

# TVM ACTUEEL

## ‘Op veel fronten een koppositie’

Minister Mark Harbers over verduurzaming

PLUS



**Kees van Noordt:**  
‘Veiligheid staat  
altijd op één’



**Jacob Toering:**  
Veel verandering in de wereld  
van transport en vishandel



**Ron Rijser:**  
‘We kunnen op  
elkaar rekenen’



10

## ‘Het leuke van ondernemen: het verveelt nooit’

Kees van Noordt is al bijna dertig jaar lid van de Ledenraad van TVM. Met Nijman/Zeetank was hij één van de eerste logistieke Nederlandse ondernemers in Polen. De energietransitie houdt Van Noordt bezig, evenals de ontwikkeling op het gebied van waterstof, bio-LNG en laadinfra.



16

### ZONDAGSRUST STAAT FIER OVEREIND

Mulder Groep op Urk wist, ondanks de woelige tijden in de transportwereld, zoals het chauffeurstekort en hoge dieselprijzen, uit te groeien tot een stabiel bedrijf. TVM Actueel ging op bezoek.



28

### MENSELIJKE MAAT STAAT CENTRAAL

Rijser Transport staat voor informeel, menselijk en sociaal. "Chauffeurs komen tevreden naar de zaak en gaan weer tevreden terug naar huis. Daar ben ik heel trots op," zegt eigenaar Ron Rijser. Een portret van de onderneming uit Purmerend.

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

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

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

✉ [info@tvm.nl](mailto:info@tvm.nl) | 🌐 [www.tvm.nl](http://www.tvm.nl) | 🐦 @tvmnl en @tvmalert

📌 [www.facebook.nl/tvmverzekeringen](https://www.facebook.nl/tvmverzekeringen)

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

Heeft u direct hulp nodig?

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

Heeft u schade, maar is het niet spoedeisend?

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

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





22

### DE GEVOLGEN VAN SLAAPSTOORNISSEN

Jaarlijks melden circa 2.500 nieuwe patiënten zich voor een intakegesprek naar het Slaapcentrum in Zwolle. Chauffeurs melden zich zelden. Paul Hendriks en Peter de Vries van het Isala geven een toelichting.



32

### DE PASSIE VAN...

Frank van Spreuwel vertelt over PSV, waar hij wedstrijdsecretaris is.



20

### Expert aan het woord

Een toelichting op de gevolgen van de Sanctiewet op uw verzekering.

## VAN DE VOORZITTER



Op maandag 28 november bereikte ons het verdrietige nieuws dat Ad Bos, voormalig voorzitter van de Raad van Bestuur van TVM, is overleden.

De heer Bos is 83 jaar geworden. Ook via deze weg wensen we zijn echtgenote Nel, zijn kinderen Arjan en Paul, hun echtgenotes en kleinkinderen alle kracht en sterkte toe bij dit verlies.

Op dit soort momenten sta je even extra stil bij het verleden. De heer Bos heeft destijds op dynamische wijze de behaalde resultaten weten uit te breiden en de basis van TVM weten te versterken. Een basis waar we nog steeds de vruchten van plukken.

TVM verzekeringen werd afgelopen 6 december 60 jaar. Een jubileum dat we in 2023 op verschillende manieren gaan vieren. Met u en al onze andere leden. Want TVM is er voor en door onze leden. De wereld van transport en logistiek is sinds 1962 ontzettend veranderd en we zijn al die jaren samen met u meeontwikkeld. Weet dat TVM er juist ook de komende decennia zal zijn om u in een steeds complexere en sneller veranderende wereld te helpen.

'Het 60-jarig jubileum gaan we in 2023 op verschillende manieren vieren'

Mark Harbers, de minister van Infrastructuur en Waterstaat, geeft in deze editie van de TVM Actueel in een uitgebreid interview zijn visie op de wereld van transport en logistiek van nu en die van de toekomst. Wat is zijn visie op de verdere implementatie van de verduurzaming? Hij staat stil bij de kansen en uitdagingen die er liggen in onze weg naar zero emissie vervoer in Nederland.

Verder vindt u in dit nummer een artikel over vermoeidheid in het verkeer. Paul Hendriks, longarts, en Peter de Vries, physican assistent, van Isala in Zwolle vertellen over dit belangrijke onderwerp. Volgens een Italiaans onderzoek lijden behoorlijk wat beroepschauffeurs onder slaapstoornissen, maar slechts zelden wordt een melding gedaan. Behandelaars pleiten voor meer bekendheid omtrent de gevaren en betere regelgeving.

Ik wens u alle goeds toe in de laatste weken van 2022. Fijne feestdagen en een gelukkig en gezond 2023.

Ik wens u ontzettend veel leesplezier!

Michel Verwoest  
voorzitter

COÖPERATIE



14

### TVM 60 JAAR

6 december 1962 werd Transportrisico opgericht. De naam werd in 1988 gewijzigd in TVM verzekeringen. Inmiddels 60 jaar voor en door de leden!



27

### DE VIJF VRAGEN

Syward Couperus is manager Compliance bij TVM. Hij beantwoordt vijf vragen over integer gedrag en de 'Week van de Integriteit'.



21

### Column

In opdracht van TVM en ING werd een nieuwe sectorstudie opgesteld: 'Zero emissie is nooit genoeg'. Menno Menist van Panteia vertelt.



26

### ZERO EMISSIE VERZEKERING

In oktober werd de zero emissie verzekering van TVM geïntroduceerd. Erik Nagel ontving uit handen van Ronald Kuipers de eerste verzekering.

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.

Op 28 november is Ad Bos, onze voormalig voorzitter van de Raad van Bestuur, overleden. De heer Bos is 83 jaar geworden.

Ad Bos werd in februari 1972 benoemd tot adjunct-directeur voor economische, financiële en administratieve zaken van Transvemij. Twee jaar later volgde zijn benoeming tot directeur. In 1976 volgde hij de toenmalige hoofddirecteur op. Tot zijn pensioen in 2001 was hij de voorzitter van TVM verzekeringen.

Onze voormalige voorzitter heeft op dynamische wijze de behaalde resultaten weten uit te breiden en de basis van TVM weten te versterken. Een visionair, verbinder, vol temperament en goedlachs, dat is hoe we hem herinneren.

Ad Bos was een man met oog voor de maatschappij. Bevlogen, energiek en innovatief. Zo was hij bijvoorbeeld voorvechter van de verdubbeling van de N37 tussen Hoogeveen en de Duitse grens. Hij was ook een man met een groot hart voor de sport. Als initiator van in eerste instantie de Transvemij amateurwielerploeg en later de TVM wielerploeg zette hij TVM op de kaart in de sportwereld. Voor zijn inzet voor de maatschappij is Ad Bos onderscheiden tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau.

We wensen zijn echtgenote Nel, zijn kinderen Arjan en Paul, hun echtgenotes en zijn kleinkinderen alle kracht en sterkte toe bij dit verlies.

‘Zonder  
moeite  
wordt niets  
verkregen  
wat de  
moeite  
waard is’



## **Ad Bos**

1939 – 2022

voormalig voorzitter Raad van Bestuur TVM verzekeringen  
Officier in de Orde van Oranje-Nassau





# ‘Op veel fronten pakken we een koppositie’

Mark Harbers (53), sinds januari 2022 minister van Infrastructuur en Waterstaat, staat voor de opdracht om naast de zorg voor het waterbeheer en de infrastructuur ook de vergroening in de logistieke sector aan te jagen. Op verzoek van TVM geeft hij zijn visie op de verdere implementatie van de verduurzaming.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

“H et is top of mind bij ons”, opent minister Mark Harbers het gesprek over de verduurzaming. Daar waar zijn voor-

gangers zich volledig konden concentreren op de infrastructuur en het waterbeheer, daar heeft zijn ministerie de transformatie van fossiele naar emissieloze logistiek erbij gekregen.

Die transformatie is voor Nederland van vitaal belang. Harbers stipte afgelopen zomer in een toespraak over Nederland als Distributieland al aan dat “we als klein landje The Gateway to Europe zijn en een derde van de Europese goederen vervoeren”. Maar de bewindsman waarschuwde ook: “Er komt ook veel op ons af”.

De klimaatdoelen richting 2050 staan vast en zijn volgens Harbers

Gemeten naar de situatie elders in Europa constateert hij dat Nederland goed meedraait in de kopgroep en zelfs op sommige gebieden voorloopt. Daarover later meer.

Eerst de financiën, een bron van zorg in een periode van inflatie, hoge brandstofprijzen, stijgende rente en afnemende groei. Want, zoals ondernemer Kees van Noordt van Nijman/Zetank elders in dit magazine opmerkt, “verduurzaming gaat via de portemonnee”.

Harbers nuanceert die opvatting. “Natuurlijk is de portemonnee daarbij belangrijk. Het vraagt veel investeringen voordat je in die duurzame toekomst beland bent. Tegelijkertijd kennen we allemaal die andere boodschap van maatregelen om klimaatverandering tegen te gaan. Die zijn onontkoombaar. Je weet dat de toekomst groen zal zijn en dat bepaalt in toenemende mate de - met een Engelse term - license to operate. Er is kortom geen mogelijkheid om stil te blijven zitten. De transitie zal niet gaan zonder de inzet van de ondernemers om daarmee zichzelf voor te bereiden op een toekomst waarin ze een goede boterham kunnen verdienen.”

*Ondernemers in de logistiek moeten dus niet gaan wachten op subsidies?*

Harbers: “Subsidies zijn instrumenten die we natuurlijk veel gebruiken in de vergroening. Maar een subsidie is per definitie een tegemoetkoming om daar waar het niet - of nog niet - vanzelf

gaat, om daar een zetje te geven. Een subsidie zal nooit de hele investering kunnen vergoeden.”

Als voorbeeld van subsidies die nu hebben verwijst hij bijvoorbeeld naar de binnenvaart, waar het emissielabel is ingevoerd en overheidsbijdragen worden verstrekt voor uitlaatgasnabehandelingssystemen (roetfilters, katalysatoren). Het emissielabel laat zien hoe schoon een schip is, ook zonder dat per se de nieuwste technieken worden toegepast.

“Heb je een oudere motor die goed werkt, maar daarop wel nabehandeling gedaan, dan kun je dat met het emissielabel schonere motorprestaties aantonen. Dus dat helpt je ook alweer richting de markt”, aldus Harbers. “We hopen ook nog op korte termijn meer geld vrij te kunnen maken voor motorvervanging, omdat we zien dat dat voor veel ondernemers aantrekkelijk is om daarin te investeren”.

Soms zijn de regelingen zo populair, dat het aantal aanvragen het subsidiepotje snel leegzuigt. Zoals die voor motorvervanging of -aanpassing. Daarvoor is tussentijds 10 miljoen euro extra uitgetrokken, mede dankzij geld van het ministerie van Landbouw, Natuurbehoud en Voedselkwaliteit (LNV) voor de beperking van de stikstofuitstoot. Harbers zegt in gesprek te zijn over een vervolg. “We kijken nu even hoe die subsidie uitpakt, maar ik blijf natuurlijk in gesprek met de collega’s van LNV, want we moeten ook de stikstofuitstoot naar beneden brengen en we kijken of het mogelijk is om daar wat te schuiven met die gelden.” >

‘De transitie zal niet gaan zonder de inzet van de ondernemers’

“onomkeerbaar”. Ondernemers in de binnenvaart en in het wegtransport krijgen dankzij een reeks subsidies daar waar nodig een duwtje in de rug. Maar ze zullen het toch ook op eigen kracht moeten doen, maakt hij in het gesprek meteen duidelijk. De liberale bewindsman is evenwel bepaald niet somber over het tempo van de - wat hij noemt - verschoning.

Harbers zegt zich in Europees verband ook sterk te maken voor uitbreiding van de subsidiemogelijkheden voor vergroening in de binnenvaart. Dat is volgens hem geen eenvoudige klus, want een belangrijk deel van de Europese binnenvaart is in Nederlandse handen.

“Kijk, wij zijn een maritiem land, grote zeevarende natie, we hebben de grootste haven van het westelijk halfrond, hebben de eerste en de vierde haven van Europa, enorme achterlandverbindingen zowel per weg, spoor als binnenvaart. Andere Europese landen die verder landinwaarts liggen hebben soms de neiging te denken dat alle spulletjes die ze gebruiken vanzelf daar terecht komen. Maar daar is een grote logistieke inspanning voor nodig en dat betekent dat verschoning van de binnenvaart uiteindelijk voor heel Europa van belang is. Dus ik blijf me ook op Europees niveau sterk maken voor het beschikbaar stellen van meer middelen. Maar helaas, zoals met al dit soort dingen, kan ik nog geen garantie geven dat dat ook op korte termijn tot resultaat leidt.”

*Hoe zit het met extra middelen voor het wegvervoer?*

“Daar wordt in 2026 de vrachtwagenheffing ingevoerd en gaan binnenlandse en buitenlandse trucks meer dan nu betalen voor het gebruik van de weg. We hebben met de sector afgesproken dat het extra geld dat hiermee binnenkomt weer wordt ingezet voor de verduurzaming en de innovatie van de sector en de ondersteuning daarbij.

‘Bedenk je even dat een kwart van alle laadpalen in Europa in Nederland staat’

Dus ook dat is uiteindelijk een extra impuls voor de verduurzaming van de sector, waarbij de groene ondernemers die hun nek uitsteken ook weer gebruik kunnen maken van de terugsluis van die vrachtwagenheffing.”

Volgens Harbers wordt flink geïnvesteerd in de groene infrastructuur, zoals een netwerk van snellaadpalen en waterstof.

“We hebben samen te zorgen voor een landelijk dekkend basisnetwerk voor snellaadinfrastructuur. We proberen de logistieke laadinfrastructuur voor zowel marktpartijen als voor het bedrijfsleven financieel te stimuleren. En waar wij natuurlijk bovenop zitten met de collega's van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, is om ervoor te zorgen dat we bij uitbreiding van de netcapaciteit rekening houden met die plekken waar straks de stroom voor het verkeer beschikbaar moet zijn.”

*U was onlangs aanwezig als spreker op de klimaatconferentie COP27 in Egypte. Hoe staat Nederland er naar uw mening voor qua vergroening?*

“Ik was op de klimaatconferentie, maar vooral voor het thema water, mijn andere portefeuille. Maar zowel in de wandelgangen bij de klimaatconferentie als in de Transportraad in de Europese Unie hoor ik dat we er best goed voorstaan. Sterker nog, ik merk dat andere landen soms met argumenten naar ons kijken, hoe wij toch op heel veel fronten een koploperspositie pakken. Dat geldt bijvoorbeeld in de luchtvaart, waar we ook nationaal met betrokken partijen stevige ambities hebben uitgesproken over de bijmenging van bio- of synthetische brandstoffen bij kerosine. Zoveel dat de rest van Europa denkt van: Ja, leuk, jullie met je ambitieuze doelen, maar blijft er ook nog iets voor ons over?”, zegt Harbers, doelend op de nog beperkte beschikbaarheid van bio-kerosine en synthetische brandstoffen. Nederland wil vanaf 2030 een bijmengingsverplichting van 14 procent, maar Brussel houdt in het huidige voorstel vast aan 6 procent, waarbij landen dat verplichte percentage bijmenging niet zelf nog mogen ophogen.

De bewindsman wijst ook op de laadinfrastructuur. “Bedenk je even dat een kwart van alle laadpalen in

**Minister Harbers:**  
“Over het algemeen merk ik dat men toch met gepaste bewondering kijkt naar de positie die wij hebben en de manier waarop wij de verduurzaming uitrollen.”

Europa in Nederland staat. Dat betekent dat ook buurlanden die hier langskomen, denken: Goh, hoe hebben ze dat voor elkaar gekregen? En het simpele antwoord is juist ook door hele goede samenwerking, zowel vanuit de overheid, met financiële ondersteuning, maar uiteindelijk ook de uitvoering door gemeenten die heel laagdrempelig in wijken bezig is met die uitrol van laadpalen. Daardoor kwam ook een thema als stadslogistiek op tafel. Hoe ga je de stadsdistributie verschonen? Dat kwam daardoor ook sneller op de agenda in Nederland.”

Volgens Harbers zijn “dat echt van die thema's waarvoor we wel onze nek uitsteken. Over het algemeen merk ik dat men toch – ja – met gepaste bewondering kijkt naar de positie die wij hebben en de manier waarop wij de verduurzaming uitrollen”.

*Het doel is om de stadsdistributie in 2025 emissievrij te kunnen uitvoeren. Gaat dat lukken?*

“Nou ja, dat zijn ook allemaal van die





dingen. Kijk, als je erover na gaat denken, dan kun je 1001 redenen bedenken waarom het misschien niet zou lukken. Maar we hebben geen tijd te verliezen en moeten dus gewoon alles op alles zetten. En natuurlijk kom je genoeg hobbels tegen in de praktijk, zoals de laadvoorzieningen. Kijk, en ondertussen gaat het dan ook om de vraag of ondernemingen in staat zijn de daarbij behorende investeringen te doen. Dus ook hier helpen we met een subsidie voor de aanschaf van elektrische bestelauto's."

Harbers wijst tevens op subsidie-maatregelen voor het grotere logistieke transport. Volgens hem zijn ook de bijdragen voor zero emissietrucks succesvol. "Die regeling ging dit jaar open en het aantal aanvragen was binnen een dag voldoende om het budget voor 2022 op te maken. Maar het betekent wel dat bijna vierhonderd trucks een subsidie hebben gekregen en de komende jaren zonder uitstoot de weg op gaan. Ook in 2023 is daarvoor weer budget beschikbaar."

De komende jaren verwacht hij in het goederenvervoer over de weg meer tempo te kunnen maken door het terugsluizen van de vrachtwagenheffing naar de sector.

"De techniek moet ons ook nog een handje helpen. Voor zwaar vervoer zul je in de toekomst waarschijnlijk waterstof als meest ideale optie hebben. Maar je ziet voor de kleinere afstanden dat ondernemers voor batterij-elektrisch kiezen en voor grotere afstanden voor waterstof, omdat de accu's nog niet toereikend zijn. En dan loop je er tegenaan dat waterstofvoertuigen nog wel duurder zijn dan elektrische. Vandaar dat elektrisch nu toch nog vaak de eerste keuze is, als dat qua afstand haalbaar is. En als je hoort hoe truckbouwers met innovatie bezig zijn, dan vind ik dat er heel veel redenen zijn om alles op alles te zetten, zodat we die klimaatambitie gewoon kunnen halen."

*U noemt de truckfabrikanten, maar de grote merken lijken nog niet erg met waterstof bezig te zijn.*

*Is dat iets dat Europees wel speelt, bijvoorbeeld in de Transportraad?*

"Ja, daar komen die thema's ook langs en weet je, dit heeft ook alle kenmerken van de grote transitie waar we middenin zitten. De technologische innovatie en marktkansen moeten zich een beetje gelijk op ontwikkelen. Dus ik zie om terechte redenen dat de transitie bij fabrikanten nog niet overal gemeengoed is. Maar wat wel van belang is dat we als samenleving wel duidelijk zijn over de doelen die we willen behalen. Je ziet dat de industrie qua personenauto's daarin vooroploopt qua techniek. Die techniek is daar verder ontwikkeld omdat het om kleinere voertuigen gaat. Maar je ziet wat je kunt bereiken als je stevig bent over de normen die eraan gaan komen, want dat is uiteindelijk een enorme aanjager voor de verduurzaming van het vervoer. En zo zal het uiteindelijk ook in de transportsector gaan, want er wordt wel volop aan gesleuteld en ontwikkeld om die nieuwe technieken ook beschikbaar te krijgen." <





# ‘Duurzaamheid gaat via de portemonnee’

Kees van Noordt is al bijna dertig jaar lid van de Ledenraad van TVM en daarin behoort hij tot de meest ervaren transportondernemers. Als opgeleid HTS'er en bedrijfseconoom zet hij graag zijn tanden in de energietransitie bij Nijman/Zeetank, maar Van Noordt geeft toe moeite te hebben de juiste richting te bepalen.

tekst: Gerard den Elt

beeld: Matty van Wijnbergen

**D**oor alle wateren gewassen, gepokt en gemazeld en ondanks zijn gevorderde leeftijd – nou ja, p as 67 jaar – nog van geen ophouden willen weten. Kees van Noordt noemt het werken en de daarmee gepaard gaande uitdagingen nog steeds “veel te leuk”. De energietransitie houdt hem als voorloper in tal van ontwikkelingen –  een van de eerste logistieke Nederlandse ondernemers in Polen, er steeds vroeg bij met tal van veiligheids- en procescertificeringen – voortdurend bezig.

Hij is kritisch op de leidende rol van de overheid, houdt alle ontwikkelingen zoals waterstof, bio-LNG en laadinfra nauwgezet bij, maar beseft ook dat de energietransitie hoogst noodzakelijk is.

“We weten allemaal dat er veranderingen gaande zijn in het klimaat. We zien die temperaturen stijgen. En het

‘Dat is het leuke van het ondernemen: het verveelt nooit’

grondwaterpeil is aan het zakken. Dus ja, er is daadwerkelijk wat aan de gang”, zegt hij.

Voor Kees van Noordt is het vanuit bedrijfseconomisch oogpunt een gegeven. De samenleving en de bedrijven zullen moeten verduurzamen. Het is

in zijn ogen d e opdracht voor iedere ondernemer: je voortdurend aanpassen aan de omstandigheden, de wensen van klanten, de eisen van de tijd, de beschikbaarheid van goed personeel en ga zo maar door.

“Door de jaren heen is er altijd wat geweest. Dat is het leuke van het ondernemen: het verveelt nooit. Je hebt allemaal wel eens een baaldag, maar ondernemen is leuk in goede  en in slechte tijden.”

## Familiebedrijf

Van Noordt weet sinds het midden van de jaren ‘80 niet beter. Toen kreeg hij betrekkelijk jong de touwtjes in handen in het familiebedrijf, dat via onder meer fusies en overnames via de Gebroeders Van Genderen, Nico Nijman en Zeetank en enkele andere bedrijven uitmondde in Nijman/Zeetank. Een bedrijf met vestigingen in Polen (Sandomierz), Duitsland (een verkoopkantoor), het Verenigd Koninkrijk (St. Helens en Hull) en het hoofdkwartier in Spijkenisse.

Omzet: circa 65 miljoen euro. Personeel: 675 mensen, van wie 500 in Polen.

Behalve in de chemie is Nijman/Zeetank in Polen actief in het vervoer van glas voor glasfabrikant NSG Pilkington, de brandstofbevoorrading en warehousing. Voor de glasfabrikant regelt Nijman/Zeetank de interne logistiek in het warehouse. Ook wordt glas vervoerd naar een autoruitenfabriek van NSG Pilkington elders in Polen; ook in deze fabriek

wordt de interne logistiek door Nijman/Zeetank uitgevoerd.

Dat land is voor Nijman/Zeetank natuurlijk een verhaal op zichzelf. Zitten we nu middenin de energietransitie, in de jaren ‘90 hadden we te maken met de nasleep van de val van de Muur.

Een schilderij in de directiekamer van de oude stad Sandomierz (ook wel klein Rome genoemd), ruim 200 kilometer ten zuiden van Warschau, is een teken van de verbondenheid met het land.

## IJzeren gordijn

Midden jaren ‘90 trok Van Noordt voor het eerst naar Polen en zag daar enorme groeikansen.

De voortdurende focus op veiligheid bij Nijman/Zeetank, ontstaan vanuit de chemietransporten, leidde ertoe dat in Polen in samenwerking met TVM veel chauffeurs- en preventietrainingen werden gegeven. Het besef dat de verkeersveiligheid verbeterd moest worden was in die tijd nog onvoldoende ontwikkeld. Een erfenis van de jaren achter het IJzeren Gordijn. “Het was echt nodig om een nieuwe veiligheidscultuur neer te zetten”, blikkt Van Noordt terug. “Het land en dus ook de chauffeurs kregen met geheel nieuwe zaken te maken, zoals tachografen, boordcomputers en veel gecompliceerde werkprocessen. Heel anders dan hun oude trekertjes. Maar kijk nu eens, 27 jaar verder. Polen heeft zich schitterend ontwikkeld en heeft alle jaren na de val van de Muur economische groei laten zien.”





Dat komt tot uiting in één van de bedrijfsactiviteiten in Polen: vanwege de smetteloze reputatie van Nijman/Zetank (Van Noordt klopt het af, maar ernstige calamiteiten zijn het bedrijf bespaard gebleven) wordt daar ook de brandstofbevoorrading uitgevoerd door circa zestig tankauto's, die bijna volcontinu onderweg zijn.

### **Chemie**

“Transport van chemie en ook van brandstof is niet gevaarlijk, zolang je weet wat je moet doen en hoe je met het equipment en de te vervoeren producten om moet gaan”, stelt Van Noordt, wiens bedrijf altijd volgens de laatste certificeringen werkt en dat ook nauwgezet extern laat controleren, conform de strenge eisen van de overheid én van de klanten.

“Bij ons en bij de chemiebedrijven staat veiligheid altijd op nummer één. Al onze chauffeurs zijn daar goed van doordrongen, net als de mensen op kantoor. Het zit in de hele keten. Er zijn natuurlijk altijd wel aandachtspunten, maar we hebben niets noemenswaardigs gehad. En gelukkig ook geen grote ongevallen, want de chauffeurs zitten jaarlijks toch tussen de 90.000 en 120.000 kilometer op de weg.”

### **Energietransitie**

Nijman/Zetank trekt in de Poolse vestiging de lijn door in het streven naar verduurzaming en energietransitie. Zo zijn in een warehouse aldaar alle diesel-aangedreven machines verwijderd en vervangen door elektrische aandreven machines. Een emissieloze opslagfaciliteit dus waar alles elektrisch gebeurt. “Wij rapporteren maandelijks over onze uitstoot, want de fabricage van glas is een energie-vretend proces en dat vraagt om compensatie elders.”

Ook in Spijkenisse wordt volop ingezet op duurzaamheid en op de eigen productie van zonne-energie via panelen. “Dat gaat goed. Het is fijn om te zien dat je na zo'n mooie zomer creditnota's van Eneco krijgt omdat

we stroom terug kunnen leveren”, verduidelijkt Van Noordt. “Maar ook op het gebied van equipment kun je het nodige doen, zoals het inzetten van lichtere voertuigen waardoor je minder rolweerstand hebt. Maar je hebt niet alles in de hand. We hebben bijvoorbeeld trekkers die op LNG rijden en daar ben je op het ogenblik niet zo blij mee, want die gasprijs is net als de dieselprijs wel heel hoog. Maar goed, dat heeft ook alles te maken met de situatie in Oekraïne.”

Hij is minder te spreken over het overheidshandelen als het om de energietransitie gaat. In de landen waar Nijman/Zetank werkt, gelden telkens andere regelingen zonder Europese regie of afstemming. België geeft subsidie op investeringen, in Duitsland wordt vergroening via de Maut gestimuleerd. En in Nederland, waar Nijman/Zetank experimenteert met LNG en bio-LNG, krijgt het bedrijf geen cent subsidie. Reden: energie-efficiënt of niet, ook bio-LNG wordt gerekend tot de fossiele brandstoffen,

ondanks de opwekking uit organisch afval en mest.

Desondanks zijn financiële prikkels zeer gewenst om de energietransitie meer vaart te geven. Want één ding weet Van Noordt zeker: “Duurzaamheid gaat via de portemonnee.” Hij wijst op de elektrificatie, die voor de stadsdistributie weliswaar goed te doen is, maar op langere routes vooralsnog geen werkbaar alternatief vormt.

“Een elektrische trekker kost drie tot drieënhalf keer zo veel als een diesel”, rekent Van Noordt over de duim. “Dat kan alleen maar uit met subsidie van de overheid, of van opdrachtgevers die daarvoor geld over hebben. De Nederlandse overheid geeft daar een heel klein beetje subsidie voor, de Duitse overheid geeft of gaf meer subsidie. In bijvoorbeeld Polen en in Engeland rijden we perfecte trajecten waar je een elektrische auto kan inzetten. Maar het ontbreekt daar aan laadinfrastructuur en subsidie en dan kun je het niet rond krijgen.”

### Waterstof

Dat neemt niet weg dat ook Van Noordt zich doorlopend aan het oriënteren is op nieuwe ontwikkelingen en toepassingen. Zo bezocht hij recent een beurs in Hannover over logistieke innovaties, zoals toepassing van waterstof.

Van Noordt: “Als waterstof echt groen gemaakt wordt, kan het zeker effect hebben. Maar zoals het er nu voorstaat, zijn we met z’n allen tien jaar ouder voordat er een toepassing is op grote schaal.”

Als ervaren lid van de Ledenraad van TVM weet ook hij niet wat hij jongere collega’s moet adviseren op het gebied van groene investeringsbeslissingen. Hij wijst op de in zijn ogen wispelturige overheid, die onvoldoende richting geeft aan het beleid en daarin niet altijd consequent is, zoals de eerder genoemde bio-LNG.

Beperkte en tijdelijke subsidie op LNG en bio-LNG geeft geen permanente zekerheid bij investeren. Ondanks dat

er sprake is van CO<sub>2</sub>-reductie van 20% (LNG) en 90% (bio-LNG). In Nederland op kleine schaal en elders in Europa op grote schaal worden fabrieken voor bio-LNG gebouwd. Dat maakt het lastig qua

‘Bij ons en bij de chemiebedrijven staat veiligheid altijd, op nummer één’

investeringen, want er is qua bio-LNG, qua elektrisch of wat waterstof betreft geen businessplan op te maken. Maar aan de andere kant: er is niet één richting, er zijn er meerdere. Het vergt dus ook tijd om zakelijk grip te krijgen op de energietransitie. Zeker is dat we voor een grote opdracht staan.”

Van Noordt gaat die uitdaging in elk geval niet uit de weg. <

**Kees van Noordt:**  
“Een elektrische trekker kost drie tot drieënhalf keer zo veel als een diesel. Dat kan alleen maar uit met subsidie van de overheid, of van opdrachtgevers die daarvoor geld over hebben.”







## TVM viert 60<sup>e</sup> verjaardag

In 1962 besloot een aantal transport-ondernemers tot de oprichting van een eigen verzekeraar. Om samen de risico's te kunnen dragen, legden ze allen een deel van het waarborgkapitaal in.

Op 6 december 1962 zag Transportrisico het levenslicht. Deze naam werd in 1968 veranderd in Transvemij en in

1988 in TVM verzekeringen.

Op 6 december vierde TVM haar 60<sup>e</sup> verjaardag! Al 60 jaar voor en door de leden!

Het diamanten jubileum wordt het komende jaar gevierd.

Bekijk hier de jubileumvideo.

beeld: Gerlinde Schrijver











# Stabiele onderneming

Mulder Groep op Urk is de afgelopen jaren uitgegroeid van een transportbedrijf tot een onderneming met uiteenlopende takken. Ondanks alle veranderingen in de wereld van transport en visserij staat één ding nog fier overeind: de zondagsrust.

tekst: Natasja Weber

beeld: Glenn Wassenbergh

In het kantoor van mededirecteur Jacob Toering van Mulder Groep op Urk siert een prachtige zwart-witfoto de volledige zijwand. 'M. De Vries Urk' staat er op de zijkant van de vrachtwagen vermeld. Op de open oplegger zijn tientallen kunststof kratten met vis vakkundig opgestapeld.

De foto moet volgens de kenners begin jaren zeventig zijn gemaakt, vertelt Toering. "Voor die tijd werd met houten kratten gewerkt en niet veel later moesten de kratten in een dichte vrachtwagen worden vervoerd." Op de zwart-witfoto is de kleur van de viskratten niet te ontwaren, maar Toering weet als geen ander dat het oranje kratten betrof. "Oranje is de kleur van de Urker veiling, zoals ieder vissersdorp zijn eigen kleur heeft."

Toering kijkt vanaf een afstandje aandachtig naar de oude foto en wijst op de letter M op de vrachtwagen. "Die M stond destijds voor Meindert de Vries, de toenmalige eigenaar. Mijn collega Henk Mulder (met wie Toering





# in woelige wereld

samen de dagelijkse leiding heeft over het bedrijf, red.) heeft het M-logo later overgenomen toen het bedrijf werd omgedoopt tot Mulder Transport.”

## Kleinzoon oprichter

Meindert de Vries (inmiddels 82 jaar en nog frequent bezoeker van zijn oude bedrijf) is de kleinzoon van Jan de Vries, de oprichter van het bedrijf dat later zou uitgroeien tot transportonderneming. Jan de Vries begon in 1880 als een bodedienst op het eiland Urk. Met paard en wagen vervoerde hij hoofdzakelijk kolen, later werd het vooral vis. In 1951 nam zijn jongste zoon Hendrik het bedrijf over. Later stapten ook diens zonen Jan en Meindert de Vries in het bedrijf dat gestaag zijn werkveld en wagenpark uitbreidde. Twee decennia later volgde Meindert de Vries zijn vader op en hij zwaaide tot 1994 de scepter. De Vries Transport telde tien vrachtwagens toen Henk Mulder het bedrijf overnam en de naam veranderde in Mulder Transport.

Inmiddels staat met zoon Jan Mulder de tweede generatie aan het roer van het bedrijf dat circa 75 medewerkers telt (ruim veertig fte). Jan Mulder vormt samen met Jacob Toering de directie van Mulder Groep dat bestaat uit drie takken: Transport (met dertig vrachtwagens), Magazijn en Training.

Als TVM Actueel deze zonnige vrijdagochtend welkom is op Urk doet Toering het woord. Jan Mulder kan door privéomstandigheden niet aanwezig zijn en vader Henk heeft toevallig een spoedklus gekregen. De 73-jarige voormalige eigenaar zit – als de nood aan de man is – nog af en toe op de vrachtwagen en moet deze ochtend een vracht lossen in Barneveld.

## Wasjongen

Jacob Toering, geboren en getogen op Urk, werkt inmiddels 23 jaar voor Mulder Transport. “Ik ben hier als tiener begonnen”, vertelt de 40-jarige Toering

in zijn kantoor. “Als wasjongen waste ik iedere zaterdag de vrachtwagens.”

Na zijn middelbare school ging Toering commerciële economie studeren maar hij kwam er al snel achter dat hij meer een jongen van de praktijk is dan

‘Iedere dag zetten we onze talenten in en proberen we het weer, iets beter te doen’

van de theorie. “Ik kende de familie Mulder goed. Niet alleen van mijn werk als wasjongen, maar ook van de kerk en ik zat op dezelfde school als Jan. Op een gegeven moment kwam Henk naar mij toe en zei: Waarom kom je niet bij ons op de wagen rijden? Ik was meteen enthousiast. Ik heb via een spoedcursus van drie weken mijn >





**v.l.n.r Jan Mulder,  
Jacob Toering,  
Henk Mulder**

chauffeursdiploma gehaald en direct daarna mijn rijbewijzen om op een vrachtwagen te mogen rijden. Toen kon ik meteen aan de slag.”

### Vishandel

Bijna een kwart eeuw later is er ongekend veel veranderd in de wereld van transport en zeker in de vishandel. Toering vertelt dat hij in de acht jaar dat hij op de vrachtwagen zat, hoofdzakelijk vis en groenten vervoerde van de Noordzeehavens en de Noordoostpolder naar de vis- en groenteveilingen. Ook deden ze in het verleden veel winkeldistributie.

Tegenwoordig worden er op Urk steeds minder verse producten verhan-

druk met de aanvoer van verse vis van de zeehaven naar de veiling. Vandaag is het vrijdag en komen de schepen binnen maar wij rijden vandaag maar met één vrachtwagen naar de veiling. Tien jaar geleden waren dat er nog tien.”

Door de problemen in de visserij (hoge brandstofprijzen, Europese regelgeving en de Brexit) hebben Urker vissers het heel zwaar om het hoofd boven water te houden. Momenteel is er een saneringsronde gaande om Urker kotters uit te kopen. Gevolg is dat er steeds minder verse vis wordt aangevoerd op Urk.

Toering ziet van dichtbij dat de werkzaamheden in zijn dorp verschuiven. “De handel oriënteert zich steeds meer op het importeren en exporteren van vis”, constateert hij. Zo wordt er de laatste jaren steeds meer zalm uit Noorwegen geïmporteerd. “Die zalm wordt in Noorwegen gekweekt, op Urk gefileerd en vervolgens naar onder andere de Verenigde Staten geëxporteerd”, licht Toering toe. Mulder Transport vervoert de zalm vanaf Urk naar Schiphol en Brussel Airport.

Een andere belangrijke lijn voor Mulder Transport is die van de Rotterdamse haven naar Urk. Toering: “We zijn

flink gegroeid in het zeecontainervervoer van vis. Dagelijks rijden we met meerdere shifts van de Rotterdamse haven naar Urk. We koppelen in Rotterdam en we koppelen op Urk.”

Verder bestaan de werkzaamheden van Mulder Transport vooral uit distributiewerk in de Benelux, zoals het vervoer van droge levensmiddelen, diepvries- en koelproducten voor groothandels, de horeca en de retail.

### Vader opgevolgd

Jacob Toering en Jan Mulder hebben gezamenlijk de leiding over Mulder Groep. Jan Mulder volgde in 2013 zijn vader Henk op en vroeg drie jaar later of Toering samen met hem de directie wilde vormen. “Na acht jaar op de vrachtwagen en ongeveer even lang op de planning te hebben gewerkt, ging ik die uitdaging graag aan. Ik ben in de dagelijkse praktijk verantwoordelijk voor de transporttak. Jan heeft de werkmaatschappijen Opslag en Training onder zijn hoede.”

In 2011 werd er een nieuwe BV aan de transportonderneming toegevoegd en begon Mulder Training. Deze tak wordt aangestuurd door de zus van Jan Mulder: Wietske de Ridder. Mulder Training biedt een CCE-opleiding aan voor het behalen van het vrachtwagenrijbewijs en ook worden er

‘De nieuwe generatie houdt de zondagsrust in ere. Daar ben ik ontzettend trots op’

deld, maar daarentegen is de visverwerking (zoals het fileren) volop aanwezig. De aanvoer van vis neemt af en er wordt meer en meer vis geïmporteerd uit andere landen. Toering: “Vroeger waren we grote delen van de week



Code95-nascholingen verzorgd voor chauffeurs plus heftrucktrainingen voor de hele industrie.

Enkele jaren geleden zag de derde tak van Mulder Groep het levenslicht: Mulder Magazijn. “In onze eigen panden zijn we, eerst kleinschalig, begonnen met de opslag van verpakkingen en kartonnage. Inmiddels is deze BV onze snelst groeiende tak en zijn we fors aan het uitbreiden. Binnenkort openen we een magazijn in Nagele, net buiten Urk. Dat betekent dat we voor het eerst buiten de gemeentegrens van Urk een pand hebben”, zegt Toering.

### Stabiël bedrijf

Ondanks woelige tijden in de transportwereld – zoals een landelijk chauffeurstekort, hoge dieselprijzen en onzekerheden over de transitie naar elektrisch rijden – wist Mulder Groep de afgelopen jaren uit te groeien tot een stabiel bedrijf.

Op de vraag waar Jacob Toering het meest trots op is, blijft het even stil. “Trots is niet het goede woord. Op Urk

lopen wij niet zo snel met de borst vooruit. Dat heeft ook te maken met onze christelijke levensovertuiging. Het is geen prestatie maar het zijn zegeningen. Iedere dag zetten we onze talenten in en proberen we het weer iets beter te doen. Dat geldt voor iedereen in ons bedrijf dus ook voor de chauffeur, de planner, de rij-instructeur of magazijnchef. Ieder heeft zijn verantwoordelijkheden en niemand voelt zich ergens te groot voor. We zijn een maatschappelijk betrokken dienstverlener en hebben niet voor niets in onze missie staan: we bewaren waardevolle relaties met klanten, cursisten, medewerkers en partners.”

Het is al later op de vrijdagochtend als pater familias Henk Mulder (73) zijn vracht heeft gelost in Barneveld en beschikbaar is voor een telefonische reactie. Op de vraag waar Mulder senior het meest trots op is hoeft de oud-directeur niet lang na te denken. “Dat de nieuwe generatie de zondagsrust in ere houdt. Daar ben ik ontzettend trots op.” <





# De invloed van de Sanctiewet op uw verzekering

**Sinds de Russische inval in Oekraïne hebben de Europese Unie en de Verenigde Staten meerdere sanctiepakketten ingevoerd. Sancties zijn maatregelen tegen een land, organisatie of persoon. Doel is om het gedrag van een land of regime te veranderen bij bijvoorbeeld schendingen van mensenrechten of het voeren van een oorlog. Doet uw bedrijf zaken in het buitenland? Check dan altijd de sanctiewetgeving. Roderik Rietsema, productmanager bij TVM, geeft een toelichting.**

Rietsema: “Iedereen in Nederland moet sancties naleven. Overtreding van de sanctierichtlijnen is strafbaar op grond van de Wet Economische Delicten. De Nederlandse Bank en de Autoriteit Financiële Markten controleren of de financiële sector de sancties naleeft. TVM is een financiële instelling en heeft de rol van poortwachter van het economisch verkeer. Zo controleert TVM bijvoorbeeld of bij transacties direct of indirect geen gesanctioneerde personen zijn betrokken.”

“Er zijn verschillende soorten sancties”, geeft Rietsema aan. Veelvoorkomende sancties gaan onder andere over handel met een bepaalde overheid, overheidsorganen en -functionarissen, financiële dienstverlening en wapens en goederen voor tweërlei gebruik (dual-use).”

## Toetsing goederen

Wanneer klanten goederen willen exporteren, moeten ze eerst toetsen of deze goederen strategisch van aard zijn en zo ja, of en welke vergunningsplicht van toepassing is. Daarbij moet duidelijk zijn wie de eindgebruiker is. Ook moet ook het eindgebruik (civiel of militair) van de te leveren goederen helder zijn. Strategische goederen zijn onder te verdelen in militaire en dual-use-goederen. “Bij de Centrale Dienst In- en Uitvoer kunt u navraag doen of de goederen vergunningsplichtig zijn”, zegt Rietsema.

## Dual-use-goederen

Dual-use-goederen hebben een onschuldige, civiele toepassing. Maar ze kunnen ook worden gebruikt om bijvoorbeeld massavernietigingswapens, ballistische raketten of militaire goederen te maken. Op de uitvoer van dit soort goederen is wetgeving van toepassing. Onderdeel is een due diligence-verplichting aan exporteurs. “U kunt de Dual-Use Regulation Recast gebruiken om vast te stellen of sprake is van dual-use-goederen.”

‘Ken de regels, ken de lading, ken de eindbestemming, ken de eindgebruiker en ken uw klant’

Rietsema: “Voor alle sancties geldt dat het niet alleen verboden is om ze te overtreden, u mag ze ook niet omzeilen. Het is bijvoorbeeld verboden om goederen te leveren aan een partij in Turkije, als die goederen uiteindelijk (in strijd met de sancties) alsnog worden geleverd aan eindgebruikers in Rusland.”

## Verantwoordelijk

“U bent zelf verantwoordelijk om te zorgen dat overtreding van deze wet- en regelgeving wordt voorkomen. Het maakt hierbij niet uit of u exporteur, vervoerder, expediteur, rederij of een bedrijf bent dat eenmalig met uitvoer te maken krijgt. U kunt dit niet afwentelen op een derde partij”, zegt Roderik Rietsema. “In geval van een controle kan een overtreding grote gevolgen hebben. Denk hierbij aan inbeslagname van de lading en het voertuig, hoge boetes en/of strafrechtelijke vervolging. TVM biedt geen verzekeringsdekking bij overtreding van sanctieregelgeving.”

Rietsema: “Ons advies: ken de regels, ken de lading, ken de eindbestemming, ken de eindgebruiker en ken uw klant.”



Wilt u meer weten over sanctiewetgeving?  
Op [www.tvm.nl/sanctiewetgeving](http://www.tvm.nl/sanctiewetgeving) leest u hier meer over.





## CO<sub>2</sub>-beprijzen is transitie versnellen!

**Afgelopen maand is in opdracht van TVM en ING een nieuwe sectorstudie opgesteld met als titel “Inzetten op zero emissie alleen is niet voldoende voor realiseren CO<sub>2</sub>-ambities”. De directe aanleiding voor dit onderzoek is dat Nederland zich samen met 195 andere landen heeft gecommitteerd aan het beperken van de opwarming van de aarde tot maximaal 2 graden Celsius in 2050 en zo mogelijk tot 1,5°C.**

Dit wordt gedaan om klimaatverandering tegen te gaan, zoals is afgesproken in het klimaatverdrag van Parijs. De CO<sub>2</sub>-uitstoot moet dus snel en fors worden teruggebracht.

Voor veel transportbedrijven is de aanschaf van zero emissie voertuigen nog een stap te ver, onder meer door de hoge aanschafkosten, beperkte oplaadmogelijkheden en een lagere flexibele inzet. Achteroverleunen is echter geen optie. Bedrijven kunnen actief aan de slag met brandstofbesparing door in te zetten op efficiëntieverbeteringen. Dit is niet alleen gunstig voor het klimaat, maar levert direct ook kostenvoordelen op. De sectorstudie laat zien wat er wel al kan door

‘Bedrijven kunnen actief aan de slag met brandstofbesparing door in te zetten op efficiëntieverbeteringen’

breed in te gaan op de mogelijkheden voor CO<sub>2</sub>-reductie in transport en logistiek.

Ik doe hier echter een oproep tot beprijzen van onze CO<sub>2</sub>-uitstoot. In onze onderzoeken zien wij regelmatig terugkomen dat verduurzaming onvoldoende van de grond komt, omdat we nog te weinig betalen voor de maatschappelijke kosten van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit is één van de redenen waarom wegvervoer nog steeds kostentechnisch

aantrekkelijker is – zelfs op lange trajecten –, dan de per ton schonere alternatieven via spoor of binnenvaart. Want doordat we de maatschappelijke kosten nu niet doorbelasten aan de veroorzaker, zijn er onvoldoende prikkels voor bedrijven om met vergroening aan de slag te gaan. En de consument merkt het ook onvoldoende dus die blijft doorgaan met het aanschaffen van producten van over de hele wereld op kosten van de maatschappij nu en in de toekomst.

Steeds vaker zien en ervaren we echter de indirecte gevolgen van klimaatverandering. Best bijzonder in dat opzicht dat de meeste CO<sub>2</sub>-uitstoot nog niet beprijsd wordt. De Wereldbank monitort jaarlijks de stand en ontwikkeling van CO<sub>2</sub>-beprijzing. Uit hun meest recente studie blijkt dat slechts 4% van de wereldwijde CO<sub>2</sub>-emissies op het juiste prijsniveau wordt beprijsd. Dan hebben we het over een bedrag van 40 dollar of meer. In totaal wordt momenteel circa 23% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in de wereld beprijsd, waarvan dus het overgrote deel tegen een te lage prijs per ton CO<sub>2</sub>.

In Europa kennen we het Europese emissiehandelssysteem (ETS). Dit is nu van toepassing voor de elektriciteitssector en de zware industrie. Hier ligt de CO<sub>2</sub>-prijs momenteel op circa 80 euro per ton. De bedoeling is om hier meer sectoren, waaronder wegtransport, aan toe te voegen. Deze maatregel zal substantieel extra effect sorteren boven op de verschillende goede initiatieven die nu al door de sector zelf geïnitieerd worden om tot brandstofbesparing en daarmee tot CO<sub>2</sub>-reductie te komen. Uit onderzoek van de DNB blijkt dat uitbreiding en verhoging van de CO<sub>2</sub>-belasting geen grote gevolgen hoeft te hebben voor de Nederlandse economie.

Wat houdt ons nog tegen?

Geïnteresseerd?  
Lees dan hier verder  
[www.tvm.nl/zero-emissie](http://www.tvm.nl/zero-emissie)



**Menno Menist is directeur van onderzoeks- en adviesbureau Panteia. Met dank aan Manfred Kind van Panteia**



**Peter de Vries (l)  
en Paul Hendriks**



# Slaapprobleem moet chauffeurs wakker schudden

Slechts zelden meldt zich een chauffeur in het Slaapcentrum van Isala in Zwolle. Niet omdat zij niet zouden lijden onder slaapstoornissen als slaapapneu, maar waarschijnlijk omdat er vrees bestaat voor het kwijtraken van de rijbevoegdheid. Behandelaars pleiten voor meer bekendheid omtrent de gevaren en betere regelgeving.

tekst: Gerard de Elt

beeld: Gerlinde Schrijver

**E**en achter het stuur wegdommelende chauffeur is ieders schrikbeeld in het verkeer. En als er een bericht verschijnt in de media dat een vrachtauto achterop een file is gereden, dan schiet de vraag wel eens door de gedachten van de behandelaars in Isala Slaapcentrum in Zwolle of de betrokken chauffeur misschien niet in slaap is gevallen. Het blijft voor iedereen echter gissen, want harde cijfers ontbreken en in de Nederlandse ongevalsstatistiek komen zulke incidenten onder het kopje 'vermoedheid' terecht.

Feit is echter dat chauffeurs zich nauwelijks met slaapklachten melden. Jaarlijks komen circa 2500 nieuwe patiënten voor een intakegesprek naar het Slaapcentrum in Zwolle, een van de grotere binnen Nederland, maar onder hen waren in 2022 tot dusver slechts een handjevol chauffeurs. Dat moet een

Vries en Hendriks contact met TVM om aandacht te vragen voor de problematiek. De drempel voor chauffeurs om zich te laten onderzoeken en indien nodig te laten behandelen moet verdwijnen. Hopelijk kan er een bredere en betere bewustwording bereikt worden aangaande dit probleem, voor zowel de gezondheid van de chauffeurs als de veiligheid op de weg.

Daarnaast zoeken ze naar wegen om de huidige regelgeving zo zorgvuldig mogelijk toe te passen en mogelijk te laten aanpassen, om chauffeurs zo snel mogelijk hun rijbevoegdheid weer terug te geven. Nu staan chauffeurs maandenlang langs de kant, waar een effectieve behandeling vaak sneller bereikt kan worden.

## Regelgeving

De preventie kan volgens De Vries en Hendriks een impuls krijgen door er meer aandacht op te vestigen. Daarnaast zoeken zij naar wegen om de regelgeving zodanig aan te passen, dat chauffeurs niet meer maandenlang gedwongen thuis moeten blijven wegens het opschorten van hun rijbevoegdheid. Soms kan de behandeling veel minder tijd vergen.

Zij vermoeden namelijk dat chauffeurs zich met hun slaapproblemen niet durven melden uit angst om voor langere tijd hun rijbevoegdheid kwijt te raken. Want conform de wet mogen chauffeurs wanneer er sprake is van klachten van slaperigheid overdag en/of achter het stuur, minstens drie maanden en mogelijk langer niet rijden zolang het behandel-

traject niet succesvol is afgerond. Ook daarna wacht hen een jaarlijkse controle voor de verlenging van hun rijgeschiktheid. Formeel moeten de chauffeurs die last hebben van slaperigheid achter het stuur zichzelf melden bij het CBR. De medici van het Slaapcentrum wijzen chauffeurs wel op die wettelijke plicht, maar ondernemen zelf geen stappen. Dat is de verantwoordelijkheid van de chauffeur zelf.

"We zien in verhouding heel weinig chauffeurs", zegt De Vries. "En als we ze spreken, dan horen we ook wel terug dat er verhalen rondgaan dat ze dan een tijdje niet mogen rijden. Dat zou wel eens heel veel chauffeurs buiten de deur kunnen houden van het Slaapcentrum. Ik zeg dan altijd: de weg wordt daar niet veiliger van."

## Slaapstoornissen

Ergens moet er een ijsberg onder water drijven, want uit Italiaans onderzoek van de universiteiten van Rome en Genua uit 2018 komt naar voren dat behoorlijk wat beroepschauffeurs lijden onder slaapstoornissen. Percentages schommelen rond de één op de vier truckers. Een andere studie van de University of Pennsylvania uit 2014 wijst uit dat 28 procent van de beroepschauffeurs last heeft van een milde tot een ernstige slaapapneu.

Die percentages zouden vanzelfsprekend moeten leiden tot een grotere toeloop van chauffeurs naar het Slaapcentrum in Zwolle en andere behandelcentra, maar dat is niet het geval.

In de spreekkamer in Zwolle voert de enkeling die wel hulp zoekt voor >

'We zien in verhouding heel weinig chauffeurs'

zware ondervertegenwoordiging zijn, vermoeden longarts-somnoloog Paul Hendriks en physician assistent Peter de Vries, die samen met zes andere collega's de slaaponderzoeken uitvoeren en zoeken naar een goede behandeling.

Mede om die reden zochten De



zijn of haar problemen vooral financiële argumenten aan. Het niet mogen rijden betekent soms een aderslating, want de ziektevoorspelling houdt geen rekening met toeslagen voor overuren. Sommige chauffeurs scheelt het 1000 euro in de maand en dat bedrag kunnen ze niet missen. “Het is een belangrijk deel van hun inkomen”,

aldus longarts Hendriks.

Volgens hem doen de chauffeurs zichzelf qua gezondheid tekort door klachten over slaapproblemen te negeren. Want slecht slapen leidt niet alleen tot minder alertheid op de weg, maar ook tot gezondheidsklachten op de langere termijn, zoals hoge bloeddruk, hart- en vaatziekten, diabetes, overgewicht of een combinatie daarvan.

### **Obstructief Slaap Apneu**

De bekendste en meest voorkomende slaapprobleem is slaapprobleem, in vaktermen Obstructief Slaap Apneu of OSA.

Hierbij valt de ademhaling stil door het dichtvallen van de keel, met name door het verslappen van de tongspier. Dat leidt tot zuurstofschommelingen in het lichaam en dat geeft de hersenen het signaal om in te grijpen en de ademhaling te herstellen. Soms merkt iemand daar niks of weinig van, maar de diepe slaap wordt verstoord en daardoor kan het herstel en het ‘onderhoud’ van het lichaam niet goed worden uitgevoerd. Patiënten hebben zelf vaak het idee dat ze goed slapen, maar de onderzoeken laten vaak toch een fors

verstoord slaapprobleem zien.

Hendriks: “Iedere keer dat de hersenen in moeten grijpen om de ademhaling te herstellen, wordt de slaap verstoord. Wanneer dit meermaals per uur gebeurt, leidt dit tot een slechte slaapprobleem. Je slaapt wel, maar je rust niet uit.”

Meer dan vijf van zulke verstoringen per uur nachtrust geeft de diagnose slaapprobleem. Een stapeling van slechte nachtrust heeft op termijn prikkelbaarheid en minder alertheid tot gevolg, en verder slaperigheid overdag. Zo geraakt de patiënt in een vicieuze cirkel van vermoeidheid en op de lange duur tot verdere fysieke klachten.

Overgewicht speelt volgens De Vries en Hendriks een belangrijke rol in de ontwikkeling van slaapprobleem, maar ook slanke mensen kunnen last hebben van slaapprobleem.

Het gevaar van slaperigheid is echter vele malen groter bij de chauffeur die een lange rit maakte op de snelweg dan iemand die de bediening doet in een restaurant of café. De laatste heeft veel meer prikkels en is voortdurend bezig.

Hendriks en De Vries schetsen op basis van hun gesprekken met patiënten ook de diepere problematiek achter de slaapproblemen. De mensen die wij spreken hebben bijvoorbeeld relatie-





## ‘LUISTEREN DOE JE OOK MET JE OGEN’

Johan Hemmen, manager preventie en risicobeheer bij TVM verzekeringen, benadrukt het belang van het herkennen, erkennen en het bespreekbaar maken van signalen van vermoeidheid en slaapproblematiek. Alert en adequaat kunnen reageren op situaties is van onderscheidend belang in het verkeer. Hemmen: “Daarvoor dien je vitaal en scherp te zijn. Er is in deze situatie een rol weggelegd voor werknemers én werkgevers. Werknemers moeten zich vrij genoeg voelen om het probleem aan te kaarten, maar daar is ook een rol weggelegd voor de werkgevers. Dit is een kans voor een goed gesprek vanuit de vraag: Hoe gaat het met je? Slaapproblemen kunnen een oorzaak zijn voor vermoeidheid, maar er kan ook een andere aanleiding zijn. Wanneer er in de thuissituatie iets speelt, dan neem je dat mee naar je werk. Daarom is het van belang om het echte gesprek aan te gaan met je werknemers”.

Hemmen stelt dat iedereen in de sector logistiek en transport gericht is op elke dag veilig thuiskomen en dat oog voor elkaar hebben van groot belang is. “Vaak is de planner degene die de kans heeft om de chauffeur bij vertrek of binnenkomst in de ogen te kijken. Dus het is van belang om de hele keten mee te nemen in het oog hebben voor elkaar. Onze oproep is: Gun jezelf de tijd om aandacht voor elkaar te hebben en signalen op te vangen, want luisteren doe je ook met je ogen.”

problemen met eventuele financiële gevolgen, soms een sociaal isolement of algemeen slecht functioneren op het werk of in de privésituatie. Het is een sluipend proces waarop niet meteen de vinger te leggen is.

Het gekke is volgens beide medici dat een gang naar de huisarts en doorverwijzing naar het Slaapcentrum voor nader onderzoek vaak al heel snel tot verbetering leidt.

### Positieve gevolgen

Nee, in het Slaapcentrum wordt niet geslapen. Tegenwoordig is het slaaponderzoek sterk vereenvoudigd door op het oog simpele apparatuur, zoals een meetinstrument in de vorm van een polshorloge, een saturatiemeter op een van de vingers en een button op de borst om de slaaphouding te registreren. Na een meting van één nacht weten de behandelaars al hoe het met de slaap van de patiënt is gesteld en kan een behandeling worden begonnen. Deze bestaat niet uitsluitend uit het slapen met een soort ‘beademingsmasker’. Regelmatig kan ook een mondbitje/snurkbeugel of hulpmiddel om de slaaphouding aan te passen oplossing bieden.

De Vries en Hendriks benadrukken dat ze goede ervaringen hebben met de gevolgen van de behandelingen, die zij soms als life changing omschrijven.

‘Ze zijn blij dat bij het stellen van de diagnose eindelijk herkenning en erkenning is voor hun klachten’

“Soms komen hier mensen die niet meer alles kunnen doen wat ze vroeger wel konden en geen uitweg meer zien”, zegt De Vries. “Ze zijn blij dat bij het stellen van de diagnose eindelijk herkenning en erkenning is voor hun klachten. En dat er succesvolle behandeling mogelijk is. Soms worden ze ook emotioneel als je ze na twee maanden terugziet bij de controle, dan blijkt hun leven volledig omgeturnd.”

Niet zelden krijgen Hendriks en De Vries en hun collega’s van patiënten te horen dat ze hun oude leven hebben hervonden. Die vaststelling zou mogelijke twijfelende chauffeurs wakker moeten schudden. <

# Eerste zero emissie verzekering

In oktober werd de zero emissie verzekering van TVM geïntroduceerd. Erik Nagel, directeur van transportbedrijf R. Nagel B.V. ontving uit handen van Ronald Kuipers, commercieel directeur TVM Nederland, de eerste verzekering.



Meer weten over onze zero emissie verzekering? Kijk op [www.tvm.nl/zero-emissie](http://www.tvm.nl/zero-emissie)

## Kies voor digitaal



Klanten kunnen ervoor kiezen om alle polisdocumenten digitaal te ontvangen. Polissen en nota's van verzekeringen die via TVM intermediair bij andere maatschappijen zijn afgesloten ontvangt de klant nu als pdf-bijlage van de e-mail.

### Polissen en nota's in Mijn TVM

Klanten krijgen een e-mail als er een nieuwe polis, groene kaart of nota klaar staat. Nota's worden direct als pdf-bijlage per e-mail meegestuurd. Wanneer klanten de Internationale Motorrijtuigenverzekeringskaarten ('groene kaart') wel per post willen blijven

ontvangen, kan dit worden aangegeven in het persoonlijke profiel.

### Mogelijke schadeafhandeling en herinneringen

De schadeafhandeling blijft ongewijzigd. Berichten en eigen risiconota's worden net als nu per post of per e-mail gestuurd. Herinneringen van nota's worden altijd per post verstuurd.

Meer weten over de digitale mogelijkheden? Kijk op [www.tvm.nl/mijn-tvm](http://www.tvm.nl/mijn-tvm)



## Nationaal Keurmerk Letselschade verlengd

Na een intensieve audit is ook het Nationaal Keurmerk Letselschade voor dit jaar met mooie scores verlengd. Manager Letselschade Jacco Feenstra is trots op het behaalde resultaat: "Er is geen afwijking geconstateerd. Nog nooit haalden wij de hoge scores die we tijdens deze audit hebben gehaald."

De afdeling Letselschade behandelt letselschades voor TVM verzekeringen en ook voor andere opdrachtgevers. Dit gebeurt onder de labels TVM letselschade-regeling Nederland B.V. en Schadetax B.V. Het Nationaal Keurmerk Letselschade (NKL) bestaat sinds januari 2021 en TVM heeft als belangenbehartiger het Keurmerk sinds januari 2022 in bezit.

### Naleving overige gedragscodes

De Stichting toetsing verzekeraars toetst ook verschillende gedragscodes met betrekking tot alle schadebehandeling. Periodiek wordt getoetst of TVM hieraan voldoet. De Stichting toetsing verzekeraars heeft het afgelopen jaar een audit gedaan op de Gedragscodes Klachtbehandeling, Informatieverstrekking en Claimbehandeling. TVM voldoet aan de eisen voor deze Gedragscodes.

## Groene kaart niet meer geldig in Rusland en Wit-Rusland

In de polisvoorwaarden staat dat u verzekerd bent in de landen waarvoor uw Internationale Motorrijtuigenverzekeringskaart (groene kaart) geldig is. Per 1 september 2022 biedt TVM, voor nieuw aan te melden motorrijtuigen op bestaande verzekeringen, geen dekking meer in Rusland en Wit-Rusland. Vanaf de prolongatiedatum van de verzekeringen geldt dit voor alle motorrijtuigen. Rusland (RUS) en Wit-Rusland (BY) zijn doorgekruist op de kaart.



# Wees alert op verdachte schadeclaims

In de afgelopen maanden ontvangt onze afdeling Speciale Zaken steeds vaker meldingen waarin relaties aansprakelijk worden gesteld voor een aanrijding, terwijl deze niet heeft plaatsgevonden.

## Wat speelt er?

Een vrachtwagen van onze relatie zou schade hebben toegebracht aan de spiegel van een personenauto. De schade is beperkt. De tegenpartij wenst het op een pragmatische manier te regelen, zonder tussenkomst van de verzekeraar. De gemelde schades vallen binnen het eigen risico. We begrijpen dat onze relatie daarom de 'tegenpartij' soms gewoon betaalt.

## Werkwijze

Vermoedelijk staan personen op een bepaalde locatie om te kijken welke vrachtwagens passeren. Hierna wordt op basis van kenteken en bedrijfsnamen/logo's contact gezocht met het

transportbedrijf. Tot nu toe komen de bij ons binnengekomen meldingen uit de regio Nijmegen, in de omgeving van industrieterrein Bijsterhuizen.

## Terughoudend

Wees alert op dit soort claims en breng ook uw wagenparkbeheerder(s) op de hoogte. Heeft u een verdachte claim ontvangen of vermoedt u misbruik? We adviseren u om terughoudend om te gaan met directe uitbetaling. En om aangifte te doen bij de politie. Graag ontvangen we deze meldingen ook via specialezaken@tvm.nl. Vermeld bij uw melding de locatie, datum en het schadebeeld en stuur eventueel foto's en correspondentie mee.

# TVM foundation

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

Het bestuur van de TVM foundation heeft tijdens de vergadering in oktober de aanvragen behandeld. In 2022 hebben 18 projecten een positief bericht gekregen. De toezegging blijft ongeveer een jaar geldig. Met de bijdrage van de TVM foundation konden mooie initiatieven doorgaan. Stichting Dierenweide Oostergast Zuidhorn kon mede door de aanvraag van Burgler Transport de speelplaats een upgrade geven.

Hans Schipper en Nico Gootenboer (beide bestuurslid van de Dierenweide)

ontvingen een symbolische cheque van de TVM foundation uit handen van Jan Willem Burgler (directeur Burgler Transport) en Hendrik de Jonge (TVM foundation). Deze bijdrage is gebruikt om kinderen extra te betrekken bij de dierenweide en om een overdekte zitplek te maken voor de bezoekers.

Deze aanvraag werd ondersteund door Jan Willem Burgler van Burgler Transport. Zij zijn als verzekerde lid van de coöperatie TVM. Leden van de Coöperatie TVM en haar medewerkers kunnen een aanvraag doen.



**Integriteit, een begrip waarover je vaak leest of hoort. Wat wordt hier onder verstaan? Syward Couperus, manager Compliance bij TVM verzekeringen, beantwoordt hierover vijf vragen.**

## 1. Integriteit, waar hebben we het dan over?

"Integriteit is het goede doen terwijl niemand kijkt. TVM kiest ervoor om eerlijk, betrouwbaar, professioneel en respectvol met elkaar om te gaan. Dit doe we in elke situatie. Het goede doen is niet in elke situatie eenvoudig en kun je niet altijd alleen. Maatschappelijke discussies laten zien dat het belangrijk is om anderen te vragen naar hun mening en inzichten. Dit kan ertoe leiden dat je je gedrag aanpast en anders omgaat met collega's en klanten of op een andere manier beslissingen neemt."

## 2. Begin december werd de jaarlijkse 'Week van de Integriteit' gehouden. Wat houdt dit in?

"Tijdens de Week van de Integriteit vragen het bedrijfsleven, overheidsinstanties en onderwijs- en maatschappelijke instellingen aandacht voor het belang van integriteit. Belangrijke onderwerpen in deze week zijn het voorkomen van de schijn van belangenverstrengeling, corruptie en fraude. Thema's die voor onze klanten én voor ons van belang zijn."

## 3. Hoe past TVM de 'Week van de Integriteit' toe?

"TVM besteedt het hele jaar aandacht aan integriteit. Voor nieuwe medewerkers begint dat met het afleggen van de eed of belofte. Ieder jaar doen we mee met de Week van de Integriteit om te benadrukken dat integer gedrag cruciaal is. We bedenken voor deze week elk jaar nieuwe initiatieven. Voorbeelden zijn workshops over integriteit, een spel met ethische dilemma's die zich bij TVM kunnen voordoen en ludieke acties zoals een kruiswoordpuzzel en stickers op spiegels met: 'Ik kan mezelf recht in de spiegel aankijken, toch?'"

## 4. Wat merkt de klant van het integriteitsbeleid van TVM? Heb je voorbeelden?

"TVM is een coöperatie waar het gaat om het collectieve belang van haar leden. Onze klanten en onze medewerkers maken samen TVM. Het integriteitsbeleid is verweven in de klantprocessen. De klant ervaart dit op meerdere momenten, bijvoorbeeld bij het kennismakingsgesprek en bij update gesprekken als TVM vragen stelt over bijvoorbeeld de Ultimate Beneficial Owner (UBO). Deze informatie is nodig, omdat TVM zaken wil doen met integere klanten en bij het uitkeren van schades scherp is op fraude-signalen. Dit doen we juist ook in het belang van onze klanten."

## 5. Wat kan TVM voor de klant betekenen bij een vraag over integriteit?

"Op [www.tvm.nl](http://www.tvm.nl) staan onze gedragscode integriteit en onze principes en waarden. Voor vragen hierover kunt u terecht bij uw accountmanager. Wanneer hij uw vraag niet direct kan beantwoorden, wordt contact opgenomen met Compliance of Juridische Zaken. We beantwoorden dan samen uw vraag."



Scan de QR-code voor de TVM gedragscode integriteit.



# ‘De wereld een beetje mooier maken geeft een enorm goed gevoel’

Informeel, menselijk en sociaal. Dat is waar Rijser Transport voor staat. Een portret van de onderneming uit Purmerend, die onlangs de TVM Award MVO won. “Chauffeurs komen tevreden naar de zaak en gaan weer tevreden terug naar huis. Daar ben ik heel trots op”, zegt eigenaar Ron Rijser.

tekst: Dennis van Bergen  
beeld: Glenn Wassenbergh

Een dinsdagochtend bij Rijser Transport in Purmerend. Buiten rijden vrachtwagens af en aan. Binnen, bij de trap-  
ingang, wijst eigenaar Ron Rijser naar een door hem gesigneerd tegeltje aan de wand. De tekst: ‘Al is het nieuws nog zo snel, het mobieltje achterhaalt het wel. Alleen niet op dit kantoor, anders hebben we voor elkaar geen gehoor.’

De boodschap is duidelijk. Wie met Ron in gesprek gaat, kijkt hem recht in de ogen. En vice versa geldt hetzelfde. “Weet je”, zegt hij. “Ik vind dat altijd zo onpersoonlijk, de hele tijd maar op die telefoon zitten te turen. Praat met elkaar, leer van elkaar; die berichtjes kun je over een half uurtje ook nog wel lezen, hoor.”

Het woord persoonlijk zal vandaag nog veel vaker vallen in het kantoor van de transportonderneming. Passend bij de sociale inborst die tekennend is voor het bedrijf, dat onlangs nog de TVM Award MVO won vanwege z’n maatschappelijke karakter. “Ik geef om de mens”, zegt Ron. “Een mens moet blij zijn met wat hij doet, dat komt de arbeidsproductiviteit en arbeidsvreugde alleen maar ten goede. En ik durf te zeggen dat onze chauffeurs echt mens kunnen blijven. Dat bijna iedereen hier al jaren werkt -sommigen zelfs al meer dan twintig jaar- zegt in dat opzicht veel. Chauffeurs komen tevreden naar de zaak en gaan weer tevreden terug naar huis.

Daar ben ik heel trots op.”

Ron is aangeschoven in zijn kantoor, dat goed beschouwd meer weg heeft van een mini-museum. Aan de muur prijkt een kloeke afbeelding van zijn dochter Rosaly. Even verderop is een foto van zijn motor te zien. Oorkondes en onderscheidingen bedekken de zijflank van de kamer. En vanzelfsprekend zijn er prominente plekken gereserveerd voor ‘opa’ Cor Rijser, die het bedrijf in 1926 startte, en voor ‘vader’ Siem Rijser, die hem later in de voetsporen trad. Zoals Ron zichzelf ook geregeld in de ogen kan kijken op het kiekje dat van hem is gemaakt in 2018, toen hij vanwege zijn verdiensten voor de gehandicaptensport in de gemeente Edam-Volendam een Koninklijke Onderscheiding kreeg uitgereikt. Impliciet belichaamt het kantoor daarmee het huiskamergevoel dat onmiskenbaar door het familiebedrijf waait. Mooi detail: de namen van zijn twee opa’s (Cor Rijser en Co Wognum) sieren nog altijd de cabines van de vrachtwagens.

## Geen hiërarchie

“Hans Schilder en ik vormen het management, maar we doen absoluut niet aan ‘baasje spelen’”, vertelt Ron, nippend van zijn beker filterkoffie. “Er is hier geen hiërarchie. Nul. Ben je

bedonderd, zeg. Iedereen doet dat waar hij goed in is en die vrijheid voelen de collega’s. Niemand heeft er wat aan als chauffeurs opgefokt achter het stuur zitten, omdat ze over de kling worden gejaagd. De chauffeurs zelf niet, hun families niet en ik niet. En bovendien: als je de chauffeurs op die manier benadert, dan houd je op den duur geen mensen meer over.”

De ‘menselijke maat’ staat, kortom, centraal bij Rijser Transport. En op

‘Chauffeurs komen tevreden naar de zaak en gaan weer tevreden terug naar huis’

die manier benadert het bedrijf ook z’n klanten. Veelzeggend over de onderlinge loyaliteit en tevredenheid: sommigen van hen waren al klant in de periode dat zijn vader Siem er nog de scepter zwaaide. Mooi, vindt Ron, die in 1982 in de zaak kwam en het stokje van senior in 1998 officieel overnam. “Blijkbaar voelen onze klanten zich goed bij ons. En andersom voelen wij dat bij onze klanten”, zegt Ron. “We kunnen op elkaar rekenen.”

‘Recht door zee en eerlijk zijn’, ‘niet kloten’, ‘afspraken nakomen’. Terwijl zonnestralen deze herfstochtend de >







**Ron Rijser over het gehandicapten-voetbalteam uit Purmerend:**  
**“Die jongens en meiden hebben me zoveel geleerd, zoveel gegeven. Elke keer weer lieten ze me zien dat je, ook wanneer je misschien niet alles kunt, tóch alles uit het leven kunt halen.”**

magazijnhal van zijn bedrijf kietelen, strooit Ron geregeld met termen die het succes van zijn bedrijf verklaren. Op zijn derde, vertelt hij, huppelde hij al rond op de zaak. En vanaf zijn dertiende ‘zat hij op de vrachtwagen’. “Dat mocht natuurlijk niet”, erkent Ron, een glimlach op zijn mondhoeken gekruld.

‘Iedereen doet dat waar hij goed in is en die vrijheid voelen de collega’s’

“Maar mijn vader zei altijd: ‘Mocht je aangehouden worden door de politie, dan zeg je maar dat je de vrachtwagen stiekem hebt meegenomen.’ Hij zou het verder dan wel regelen op het bureau, ha.”

#### **Plichtstrouw**

Die prikkelende rookie-jaren zouden de aanzet zijn van een periode waarin Ron tientallen jaren aaneen werkweken maakte van tenminste honderd uur. Nooit ging hij op vakantie, altijd was hij in de weer. Een eigenschap die volgens hem niet per se

voorkomt uit liefde voor het vak. Veel meer uit beroepsernst, uit plichtstrouwheid.

“De transportwereld is een wereld die je opslurpt, daar moet je tegen kunnen”, verklaart hij. “Je bent er elke dag omdat je die verantwoordelijk voelt naar je klanten en naar je medewerkers. Zo heb ik er altijd in gestaan. En nog steeds.”

En toch: zelfs voor een bevlogen transportman als hij zijn er blijkbaar grenzen. Ron wijst naar een tastbare herinnering in zijn kantoor, een die hij overhield aan de periode rond zijn 19e jaar toen hij fanatiek aan bodybuilding deed. In die hoedanigheid streed hij om de titel Mister Nederland en Mister België en kreeg rondom wedstrijden zelfs nog tips van Arnold ‘The Terminator’ Schwarzenegger. Een gezonde geest, weet Ron, bestaat bij de gratie van een gezond lichaam. En van beide was op een bepaald moment geen sprake meer.

Na jaren waarin de workaholic zijn lijf op de proef had gesteld, voelde hij dat hij een tegenhanger nodig had voor zijn dagelijkse leven. Hij werd door al dat werken, ervoer hij, ‘een

onuitstaanbaar figuur’. “Er moest wat veranderen; dat merkte ik heel sterk”, kijkt Ron terug.

#### **Gehandicapten-voetbalteam**

Via een goede vriend kwam hij in aanraking met een gehandicapten-voetbalteam uit Purmerend. Hij raakte vervolgens zo begeistert van het fanatisme van de spelers, dat hij spontaan besloot een bus voor hen te kopen waarin ze naar de wedstrijden konden. Om vanaf dat moment, bij wijze van ontspanning na een drukke werkweek, ook trainer en leider van het elftal te worden. “Die jongens en meiden hebben me zoveel geleerd, zoveel gegeven”, vertelt Ron. “Elke keer weer lieten ze me zien dat je, ook wanneer je misschien niet alles kunt, tóch alles uit het leven kunt halen. Elke week weer werden ze een stukje beter in voetballen, steeds zag je hoe ze weer een beetje meer progressie boekten. En dat nooit aflatende enthousiasme van ze, hè, zó mooi. Totdat ik hen leerde kennen dacht ik bij wijze van spreken dat het werk alles voor me was. Zij hebben me geleerd dat dit níet zo is. Zij hebben me leren relativeren.”

Zijn kennismaking met het g-team zou voor Ron de inleiding vormen van een periode waarin hij jongeren met





een beperking ook buiten de krijtlijnen bij de hand ging nemen. Eenvoudigweg omdat zij, vindt hij, een plek in de maatschappij verdienen. De transportondernemer regelde betaald werk voor ze. Zo kocht hij bijvoorbeeld acht bakfietsen, die hij meteen omdoopte tot ‘thunderbikes’, waarop ze graan van de plaatselijke molen naar een nabijgelegen bakkerij of supermarkt konden vervoeren. En ook in zijn bedrijf verwelkomde Ron een aantal jongeren, die gewoonlijk nauwelijks uit hun woongroep kwamen. Ze gingen er containers inladen, pakketten inpakken. En dat soort dingen meer. “We hebben een trend gezet en dat pakken ze me nooit meer af”, zegt Ron, doelend op het feit dat meerdere bedrijven zijn voorbeeld inmiddels

gevolgd hebben. “De wereld een beetje beter maken; het geeft een enorm goed gevoel.”

Terwijl uit de speakers in het magazijn het radionieuws van 12 uur weerklinkt, wordt Ron gevraagd naar zijn volgende missie met het bedrijf, waarin geen familieopvolging plaats zal hebben. Denkt hij, de transportondernemer die in 2023 de leeftijd van 64 jaar bereikt, stiekem al aan meer tijd maken voor zijn hobby’s motorrijden en fietsen? Of wil hij juist op volle kracht door met werken? “Weet je”, antwoordt hij dan. “Stilzitten is in elk geval niets voor mij. De gang zit er lekker in op de zaak. Dat hou ik graag nog even zo. Dit is een prachtig bedrijf, nietwaar? En bovendien: Er is nog zoveel te doen.”



# PSV als rode draad





Jeugdspeler bij de amateurs, ballenjongen in het stadion: voor Frank van Spreuwel begon de liefde voor PSV al op jonge leeftijd. Ongeveer 45 jaar later voetbalt de transportondernemer nog in de veteranen en is hij wedstrijdsecretaris. De Philips Sport Vereniging als baken van geborgenheid.

tekst: Yoen van den Busken  
beeld: Matty van Wijnbergen

De locatie en de lunch hadden niet treffender gekund. In eetcafé De Verlenging – tussen glazen vitrines vol PSV-relikwieën en met uitzicht op de geurige grasmat van het Philips Stadion – zet Frank van Spreuwel zijn tanden in een broodje Van der Kuijlen. De topscorer aller tijden wordt in Eindhoven geëerd met een gerecht voor de fijnproever: gemarineerde biefstukreepjes, gebakken champignons, gegratineerd met oude kaas. Een culinaire combinatie van pure kwaliteit en eenvoud, precies zoals Van der Kuijlen te boek stond tijdens zijn leven.

Aan de wand hangt een pentekening met de goedkeurende blikken van Harry van Raaij en Harrie van Kemnade. De iconische voorzitter en de ‘vader’ van trainingscomplex De Herdengang steken er qua betekenis voor Van Spreuwel wel bovenuit. Hij spreekt hun namen met respect uit. Maar dan begint hij aan een opsomming van spelers die helder op zijn netvlies staan en

spandiensten verricht in het bedrijf, vergezelt hem meestal. Maar wie denkt dat zijn fanatisme dan bezit neemt van de 52-jarige directeur, heeft het mis.

“Ik reageer nooit zo extreem. De tijd dat ik meezong is wel voorbij. Ik smijt ook niet met ziektes en scheldwoorden. Sommige chauffeurs willen na een slecht weekeinde nog weleens een spottend berichtje in onze groepsapp zetten en als PSV op zaterdag verliest, sla ik Studio Sport de volgende dag over, maar ik ga nooit op maandag met een chagrijnige kop aan het werk. Ik ben in algemene zin een heel tevreden mens. En als je tevreden bent met alles wat je doet en hebt, kun je tegenlagen ook wat beter verwerken.”

### Oprichter

In 2000 overleed Cees van Spreuwel, de oprichter van het gelijknamige bedrijf en vader van vier zonen. “Toen hadden we elf auto’s en vijftientig man personeel”, zegt Frank, de oudste. “Tegenwoordig hebben we honderdvijftig eenheden en lopen er tussen de honderd zestig en tweehonderd mensen rond. Dat is niet vanzelf gegaan. Een jaar of tien geleden kenden ook wij een dipje. Dan is het altijd makkelijk om naar de crisis te wijzen, maar in dit geval lag het puur aan onszelf.

We hebben gewoon niet goed op de winkel gepast. We gingen te hard met te weinig sturing in het geheel. Voorheen was er altijd geld, we hadden nooit met budgetten gewerkt. Toen kwamen er slechte jaren aan en moest er iets gebeuren.”

Een fors verlies werd weggepoetst. “Er is niemand die zegt: ‘Hier heb je

een zak geld en de teller begint weer op nul.’ Je moet het helemaal zelf doen. Door te snijden in kosten, afscheid te nemen van sommige klanten en terug te gaan naar de oorsprong. Na een jaar was het verlies nog maar minimaal. Als groep hebben we heel hard gewerkt en van de basis die toen is gelegd, plukken we nu nog de vruchten.”

### Zuurstoftekort

Je zou zeggen dat de familie Van Spreuwel van oudsher nauw verweven is met PSV. Niets is minder waar. Hoewel hun roots op vijfhonderd meter van het Philips Stadion liggen, was het opvallend genoeg niet zijn vader die Frank aan de hand meenam. “Onze pa gaf er niks om. De interesse voor sport komt van moederskant.”

Zijn broer Kees deelt evenmin de passie voor PSV. Hij is Ajax-fan. “Daar is in zijn ontwikkeling iets niet helemaal goed gegaan”, zegt Frank van Spreuwel met een dikke grijns.

Als kind droomde hij niet van een carrière als voetbalprof, dus ook daarin week hij af van de norm. “Datzelfde gevoel bracht ik later ook over op mijn eigen kinderen. Ze moeten vooral doen waar ze plezier in hebben. Zodra je iets leuk vindt, blijf je het graag doen. Kan voetbal zijn of hockey, fotograferen of interviewen. Ik koos er veertig jaar geleden ook niet bewust voor om transporteur te worden. Het is zo gegroeid, mede natuurlijk omdat het bij ons thuis met de paplepel ingegoten werd. Ik weet niet beter.”

Toch vond hij een manier om ook zonder profstatus een warme band met PSV te kunnen onderhouden. Zijn jongere broer Pieter werd aanvankelijk gescout door de speurneuzen. “In zijn slipstream fietste ik erachteraan”, zegt Frank van Spreuwel. “Je kon toen

‘Het is een sociaal gebeuren, dat geldt voor heel veel mensen die in het stadion zitten’

die lijst is lang. Koeman, Gullit, Romário, Gerets, Van Breukelen, Heintze, Van Aerle, Lerby, Arnesen, Van Nistelrooy, Van Bommel... Zij staan voor drie decennia vol successen; voor plezier en emotie op de tribune. Daar heeft Frank van Spreuwel twee vaste stoelen. Zijn zoon Stan, een jonge twintiger die inmiddels ook hand- en





**Frank van Spreuwel:**  
“Dat je die hoogtepunten van zo dichtbij mag meeleven, maakt het allemaal net iets specialer.”

augustus in het kolkende Ibrox Stadium van Glasgow. Hij is bewust geen lid van de businessclub geworden, wil de regie in eigen hand kunnen houden, zonder verplichtingen. “Ik ben gewoon supporter van PSV. En van mijn zoon, die hier in Eindhoven bij DBS voetbalt.”

Vaste prik voorafgaand aan een thuiswedstrijd is een bezoek aan de ruimte voor de stewards achter de hoofdingang. “Daar zitten we met wat mensen van het veteranenvoetbal; bakske koffie of potje bier erbij. En na afloop doen we ons beklag. Of niet. Elke maand organiseren we een veteranenavond in het stadion, gaan we biljarten of darten. En twee keer per jaar een bingo. Het is een sociaal gebeuren, dat geldt voor heel veel mensen die in het stadion zitten.”

Zijn leven met PSV wekt het zogenoemde All Stars-gevoel (naar de gelijknamige film) bij hem op, erkent Frank van Spreuwel. “De gezelligheid van De Herdgang, de sfeer in de kleedkamer, het ouwehoeren, het jongensachtige gekloot, de humor: elke wedstrijd is weer een feest. Daar wijkt bij mij alles voor. Natuurlijk wil je graag winnen, maar daar gaat het allang niet meer om. En door de dingen die ik doe

nog zonder selectiewedstrijden bij de amateurtak terecht. Ik speelde in de lagere jeugdelftallen. Mijn talent is nooit ontdekt en dat is prima. Ik had de kwaliteiten ook niet om verder te komen in het voetbal.”

Tegenwoordig mag hij zich veteraan noemen. Maar wel nog steeds in het beroemde rood-wit gestreepte shirt. Daar kwam een bestuursfunctie bij: wedstrijdsecretaris bij de amateurs. En uiteindelijk stond hij toch regelmatig samen met zijn vroegere idolen op het veld. Voor het elftal van het zogeheten Legendary PSV kwamen ze weleens een paar mannetjes tekort. Vijf trouwe veteranen kregen een uitnodiging. Frank van Spreuwel was een van de uitverkorenen.

“Dan zeg je geen nee natuurlijk, al is het maar om samen met mannen als Arnold Bruggink en Berry van Aerle in één kleedkamer te zitten. Sommige mensen vonden dat ik niet mee mocht doen omdat ik niet kan bogen op een professionele carrière. Ach, ik had er geen moeite mee. Het ging mij niet om

de belangstelling. Ik weet echt wel dat de mensen voor Luc Niliš kwamen en niet voor Frank van Spreuwel.”

### Liefhebberij

Zijn kantoor is een klein museum. Vier vitrinekasten vulde Frank van Spreuwel met zijn tweede liefhebberij: mini-atuurvrachtwagens. Het zijn er naar schatting tweehonderdvijftig. Tegen de muur hangen en staan talloze exclusieve voetbalshirts: van Lionel Messi tot Mark van Bommel. En als functionaris ontving ook hij mini-replica's van de zilveren kampioensschaal.

Over die rode draad in zijn leven zegt hij: “Mijn vrouw weet ook: je kunt iets afspreken op zaterdagavond of zondagmiddag, maar ik kijk eerst of PSV speelt. Ik sla zelden een wedstrijd over, of ik moet ziek zijn.”

Af en toe kiest hij een interessante Europese uitwedstrijd uit, zoals half

‘Ik weet echt wel dat de mensen voor Luc Niliš kwamen en niet voor Frank van Spreuwel’

als functionaris, vond ik mezelf een paar keer terug op het balkon van het stadhuis nadat PSV een titel had gewonnen. Dat je die hoogtepunten van zo dichtbij mag meeleven, maakt het allemaal net iets specialer.” <



# “Bij TVM zit je goed”

Door én voor onze leden. Dat is de kracht van de coöperatie TVM. Maar wat betekent dit nu echt? Onderaan de streep moet u als ondernemer vooruit. Uw bedrijfscontinuïteit vinden wij belangrijk. En als het een keer misgaat, dan is het fijn om te kunnen vertrouwen op iemand die er voor u is. Altijd, wat er ook gebeurt. We kijken graag met u mee en helpen u de juiste keuzes te maken. Of het nu gaat over verzekeren, zero emissie, schade afhandelen of schade vóór zijn. Bij TVM zit u goed. De verhalen van collega-transport-ondernemers bevestigen dat. **Lees hun verhalen op [tvm.nl/klanten-vertellen](https://www.tvm.nl/klanten-vertellen)**

