

8

augustus 2021
transportlogistiek.nl



TRANSPORT & LOGISTIEK

**Michèle Blom
(Rijkswaterstaat):
'Gebrek aan
budget
bedreigt
voortgang
onderhoud'**

Gemeente Terneuzen heeft de primeur

Rijden op lucht: meer dan luchtfietsrij





KIES VOOR DOEN, KIES VOOR GROEN

De klimaatdoelstellingen, emissievrije binnensteden en de rol van duurzame brandstoffen in aanbestedingen: als transporteur of verlader kom je voor flinke keuzes te staan. Want ook jouw bedrijf moet ergens de komende jaren verduurzamen.

Wacht niet tot het moet, maar maak het jezelf nu alvast makkelijk door een keuze te maken uit de verschillende mogelijkheden. Dat scheelt straks een hoop zorgen.

HVO

Direct duurzamer rijden? Ga dan voor HVO (Hydrotreated Vegetable Oil). Het mooie aan deze fossielvrije diesel is namelijk dat er geen technologische aanpassingen aan een vrachtwagen nodig zijn. Zo rij jij op een eenvoudige en snelle manier een stuk duurzamer.

LNG

LNG – Liquefied Natural Gas – is niet alleen goed voor het milieu, het geeft je ook de mogelijkheid om kostenneutraal CO2 te besparen. LNG is namelijk goedkoper dan diesel. Zo kun je zonder hoge kosten rijden op – op dit moment – de meest schone brandstof in de transportsector.

Groen gas (CNG)

Wereldwijd rijden al meer dan tien miljoen voertuigen op CNG (Compressed Natural Gas), oftewel aardgas onder druk. Het gas wordt door een ondergronds leidingnetwerk vervoerd; transport naar een tankstation is dus niet nodig. Daarnaast is onze CNG afkomstig van biologisch afval!

High Power Charging

Je wilt wel overstappen op elektrisch rijden, maar dat lange opladen tussendoor houdt je tegen. Dat begrijpen we best, maar met High Power Charging hebben we dat probleem voor je opgelost! Dankzij speciale snelladers kun je bestelauto's of elektrische trucks ultrasnel opladen.

Waterstof

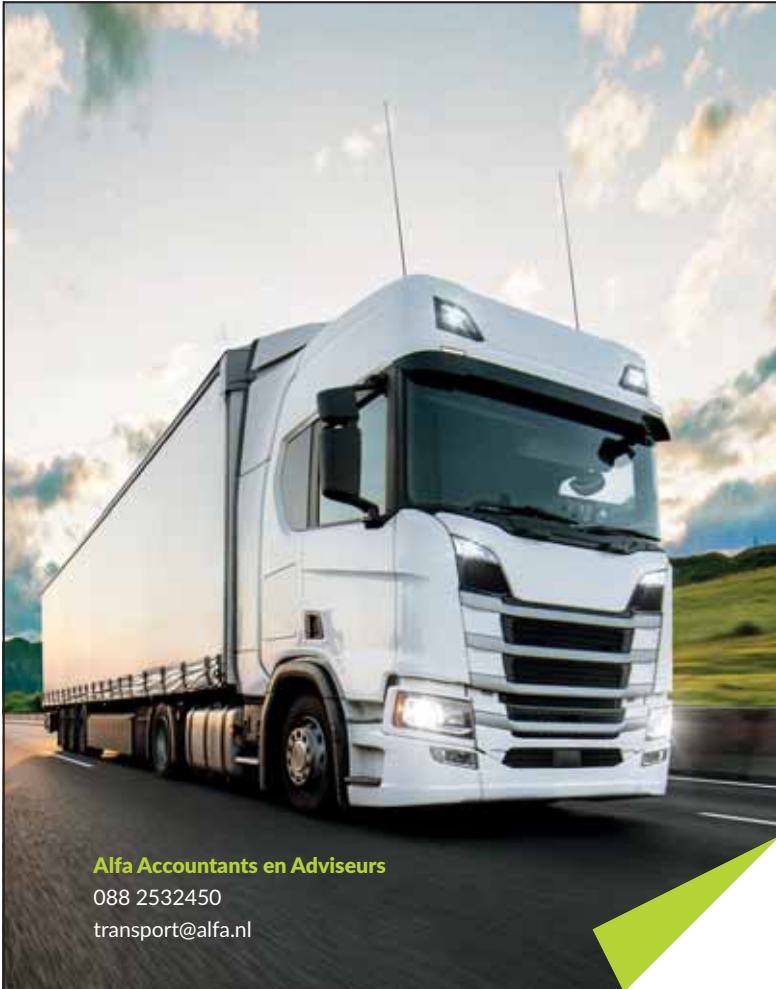
Het is eenvoudig op te slaan en te transporteren, kan lokaal worden geproduceerd en de voorraad is onuitputtelijk. Geen wondwer dat waterstof ook wel de 'brandstof' van de toekomst wordt genoemd. En het mooie: waterstof is ook heel geschikt voor (zwaar) transport!

Ga jij voor groen(er)?

Bespreek jullie mogelijkheden met onze adviseur. Maak een (digitale) afspraak via adviseur@greenplanet.nl.

GREEN PLANET: TODAY FOR TOMORROW

Green Planet is een multifuel tankstation in Pesse (Drenthe). Wij geloven in een tankstation dat méér biedt. Dus ook de meest duurzame brandstoffen. Zo werken we vandaag nog aan het schonere transport van morgen.



Alfa Accountants en Adviseurs

088 2532450

transport@alfa.nl

Dichtbij transport en logistiek

Heb je behoefte aan een accountant die weet wanneer je gas moet geven, wanneer je moet afremmen, of wanneer je moet schakelen? Neem dan contact op met Alfa Accountants en Adviseurs. Met 35 vestigingen verspreid over heel Nederland zijn wij lokaal dicht bij jou.

Alfa is gespecialiseerd in de transportsector. Wij werken samen met ruim 350 klanten in de wereld van transport en logistiek. Je kunt bij ons onder anderen terecht voor:

- Inzicht in jouw resultaat en liquiditeit.
- Tussentijdse cijfers en prognoses.
- Advies over investeringen, financiën en subsidies.
- Fiscaal en juridisch advies.
- Benchmark met collega transporteurs.
- Duurzaam ondernemen.
- Kennis van de CAO en personeelsadvies op maat.

Neem gerust contact met ons op voor een vrijblijvend gesprek. Op www.alfa.nl/vestigingen vind je een overzicht van alle Alfa-kantoren.



Overall dichtbij

www.alfa.nl/transport



” Bent u op zoek naar intelligente planning, efficiënt wagenparkbeheer, lagere CO₂-uitstoot, meer veiligheid voor uw lading en meer trailer-uptime bij lagere kosten en een toekomstveilige investering? Wij kunnen dat leveren!

Schmitz Cargobull AG



100% SMART – nu standaard in serie

Het TrailerConnect®-telematicasysteem is nu standaard ingebouwd in alle SCS schuifzeilopleggers en S.KO gesloten opleggers. Voor meer efficiëntie, grotere beschikbaarheid en betere planbaarheid bij lagere kosten. Wilt u weten hoe? www.cargobull.com/nl





18

Arbeidsmarkt

16 Willem de Vries, directeur bij Sectorinstituut Transport en Logistiek, gaat per 1 september met pensioen. "Er zijn nog steeds veel mensen die graag in de transport en logistiek willen werken."

18 Ook met het oog op het aantrekken van nieuwe medewerkers voor toekomstige groei van een bedrijf is meer aandacht voor de huidige medewerkers nodig.

Online

21 Hyundai toonde onlangs in IJmuiden een van zijn Zwitserse Xcient Fuel Cell-trucks om Nederland maar vast aan het idee te laten wennen. En Bouwbedrijf M.J. de Nijs en Zonen ging de uitdaging aan voor de aan- en afvoer over en opslag van bouwmaterialen op het water. Lees meer op transportlogistiek.nl!

Inhoud



24

Bereikbaarheid

22 Bij VolkerWessels Materieel & Logistiek trekken ze alle registers open om het bouwverkeer in de grote steden in te dammen.

24 Vrachtwagens zwaarder dan 30 ton mogen vanaf 1 oktober niet meer de Amsterdamse binnenstad in.

26 "Ik denk dat er voor ons een rol is weggelegd bij het elektrisch laden van vrachtwagens", zegt Ton Barten, directeur bij Truckparkings Rotterdam Exploitatie.



30

Logistiek

28 "We willen stadslogistiek over water laten terugkeren op een schone en slimme manier", zegt initiatiefnemer Frank Ardesch van Cityport of Utrecht. "De kans is groot dat we begin september gaan varen met de eerste emissievrije boot."

Duurzaamheid

30 Wat zijn de ervaringen met en de verwachtingen van de elektrische 50-tonstruck? Marie-José Baartmans (Breytner) en Marco Post (H.N. Post & Zonen) vertellen erover.

32 Het Nederlandse Solution Air zegt een duurzame oplossing te hebben die betaalbaar is: rijden op perslucht.



Techniek

- 34** De Noorse vrachtwagenchauffeur Bjørn Erik Bergan viel een paar jaar geleden van 4 meter hoogte uit zijn vrachtwagen. Sindsdien zit hij in een rolstoel. Maar dat weerhield hem niet om weer de weg op te gaan met zijn aangepaste vrachtwagen.
- 36** Met twee V8's van Scania de Ardennen in. Het was voor het Zweedse merk de onderbouwing van de constatering dat de vraag naar trucks die geschikt zijn voor GTW's van 60 ton of meer, groeit.
- 40** Met zijn nieuwe trucks XG en XG+ heeft DAF rekening gehouden met zowel de oudere – een instap van drie treden – als jongere chauffeur: de vele mogelijkheden om een goede positie achter het stuur te vinden.

10



6

En verder:

- 6** Interview met Michèle Blom, directeur-generaal bij Rijkswaterstaat
- 10** Transport & Logistiek doekt aan bij Arno Driessen, directeur bij Selman Transporten.
- 13** Column Cindy Visser
- 14** “Opdrachtgevers kiezen niet altijd vanwege duurzaamheid voor ons, maar om een praktische reden”, zegt Iwan Blokker van Lessgo.
- 29** Column Christiaan van Luik
- 4:2** Binnenkort

Op naar code groen

Code geel. Code oranje. Code rood. Code donkerrood. De kleuren vliegen je om de oren deze zomer. Is het niet als waarschuwing voor hoogwater, dan wel als informatie voor vakantiegangers over de besmettingsrisico's in de diverse landen. Als die coronakleurcodes maar wel betrouwbaarder zijn dan de weeralarmen van het KNMI, dan komt het vast goed. En anders doet wellicht een extra PCR-testje wonderen om de welverdiende vakantiebestemming te bereiken.

Over bereiken en bereikbaarheid gesproken, dat is het thema van deze Transport & Logistiek. In een boeiend interview uit Michèle Blom, directeur-generaal bij Rijkswaterstaat, haar bezorgdheid over het onderhoud van de Nederlandse infrastructuur. Het ontbreekt simpelweg aan genoeg budget. In dit thema ook aandacht voor stadslogistiek over water in Amsterdam en Utrecht, en voor de start van BouwHub Eindhoven.

Deze week zijn de Paralympische Spelen in Tokio van start gegaan. Ook daar hopen 'we' natuurlijk op een grote medailleoogst. Iemand die wat dat betreft ook een medaille verdient, is de Noorse vrachtwagenchauffeur Bernie. Ondanks dat hij in een rolstoel zit, doet hij iedere dag zijn werk als chauffeur. In deze Transport & Logistiek vertelt hij hoe. Ook spreekt de redactie met Willem de Vries, voor de laatste keer in zijn functie als STL-directeur.

Ondertussen verscheen ook 'nog even' een rapport van het VN-klimaatpanel. Het is 'onbetwistbaar' dat de atmosfeer, de zeeën en het land land gevaarlijk zijn opgewarmd door menselijke activiteiten, is de alarmerende conclusie. Code rood dus. De sector werkt intussen aan zo emissievrij mogelijk transport. De eerste elektrische 50-tons-trekker-oplegger van H.N. Post & Zonen en Breytner, evenals het initiatief van Solution Air om het rijden op perslucht te gaan uitrollen, zijn daar mooie voorbeelden van. Hoewel het wereldwijd druppels zijn op de gloeiende aardkorst, zijn het stapjes in de goede richting van code groen.

Annelies van Stijn

Volg ons op transportlogistiek.nl





Michèle Blom van Rijkswaterstaat heeft zorgen over voortgang onderhoud

‘Het gebrek aan budget wordt binnenkort al merkbaar’

Dat een deel van de Nederlandse infrastructuur hard aan vervanging en renovatie toe is, maken de gebeurtenissen rond de Haringvlietbrug wel duidelijk. Voor dat onderhoud ontbreekt het Rijkswaterstaat aan voldoende budget. Als dat niet verandert, kan de doorstroming op meer punten onder druk komen te staan, waarschuwt Michèle Blom, directeur-generaal bij Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat begon in 2018 aan zijn grootste onderhoudsopgave ooit. In dit interview vertelt directeur-generaal Michèle Blom over onder meer de voortgang van die megaoperatie, de veiligheid van de verouderde infrastructuur, de invloed van de stikstofcrisis op de werkzaamheden en het vele extra geld dat de komende jaren nodig blijkt te zijn voor het onderhoud. Ook gaat zij in op de kritiek die wordt geleverd op het tempo en de planning van bepaalde werkzaamheden.

Kunnen we nog vertrouwen op onze infrastructuur? Is een gebeurtenis, zoals het instorten van de Morandibrug in Genua een paar jaar terug, hier uitgesloten?

“Volgens de OESO (internationale Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, ES) behoort onze infrastructuur tot een van de beste in de wereld. Om die topositie te behouden, zijn investeringen nodig. Een groot deel van

de infrastructuur stamt uit de jaren vijftig en zestig en is niet berekend op het alsmaar toenemende en zwaarder wordende verkeer. Honderden bruggen, tunnels, viaducten, stuwen en sluisen moeten in de komende decennia vervangen en gerenoveerd worden. Daar zijn we inmiddels druk mee bezig, maar voor de komende jaren zijn hier extra middelen voor nodig. Komen die niet, dan kan de consequentie zijn dat de doorstroming door bijvoorbeeld afsluitingen onder druk komt te staan.”

Afsluitingen van bijvoorbeeld bruggen en viaducten, bedoelt u? Met het oog op de veiligheid?

“Het geheel of gedeeltelijk afsluiten van dat soort kunstwerken is inderdaad de uiterste consequentie als het onderhoud niet op tijd kan worden uitgevoerd. Maar ook storingen aan en het tijdelijk uitvallen van bijvoorbeeld bruggen kan daar een gevolg van zijn. Het borgen van de veiligheid staat altijd bovenaan bij ons. Komt die in het geding, dan nemen we maatregelen, zoals bij de Haringvlietbrug gebeurt met de snelheidsverlagingen die daar nu gelden. Dat is heel vervelend voor de mensen en bedrijven die daar hinder van ondervinden, maar als het om de veiligheid gaat, doen we geen concessies.”

Maar een ramp als met de Morandibrug, is dat mogelijk in Nederland?

“Weggebruikers kunnen erop vertrouwen dat wij berekend zijn op onze taken. Ook als het gaat om het inspecteren van verouderde infrastructuur. Alle bruggen, tunnels, viaducten en andere kunstwerken worden volgens een reguliere cyclus geïnspecteerd. Elke zes jaar vindt een uitgebreide instandhoudingsinspectie plaats

waarbij tien jaar vooruitgekeken wordt naar het benodigde onderhoud. Jaarlijks worden deze inzichten geactualiseerd door middel van een toestandsinspectie. Daarnaast houden onze inspecteurs, bedienaars en aannemers dagelijks een oogje in het zeil. En als de situatie daar om vraagt, grijpen we in. Een goed voorbeeld daarvan is de Suurhoffbrug in de Europoort. Die moet eigenlijk nu vervangen worden, maar staat pas rond 2030 op de planning. Om haar te ontlasten, hebben we er dit voorjaar een tijdelijke brug naast gelegd zodat het verkeer over beide bruggen verdeeld kan worden. De bestaande brug wordt bovendien gerenoveerd. Zo blijft die belangrijke verbinding de komende jaren veilig te gebruiken.”

Hoeveel extra geld is er nodig voor het onderhoud?

“Uit diverse onderzoeken komt naar voren dat wij vanaf 2023 circa € 1 miljard per jaar tekortkomen voor instandhouding. En dat op een budgetbehoefte van tussen € 2,3 en € 2,6 miljard. We hebben dus meer dan twee keer zoveel budget nodig. Van minister Van Nieuwenhuizen hebben we verschillende keren extra budget gekregen in de afgelopen jaren, maar dat stopt in 2023.”

Dus het volgende kabinet zal flink over de brug moeten komen?

“Daar hoop ik wel op, ja. De feiten zijn koppig en het probleem is bekend bij de partijen. Ik heb dit punt ook duidelijk aangegeven in de gesprekken die ik met de formatoren heb gehad. Het wachten is nu op de vorming van een nieuw kabinet en wat de deelnemende partijen daarover afspreken in het regeerakkoord.”



‘Als het om de veiligheid gaat, zoals bij de Haringvlietbrug, doen we geen concessies’

Inmiddels tikt de klok door. Kunt u nog voldoende vooruit met de huidige middelen?

“In 2018 zijn we begonnen met een enorme renovatie- en vervangingsoperatie, onze grootste onderhoudsopgave ooit. In vijftien jaar tijd willen we rond de tweehonderd bruggen, driehonderd tunnels en viaducten en honderd sluisen en stuwen aanpakken. Daar zijn we nu druk mee bezig. Inmiddels zijn 25 van de grote vervangings- en renovatieprojecten gereed en wordt er aan 75 gewerkt. Daarnaast zijn er nog duizenden kleinere projecten en onderhoudsmaatregelen waaraan we werken. De grote projecten kennen een lange aanlooptijd. Daardoor zal het gebrek aan budget binnenkort al merkbaar worden en tot vertraging leiden. Als het in de planfase niet duidelijk is of er straks middelen zijn, kunnen wij niet verder.”

Het nieuwe kabinet moet ook met een oplossing komen voor de stikstofproblematiek. In hoeverre loopt Rijkswaterstaat daar tegenaan bij de onderhoudswerkzaamheden?

“Dat speelt met name bij aanleg en grootschalige renovatie. Zo liggen de projecten VIA15 (het aansluiten van de A15 op de A12, ES) en het aanpassen van de A12 en A27 in de Ring Utrecht nu al jaren stil. Dat geldt ook voor de renovatie van de N35 met een wegverbreding tussen Nijverdal en Wierden. De in juli in werking getreden stikstofwet zorgt voor minder onderzoeklasten en biedt ons meer mogelijkheden, maar alleen in de bouwfase en niet in de gebruiksfase. En daar gaat het uiteindelijk om bij die projecten. Daarvoor zal een nieuw kabinet echt met een oplossing moeten komen.”

>>

‘Onder moeilijke omstandigheden hebben wij vorig jaar samen met onze partners enorm veel werk verzet en dat vervult mij met trots’

>> Doordat aanlegprojecten in de koelkast belandden, kon Rijkswaterstaat wel versneld een aantal onderhouds- en renovatieklussen uitvoeren.

“Nee, zo ging het niet. We hebben veel onderhoudswerk naar voren kunnen halen doordat de minister extra geld bijgelegde. Op die manier hebben we in 2020, met € 1,7 miljard, de hoogste omzet ooit behaald op beheer en onderhoud. En dat in het coronajaar! Onder moeilijke omstandigheden hebben wij vorig jaar samen met onze partners enorm veel werk verzet en dat vervult mij met trots.”

Kunt u een aantal voorbeelden geven van onderhoudsprojecten die inmiddels afgerond zijn?

“Jazeker, de renovatie van het stuwensemble Nederrijn en Lek en de Wantijbrug in Dordrecht. Bij die laatste is ook de fundering en het asfalt van de N3 vernieuwd. Dat is de autoweg die over die brug loopt en de A15 met de A16 verbindt.”

En van plekken waar nu wordt gewerkt?

“Momenteel zijn we onder meer bezig met de renovatie van de IJsselbruggen in de A12 bij Arnhem, het onderhoud aan de John S. Thompsonbrug over de Maas bij Grave en de voorbereiding op de vernieuwing van de Van Brienoordbrug.”

U bent trots op het werk dat tot nu toe verzet is, maar toch klinkt van verschillende kanten, waaronder vanuit het wegvervoer, kritiek op het tempo van de renovatie- en vervangingsoperatie.

“Die kritiek ken ik, maar deel ik niet. Met ongeveer honderd projecten die óf afgerond zijn óf momenteel aangepakt worden, zijn we goed op weg met het uitvoeren van deze

grote opgave. Wel maak ik mij zorgen over de voortgang, door het gebrek aan budget na 2023.”

U herkent zich niet in de kritiek, maar wat is uw reactie op een veel gehoord argument als het om het tempo gaat, namelijk dat Rijkswaterstaat over te weinig technisch personeel beschikt?

“Dat er in onze organisatie te weinig kennis en kunde zou zijn, is een achterhaalde gedachte. We doen er alles aan om dat op peil te houden en verder uit te breiden. In 2020 zijn ruim 1.600 vacatures ingevuld bij Rijkswaterstaat. Daarvan was vijfhonderd groei en 1.100 vervanging. Onder die nieuwe mensen zitten veel technici en ICT'ers. We staan hoog in de lijstjes van werkgevers die als aantrekkelijk beschouwd worden. Mede daardoor lukt het ons om voldoende goed gekwalificeerde mensen aan te trekken.”

Ook op de planning klinkt commentaar. Onder meer als het gaat om het groot onderhoud aan de A12 tussen knooppunt Oudenrijn en Reeuwijk. Daarbij wordt de weg in de richting Den Haag vanaf eind september negen dagen afgesloten. Waarom is dat niet in de zomer gepland?

“In overleg met de regio is voor september/oktober gekozen. Daarbij is rekening gehouden met evenementen en het zoveel mogelijk niet gelijk laten plaatsvinden van werkzaamheden in dat gebied. In de zomerperiode vinden daar diverse werkzaamheden plaats aan het onderliggend wegennet. Met een gelijktijdige afsluiting van de A12 zouden sommige plaatsen, zoals Oudewater, nagenoeg onbereikbaar worden. Ook voorkomen we met die planning dat onderhoudswerkzaamheden



‘We zijn goed op weg met het uitvoeren van onze grootste onderhoudsopgave ooit, maar hebben twee keer zoveel budget nodig’



in de winterperiode uitgevoerd moeten worden, wat een nog grotere impact op de verkeershinder en doorstroming zou geven.”

Heeft u tot slot nog een boodschap voor de transportsector met betrekking tot onderhoud en renovatie?

“Dat de werkzaamheden hinder

opleveren is nu eenmaal een feit. Wij proberen die te beperken door veel 's nachts en in het weekend te werken. Waar dat kan, doen we dat met de winkel open. Vaak betekent dit dat een deel van de rijstroken wordt afgesloten. Helaas komt het bij werkzaamheden op snelwegen regelmatig voor dat onder anderen

vrachtwagenchauffeurs rode kruizen boven de weg negeren. Ik vind dat absoluut niet kunnen en moreel verwerpelijk. Zij brengen daarmee mijn collega's op de weg in ernstig in gevaar, dus stop daarmee. Ik zou de sector willen vragen hier extra aandacht aan te besteden en ik roep chauffeurs op elkaar aan te spreken op dat gedrag.”

‘Cao’s sluiten niet meer aan bij

In deze serie dockt Transport & Logistiek aan bij een ondernemer in de transport- & logistieksector. Hem of haar wordt gevraagd naar zijn drijfveren. Deze keer Arno Driessen, directeur van Selman Transporten. “We zitten mijns inziens met schandalig lage brutolonen in de cao-beroepsgoederenvervoer. Ik vind het als werkgever belangrijk om goed voor mijn personeel te zorgen en zoek naar andere oplossingen.”

Hoe bent u in de sector terechtgekomen en wat vindt u hier leuk en uitdagend aan?

“Van huis uit was ik belastingadviseur, maar in 1990 werd ik door Wim Selman, de toenmalige directeur/eigenaar van Selman Transporten, gevraagd om voor hen de financiën te gaan doen. Ik heb die stap toen gezet, omdat werken voor een belangrijke vervoerder in de sierteelt me aansprak. In 1995 werd ik directeur en drie jaar later werd ik via een managementbuy-out ook eigenaar. Vooral in 1995 had ik het gevoel op een kruispunt te staan, omdat ik de ambitie had een eigen belastingadvieskantoor te beginnen. Maar dit komt dan op je pad en ik voelde me gevleid om met m’n 34 jaar de kans te krijgen een groot en goedlopend transportbedrijf over te nemen. Op dit moment telt ons bedrijf zeventig vaste medewerkers en dit jaar bestaan we 75 jaar. Deze mijlpaal geeft aan dat we goed bezig zijn. We besteden er met onze medewerkers, klanten en relaties dan ook zeker aandacht aan. Maar we werken ook hard verder, want prestaties in het verleden zijn niet zomaar een garantie voor de toekomst. Continuïteit is wel wat telt.”

Welke ontwikkelingen vindt u belangrijk?

“Een recente ontwikkeling die ik erg belangrijk vindt zijn de NOW-regelingen

voor bedrijven ter ondersteuning als gevolg van de coronamaatregelen. Een uitstekende regeling. Wat ik alleen wel hoop, is dat er per bedrijf goed gekeken wordt of die steun al dan niet terecht is. Met name hoop ik dat bedrijven die werken met buitenlandse personeelsconstructies goed gecontroleerd worden. De regeling is bedoeld als tijdelijke overbruggingsmaatregel voor behoud van werkgelegenheid. Het is tenslotte een steun die we met zijn allen door hard werken mogelijk gemaakt hebben. Overigens had ik verwacht dat de overheid meer steun en advies zou geven aan goed draaiende bedrijven. Zij hebben wel degelijk veel last gehad van corona. Denk daarbij aan extra ziekteverzuim, testen en veiligheidsmaatregelen op de werkvloer. Dat had best gecompenseerd mogen worden. Ik ben daar teleurgesteld over. Ook mogen overheden en organisaties, zoals KvK, brancheorganisaties en dus ook TLN, proactiever zijn als het gaat om onderwerpen waar al jaren over wordt gepraat, maar weinig aan wordt gedaan. Voorbeelden? Het achterhaalde Eurovignet, het hoge Nederlandse verkeersboetebeleid, brandstofprijzen, het tarievenbeleid bij banken en het rekeningrijden. Het invoeren van een tolsysteem voor vrachtverkeer naar Duits model is een reële optie die ervoor zorgt dat het speelveld eerlijker wordt. Ook het verbeteren van de mobiliteit moet

sneller worden aangepakt. Kijk maar naar de weer toenemende files. Daarnaast mag het bestaande rijtijdenbesluit eens onder de loep worden genomen. Rijden op een moderne vrachtwagen met automaat, airco en cruisecontrol is immers minder vermoeiend dan zoals vroeger zwaar sturen en schakelen zonder navigatie en allerlei beveiligingsapparatuur aan boord. Zolang de veiligheid maar niet in het geding komt. Het lijkt erop dat we het allemaal laten gebeuren en ik bemerk een algehele gelatenheid.”

Wat zou u willen veranderen in/aan de sector en waarom?

“Ik kan wel een paar dingen noemen. De sector kampt met een chauffeurstekort en tegelijkertijd zitten we met mijns inziens schandalig lage brutolonen in de cao Beroepsgoederenvervoer. Cao’s – niet alleen die van het beroepsgoederenvervoer – sluiten niet meer aan bij de tijd van nu. Geen wonder dat veel mensen ervoor kiezen om als zzp’er te gaan werken voor een detachingsbureau of – nog erger – in een andere branche. Daar verdienen ze veel meer. Hoe leg je dat uit aan je vaste medewerkers? Zij moeten toch ook een huis kunnen kopen en het gezin draaiende houden? Ik vind het belangrijk om goed voor mijn personeel te zorgen en zoek naar andere oplossingen. Zo werken wij met eindejaarsbonussen en zijn er presentjes met Kerst, Pasen, moederdag enzovoorts. Ook gaan we wel eens naar een voetbalwedstrijd in Engeland of Duitsland. Het is belangrijk om je medewerkers enthousiast en gemotiveerd te houden. Zo hou je ze binnen en trek je ook makkelijker nieuw personeel aan. Verder hebben wij inmiddels tien jonge hbo’ers binnen onze organisatie werken. Die zijn ondergebracht in een aparte bv, zodat er

de tijd van nu'



Arno Driessen met zijn zoon Paul die ook werkzaam is binnen Selman Transporten.

beloond kan worden zoals bij adviesbureaus, inclusief secundaire arbeidsvoorwaarden waaronder bijvoorbeeld een auto van de zaak. Het zou goed zijn als vakbonden en TLN om tafel gaan om te praten over de toekomst en het voortbestaan van de cao Beroepsgoederenvervoer en dan met de benen op tafel zonder dat de messen geslepen zijn. Dat is hard nodig.

Een ander punt is de transparantie in de transportsector. Als ik ervan overtuigd ben dat ik goed presteer en mijn tarieven met 5 procent wil verhogen, dan is dat lastig omdat een economisch onderzoeksbureau jaarlijks een rapport publiceert waarin zij bijvoorbeeld becijfert dat kostenverhogingen van 3 procent voor dat jaar aan de orde zijn. Dat is toch niet oké... We zijn te transparant.

Anderen bepalen wat onze tariefsverhoging voor het komende jaar maximaal mag zijn. Accountants, advocaten, banken bepalen zelf hun tarieven. En ook zij zijn dienstverleners. Tarieven in het transport blijven daardoor veel en veel te laag."

Wat is een hobby of leuke bezigheid buiten het werk?

"Ik maak geen onderscheid tussen werk en privé. Ik werk zes dagen per week en ook op de vrije zondag, de dag dat ik alle kranten van de afgelopen week doorneem en onze kinderen langskomen om lekker samen te eten met een biertje. Ik ben dag en nacht met het bedrijf bezig en mijn gedachten over werk enzovoorts gaan gewoon door.

'De transportsector is te transparant. Daardoor blijven de tarieven veel te laag'

Medewerkers kijken dan ook niet raar op als ik hen in het weekend app of mail. Naast mijn werk voor Selman Transporten steek ik ook de nodige tijd in een magazine voor het dorp waar ik woon. Ik vind het belangrijk, zeker ook in deze tijd van corona, dat de leefbaarheid goed blijft. Met mooie verhalen van mensen uit het dorp en plaatselijke ondernemers probeer ik een bijdrage te leveren aan de saamhorigheid in het dorp. Voor datzelfde saamhorigheidsgevoel zet ik me ook in binnen Selman. Goed zijn voor je mensen en samen nog beter proberen te worden, dat is een groot goed. We werken aan de gezamenlijke boterham. Om fit te blijven ga ik drie keer per week hardlopen (grinnikend) of snelwandelen zoals mijn zoon het noemt. Ook train ik een keer per week in de sportschool met een personal trainer. Ik hou daar niet echt van, maar ik zeg altijd: je kunt je leven niet verlengen, maar je hebt wel invloed op de staat van je lijf."

Customer case

Merpo Fashion Logistics

Introductie

Het traceren van voertuigen waardoor de communicatie met de klant nog beter verloopt en het beveiligen van de voertuigen tegen diefstal. Dat is wat Merpo Fashion Logistics met de voertuigvolgsystemen van Webfleet bereikt heeft. Merpo voldoet daarmee aan de veiligheidseisen van klanten en kan ze zo nog beter van dienst zijn.

De uitdaging

Merpo slaat de producten voor hun klanten op in beveiligde warehouses, maar ook onderweg is het van groot belang dat de producten goed beschermd zijn. De klant stelt daarom strenge veiligheidseisen. Zo moet er geofencing in de transportvoertuigen aanwezig zijn, waardoor deze altijd te traceren zijn. Merpo wil hun klanten hier natuurlijk in kunnen voorzien en ervoor zorgen dat de producten bij Merpo in goede handen zijn. Om die reden zijn ze op zoek gegaan naar een oplossing waarmee ze de voertuigen kunnen volgen, zodat de kans op diefstal kleiner wordt en de voertuigen altijd getraceerd kunnen worden.

De oplossing

Merpo heeft maar een beperkt aantal transportvoertuigen, omdat de core business warehousing is. Daarom gingen ze op zoek naar een eenvoudige oplossing. Na verschillende gesprekken gehad te hebben, viel de keuze op Webfleet: 'Het contact met Webfleet verliep meteen goed, mede omdat we staan voor dezelfde vooruitstrevendheid, kwaliteit, service en toekomstgerichtheid. Er wordt met ons meegedacht en wanneer we bellen worden we direct geholpen. Ook de demo was voor ons erg overtuigend, we wisten daarna meteen: dit wordt het.'

In vier van de zeven voertuigen van Merpo is nu een LINK Plug & Play voertuigvolgsysteem geïnstalleerd. Stefan: 'Het systeem is erg praktisch. Het is eenvoudig te monteren en binnen een paar klikken is het systeem live.'

Voertuigen in realtime volgen

Voor Merpo was het belangrijk dat de voertuigvolgsystemen meer veiligheid zouden opleveren, om zo aan de eisen van hun klanten te voldoen. Het laatste wat de klanten en Merpo willen is natuurlijk dat een voertuig of lading gestolen wordt. Door het voertuigvolgsysteem van Webfleet kunnen de voertuigen daarom getraceerd worden. Dit systeem maakt

gebruik van geofencing, waardoor Merpo een signaal krijgt zodra een van de voertuigen buiten een bepaald gebied gaat. Ook kunnen hierdoor in realtime de gereden kilometers en locaties van het wagenpark bijgehouden worden. Tevens was het voor Merpo van belang om op een eenvoudige manier de kilometerregistratie bij te houden voor de belastingdienst. Door WEBFLEET worden de gereden kilometerstand rechtstreeks en automatisch vanuit het voertuig doorgegeven, wat ervoor zorgt dat de registraties nu eenvoudig en snel verlopen.

Betere service naar de klant

Naast de veiligheid en het gemak met kilometerregistratie profiteert Merpo nu van extra efficiëntie. Hoewel dit niet de reden was om op zoek te gaan naar een voertuigvolgsysteem, bleek dit wel een bijkomend voordeel te zijn. Dit zorgt ervoor dat de service die Merpo kan leveren naar hun klanten nog beter is geworden. Wanneer er op de terugweg onverwachts nog vracht opgehaald kan worden, dan kan Merpo met WEBFLEET eenvoudig zien waar de chauffeurs zijn. Ze hoeven de chauffeurs hier niet voor te bellen, wat een hoop tijd scheelt. Ook kan het voorkomen dat een chauffeur lang in de file staat, waardoor de levering later is dan gepland. Doordat Merpo dit in het systeem kan inzien, kunnen ze dit gemakkelijker communiceren. Stefan: 'Dit zorgt ervoor dat de service naar onze klant nog beter wordt.' Merpo wil op korte termijn verder uitbreiden met WEBFLEET. Zo willen ze meer voertuigen in hun wagenpark voorzien van een voertuigvolgsysteem en daarnaast de overstap maken naar een systeem dat vast wordt geïnstalleerd in de voertuigen. Hierdoor kunnen ze profiteren van nog meer anti-diefstal voordelen.





File: een geaccepteerd onderdeel van onze dagelijkse routine?

We hebben er allemaal een hekel aan: de file. En toch staan we er met z'n allen in. Veel mensen sluiten iedere dag op hetzelfde tijdstip aan en houden er zelfs rekening mee in hun tijdsplanning. Ik ook. Zelfs wanneer een ongeluk de oorzaak is van de file, betrap ik mezelf erop dat ik – ondanks de dikke rode streep op Google Maps – toch die route neem en de opstopping accepteer. Dit zit zo in ons systeem, maar we irriteren ons er niet minder aan. Want voor iedereen geldt dat het niet de meest productieve invulling van onze schaarse tijd is.

Als ik dan eenmaal in die file sta, kijk ik om me heen. De een zit druk te bellen achter het stuur, de ander met een lege blik voor zich uit te staren. Ik vraag me af: waarom staan we eigenlijk in de file? Is er te weinig asfalt? Of is het te druk? Hoe kunnen we onszelf dit fileleed besparen? Meer asfalt is de meest voor de hand liggende oplossing, maar is dat wel dé oplossing? De stroperige besluitvorming over de aanleg of verbreding van wegen en de lange doorlooptijd hiervan bieden op korte termijn die uitweg in ieder geval niet. Is de fiets een alternatief? Als zij op de fiets naar hun werk gaan, levert de werkgevers dat fittere werknemers op. Ik zie veel mensen alleen in de auto zitten, kunnen zij niet samen rijden? En hoe zit het met het gebruik van ons brede openbaarvervoersnetwerk dat in Nederland goed geregeld is?

Tijdens de coronapandemie hebben we gezien dat ondanks de maatregelen de filedruk weliswaar in sterke mate is afgenomen maar zeker niet is verdwenen. Op bepaalde knelpunten staat het vaak nog steeds vast, zelfs wanneer de weg minder gebruikt wordt voor met name woon-werkverkeer. Hierdoor is de urgentie van het oplossen van de files alleen maar groter geworden.

Ik haal een vrachtwagen in. Ik weet dat deze een grote weggebruiker is. Voor ons in de transportsector is het asfalt onmisbaar en het gebruik hiervan noodzakelijk. In het maken van onze planning houden we rekening met files en rijden we bewust zo weinig mogelijk tijdens de spits. Wat zouden we als transportsector nog meer kunnen doen om ervoor te zorgen dat iedereen het asfalt kan gebruiken waar het voor bedoeld is?

Zodra het verkeer weer begint te rijden, sluit ik deze gedachten af met de conclusie dat het cliché in dit geval ook weer waar is: de oplossing begint bij onszelf.



Lessgo is klaar voor de groei

‘Logistieke hub is oplossing voor duurzame stadsdistributie’

Elke dag rijden er veel bestelwagens en vrachtwagens steden in om goederen af te leveren en op te halen. In de toekomst moet dit uitstootvrij gebeuren. Vooruitlopend daarop is Iwan Blokker van Lessgo alvast begonnen met duurzame stadsdistributie om Nederland groener te maken.

Met het oog op de komende invoering van een zero-emissiezone door steden willen steeds meer organisaties dat hun goederen emissieloos worden afgeleverd en opgehaald in de steden. Vanaf 2025 moeten alle nieuwe vrachtauto's en bestelauto's die een zero-emissiezone in willen, emissievrij aangedreven zijn. Wél geldt er een overgangsregeling voor bestaande vrachtwagens en bestelauto's tot 2030.

De logistieke hub is dé oplossing voor een efficiënte en duurzame stadslogistiek. Dat zag ook Iwan Blokker die twee jaar geleden samen met zijn broer Odaccar en Marcus van Beyma Lessgo is gestart. Dat begon met het huren van een pand aan de rand van Alphen aan den Rijn dat zoveel mogelijk klimaatneutraal is ingericht – met onder meer vloerbedekking gemaakt van oude visnetten en bureaubladen van oude melkpakken.

Blokker, die zelf een financiële en ondernemersachtergrond heeft, licht toe: “Uit een onderzoek van Dennis Buitenshuis, destijds student logistics management aan de Hogeschool van Amsterdam, was geen duidelijk antwoord gekomen op de vraag of duurzame stadsdistributie in de regio van Alphen aan den Rijn winstgevend is neer te zetten. Er kwam geen ‘go or no-go’ uit. We zijn toch gestart. We dachten dat er markt is naast de grotere koeriersbedrijven. Inmiddels is dat ook bewezen. Ondernemen en bezig zijn met vernieuwende dingen is leuk. Wij hebben veel met duurzaamheid voor een volhoudbare wereld. Daar verwijst ook de naam Lessgo naar: een samentrekking van ‘let's go’ met minder



‘Ons doel is goederen zoveel mogelijk slim te bundelen en met zo weinig mogelijk bewegingen de stad in en de stad uit te brengen’



– ‘less’ – uitstoot. Ons doel is schone lucht door minder vervoersbewegingen. In het begin beschikten we alleen over een elektrische Maxus-bestelwagen en twee vrachtfietsen. Vrij snel daarna kwamen er een Zolution-bestelwagen met oplegger en twee elektrische Nissan-bestelwagens bij.”

Slim en duurzaam

Blokker vervolgt: “We zijn begonnen met het benaderen van de contacten uit het onderzoek, zoals de gemeente Alphen aan den Rijn en de Scope scholengroep, de grootste werkgever in Alphen. We hadden het geluk dat de inkoper van Scope, Ronald Kollen, vervoer met Lessgo aanjoeg voor de levering van alle goederen voor de scholen. In de gesprekken merkten we dat grote landelijke partijen goed bekend zijn met de nieuwe regelgeving, maar kleinere lokale partijen niet altijd. Zij stellen vaak ook andere vragen, bijvoorbeeld of ons vervoer langzamer gaat of dat het duurder is. Ze moeten wennen aan een ander systeem. In gesprekken vragen we vaak: ‘Moet het



echt zo snel mogelijk of kunnen we ook één of twee keer per week leveren?’ In de b2b-sector snappen ze dit. Het is niet alleen duurzamer, maar levert ook financieel voordeel op. Ons doel is goederen zoveel mogelijk slim te bundelen en met zo weinig mogelijk bewegingen de stad in en de stad uit te brengen, en wel met groen vervoer, zoals bakfiets, elektrisch vervoer of milieuvriendelijk vervoer over water.”

Wennen

Volgens Blokker denkt Lessgo vanuit de ontvangers in de stad. “Neem als voorbeeld een schoenenwinkel. Die ontvangt nu gemiddeld zeven keer per dag een pakketje. Dit betekent dat medewerkers iedere keer het pakket in ontvangst moeten nemen en het gesprek met de klant moeten onderbreken. Dat is niet wat je wilt. Dus bundelen we de pakketten en leveren die één keer per dag af. Steeds meer leveranciers en winkels gaan met ons in zee. We vervoeren nu regelmatig bloemen en planten, kantoorartikelen, liften, farmaceutische middelen, kleding, papier, producten in pakketten en pallets. Opdrachtgevers kiezen niet altijd vanwege duurzaamheid voor ons. Soms liggen er praktische redenen aan ten grondslag, bijvoorbeeld een gebrek aan chauffeurs. We merken dat klanten het prettig vinden als in de stad pakketten met de fiets worden bezorgd. En ze weten dat de verplichte emissievrije levering in steden eraan komt. Daar kunnen ze dan nu vast ervaring mee op doen.”

Landelijke ambitie

Het gaat goed met Lessgo, aldus Blokker. “Ons team van veertien mensen

bedient met zes voertuigen zo’n zeventig opdrachtgevers. We vervoeren nu 3.500 à 4.000 boeketten, pakketten, pallets en rolcontainers per maand. We zijn goed op weg, hoewel de lockdowns onze groei flink hebben vertraagd.”

Lessgo heeft inmiddels een tweede vestiging geopend aan de rand van Rijswijk en Delft. Later dit jaar volgt een derde vestiging in Rotterdam. “Er is subsidie aangevraagd bij de gemeente Rotterdam voor een kickstart”, vertelt Blokker. “Hierna kijken we naar regiodistributie in Zuid-Holland. Samenwerking is belangrijk voor optimale logistiek, zoals met City Hub, Fier Fietskoerier, Bike Koerier Alphen aan den Rijn, Izipack, City Barge en Weduwe J. de Bruyn en ZN. Het laatstgenoemde bedrijf heeft geïnvesteerd in Lessgo. Dat geeft slagkracht, groeipotentie en toegang tot veel logistieke kennis en ervaring. Door die samenwerkingen kunnen we nu al duurzame stadsdistributie aanbieden in steden als Amsterdam, Utrecht, Leiden, Delft, Den Haag, Gouda, Roermond en Maastricht. Een groot voordeel voor fietskoeriers is dat zij geen last hebben van venstertijden. Samen met City Hub gebruiken we softwareplatform Keana. Grote opdrachtgevers als Fleurop en CB schieten orders in Keana, dat ervoor zorgt dat de orders over de koeriersdiensten worden verdeeld. Wij zijn klaar voor de groei en willen uiteindelijk een landelijke duurzame speler worden voor de last mile en de first mile.”

1. De elektrische Zolution-bestelauto met oplegger is speciaal ontwikkeld voor duurzame stadsdistributie.
2. Iwan Blokker: “Onze opdrachtgevers weten dat de verplichte emissievrije levering in steden eraan komt. Met ons doen ze ervaring op.”
3. Een groot voordeel voor fietskoeriers is dat zij geen last hebben van venstertijden.

STL-directeur Willem de Vries gaat met pensioen

‘Prachtig hoe de sector zich heeft ontwikkeld’

Willem de Vries gaat per 1 september met pensioen, na zes jaar directeur te zijn geweest van Sectorinstituut Transport en Logistiek (STL). Hij stond aan de wieg van grote campagnes om duizenden vrachtwagenchauffeurs succesvol te laten (zij)instromen in de sector en is de bedenker van de Dag van de Vrachtwagenchauffeur.

De Vries kijkt terug op zijn loopbaan in de sector transport en logistiek die ruim dertig jaar geleden begon bij Randstad. “In 1988 hoorde ik van Han Vallenduik,

een golfvriend die als advocaat werkte in de sector, dat er een arbeidspool voor chauffeurs moest worden opgericht, in opdracht van de werkgeversorganisaties KNVTO, KVO,

PCB Wegvervoer, NOB Wegtransport en werknemersorganisaties FNV en CNV. Dat is de GPdW geworden, afkorting voor Gemeenschappelijke Personeelsdienst Wegvervoer. Samen met uitzendorganisatie Start heb ik namens Randstad de GPdW in 1988 opgericht die later onder andere is doorgegaan als Randstad Transport. Daarbij ging ook een deel van de activiteiten naar VTL, de voorloper van STL. Vanaf die tijd heeft de sector zich al beziggehouden met



‘Werknemers zijn veel meer bezig met hun inzetbaarheid om gezond hun pensioen te halen’



het opleiden en bemiddelen van vooral chauffeurs om hen een vast dienstverband te bieden. De sector liep daarin toen al voorop.”

Sectorplannen

De Vries is trots op de sector waar hij graag voor heeft gewerkt. “Ik zie veel ondernemers en chauffeurs met passie en betrokkenheid voor hun werk. Prachtig om te zien hoe de sector zich heeft ontwikkeld. Respect heb ik voor familiebedrijven die de continuïteit altijd laten prevaleren. Het is uniek dat werkgevers- en werknemersorganisaties zo goed samenwerken en begrip hebben voor elkaars standpunten. Af en toe is er wel wat herrie in de tent, maar dat komt in de beste huwelijken voor”, lacht hij. STL is uitvoeringsorganisatie van de sociale partners TLN, VWT, FNV Transport en Logistiek en CNV Vakmensen en wordt gefinancierd door SOOB. “Dit hebben bijvoorbeeld Duitsland en België niet. Door SOOB hebben we sectorplannen opgesteld waar ook de overheid een rol in heeft. Hier profiteert de hele sector van.”

Lisette van Herk volgt Willem de Vries op

Lisette van Herk volgt Willem de Vries op om enthousiast bij te dragen aan de mobiliteit en duurzame inzetbaarheid van medewerkers in de sector. Voorheen werkte Van Herk bij Rabobank Nederland en de NS. Voor haar studie rechten promoveerde ze op het onderwerp ‘Arbeidsvoorwaardenvorming in het beroepsgoederenvervoer over de weg op Europees niveau’.

Onder leiding van De Vries heeft STL mooie resultaten bereikt voor de instroom van nieuwe mensen in de sector. In het verleden waren er vaker in diverse perioden personeelstekorten en dan met name chauffeurstekorten. Met diverse grootschalige bbl-, instroom- en zijinstroomcampagnes zijn goede resultaten bereikt. “De laatste zijinstroomcampagne zorgde voor 3.000 extra mensen in de sector. De afgelopen twee jaar richten we ons ook op meer diversiteit met bijvoorbeeld de succesvolle Ladies Night. Het resultaat is een lichte toename van het aantal vrouwen. Op uitnodiging van STL bracht koningin Máxima in het kader van ‘meer diversiteit in de sector’ half juli een werkbezoek aan Rijkschool E&R Opleidingen in Nieuwegein, waar ik gastheer mocht zijn. Het bezoek gaat ons helpen bij het verhogen van het percentage werkzame vrouwen in de sector. Het is een van de memorabele momenten waar ik met plezier op terugkijk.” De Vries waardeerde niet alleen de grote acties maar ook de persoonlijke gesprekken met mensen. “Zo word ik regelmatig bedankt door mensen die ik tijdens selectiegesprekken voor de zijinstroomprojecten heb ontmoet. Er zijn nog steeds veel mensen die graag in de transport en logistiek willen werken.”

Waardering

Maar er zijn meer mooie momenten te noemen. De Vries somt op: “De bekendmaking van het eerste sectorplan met toenmalig minister Asscher van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de aftrap van de eerste zijinstroomcampagne op de BedrijfsautoRAI en de oprichting van het Mobiliteitscentrum. De eerste Dag van de Vrachtwagenchauffeur in december

2019 was ook een hoogtepunt. Dat heeft zoveel aandacht en waardering voor het vak van vrachtwagenchauffeur gebracht. We kijken uit naar de tweede Dag van de Vrachtwagenchauffeur op 9 december dit jaar. Hiervoor kunnen bedrijven zich nu al aanmelden via dagvandevrachtwagenchauffeur.nl. Ook met minister Cora van Nieuwenhuizen zijn er goede contacten.”

Geweldig goed

De ontwikkelingen in de sector gaan snel, constateert De Vries. “Het is geweldig hoe goed de sector zich heeft ontwikkeld. Werknemers zijn veel meer bezig met hun inzetbaarheid om gezond hun pensioen te halen. Daarnaast worden chauffeurs technisch beter gefaciliteerd, waardoor het beroep minder zwaar is geworden. Het respect voor hen is opgevoerd en chauffeur wordt als vitaal beroep gezien. De sector is ook toegankelijker geworden. Er hebben nog nooit zoveel chauffeurs in gewerkt. Het is nog altijd een leuke baan waar je een toekomst mee kunt opbouwen. En dit werk blijft. Autonoom rijdende vrachtwagens hebben voorlopig nog een bestuurder nodig.” Vooruitkijken doet De Vries ook. Hij heeft veel vertrouwen in zijn opvolger Lisette van Herk (zie kader). En over het chauffeurstekort zegt hij: “Dat rijst nu al de pan uit en wordt in de toekomst niet minder. Dat geeft wel zorg. Belangrijk voor werkgevers is dat zij goede chauffeurs blijven selecteren, zodat de kwaliteit van het werk hoog blijft. En voor chauffeurs geldt: wees trots en straal het uit.”

1. In het kader van ‘meer diversiteit in de sector’ bracht koningin Máxima een werkbezoek waarbij Willem de Vries van STL gastheer was.
2. Willem de Vries: “Belangrijk voor werkgevers is dat zij goede chauffeurs blijven selecteren, zodat de kwaliteit van het werk hoog blijft.”

Personeelstekort? Zet de medewerker centraal!

Meer aandacht voor werknemers is nú hard nodig



Om de uitstroom uit de transportsector het hoofd te kunnen bieden, moet de sector meer aandacht besteden aan de duurzame inzetbaarheid van zijn huidige medewerkers. Maar ook met het oog op het aantrekken van nieuwe medewerkers voor toekomstige groei is meer aandacht voor de medewerkers nodig.

Sectorinstituut Transport en Logistiek (STL) hield samen met Logistics Valley een webinar over de strategische inzet van personeel. Met het oog op het personeelstekort was de belangrijkste boodschap: zet de medewerker centraal. Sectoradviseur Ingrid de Ruijter van STL trap de bijeenkomst af: "Uit onderzoek van Panteia en Basis voor beleid komt naar voren dat de uitbreidings- en vervangingsvraag tot 2025 liefst 15.000 medewerkers per jaar bedraagt voor de hele sector, waarvan

7.800 chauffeurs per jaar. Het wordt lastig om openstaande vacatures vervuld te krijgen, niet alleen voor chauffeurs maar ook voor andere functies. Verontrustend is dat het aantal jongeren in de toekomst zal afnemen, evenals de bbl-instroom voor transport en logistiek."

Personeelsplanning

De sector staat niet bekend als een erg aantrekkelijke werkgever. De Ruijter: "Uit het jaarlijks onderzoek van Randstad onder werknemers blijkt dat de logistiek

op bekendheid en aantrekkelijkheid vrij laag scoort. Het is een uitdaging om de sector bekender en aantrekkelijker te maken. Op de aspecten goede balans werk-privé en prettige werksfeer, die werknemers erg waarderen, scoort de sector niet hoog. Jongeren vinden met name aspecten als aantrekkelijk salaris, goede arbeidsvoorwaarden en prettige werksfeer erg belangrijk, evenals carrièremogelijkheden. Verder weten we dat zij de binding met een bedrijf ook belangrijk vinden. Het advies aan werkgevers is dan ook om veel aandacht te besteden aan het onboardingsproces om jongeren zich thuis te laten voelen en te binden aan het bedrijf. Ga als werkgever structureel met je werknemers in gesprek over hoe het met ze gaat en wat zij nodig hebben om goed te functioneren.

1. Ingrid de Ruijter: "Het wordt een uitdaging om openstaande vacatures vervuld te krijgen, niet alleen voor chauffeurs maar ook voor andere functies."
2. De film 'De Verbinding' is een ode aan de mensen in de sector en bij Cornelissen Groep. (Beeld: Robbert den Boer (Rosh Studios))

Zij hechten namelijk waarde aan een goed contact met de leidinggevende. Ons advies is om nú actief aan de slag te gaan met strategische personeelsplanning. Ga kijken wat je beleid is rond in-, door- en uitstroom van personeel, nu en in de toekomst. Welke mensen heb je op welk moment nodig? En welke kennis en vaardigheden verwacht je dat zij nodig hebben? Breng in kaart wat de veranderende markt en klantvraag betekenen voor de kennis en vaardigheden van je medewerkers. Besteed aandacht aan opleidingen en maak werk van je imago als goed werkgever, zodat de werknemers trots zijn om bij jouw bedrijf te werken. Maak gebruik van alle groepen op de arbeidsmarkt, ook bijvoorbeeld vrouwen die parttime willen werken. En maak duurzame inzetbaarheid tot speerpunt van je bedrijf."

De verbinding

Mark van de Drift, ceo bij Cornelissen Groep, licht het strategisch personeelsbeleid

van zijn bedrijf toe. "De ondertitel van het webinar, 'De mens centraal', is de kern van de film die we hebben laten maken. De film is een ode aan de mensen in de sector en in ons bedrijf. Het thema is de verbinding – in familiebedrijven erg belangrijk. Bij ons is de regel dat je iedereen bij naam kent met wie je werkt en weet wat er speelt en wat de mensen voelen. De mensen die het werk doen, staan bij ons bovenaan. De verbinding gaat ook over betekenis. Wij moeten onze sector op een goede manier op de kaart zetten. Transport en chauffeurs verbinden elke schakel tussen producent en consument. De slogan 'Zonder transport staat alles stil' is nog steeds waar. Er zijn zorgen – nu ook in Engeland – of vitale ketens in beweging blijven. Dat kan alleen met vitale mensen. We doen met STL een programma over duurzame inzetbaarheid en hoe je mensen vitaal houdt. Het werk in de sector kan worden gedaan door jongeren, maar ook door vrouwen en ouderen. Mijn



1

vader is 71 jaar en werkt nog twee dagen op de vrachtwagen en is daar super trots op. Dat geeft hem betekenis. We moeten die mensen wel goed begeleiden en onze sector aantrekkelijker maken. Onze sector heeft ongelooflijk veel professionals en talenten. Talent moet je ontwikkelen, zoals het talent om veilig en verantwoord te rijden, maar ook op het gebied van transportplanning, techniek, onderhoud, digitalisering en energietransitie. We hebben een academy opgezet om talenten te ontwikkelen voor het hele bedrijf voor bijvoorbeeld aanstormend managementtalent, maar ook voor andere bedrijven. Talentontwikkeling is voor iedereen van belang."

De film wordt ook intern gebruikt bij Cornelissen. Van der Drift: "De film geeft ons de juiste toon en de juiste normen en waarden. Bij goed leidinggeven gaat het niet alleen om de directeur, maar ook om de planners en teamleiders. Zij hebben een voorbeeldfunctie. Het is de toon waarmee je elkaar te woord staat en naar elkaar luistert. Hiermee kunnen we mensen erkennen en herkennen. Dit geeft ons de kracht om door te gaan en te innoveren en om naar ons personeel te kijken met alle uitdagingen >>



2

Maatregelen voor duurzame inzetbaarheid:

- Ga in gesprek (meeste effect);
 - Promotie- en loopbaanmogelijkheden voor personeel;
- Opleidingsmogelijkheden voor personeel;
- Functioneren van leidinggevende;
 - Flexibele werktijden;
- Regelingen voor behouden en verbeteren van gezondheid en vitaliteit;
- Regelingen om werknemers financieel te ontzorgen;
- Mogelijkheden om zelf arbeidsvoorwaarden samen te stellen.

‘Oudere werknemers zijn waardevol voor het bedrijf, bijvoorbeeld voor het opleiden van nieuw personeel’

3



>> die ons staan te wachten.” Van der Drift verwacht dat in de toekomst de aandacht voor de mensen steeds belangrijker wordt.

Te zwaar

De sector kan niet zonder duurzame inzetbaarheid, aldus Sandra Klinkers, adviseur duurzame inzetbaarheid bij STL. “Ongeveer 40 procent van de chauffeurs kan of wil niet blijven werken tot aan het pensioen. De belangrijkste reden daarvoor is dat zij het werk fysiek te zwaar vinden en te veel werkdruk en stress ondervinden. Maar zij zijn hard nodig. Daarom moet

duurzame inzetbaarheid onderdeel zijn van de organisatiestrategie.”

Klinkers omschrijft duurzame inzetbaarheid als het vermogen om werk te houden en nieuw werk te krijgen, dankzij drie factoren: vitaliteit, vakkennis en veranderingsvermogen & motivatie. Het gaat daarbij om het niveau van de organisatie, maar ook om het versterken van de leidinggevenden en de medewerkers. Klinkers noemt tijdens het webinar een aantal maatregelen die ondernemers het beste kunnen nemen om met duurzame inzetbaarheid aan de slag te gaan (zie kader op pagina 19).

Stephan Vonk, ceo bij Transportbedrijf Vonk en Co in Tiel, verwacht tegen grote personeelstekorten aan te lopen in de komende jaren. “Daar moeten we samen iets aan doen, bijvoorbeeld het imago te verbeteren zodat er meer aanwas komt bij de opleidingen in transport en logistiek.”

Druk op werving

Vonk roept ondernemers op zich aan te sluiten bij Logistics Valley in Gelderland die regelmatig voor hr-managers bijeenkomsten organiseert. “Er staat veel druk op het werven van personeel. Daarom maken we de vijver wat groter en leiden we bbl'ers in warehousing en transport op. Er is sprake van vergrijzing in ons bedrijf. Oudere werknemers zijn waardevol voor het bedrijf, bijvoorbeeld voor het opleiden van nieuw personeel. Maar we moeten wel zorgen voor een evenwichtige leeftijdsopbouw vanwege de toenemende digitalisering die oudere werknemers lastiger vinden. Dat geldt niet alleen in de warehousing en het transport, maar ook op de planning. We bieden doorgroeimogelijkheden, waar we budget voor hebben. Dat maakt je bedrijf interessant voor nieuw personeel. Bij de managers hebben we een jongere generatie neergezet, die van een uitvoerende functie zijn doorgegroeid na het volgen van opleidingen. Zo is een chauffeur opgeklommen naar transportmanager en dat is in de warehousing ook gebeurd. Dit heeft geleid voor meer begrip van chauffeurs en gezorgd voor een betere sfeer. Dat is ook het doel van onze communicatie via nieuwsbrieven en sociale media.”



4

3. Sandra Klinkers: “De sector kan niet zonder duurzame inzetbaarheid.”

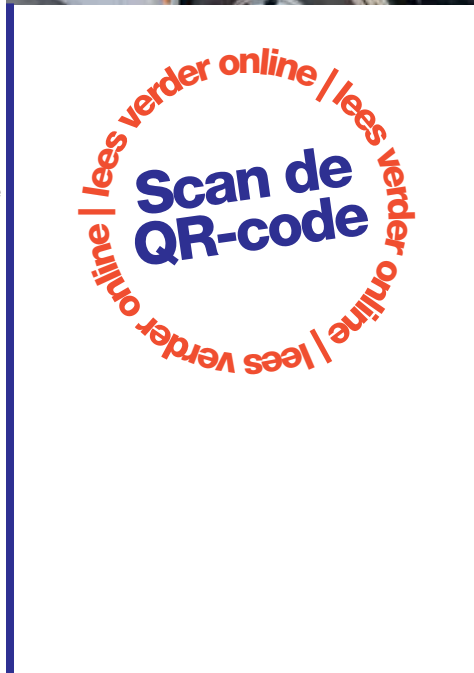
4. Stephan Vonk maakt veel werk van het opleiden van medewerkers.



Nieuwe Hyundai Xcient Fuel Cell even in Nederland

Aan de poten van de vertrouwde dieselmotor wordt gezaagd. Eerst leek de belangrijkste bedreiging, elektrische aandrijving, nog een zwakke opponent door zijn lastige accutechniek. Maar wellicht gaat een brandstofcel echt vaart in de zaak brengen.

Hyundai toonde onlangs een van zijn Zwitserse Xcient Fuel Cell-trucks om ons maar vast aan het idee te laten wennen. Tijdens een presentatie bij het zonovergoten strand van IJmuiden, zet Hyundai-topman Nabil Nachi de visie van Hyundai op uitstootloze mobiliteit uiteen. Nachi is binnen het concern verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de fuelcellvoertuigen. Hij ziet geen concurrentie tussen batterij- en waterstofelektrische voertuigen, maar een aanvulling. "Waterstof maakt al lang deel uit van de toekomstige energiestrategie van Hyundai. We zetten ons in voor zowel batterijelektrische als brandstofcelelektrische voertuigen, omdat we geloven dat de twee technologieën het meest geschikt zijn voor verschillende dingen." Volgens Nachi vullen beide technieken elkaar aan. In Zwitserland lijkt de formule van samenwerking met diverse partners goed te werken, waardoor de groei van het wagenpark en het tankstationnetwerk hand in hand gaan.



Vervoer over water is ook een (transport)middel

In hartje Amsterdam aan de Geldersekade diverse panden samenvoegen tot een hotel met tachtig kamers. Dat is een bouwproject dat met de aan- en afvoer van bouwmaterialen tot een verkeersinfarct op de kades zou leiden.

Maar niet met de slimme aanpak van Bouwbedrijf M.J. de Nijs en Zonen. Dat ging de uitdaging aan voor de aan- en afvoer over en opslag van bouwmaterialen op het water. Dat laatste was volgens manager logistiek Marcel Scheltinga een kostentechnisch knelpunt, maar al met al is zijn conclusie dat varen geen doel is, maar een (transport)middel om het doel te bereiken. "Voor de infrastructuur in binnenstad met de vele bruggen en kades is varen ideaal. Daarbij is het belangrijk dat het gehele proces van laden en lossen moet kloppen."



Bouwhub Eindhoven in september operationeel

‘Zo emissieloos mogelijk de stad in’

Om de ambitie van zero-emissiestadslogistiek in 2030 te realiseren, moet er nog veel gebeuren. Slimme bouwlogistiek draagt daartoe bij. Bij VolkerWessels Materieel & Logistiek trekken ze alle registers open om het bouwverkeer in de grote steden in te dammen. In Utrecht, Amsterdam en Groningen werken ze al met bouw hubs. Nu is Eindhoven aan de beurt.

Zo'n 70 procent minder ritten de stad in, een gemiddelde beladingsgraad van 90 procent, 68 procent minder CO₂-uitstoot, 39 procent hogere arbeidsproductiviteit, 5 procent minder afval en een doorlooptijd afbouw die is verkort met dertien weken. Dat zijn de resultaten van BouwHub Utrecht, sinds 2014 operationeel en gestart door VolkerWessels Materieel & Logistiek (VWML). “De verwachting is dat we deze cijfers, gevalideerd door TNO, binnen enkele jaren ook kunnen halen met BouwHub Eindhoven”, geeft Ron Frazer, directeur VWML en initiator van het concept BouwHub, aan.

Just in time

Slimme bouwlogistiek is een must. En dat niet alleen om het bouwverkeer en dus congestie in grote steden in te dammen, maar ook problemen met luchtkwaliteit, geluid en verkeersveiligheid te verminderen. Ook in Eindhoven is sprake van grote problemen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en milieu als gevolg van de vele bouwwerkzaamheden. Daarom geeft de gemeente VWML alle



ruimte voor het starten met BouwHub Eindhoven. De BouwHub monitort en coördineert het totale logistieke proces. Leveranciers kunnen lossen zonder wachttijden en materialen worden gebundeld in dagproductiepakketten just in time en op de meest slimme manier afgeleverd op de bouwplaats. “Een afvaardiging van de gemeente Eindhoven en de provincie Noord-Brabant heeft onze BouwHub in Utrecht bezocht waar wij onze ervaringen met hen hebben gedeeld”, aldus Frazer.

Verschuiving

Bij VWML is het idee van slimme bouwlogistiek en een bouwhub ontstaan toen het bouwbedrijf met een nieuw woningbouwconcept, genaamd MorgenWonen, een woning per dag wilde

gaan bouwen. “Voor ons als materieeldienst de kans om het effect van een goede logistiek te laten zien”, vertelt Sebastian Hegeman, bouwlogistiek coördinator van VWML en verantwoordelijk voor de operatie rondom de BouwHub. “We analyseerden het hele bouwproces en vertaalden het naar de beste logistieke volgorde. Dat deden we vervolgens ook voor een groot bouwproject in Utrecht waar de voordelen nog duidelijker bleken. Hiervoor is in 2014 de eerste BouwHub voor binnenstedelijke bouwlogistiek opgericht. Door onze jarenlange ervaring weten we ook dat de logistiek en het transport naar en van de bouwplaatsen in de grote stad beter geregeld kan en moet worden. Zeker omdat er een enorme verschuiving zal plaatsvinden van de bouwopgave.”

‘We zullen waar mogelijk elektrische bestelbussen inzetten, die de kleinere dagproductiepakketten emissieloos de stad in vervoeren’

Nu nog is 49 procent van de bouwplaatsen in kleine gemeenten en 51 procent in grote steden. In 2040 zal de bouw voor ruim 80 procent plaatsvinden in de grote steden. Dat zijn dagelijks meer dan 200.000 bestelbussen en 20.000 trucks. Frazer: “Als je dan bedenkt dat de beladingsgraad van die trucks 40 procent is en ook de bestelbussen meestal niet optimaal benut worden, dan weet je dat er nog veel te winnen is.”

Bouwplanning

Wat is de BouwHub precies? De BouwHub is een consolidatiecentrum aan de rand van de stad waar toeleveranciers volle vrachten aanleveren. En dan niet alleen voor bouwprojecten van VolkerWessels, maar ook voor andere bouwbedrijven. “Om echt stappen te maken in de duurzaamheidsambities is het samenwerken tussen bouwers essentieel”, stelt Frazer.



“VWML biedt een duurzame oplossing voor het traditionele binnenstedelijke bouwproces, door de hub aan te bieden aan bedrijven die net als wij denken aan de toekomst.” Het doel van de BouwHub is volgens Hegeman dat VWML de bouwlogistieke stromen naar de bouwplaats coördineert en monitort. “Op het moment dat toeleveranciers hier goederen afleveren, voegen wij die samen tot dagproductiepakketten en leveren die af de dag voordat deze op de bouw nodig zijn. Eenmaal op de bouwplaats zorgen zogenoemde runners ervoor dat alles wordt uitgepakt en de werkpakketten op de juiste plaats terecht komen. Het afval gaat met de volgende rit retour.”

De hub kan tevens worden gebruikt als parkeergelegenheid, er wordt de mogelijkheid geboden te prefabriceren en de hub doet ook dienst als opstelplaats. Kortom: een multifunctioneel centrum.

Regionale vervoerders

De BouwHub Eindhoven bevindt zich aan de Huiskesweg op het terrein van de asfaltcentrale van KWS, een collega-werkmaatschappij binnen VolkerWessels. Het terrein heeft een oppervlakte van 6.500 m². Hegeman: “We hebben voor deze locatie gekozen, omdat die van onszelf is en we daardoor snel kunnen starten zonder dat we een vijfjarig contract hebben lopen op een gehuurd terrein.”

Net zoals in Utrecht gaat VWML ook in Eindhoven werken met regionale vervoerders. “Zij hebben nu eenmaal de kennis van de stad Eindhoven en kunnen ons voorzien van vergunningen enzovoorts. Het zijn vervoerders gespecialiseerd in distributievervoer van bouwgerelateerde producten, alsmede dak- en wanden voor utiliteitsbouw. Zij beschikken over

al het benodigde materieel voor dit werk, waaronder diepladers, huiftrailers, uitschuifbare trailers en trailers met meesturende assen. Ook hebben zij materieel waarmee ze zelf kunnen laden en lossen, zoals kraanwagens en kooiopen. Per rit bekijken we wat we voor voertuig nodig hebben en dat geven we dan door.”

Emissieloos

De hoeveelheid ritten die wekelijks vanaf de BouwHub naar de bouwlocatie(s) gaat, hangt af van het project. “Wel laten de cijfers zien dat we 69 procent minder ritten de stad in laten rijden door gebruik te maken van slimme logistieke oplossingen. De zogenoemde last mile, van de BouwHub naar de bouwplaats in de binnenstad, zullen we zo emissieloos mogelijk uitvoeren”, zegt Hegeman. Frazer vult aan: “Helaas zijn nog niet alle grote vervoersmiddelen, zoals vrachtwagens emissieloos. We zullen dan ook waar mogelijk elektrische bestelbussen inzetten, die de kleinere dagproductiepakketten emissieloos de stad in vervoeren voordat ze 's avonds weer aan de groene stekker gaan. Kraanwagens en ander materieel wordt beoordeeld op uitstoot. VWML is in staat de bestaande dieselaangedreven materieelstukken om te bouwen naar Stage V-principes. Daarnaast heeft VWML met de aankoop van de eerste volledig elektrische rupshijskraan ter wereld een nieuwe speler, die vanaf eind 2021 op de duurzame bouwplaats wordt verwacht.”

1. De BouwHub van VolkerWessels monitort en coördineert het totale logistieke proces.
2. Ron Frazer: “Om echt stappen te maken in de duurzaamheidsambities is het samenwerken tussen bouwers essentieel.”
3. Sebastian Hegeman: “Er zal een enorme verschuiving plaatsvinden van de bouwopgave.”

‘Boetes kunnen oplopen tot € 1.100’

Amsterdam weert zwaar verkeer uit binnenstad

Vrachtwagens zwaarder dan 30 ton mogen vanaf 1 oktober niet meer de Amsterdamse binnenstad in. Op die manier wil de gemeente kademuren en zwakke bruggen beschermen. De gemeente is zich ervan bewust dat de nieuwe maatregelen een uitdaging met zich meebrengen voor de logistieke sector.

Het is druk in de Amsterdamse binnenstad met zwaar verkeer. Dat is ook logisch, want vrachtwagens zijn logistiek onmisbaar voor de bevoorrading van de stad, maar ook voor de afvalinzameling, de gemeentelijke bouwopgave en het herstel van de kademuren. En juist vanwege dat herstel van kademuren krijgen voertuigen zwaarder dan 30 ton vanaf 1 oktober geen ontheffing meer voor het gebied binnen de Centrumring (s100). Tot die datum kunnen voertuigen tot 45 ton nog een ontheffing krijgen voor dit gebied. “Deze aanscherping is nodig vanwege de staat van onze bruggen en kademuren. De schade die veroorzaakt wordt door voertuigen uit de zwaarste categorie is vele malen groter dan door vrachtvervoer tot 30 ton,” aldus Marten Grupstra, woordvoerder van de gemeente Amsterdam. De kademuren verkeren in een dermate slechte staat dat dit voor gevaarlijke situaties kan zorgen, stelt Grupstra. De gemeente is verantwoordelijk voor in totaal 1.800 bruggen en 600 kilometer kade. Zo’n 850 verkeersbruggen en 200 kilometer kademuur worden met voorrang aangepakt. Een flink deel hiervan ligt in de historische binnenstad. “Een groot deel van deze bruggen en kades zijn aan het einde van hun



levensduur en bovendien zijn ze gebouwd voor paard en wagen en niet voor het zware verkeer dat er nu overheen gaat. Met het beleid vanaf 1 oktober voorkomen we zoveel mogelijk nieuwe schade. Ondertussen werken we hard aan het herstellen van de slechte kademuren en bruggen.”

Routeontheffing mogelijk

De gemeente is zich ervan bewust dat de nieuwe maatregelen een uitdaging met zich meebrengen voor de logistieke sector. “Veiligheid staat echter voorop en de slechte staat van de kademuren zorgt voor gevaarlijke situaties. Gelukkig zit de branche constructief met de gemeente aan tafel. We denken mee waar mogelijk. Is er bijvoorbeeld sprake van een ondeelbare lading of bijzondere voertuigen, dan kan een routeontheffing worden aangevraagd. Per aanvraag zullen we toetsen of de bruggen en kademuren op de route het gewicht van het voertuig aankunnen.”

Is er sprake van een ontheffing, dan komen daar vanaf 1 oktober gedragsregels bij kijken. Zo mogen vrachtwagens niet binnen 3 meter van de waterkant parkeren en moeten chauffeurs stapvoets rijden over drempels. “We verwachten dat het aantal aanvragen voor een ontheffing door de nieuwe maatregel zal toenemen. Daarnaast zullen leveranciers met grote wagens en bijvoorbeeld bouwbedrijven door de aanscherping maatregelen moeten nemen. Wij zijn als gemeente constant met bedrijven in gesprek om te kijken hoe zij hiermee om kunnen gaan.”

Handhaving

Vanaf het moment dat de nieuwe maatregel op 1 oktober in werking treedt, lopen chauffeurs het risico op een boete op het moment dat ze het gebied alsnog onterecht binnenrijden. “Handhavers in het gebied zijn alert en dankzij camera’s met kentekenherkenning kunnen we checks uitvoeren.”

Boetes kunnen oplopen tot € 1.100, afhankelijk van hoeveel procent het voertuig te zwaar is. Daarnaast kan de gemeente de ontheffing intrekken en voor een periode van maximaal twee jaar is het dan niet mogelijk een nieuwe ontheffing aan te vragen. De gemeente Amsterdam is ook bezig met een proef met weegmatten. “Deze kunnen ter plaatse op straat worden uitgerold en dan wordt de vrachtwagen per as gewogen. Deze proef loopt op dit moment in de huidige 7,5-tonzone in het centrum. Het doel is dat de matten deel gaan uitmaken van de reguliere handhaving van de zone zwaar verkeer.”

Begrip

Diederik Jan Antvelink, directeur bij Nedcargo, heeft wel begrip voor de getroffen nieuwe maatregel. “We komen iedere dag met een paar wagens in het betreffende gebied. Veelal rijden we met bakwagens, die al onder de 30 ton zitten. Een echte vrachtwagencombinatie komt eigenlijk bijna nooit op de grachten. Bij festivals en op echt drukke dagen echter wel. Vanaf 1 oktober zullen we dat soort ritten anders moeten plannen. De kosten zullen daardoor stijgen, maar dat wordt doorberekend aan de verlader en uiteindelijk dus aan de consument. Maar over het algemeen denk ik dat het goed is om de kademuren te beschermen en zwaar verkeer zo veel mogelijk te minimaliseren in deze historische stad.”

Simon Loos rijdt voor klanten relatief



weinig met oplegger in dit gebied. “Na 1 oktober zou dat alleen nog kunnen met een cityoplegger die maar deels beladen is”, zegt wagenparkbeheerder Wim Roks. “In de praktijk betekent dit dat we na 1 oktober uitsluitend nog met bakwagens deze zone in zullen gaan. Dat is uiteraard minder efficiënt, dus kostenverhogend en minder duurzaam.” Albert Heijn maakt als verlader gebruik van de diensten van Simon Loos. Dennis Arlar, manager transportexpertise bij Albert Heijn, heeft bij de totstandkoming van het beleid zijn kennis van supermarktlogistiek gedeeld met de gemeente. “Wij merkten dat de gemeente heel graag met ondernemers en betrokkenen in gesprek ging. Als supermarktketen rijden wij in het centrum om de winkels te bevoorraden en boodschappen bij onze klanten te bezorgen. Samen hebben we gekeken naar twee doelen: kades en bruggen ontlasten en tegelijkertijd zorgen dat de logistiek en zo de voedselvoorziening door kan gaan. Samen met Simon Loos hebben wij een technische toelichting aan de gemeente gegeven over zaken als totaalgewicht en aslasten, en wat het nieuwe beleid voor gevolgen heeft voor onze logistiek.”

Voor Albert Heijn heeft de nieuwe maatregel zeker gevolgen, maar blijft de overlast beperkt. “Per 1 oktober vervallen de huidige vrachtroutes. Het merendeel van onze winkels ligt niet aan zo’n vrachtroute en wordt nu ook al bevoorrad met bakwagens die voldoen aan de nieuwe eisen”, vertelt Arlar. “Een paar winkels liggen wel aan de huidige vrachtroute en zijn straks niet meer met een Eurotrailer te bevoorraden. In dat geval moeten er twee bakwagens naartoe. Dat betekent dus meer vervoersbewegingen. Ondanks dat dit impact heeft op onze efficiency én onze duurzaamheidsdoelstellingen, staan wij achter het doel van de getroffen maatregel: veiligheid gaat voor alles.”

Uitstootvrije zone

Volgens woordvoerder Marten Grupstra voerde de gemeente Amsterdam veel overleg met vertegenwoordigers van verschillende logistieke partijen. “Naast de aangescherpte regels voor zwaar verkeer vragen we ook steeds meer op het gebied van verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit. Denk aan de uitstootvrije zone voor bestel- en vrachtoertuigen in 2025. De gemeente Amsterdam wil met het bedrijfsleven op korte termijn een intentieverklaring opstellen. Via het samenwerkingsplatform Logistiek 020 willen we samen tot concrete acties komen om de transitie stap voor stap vorm te geven.”



1. De gemeente Amsterdam is bezig met een proef met weegmatten; deze kunnen ter plaatse op straat worden uitgerold en dan wordt de vrachtwagen per as gewogen.
2. Voor Albert Heijn heeft de nieuwe maatregel zeker gevolgen, maar blijft de overlast beperkt.
3. Nedcargo komt soms met een vrachtwagencombinatie in de Amsterdamse binnenstad. “We zullen die vrachten anders moeten gaan plannen.”

‘Aantal beveiligde truckparkings groeit te langzaam’

Beveiligde truckparkings sinds corona onverminderd populair



De coronacrisis gaf een enorme impuls aan het – voorheen al succesvolle – concept van de geheel verzorgde en beveiligde truckparkings. Directeur Ton Barten bij Truckparkings Rotterdam Exploitatie verwacht alleen nog maar meer vraag nu chauffeurs gewend zijn geraakt aan het comfort en de zekerheid. Het landelijke netwerk van beveiligde parkeerplaatsen zal de komende jaren verder groeien, mét – als het aan Barten ligt – meer focus op duurzame mogelijkheid in de vorm van elektrisch laden.

De onderneming van Barten exploiteert momenteel tien beveiligde truckparkings in Nederland. Het merendeel is eigendom van Havenbedrijf Rotterdam. “Sinds 2017 zijn er in Nederland niet veel parkings bij gekomen”, vertelt Ton Barten, directeur bij Truckparkings Rotterdam Exploitatie. “De parking Maasvlakte Rotterdam die we sinds 2017 beheren, is wel in de zomer van 2020 enorm uitgebreid. Er is een truckparking bijgekomen en de bestaande parkeerplek is met ruim vijftig plekken uitgebreid. De capaciteit ging daarmee van 355 naar 570.”

Ondanks die uitbreiding zag Barten in het eerste coronajaar dat de plekken op alle beveiligde truckparkings snel vollieden.

“De zomer van 2020 was voor ons razend

druk. Vooral tijdens de tweede lockdown wisten chauffeurs onze voorzieningen goed te vinden, omdat er op dat moment geen alternatieven waren op het gebied van sanitair en horeca langs de weg. Daardoor zijn alle tien de locaties vanaf begin oktober tot mei 2021 continu zo goed als vol.” Waar Nederlandse transporteurs voorheen terughoudend waren om kosten te maken voor overnachten en parkeren, zag Barten door de coronamaatregelen wél een behoefte ontstaan. “Dat gaat na de coronacrisis ook niet meer snel veranderen, denk ik. We bieden chauffeurs een warme maaltijd, wifi en sanitaire voorzieningen



zoals toilet, douche én de mogelijkheid om een was te draaien. En dat alles in een beveiligde omgeving. Nu ze eenmaal aan dat comfort gewend zijn, willen ze niet meer terug naar het 'oude normaal'."

De vraag is of de vervoerder na de coronacrisis de kosten wil blijven dragen. Barten: "Maar we zien wel dat de transport groeit en het aandeel buitenlandse chauffeurs toeneemt."

Vooroordeel

Op dit moment loopt Barten op alle fronten tegen capaciteitsproblemen aan. "We bieden nu 1.300 parkeerplekken en gaan daarmee naar de 400.000 bezoekers in 2021. Dit zijn te weinig plekken om tegemoet te komen aan de toenemende vraag." Barten ziet het aandeel buitenlandse chauffeurs op de Nederlandse wegen ieder jaar stijgen. "Dat is bij uitstek de groep die behoefte heeft aan lang parkeren onderweg. Het is een vooroordeel dat Oost-Europese chauffeurs niet voor beveiligde parkeerplaatsen willen betalen. Integendeel: in de praktijk zijn het juist de Nederlandse chauffeurs die weerstand bieden tegen de kosten, omdat ze al veel wegenbelasting moeten betalen en het werk zien wegvloeiën naar Oost-Europa. De Oost-Europese bedrijven en chauffeurs streven ook naar veiligheid, comfort en mogelijk garanties voor hun operatie en dus een planning op basis van een gegarandeerde parkeerplek. Zij zijn wel bereid om te betalen."

Landelijke dekking

De groei van het aantal beveiligde truckparkeerplaatsen gaat Barten te langzaam: niet alleen nationaal, maar ook buiten onze landsgrenzen. "Er is in Europa een tekort van zeker 2.000 beveiligde parkings. In ons land zijn er wel subsidies verstrekt aan publieke partijen die het probleem willen oplossen, maar er zijn nu nog te weinig private partijen bij betrokken die de handschoen oppakken. Bij de overheid is deze issue geen prioriteit en we doen het in Nederland relatief nog niet zo slecht. Hoewel er zeker nog tien extra



parkings bij kunnen om te spreken van een goede landelijke dekking."

Weekendrust

Inspelen op de verboden weekendrust in de cabine, zoals die ook in Nederland geldt, gaat Barten vooralsnog niet doen. "Het bieden van goedkope overnachtingsmodules buiten de cabine strookt niet met ons businessmodel, waarbij we juist insteken op comfort en het verhogen van de veiligheid. Daarnaast ervaren wij dat de chauffeur zijn vrachtwagen en lading niet aan zijn lot wil overlaten en liever bij de wagen blijft. Wat we nu heel veel zien als oplossing voor dit dilemma, is dat er een uitgebreide chauffeurswissel plaatsvindt op onze truckparkings. Een bedrijf komt met een touringcar naar de parking, waar in één keer twintig chauffeurs worden gewisseld."

Truckparking 2.0

Op ander vlak ziet Barten wel nog meer potentieel voor de toekomst: "Ik denk dat

er een rol voor ons is weggelegd bij het elektrisch laden van vrachtwagens. De truckparking van de toekomst is duurzaam. We overwegen nu op een van onze locaties alle parkeervakken te overkappen met zonnepanelen, vanwege de enorme stroomvraag die gaat ontstaan door elektrische trucks."

Barten verwacht de komende jaren meer en meer in te spelen op het vergroenen van de truckparkings. "Het is voor de netbeheerder én ondernemers kostenefficiënter om op één centraal punt op een industrieterrein alle elektrische trucks te laden, in plaats van dat bedrijven afzonderlijk van elkaar (snel)laders aanleggen. Met dit soort ideeën werken we toe naar de truckparking 2.0."

1. "We bieden chauffeurs een warme maaltijd, wifi en sanitaire voorzieningen zoals toilet, douche én de mogelijkheid om een was te draaien", aldus Ton Barten.
2. Ton Barten overweegt om op een van zijn locaties de parkeervakken te overkappen met zonnepanelen, vanwege de enorme stroomvraag die gaat ontstaan door elektrische trucks.

Advertentie

TE KOOP TERBERG YT TERMINAL TREKKER

Hydraulische hefschotel | ARBO cabine
Zij-uitgang naar achteren | Bouwjaar 2002
Machine is in nette staat.

Prijs: € 27.500,- excl btw

Inl. W. Meijer bedrijfsauto bv, Amsterdam: 06 82114259

Cityport of Utrecht zet in op slimme en schone stadslogistiek over water

‘Water zeer kansrijk in Utrecht’

Voor historische binnensteden met smalle wegen en bruggetjes langs en over de grachten is het transport van goederen over water een goed alternatief voor de vrachtwagen en bestelbus. In Utrecht vaart de gemeente zelf al sinds 1996 met de bierboot en een afvalboot. In 2020 is vanuit de markt Cityport of Utrecht opgericht om logistiek over water verder te gaan stimuleren.

Trots op de mooie historische binnenstad van Utrecht is Stefan van Dorp, beleidsadviseur Goederenvervoer bij de gemeente Utrecht. Maar die mooie kant heeft naar zijn zeggen ook een minder mooie kant. “De langs de grachten gelegen kades en kelders vragen veel onderhoud, niet in de laatste plaats door het zware verkeer dat dagelijks de stad moet bevoorraden. En dan hebben we het nog niet gehad over de congestie die dat veroorzaakt in het centrum.” Niet voor niets kent Utrecht al sinds de jaren vijftig aslast- en lengtebeperkingen voor vrachtwagens. En sinds 1996 varen er over de Utrechtse grachten ook de bier- en afvalboot om de wegen te ontlasten. “In onze visie en plannen is het bundelen en inzetten van duurzame voer- en vaartuigen belangrijk.”

Starten

Een initiatief dat zeer kansrijk is, is Cityport of Utrecht. “De kans is groot dat we begin september gaan varen met de eerste emissievrije boot”, vertelt initiatiefnemer Frank Ardesch. “We hebben de ambitie om stadslogistiek over water terug te laten

keren op een schone en slimme manier. En daarmee samen met partners een duurzame multimodale en circulaire stadshub te realiseren. Ook de gemeente Utrecht is enthousiast en heeft aangegeven dat onze locatie onder andere geschikt zou zijn voor een bouwhub.”

Cityport of Utrecht is ontstaan vanuit de Liesboschhaven, op de grens van Utrecht en Nieuwegein. De locatie is goed toegankelijk via de weg (A2/A12/A27) en over water met het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal. Via de Vaartsche Rijn zijn kleine(re) en schone schepen snel in de (binnen)stad. Het industrieterrein van ruim 3 hectare en 500 meter kade zorgen voor voldoende bewegings- en groei ruimte. Bovendien is de haven de enige binnen de sluisen van de stad Utrecht. Door de centrale ligging bedient de haven omliggende steden als Nieuwegein en logistieke hotspot LageWeide, en is er via het Amsterdam-Rijnkanaal aansluiting met heel Nederland. Cityport of Utrecht is dus niet alleen deze locatie, maar een regionaal systeem van hubs om duurzame logistiek over water verder te gaan realiseren.

Ardesch ziet volop kansen voor Cityport

of Utrecht als het gaat om het transport van bouwmaterialen, reststromen en diverse andere goederenstromen. “De bouw zorgt voor circa 30 procent van de vervoersbewegingen en CO₂-uitstoot als het gaat om stadslogistiek. Hier ligt dus een enorme kans om bouwmaterialen over het water te vervoeren en bouwreststromen weer terug te nemen. De komende jaren zijn er in Utrecht meer dan vijfhonderd bouwprojecten. Een aantal grote projecten is uitstekend bereikbaar over water.”

Microhubs

Naast circulaire reststromen vanuit de bouw ziet Ardesch ook kansen voor het via water afvoeren vanuit de (binnen)stad van huishoudelijk- en bedrijfsafval dat wordt gedeponeerd bij verschillende microhubs. Ook ziet Ardesch legio mogelijkheden voor de bevoorrading over water van ondernemers en bewoners. “Onze kracht ligt tevens in het bundelen van deze verschillende stromen; denk aan horeca, retail en facilitair.” Het bundelen zorgt namelijk voor de maximale ontlasting van de drukke binnenstad en heeft het grootste duurzame effect op schone lucht.





Focus niet alleen op emissies, stadslogistiek moet ook efficiënt zijn

De bereikbaarheid van (binnen)steden houdt in toenemende mate overheden bezig en daarin moeten meerdere aspecten met elkaar in evenwicht worden gebracht. Zo steken zij de komende jaren miljoenen euro's in het onderhouden en verbeteren van de stedelijke infrastructuur en bouwen zij ook nog duizenden woningen met alle bouwlogistiek die daarvoor nodig is. Ook moet er stevig verduurzaamd worden; stedelijke distributie mag minder uitstoten en het liefst gaat het aantal ritten ook nog omlaag. Tijdens bezoeken aan steden of gesprekken met gemeenten en bedrijven merk ik regelmatig dat het belang van stadslogistiek en de impact op de openbare ruimte lang niet altijd wordt erkend, met lastige situaties voor de logistiek als gevolg.

Neem bijvoorbeeld Amsterdam, waar tegelijkertijd gewerkt wordt aan de invoering van de zero-emissiezone, aan maatregelen rond Amsterdam Autoluw en extra gewichtsbepalingen vanwege de 7,5-tonszone. Een flinke uitdaging dus voor de sector: de in te zetten vrachtoertuigen moeten in de toekomst emissievrij zijn en een laag gewicht hebben. Bovendien moet het aantal ritten worden gereduceerd, terwijl de bevoorradingsbehoefte van winkels, horeca, hotels, kantoren en de thuisbezorging bij particulieren echt niet minder gaat worden.

Of kijk naar Londen, met het London Lorry Control Scheme: verplichte rijroutes zijn ingevoerd voor vrachtverkeer gedurende de nacht en het weekend om geluidsoverlast te verminderen. Dat is gelukt, maar tegelijkertijd leidde dit ertoe dat vanwege omrijden de emissies zijn toegenomen.

Ook bij de (woning)bouw wordt het belang van logistiek lang niet altijd onderkend. Dan gaat het niet alleen om de bouwlogistiek tijdens de bouwfase, waar nog een wereld te winnen is, maar ook de logistiek tijdens de gebruiksfase. Waar zijn bij nieuwe woontorens bijvoorbeeld de parkeerplaatsen voor de bestelbusjes en scooters die voor al die nieuwe bewoners aan het begin van de avond hun pakketjes, boodschappen of maaltijden komen bezorgen? Stedenbouwkundigen lijken dit nog onvoldoende in beeld te hebben, wij als consumenten en aanschaffers van al deze transportbewegingen overigens ook lang niet altijd.

Het kan echt wel anders. Het bedrijfsleven kan samen met overheden werken aan een toekomstbestendig stadslogistiek systeem. Hierbij ligt de focus niet eenzijdig op het emissievrij maken van stadslogistiek – hoe nodig dat ook is – maar op het efficiënt inrichten ervan. Daarbij wordt samengewerkt, worden ladingen gebundeld en biedt de inrichting van steden ruimte voor bijvoorbeeld hubs, laad- en losfaciliteiten in winkelstraten en bij woontorens, en ruimte voor laadinfra.

Christiaan van Luik is consultant bij *Buck Consultants*.



H.N. Post & Zonen en Breytner eerste met elektrische zware truck

‘Elektrisch vervoer is duurder, maar het kan’

H.N. Post & Zonen en Breytner zorgden afgelopen mei voor een mijlpaal voor de sector. De twee bedrijven namen vanuit een joint venture de allereerste elektrische 50-tons trekker-opleggercombinatie in gebruik. Zullen er naar aanleiding hiervan snel meer volledig elektrische zware vrachtwagens op de Nederlandse wegen verschijnen? Marie-José Baartmans, directeur bij Breytner, denkt dat het niet zo’n vaart zal lopen. Samen met Marco Post, directeur bij H.N. Post & Zonen, vertelt zij over de eerste ervaringen en verwachtingen op het gebied van emissievrij transport.



In 2020 vonden logistiek dienstverlener H.N. Post & Zonen en zero-emissie-transportbedrijf Breytner elkaar via een gezamenlijke klantvraag naar zero-emissie-bouwtransport. De twee bedrijven bleken dezelfde ambitie te hebben op gebied van duurzaamheid en hun expertises werden gebundeld; H.N. Post & Zonen met specialisaties in bouwlogistiek en zeecontainervervoer en Breytner vanuit zijn specialisme in zero-emissietransport. Vanuit deze joint venture werd de elektrische 50-tonstrekker met elektrische kraan in gebruik genomen. De e-truck, van origine een DAF en omgebouwd door Emoss, wordt ingezet voor het vervoer van bestratingsmaterialen voor de gemeente Rotterdam, supermarktdistributie voor Plus Retail en containervervoer in de Rotterdamse haven. Post: “Breytner heeft ons

geïnspireerd om te denken in mogelijkheden. Elektrisch vervoer is duurder, maar het kan. We merken dat het gaat leven en krijgen met name uit de bouwsector steeds meer aanvragen. En nu kunnen we het onze klanten ook concreet aanbieden.”

Leerpunten

De elektrische 50-tonner heeft inmiddels 10.000 kilometer gereden. Voor H.N. Post & Zonen zijn het de eerste ervaringen met rijden op elektriciteit, maar Breytner heeft als dedicated zero-emissietransporteur al langer ervaring opgedaan. Beide partijen zijn positief, maar zowel Baartmans als Post benadrukt wel dat het belangrijk is om te denken in mogelijkheden én dat er een ander budget nodig is. “Wanneer klanten vragen naar emissievrij transport, maken we dit al

vrij snel duidelijk”, vertelt Baartmans. “We hebben geleerd om te beginnen met het in kaart te brengen van de haalbaarheid. En om de schade enigszins beperkt te houden, is subsidie onmisbaar. Maar subsidietrajecten kosten veel tijd en energie en daar moet je wel op ingericht zijn.”

Andere aanpak

De elektrische trekker heeft een actieradius van zo’n 150 kilometer. Omdat de batterij daarna opgeladen moet worden, vraagt dit een andere manier van plannen. Post: “Dit is iets wat al in het voortraject uitgebreid is besproken. Wij zijn met alle partijen om de tafel gaan zitten om te kijken hoe dit het beste ingericht kon gaan worden.” Baartmans vult aan: “Voor het beleven van supermarkten werken we met



2

mobiele snelladers aan het dock. Dat is de meest ideale situatie met de minste impact, want dan kan het voertuig opgeladen worden wanneer het stilstaat. Voor het werk dat we doen voor de gemeente Rotterdam moet er per dag één keer bijgeladen worden. Dat duurt drie kwartier en gebeurt idealiter tijdens de pauze van de chauffeur. Dan verlies je de minste tijd.”

Massaal laadcapaciteit

Op de vraag of de laadinfrastructuur het aankan als transportbedrijven massaal overgaan op elektrisch, antwoordt Baartmans: “We moeten stoppen met denken dat het hele wagenpark elektrisch moet worden. Bovendien zal er meer gedacht gaan worden vanuit multi-modelconcepten. Waarom rijden we nog bloemen naar Portugal als ze er ook met de trein kunnen komen?” Breytner kijkt

verder dan alleen transport op wielen. Maar Baartmans is er wel van overtuigd dat, zodra het nodig is, de technologie het aankan. “De vraag is alleen wie het gaat betalen. Het gaat om hele hoge investeringen en de regelgeving biedt voorlopig nog de mogelijkheid om te wachten tot 2030.” Ook Post verwacht niet dat transporterend Nederland op korte termijn massaal laadcapaciteit nodig zal hebben. “Er komt een markt voor, daar ben ik van overtuigd. Maar voorlopig is het een duurdere oplossing met beperkingen. Over een jaar of vier, wanneer de techniek verder en het aanbod trucks groter is, wordt het geleidelijk aan bereikbaarder en zullen steeds meer transportbedrijven de stap nemen.” Baartmans: “Ik hoop dat de truckfabrikanten in 2023 elektrische trekkers op de markt brengen. Dan komt er vanzelf meer vertrouwen bij onze, soms nogal

conservatieve, medecollega’s. Dan zal ook de prijs naar beneden gaan.”

Minder vermoeid

Voor H.N. Post & Zonen doet de elektrische trekker niet onder voor een van de dieseltrucks uit het 165 eenheden tellende wagenpark. “Ook de chauffeurs zijn enthousiast” zegt Post. “Een enkeling geeft aan er niet mee te willen rijden, maar het overgrote deel is positief.” De chauffeurs van Breytner willen zelfs niet meer anders. “Ondanks dat we in 2016, toen we met de eerste elektrische trucks gingen rijden, met veel kinderziektes te maken hebben gehad en onze chauffeurs nogal eens stilstonden, zijn ze positief”, constateert Baartmans. “De auto’s zijn stiller en je hebt minder trillingen in de cabine. Ze zijn na een dag werken veel minder vermoeid.”

Wordt vervolgd

Breytner ziet zichzelf als kennispartner op het gebied van zero-emissietransport en deelt informatie om andere bedrijven te inspireren. Baartmans: “We staan in de voorste lijn van de innovatie en willen collega-bedrijven behoeden voor de valkuilen en kinderziektes waar wij mee te maken hebben gehad. Ik wil transporteurs vooral adviseren te denken in mogelijkheden. Dat de transitie er komt, moge duidelijk zijn en als je wacht tot 2029 mis je de boot.” Ondertussen werken Breytner en H.N. Post & Zonen aan een vervolgproject, waar beide directieleden nog niets over kwijt willen. Wordt vervolgd dus.



3

1. De elektrische 50-tonstrekker wordt ingezet voor het vervoer van bestratingsmaterialen, supermarktdistributie en containervervoer.
2. Het zero-emissieteam met van links naar rechts: Dé Post, Marco Post, Deborah Post, Marie-José Baartmans en Jeroen Baartmans.
3. De oplegger is uitgerust met een elektrische kraan.

Solution Air gaat verbrandingsmotoren ombouwen naar aandrijving op lucht

Rijden op perslucht: een revolutie?

Het gaat nog tientallen jaren duren voordat de transportsector volledig uitstootvrij zal vervoeren. De businesscase voor een elektrische vracht- of bestelwagen is immers nog ver te zoeken. Het Nederlandse Solution Air zegt een oplossing te hebben die betaalbaar is: rijden op perslucht. Klaas de Waardt, mededirecteur van het onlangs opgerichte bedrijf, is ervan overtuigd dat dit een revolutionaire ontwikkeling op het gebied van duurzaamheid. “De techniek wordt dit jaar uitgerold en het potentieel is enorm.”

Rijden op lucht is niet nieuw. De Italiaanse uitvinder Vito Truglia begon tien jaar geleden met het ombouwen van benzine-, diesel- en gasmotoren naar een hogedrukluftvariant. Het Nederlandse

bedrijf Solution Air heeft sinds vorig jaar de exclusieve verkooprechten om dit concept uit te rollen in 164 landen en de gemeente Terneuzen heeft binnenkort de primeur in Nederland. De organisatie heeft concrete

plannen om op korte termijn een fabriek te bouwen waar vanaf september bestaande voertuigen omgebouwd kunnen gaan worden. Te beginnen met bestelwagens, daarna personenwagens en ten slotte vrachtwagens. “De volgorde is afhankelijk van de vraag uit de markt,” aldus De Waardt, die tevens voorzitter is van de Vern (Vereniging Eigen Rijders Nederland). “Naar aanleiding van een presentatie via United Smart Cities, een programma van de Verenigde Naties, hebben achttien landen aangegeven interesse te hebben in de lokale uitrol van dit concept.”

Eenvoudig principe

De Waardt presenteert het ombouwen van de motor – zodat de zuigers in beweging worden gebracht door perslucht in plaats van brandstof – als een eenvoudig principe: “We halen de kop van de motor af, net als alle onnodige onderdelen, zoals radiator, brandstofpomp, waterpomp en de turbo. Vervolgens plaatsen we een nieuwe kop met luchtinjectoren. Ook de brandstoftank wordt verwijderd en daarvoor in de plaats komen luchtflessen van 700 atmosfeer. De aandrijflijn wordt volledig behouden en om te voorkomen dat de boordcomputer foutmeldingen geeft, laten we het elektronische systeem volledig intact.” Zodra de auto rijdt op perslucht, bestaat de uitstoot uit niets anders dan lucht. De Waardt: “De lucht die uit de uitlaat komt, is -9 °C. Je zou kunnen stellen dat we de aarde afkoelen in plaats van verwarmen.”

De voordelen?

Over de actieradius van een door perslucht aangedreven bestelwagen zijn de meningen nog verdeeld, maar volgens De Waardt bedraagt deze zo'n 600 kilometer.





“Om die afstand te vergroten, is het slechts een kwestie van luchtflessen bijplaatsen.” En het tanken? Daarvoor levert Solution Air flessen die onder de grond geplaatst kunnen worden, daglichtpanelen die ervoor zorgen dat de flessen vol lucht gepompt worden en een compressor waarmee in vier minuten de auto bijgeladen wordt.

Of rijden op hogedrukluftmotoren in de nabije toekomst een vlucht gaat nemen, is een interessante vraag. Volgens de Waardt is het niet alleen veel goedkoper dan een elektrisch voertuig, maar heeft het nog veel meer voordelen. “De motor is sterker dan een dieselmotor, waardoor er meer restantenergie overblijft en de auto een hoger vermogen krijgt. Maar dat niet

‘De hogedrukluftmotor is sterker dan een dieselmotor, waardoor er meer restantenergie overblijft en de auto een hoger vermogen krijgt’

alleen, het voertuig wordt ook lichter. Wat veel mensen niet weten, is dat elektrische auto’s een stuk zwaarder zijn dan de huidige auto’s en dat ons wegennet daar niet tegen bestand is. De schade die dit met zich mee gaat brengen, kan enorm oplopen.”

En ander voordeel is dat bestaande benzine- en dieselauto’s omgebouwd kunnen worden, en ze dus niet afgevoerd hoeven te worden op het moment dat rijden op fossiele brandstoffen niet meer mag – nog een enorme winst voor het milieu.

De kosten?

Wat kost zoiets? De Waardt: “De kosten voor het ombouwen van een bestelwagen ligt om en nabij de € 12.000. Dan kun je er nog jarenlang mee rijden, maar dan volledig emissievrij. Bovendien geven we twintig jaar garantie op de onderdelen.” De persluchtinstallatie die Solution Air erbij kan leveren, vraagt wel om een flinke investering. “Maar die heb je zo teru verdiend als je geen diesel meer hoeft te tanken”, aldus de Waardt.

De toekomst?

Het klinkt als de perfecte oplossing voor bedrijven die uitstootvrij willen gaan rijden. Of het van de grond komt is, ondanks alle belangstelling, nog even afwachten. Om voertuigen te mogen registreren en verkopen in EU landen, is een Europese typegoedkeuring van de Rijksdienst voor het Wegverkeer nodig. De Waardt: “De RDW heeft in juli getest en is enthousiast, net als het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dat ook met wagens heeft gereden. We zijn met verschillende partijen in gesprek om te kijken hoe we het van de grond kunnen krijgen, maar dat is niet op één middag besloten. Keulen en Aken zijn ook niet op één dag gebouwd.”



1. Solution Air haalt de kop van de motor af, evenals alle onnodige onderdelen, en plaatst een nieuwe kop met luchtinjectoren.
2. Rudi Standaert (links) en Klaas de Waardt vormen de directie van Solution Air en hebben sinds 2020 de verkooprechten om rijden op perslucht uit te rollen in 164 landen.
3. De gemeente Terneuzen heeft de primeur en gaat als eerste in Nederland rijden op perslucht.

Rolstoelchauffeur Bjørn Erik Bergan:

‘Geweldig gevoel om weer met mijn truck onderweg te zijn’

De 29-jarige Noorse vrachtwagenchauffeur Bjørn Erik Bergan, alias Bernie, viel een paar jaar geleden van 4 meter hoogte uit zijn vrachtwagen. Sindsdien zit hij in een rolstoel. Dat houdt Bernie niet tegen om zijn vak uit te oefenen: hij liet zijn truck ombouwen en werkt inmiddels weer fulltime.

Inmiddels werkt Bergan al zes jaar als vrachtwagenchauffeur voor Asbjørn Næss Transport. “In oktober 2018 viel ik 4 meter naar beneden uit mijn wagen. Ik brak mijn rug en raakte vanaf mijn middel verlamd. Hierdoor zal ik altijd in een rolstoel zitten”, begint Bergan. Het is een schokkend verhaal, maar de nuchtere Noor blijft positief. “Mensen zeiden vlak na het ongeluk dat ik nooit meer zou kunnen lopen. Ik wilde het toch proberen, maar na een maand realiseerde ik me dat ik echt permanent verlamd zou zijn. Toch wilde ik er het beste van maken en kijken naar wat wél mogelijk was.”

Al snel vatte Bergan het idee op om zijn truck te laten aanpassen zodat hij ondanks zijn rolstoel toch zijn werk kon doen. Daar moest hij zijn werkgever wel eerst van overtuigen. “Mijn werkgever staat 100 procent achter mij en wilde mij steunen. Maar als rolstoelgebruiker de weg op gaan, dat is natuurlijk niet gebruikelijk. Via internet vond ik echter vier of vijf invalide vrachtwagenchauffeurs in Noorwegen. Ik ging researchen en een van die chauffeurs werd een vriend van mij; hij reed al tien jaar in een aangepaste truck. Om de Noorse autoriteiten te overtuigen dat het veilig is om als invalide een aangepaste wagen te rijden,

moest ik een rijtest afleggen. Dat deed ik in Bergen, in de truck van mijn vriend. Het voelde net alsof ik weer examen moest doen, maar het was wel een geweldig gevoel om weer op de weg te zijn!”

Lift

De aangepaste truck van Bergan kan ook door anderen worden gereden, maar is voor hem dusdanig gemodificeerd dat hij de pedalen met de hand kan bedienen. Aan de passagierskant is een lift op maat gemaakt waarmee Bjørn in zijn rolstoel in en uit de cabine kan. “Deze superarmlift is eigenlijk bedoeld voor gehandicaptenvervoer. Door een gespecialiseerd Noors bedrijf is deze lift aangepast voor mijn vrachtwagen. De andere Noorse rolstoelchauffeurs die ik op internet vond, bleven de hele dag in hun truck en konden met een knop in de cabine laden en lossen. Ik vervoer hout naar bouwmarkten door het hele land en moet zelf kunnen laden en lossen. Ik moet steeds uit de truck om de straps bij de trailer los te maken en wil ook bij de heftruckmachinist kunnen kijken. De lift is dan heel fijn. Daarnaast kan ik de trailer in meerdere compartimenten openen, waardoor het minder zwaar is.”

Fysiek zwaar

Uiteindelijk moest Bergan in totaal 625 dagen wachten op zijn aangepaste truck en trailer. “Ik probeerde de dagen te vullen door er op uit te gaan met de jetski, en ik houd er ook van om te driften met auto’s. Van thuiszitten wachten word je gek, dus ik was liever iedere dag bezig.” Toen hij uiteindelijk de weg op kon, was Bergan weer in zijn element. Toch is het fysiek zwaar om zijn werk op deze manier uit te voeren. “Alles wat ik doe is nu twee keer zo zwaar als





Bjørn Erik Bergan aan het werk zien?

Check zijn Facebook of Instagram:
www.facebook.com/bernie.bergan
 en www.instagram.com/berniebergan/?hl=nl

vroeger. Daarnaast loop ik tegen bepaalde uitdagingen aan. Bij de benzinepomp bijvoorbeeld, waar niets is aangepast voor invaliden. Ik ben niet bang om te vallen of een stoeprand of trap op te gaan. Ik ben koppig, maar ook trots: ik probeer altijd eerst zelf een oplossing te zoeken voordat ik om hulp vragen. Veel mensen denken dat rolstoelgebruikers niets zelf kunnen, maar ik kan zelfs onder mijn vrachtwagen kruipen. Het gaat niet makkelijk, maar het kan wel! Alles wat ik doe, moet ik met mijn handen en armen doen. In de winter moet ik bijvoorbeeld sneeuwkettingen op de banden leggen. Het lukt me wel om dit zelf te doen, maar het kost me dan bijna al mijn energie.

Als iemand mij kan helpen is het heel fijn, maar ik wil het wel zelf vragen. Waarom ik zo onafhankelijk wil zijn? Als ik alleen met mijn truck op pad ben en er zou iets gebeuren, dan moet ik het ook zelf kunnen oplossen!”

Inspiratiebron

Onder de naam ‘Bernie Bergan’ is Bergan een bekendheid op het web: hij heeft een eigen Facebook- en Instagrampagina waar hij foto’s en filmpjes deelt van zijn werk. “Veel mensen kijken die video’s en blijkbaar ben ik voor veel mensen een inspiratiebron. Zo heb ik het zelf nooit bekeken. Ik wilde niet beroemd zijn. Mijn doorzettingsvermogen

om als rolstoelgebruiker toch de vrachtwagen te besturen, komt helemaal uit mezelf. Ik ben veel te jong om thuis te blijven zitten. Vrachtwagenchauffeur worden was helemaal geen jongensdroom: ik ben eigenlijk tuinarchitect. Daar haalde ik echter niet zoveel voldoening uit. Toen ik chauffeur werd, ontdekte ik dat dit de beste baan is die je kunt hebben. Ik heb er nooit spijt van gehad om chauffeur te worden.”

1. Aan de passagierskant is een lift op maat gemaakt waarmee Bjørn in zijn rolstoel in en uit de cabine kan.
2. Bjørn Erik Bergan: “Veel mensen denken dat rolstoelgebruikers niets zelf kunnen, maar ik kan zelfs onder mijn vrachtwagen kruipen.



Scania verfijnt zijn trucks

Appels met peren vergelijken

Scania zette onlangs twee dikke V8-en in de Ardennen om de verschillen tussen deze auto's goed vast te laten stellen. De ene was een R590 afgeladen met opties, de ander een 770 S en tamelijk 'standaard' – als dat mogelijk is bij een V8.



1. In grote lijnen gelijk: een machtige V8.



De tijden dat het besturen van een zware vrachtauto veel spierkracht kostte, liggen ver achter ons. Scania gaat nog een hele stap verder met zijn huidige modellen die van allerlei rijtaakondersteunende opties kunnen worden voorzien. Vooral op het gebied van veiligheid en comfort hebben deze auto's een groot aantal opties die zelfs de meeste moderne personenauto's niet hebben. Om te ervaren wat de nieuwe Scania's zoal kunnen, zette de Nederlandse importeur twee dikke trucks in de Ardennen neer om deze aan de tand te laten voelen door Nederlandse en Belgische journalisten. De ene, een nagelnieuwe S-serie met een V8 met 770 pk, de andere een R-serie met een V8 met 590 pk. Juist de R is afgeladen met opties om de chauffeur zo goed mogelijk te ondersteunen bij het rijden. En de dikke S? Inderdaad, die heeft 770 pk en de chauffeur mag nog heel veel zelf doen. Wat dat betreft is het een beetje appels en peren vergelijken. Maar daar is zo af en toe ook niets op tegen.

Perstestvoertuig

De lichtblauwe Scania V8 R590 4x2 is een voertuig van het perstestcentrum in Zweden. Alles perstestvoertuigen hebben een naam, deze R590 gaat door het leven als Castor. Inmiddels is de cabine een bekende verschijning, maar onderhuids is bij Castor heel veel vernieuwd. In de eerste

plaats de versnellingsbak: Scania nam afscheid van de geautomatiseerde bak waarin nog altijd synchromeshringen zaten en presenteert nu de G33-serie die zo'n 80 kilo lichter is dan zijn voorganger. Kijk, als je toch op zoek bent naar mogelijkheden om gewicht te besparen... De G33 is een bak met twaalf overbrengingen, met een directe overbrenging als twaalfde trap. Daarbovenop is een apart tandwiel aangebracht als overdrive. Bij diverse gelegenheden gaf Scania al aan dat dit beter is dan de twaalfde overbrenging uit te voeren als overdrive. Ook nieuw is de achteras, met een eindreductie van 1 op 2,59 en ontworpen met de bedoeling zo min mogelijk interne wrijving te hebben.

Nieuwe versnellingsbak

Achter de cabine is het vrij goed te zien dat het om de nieuwe generatie versnellingsbak gaat, doordat hij flink korter is dan zijn voorganger. De synchromeshringen zijn eruit en dat scheelt een flink pak staalwerk. In principe is de gemonteerde G33CM voorzien van veertien overbrengingen, maar twee daarvan zijn kruipversnellingen. De '33' in de typeaanduiding betekent dat de bak geschikt is voor het overbrengen van een koppel van 3.300 Nm. 'C' staat voor Crawler-gear en 'M' voor Medium. Er is een zwaardere uitvoering voor zeer zwaar werk. >>



1

‘We zien een groeiende vraag naar trucks die geschikt zijn voor GTW’s van 60 ton en meer, vooral voor wegcombinaties’

>> Aan de gewichtsbesparing in de bak draagt ook het verminderen van de olie-inhoud bij. Door de tandwielen niet meer door de bak olie te laten draaien maar heel gericht met olie te besproeien, kan hij met minder olie toe. De versnellingsbak moet bijdragen aan een lager brandstofverbruik én aan nog minder geluid in de cabine.

Luxe V8-sfeer

Onder de cabine is meer vernieuwd zonder dat dat meteen in het oog springt. Daar hebben we de hulp bij nodig van demochauffeur Johan Akkerman. Met de cabine gekanteld wijst hij op onder meer het nieuwe systeem van uitlaatgasbehandeling om te voldoen aan en zelfs voor te blijven bij de huidige uitstooteisen. Er is een nieuwe inspuitspomp gekomen, met een hogere inspuitsdruk. Daarop is natuurlijk het motormanagementsysteem aangepast en zo waren er nog tal van andere zaken die er allemaal voor moeten zorgen dat deze diesel zo schoon mogelijk door het leven gaat. Natuurlijk is deze perstesttruck voorzien van een elektromotor om de cabine te laten kantelen. Feitelijk is dit een investering waar alleen de werkplaats plezier van heeft, want zo vaak zal een

chauffeur niet onder de cabine hoeven te zijn.

In het interieur van de R590 ademt alles de luxe V8-sfeer. Veel leder, een prima zittende bestuurderstoel en alles wat je aanraakt, ademt kwaliteit. Scania heeft in de ontwikkeling van de nieuwe cabines ook aandacht besteed aan het motorgeluid dat doordringt in de cabine. Bij een gewone vrachtauto zal de fabrikant zijn best doen alle motorgeluiden buiten de deur te houden. Dat gebeurt natuurlijk niet bij een Scania V8 die ook voor zijn motorgeluid wordt gekocht. Al met al is het heel bescheiden wat er van de motor te horen is wanneer we hem wakker schudden. Inschakelen van de versnelling gebeurt nog steeds met het vertrouwde schakelaartje aan de stengel onder het stuur. En supersoepel komt de combinatie, geladen tot een GVW van 40 ton, in beweging.

Op de Belgische binnenwegen mogen we niet sneller dan 60 km/u en dat kunnen we prima doen op de adaptieve cruisecontrol. Bij het inrijden van dorpjes de snelheid even verlagen naar 50 km/u en daarna zetten we er weer twee tandjes bij naar 60 km/u. Feitelijk hoeft je maar in een heel enkel geval een voet op een pedaal te zetten. Soms is

het leuk om dat in een klim te doen, zodat de motor wat duidelijker laat horen dat hier een dikke achtcilinder aan het werk is. Voor de rest is het bedienen van de schakelaar van de cruisecontrol voldoende. Na terugkomst op het lunchadres stapten we uit met het idee van wat-kan-een-chauffeur-meer-te-wensen-hebben?

Meer vermogen

Nou, wat te denken van meer vermogen? De opvallend rode 770 pk sterke S-serie heeft een goede 180 pk meer dan de 590 in de auto van het perstestcentrum. En dat was ook al geen instappertje, want de V8 is ook leverbaar met een 530 pk sterke motor. Boven de 590 zit behalve de 770 ook een 660 pk. Waar heb je zo'n 770 sterke trekker voor nodig, behalve natuurlijk voor het rijden van gekoelde bloemen? “Deze vermogens zijn natuurlijk niet voor iedereen, maar we zien een groeiende vraag naar trucks die geschikt zijn voor GTW’s van 60 ton en meer, vooral voor wegcombinaties”, vertelde Alexander Vlaskamp, executive vice president, bij de introductie van de 770. “De snelste manier om de transportefficiëntie te verhogen is met langere en zwaardere vrachtwagencombinaties. De toegevoegde brandstof voor een zwaarder voertuig wordt gecompenseerd door het aanzienlijk grotere laadvermogen. De CO₂-per-tonberekening is gunstig en bovendien is er de mogelijkheid om de Scania V8-truck te laten rijden op hernieuwbare biobrandstoffen.” Jammer dat in Nederland onlangs de komst





van de super ecocombi op de lange baan is geschoven. Maar in Zweden, Noorwegen en Finland zullen de trucks zonder meer ruim worden verkocht en aan eigenaren voor wie het imago van deze auto's een belangrijke rol speelt.

Op pad

Achter het stuur van de 770 S 6x2 is het verschil met zijn iets lichtere broertje bij stilstand niet meteen te herkennen. Dat is natuurlijk leuk van het merk: de cabines zijn voor alle series in grote lijnen gelijk. Je zit alleen wat dichterbij de weg of hoger in de lucht. In deze S-serie zit je best hoog en dat resulteert in een totaal vlakke vloer. In de R-serie heb je een minimaal bultje voor de motortunnel. De 770 S komt net zo soepel van zijn plek als de R590, maar bij het opdraaien van de hoofdweg merk je het eerste verschil al. Deze S heeft niet de extra elektrische ondersteuning van stuurinrichting, waardoor je met meer kracht het stuur moet ronddraaien. Door het ontbreken van die elektrische pomp mist de S diverse rijtaakondersteunende systemen op de stuurinrichting. Niet erg natuurlijk, tot voor kort wist je niet eens dat zulke systemen bestonden. Een ander goed merkbaar verschil zit in het weggedrag. De 770 is een drieasser met een luchtgeveerde vooras. Een richel in de weg die we met de S590 goed voelden, passeerden we met de 770 S zonder iets te merken. En ook heuvels passeer je met deze krachtpatser veel makkelijker. Op de rustige snelweg van Luik naar Luxemburg hadden wij de gelegenheid de enorme trekkracht van de motoren te beproeven. In een forse klim waar de S590 netjes zo'n 60 km/u kon vasthouden, kwam de 770 S hem voorbij alsof er geen heuvel/berg lag. Ongelofelijk. We hebben niet naar het

brandstofverbruik gekeken; daarvoor was deze rit niet bedoeld.

Scania had twee schijnbaar vergelijkbare auto's meegenomen naar de Ardennen voor een betere kennismaking. De nieuwe versnellingsbak in de S590 gooit hoge ogen net als veel van zijn rijtaakondersteunende systemen. Het enorme vermogen van de 770 S is indrukwekkend, maar voor een

Nederlandse vervoerder feitelijk nooit nodig. Zeker nu de eventuele komst van de super ecocombi naar de Nederlandse wegen op de lange baan is geschoven. Maar: we vergeleken appels met peren en ontdekten dat ze allebei erg lekker zijn.

2. De trailer achter het testvoertuig had alle voorzieningen voor een optimale stroomlijn.
3. Achter de 770 S hing een standaard drieassige gehuurde trailer.

Advertentie

Wel een opdrachtgever,



maar nog geen vergunning?

Haal dan zo snel mogelijk het Getuigschrift Beroepsgoederenvervoer (het "vakdiploma"). Dit getuigschrift is wettelijk verplicht als u vervoer voor derden wilt verzorgen.

Wij verzorgen opleidingen door het hele land, o.a. in Deurningen (Frans op den Bult), Heesch (De Pas), Nieuwegein (NBC), Yerseke, Den Haag (OUB), Staphorst (Waanders) en Waarland (Noord Holland). Andere wensen? Laat het ons weten. Al vanaf 6 deelnemers kunnen we een nieuwe opleiding plannen.

OUB

Ook Uw Bedrijfsbelang bv

Nieboerweg 71
2583 JV Den Haag
Tel. (070) 3555771
Fax (070) 3586492

info@oub-bv.nl
www.oub-bv.nl

IRU erkend
trainings-
instituut

IRU Accredited
Training
Institute
Academy

Meer weten? Vraag vrijblijvend een brochure aan, bezoek onze website of pak de telefoon.

Groot in kwaliteit Groot in kleinschaligheid

Grotere DAF's zijn gestroomlijnder, ruimer en veiliger

Start the Future, is het motto dat DAF voerde bij de introductie van zijn nieuwe vrachtautogeneratie. Die nieuwe generatie heeft nieuwe afmetingen die mogelijk werden dankzij nieuwe Europese wetgeving. Wij konden kort na de introductie de nieuwe trucks van dichtbij bekijken tijdens een sneakpreview. Wat kregen wij te zien?

In de eerste week van juni maakte DAF bekend dat in Eindhoven de eerste trucks van de band gaan rollen die voldoen aan de nieuwe Europese wetgeving op het gebied van gewichten en afmetingen. Deze nieuwe Europese richtlijn 2015/719 betreffende 'Afmetingen en gewichten' is bedoeld om fabrikanten meer ruimte te

geven voor het verbeteren van de stroomlijn van hun voertuigen en het verbeteren van de veiligheid van de chauffeur en andere verkeersdeelnemers. Extra ruimte die hierdoor aan de voorkant van de cabine ontstaat, mag alleen daarvoor worden gebruikt. Aan de achterzijde mag de trekker ook wat langer worden, zolang de trekker in

combinatie met een oplegger maar voldoet aan de voorschriften van de maximale bochtstraal. Met die uitgangspunten is DAF aan de slag gegaan, zo vertelt Peter Kramer, die bij DAF verantwoordelijk is voor de totale voertuiglay-out. "Als fabrikant zijn wij feitelijk alleen verantwoordelijk voor het voertuig dat wij bouwen. Een losse trekker voldoet natuurlijk altijd aan alle eisen als het gaat om de 'turning circle'. Met een oplegger erachter is dat een ander verhaal. Om onze klanten niet met een probleem op te zadelen, hebben wij onderzocht of onze nieuwe trekker voldoet aan de eisen als hij is gekoppeld aan een standaard drieassige oplegger van 12,60 meter lengte. En aan die eisen voldoet hij." De Europese Commissie voerde de



nieuwe richtlijn in om fabrikanten de mogelijkheid te geven nieuwe trucks beter te stroomlijnen en de veiligheid voor de chauffeurs te vergroten. DAF voegde daaraan het vergroten van het comfort voor de chauffeur toe. Raoul Wijnands heeft bij DAF het hele ontwerptraject op de voet gevolgd, en tijdens de presentatie vertelt hij er enthousiast over. “In de eerste plaats stond het verbeteren van de efficiëntie op de lijst. De ontwikkelaars kregen alle ruimte, ze werkten echt vanaf scratch. Zij keken dus ook naar de winst die het zou opleveren als de cabine een maximaal gunstige stroomlijnform zou krijgen. Dat zou een totale winst van 20 procent opleveren, maar het zou tegelijk een flinke aanslag doen op het gewicht van de truck en het directe zicht van de bestuurder. Met de huidige vorm wordt een aerodynamisch voordeel gehaald van 19 procent en een grote wendbaarheid. De bestuurder krijgt bovendien een veel beter zichtveld.”

De stroomlijnverbetering vertaalt zich in een 6,3 procent lager brandstofverbruik



c.q. minder CO₂-uitstoot. Op motorisch gebied werden de MX11- en MX13-motoren opnieuw goed onder de loep genomen. Het koppel groeide, in het differentieel zit opnieuw minder olie en de koeling werd verder geoptimaliseerd. Ook naar allerlei andere zaken in de aandrijflijn en de elektronica werd gekeken en deze aanpassingen leverden 3 procent brandstofbesparing op. Zo werd de predictive cruisecontrol geoptimaliseerd. De opmerking dat we die verbetering ook al bij een concurrent hebben gezien, pareert Wijnands heel snel: “Dat een andere fabrikant het ook doet, betekent niet dat jij het moet laten.” Samen met een gewichtsvermindering van 175 kilo leveren deze aanpassingen 10 procent brandstofbesparing op.

Veiligheid

De nieuwe Europese regels moeten ook een bijdrage leveren aan een grote veiligheid voor de bestuurder en andere verkeersdeelnemers. De aangepaste cabinevorm moet de kans op zware verwondingen bij aanrijdingen met zwakkere verkeersdeelnemers flink reduceren. Daarnaast is het zicht vanuit de cabine sterk verbeterd. De raamluizen zijn omlaaggebracht; in het onderste deel van het rechterportier is optioneel een extra ruit leverbaar. “En let op”, benadrukt Wijnands, “ondanks deze ruit kan de portierruit rechts gewoon omlaag.”

Tijdens deze presentatie voor een kleine groep blijkt dat het zicht inderdaad fors is vergroot. Als optie kunnen de spiegels worden vervangen door mirrorcams. Dat levert bovendien een verbetering op voor de luchtweerstand. De veiligheidskooiconstructie van de cabine is verder verbeterd, waardoor de cabine bij een frontale aanrijding naar achteren kan schuiven zonder te vervormen en ook niet loskomt van het chassis.

Comfort

Los van deze aanpassingen voegde DAF in de nieuwe XG- en de XG+-



2

uitvoering ook aan de achterkant extra ruimte toe; in totaal 330 millimeter. Het resultaat is een zeer ruime cabine waarbij de XG+ ook nog eens een fors hoger dak heeft gekregen. De XG en de XG+ kregen een bijna vlakke vloer, maar hielden net als de XF een instap met drie treden. Voor Raoul Wijnands was een vierde trede duidelijk een stap te hoog. “Dat moet je niet willen hebben”, zo betoogt hij. “Chauffeurs worden ouder, die moeten ook makkelijk kunnen instappen.”

De zit achter het stuur kan eindeloos worden gevarieerd. Volgens Wijnands is ook gekeken naar de jongere chauffeur die op een heel andere manier achter het stuur zit. “Die zit meer naar achter en met het stuur meer naar zich toe. Dat kun je nu probleemloos zo instellen.” Tijdens deze presentatie was er geen gelegenheid met de trucks te rijden. Die beleving staat gepland voor september.

1. Als opties mirrorcams en een extra zijruit in het rechterportier.
2. DAF tilde zwaar aan een maximale instap van drie treden met het oog op de ouder wordende chauffeur.



Thema Security

Het thema in de komende Transport & Logistiek is Security. Een van de hot items als het gaat om security, ook de in de transportsector, is cybercriminaliteit. De steeds verdergaande digitalisering van (transport)bedrijven heeft het cybergevaar aanzienlijk vergroot. Regelmatig worden bedrijven gehackt die vervolgens enorme bedragen aan losgeld moeten betalen om hun data terug te kunnen krijgen. Dat hacken van systemen en dus het platleggen van hele logistieke operaties leidt niet alleen tot omzetverlies en imagoschade bij het betreffende bedrijf, maar vaak ook bij partners in de logistieke keten. Alle redenen voor ondernemers om zich te wapenen tegen deze vorm van criminaliteit. In een interview gaat Ruud Geelen, directeur/eigenaar van NetworkPeople, in op het hoe, wat en waarom van cybersecurity.



Rijstijlcoaching Nextdriver vermindert schadelast

Veilig en zuinig rijden draagt bij aan brandstofefficiency. Maar hoe stimuleert een transportmanager dit bij de chauffeurs? Dat kan via rijstijlcoaching van Nextdriver op basis van data uit de boordcomputer. "Op de dag dat je hiermee begint, begin je te besparen", geeft Jasper Pauwelussen, chief technical officer bij SD-Insights, aan. Het twee jaar geleden gestarte rijstijlprogramma Nextdriver vindt steeds meer zijn weg in het wegtransport. Zo'n 1.000 beroepschauffeurs worden nu gecoacht op afstand op hun rijgedrag met Nextdriver. Albert Heijn is een pilot gestart. Een bedrijf dat al langer werkt met Nextdriver is Bentvelzen Transport uit Bleiswijk. Backofficemanager Gerrit Bosman, verantwoordelijk voor schadepreventie, vertelt over zijn ervaringen.

COLOFON

Transport & Logistiek is het vakmagazine voor de transport- en logistieke sector.

29ste jaargang, nummer 8

transportlogistiek.nl

Transport & Logistiek

Redactie

Annelies van Stijn (coördinatie) • T 06 51273035 • a.v.stijn@bdu.nl • Anita Hestens • T 06 11230115 • a.hestens@bdu.nl •

Contentregie

Albert Schuurman

BDUvakmedia • Postbus 67 • 3770 AB Barneveld •

redactie.tenl@bdu.nl • bduvakmedia.nl

Advertentiewerving

Martin ten Hoven • T 06 46118259 / 0342 494291 • E m.t.hoven@bdu.nl
Alle advertentiecontracten worden afgesloten conform de Regelen voor het Advertentiewezen gedeponneerd bij de rechtbanken in Nederland. Een exemplaar van de Regelen voor het Advertentiewezen is op aanvraag kosteloos verkrijgbaar.

Uitgeversteam BDUvakmedia

Peter Vorstenbosch (uitgever vakmedia)
Sonja Voois (adjunct-uitgever vakmedia)
Martin ten Hoven (salescoördinator)

Abonnementenadministratie

BDUvakmedia • Postbus 67 • 3770 AB Barneveld • T 0342 494882
Op werkdagen bereikbaar tussen 9.00 en 16.00 uur

Tarieven in 2021

Jaarabonnement € 184,14 exclusief btw
Jaarabonnement België € 206,82

exclusief btw, inclusief portokosten
Losse nummers (indien voorradig) € 10
Abonnementen kunnen op elk gewenst tijdstip ingaan en lopen automatisch door, tenzij uiterlijk 2 maanden voor de vervaldatum is opgezegd bij de abonneeservice. Zakelijke abonnementen worden niet tussentijds beëindigd.

Basislay-out

Studio 3017 •
E info@studio3017.nl

Vormgeving

GiesbersRetail • giesbersretail.nl

Druk

Vellendrukkerij BDU • vellendrukkerijbdu.nl

© 2021, BDUvakmedia





TRANSPORT & LOGISTIEK

VOOR ONDERNEMERS, LEIDINGGEVENDEN EN BELANGHEBBENDEN OP HET GEBIED VAN TRANSPORT EN LOGISTIEK

ADVERTEREN IN TRANSPORT & LOGISTIEK?

Met het sterke merk Transport & Logistiek bereikt u zowel de logistiek dienstverlener als de grotere transportondernemer. Transport & Logistiek heeft dan ook een sterk bereik onder de beroepsgoederenvervoerders. Met het magazine Transport & Logistiek, de goedbezochte website www.transportlogistiek.nl, de maandelijkse e-mailnieuwsbrief en de zeer actieve LinkedIn-pagina, komt uw campagne of boodschap optimaal onder de aandacht. Van reguliere advertenties, advertorials, branded content tot het redactioneel belichten van specifieke items, onze media adviseur werkt graag een totaalplan voor u uit!

**TRANSPORT & LOGISTIEK IS UW COMMUNICATIEPARTNER
OP HET GEBIED VAN TRANSPORT EN LOGISTIEK!**

Voor meer informatie over een totaalplan en de communicatiemiddelen die wij kunnen inzetten om uw boodschap te communiceren, kunt u contact opnemen met: **Martin ten Hoven - m.t.hoven@bdu.nl - 06 - 46 11 82 59.**

#DVC2021

DAG VAN DE

VRACHTWAGEN CHAUFFEUR

9 DECEMBER

NOTEER ALVAST DE DATUM.

Donderdag 9 december 2021 is het de Dag van de Vrachtwagenchauffeur. In Nederland en België. Een dag om waardering uit te spreken en aandacht te schenken aan de vele mannen en vrouwen die het hele jaar door zorgen dat alles wat we over de weg vervoeren veilig en op tijd op de bestemming aankomt. Dat is een compliment waard!

Heel veel bedrijven en organisaties ondersteunen dit initiatief met 'Bedankt'-acties in hun bedrijf. Middenin de drukste periode van het jaar, geven we vrachtwagenchauffeurs een welgemeend schouderklopje. Meld je alvast aan op onze website en laat zien dat jouw bedrijf meedoet!

Meer weten en deelnemen?

Kijk op www.dagvandevrachtwagenchauffeur.nl

Vrachtwagen-
chauffeurs
bedaukt!



Scan de QR-code
voor meer informatie

Mogelijk gemaakt door:

