

09

zevenentwintigste jaargang  
31 mei 2019



# TRANSPORT & LOGISTIEK

**THEMA:**  
**BOUWLOGISTIEK**  
**BINNENSTEDELIJK**  
**BOUWEN IS**  
**DÉ UITDAGING**

**MERCEDES-BENZ ACTROS: MIRRORCAM LOST ACHTERUITKIJKSPIEGEL AF**

# SLECHT WEER? GOED ZICHT!



# NEW DAILY CHANGE YOUR BUSINESS PERSPECTIVE



## ONGEËVENAARDE PRESTATIES

2.3 liter en 3.0 liter motoren,  
met vermogens tot  
210 pk en 470 Nm koppel

## DUURZAAMHEID EN RENDEMENT

Tot wel 10%  
besparing op brandstof- en  
onderhoudskosten

## STRESSVRIJ RIJDEN EN VEILIGHEID

Compleet nieuwe  
stuurinrichting en  
geavanceerde  
rijhulpsystemen

## VERBETERDE CONNECTIVITEIT EN SERVICE

Verbeterde uptime en  
efficiëntie met  
Daily B-Link Solutions

## NEW DAILY: CHANGE YOUR BUSINESS PERSPECTIVE

De New Daily is ontworpen om u te helpen bij het duurzaam ondernemen en het behalen van gezond rendement. In een snel veranderende wereld waarin automatisering een grote rol speelt, maakt de Daily grote stappen op weg naar autonoom rijden en verbeterde veiligheid.



[NEWDAILY.NL](http://NEWDAILY.NL)

# IVECO

Your partner for sustainable transport



**transport  
logistic**

the leading exhibition

**4.-7. Juni 2019**  
Messe München

**Bezoek ons!**

Hal A6, stand 305/406

“Intelligent aangepakt:  
zo krijgen uw alledaagse  
werkzaamheden echte  
meerwaarde.”

Andreas Völker, Director International Sales

Onze Profi Liner is een medewerker uit het boekje: belastbaar, flexibel, betrouwbaar en ook extreem rendabel. Dit echte multitalent uit de transportbranche overtuigt met een efficiënte en onverwoestbare basisuitrusting, welke tot in het kleinste detail is uitgevoerd met hoogwaardige standaardcomponenten. De laad- en loscycli zijn met maximale snelheid mogelijk en dankzij de individuele uitrustingsmogelijkheden kan de Profi Liner perfect op uw eisen worden aangepast. Zo haalt u dag na dag meer rendement uit elke minuut en elke kilometer.



Code scannen,  
er meer uithalen.

 **KRONE**  
*We Deliver the Future*

KRONE TRAILER BV, Bunschotenweg 10, 3089 KC Rotterdam, Tel.: +31104290588, Fax: +31104950852



## Tanken voor een scherpe prijs! Voordelig in Nederland én heel Europa.

Voor advies op maat bel **0252 463 212**, mail naar **[sales@dkv-euroservice.com](mailto:sales@dkv-euroservice.com)** of kijk op **[dkv-euroservice.com](http://dkv-euroservice.com)**

You drive, we care.



## Organiseer een truckersmeeting in het Green Planet S2M meetingcenter

€ 4,00 p.p.p.u. all-inclusive!

Truckers voelen zich thuis bij Green Planet.

### Welkom bij Green Planet.

Edward Doorten  
Ondernemer Green Planet  
Bereikbaar op 06-55335811  
of via [edward@doorten.nl](mailto:edward@doorten.nl)

**Green Planet**

today for tomorrow



Bultinge 2 Pesse - A28 afslag 28 - Tussen Zwolle en Groningen



OPTIMALE  
AUTOMATISERING

### AUTOMATISERINGSOPLOSSINGEN VOOR TRANSPORT EN LOGISTIEK

Optimale automatisering voor logistieke bedrijven is van levensbelang. TANS vervaardigt software voor transport- en logistieke ondernemingen. De standaard software van TANS kan worden aangepast aan de wensen van de klant. Wilt u weten wat de mogelijkheden zijn voor uw bedrijf? Neem dan contact met ons op. **[www.tans.net](http://www.tans.net)**

**TANS**

Standaard software | Flexibel inrichtbaar | Veel Know-how | Perfecte service



6



8



12

## THEMA: BOUWLOGISTIEK

- 6 Binnenstedelijk bouwen is de grootste uitdaging, zo blijkt uit het TLN/TNO-onderzoek naar trends en ontwikkelingen in de B&U.
- 8 Een bouwhub moet niet een doel op zich worden.
- 12 De Governance Code Veiligheid in de Bouw moet de werkomgeving veiliger maken.
- 15 "Het is goed om regelmatig op afstand naar onze rol te kijken", stelt Richard Grit (Vredeveld Transport).
- 16 POT Verhuizingen/Logistiek ziet kansen in de bouwlogistiek.
- 19 Bouwgame toont de effecten van menselijke beslissingen.

## MATERIEEL & LADING

- 30 "Slimme voertuigen, slim plannen, slim rijden, slim laden en lossen en slim reguleren", aldus Walther Ploos van Amstel tijdens het Nationaal Transportcongres.
- 32 Het nieuws aan de jongste Mercedes-Benz Actros bestaat uit onder meer mirrorcams. Hoe rijdt dat?
- 36 De redactie gaat op stap met de Volvo FE Low Entry Cab, die is voorzien van een distributieopbouw.

## & VERDER:

- 20 Productnieuws
- 23 Bedrijfsnieuws
- 24 Nieuws van TLN
- 38 Binnenkort & Colofon

**KIJK VOOR (MEER)  
NIEUWS OVER  
BRANCHE, BEDRIJVEN  
EN PRODUCTEN OP  
TRANSPORTLOGISTIEK.NL**



15



19



16



30



36

## ONTWIKKELINGEN IN DE BOUWLOGISTIEK

# BINNENSTEDELIJK BOUWEN DE GROOTSTE UITDAGING

TLN rondde, samen met TNO, begin 2019 een uitgebreid onderzoek naar trends en ontwikkelingen in de Burgerlijke en Utiliteitsbouw (B&U) af. Vervolgens boog een groep vervoerders zich over de resultaten en besprak zij welke uitdagingen er liggen voor de sector de komende jaren.

**L**aten we beginnen met een misverstand de wereld uit te helpen. Bouwlogistiek is een veel gebezigde term en wordt vaak ten onrechte alleen toebedeeld aan het vervoer van bouwmaterialen van handelaar of producent naar de bouwplaats, de corebusiness van de meeste leden van TLN. Het is echter veel meer dan dat. Feitelijk: alle handelingen (organiseren, plannen, besturen en uitvoeren) die nodig zijn om grondstoffen

vanaf de winning en bouwmaterialen vanaf de productie te verwerken in het uiteindelijke bouwwerk. Het begint dus al met de wensen van de opdrachtgever en de uitwerking van de architect. Het ontwerpen van een gebouw, zoals het digitale bouwinformatiemodel (bim), vanwaaruit uiteindelijk plannen en dus logistieke bewegingen ontstaan. Het is ook het gebruik van een consolidatiecentrum (hub) aan de rand van steden, waarna

materialen just in time naar de veelal kleine bouwplaatsen worden vervoerd.

### ALLEMAAL BOUWLOGISTIEK

En om nog even door te gaan: bouwlogistiek is ook de opslag op en de inrichting van de bouwplaats zelf en het transport van dagpakketten naar de plaats van de vaklieden door middel van runners. De logistiek van ondersteunende activiteiten op de bouw, zoals vervoer en inzet van bouwketen, heimachines, generatoren en kranen, het grote aantal transportbewegingen van onderaannemers en vaklieden, die vooral in de afbouwfase massaal naar de bouwplaats trekken in hun busjes. Allemaal bouwlogistiek.

### VEEL TRANSPORT

Tussen de 1.000 en 1.500 beroeps-goederenvervoerders zijn direct of indirect actief in de bouw. De diversiteit is enorm. Van steenrijders tot exceptioneel transporteurs, van kiepautobedrijven tot materieeldiensten, van heipalenvervoerders tot distributiebedrijven. De bouwsector kent ook een aantal subketens. Zo is de keten van de B&U (burgerlijke en utiliteitsbouw) anders dan die van de infrastructuur. De laatstgenoemde keten omvat bijvoorbeeld veel kiepautobedrijven voor het vervoer van losgestorte goederen, zoals freesasfalt, warm asfalt, zand en grond. Deze transporteurs rijden veelal in directe opdracht van de wegenbouwers. In de burger- en utiliteitsbouw zijn bouwhandel en producent belangrijke tussenschakels tussen aannemer en vervoerder, én de opdrachtgever van transporteurs.

### UITGEBREID MARKTONDERZOEK

Vorig jaar oktober deden wij verslag





in dit blad van alle relevante trends en ontwikkelingen die de transport- en logistieke activiteiten in de B&U-sector kunnen beïnvloeden. Begin 2019 kwamen daar de resultaten bij van onderzoek door TNO naar optimale bouwlogistieke maatregelen. In maart 2019 besprak een groep bouwmaterialenvoerders welke uitdagingen kansrijk werden geacht. Een aantal relevante wordt hier benoemd.

### **VERANDERING IN BOUWPROCES**

Het is alom bekend dat er gedurende het bouwproces veel veranderingen kunnen plaatsvinden, met gevolgen voor de transporteur. De vraag is dan vooral wie wanneer over de nieuwe informatie beschikt en wanneer die informatie de transporteur bereikt. De vervoerders zijn het met elkaar eens dat deze uitdaging op het vlak van de individuele ondernemer ligt en dat hij meer met de klant moet overleggen over de beschikbaarheid van informatie, de beste logistiek en het levertijdstip. Wanneer heeft de aannemer de bouwmaterialen echt nodig en kan vervoer wellicht plaatsvinden op een gunstiger tijdstip? Alleen overleg met de opdrachtgever kan de transporteur wellicht meer flexibiliteit geven.

### **SAMENWERKING**

Over samenwerking raakt de transportsector niet uitgepraat. Dit onderwerp komt stevast terug de laatste decennia. Het is een gevoelig punt, omdat veel vervoerders vrezen hiermee hun onderscheidend vermogen kwijt te raken.

Velen voelen wel aan dat schaalvergroting door samenwerking een betere positie geeft tegen de steeds groter wordende opdrachtgevers in de bouwgroothandel en producenten. In dit kader is het mooi om te zien dat de bij de brancheorganisatie Hiberna aangesloten bouwhandelaren en producenten de samenwerking met andere transporteurs zoeken. Op 4 juni wordt het event 'Samen aan de slag' gehouden. De kans voor de branche om haar logistieke kennis in te brengen (aankopen op [www.hiberna.nl](http://www.hiberna.nl)).

### **BINNENSTAD EN MILIEU**

Misschien wel de meest relevante uitdaging is de bouw in binnensteden. De bouwopgave in binnensteden zal de komende jaren hoog blijven. Het slopen van gebouwen, de recycling van bouwwerken en het hergebruik van bouwmaterialen gaan toenemen. Sommige vervoerders zien commerciële kansen op dit vlak. Als het gaat om de klimaatdoelstellingen lopen de vervoerders vooral aan tegen de onzekere besluitvorming van de overheid. Komen er milieuzones en waar? Zijn de binnensteden nog bereikbaar? Het investeren in materieel wordt lastig met deze onzekerheid. Vervoerders zien hier een belangrijke taak voor TLN om die duidelijkheid af te dwingen.

### **INDUSTRIALISATIE**

De verschuiving van bouwplaats naar industrie door middel van prefab gaat gestaag door, maar in welke mate en snelheid is onbekend. Het is een feit dat

vervoerstromen hierdoor veranderen en dat voor het vervoer van geprefabriceerde bouwelementen geïnvesteerd moet worden in ander materieel. De vervoerders hebben daarom behoefte aan nadere duiding van de mate en snelheid waarin deze ontwikkeling gaat.

### **DIGITALISERING**

Daar waar de ene vervoerder al op efficiënte wijze gegevens digitaal uitwisselt met ketenpartners, vragen andere zich af wat er nog gaat gebeuren. Data delen wordt belangrijk gevonden. Maar hoe daarmee om te gaan als individuele ondernemer, wordt door sommigen als moeilijk ervaren. De rol van TLN wordt benadrukt, om de praktische mogelijkheden te onderzoeken en het digitale kaf van het koren te scheiden.

### **RAPPORTAGE**

Het volledige ketenonderzoek van TLN en TNO wordt voor de zomer gepubliceerd. TLN zal zich daarna, samen met de betrokken deelmarkten, buigen over de vraag of en hoe de genoemde uitdagingen opgepakt worden.

**Paul van der Linde is coördinator Kennisteam Deelmarkten en ketens en secretaris van de deelmarkten afvalstoffentransport en bouwvervoer bij TLN.**

1. Samenwerking is een veelbesproken, maar ook gevoelig punt binnen de transportsector.
2. In het bouwproces verandert veel, met gevolgen voor de transporteur.

# ONTWIKKELINGEN IN AMSTERDAM EN ROTTERDAM BELICHT BOUWHUB MAG NOOIT EEN DOEL OP ZICH ZIJN

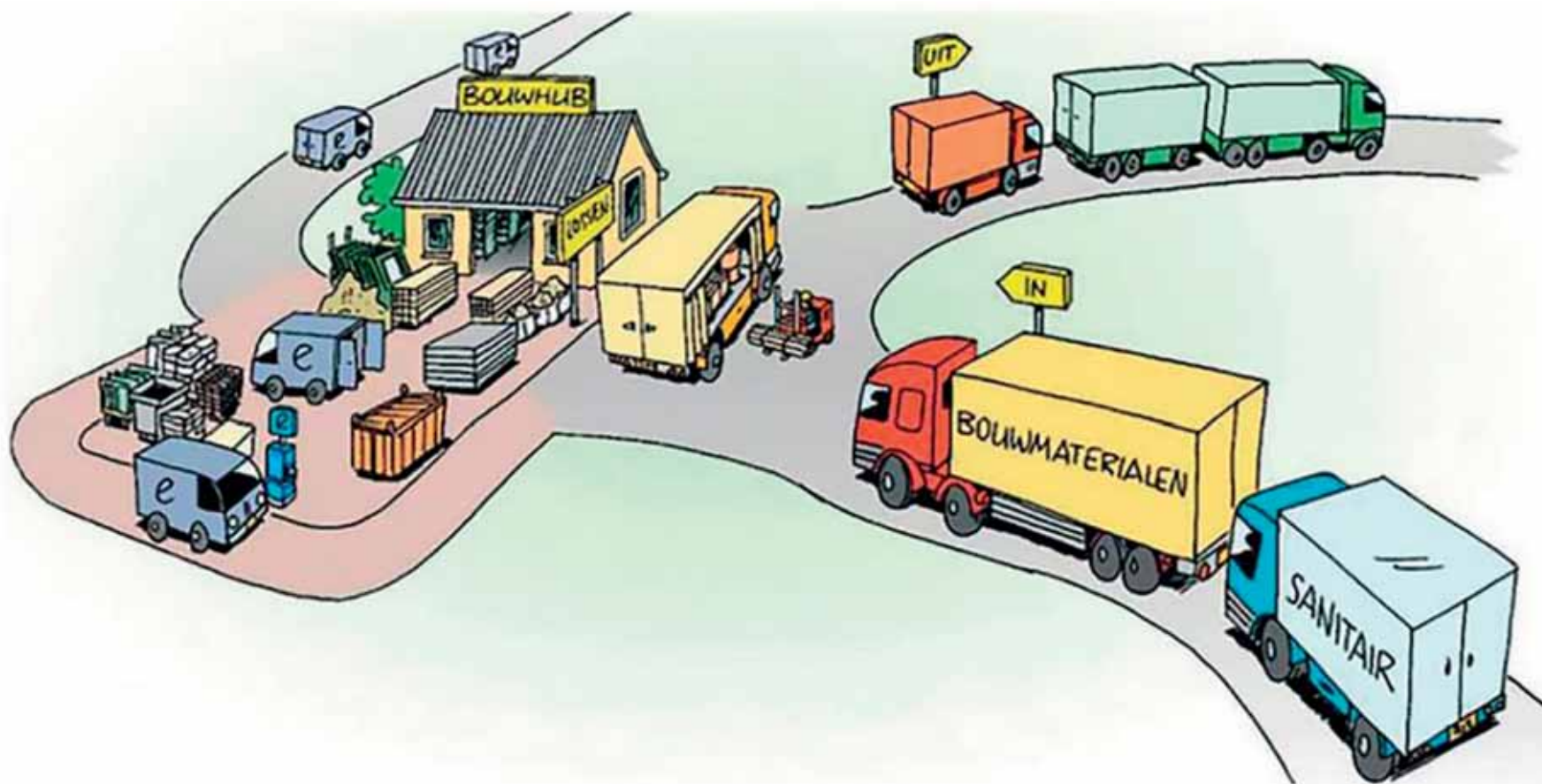
Binnensteden lopen vol. Steeds meer gemeenten nemen maatregelen om de leefbaarheid te vergroten en de luchtkwaliteit te verbeteren. Tijdig bouwmaterialen aan- en afvoeren voor bouwprojecten in de binnenstad kan lastig zijn. In hoeverre zijn bouwhubs de oplossing?

**B**ouwverkeer heeft een aanzienlijk aandeel in het binnenstedelijk vervoer. Niet alleen het vrachtvervoer, maar ook het personenvervoer van de vele onderaannemers. De komende jaren wordt er veel gebouwd in binnenstedelijk gebied. Combineer die twee en zie een groot probleem, excuus uitdaging. De

duurzaamheidsvisie van TLN houdt een zero-emissiebeleid in voor binnensteden en low-emissie voor buiten de steden. Voor bouwverkeer, dat van fabrikanten en de bouwgroothandel naar bouwplaatsen gaat, liggen hier grote uitdagingen. Zal het vervoer op de langere afstand buiten de steden vooralsnog dieselgedomineerd en op termijn

low-emissie zijn, de laatste kilometers in de steden zal het vervoer snel op zero-emissie overgaan.

De oplossing? Een bouwhub aan de rand van de stad, waar bouwmaterialen worden opgeslagen en verder worden vervoerd met zero-emissie vervoer, hetzij over de weg, hetzij over water, als dat kan. En behalve



## ELEKTRISCHE DISTRIBUTIETRUCKS PRODUCEREN GEEN GELUID – DAT IS GUNSTIG VOOR DE BEWONERS IN DE DIRECTE OMGEVING VAN DE BOUWPLAATS

1. Voor de opening van de Bouwhub Amsterdam werd alles uit de kast gehaald (Foto: Arno Stevens).

voor op- en overslag kunnen bouwhubs ook hun nut bewijzen voor het samenstellen van de dagwerkpakketten van de (onder)-aannemers, tegelzetters, metselaars, stukadoors, elektriciens enzovoort. Als die dagpakketten door zogenoemde runners op de bouwplaats op de plaats van verwerking worden gezet, stijgt de arbeidsproductiviteit van deze vaklieden met tientallen procenten. Pure winst dus. Maar een bouwhub mag nooit een doel op zich zijn, want het vervoer van fabrikant of handelaar via een bouwhub, waar overslag plaatsvindt, is niet per definitie efficiënt. Een bouwhub is gezien de klimaatuitdagingen en leefbaarheidseisen in binnensteden wel een zeer nuttig middel in het bouwlogistieke proces. Er komen steeds meer bouwhubs, op initiatief van soms een bouwgroothandel, die al vaak geografisch aan de rand van steden is gesitueerd, soms een aannemer en soms ook een vervoerder. Wat zijn de nieuwste ontwikkelingen rond bouwhubs in Amsterdam en Rotterdam?

### BOUWHUB AMSTERDAM

Op 16 mei werd onder grote belangstelling de Bouwhub Amsterdam geopend. Met als klapstuk de onthulling van de eerste vrachtauto op hvo, een synthetische olie waarvoor geen fossiele brandstoffen meer hoeven te worden gebruikt. Een idealere locatie voor een bouwhub is vrijwel niet denkbaar: voor de aanvoer van bouwmaterialen van producenten en handelaren op enkele minuten van de Ringweg A10 en voor de aanvoer naar de bouwplaats in de stad op enkele kilometers gelegen van het centrum. En niet onbelangrijk: aan het water. Hoewel officieel net geopend, draait de Bouwhub al sinds halverwege 2018. En alleen al in het eerste project boekte het al indrukwekkende

resultaten, zoals de besparing van 6.500 wegkilometers, de levering van 1.200 ton materiaal just in time en de besparing van 44 minuten per rit. Dit project werd gedaan met bouwbedrijf Vorm; nieuwe projecten van BMN bouwmaterialen, Hemubo, M.J. De Nijs en Zn. staan op stapel.

### EFFICIËNTER, SCHONER, SLIMMER

De Bouwhub Amsterdam is een initiatief van Transporteur C.H. Dekker en Gebr. van 't Hek Funderingstechnieken. De uitdaging is duidelijk. Aan de ene kant vereist bouwen op postzegellocaties in de binnenstad vaak de inzet van zwaardere materieel met zware autolaadkranen. Aan de andere kant is Amsterdam kwetsbaar door de staat van kades en bruggen en wordt zero-emissie uiteindelijk de norm. Alleen door samenwerking kan deze uitdaging worden opgepakt. De Bouwhub Amsterdam speelt hierin een belangrijke rol. Niet alleen in het fysieke just in time-transport, maar ook in de ondersteunende

en voorbereidende processen, zoals een adequaat ict-systeem en advies over de optimale logistieke planning, waaronder die van de kranen. Maar ook de veiligheid rond transport, het aanrijden en lossen wordt de klanten uit handen genomen. Efficiënter, schoner en slimmer, daar staat de Bouwhub Amsterdam voor. En daar hoeft niet aan te worden getwijfeld. Het enthousiasme, het professionalisme en het geloof dat dit gaat lukken stralen letterlijk af van alle initiatiefnemers en medewerkers van de Bouwhub.

### CIRCULAIRE BOUWHUB

Ook in Amsterdam en aan het water gelegen is de Circulaire Bouwhub die VolkerWessels Bouwmaterieel samen met sloopbedrijf Beelen momenteel realiseert. De Circulaire Bouwhub, onderdeel van Amsterdam Logistic City Hub, wordt gevestigd aan de Ankerweg in het Westelijk Havengebied en neemt ongeveer 2 ha in van de totale locatie van 10 ha. De locatie >>





>> ligt aan het water, waardoor transport van materiaal, materieel en mensen over water mogelijk is. De werkzaamheden zijn in volle gang. Er is gestart met de grondsanering en de aanleg van een nieuwe kade. Eind dit jaar of in het eerste kwartaal van 2020 moet de bouwhub klaar zijn. Deze is al wel operationeel. Vanuit de bouwhub wordt het totale logistieke proces van de bouwketen, van leverancier tot bouwplaats, gemonitord en gecoördineerd door VolkerWessels Bouwmaterieel. De leveranciers worden zonder wachttijden gelost, de leveringen worden geconsolideerd tot dagpakketten en worden op de slimste manier naar de bouwprojecten in de binnensteden vervoerd. De Bouwhub is een white label-concept. Dit houdt in dat alle partijen, bouwers en toeleveranciers gebruik kunnen maken van de faciliteiten.

### MATERIALEN HERGEBRUIKEN

Axel Hendriks, innovation and new business manager, licht toe: "Beelen staat

voor het sluiten van de materiaalcircels. Al meer dan 25 jaar werken wij samen met onze opdrachtgevers en partners aan het hoogwaardig hergebruiken van materialen en bouwstoffen die vrijkomen bij onze projecten. Met de Circulaire Bouwhub tillen we dit naar het volgende niveau, met name als het gaat over direct hergebruik van gebouwonderdelen. Concreet zal bijvoorbeeld alle materiaal dat vrijkomt bij een sloop in de binnenstad van Amsterdam per boot naar de Circulaire Bouwhub worden vervoerd. Daar zal ter plekke het materiaal dat daar geschikt voor is, worden vermaakt tot nieuwe bouwmaterialen. Die materialen worden opgenomen in de bouwhub en zullen vanuit daar weer per boot worden vervoerd naar een nieuwbouw project. Bij de verwerking zullen mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt worden opgeleid en ingezet." Door in te zetten op digitalisering worden vraag en aanbod van gebruikte bouwmaterialen steeds beter op elkaar afgestemd. Dit alles biedt kansen

voor Amsterdam om haar binnenstedelijke logistiek duurzaam te optimaliseren.

### ONTWIKKELINGEN ROTTERDAM

Bouwen, bouwen, bouwen. Hierop richt de gemeente Rotterdam zich in de komende tijd. Tot het jaar 2040 staat Rotterdam voor een bouwopgave van 50.000 woningen in de binnenstad.

Jan Robbert Albrechts, coördinator goederenvervoer bij de gemeente, vindt de ontwikkeling van (tijdelijke) bouw hubs belangrijk. "De inzet van hubs in de bouwlogistiek biedt in onze ogen kansen om het bouwvervoer efficiënter en schoner te maken. De gemeente Rotterdam bereidt daarom een stimuleringsregeling voor." In Rotterdam is een consortium opgericht voor de ontwikkeling van een bouwhub, waarin ook de gemeente zit, voor het Rotterdamse nieuwbouwproject Huis van Inspiratie in Nieuw Crooswijk. Dit bouwproject krijgt de steigmateriaal vanaf april groen en emissieloos aangeleverd door elektrische 19-tons vrachtauto's van Breytner Zero Emission Transport. Het transport vindt plaats van de materieeldienst van aannemersbedrijf ERA Contour in Bergambacht – dat ERA in een persbericht een logistieke hub noemt – tot de bouwplaats in Nieuw Crooswijk. Volgens Jeroen Baartmans, managing director van Breytner, zou het een goede zaak zijn om een bouwhub te ontwikkelen om het versnipperde bouwvervoer in de stad te bundelen. De kosten van zo'n bouwhub moeten dan worden terugverdiend door efficiëntere bouwlogistiek.

### ELEKTRISCHE VRACHTWAGENS

De bouwvervoerder zijn aangesloten bij het initiatief Logistiek



4

2. Bij de opening van de Bouwhub Amsterdam werd de eerste vrachtauto op hvo onthuld.
3. De Circulaire Bouwhub van VolkerWessels en Beelen wordt gevestigd in het Westelijk Havengebied in Amsterdam.
4. Breytner vervoert steigermaterialen emissieloos richting de bouwplaats in Nieuw Crooswijk.
5. De aan- en afvoer van bouwmaterialen voor bouwprojecten in binnensteden kan lastig zijn.

## VANUIT DE BOUWHUB WORDT HET TOTALE LOGISTIEKE PROCES GEMONITORD EN GECOÖRDINEERD

010 van de gemeente Rotterdam dat zich richt op efficiënt en emissieloos binnenstedelijk transport. Hierin werkt de gemeente ook samen met nog andere bouwers en transporteurs, met als doel de uitstoot van het transport binnen de stad te minimaliseren. Door het opzetten van logistieke hubs, gecentraliseerde

opslagterreinen buiten de stad, wordt het mogelijk om op termijn het transport binnen de stad emissieloos te laten plaatsvinden. Met Logistiek 010 maken overheid en bedrijfsleven zich samen sterk voor duurzame oplossingen die de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid van de Rotterdamse binnenstad verbeteren. Samen met MDB, leverancier van de steigermaterialen, en vervoerder Breytner maakte ERA Contour afspraken om de steigermaterialen die benodigd zijn op het bouwproject in Nieuw Crooswijk zonder uitstoot te transporteren. Daarbij zet Breytner elektrische distributietrucks in. Omdat deze minder gewicht kunnen vervoeren dan

grotere vrachtwagens, worden er kleinere hoeveelheden in één keer geleverd dan normaal. Dat betekent meer just in time-leveringen. Hierdoor is minder opslagruimte op het bouwterrein nodig. En omdat de vrachtwagens elektrisch zijn, produceren ze geen geluid – een mooi bijkomend voordeel in de drukke binnenstad en zeker voor de bewoners in de omgeving van de bouwplaats. De totale hoeveelheid steigermaterialen wordt verdeeld over een aantal maanden aangevoerd. Ondertussen is ERA Contour ook met leveranciers van andere bouwmaterialen in gesprek om de mogelijkheden voor emissieloos en efficiënt transport via de 'logistieke hubs' te onderzoeken.



5

## GOVERNANCE CODE VEILIGHEID IN DE BOUW MOET WERKOMGEVING VEILIGER MAKEN

# VEILIG WERKEN OF NIET WERKEN

Veiligheid op de werkvloer zou de gewoonste zaak van de wereld moeten zijn, ook in de bouw. Toch gebeuren er regelmatig ongelukken op bouwplaatsen waarbij gewonden of zelfs doden te betreuren zijn. Met de Governance Code Veiligheid in de Bouw wil de bouwsector de werkomgeving veiliger maken.

**E**en bouwvakker die op de bouwlocatie door een achteruitrijdend voertuig wordt aangereden, een chauffeur die bij het lossen van de trailer valt, een bouwvakker die tijdens het verplaatsen van een niet-geborgde graafbak wordt geraakt doordat de graafbak valt. Het zijn maar een paar voorbeelden van ernstige incidenten die soms plaatsvinden

op bouwplaatsen. Regelgeving te over om onnodige risico's, fouten en dus ongelukken te voorkomen, maar het blijft mensenwerk.

### SLAGKRACHT

"De gevolgen van een incident kunnen groot zijn voor het slachtoffer. Als sector en als bedrijf wil je persoonlijk leed bij

slachtoffer, collega's, familie en vrienden voorkomen. Ook wil je voorkomen dat projecten stil komen te liggen, met eventuele schadeclaims tot gevolg. Met de Governance Code Veiligheid in de Bouw (GCvIdB) hebben we daarom als sector zelf het initiatief genomen om de veiligheidscultuur in de bouw verder te verbeteren", vertelt Kommer den Uil, manager KAM bij BAM Infra Nederland en lid van de Kerngroep GCvIdB. "Bestaande regels dekken soms niet alle risico's en wachten op nieuwe regelgeving duurt vaak lang. Te lang, want ieder incident is er een te veel. Met de GCvIdB hebben we als sector meer slagkracht en kunnen wij zelf met initiatieven komen die de veiligheid verhogen. Naast gemeenschappelijke afspraken, hebben we het ook over bewustwording. Veiligheid moet immers vast onderdeel zijn van de bedrijfscultuur. Het moet voor alle partijen vanzelfsprekend zijn dat je je houdt aan de afspraken, voorschriften en instructies. Ook moet je toezien op elkaars veiligheid."

### DODE HOEK

De uitgangspunten van de Governance Code, oktober 2012 ondertekend door opdrachtgevers en opdrachtnemers in de bouw, infrastructuur en installatietechniek, zijn onder meer: het continu verbeteren van de veiligheidscultuur in de sector; uniformering en standaardisatie van instrumenten, regels, voorschriften en veiligheidsmiddelen voor een effectiever en doelmatiger veiligheidsbeleid; monitoring van veiligheidsprestaties en melding van ongevallen en incidenten; het delen van informatie over veiligheid; ontwikkeling van risicobeheersystemen; versterking van opleidings- en scholingsprogramma's. De gemeenschappelijke uitgangspunten





2

en kernwaarden worden op basis van de Governance Code vertaald in concrete afspraken en acties. Op beleidsmatig niveau is in dit kader in maart 2017 het voorschrift 'Aanrijdbeveiliging personen op voertuigen en bouwmachines' opgesteld. De ondertekenaars van de Governance Code vinden dat er meer moet worden gedaan aan het beveiligen van personen door achteruitrijdende voertuigen. Den Uil: "De dode hoeken aan de achterzijde van het materieel en de zichtbaarheid aan de niet-bestuurderszijde van voertuigen zijn de belangrijkste oorzaken van ernstige incidenten. Naast afspraken over scheiden van werkverkeer en personenverkeer, fysiek scheiden van werkverkeer en personen en het treffen van organisatorische maatregelen zoals voorlichting en instructie, worden er aanvullende eisen gesteld aan de voertuigen en machines. Ze moeten zijn uitgerust met een van de volgende systemen: radar,

camera, blokkering met infrarood of een ander systeem dat het voertuig of de machine doet stoppen."

#### **GPI CERTIFICAAT**

In het kader van uniformering en standaardisatie is vanaf 1 april 2019 de Generieke Poortinstructie (GPI) verplicht geworden voor toegang op alle Nederlandse bouwplaatsen en moet de GPI worden opgenomen in de onderhoudscontracten van ondernemingen die de GCvIdB hebben ondertekend. "De GPI vervangt alle algemene veiligheidsinstructies die tot voor kort overal apart werden gegeven. Eén uniforme poortinstructie voor alle bouwplaatsen vergroot de bewustwording rond veilig werken en bespaart tijd", aldus Den Uil. Wat is er precies veranderd? Sinds 1 april 2019 moeten alle medewerkers die werkzaamheden verrichten op een bouwplaats kunnen aantonen dat zij de

### **TLN en de Governance Code veiligheid in de Bouw**

TLN onderschrijft de doelstellingen van de Governance Code (GC), maar maakt zich wel grote zorgen over de grote versnippering in veiligheidsregels, het zonder overleg eenzijdig opleggen van maatregelen en de eenzijdige en niet heldere communicatie vanuit de GC. Als voorbeeld noemt TLN de opgelegde maatregelen aan voertuigen om aanrijdbeveiliging op bouwplaatsen te voorkomen. Adequate maatregelen om rondom zicht mogelijk te maken, zijn zeer lastig te implementeren, vergen behoorlijke investeringen en mogen zeker niet leiden tot een verschuiving van zorgtaken en verantwoordelijkheden op de bouwplaats zelf, aldus de ondernemersorganisatie. Deze zorgen en het verzoek om meer samen te werken met brancheorganisaties zijn neergelegd bij de GC. Naar verwachting zal hierover zo snel mogelijk een gesprek plaatsvinden.



3

GPI-toets hebben behaald om toegang te krijgen tot de bouwplaats. Dit geldt ook voor medewerkers die al in het bezit zijn van een (VOL) VCA-certificaat of Digitaal Veiligheids Paspoort (DVP). Voor de GPI moet een lesmodule worden gevolgd en toets (25 minuten) worden gemaakt op de website [www.gpi.nu](http://www.gpi.nu). Na het behalen van de toets ontvangt de medewerker een certificaat. Dit is één jaar geldig.

#### **VEILIGHEIDSLADDER**

Om het veiligheidsbewustzijn in de gehele bouwketen op een hoger niveau te brengen, wordt vanaf 2021 de veiligheidsladder toegepast als selectiecriteria bij aanbesteding. Hierbij wordt rekening met de omvang van de opdracht en de mate van risico. "De ladder is ontwikkeld om de veiligheidscultuur van een organisatie in beeld te brengen. Doordat zowel de opdrachtgevers als opdrachtnemers dit instrument hanteren, ga je elkaar op veiligheidsgebied beter begrijpen en kun je met elkaar gericht werken aan verbetering", zegt Den Uil. "Ook zijn we bezig met het ontwikkelen van een Uniforme Meld App. Daarmee kunnen alle betrokkenen in de bouwketen onveilige situaties, maar ook best practices, op bouwplaatsen melden. Zo kunnen we als collectief leren en met elkaar een steeds hoger veiligheidsniveau bereiken." Het is de bedoeling dat de Meld App volgend jaar in gebruik wordt genomen.

1. Achteruitrijdende vrachtwagens en machines op bouwlocaties kunnen tot gevaarlijke situaties leiden.
2. Alle medewerkers die werkzaamheden verrichten op een bouwplaats kunnen aantonen dat zij de GPI-toets hebben behaald om toegang te krijgen tot de bouwplaats.
3. Kommer den Uil: "Als sector moeten we ons houden aan afspraken, voorschriften en instructies, maar ook toezien op elkaars veiligheid."



# DE 7,5 TONS FUSO CANTER. BEPAALD (G)EEN LICHTGEWICHT!

Wilt u een compacte truck die uitblinkt in laadvermogen? Dan is de FUSO Canter 7,5 tons de vrachtwagen voor u! Door zijn lage eigen gewicht kan de truck namelijk tot 20% meer lading vervoeren dan andere trucks in hetzelfde segment. Zo maakt de Canter uw onderneming nóg efficiënter. U heeft al een Canter inclusief laadbak met zijdeur en laadklep vanaf de scherpe adviesprijs van € 49.500,-. Bovendien ontvangt u drie jaar lang of tot een kilometerstand van 100.000 garantie op het chassis, de aandrijflijn en de af fabriek aangeboden onderdelen. Met de FUSO Canter 7,5 tons heeft u de betrouwbare, efficiënte partner die u zoekt.





## DEELNEMERS OVER TRAINING ONDERNEMER IN BOUWLOGISTIEK

# LEREN VAN ELKAAR

TLN bood begin dit jaar de training ‘Ondernemer in bouwlogistiek’ aan. Die is opgezet om bedrijven, die actief zijn in die deelmarkt, te helpen de juiste ondernemerskeuzes te maken. Drie deelnemers vertellen over hun ervaringen.

In de training behandelde docent Marcel Ludema – onder meer aan de TU Delft verbonden – logistieke concepten en de belangrijkste trends en ontwikkelingen in de logistiek en het supplychainmanagement. Zowel die in het algemeen, als die specifiek voor de bouwketen kwamen aan de orde. Logistic engineer Richard Grit van Vredeveld Transport was een van de deelnemers: “Ik wilde beter inzicht krijgen in de kansen die er voor ons zijn en daarover van gedachten wisselen met collega-vervoerders. De behandelde theorie was in grote lijnen wel bekend voor mij, maar gelukkig was er ook veel ruimte om met collega-cursisten dieper in de materie te duiken. Het bespreken van diverse

praktijkvoorbeelden heeft mij inzicht gegeven in de zienswijze en strategie van collega's en dat was heel waardevol.”

### KENNIS VERBREDEDEN

“De training maakte me weer bewust van het feit dat het goed is om regelmatig op afstand naar onze rol te kijken”, vertelt Grit verder. “Wat is onze functie? Hoe onderscheiden we ons? Hoe kunnen we toegevoegde waarde bieden en ervoor zorgen dat we ook in de toekomst onmisbaar zijn voor onze relaties? Voor iedereen die zijn kennis op die punten wil verbreden en daarover met zijn collega-vervoerders de discussie wil aangaan, is deze training een aanrader.”

### FRISSE BLIK

Ook Gerdinand van Dieren van Gerdinand van Dieren Transport vond het delen van ervaringen met andere deelnemers een belangrijk onderdeel. “Ik deed mee om kennis te vergaren”, vertelt hij. “En dat is op bepaalde vlakken zeker gelukt. Als je elke dag ergens bovenop staat, word je voor bepaalde dingen blind. Door zo'n training ga je zaken in een ander perspectief zien. Kijk je met een frisse blik. Wat ik er onder meer geleerd heb, is meer op cijfers sturen. Wij zijn een klein bedrijf en ik zit lang in het vak, dan doe je veel op gevoel. Door die training werd ik er weer eens op geattendeerd meer op basis van cijfers te doen.”

### VOORBEREIDEN OP TOEKOMST

Kees Koopman (Kees Koopman Transport) en zijn zoon en beoogd opvolger Stef deden samen mee aan de training. “Er staat ons een hoop te wachten de komende jaren: andere brandstoffen, zero-emissiezones in de binnensteden, andere manieren van plannen. Daar moet je je op voorbereiden. Kennis vergaren maakt daarvan deel uit. Daarom deden wij mee. De training vond ik iets te breed van opzet en de aandacht voor kleinschalige bedrijven wat te beperkt. Desondanks werden er ook onderwerpen behandeld die voor ons interessant waren en waarmee wij in de toekomst zeker iets kunnen.”

*De tweedaagse training Ondernemer in bouwlogistiek wordt dit najaar (13 en 27 november) opnieuw gegeven. Mail voor vragen hierover naar [opleidingen@tln.nl](mailto:opleidingen@tln.nl).*



**1.** Richard Grit van Vredeveld Transport (links) nam deel aan Ondernemer in bouwlogistiek en noemt die training een aanrader. (Foto: Vredeveld Transport)

POT VERHUIZINGEN/LOGISTIEK MAAKT FORSE EFFICIENCYSLAGEN  
MET BOUWLOGISTIEK

# ‘NEEM LOGISTIEK TIJDIG MEE IN CALCULATIES’

De directie van POT Verhuizingen/Logistiek zette een kleine anderhalf jaar geleden in op andere producten en diensten. Ze zag kansen in bouwlogistiek. Een hele goede keuze, want in deze markt kan het bedrijf met al zijn logistieke kennis en verhuiservaring forse efficiencylagen maken.



1. POT werkt efficiënt met eigen bouwlift.
2. Mark Pot: "Ons doel is het de bouwbedrijven en werklieden gemakkelijker te maken."

**M**ark en vader Wim Pot, directie/ Eigenaren van POT Verhuizingen/ Logistiek in Amersfoort, zagen al jaren dat de bouwsector dringend behoefte had aan kennis en ervaring op het gebied van logistiek en verhuizen. "Het moment voor ons om daar als bedrijf concreet iets mee te gaan doen, was toen er eind 2018 een artikel in het AD stond met de kop 'Bouwsector in nood. Personeels- en materiaalkosten te hoog'", vertelt Mark Pot. "De oplossing die wij voor ogen hadden, springt namelijk in op de twee door het AD geschetste problemen die bouwbedrijven naar hun zeggen zouden doen omvallen. En dat terwijl de bouwsector weer groeit en de verwachting is dat dit de komende jaren ook zo zal blijven."

#### JUST IN TIME

Pot kwam al snel in contact met Van Wijk Vastgoedonderhoud. Dit bedrijf is vooral actief in de verbouw en renovatie van bestaande woningen. "Wij zijn begin 2018 met hen gaan samenwerken voor een project in hartje Amsterdam, in de Marnixstraat. Zij gingen daar 350 sociale huurappartementen verbouwen/renoveren. Op de betreffende bouwlocatie was echter geen ruimte voor afvalcontainers en opslag van bouwmaterialen. De aan- en afvoer van materiaal moest dus just in time gebeuren. Daar zijn we als logistiek bedrijf en als verhuisbedrijf goed in en hebben daarvoor toen een plan gepresenteerd dat zeer positief is ontvangen."

#### BULK

Het plan hield in dat dat POT vanaf zijn bouwhub in Utrecht iedere werkdag om 17.00 uur alle bouwmaterialen zou aanleveren die de werklieden van Van Wijk de volgende ochtend om 7.00

uur nodig hadden. In tegenstelling tot wat men gewend was, leverden de zes toeleveranciers van Van Wijk de materialen vanaf dat moment niet meer in kleine zendingen dagelijks of wekelijks aan op de bouwlocatie, maar leverden zij alle materialen in bulk af op de bouwhub van POT. "We houden op onze bouwhub een voorraad van drie maanden en slaan daarbij alles op behalve gereedschappen. Het afleveren in bulk scheelt transportkosten en geeft minder overlast voor milieu en omgeving", aldus Pot. Omdat POT als verhuis- en logistiekbedrijf veel verdergaat dan alleen het afleveren van de benodigde materialen op de bouwlocatie, is ze met Van Wijk om tafel gaan zitten om precies te weten hoe hun werkwijze is. Pot: "Ons doel is het hen gemakkelijker te maken en ervoor te zorgen dat zij met minder mensen een klus kunnen klaren. Zo besparen zij op personeelskosten en ondervangen zij het probleem personeelstekort."

#### EFFICIENCY

POT heeft exact op een rijtje gezet hoe Van Wijk in welke volgorde werkt per kamer. "Op onze bouwhub, waar de materialen al een kwaliteitskeuring hebben gehad, picken we de benodigde materialen voor de volgende dag en die worden compact en mobiel gemaakt. Dat wil zeggen dat we het materiaal op karren zetten, omdat we de materialen rollend willen vervoeren van magazijn tot de kamer waar ze worden gebruikt. Daarmee realiseer je de gewenste efficiency", aldus Pot. Eenmaal op de plaats van bestemming, pakken de medewerkers van POT de materialen uit en zetten of leggen alles zoals afgesproken neer. "In plaats van dat de werklieden 's ochtends eerst op de bouwplaats de benodigde



materialen moeten uitzoeken, met de enige op de bouwplaats aanwezige bouwlift de spullen meerdere keren naar boven brengen, uitpakken en op volgorde leggen, staat nu alles al klaar. De werklieden kunnen nu doen waar ze goed in zijn en wat ze het liefst doen. Bovendien hoeven zij nu ook het afval niet meer naar de afvalcontainers op de bouwlocatie te brengen. Wij nemen dit na het lossen meteen mee terug en leveren het afval gescheiden aan in onze milieustraat."

#### BESPARING

Nadat dit project na circa een jaar was afgerond, heeft Pot samen met Van Wijk de balans opgemaakt. "De conclusie was dat er 45 procent op personeelskosten was bespaard. Daarbij is er 2 procent bespaard op faalkosten materiaal. Er was nagenoeg geen schade aan materiaal en ook diefstal was nihil. Verder is er veel geld bespaard, omdat de renovaties/verbouwingen veel sneller gingen dan gepland. In plaats van dat de betreffende bewoners anderhalve week uit hun huis moesten, was dat nu vijf dagen."

#### MINDSET

Overigens heeft POT zijn verhuizers



>> die ze voor de bouwprojecten inzet wel getraind. Pot: “Werken in de bouw vraagt een andere mindset, dan werken als verhuizer bij particulieren of bedrijven in een schone huiselijke of kantooromgeving. Ook het communiceren op een bouwplaats is anders.” Tot nu toe werken acht van de veertig POT-verhuizers in de bouwlogistiek. “In de toekomst zullen dat er ongetwijfeld meer worden, maar deze tak van sport is nieuw voor ons en aangezien we kwaliteit leveren, willen we niet te snel groeien”, vertelt Pot. “Het afgelopen jaar is vooral een testperiode geweest. Naast het project met Van Wijk hebben we nog vier projecten gedaan. Enkele daarvan lopen nog, waaronder de renovatie van het Hilton Hotel boven Hoog Catharinje in Utrecht. Het mooie van dit project is dat de aannemer hier in overleg zelfs zijn werkwijze tijdens de bouw heeft aangepast. Zo is de muur tegenover de lift niet als eerste, maar pas op het allerlaatst geplaatst, omdat we anders met onze karren de draai niet konden maken. Ook zijn zij het opbouwen van de kamer niet vanuit het midden van de ruimte begonnen, maar vanaf de zijkanten. Dit om ons de ruimte te geven efficiënt door het pand te lopen.”

### KETENINTEGRATIE

Wat Pot heeft gemerkt, is dat communicatie in deze samenwerking cruciaal is. “Zo moeten we weten wanneer de opdracht is en of er vertraging is in het bouwproces.” Verder zijn vader en zoon Pot erachtergekomen dat er veel aandacht is voor transport/logistiek van de bouwhub naar de bouwlocatie, maar er naar hun mening nog te weinig aandacht is voor de logistiek en de besparingsmogelijkheden op de bouwlocatie zelf. “Dat geldt ook voor het transport vanaf de leveranciers naar de

bouwhub. Je moet kijken of er leveranciers zijn die zelf een bouwhub hebben of plannen hebben in die richting. Vervolgens moet je samen bekijken wie het beste wat kan doen om tot het beste efficiencyplaatje te komen.” Verder vindt Pot dat bouwlogistiek geïntegreerd moet worden in de bouwcalculaties van een project. “Doe je dat achteraf, dan zijn wij altijd een kostenpost. Je moet het vanaf het begin meenemen in

de calculaties, dan weet je ook meteen wat de besparingen zijn en kunnen deze oplopen tot 45 procent op de personeelskosten. Waar het ons om gaat, is dat niemand last heeft van ons en we kostenneutraal kunnen werken. Op die manier is onze toegevoegde waarde het grootst.”

**3.** Vandaag de materialen orderpicken die morgen nodig zijn op de bouwplaats.





# CONCEPT VAN SERIOUS BOUWGAME 'SPEL VOOR IEDEREEN IN HET BOUWPROCES'

TLN is samen met onder andere TNO en Bouwend Nederland begonnen met het ontwikkelen van een serious game van het proces van een bouwproject. Over een klein jaar moet de bouwgame klaar zijn. Jannette de Bes, projectleider bij TNO, licht het initiatief toe.

TNO heeft al diverse projecten in de bouwlogistiek gedaan. "Uit de projecten bleek dat er nog veel valt te besparen", zo begint De Bes. "De factor mens is bepalend daarin. In de bouwgame willen we laten zien wat de effecten zijn van menselijke beslissingen. De game is bedoeld om op een aantrekkelijke manier alle partijen inzicht te geven in hoe de keten optimaal kan worden ingericht, zodat een gestroomlijnd bouwproces ontstaat: de juiste producten zijn op het juiste moment op de juiste plaats beschikbaar." De diverse projecten zijn vaak ondersteund door de Topsector Logistiek, ook voor deze bouwgame wordt cofinanciering aangevraagd.

## KETENREGIE

De Bes benadrukt dat het een spel moet

worden voor alle logistieke professionals die nu en in de toekomst betrokken zijn in de bouwketen: van medewerkers van de gemeente, producenten en leveranciers van bouwmaterialen, aannemers en transportbedrijven, tot de toekomstige logistieke professionals, de studenten. Met een bouwproject wordt hier bedoeld: een project in de binnenstad dat bij wijze van spreken op een postzegel moet worden gebouwd.

Het transport is hier het transport vanaf de leverancier tot aan de bouwplaats en terug. De speler speelt de rol van uitvoerder die een bouwproject in goede banen moet leiden. De eerste ronde speelt hij of zij de huidige situatie, de tweede ronde de situatie met ketenregie. Er is een aantal kpi's geformuleerd en tussen de spelronden vindt

een gefaciliteerde discussie tussen de spelers plaats.

## VIRTUEEL NASPELEN

De game wordt in tweetallen achter een laptop gespeeld en de spelers moeten een bouwproject gaan plannen met mensen, materiaal en transport. De werkelijkheid wordt virtueel nagespeeld. "Net als in het echt zijn er veel contacten tussen verschillende partijen", licht De Bes toe. "Als je als speler van de bouwgame te maken krijgt met een te late levering van producten, hoe ga je daar dan mee om? Je kunt als speler kiezen om het transport zelf te doen en bijvoorbeeld een rit te combineren. Of je kunt het vervoer uitbesteden, aan bijvoorbeeld een vervoerder die elektrische voertuigen inzet. Je kunt zelf een leverancier kiezen. Alles met als uiteindelijk doel een zo goed mogelijk bouwproject af te leveren, met nauwelijks wachttijden en overlast. Kortom met grip op de logistiek."

## VOOR IEDEREEN

TNO heeft samen met Bouwend Nederland het spelconcept voor de bouwgame ontwikkeld. De komende tien maanden wordt dit spelconcept uitgewerkt tot een papieren prototype en vervolgens wordt er een digitale serious game ontwikkeld. In de toekomst wordt het mogelijk uitgebreid met nieuwe scenario's met meer projecten en aannemers. In dit proces zal het spel getest worden door diverse partijen. Er worden vervoerders gezocht om het spel zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de praktijk. Toekomstige logistieke professionals worden via de hogescholen betrokken bij speelsessies. Nog een klein jaar te gaan en alle partijen kunnen gaan gamen!




**FRAIKIN VERGROOT EUROPEES PARTNERSCHAP MET LOXAM**

Loxam, Europees leider in materieel-verhuur voor de bouw, industrie, distributie en evenementenlogistiek, heeft een nieuw contract getekend met de Fraikin-groep. Fraikin is actief in de verhuur en leasing van bedrijfsvoertuigen en bestelwagens. Hieronder vallen bakwagens, opleggers, trekkers en trucks. De Fraikin klanten zijn veelal bedrijven die dagelijks voertuigen gebruiken voor transport. Er worden op dit moment in Europa 250 voertuigen door Fraikin bestuurd en beheerd. Meer info: [www.fraikin.nl](http://www.fraikin.nl)

**NIEUWE VRACHTAUTOBANDEN VAN GOODYEAR**

Goodyear introduceert twee nieuwe series truckbanden. De Kmax GEN-2- en Fuelmax GEN-2-vrachtwagenbanden zijn de nieuwste toevoegingen aan het Goodyear Total Mobility programma. Een hoog kilometrage en een laag brandstofverbruik zijn de voornaamste voordelen van deze nieuwe Goodyear-truckbanden, speciaal ontwikkeld voor interregionaal en langeafstandstransport. Andere belangrijke criteria bij de ontwikkeling waren nog hogere gripniveaus gedurende de gehele levenscyclus van de band onder alle weersomstandigheden en de optimale omgang met variërende laadniveaus. De nieuwe banden voldoen aan de strenge winterbandwetgeving, en zijn voorzien van het label Three-Peak-Mountain-Snow-Flake (3PMSF). Dankzij de lage rolweerstand dragen de nieuwe banden bij aan een lagere CO<sub>2</sub>-emissie van vrachtwagens. De KMAX GEN-2- en FUELMAX GEN-2-series vervangen de bestaande Kmax- en Fuelmax-banden. Meer info: [www.goodyear.eu](http://www.goodyear.eu)


**JUNGHEINRICH WINT IFOY AWARD MET ETV 216i**

De Jungheinrich ETV 216i, de eerste reachtruck met geïntegreerde lithium-ionaccu, heeft de Ifoy Award in de categorie 'Magazijntruck van het Jaar' gewonnen. De jury, een internationaal gezelschap vakjournalisten onder wie de Nederlander Theo Egberts, benadrukt dat de integratie van custommade lithium-ionaccu's in heftrucks een nieuwe generatie heftrucks introduceert. Dankzij het compacte design is de ETV 216i een stuk wendbaarder. De bestuurderscabine biedt veel bewegingsvrijheid en ruim zicht rondom. Dit verhoogt de ergonomie en veiligheid in het magazijn. Door het gebruik van extra contragewicht is het zwaartepunt van de reachtruck verder naar achteren geschoven. Daardoor kan de ETV 216i een nominale last van 1,6 ton tot 9 meter heffen – 230 kg meer dan vergelijkbare machines, waarbij de hefsnelheid met last met 23 procent wordt verhoogd. Sinds 2013 heeft Jungheinrich de Ifoy Award tien keer gewonnen; iets wat geen andere fabrikant evenaart. Meer info: [www.jungheinrich.nl](http://www.jungheinrich.nl)


**GOUPIL IN ACTIE VOOR DHL**

DHL Parcel breidt zijn duurzame wagenpark uit met de Goupil, een elektrische auto van Franse makelij, speciaal voor binnenstedelijke distributie. In eerste fase wordt de Goupil ingezet in het centrum van Rotterdam en Utrecht. Naast de Goupils heeft DHL meer dan driehonderd andere elektrische voertuigen in gebruik, waaronder de zelfgeproduceerde bestelauto Streetscooter en tientallen cargofietsen zoals de Cubicycle en de Parcycle. Zowel Rotterdam als Utrecht hebben een duidelijke ambitie als het gaat om emissieloos vervoer en daar haakt DHL graag op aan. DHL zet in deze steden de Goupil type 4 in. De lengte daarvan is 217 cm, de breedte 126 cm en de hoogte 113 cm. De laadbak opent aan drie kanten en de zijdeuren schuiven open. Pakjes zijn makkelijk af te pakken op heuphoogte en met 3 kuub passen er al snel ruim honderd in. Het bereik is voldoende voor een hele bezorgdag en de maximum snelheid is 50 km/u. Perfect voor het afleveren van pakjes in de binnenstad. DHL bezorgers noemen de glazen cabine met goed zicht als meest opvallende kenmerk. De Goupil heeft twee zitplaatsen, stoelverwarming, en schakelt automatisch. Meer info: [www.dhl.nl](http://www.dhl.nl)





### ELEKTRISCHE RENAULT KANGOO Z.E. PICK-UP

Een vreemde eend in de bijt, maar Renault ziet er brood in. Het merk introduceert een volledig elektrische Renault Kangoo Z.E. als pick-up met een grote open laadbak. Volgens het persbericht is deze versie is bij uitstek geschikt voor hoveniers, gemeenten, reinigingsdiensten en andere bedrijven die waarde hechten aan duurzame mobiliteit in stedelijk gebied. De pick-up is gebaseerd op de Kangoo Z.E. Maxi en wordt omgebouwd door gecertificeerd Agrément Carrossier Veth Automotive uit Duiven. Er zijn vier typen beschikbaar. De basisversie heeft geen opbouw, vaste zijwanden en een achterklep. Er is ook een opbouwvariant met een platte laadbak en openklapbare aluminium zijwanden. Bij de derde variant kan deze laadbak ook kiepen. De vierde variant heeft een kiepbare veegvuilopbouw van kunststof. De Renault Kangoo Z.E. wordt aangedreven door een elektromotor van 44 kW (60 pk) die gevoed wordt door een 33 kWh-batterij. Dankzij de 7 kW/32A AC-lader is de batterij via een 7,4 kW oplaadpunt in circa zes uur op te laden. In een uur, bijvoorbeeld tijdens de lunchpauze, kan een rijbereik van circa 35 km worden bijgeladen. Meer info: [www.renault.nl/modellen/bedrijfswagens.html](http://www.renault.nl/modellen/bedrijfswagens.html)

### MEER MICHELIN X MULTI-BEDRIJFSWAGENBANDEN

Michelin breidt zijn programma X Multi-bedrijfswagenbanden met de X Multi HD D en de X Multi T2. De eerste 22,5"-bandenserie is bedoeld voor de trekas van trekkende voertuigen of bakwagens bestemd voor regionaal gebruik die voor het laden en lossen op onverharde wegen komen (zoals RMO-voertuigen). De X Multi T2 is bestemd voor diepladers in 17,5" zoals aanhangers voor autovervoer, uitzonderlijk vervoer of volumetransport. De X Multi HD is zeer goed bestand tegen beschadigingen, en de X Multi T2 is in staat om zeer zware lading te dragen. Deze eigenschappen zijn vooral te danken aan een nieuw loopvlakprofiel en een versterkt karkas. Beide nieuwe banden zijn geschikt voor herprofilering en loopvlakvernieuwing. Meer info: [www.michelin.com](http://www.michelin.com)



### ZELFAANGEDREVEN KOELUNITS MET BLUEBOX-CONNECTIVITEIT

Thermo King introduceert TK BlueBox-connectiviteit voor zijn T-serie van zelfaangedreven koelunits. De verbinding wordt eenvoudig gelegd met een app op een smartphone of Bluetooth-apparaat. Hierdoor kunnen wagenparkbeheerders en chauffeurs op afstand toegang krijgen tot belangrijke data en doorlopend meldingen ontvangen. Dat geeft de zekerheid dat de lading beschermd is en de unit naar wens functioneert. Chauffeurs kunnen met de app de temperatuur van de lading en de koelunit controleren. Dit is natuurlijk ook mogelijk wanneer ze niet in het voertuig zitten, bijvoorbeeld tijdens leveringen of wanneer ze pauze hebben.



### OPEL INTRODUCEERT NIEUWE MOVANO

Na de nieuwe Combo en Vivaro presenteert Opel nu de nieuwe Movano, het grootste model in het programma. De nieuwe Movano is net als voorheen beschikbaar in vier lengte- en drie hoogtematen. Het maximaal toelaatbare gewicht bedraagt 4,5 ton en het maximale laadvolume 17 m³. Meer dan 150 carrosserie- en ombouwvarianten zijn af fabriek leverbaar en afhankelijk van de variant kan de Movano tot wel vijf europallets vervoeren. De Movano is leverbaar met nieuwe assistentiesystemen waarvan een aantal uniek is in het segment. Optimale veiligheid wordt geboden door Blind Spot Alert en het 'Rear Vision'-camerasysteem. Laatstgenoemde toont via een camera wat er onderweg achter de auto gebeurt. De bestuurder van een gesloten besteluitvoering hoeft dus niet meer alleen op de buitenspiegels te vertrouwen. Blind Spot Alert helpt aanrijdingen te voorkomen, door bewegende obstakels in de dode hoek van de bestuurder signaleren met behulp van ultrasone sensoren. Meer info: [www.opel.nl](http://www.opel.nl)



**Golstein**  
weegsystemen



**Weegsystemen  
op maat voor elk  
type voertuig  
configuratie!**

**Waarom onze weegsystemen?**

- ✓ Aslastweegsystemen voor vrijwel elke voertuigconfiguratie.
- ✓ Voor zware maar ook lichte bedrijfswagens.
- ✓ Blad-, lucht- en hydraulisch geveerd of een combinatie hiervan.
- ✓ Draadloos en nauwkeurig.

**Opties en mogelijkheden:**

Gegevens printen / Opslaan en downloaden van de gewichten / Analoog en/of digitaal signaal beschikbaar / Log-data / Real-time data

**Meer informatie en contact**

+31 (0)488 - 440755  
[golstein-weegsystemen.nl](http://golstein-weegsystemen.nl)

*Sinds 1950  
"DE" specialist!*



**opslag-verhuisdekens.nl**  
**Dekker & Co**  
T: 036 - 531 22 36 • E: [info@dekkerenco.nl](mailto:info@dekkerenco.nl)



**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.

U kunt inschrijven voor bijvoorbeeld de reguliere opleidingen, de spoedopleidingen (2 modules in 1 week) of een schriftelijke opleiding.

Ook Uw Bedrijfsbelang bv

Nieboerweg 71  
2583 JV Den Haag  
Tel. (070) 3555771  
Fax (070) 3586492  
[info@oub-bv.nl](mailto:info@oub-bv.nl)  
[www.oub-bv.nl](http://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**

**FLOOR**



**PACTON**



**KENNIS  
TRAILERS**







**PACTON TRAILERS BV  
THE TRAILER ENGINEERS**

**Whatever  
the road,  
we'll be there!**

Postbus 50, 7730 AB Ommen  
The Netherlands

Strangeweg 1, 7731 GV Ommen  
The Netherlands

T +31 (0)529 459500  
E [sales@pacton.nl](mailto:sales@pacton.nl)

**WWW.PACTON.NL**



### VAN WAVEREN TRANSPORT BREIDT VLOOT UIT

Van Waveren Transport uit Amsterdam heeft zes brandstofopleggers en twee containerchassis bij LAG Trailers gekocht. Van Waveren zet de brandstofopleggers hoofdzakelijk in voor het bevoorraden van Shell-

tankstations. De opleggers zijn voorzien van vernieuwde technologie die de veiligheid van chauffeur, omgeving en het product garandeert. Een technologisch hoogstandje is de meetinstallatie met ContRamix-technologie die foutief tanken van producten vermijdt. De oplegger is tevens voorzien van OTA (Over The Air) software-updates.

De nieuwe containerchassis – met allerhande toebehoren zoals slangen en slangenkokers – hebben een laag eigen gewicht van 3.150 kg. “Daardoor maximaliseren we onze laadcapaciteit”, geeft general director Es van Waveren aan. De keuze voor LAG Trailers bleek logisch. “Wij hebben een hechte band, partnership en blind vertrouwen in de LAG-producten en -service.”

### VIER VOLVO'S FH OP LNG VOOR LIMPENS ELSLOO

Limpens Elsloo heeft onlangs vier nieuwe Volvo's FH op lng aangeschaft. Limpens richt zich nadrukkelijk op energiebesparing en reductie van CO<sub>2</sub>-

uitstoot. Het bedrijf houdt al jaren zijn ecologische voetprint zo klein mogelijk: het verwarmt zijn hoofdlocatie al sinds 1998 met aardwarmte en er liggen 2.000 zonnepanelen op het dak. Met de aanschaf van deze vier nieuwe lng-trucks, die een CO<sub>2</sub>-besparing van 20 procent ten opzichte van diesel leveren, heeft Limpens de volgende stap gezet naar CO<sub>2</sub>-neutraliteit als uiteindelijk doel. Shell breidt het aantal stations waar lng getankt kan worden doorlopend uit. Met de komst van de stations in Maasmechelen en Herentals kan Limpens ook in de buurt van de thuislocatie tanken. “Wegens goede ervaringen met de dieseltrucks uit ons wagenpark hebben we gekozen voor de Volvo FH460. Deze zijn geleverd door Nebim uit Elsloo. Door de goede kwaliteit en service die wij van hen gewend zijn, was de eerste lng-truck al weer de vijftigste truck die we van hen geleverd hebben gekregen”, aldus Thijs Limpens, directeur-eigenaar van het bedrijf.



### VAN DER WAL ORGANISEERT EIGEN DRIVERS' LEAGUE

Logistiek dienstverlener Van der Wal uit Utrecht is begin dit jaar gestart met zijn eigen Drivers' League, waarvoor Fleetboard als basis dient. Alle chauffeurs van de logistiek dienstverlener doen mee aan de competitie. Op deze manier doen ze kennis op over Fleetboard, wat moet bijdragen aan een anticiperende, slijtage- en verbruiksreducerende rijstijl. De Drivers' League van Van der Wal duurt heel 2019. In het klassement worden de chauffeurs gerangschikt op basis van hun rijsstijlcijfer. Ieder kwartaal worden er prijzen uitgereikt. Aan het einde van het jaar winnen de nummers één tot en met drie van het hoogste niveau een tweedaagse reis naar de truckfabriek van Mercedes-Benz in Wörth en het Mercedes-Benz Museum in Stuttgart. Van der Wal is zich erg bewust van zijn ecologische voetafdruk. Daarom rijden de chauffeurs van het bedrijf zoveel mogelijk met schoon en zuinig materieel. Ook wordt er veel gereden met lmv's, waardoor meer goederen in een keer kunnen worden vervoerd en relatief gezien minder CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten.

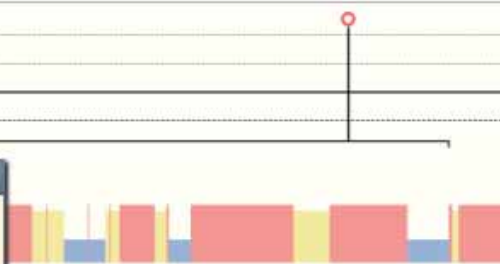
Advertentie



Tacho-analyse met draadloze upload en tracking...



gen: 7 - EI  
019 14:39 werd de limiet van maximaal toegestane rijtijd tijdens een rchreden. Tussen het einde van de vorige rijssessie do. 7 feb. 2019 t begin van de volgende rijssessie do. 7 feb. 2019 16:11, heeft de jh54 meer gereden dan de toegestane 4,5 uur.



[www.tacho.nu](http://www.tacho.nu)

Tel: 070-4154661





### COLOFON

Transport en Logistiek Nederland (TLN) is de ondernemersorganisatie voor het goederenvervoer en de logistieke dienstverlening in Nederland.

Boris Pasternaklaan 22-30  
2719 DA Zoetermeer  
E [info@tln.nl](mailto:info@tln.nl)  
I [www.tln.nl](http://www.tln.nl)

### TLN PARTNERS



### EVENEMENTENAGENDA

#### Fenex-ledenmiddag

4 juni Rotterdam

#### Voorjaarsbijeenkomst DM

##### Exceptioneel

4 juni Zoetermeer

#### Ladingzekering België

6 juni Zoetermeer

#### RMO-jaarvergadering

6 juni Joure

#### JongTLN-borrel alle regio's

6 juni diverse locaties (behalve regio Noord;

13 juni Groningen)

#### Jaarvergadering DM

##### Afvalstoffentransport

18 juni Assendelft

#### KTO landelijk

22 juni Lelystad

#### TLN Logistiek

25 juni Vught

#### TLN Vrouwennetwerk

27 juni Zoetermeer

#### Zomerborrel AZV-VZV

11 juli Ridderkerk

#### Planner 2.0

Start in september op diverse locaties

#### JongTLN-ledenreis

3-6 oktober Litouwen

#### TLN Live 2019

9 november Cuijk

#### Code 95-training 'Rij- en rusttijden/ digitach'

Diverse data

#### Code 95-training 'Gas terug op stress'

Diverse data

#### Workshop 'Basiskennis cao toepassing'

Diverse data

#### Workshop 'Functiewaardering'

Diverse data

#### Versnelde training 'Rij- en rusttijden en digitale tachograaf'

Diverse data

#### Workshop 'Aangaan en eindigen van de arbeidsovereenkomst'

Diverse data

#### Workshop 'Effectieve functionerings- en beoordelingsgesprekken deel 1 en 2'

Diverse data

#### Workshop 'Verzuimbegeleiding'

Diverse data

**Meer informatie: I [www.tln.nl](http://www.tln.nl),  
E [evenementen@tln.nl](mailto:evenementen@tln.nl)**



### FENEX-OPLEIDINGENAGENDA

#### (TOT EN MET VOORJAAR 2020)

#### Cursus 'Inleiding Douane' (3 avonden)

**Rotterdam:** 10, 17 en 24 september 2019

**Venlo:** n.t.b.

#### Cursus 'Assistent declarant' (12 avonden)

**Rotterdam:** start 3 september 2019

**Eindhoven:** voorjaar 2020

**Hengelo:** n.t.b.

#### Cursus 'Declarant' (37 avonden)

**Rotterdam:** start 2 september 2019

#### Awarenesstraining 'Export control, dual-use en sancties' (3 avonden)

**Rotterdam:** 2, 9 en 16 september 2019

**Hoofddorp:** n.t.b.

**Eindhoven:** n.t.b.

#### Cursus 'Juridische basiskennis voor expeditie en logistiek' (6 avonden)

**Rotterdam:** najaar 2019

#### Awarenesstraining 'Accijns' (3 avonden)

**Rotterdam:** najaar 2019

#### Cursus 'Procederen in douanezaken' (4 avonden)

**Rotterdam:** 31 oktober, 7, 14 en 21 november 2019

#### Cursus 'Fiscale vertegenwoordiging' (4 avonden)

**Hoofddorp:** n.t.b.

#### Cursus 'Douaneformaliteiten bij entrepot en RTO-beheer' (2 avonden)

**Rotterdam:** 27 juni en 4 juli 2019

#### Awarenesstraining 'Bill of lading' (1 avond)

**Rotterdam:** 11 juni 2019

**Rotterdam:** 24 september 2019

#### Opfriscursus 'Tarief voor declaranten' (3 avonden)

**Rotterdam:** 6, 13 en 20 november 2019

#### Cursus 'Incoterms 2010' (1 avond)

**Rotterdam:** 25 juni 2019

#### Opfriscursus 'Douanewaarde voor declaranten' (3 avonden)

**Rotterdam:** 19, 26 juni en 3 juli 2019



### TARIEFWIJZIGING EUROVIGNET VANAF 1 JULI 2019

De Eurovignet-landen Nederland, Luxemburg, Denemarken en Zweden hebben besloten om de tarieven voor het Eurovignet te verhogen. De Euro-norm en het totaal aantal assen van de vrachtauto of vrachtautocombinatie bepalen het tarief.

Het Eurovignet is verplicht op autosnelwegen voor zware vrachtwagens met een toegestane maximummassa van 12 ton of meer. Het tarief wordt in twee stappen gewijzigd. Vanaf 1 juli 2019 worden de tarieven voor Euro-norm 0 tot en met 4 hoger. Ook het tarief voor één dag wordt hoger (dit geldt voor alle Euro-normen). De tarieven voor Euro-norm 5 en 6 wijzigen op 1 juli 2019 niet. Het tarief voor Euro-norm 5 wordt per 1 januari 2020 verhoogd. Het tarief voor Euro-norm 6 wijzigt ook dan niet.

### Gevolgen wijziging tarieven

De wijziging van de tarieven heeft geen gevolgen voor al afgegeven vignetten. Een jaarvignet dat dit jaar is gekocht, blijft geldig tot de einddatum van het vignet. Dit geldt ook als de einddatum na 1 juli 2019 en 1 januari 2020 ligt. In mei kan dus nog een Eurovignet worden aangevraagd voor een Euro 4 voor het tarief van € 1.250 (vier assen); deze is dan tot mei 2020 geldig. Na mei 2020 kost het vignet € 1.404. In december 2019 kan hetzelfde proces worden gevolgd voor een Eurovignet voor een Euro 5. Dit vignet, dat dan geldig is tot december 2020, kost € 1.250 (vier assen). Het nieuwe tarief van dit vignet is € 1.327.

### AEO Security Awareness (2 avonden)

**Rotterdam:** najaar 2019

### Cursus 'Herkomst en oorsprong' (4 avonden)

**Rotterdam:** najaar 2019

### Cursus 'Engels voor (expeditie) medewerkers'

**Rotterdam:** alleen in-company

### Cursus 'Duits voor (expeditie) medewerkers'

**Rotterdam:** alleen in-company

### Cursussen in samenwerking met STC

#### Cursus 'Expeditie'

**Rotterdam:** 2, 3 en 5 september 2019

#### Cursus 'Supply chain manager'

**N.t.b.:** start 12 september 2019

Voor nadere informatie over de cursussen 'Expeditie' en 'Supply chain Manager' kan contact worden opgenomen met STC via [logistiek@stc-bv.nl](mailto:logistiek@stc-bv.nl).

**Meer informatie:** T 088 4567400,  
E [opleidingen@fenex.nl](mailto:opleidingen@fenex.nl)



### COLUMN

### Een pas op de plaats

De Nederlandse overheid investeert sinds de start van het topsectorenbeleid in 2012 fors in die sectoren waarin we wereldwijd toonaangevend zijn. De logistieke sector is er daar één van, zeg ik met trots.

Deze overheidsinvesteringen zijn van vitaal belang om als sector een blijvende internationale topositie in de logistiek in te kunnen nemen. Ze stellen ons in staat om te blijven excelleren in de afwikkeling van goederenstromen en onze rol als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten. Het zorgt er ook voor dat we in Nederland werk kunnen blijven maken van een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor het verladende en logistieke bedrijfsleven.

Wat is het dan jammer dat diezelfde overheid besluit de voorgenomen vrachtluchtenheffing – ondanks bezwaren van onder meer TLN en de geuite zorgen van de Raad van State – toch door te zetten. Want de introductie van zo'n heffing heeft onherroepelijk gevolgen: voor onze exportkansen, het vestigingsklimaat en de werkgelegenheid in Nederland en – niet in de laatste plaats – het streven om te komen tot een gelijk speelveld binnen de Europese Unie.

Kortom, deze voorgenomen vrachtluchtenheffing gaat de logistieke topositie van Nederland eerder tegenwerken dan bevorderen. Precies datgene wat de overheid met het topsectorenbeleid níét voorstaat.

Laten we daarom alsnog afzien van deze maatregel en, als er dan toch een belasting op luchtvaart moet komen, eerst goed kijken naar hoe de ons omringende landen dit hebben aangepakt. Een pas op de plaats dus, zodat de positie van onze logistieke sector niet onnodig onder druk komt te staan en we ook de komende jaren met trots kunnen zeggen dat we wereldwijd excelleren in logistiek.

**Elisabeth Post**  
**Voorzitter TLN**

## TLN ADVOCATEN IN DE PRAKTIJK

# HET POLITIEVERHOOR

Het politiebureau in Papendrecht. Ik was er nog nooit geweest. Een wat complex pand, gebouwd in de jaren tachtig, schat ik. Veel bruin en wit, smalle gangen en veel kamertjes met witte lamellen voor de ramen. Bij mijn cliënt is enige weken daarvoor een inval gedaan op het bedrijf. De administratie is in beslag genomen en digitale bestanden zijn gekopieerd. Een breed team van Fiod, Politie, NVWA en ILT stond op de stoep.



Mijn cliënt werd 'uitgenodigd' om te worden gehoord op voornoemd politiebureau in het bijzijn van mij als zijn advocaat. Vooraf hadden we de zaak uitvoerig doorgesproken. Niet alleen de feiten, maar bijna nog belangrijker: wanneer te praten, wat dan te vertellen en wanneer te zwijgen. Herhaaldelijk druk ik mijn cliënt op het hart om, als hij wenst te antwoorden, strikt antwoord te geven op de vraag en vooral niet ongevraagd uit te weiden. Ik ontmoet mijn cliënt buiten de deur van het bureau. Het is 10.30 uur en hij is zenuwachtig. Samen lopen we naar binnen waar we worden begroet door een oudere

heer in politie-uniform. Na de gebruikelijke plichtplegingen wordt mijn cliënt gewezen op zijn rechten en begint onze reis in het doolhof van het complex, op zoek naar een apparaat dat vingerafdrukken scant. Het betreft een gloednieuw apparaat, waardoor de hulp van een andere collega blijkbaar noodzakelijk is. Maar helaas, ook die komt er niet uit. Telefonische hulp van het hoofdbureau blijkt cruciale informatie te bevatten, want het apparaat komt tot leven. Daarna worden we begeleid naar een aparte verhoorkamer waar zich aan één kant van de tafel twee jongedames hebben plaatsgenomen. De rolverdeling valt me

al snel op. De ene dame stelt de scherpe vragen, de andere vult aan en notuleert en de oude heer zorgt voor het sociale cement door mijn cliënt gerust te stellen met humor en vragen waarvan hij weet dat mijn cliënt daar graag over vertelt.

De strategie werkt en al na de tweede vraag is mijn cliënt vergeten wat we zo uitvoerig hadden besproken; hij geeft uitgebreid antwoord op elke vraag. Zo uitgebreid dat ik na een minuut of twintig vraag om het verhoor te schorsen. Ik herinner mijn cliënt aan onze strategie en met vernieuwde moed gaan we verder. Maar wederom werkt de tactiek van de ambtenaren feilloos. Enigszins moedeloos probeer ik de antwoorden van mijn cliënt een beetje bij te sturen door zaken af te zwakken of antwoorden toe te lichten.

Na afloop lezen we het proces-verbaal door, passen we nog wat aan en dan is het na 17.00 uur tijd voor een afscheid. Je gaat ze toch missen. Op de valreep lijkt mijn cliënt nog een volstrekt andere overtreding uit de doeken te willen doen, maar dat weet ik nog net te verhinderen. Buiten nemen we afscheid, de cliënt is ontspannen, goed gehumeurd en stuift het terrein af. Ik zwaai en stap zorgelijk ook de auto in. De echte winnaar van vandaag zit binnen, bedenk ik me.

*Meer weten over TLN Advocaten en wat zij voor een ondernemer kunnen betekenen? Mail dan naar [juridisch@tln.nl](mailto:juridisch@tln.nl).*

### TLN Advocaten in de praktijk

Wat maken de twee advocaten van TLN mee en hoe gaan ze hiermee om? In elke uitgave een nieuwe aflevering, ter lering en vermaak.

**NIEUWE LEDEN**

**Zuid**

**Blonk Logistics** (S. Christiaensen),  
Oudemolen  
**Kempen Transport Service** (J.W. de  
Graaf), Eindhoven

**Noord-West**

**Prologics** (M. Najim), Oude Meer

**West**

**Actie Radius Speciaal Transport &  
Koeriers** (R. C. van Heck, D. Bolssens),  
Europoort Rotterdam  
**Koster Verhuizingen** (B. Verkroost),  
Bodegraven  
**Sneed Logistics** (M. Abdulrazag),  
Dordrecht

**Oost**

**Kuiper Logistiek** (E.H.A. Kuiper), Doetinchem  
**Gebr. Koster** (A. Koster, K. Koster),  
Biddinghuizen

**Noord**

**Go Green Logistics** (J. Pat), Schoonebeek  
**Beter en Best** (J. Djurrema), Leeuwarden

**ROTTERDAM SCHRAPT  
ONTHEFFING MILIEUZONE  
MAASVLAKTE**

**De gemeente Rotterdam minimaliseert de mogelijkheid om met een Euro 5/EEV-vrachtauto of ouder de milieuzone op de Maasvlakte in te rijden, door een belangrijke ontheffing te schrappen in 2020.**

Vanaf begin 2020 verleent de gemeente geen ‘Continuïteit van het bedrijf komt in gevaar’-ontheffingen meer. Deze regeling was bedoeld om bedrijven tijd te geven om te investeren in nieuw materieel. Het stadsbestuur vindt nu dat bedrijven voldoende tijd hebben gehad om te investeren in Euro 6-vrachtauto’s. Inmiddels voldoet 90 procent van de vrachtauto’s op de Maasvlakte aan de Euro 6-norm.

**Andere ontheffingen blijven**

Sinds 2014 is de ‘Euro 6-zone’ Maasvlakte van kracht en zijn er verschillende ontheffingsmogelijkheden. Er zijn dagontheffingen en (landelijke) ontheffingen voor een beperkt aantal ‘bijzondere voertuigen’. Daarnaast zijn er langlopende ontheffingen mogelijk voor onvoorziene omstandigheden (‘hardheidsclausule’). Deze ontheffingen blijven gewoon bestaan. Wel verruimt de gemeente Rotterdam de maximale ontheffingsduur van de ‘hardheidsclausule’-ontheffingen van nu maximaal 26 weken naar maximaal 52 weken. Die ontheffingen zijn daarmee net zo lang geldig als die van de Milieuzone Rotterdam en het vrachtautoverbod ‘s-Gravendijkwal.

Vanaf 1 januari 2020 is het zonder een ontheffing niet meer mogelijk om met een Euro 5/EEV-vrachtauto of ouder op de



Maasvlakte te rijden. Dat volgt rechtstreeks uit het verkeersbesluit ‘Euro VI Maasvlakte’ uit 2012. Volgens het verkeersbesluit moeten vrachtwagens met een datum eerste toelating (DET) vanaf 1 januari 2013 een Euro 6 zijn. Voertuigen met een DET van

vóór die datum mogen niet ouder zijn dan zeven jaar. Momenteel kunnen er dus nog wel Euro 5/EEV-vrachtauto’s de Maasvlakte op, maar die voertuigen zijn op 1 januari 2020 ouder dan zeven jaar. Dus mogen ze er dan niet meer op.

Beste Jan,  
Op zoek naar een  
vrachtwagenchauffeur?  
Grote kans dat die al  
bij je werkt.

*Willem*

---

Zeg eens eerlijk. Ben je op zoek naar vrachtwagenchauffeurs, maar is het lastig om deze te vinden? Grote kans dat hij of zij gewoon bij je werkt. Als logistiek medewerker, heftruckchauffeur of op kantoor en klaar voor een nieuwe uitdaging!

Je kunt je medewerkers nu met een aantrekkelijke subsidie van 65% laten doorstromen als vrachtwagenchauffeur.

Ken je mensen die misschien nog niet bij je werken, maar die wel geschikt zijn? Ook dan kun je ze aanmelden en met subsidie opleiden tot gemotiveerde chauffeurs die na de opleiding direct bij jou aan de slag kunnen.

Ga voor meer informatie naar:  
**[stlwerkt.nl/ikzoekvrachtwagenchauffeurs](https://stlwerkt.nl/ikzoekvrachtwagenchauffeurs)**



# 0% Stress en 100% Service!

**Huur en Full Service Lease  
zonder stress en met 100%  
service: You drive, We care!**

Fraikin even voorstellen?  
Fraikin is de grootste  
verhuurder in meer dan  
15 landen met een brede  
dienstverlening en heel veel  
soorten bedrijfsvoertuigen;  
(koel)wagens in B-rijbewijs  
bus en chassis-cabine,  
diverse merken trekkers, 12  
en 19ton bakwagens met  
en zonder koelinstallatie en  
laadklep, bakwagens 12T  
en 19T met schuifzellcar-

rosserie. Of voertuigen met  
haakarmsystemen of  
plateauwagens met  
laadkraan, zelfs ambulances!

**De Fraikin 100% service  
neemt de zorgen en  
beslommeringen rond het  
wagenpark van uw  
onderneming uit handen:  
You drive, We care!**



**Fraikin Netherlands B.V.**  
Proostwetering 91  
3543AC Utrecht  
T +31 30 711 39 77  
[www.fraikin.nl](http://www.fraikin.nl)  
[info.nl@fraikin.com](mailto:info.nl@fraikin.com)



## Zorgeloos werkgeven

### Flexibel personeel tijdens de zomerperiode

De zomervakantie staat weer voor de deur. Uw vaste medewerkers genieten van hun vakantie, maar de werkzaamheden binnen uw bedrijf liggen niet stil. Om ervoor te zorgen dat u ook in deze periode voldoende mankracht heeft zet u hier mogelijk vakantiekrachten voor in.

Graag maken wij het inzetten van vakantiekrachten nog makkelijker voor u. U regelt zelf de mensen, wij doen de rest!

#### Wilt u hier meer over weten?

Bel Robert van Slooten voor een afspraak:  
06-10 13 45 60 of mail naar:  
[r.vanslooten@365payroll.nl](mailto:r.vanslooten@365payroll.nl)

Ekkersrijt 7025  
5692 HB Son  
Tel 088 - 336 55 00  
[info@365payroll.nl](mailto:info@365payroll.nl)  
[www.365payroll.nl](http://www.365payroll.nl)

## EERSTE NATIONAAL TRANSPORTCONGRES

# ‘TRANSPORTSECTOR STAAT VOOR ENORME UITDAGINGEN’

‘Duurzaam geld verdienen’. Dat was het centrale thema van het Nationaal Transportcongres dat op 15 mei werd gehouden in Bunnik. De aanwezigen kregen een interessant programma voorgeschoteld met veel aandacht voor de trends in de transportwereld.

Het Nationaal Transportcongres is een initiatief van Aftersales Truck, dat zich richt op bedrijven die diensten leveren aan de aftersalestruckmarkt. Op het Nationale Transportcongres, dat een jaarlijks terugkerend evenement gaat worden, hadden de organisatoren over gebrek aan belangstelling in ieder geval niet te klagen. De eerste editie van het congres werd door ongeveer tweehonderd geïnteresseerden

bezocht. Dagvoorzitter Walther Ploos van Amstel, onder meer lector City Logistics aan de Hogeschool van Amsterdam en verbonden aan de Vrije Universiteit van Amsterdam, introduceerde de sprekers en verzorgde zelf de eerste lezing.

### SLIMME OPLOSSINGEN

Ploos van Amstel legde daarin uit dat de transportsector momenteel sterk

verandert, zowel qua techniek en logistiek als op beleidsmatig terrein. Zo is er een groeiende vraag naar transport, extra levermomenten en kortere bezorgtijden, terwijl transporteurs tegelijkertijd worden geconfronteerd met een tekort aan chauffeurs, toenemende congestie, een grotere behoefte aan transparantie en steeds strenger wordende duurzaamheidseisen. Dat stelt de branche voor nieuwe uitdagingen maar biedt tevens nieuwe kansen. Dit spanningsveld vraagt volgens Ploos van Amstel om slimme oplossingen, zoals slimme voertuigen, slim plannen, slim rijden, slim laden en lossen en slim reguleren. Inmiddels worden er op deze gebieden grote stappen



1



2



3

voorwaarts gezet, door bijvoorbeeld de inzet van connected voertuigen en snelle ontwikkelingen op het gebied van samen plannen, samen data uitwisselen en meekijken in het voertuig. Samenwerking tussen bedrijven in de keten is volgens Ploos van Amstel essentieel om de nieuwe uitdagingen het hoofd te bieden. Daarnaast verwacht hij dat het goed plannen van opdrachten steeds belangrijker gaat worden voor transportbedrijven en dat de kwaliteit daarvan uiteindelijk bepalend zal zijn voor het bedrijfsresultaat van een onderneming.

#### UITSTOOT VAN FIJNSTOF

Tweede spreker was Wim Roks, wagenbeheerder bij Simon Loos. Deze

logistieke dienstverlener is actief in winkeldistributie, drankenlogistiek, Benelux- en bulktransport en beschikt over ongeveer 650 trekkers en zevenhonderd opleggers. Het bedrijf experimenteert al enkele jaren met elektrische voertuigen en voertuigen op alternatieve brandstoffen, zoals lng en cng. Dat doet Simon Loos omdat het duurzaam wil opereren en omdat steeds meer verladers erom vragen. Roks ging tijdens zijn lezing in op de ervaringen van Simon Loos met dit schone(re) materieel. Opvallend was dat elektrische voertuigen ongeveer evenveel fijnstof blijken uit te stoten als vrachtwagens die voldoen aan de Euro 6-norm. Dit komt omdat Euro 6-voertuigen bijzonder schoon zijn, een feit waarvoor volgens Roks te weinig aandacht is. Bij Euro 6-voertuigen ontstaat de emissie van fijnstof voor 85 procent door slijtage van banden en remmen en is er nauwelijks verschil met elektrische voertuigen. Roks vindt daarom dat dieselveertuigen die voldoen aan de Euro 6-norm te snel worden afgeschreven door overheden en milieuorganisaties. Roks besprak ook de ervaringen van Simon Loos met elektrische voertuigen. Die zijn voornamelijk positief. Ze verbruiken nauwelijks olie, vertonen veel minder slijtage en hebben nauwelijks preventief onderhoud nodig. Dat scheelt aanzienlijk in de kosten. Een nadeel is wel dat de laadinfrastructuur nog duur is en niet altijd betrouwbaar. Maar Simon Loos zal zeker doorgaan met het inzetten van elektrisch materieel.

#### VEHICLE AS A SERVICE

Na een korte pauze was het woord aan Rogier Laan, algemeen directeur Benelux van TIP Trailer Services. Hij vertelde dat er momenteel grote veranderingen plaatsvinden in de markt van trailer services, die vooral worden aangezwengeld door nieuwe technologische ontwikkelingen. De uitdagingen waar de trailerservicebedrijven voor staan is hoe trailers het beste beheerd en gefinancierd kunnen en het meest effectief ingezet. Volgens Laan

zorgen technologie en data-uitwisselingen er inmiddels voor dat er geavanceerde analyses gemaakt kunnen worden om afgewogen beslissingen te kunnen nemen over beheer en inzet van trailers. Dit levert zowel efficiencyvoordelen als milieuvoordelen op. TIP heeft de ambitie om de gehele trailervloot (wereldwijd 70.000 stuks in eigendom en 30.000 in beheer) binnen vier jaar tijd voor 100 procent connected te hebben. Dit maakt tevens een verschuiving mogelijk van het bezit van trailers naar het gebruik ervan oftewel Vehicle as a Serviced (VAAS). En dat is volgens Laan een van de grote veranderingen die deze markt de komende jaren te wachten staat. Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat transporteurs flexibeler kunnen opereren en niet meer geconfronteerd worden met keuzestress over het soort materieel dat ze moeten aanschaffen.

#### UITZONDERINGSSITUATIES

De laatste spreker op het congres was Carlo van de Weijer, director Smart Mobility van de TU Eindhoven. Hij ging in op de ontwikkelingen op het gebied van slimme mobiliteit en had veel aandacht voor het uitwisselen van data om processen efficiënter te laten verlopen. Opvallend is dat Van de Weijer vooralsnog niet veel vertrouwen heeft in de komst van autonoom rijdende auto's op de openbare weg. Het is namelijk erg moeilijk om de vele uitzonderingssituaties die in het verkeer voorkomen goed te programmeren. Van de Weijer voorspelt wel een grote toekomst voor elektrisch rijden en verwacht dat de kosten daarvoor snel zullen dalen. Volgens onderzoek is de prijs voor private lease over tien jaar gedaald tot 10 cent per kilometer, inclusief verzekering en belasting. Goedkoper zul je je dan niet kunnen verplaatsen.

1. Walther Ploos van Amstel: "De transportsector staat voor grote uitdagingen die vragen om slimme oplossingen."
2. Wim Roks: "Euro 6 wordt te snel afgeschreven."
3. Carlo van de Weijer: "De kosten voor elektrisch rijden zullen snel dalen."
4. Rogier Laan: "We moeten afgewogen beslissingen nemen over de inzet van trailers."



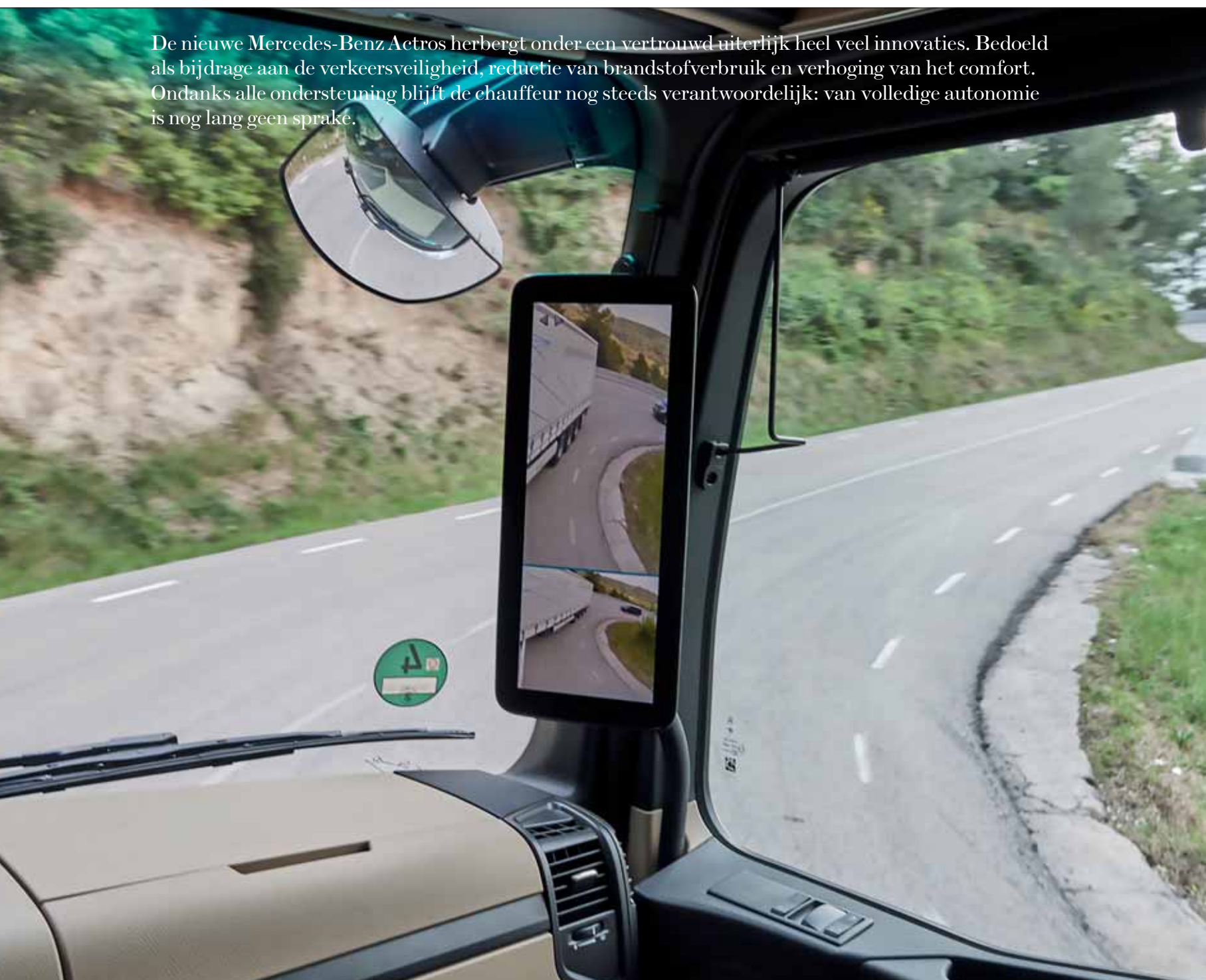
4



RIJDEN MET DE NIEUWE MERCEDES-BENZ ACTROS

# DE TOEKOMST KOMT ONDER HANDBEREIK

De nieuwe Mercedes-Benz Actros herbergt onder een vertrouwd uiterlijk heel veel innovaties. Bedoeld als bijdrage aan de verkeersveiligheid, reductie van brandstofverbruik en verhoging van het comfort. Ondanks alle ondersteuning blijft de chauffeur nog steeds verantwoordelijk: van volledige autonomie is nog lang geen sprake.



In september 2018 onthulde Mercedes-Benz de nieuwe generatie Actros. Uiterlijk is het verschil met zijn voorganger niet heel groot. Het is vooral het ontbreken van achteruitkijkspiegels die in één oogopslag duidelijk maakt dat bij deze vijfde generatie de veranderingen vooral voor rekening komen van de elektronica. Wie niet zo onder de indruk is van hulp- en assistentiesystemen zal het misschien wat overtrokken vinden om te stellen dat er sprake is van een nieuwe generatie. Immers: geen nieuwe cabine, geen nieuw chassis, geen nieuwe motoren, geen nieuwe asconfiguraties... wat is dan zo nieuw? Tijdens een uitgebreide rijimpressie wordt al heel snel duidelijk dat eigenlijk alles nieuw is, maar ondergebracht in een bekend uiterlijk.

Tijdens de presentatie op de IAA in Hannover in 2018 richtte Mercedes-Benz zich sterk op de aflossing van de achteruitkijkspiegels door mirrorcams. Camera's zijn in slanke behuizingen boven de portieren gemonteerd en de bijbehorende monitoren zijn tegen de A-stijlen in de cabine gemonteerd. Een van de overwegingen om dit te doen was veiligheid. Met de mirrorcams heeft de bestuurder een veel beter zicht, onder meer bij slecht weer en duisternis. Bovendien zijn de grote spiegelkasten nu verdwenen waardoor de bestuurder veel minder met dode hoeken te maken heeft. Het verdwijnen van die spiegels

**1.** Een vertrouwd uiterlijk, maar zónder achteruitkijkspiegels.

levert bovendien een verbetering op van de stroomlijn, dus brandstofbesparing.

### FIETSERVEILIGHEID

Ook 'side guard assist' profiteert van de virtuele achteruitkijkspiegel. Side guard assist bestaat sinds 2016 en beschermt fietsers tegen afslaande Mercedes-Benz trekker-opleggers. Sensoren stellen de aanwezigheid van verkeer naast trekker en oplegger vast. Als de chauffeur toch wil afslaan, volgt eerst een akoestische waarschuwing. Als de bestuurder zou doorrijden, maakt het systeem een noodstop. De doeltreffendheid van de side guard assist is sterk vergroot door nu ook de informatie uit de camera's van de mirrorcam te gebruiken. Tijdens een presentatie begin mei bij Barcelona, deden fietsers hun uiterste best om de veiligheidstruck uit zijn doen te brengen. Dag na dag waren medewerkers bereid om op een fiets naast de trekker-oplegger te fietsen. De chauffeur daarvan kon zich helemaal uitleven in een gesprek met een rijder en >>



## DE CHAUFFEUR KRIJGT NU ALLE INFORMATIE DIE VAN BELANG IS VOOR DE ACTIE WAARMEE HIJ OP DAT OGENBLIK BEZIG IS, RECHT VOOR ZICH GEPRESENTEERD

**2**

hij op dat ogenblik bezig is, recht voor zich krijgt gepresenteerd. Na een goede instructie zal iedereen hier snel en foutloos mee kunnen werken, maar het onderstreept eens te meer het belang en noodzaak van een goede voertuigoverdracht sessie voor alle chauffeurs die met een nieuw voertuig gaan rijden.

### ALWETENDE CRUISECONTROL

Heel vertrouwd zijn de instelmogelijkheden voor cruisecontrol en 'limiter' met de toetsen aan de linkerkant van het stuurwiel. De chauffeur kan er voor kiezen om met de basiscruisecontrol te rijden, of de versie die aan navigatie is gekoppeld, PPC. In deze nieuwe Actros is bovendien een veel verfijndere versie beschikbaar, de overtreffende trap van de PPC, genaamd 'active drive assist'. Deze kent ook de snelheden waarmee bochten in het traject veilig kunnen worden genomen. Voor de meeste journalisten vonden de begeleidende demo-chauffeurs het een goede zaak om snelheidsniveau '1' te kiezen. Bij vertrek openbaart zich de werking van active drive assist. Deze zorgt ervoor dat de vrachtauto keurig in het midden van de rijstrook blijft rijden. Dat geldt op de stukken rechtuit, maar het systeem zorgt ook voor het zelfstandig nemen van bochten. Het belangrijkste wat de bestuurder moet doen, is het stuur losjes vasthouden. De elektronica heeft het binnen 15 seconden in de gaten als de chauffeur zijn handen achter zijn hoofd heeft en geeft dan een melding. Wanneer iemand zich daar niets van aantrekt, en ook niet van opvolgende waarschuwingen, schakelt het systeem zich binnen een minuut uit. En dan moet de chauffeur zich weer aanmelden voor nieuwe ondersteuning.


**3**

>> onoplettend bij het verkeerslicht afslaan zonder op de fietser te letten. Iedere keer weer danste de cabine in zijn luchtvering door de heftige stop; iedere keer kon de fietser probleemloos zijn rit vervolgen. In het dagelijkse leven worden ook chauffeurs die wél opletten nog regelmatig verrast door fietsers in de dode hoek. Naast allerlei andere verplichte veiligheidsitems zou deze side guard assist een heel mooie zijn.

### DIGITALE ACTROS

Om kennis te maken met de digitale Actros had Mercedes-Benz een ruime vloot van deze voorproductietrekkers naar Barcelona laten rijden. De internationale pers kon er nu ook op de openbare weg mee rijden na een korte kennismaking voorafgaand aan de IAA. De meeste journalisten hadden al vastgesteld dat met de elektronische spiegel heel goed valt te leven. De plaats van de monitoren is logisch, het formaat ervan heel goed. Bij langzaam rijden verschijnen hulprijen in beeld die

manoeuvreren ondersteunen. Bij inhalen/richting aangeven geven in de linkermonitor lijnen de afstand aan tot achteropkomend verkeer met eventueel een waarschuwing als dat verkeer te dichtbij is. Na het inhalen, richting naar rechts aangeven en met dezelfde informatie in de monitor blijkt of dit kan zonder het ingehaalde voertuig van de weg te drukken. In de praktijk blijkt het systeem prima te werken

### ACTIEVE RIJASSISTENT

Wie achter het stuurwiel van de nieuwe Actros kruipt, weet meteen dat een beetje uitleg wel handig/nuttig zou zijn. In plaats van de vertrouwde klokken en meters twee digitale displays. In plaats van de vertrouwde knoppen en schakelaars... bijna niets. Bediening van bijna iedere functie gaat via deze twee touchscreens. Het is goed voor te stellen dat er chauffeurs zijn die zeggen dat zij hier niet op zitten te wachten. Maar het is een feit dat de chauffeur nu alle informatie die van belang is voor de actie waarmee



2. De camera is uiterlijk het eerste kenmerk van de nieuwe generatie Actros.
3. Bij slecht weer blijft het zicht met de mirror-cam helder.
4. De side guard assist had de zwoegende fietser iedere keer in het vizier.
5. Een veel rustiger lay-out van de nieuwe cabine.
6. De overstekende voetganger laat Mercedes-Benz spelen door een dummy.

### BIJNA AUTONOOM

Op de gekozen demonstratieroute was de demochauffeur vooral bezig met het geven van de aanwijzing 'niet remmen, het systeem heeft alles onder controle'. Wie dan op het display keek, zag dat de rijassistent de naderende bocht keurig in beeld had, en aangaf deze met bijvoorbeeld 30 km/u te gaan nemen. De chauffeur kan binnen zekere marges zelf instellen met welke snelheid hij vindt dat er gereden kan worden. Dat is mede afhankelijk van het soort lading, de wegentoestand en dergelijke. Van de basisinstelling waarmee deze demonstratierit werd gereden, is de fabrikant overtuigd dat dit een veilige snelheid is die onder alle normale omstandigheden kan worden gebruikt. Net zoals met het eerste gebruik van ACC vraagt het systeem in het begin veel van de chauffeur om niet in te grijpen met remmen of sturen. Want in deze modus neemt Mercedes-Benz de chauffeur zelfs het stuur een beetje uit handen. Om 'active drive assist' mogelijk te maken, heeft Mercedes-Benz op de Actros op de hydraulische stuurbekrachtiging een elektrische aandrijving aangebracht. Het systeem was bij het merk al bekend op de zware bouwvoertuigen, maar had daar vooral als doel het werk van de chauffeur lichter te maken. Nu wordt de elektromotor door de besturingselektronica van de 'active drive assist' aangestuurd om de Actros op de gewenste koers te houden.



Daarmee is het systeem duidelijk anders dan Volvo's 'dynamic steering'.

### NIEUWE GENERATIE

Bij zijn introductie op de IAA vorig jaar, leek het wat overdreven dat Mercedes-Benz sprak van een nieuwe generatie Actros. Want op het eerste gezicht lijken alleen de

verdwenen buitenspiegels de vijfde van de vierde generatie te onderscheiden. Maar na wat uren sturen met deze nieuwe Actros wordt duidelijk dat deze Actros een forse stap zet in de richting van autonoom rijden. Daarmee geeft deze vijfde generatie een bijdrage aan veiligheid, brandstofverbruik en chauffeurscomfort.

**DEZE ACTROS ZET  
EEN FORSE STAP IN DE  
RICHTING VAN AUTONOOM  
RIJDEN**



# VOLVO FE VOOR DISTRIBUTIEVERVOER

## LAGE INSTAP BIEDT PALET AAN MOGELIJKHEDEN

Lage-instapcabines geven de chauffeur meer zicht op het omringende stedelijke verkeer. Sinds de introductie van de Volvo FE met zo'n cabine in 2009 zijn tal van innovaties toegevoegd.

Reden voor Volvo een FE met een Low Entry Cab op een kennismakingsronde door Europa te sturen.

**D**e Volvo-fabrieken boden een tamelijk bijzonder distributievoertuig voor een rijimpressie. Een Volvo FE, aangedreven door een motor met 320 pk, voorzien van een lage-instapcabine en uitgerust met een gestuurde naloopas. Het onderstel heeft een maximaal toegestaan voertuiggewicht (GVW) van 24 ton. Voor de presentatierit is de FE met ballast op een gewicht gebracht van 21 ton; het eigen gewicht van de testauto bedraagt 10.500 kg. Rondom is

luchtvering aanwezig die het voertuig zo'n 10 cm kan laten 'knielen'. Vaak is zo'n lage-instapcabine gekoppeld aan een huisvuil-installatie, maar Volvo koos er voor om zijn perstestauto te laten voorzien van een fraaie distributieopbouw.

### CNG-GEBRUIK

Volvo Trucks heeft de testauto voorzien van een gasmotor en twee groepen van vier tanks, goed voor zo'n 100 kg cng.

Rijdend op gecomprimeerd aardgas stoot de FE al minder uit dan een toch al schone Euro 6-dieselmotor. Wanneer biogas wordt getankt, wordt de uitstoot van CO<sub>2</sub> zelfs met 70 procent gereduceerd – belangrijk als in binnensteden wordt gereden. In deze perstestauto is geen Maut-kastje nodig; de Duitse overheid stelt cng- en lng-voertuigen vrij van tolheffing. Nu zullen weinig Nederlandse vervoerders die voor een FE op cng kiezen, hun truck internationaal inzetten. Het benadrukt wél hoe fiscaalvriendelijk Duitsland kijkt naar het rijden op gas.

### CABINE

De lage opstelling van de Low Entry Cab (LEC) valt des te meer op doordat het



## HET GEMONTEERDE CAMERAMONITORSYSTEEM VAN BRIGADE GEEFT EEN 360°-BEELD ROND DE TRUCK



2



1

om een tamelijk lange opbouw gaat, die vér voor de voorwielen uitsteekt. De instap naar de eerste trede is zo'n 44 cm als de luchtvering in de laagste stand staat. De volgende stap naar de vloer is 38 cm, die dus op zo'n 82 cm hoogte ligt. Ondanks de aanduiding Low Entry zijn deze stappen dus niet lager dan bijvoorbeeld in de Volvo FH, waar de eerste trede op 39 cm en de volgende op 77 cm. Dat de LEC vooral als huisvuilauto wordt ingezet, is meteen te herkennen aan de afwerking en inrichting van de cabine. Een bekleding van stemmig zwart noppenvinyl en naast de bestuurder een rijtje van drie stoelen. Zelfs in de brede cabine van de Volvo FE betekent dit dat de stoelen héél smal zijn. In plaats van dat bankje kunnen ook één of twee stoelen worden geplaatst. Wel zijn deze stoelen, net als het bankje, vrij hoog gepositioneerd,

omdat ze boven op de motorruimte zijn gemonteerd.

### RIJIMPRESSIE

Na een verkenningsronde om het voertuig, lijkt voor de bestuurder in de FE LEC alles tamelijk vertrouwd. De bediening van de Alison-automaat met knoppen op het dashboard komen we vaker tegen en de parkeerrem werkt in deze auto nog met de bekende mechanische hevel. Eenmaal achter het stuur merkt de chauffeur dat hij tamelijk ver naar links zit, niet precies recht achter het stuur. Wegrollen met een beetje gas gaat soepel, wel is goed hoorbaar dat door de Alison-automaat de motor meer toeren maakt dan met een 'gewone' gerobotiseerde versnellingsbak. Stille in de cabine is niet het sterkste punt van de FE LEC in deze uitvoering. De standaardmeting bij 80 km/u zegt natuurlijk niet veel omdat met dit type voertuigen zelden over een langere afstand snel wordt gereden. Maar ook bij lagere snelheden kwam de decibelmeter bij het overschakelen vaak boven die gemeten 67 dB(A) uit. Door de gekozen cabine-afwerking ligt het voor de hand dat wat meer motorlawaai (en -warmte) in het interieur doordringt.

### STUREN

Met zijn wielbasis van 4,50 meter en gestuurde achteras is de FE LEC goed wendbaar. Opvallend genoeg vraagt het stuurwiel best wat kracht en vooral in het begin van de rit viel het snel nemen van rotondes daardoor een beetje tegen. Uiteraard is dit een kwestie van wennen. Op een krappe parkeerplaats heeft de bestuurder erg veel profijt van het gemonteerde cameramonitorsysteem

van Brigade dat een 360°-beeld rond de truck geeft. Hoog op de carrosserie zijn hiervoor kleine camera's aangebracht. Het grote scherm zit op de middenconsole gemonteerd. Volvo Trucks monteert onder in het rechterportier een extra ruit en die geeft veel zicht extra op alles dicht naast de truck. Door de hoge opstelling van de bank zitten de benen van eventuele bijrijders niet in de weg.

Door de Alison-automaat voelt de FE niet heel levendig aan. Gasgeven betekent eerst een stijging van het toerental voordat de snelheid daadwerkelijk toeneemt. Toch scoort de FE nette cijfers bij de acceleratiemeting van 12 seconden (tot 40 km/u), 22 s (tot 60 km/u) en 33 tot 80 km/u. Bij het afremmen wordt de cng-versie ondersteund met een retarder, omdat een motorrem op deze uitvoering nauwelijks effect zou hebben. De retarder doet zijn werk goed en dat scheelt in het gebruik van de bedrijfsrem.

### CONCLUSIE

Na de testronde gaf manager product Jan Schouten nog wat toelichting op het testvoertuig. Zo blijkt dat Volvo Trucks de FE LEC ook kan leveren met een cabinevariant die meer past bij een distributievoertuig. Geen volkomen vlakke vloer en in plaats van het driezitbankje één of twee stoelen. En in plaats van een Alison-automaat kan de klant ook een geautomatiseerde versnellingsbak kiezen in diverse varianten. Kortom: voor inzet in druk binnenstedelijk verkeer heeft Volvo Trucks beslist een passende oplossing.

1. Deze afwerking past goed bij regelmatig in- en uitlopen, ook met natte kleding.
2. Stand-in demopassagier Ruben Eenkhoorn neemt de lage instap met gemak.

### SCANIA V8 OP TESTROUTE VOOR VERBRUUKSMETING

Als enige van de grote vrachtauto-merken levert Scania een V8 die voldoet aan de Euro 6-normen. Scania gebruikt deze motor voor zijn hoogste vermogensklassen en benadrukt daarbij het relatief beperkte brandstofverbruik. Nu, in het jaar dat de Scania V8 vijftig jaar bestaat, is er gelegenheid zo'n icoon met 650 pk op de België-route aan de tand te voelen. Helemaal passend bij dit grote vermogen zet Scania hiervoor zijn grootste cabinevariant in, een S-serie. Een verslag van de rit én van zijn verbruik in de volgende Transport & Logistiek. (RW)



### THEMA: PRIVACY-AGV

Er komen nog steeds vragen van leden binnen bij TLN over de Privacywet-AVG (Algemene verordening gegevensbescherming) waaraan vanaf 25 mei 2018 alle organisaties moeten voldoen. Daarom in het komende nummer van Transport & Logistiek veel aandacht hiervoor. Met een artikel dat de basis van de wet behandelt inclusief een

stappenplan, waarmee een gemiddeld transportbedrijf voldoet aan de wet en dus AVG-proof wordt. De Q&A's ontbreken uiteraard niet. En wat houdt een PIA (Privacy Impact Assessment) in? Ook komt de verenigingentool van de Stichting AVG-tool aan bod, waarop TLN-leden korting krijgen. Tot slot komen ondernemers aan het woord over hoe zij voldoen aan Privacywet. (AH)



### COLOFON

Transport & Logistiek is het vakmagazine voor de transport- en logistieke sector en orgaan dat nauw gelieerd is aan Transport en Logistiek Nederland, de ondernemersorganisatie voor goederenvervoer en logistieke dienstverlening.

**Zevenentwintigste jaargang, nummer 9**

[www.transportlogistiek.nl](http://www.transportlogistiek.nl)

### UITGEEFTEAM

Corina Kuipers (uitgever) • Ron van de Hoef (salesmanager) • Peter Vorstenbosch (hoofd content)

### REDACTIE

Anita Hestens (coördinatie) • T 06 11230115 • [a.hestens@bdu.nl](mailto:a.hestens@bdu.nl)  
• Annelies van Stijn • T 06 51273035 • [a.v.stijn@bdu.nl](mailto:a.v.stijn@bdu.nl) • René Welmers • T 06 15210270 • [r.welmers@bdu.nl](mailto:r.welmers@bdu.nl) • Albert Schuurman (eindredactie)

BDUvakmedia • Postbus 67 • 3770 AB Barneveld • [redactie.tnl@bdu.nl](mailto:redactie.tnl@bdu.nl) • [bduvakmedia.nl](http://bduvakmedia.nl)

### ADVERTENTIEWERFING

Gert-Jan Bloemendal • T 06 13514059 / 0342 494807 • [g.bloemendal@bdu.nl](mailto:g.bloemendal@bdu.nl)  
*Alle advertentiecontracten worden afgesloten conform de Regelen voor het Advertentiewezen gedeponereerd bij de rechtbanken in Nederland. Een exemplaar van de Regelen voor het Advertentiewezen is op aanvraag kosteloos verkrijgbaar.*

### ABONNEMENTEN

BDUvakmedia • Postbus 67 • 3770 AB Barneveld • T 0342 494882

**Voor leden TLN:** Kees Kanbier • T 088 4567244 • [ekanjier@tl.nl](mailto:ekanjier@tl.nl) • Postbus 3008 • 2700 KS Zoetermeer • F 088 4567263 • TLN-leden ontvangen Transport & Logistiek als onderdeel van het TLN-lidmaatschap • Bij opzegging van het TLN-lidmaatschap vervalt ook het abonnement op Transport & Logistiek (opzeggingstermijn TLN-lidmaatschap bedraagt 3 maanden, TLN-lidmaatschap wordt beëindigd per einde van het jaar).

### TARIEVEN IN 2019

Jaarabonnement in Nederland € 173,56; extra jaarabonnement € 113,21; jaarabonnement in Europa € 267,80; losse nummers (voor zover voorradig) € 10; alle prijzen exclusief btw. 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 • [info@studio3017.nl](mailto:info@studio3017.nl)

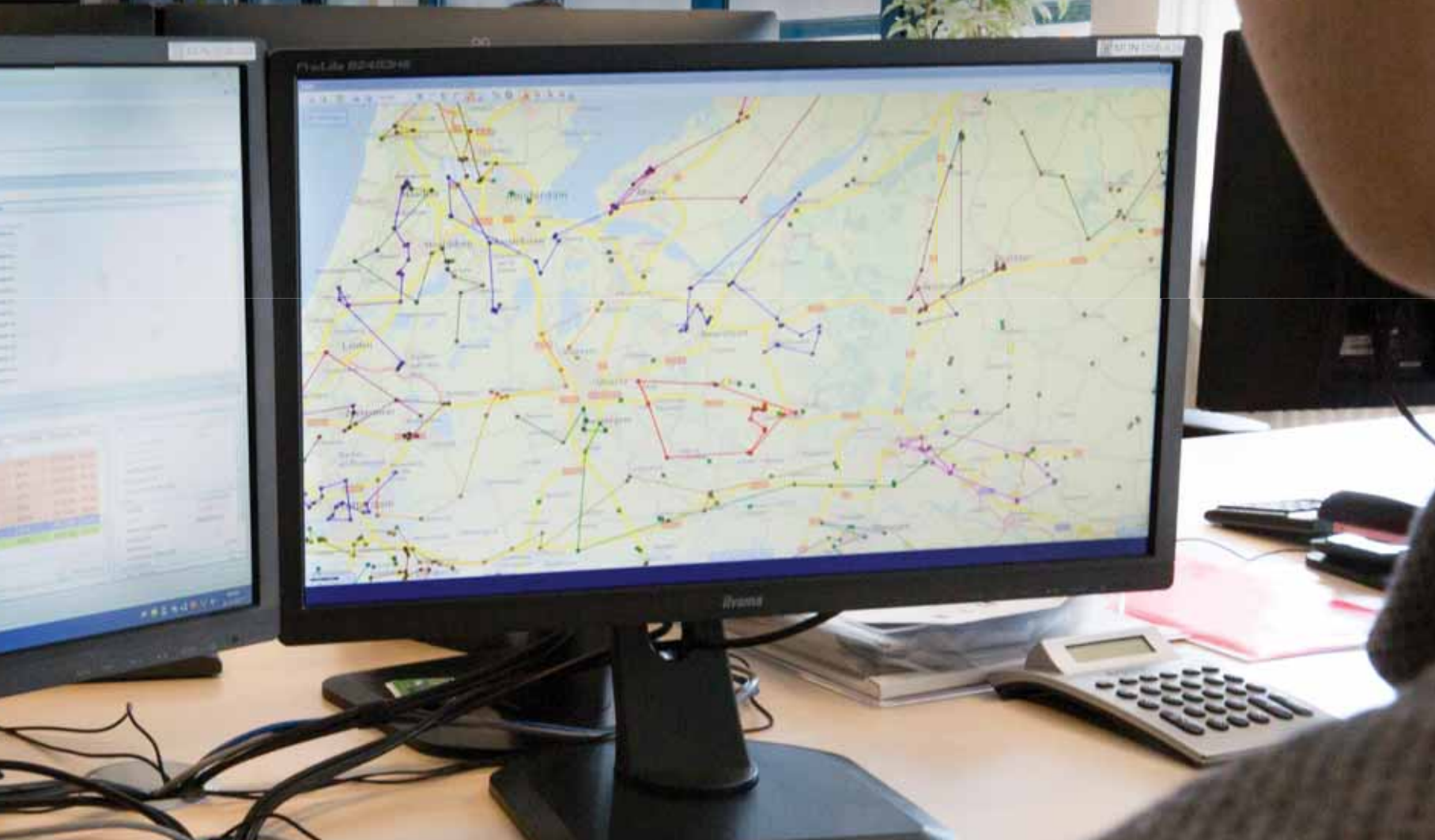
**VORMGEVING** Giesbers Communicatie Groep • [giesbers.nu](http://giesbers.nu)

**DRUK** Vellendrukkerij BDU • [vellendrukkerijbdu.nl](http://vellendrukkerijbdu.nl)

© 2019, BDUvakmedia



# Wat zijn uw knelpunten in transportplanning?



Sleept u nog handmatig orders en wordt er wel eens een order vergeten? Komt u ook twee keer op hetzelfde adres of zou u uw service naar eindklanten kunnen verbeteren?

**Wat zijn uw knelpunten? Neem contact met ons op om de mogelijkheden te bespreken.**



Energieweg 1  
3542 DZ Utrecht



[www.ptvgroup.com](http://www.ptvgroup.com)



[info.nl@ptvgoup.com](mailto:info.nl@ptvgoup.com)



+31 (0) 346 581 600



# Geen woorden maar daden. De nieuwe Actros.

**Multimedia Cockpit.** De nieuwe interactieve Multimedia Cockpit zorgt in combinatie met het multifunctionele stuurwiel en de Touch Control Buttons voor meer comfort in de nieuwe Actros. De chauffeur kan zo met behulp van vier beeldschermen heel eenvoudig de vele voertuigfuncties aansturen. [www.mercedes-benz-trucks.com](http://www.mercedes-benz-trucks.com)

**Mercedes-Benz**

Trucks you can trust

