. Wees extra alert wanneer u rechtstreeks door een ondervoerder wordt benaderd, terwijl u een transport op een online vrachttuitwisselingsplatform heeft geplaatst. Maak afspraken met uw opdrachtgever over de formaliteiten bij de inontvangstneming van de goederen. Spreek bijvoorbeeld af dat de goederen alleen mogen worden meegegeven aan de chauffeur en met de vrachtauto waarvan de naam respectievelijk de kentekenplaat en de laadreferentie met het laadadres is afgestemd.

Realiseer u tenslotte dat uw hogere winstmarge op de vrachtprijs bij uitbesteding aan een vervoerder uit Oost-Europa vaak niet opweegt tegen de (on)mogelijkheid van het verhalen van de ladingsschade. Verzekeraars van deze Oost-Europese vervoerder verlenen vaak geen of slechts beperkte verzekeringsdekking. De hogere schadelast – en de hogere verzekeringspremie – komt dan voor uw rekening. Met aandacht voor het controleproces bij uitbesteding van vervoer kunt u dus veel geld besparen en beperkt u uw ondernemersrisico!

**Jan Mulder is advocaat-specialist bij TVM verzekeringen**

‘Maak zoveel mogelijk gebruik van vaste ondervoerders’

van de grote inkooporganisatie die u de transportopdracht heeft verstrekt. Uw opdrachtgever (lees: de crimineel) zal u immers vertellen dat u ‘gewoon’ kunt afleveren, wanneer u instructies vraagt.

Lastiger is het wanneer u te maken heeft met een crimineel als ondervoerder. Bij grensoverschrijdend vervoer bent u dan volledig aansprakelijk voor de schade vanwege het verlies van de goederen. Veel verzekeraars hanteren daarnaast de G23-clausule waardoor uw verzekeringsdekking beperkt blijft tot 125.000 euro. TVM verleent verzekeringsdekking tot



STICHTING ORGANISEERT TRANSPORTEN VAN  
HULPGOEDEREN VANUIT KAMPEN NAAR OOST-EUROPA

# ‘Anderen helpen geeft

De wereld een beetje mooier maken. Dat is de insteek van de Stichting Humanitair Transport Oost Europa (SHTOE). TVM Actueel kreeg een inkijkje in het werk van de organisatie, waarin onder anderen Esther Verheij en Bert van Zandwijk rollen als bestuurslid vervullen. “Ieder mens op de wereld heeft recht op een waardig bestaan.”

tekst: Dennis van Bergen

beeld: Matty van Wijnbergen



Esther Verheij:  
“We blijven ons met  
passie inzetten voor een  
eerlijkere wereld.”

# energie en voldoening’

Esther Verheij kan de beelden nog moeiteloos in zichzelf oproepen. Enige jaren terug was het, dat ze namens de Stichting Humanitair Transport Oost Europa naar Roemenië was afgereisd. Prompt zag ze daar ter plekke de impact die zij en haar mede-vrijwilligers hebben in het land aan de Zwarte Zee. “Onze auto met spullen stond klaar om te lossen en twee Roemeense vrouwen knielden op de grond om te danken”, herinnert ze zich. “Zo blij en dankbaar waren ze dat ze, met dank aan al die goederen, weer even een wat draaglijker leven konden leiden.”

Op 18 juli 2014 startten Johan Boomsma en Hans Hoekstra de Stichting Humanitair Transport Oost Europa, kortweg SHTOE genoemd. Het vervolg op de eerdere stichting Hulp Transport Oost-Europa, ook opgericht door Johan Boomsma.

Omdat de oprichter van de stichting al vaak in Roemenië was geweest, werd hij door diverse stichtingen en werkgroepen gevraagd of hij, gezien hij werkzaam was in de transportwereld, humanitaire transporten kon regelen. Het is begonnen met één transport. Daarna volgden er meer.

Insteek van de huidige organisatie uit Kampen is om hulpgoederen vanuit Nederland te transporteren naar Oost-Europa om daar de behoeftige bevolking te voorzien in eerste basisbehoeften. Dit doen ze tegen een zo laag mogelijke kostprijs, mede mogelijk gemaakt door de chauffeurs die op vrijwillige basis aan de stichting verbonden zijn. De stichting kan doorgaans tolvrij rijden vanwege ontheffing voor humanitair transport. “Ieder mens op de

wereld heeft recht op een waardig bestaan”, zegt Verheij, die de rol van penningmeester vervult. “We zetten ons met liefde voor ze in.”

‘Je kunt ons het best zien als een soort mini-transportbedrijf, dat met één auto zoveel mogelijk wil bereiken’

## Idealisten

In deze stichting werken zowel chauffeurs als bestuursleden samen die hun hart verpand hebben aan het humanitaire werk of wel iets willen betekenen voor de medemens. Idealisten met een groot hart zijn ze, mensen die zich met een nooit aflatend enthousiasme >

inzetten voor een betere wereld. Iets dat vaak niet los kan worden gezien van hun geloof. “Als je in Oost-Europa komt, leer je om met andere ogen naar de wereld te kijken”, zegt Verheij. “Je ziet mensen die thuis geen stromend

niet laten zitten, die moet je helpen. Je kunt de kinderen daar blij maken met een tube tandpasta.”

“Onze stichting bestaat uit een team van zo’n dertig vrijwilligers, waaronder vijf bestuursleden”, zegt Verheij. Een ieder rijdt -veelal gepensioneerd- één a twee keer per jaar met de vrachtwagencombinatie van de stichting naar Roemenië en Hongarije en sinds kort ook naar Moldavië, Albanië en Polen. Vanuit dat laatste land worden goederen afgeleverd aan Oekraïne, dat nog altijd in oorlog verkeert met Rusland. “Je kunt ons het best zien als een soort mini-transportbedrijf, dat met één auto zoveel mogelijk wil bereiken”, vertelt Van Zandwijk. “Liefde voor transport en oog voor de samenleving komen bij ons in de meest letterlijke zin samen. Wij zijn blij wanneer we anderen blij kunnen maken.”

## ‘Liefde voor transport en oog voor de samenleving komen bij ons in de meest letterlijke zin samen’

water hebben, die het zonder dak boven hun hoofd moeten doen, wier kinderen vanwege geldgebrek niet naar school kunnen. De ouderenzorg en ook gehandicapte zorg is er niet of de situatie is schrijnend”, somt ze op. “Dan pas besef je echt hoe goed we het in Nederland hebben. Dat soort mensen moet je

### Barrières

De energie spat er vanaf wanneer ze verhalen over de stichting, die hen zo na aan het hart gaat en waarvoor ze dagelijks enkele uren actief zijn. Er komt immers nogal wat bij kijken, een vrachtwagen vol spullen vlekkeloos de plaats van bestemming laten bereiken. Met name de Roemeense overheid wil de laatste tijd nogal wat barrières opwerpen. Passend is het bij het sociale klimaat in het land, waarin sommige bevolkingsgroepen beduidend minder kansen krijgen dan andere.

Zoals de Roma’s bijvoorbeeld, van wie er in het Oost-Europese land enige honderdduizenden in povere omstandigheden leven. Ze worden niet alleen achtergesteld, maar ook behoorlijk belemmerd in een enigszins menswaardige manier van leven. Met name de kinderen van deze gezinnen zijn hier de dupe van. “We merken dat onze chauffeurs en ook die van andere stichtingen bovengemiddeld vaak worden tegengewerkt. Ze worden geregeld vastgehouden bij de grens, mogen de vracht niet afleveren -of moeten daar heel lang op wachten. En zo zijn er nóg talloze obstakels. Dat is frustrerend. Al was het maar omdat je vaak uren aan het bellen en mailen bent om ervoor te zorgen dat de spullen alsnog de mensen bereiken die er zo’n behoefte aan hebben. Het papierwerk regelen is vaak heel ingewikkeld en geregeld zelfs een dagtaak.”

Desondanks geven de vrijwilligers de moed niet op. Juist omdat ze bezig zijn met een missie: Het organiseren van transporten om hulpgoederen te vervoeren naar Oost-Europa om daar de behoeftige bevolking te voorzien in de eerste basisbehoeften om het leven leefbaar te maken. Dat er vraag is naar een transporteur van humanitaire goederen wijzen de statistieken uit. In 2014 – kort nadat de stichting het levenslicht had gezien – was SHTOE goed voor jaarlijks 17 ritten naar Oost-Europa. Afgelopen jaar waren dit er 55, ruim één per week dus. Alleszeggend is het over de daadkracht van betrokkenen die met elkaar een groot netwerk vormen in Nederland en daarbuiten. “Je kunt het zo gek niet bedenken of we vervoeren het naar Oost-Europa”, vertelt Van Zandwijk. “Dat kan shampoo zijn, meubels, schoolmeubels, kleding, voedsel in blik. Maar we rijden net zo goed met fietsen, ziekenhuisbedden of andere medische hulpmiddelen. En zo kan ik nóg wel honderd dingen opnoemen.”





### Loyaliteit en betrokkenheid

SHTOE haalt de hulpgoederen door- gaans op bij werkgroepen en commis- sies in heel Nederland en vervoert deze vervolgens naar Oost-Europa. Een van de mooiste dingen daarbij is de loyaliteit en betrokkenheid die ze proeft bij alle partijen, ervaart Verheij. Dan weer is er iemand die een grote hoeveelheid huishoudelijke artikelen kan regelen, soms attendeert iemand de organisatie op een hoeveelheid bril- len. En het kan ook zomaar zo zijn dat een instantie belangeloos een partij medische hulpmiddelen levert. “We merken dat iedereen met elkaar mee wil denken en elkaar wil helpen”, zegt

Verheij. “Wij als stichting onderhou- den nauwe contacten met stichtingen en kerkelijke organisaties in heel Nederland. En dat is heel fijn om te ervaren. Vrijwel elke week zit onze auto helemaal vol, dat is zo fantas- tisch. Echt, anderen helpen geeft ener- gie en voldoening.”

“Iedereen bij de stichting die het zal beamen, verlegen worden we vaak van de gastvrijheid van de mensen die de hulp ontvangen. Vaak worden er uit- gebreide en complete warme maaltij- den voor de chauffeurs bereid. Het is ongepast om deze af te slaan.” Verheij: “In ons achterhoofd weten we name- lijk dat deze mensen het daardoor een

paar dagen met minder eten moeten doen. Mensen die nagenoeg niks heb- ben en je toch met van alles en nog wat willen verwennen, gewoon omdat ze zo dankbaar zijn; zo iets maakt ons stil.” Vandaar de nooit aflatende inzet en enthousiasme van de bestuursle- den, de chauffeurs en alle andere betrokkenen. “Heus, daarom willen we nog jaren doorgaan met de stichting. En dat móet ook. Zo lang er mensen hulp nodig hebben, is er nog heel veel werk aan de winkel. En dat werk ver- richten wij graag met de Stichting Humanitair Transport Oost Europa. We blijven ons met passie inzetten voor een eerlijkere wereld.” <

# TVM Awards: breng uw stem uit

Op 28 september nemen de beste twintig beroepschauffeurs het weer tegen elkaar op in de finale van het NK Veiligste Chauffeur. Deze keer is de locatie het Bouw & Infra Park in Harderwijk. Ook de TVM Awards Veilig Transport, Duurzaamheid, Innovatie en MVO worden deze dag uitgereikt. De nominaties zijn inmiddels bekend! U kunt uw stem uitbrengen. Scan de QR-code en bepaal mee wie er met de felbegeerde TVM Awards vandoor gaan!



Ga naar [www.tvmawards.nl/nominaties](http://www.tvmawards.nl/nominaties)  
of scan de QR-code om uw stem uit  
te brengen



## MVO

### Alpe d'Huzes

Alpe d'Huzes toont aan hoe krachtig logistiek kan zijn in het ondersteunen van belangrijke maatschappelijke initiatieven. Hun inspanning maakt de iconische beklimming mogelijk.

### Hoekstra

Hoekstra loopt voorop bij het bieden van logistiek onderwijs en kansen voor kwetsbare groepen. Ze zorgen voor inclusie en gelijke kansen voor iedereen.

### RBC Bezorgdiensten

RBC Bezorgdiensten loopt voorop in Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen door duurzaamheid en ethische normen te verankeren in hun bedrijfsvoering.

## INNOVATIE

### Jumbo Supermarkten

Jumbo Supermarkten optimaliseert continu hun supply chain-processen om zowel efficiëntie als duurzaamheid te verbeteren. Door het toepassen van geavanceerde technologieën en het actief betrekken van hun chauffeurs, wordt de veiligheid van zowel producten als werknemers gewaarborgd.

### VDH

VDH staat bekend om haar strenge veiligheidsmaatregelen en geavanceerde protocollen die zorgen voor veilige en efficiënte transportdiensten. Hun benadering, van haven tot deur, omvat nauwgezette controles, waardoor ze een benchmark in de logistieke industrie zijn.

### MY Logistics

MY Logistics onderscheidt zich door de nadruk te leggen op menselijke verbinding en innovatieve oplossingen in hun leveringsprocessen. Hun aanpak verhoogt niet alleen de efficiëntie, maar zorgt er ook voor dat elke klant persoonlijke service ontvangt.

## DUURZAAMHEID

### Verhelst Transport

Verhelst Transport is een voorloper in de transitie naar duurzaam transport. Met haar inzet voor elektrificatie en het integreren van zonnepanelen, zet het bedrijf de standaard voor een groenere toekomst.

### GP Groot

GP Groot heeft zich afgelopen periode onderscheiden als een dynamische kracht in het stimuleren van duurzaam transport. Door het ontwikkelen van krachtige energiehubs, faciliteert GP Groot een naadloze overgang naar duurzame energiebronnen.

### BREYTNER

BREYTNER zet als voorloper in de transitie naar zero emissie transport, nieuwe normen voor milieubewust transport. Het bedrijf, met een vloot volledig elektrische vrachtwagens, bewijst dat efficiënte logistiek en milieubehoud perfect samengaan.

## VEILIG TRANSPORT

### Nassau Sneltransport

Nassau Sneltransport heeft uitzonderlijke beveiligingsmaatregelen, waardoor elke schakel in de logistieke keten wordt versterkt. Door het voortdurend innoveren van hun beveiligingspraktijken, biedt zij ongeëvenaarde betrouwbaarheid in transportservices.

### Rouwmaat Groep

Rouwmaat Groep loopt voorop in het integreren van duurzaamheid met veiligheid in de logistieke sector. Hun nadruk op defensieve rijtechnieken en de invoering van een milieuvriendelijke aanpak toont hun inzet voor een veiligere en groenere toekomst.

### Holwerda Logistics

Holwerda Logistics is een pionier in het bevorderen van sociale inclusie binnen de industrie. Door zich te richten op diversiteit en het bieden van ontwikkelingskansen, verrijken zij de logistieke sector met frisse perspectieven en innovatieve benaderingen.

# NLtruckkartel en DAF komen tot schikking



**NLtruckkartel en DAF zijn tot een schikking gekomen voor meer dan 1.000 Nederlandse afnemers van DAF trucks.**

NLtruckkartel is een initiatief van TLN (Transport en Logistiek Nederland) en transportverzekeraar TVM verzekeringen. Daarmee is NLtruckkartel, bijgestaan door de advocaten van Hausfeld, het grootste claiminitiatief in Nederland dat een schikking treft als gevolg van het truckkartel.

Michel Verwoest, voorzitter van de Raad van Bestuur (CEO)

van TVM: "Al jaren is er een unieke samenwerking tussen TVM verzekeringen, TLN en Hausfeld rondom het truckkartel. Samen hebben we nu een eerste belangrijk resultaat behaald door te schikken met DAF. We zijn trots dat er een goede regeling is getroffen voor onze aangesloten rechtsbijstandsverzekerde leden en de sector."



Meer weten over de schikking van NL Truckkartel en DAF? Ga naar [www.tvm.nl/nieuws/nltruckkartel-en-daf-komen-tot-schikking-voor-nederlandse-transporteurs](http://www.tvm.nl/nieuws/nltruckkartel-en-daf-komen-tot-schikking-voor-nederlandse-transporteurs) of scan de QR-code

## NIPV-rapport Veiligheidseisen EV-oplaadpunten

Als verzekeraar voor transportondernemingen ziet TVM dat het aantal voertuigen dat voor aandrijving gebruik maakt van Li-ion-batterijssystemen toeneemt. Hierdoor groeit de behoefte aan laadsystemen voor elektrische voertuigen (EVs) op de locaties van onze leden.



Om u goed te kunnen adviseren over de inrichting van de locatie om op te laden, heeft TVM het NIPV (Nederlands Instituut Publieke Veiligheid) gevraagd om kaders op te stellen voor het inrichten van een laadplein. Het NIPV heeft tien vragen beantwoord over de veiligheid van locaties bij transportbedrijven waar elektrisch aangedreven voertuigen aanwezig zijn. Het gaat hierbij om

brandveiligheid. In het rapport zijn de vragen weergegeven en de antwoorden kort samengevat.

Met deze kaders kan TVM beter adviseren over de investeringen in een laadplein en de (brand)veiligheid van de locatie.



Scan de QR-code om het document te downloaden of ga naar [www.tvm.nl/zero-emissie](http://www.tvm.nl/zero-emissie)

## Modelovereenkomst Laadinfrastructuur

De Modelovereenkomst Laadinfrastructuur voor elektrisch laden bij derden is beschikbaar en te downloaden. De overeenkomst heeft TVM samen met Transport en Logistiek Nederland, evofenedex en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) ontwikkeld. U kunt de overeenkomst gebruiken als u wilt laden bij een collega-vervoerder of als u uw laadplein beschikbaar wilt stellen voor collega-vervoerders. De modelovereenkomst kunt u downloaden via onze site: [www.tvm.nl/nieuws/nieuw-modelovereenkomst-laadinfrastructuur](http://www.tvm.nl/nieuws/nieuw-modelovereenkomst-laadinfrastructuur)



Scan de QR-code om de modelovereenkomst te downloaden



# Van kleine wensen tot grote plannen

Op 6 december 2012, de dag dat TVM verzekeringen vijftig jaar bestond, zag de TVM foundation het levenslicht. De gedachte erachter? TVM wilde als coöperatie jaarlijks een deel van haar winst inzetten voor een betere leefomgeving.

In 2023 mochten de TVM foundation voor de 10<sup>e</sup> keer donaties schenken aan vrijwilligersinitiatieven die bijdragen aan dit prachtige doel. Dat zet de teller op ruim tweehonderd initiatieven tot nu toe: van kleine wensen tot grote plannen.

## Samen bijdragen

Zonder de medewerkers en leden van TVM hadden die ruim tweehonderd initiatieven niet gesteund kunnen worden. Hun oplettendheid en aanmeldingen zorgen er jaarlijks voor dat de gelden van de TVM foundation goed worden besteed. Soms zijn ze zelf nauw

betrokken bij een project, soms melden ze een project aan waar ze van hebben gehoord. Wat de aanleiding ook is: het gaat altijd om saamhorigheid. Het gevoel om samen iets bij te dragen aan een betere leefomgeving. En dat is wat telt.

## Klein en groot

In 2023 ondersteunde de TVM foundation 17 kleine en grotere projecten met een totaalbedrag van 94.500 euro. Stuk voor stuk mooie initiatieven op sportief, cultureel en maatschappelijk vlak. In het jaarverslag leest u meer over de projecten.



Scan de QR-code voor het jaarverslag van de TVM foundation of ga naar [www.tvm.nl/tvm-foundation/beleidsplan-jaarstukken](http://www.tvm.nl/tvm-foundation/beleidsplan-jaarstukken)

# 5 VRAGEN



Als ondernemer kunt u te maken krijgen met een medewerker die langdurig arbeidsongeschikt is. Hoe voorkomt u dat medewerkers uitvallen en hoe helpt u ze weer op de been? Nicoline Assen, manager verzuimmanagement, beantwoordt hierover 5 vragen.

## 1. Waar houdt TVM verzuimmanagement zich mee bezig?

“TVM verzuimmanagement begeleidt en adviseert haar aangesloten klanten bij verzuim. We helpen de klant ‘op weg’ in het oerwoud van wet- en regelgeving van verzuim en adviseren over de te nemen acties die daarbij aan de orde zijn. Het doel hierbij is duurzame re-integratie. We hopen hiermee de schadelast voor de klant zoveel mogelijk te kunnen beperken. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het niet hoeven plaatsen van vacatures, minder lange vervangingen regelen, tevreden medewerkers etc. Door onze klanten- en specifieke verzuimkennis van de transportbranche kunnen we maatwerk leveren.”

## 2. Wanneer kun je deze dienst inschakelen?

“Klanten kunnen ons altijd benaderen, óók wanneer een medewerker nog niet ziek is. Naast het begeleiden bij verzuim, kunnen klanten ook advies vragen over frequente verzuim- en preventieve vragen. Kortom, alle vragen omtrent verzuim en verzuimbegeleiding zijn welkom.”

## 3. Welke programma's worden gebruikt om het verzuim te verminderen en te beheersen?

“De methode die we hanteren is het snel schakelen tussen werkgever en medewerker. Daardoor kunnen we de juiste acties vroeg in het traject uitzetten, wat procesversnellend werkt. Door de persoonlijke benadering proberen we tijdig duidelijkheid te creëren over duurzame re-integratie van de medewerker. Ook gaan we het gesprek aan over hoe de medewerker denkt over diens toekomst binnen of buiten het bedrijf.”

## 4. Hoe wordt samengewerkt met de klant en bedrijfsartsen?

“TVM schakelt wanneer dit nodig is een bedrijfsarts in voor het medische deel. Waar het mogelijk is, willen wij een verzuimtraject zoveel mogelijk demedicaliseren. We schakelen dan vroegtijdig andere professionals, zoals onze eigen arbeidsdeskundige die op locatie van de klant komt, als gesprekspartner in. De medewerker re-integratie van TVM speelt in dit proces een belangrijke rol en schakelt met werkgever en medewerker over de te nemen stappen. Essentieel zijn hierbij de afspraken die de werkgever en medewerker samen maken en de communicatie tussen hen beiden.”

## 5. Waarom meteen met re-integratie starten?

“Om geen tijd te verliezen in de re-integratie en om snel duidelijkheid te krijgen welke benodigde stappen daarbij horen. Blijft de medewerker bijvoorbeeld binnen het bedrijf werken of wordt buiten het bedrijf naar een passende werkplek gezocht? Verder is het belangrijk, indien mogelijk, om zo snel mogelijk weer naar het werk te gaan om de drempel om weer naar het werk te gaan te verkleinen. De Wet Verbetering Poortwachter vraagt ook om deze actieve houding, de wet is van actie en niet een wet om te wachten tot iemand weer beter is.”



We zijn bereikbaar op 0528- 29 24 92 of via [verzuimmanagement@tvm.nl](mailto:verzuimmanagement@tvm.nl)

Scan de QR-code of ga naar [www.tvm.nl/diensten/verzuimmanagement](http://www.tvm.nl/diensten/verzuimmanagement) voor meer informatie

# ‘De impact van schade wordt vaak onderschat’

Drie senior adviseurs Preventie en Risicobeheer van TVM, Jan Lamberink, Theo Hoogerwaard en Bert van Velden, zagen deze sector in de afgelopen decennia veranderen. Eén ding bleef voor het drietal altijd hetzelfde: hun betrokkenheid bij klanten.

tekst: Natasja Weber

beeld: Gerlinde Schrijver

Een mooie bos bloemen en vele kaarten met gelukwensen voor zijn prepensioen sieren de woonkeuken van Jan Lamberink in het Overijsselse buitengebied. Op tafel ligt een fraai aandenken dat ‘Jan Lading’ (zoals zijn bijnaam luidt) van zijn collega’s heeft ontvangen bij zijn officiële afscheid na 34 jaar TVM: een metalen miniatuur-heftruck met een persoonlijk dankwoord.

Het is enkele dagen na zijn laatste werkdag voor de transportverzekeraar als TVM Actueel thuis welkom is bij Jan Lamberink voor een interview, samen met zijn eveneens afscheid nemende collega’s Theo Hoogerwaard (inmiddels al met pensioen) en Bert van Velden die dit najaar met vroegpensioen gaat. De opvolgers van de afzwaaiende senior adviseurs Preventie en Risicobeheer zijn al enige tijd geleden begonnen en

‘We helpen bedrijven op weg naar betere schadecijfers’

hebben inmiddels alle werkzaamheden van het drietal overgenomen.

Lamberink (64), Hoogerwaard (67) en Van Velden (63) hebben de sector de afgelopen decennia op vele terreinen zien veranderen. Of het nu ging om de registratie van schadegevallen,

het betere inzicht in schadecijfers, de toegenomen aandacht voor chauffeurs, de groei van ondernemingen, de generatiewisselingen bij familiebedrijven of de veranderende markt; de drie TVM-mannen maakten vele transities van dichtbij mee.

Eén ding is in al die jaren in ieder geval niet veranderd: hun betrokkenheid bij klanten. “Samen met een bedrijf werken aan een daling van het aantal schadegevallen, is ontzettend dankbaar werk”, vindt Van Velden.

## Verminderen schadefrequentie

Hoogerwaard, op ad-hoc basis nog inzetbaar voor TVM, sluit zich helemaal aan bij die woorden. “Wij proberen bedrijven zoveel mogelijk handreikingen te geven om de schadefrequentie te verminderen. We helpen bedrijven op weg naar betere schadecijfers; wat doen ze zelf om schades zoveel mogelijk te beperken? Waar hebben ze behoefte aan? Wanneer wordt een gesprek gepland met een chauffeur die regelmatig schade rijdt? Hoe ver laat je het komen? Wie voert het gesprek, een planner of directeur? Is de insteek: hoe kunnen we je helpen of worden er verwijten gemaakt? Dat laatste gebeurde vroeger vaak, maar dat heeft totaal geen zin. Niemand rijdt bewust schade. Je moet chauffeurs juist heel veel positieve aandacht geven. Ga het gesprek aan met de betreffende chauffeur en je hoort dat het schadegeval altijd een oorzaak heeft. Is zijn dag te strak gepland, speelt er iets in de privé-situatie, heeft hij onvoldoende

kennis om zijn vak goed uit te voeren, kan hij het werk niet aan?”, somt Hoogerwaard enkele voorbeelden op.

Lamberink merkte in de praktijk dat chauffeurs, maar ook planners en de bedrijfsvoering zich vaak niet bewust zijn van de kosten en consequenties van een schade aan vrachtwagen of lading. “Veel betrokkenen denken: ‘we zijn toch verzekerd?’, maar die vlieger gaat vaak niet op. Vele kleine schades, zoals een paaltje raken bij het achteruitrijden, vallen onder het eigen risico van een onderneming”, zegt Lamberink. “Een kleine schade kan al snel enkele duizenden euro’s kosten. De schade moet gerepareerd worden, de vrachtwagen staat stil en dan is er ook nog de imago-schade. Ook de pallet die omvalt of het pakketje dat zoek raakt heeft meer gevolgen dan menigeen denkt.”

Van Velden: “De impact van een schade wordt vaak onderschat door chauffeurs. Een gemiddelde schade kost een bedrijf 2300 euro. Dat is een aanzienlijk bedrag, zeker als je het afzet tegen de lage rendementen in de transportwereld.”

## Chauffeursbijeenkomsten

Hoogerwaard heeft de afgelopen jaren vele chauffeursbijeenkomsten en -trainingen georganiseerd bij klanten en hij blijft dat namens TVM ook na zijn pensionering doen. “Daar mogen ze me altijd voor wakker maken”, zegt de preventie-adviseur met een glimlach. “We willen in deze bijeenkomsten benadrukken hoe belangrijk het voor chauffeurs is om gemotiveerd je >



v.l.n.r. Theo Hoogerwaard, Jan  
Lamberink en Bert van Velden



werk te kunnen blijven doen. En het is ook heel mooi om te zien hoe ze van elkaar leren. Als we een schadegeval met een chauffeur bespreken en we leggen die langs drie factoren – capaciteit, motivatie en gelegenheid – dan vind ik het heel mooi om te zien dat een chauffeur vaak direct weet waarom hij schade heeft gereden”, spreekt Hoogerwaard uit ervaring.

### Triademodel

Met dit zogenoemde triademodel wordt er steeds meer ingestoken op gedragsverandering bij chauffeurs, licht Van Velden toe. “Wat is de capaciteit van een chauffeur? Zet de planning de juiste mensen in voor een volle rit? Wat is de motivatie; is een chauffeur positief gestemd of niet? En bij gelegenheid kun je denken aan; is de druk vanuit de planning te groot? Neemt de chauffeur zelf voldoende tijd om zijn rit tot een succes te maken? Is de chauffeur in staat om verantwoord te blijven rijden, onder welke omstandigheden dan ook?”

Het voordeel van het triademodel is dat het toepasbaar is op meerdere lagen binnen een bedrijf; niet alleen op

chauffeurs, maar ook op planners en het management. Van Velden: “Een planner moet de ritten verantwoord inplannen en er goed bij stilstaan welke chauffeur hij voor welke klus op pad stuurt. Is een nieuwkomer wel capabel genoeg voor die zware rit? Zo ga je als bedrijf veel bewuster om met je mensen. Dat moet ook want zij zijn je belangrijkste kapitaal.”

### Lading

Waar Van Velden en Hoogerwaard zich in hun lange loopbanen grotendeels hebben beziggehouden met de chauffeur en de wielen, was Lamberink als preventie-adviseur vooral gericht op de lading. “Ik zat aan de contractuele kant van het spectrum om ervoor te zorgen dat de lading op de juiste manier vervoerd wordt. ‘Goed erin, goed eruit’, om met de woorden van een groot transportrechtadvocaat te spreken. Zijn de vervoersvoorwaarden tussen vervoerder en opdrachtgever in orde? Wat zijn de rechten en plichten over en weer? Wie is aansprakelijk bij ladingsschade, gebrekkige verpakking, ladingzekering en diefstal? En tot hoever? Ik

hoor nog te vaak mensen zeggen: ‘Oh het is allemaal wel verzekerd’, maar pas op: er zitten veel beperkingen aan. Daar wijs ik bedrijven op”, zegt Lamberink die vooral met planners, maar ook met verkoopmedewerkers en beleidsbepalers aan tafel zat.

Diefstal op parkeerplaatsen of schade aan de vracht als gevolg van een kar die van de laadklep valt, zijn de meest voorkomende gevallen van ladingschade. Doordat Lamberink in de eerste 25 jaar van zijn carrière bij TVM als schadebehandelaar werkzaam is geweest, weet hij exact waar de grootste gevaren schuilen en wat de consequenties zijn. “Vervoerders van waardevolle spullen hebben vaak met diefstal te maken, vooral op onbewaakte parkeerplaatsen. Ik lobby al jarenlang bij diverse partijen voor meer bewaakte parkeerplaatsen in Nederland en heel Europa.”

### Weet wat je vervoert

In gesprekken bij bedrijven wijst Lamberink, zelf een boerenzoon, altijd op het ‘gezond boerenverstand’ van de medewerkers: “Weet wat je vervoert,



verpak de lading goed, zorg voor een goede beveiliging op de vrachtauto en plan je rit met waardevolle goederen zó in dat je niet met je huifje hoeft te overnachten. En heel belangrijk: besteed het werk bij het vervoer van hoogwaardige producten niet uit aan onbekende derden”, stelt Lamberink.

“Zorg ervoor dat je zelf zoveel mogelijk deze vrachten rijdt of werk alleen met vaste charters. Mede door personeelsgebrek zien we de laatste tijd regelmatig dat er misbruik wordt gemaakt maken van sites als Teleroute en Timocom waar ook waardevolle vrachten op geplaatst worden. Dat is echt een enorm risico. Voor je het weet gaat er iemand met jouw vracht van door en is die niet meer te traceren.” Eén van de speerpunten in de advisering van Lamberink luidde steevast: “Jij als vervoerder blijft verantwoordelijk. De consequenties zijn niet te overzien als het echt fout gaat.”

### Generatiewisselingen

De drie mannen zagen de afgelopen jaren van dichtbij hoe bedrijven groter en groter werden. “In mijn begintijd

werden afspraken met de eigenaar van een familiebedrijf nog vaak op de achterkant van een sigarenkistje genoteerd”, vertelt Van Velden. “Je sprak met één man die overal vanaf wist. Nieuwe generaties willen efficiënter werken. De bedrijven zijn ook veel groter geworden waardoor elke medewerker een eigen specialisme heeft. Wij moeten dus met meerdere mensen afspraken maken, dat hoeft geen nadeel te zijn, maar het is wel een gegeven dat er meer tijd in gaat zitten.”

Hoogerwaard: “Ik heb het geluk gehad dat ik heel lang dezelfde klanten heb kunnen bedienen, vooral veel familiebedrijven.” De preventie-adviseur stapte in 2019 na twintig jaar over van Hoofdstad Verzekeringen naar TVM waarbij hij verantwoordelijk bleef voor dezelfde transportklanten. “Ik heb veel familiebedrijven zien overgaan van vader op zoon of dochter. Ook heb ik hun groei van dichtbij meegemaakt, heel bijzonder. Je bouwt echt een band op met zulke bedrijven en je wordt een vertrouwenspersoon”, blikt Hoogerwaard terug.

“Ik weet nog goed dat ik een keer op oudjaarsavond door een klant werd gebeld. Er was brand ontstaan in zijn schuur waar ook een boot stond. Hij was een beetje in paniek en vroeg wat verzekeringstechnisch de gevolgen waren. Nou, ik zei: zorg eerst dat de brand geblust wordt en dan kijken we er overmorgen naar. Ik merkte dat het hem goed deed dat ik hem even kon kalmeren en te woord staan.”

In aanloop naar zijn pensionering bezocht Hoogerwaard persoonlijk bijna al zijn klanten om afscheid te nemen. “Het heeft mij goed gedaan om de waardering van de klanten te voelen, dit is waar je energie van krijgt. Je merkte echt dat je gewenst was, normaal heb je dat niet zo in de gaten.” Lamberink kan dat onderschrijven. Hij

vernam bij zijn afscheid van diverse klanten dat ze altijd op hem konden bouwen, ook voor vragen die zijdelings met zijn werk te maken hadden. “Die persoonlijke factor werd heel erg gewaardeerd. Ook de vele reacties op LinkedIn en via de mail waren hart-

‘Je bouwt echt een band op met bedrijven en je wordt een vertrouwenspersoon’

verwarmend.” Van Velden is recent begonnen aan zijn afscheidsronde, hij gaat in oktober met vroegpensioen.

Lamberink, Hoogerwaard en Van Velden benadrukken dat hun opvolging is gewaarborgd. “Dat weten ze bij TVM altijd goed en tijdig te regelen”, zegt Van Velden. “Mijn opvolger, Marius van der Valk, is al enige tijd geleden begonnen. Hij is een heel ervaren kracht. Ik draai in mijn laatste half jaar naast hem mee en dat is voor ons allebei heel prettig werken.” Albert Enzerink, reeds 2,5 jaar werkzaam voor TVM, heeft veel werkzaamheden overgenomen van Lamberink. En het takenpakket van Hoogerwaard wordt nu grotendeels bestierd door Linda Zijlstra en Rudolf Dijkman.

De drie afzwaaiende mannen kunnen met een gerust hart hun werk loslaten. “Het voelt goed dat we onze opvolgers zelf hebben kunnen inwerken. We hebben alle vertrouwen in hen”, klinkt het eensgezind. <



Meer weten over preventie? Scan de QR-code of ga naar [www.tvm.nl/preventie](http://www.tvm.nl/preventie)

BEVLOGEN MINITRUCKERS LEVEN HUN DROOM

# ‘Ik ga volkomen zen naar huis’

Zelf noemen ze het een uit de hand gelopen hobby. Maar inmiddels hebben ze 36.000 volgers op Facebook en trekken ze overal in het land veel bekijks met hun shows. Kleine wereld, groot plezier. De Minitruckers leven hun droom.

tekst: Yoeri van den Busken  
beeld: Matty van Wijnbergen





**ROWA**  
Rijwiel en Vervoer

MANTRUCKS

**ROWA**  
Rijwiel en Vervoer

Een kille zomerdag in het centrum van Beverwijk. Terwijl het winkelende publiek vlucht voor de regen, voltrekt zich in de Sint-Agathakerk een haast surrealistisch schouwspel. Onder een fraai gewelfd koepeldak, tussen majestueuze fresco's en hoge glas-inloodramen, weerklinkt het geronk van radiografisch bestuurbare vrachtwagens, heftrucks, kranen en een enkele trein. Alsof een stukje Madurodam even is verplaatst. Maar dan wel in een XL-variant, want de gangbare schaalgrootte varieert hier van 1:16 tot 1:14,5. In de wereldberoemde Haagse miniatuurstad is dat 1 op 25.

Als onderdeel van de jaarlijkse Transportdag beleven zeventien Minitruckers een unicum, zegt woordvoerder Richard Waiboer. Ze stallen hun imposante collectie op veel plekken uit – van kroeg tot gymzaal – maar Gods huis zat daar nog niet bij. Het rijksmonument functioneert tegenwoordig ook als cultureel centrum, dus een

foto's hebben gemaakt, ze keken hun ogen uit. Toen ik werd gebeld met de mededeling dat ze ons hier wilden neerzetten, ben ik even op Google gaan zoeken. Prima, dacht ik, als we maar de ruimte krijgen. Wij zijn met een grote groep; per poppetje gaan we uit van twee vierkante meter. Ik vind dit óók een bijzondere ervaring, maar in feite maakt de locatie voor ons niet uit. Als we maar lekker bezig kunnen zijn.”

Een beetje grutten, noemt hij dat. Maar dan wel met duidelijke afspraken. “Als wij ingehuurd worden, komen we niet om de hele dag langs de kant koffie te drinken. Wij moeten gewoon zorgen dat het beweegt, overall moet iets te zien zijn. En het moet niet te veel geluid maken, dat heeft bij ons geen meerwaarde. Daarmee jaag je het publiek weg.”

## Uitdaging

Op de antieke plavuizenvloer van 200 vierkante meter hebben ze binnen een uur een stad gebouwd waaraan bezoekers zich kunnen vergapen. Prominent in het midden staat de Erasmusbrug. De eyecatcher uit Rotterdam is er eentje van het eerste uur: 1988. Vanaf dat moment begon de liefhebberij serieuze vormen aan te nemen. Begin jaren negentig vond in Den Bosch de eerste demonstratie plaats en nu is het een rondreizend circus geworden.

De bevolgen Minitruckers ontwikkelen volledig functionerende schaalmodellen van vooral vrachtwagens. De baan is een gemeenschappelijk bezit en wordt door Waiboer vervoerd in een aanhanger. Daarom laat hij nooit verstek gaan. Hij plant zelfs zijn vakanties om de shows heen. Soms kost het hem een heel weekend. “Ik bemoei me niet met het opbouwen. Ik zorg dat mijn kar leeg is en dan ga ik koffie voor iedereen zetten. We hebben geen vast plan. De brug wordt als eerste neergezet, de rest komt eromheen. Al dertig jaar staan we in Liessel, maar zelfs daar lag de baan nog nooit in hetzelfde patroon. Het is één grote improvisatieshow.”

Voor de goede orde: de Minitruckers vormen géén officiële vereniging. Waiboer: “We zijn gewoon een vriendengroep. Met een uit de hand gelopen hobby.” De allround medewerker van bloembollenkwekerij W. van Lierop uit Anna Paulowna werd enthousiast gemaakt door zijn jongere broer Alexander. “Hij leende altijd mijn bus als er een show was. Ik ben een keer meegegaan en was meteen om. Niet iedereen snapt het misschien, maar hier kan ik mijn ei in kwijt. Na zo'n dag kom ik volkomen zen thuis, ook al ben ik 's morgens om vijf uur van huis vertrokken. Als ik dit geweten had op mijn achttiende, was ik wel anders met mijn geld omgegaan.”

In hun jeugd speelden ze eindeloos in de zandbak, zoals jongetjes dat deden. Ze legden wegen aan, groeven

‘De brug wordt als eerste neergezet, de rest komt eromheen’

beetje reuring te midden van de zo sereen opgestoken gebedskaarsjes zijn ze wel gewend. “Maar dit hadden ze nog nooit gezien”, zegt Waiboer. “Ik denk dat de mensen van de kerk wel vijfhonderd



tunnels. De fascinatie voor modelautootjes is nooit meer verdwenen. “Je had toen twee bekende merken: Matchbox en Siku. Mijn grote verzameling heb ik op een gegeven moment verkocht en dat geld gebruikte ik als startpunt voor dit spul.”

## **Verbazing**

Regelmatig ziet hij de verbazing en verrukking op het gezicht van toeschouwers. En dan kan hij een glimlach niet onderdrukken. “Ook in mijn eigen kennissenkring was het vaak: die Waiboer met zijn hobby... Tot het moment dat ik iedereen uitnodigde bij mij in de schuur om een keer te komen kijken. Toen vielen de monden wel open.”

Een ander misverstand: je hoeft niet per se actief te zijn in de transportsector om iets te hebben met de beweegbare miniwereld. Waiboer: “Ja, we hebben ook twee beroepschauffeurs in de groep, maar de rest werkt overal en nergens. En onze meesterbouwer komt bij Madurodam vandaan.”

De 32 leden schoven hem naar voren als spreekbuis. Behalve zijn voortrekkersrol op shows en festivals steekt Waiboer dagelijks een halfuur in het actualiseren van de Facebookpagina. Het is een serieuze zaak geworden. De organisatie van de Transportdag in Beverwijk maakte nog de klassieke fout op een informatiesite de zin ‘speciaal voor de kleintjes’ toe te voegen. Wat de Minitruckers doen, is juist géén interactieve experience volgens het

pretparkprincipe. Zij huldigen het bekende adagium ‘kijken, maar niet aankomen’. De enige uitzondering maken ze af en toe voor hun eigen kinderen en kleinkinderen, op voorwaarde dat ze deel uitmaken van de groep en dus een taak vervullen.

## **Jong en oud**

Waiboer: “Bij een andere club zagen we weleens dat kinderen van bezoekers achtjes mochten draaien met een vrachtwagen. Daarna kregen ze een rijbewijs. Maar dan moet er de hele dag iemand naast zitten. Wij willen zelf lekker aan de gang, zonder verplichting, en onze passie en kennis delen met anderen. Het is voor jong en oud. Bij een demo in een transportbedrijf heeft een gepensioneerde medewerker van 92 ongeveer tweeënhalve uur achter mij gestaan. ‘Ik wou dat ik twintig jaar jonger was’, zei hij, ‘dan had ik met jullie meegedaan’. Hij vond het prachtig. En wij ook.”

Een moeder die voor haar zoontje kwam vragen of er een website is met meer informatie over de Minitruckers heeft hij dan net gewezen op de talloze filmpjes die op een scherm voorbijkomen en ook op YouTube te zien zijn. “Daar is die jongen de hele dag wel zoet mee, mevrouw.” En het is dat je af en toe beelden van benen voorbij ziet komen, anders zou je denken dat het opnames uit de grotmensenwereld zijn – zó levensecht zijn de schaalmodellen.

Een ander jongetje dat kwam vragen

of hij op de kerkvloer ook eens aan de knoppen mocht zitten, heeft Waiboer moeten teleurstellen. Daar is deze uitstalling iets te kostbaar en te specialistisch voor. Wanneer iedereen

‘Onze meesterbouwer komt bij Madurodam, vandaan’

van de partij is, vertegenwoordigt de collectie een waarde van enkele tonnen euro's, inclusief de baan. Met zijn heftruck, vrachtwagen en rijdende containerterminal komt Waiboer alleen al uit op 15.000 euro.

Tegen het eind van de middag zit een vader, met zijn zoontje op schoot, nog steeds ademloos te kijken hoe hoopjes potgrond wordt verplaatst. Een andere Minitrucker manoeuvreert uiterst geconcentreerd een dieplader langs McDonald's-restaurant en Shell-station. Zelf stapelt Waiboer in zijn vaste hoek tientallen kuubkisten met zijn oranje-grijze heftruck op elkaar. Dat voertuig is zijn grote trots; een souvenir van zijn vorige baan. Tien jaar reed hij op de volwassen uitvoering hiervan. Zijn goede vriend Peter van Dalum maakte de Toyota voor hem na en zei negen maanden later: “Alsjeblieft, vermaak je ermee.” Hoe waardevol het voor Waiboer is? “Die gaat mee in mijn graf.” <





Bekijk alle genomineerden en stem op jouw favoriet



Welke onderneming vind jij onderscheidend en verdient een TVM Award in 2024?



V O L V O



VAN EIJCK



Een initiatief van TVM verzekeringen