

# Infomagazine

Een uitgave van Volvo Truck en Bus Nederland B.V.

**Henk Vos:**

**"De overheid mag alleen coördineren".**

**Transport Classificatie  
Systeem maakt  
combinaties mogelijk**

**Van den Noort test in de praktijk**

**Volvo en Al Capone's**



**VOLVO**

Henk Vos, commissaris Volvo  
Truck en Bus Nederland B.V.:  
"Bij grote infrastructurele projecten  
is goede voorlichting van  
wezenlijk belang."

3

Minder kilometers en meer omzet  
bij Antoon van Daal B.V.

6

Transport Class System:  
Streven naar minder eenheden  
betekent een reductie van de  
milieubelasting.

8

Terberg en Volvo hand in hand  
bij Van den Noort.

11

Pizza's en pasta's in FL612.

14

Volvo Ruilsysteem:  
uniek concept dat tijd  
en geld bespaart.

16

Volvo productiefabriek  
in Gent uitgebreid.

18

Kort Nieuws met FUPS, Mijnders en  
Autobedrijf Bluekens.

19

**VOLVO**

Volvo Truck en Bus Nederland B.V.

*Coöperatie 55, 2741 PH Waddinxveen*

*Postbus 30, 2740 AA Waddinxveen*

*Telefoon 0182 - 622222*

*Telefax 0182 - 622225*

- **Volvo Truck Finance**
  - **Marketing**
  - **Sales Truck**
  - **Sales Bus**
- **After Sales Market**

*Zet- en drakjanten, alsmede  
productievestigingen voorbehouden.*

## Business on the Road

Volvo Truck en Bus Nederland B.V. biedt een total business concept. Daarin heeft u als vervoerder een centrale plaats. Total Business betekent immers de totale logistiek rondom het product Volvo. Van truck tot een uitstekende service. Dat laatste wordt steeds verder geoptimaliseerd. Zo zullen in april nieuwe bedrijfspanden worden geopend in Barneveld (GTS) en Amsterdam (VAN SANTEN TRUCKSERVICE). En staan er dit jaar nog meer uitbreidingen en nieuwe vestigingen op het programma.

Optimale dienstverlening betekent echter meer dan service. Ook op het financiële vlak wil Volvo u van dienst zijn. Uw core business is transport, wij verzorgen het management van uw wagenpark.

Dat doen we met servicesystemen die op maat ontwikkeld zijn. Reparatie en onderhoudsovereenkomsten die naar wens kunnen worden aangepast en met bijvoorbeeld het product ruiddelen waardoor uw stilstand tot het minimum wordt beperkt. We hebben het niet voor niets over wagenpark-management. Uw business is immers On The Road.



Albert Hendrikse  
Algemeen Directeur  
Volvo Truck en Bus Nederland B.V.

**Tweede kamerlid Henk Vos:**

## **‘Bedrijfsleven stuurt’**

Henk Vos was districtsbestuurder bij de Industriebond FNV toen Joop den Uyl hem naar de Tweede Kamer haalde. Hij is nog steeds kamerlid en onder meer voorzitter van de vaste kamercommissie voor Economische Zaken. In die hoedanigheid is hij het meest bekend. Fokker, DAF, als voorzitter van de kamercommissie was hij er nadrukkelijk bij betrokken. Zijn streven goed contact te houden met het bedrijfsleven komt ook tot uitdrukking in de energie die hij in zijn commissariaat bij Volvo Truck & Bus Nederland B.V. steekt.



De laatste maanden heeft het paarse kabinet een fors aantal infrastructuurele knopen doorgehakt. Maatregelen en besluiten die stuk voor stuk te maken hebben met de mobiliteit van morgen. De hoge-snelheidslijn en de Betuwelijn zijn voorbeelden die tot de verbeelding spreken. Ook rondom

Schiphol en vliegveld Beek werden besluiten genomen. Wat de één echter prijst als daadkracht, is voor de ander regentisme. Een reden voor Henk Vos om de besluitvorming kritisch te volgen en lering te trekken uit de besluitvorming rondom deze projecten. "Van de protesten tegen de

Betuwelijn heb ik geleerd dat de overheid niet klakkeloos een oplossing voor een probleem bij de bevolking mag droppen. Zeker niet als die bevolking zich niet bewust is van het probleem, bijvoorbeeld omdat het nog niet zichtbaar is. De voorlichting over een dergelijk project is van groot belang. Voor dergelijke projecten is in de eerste plaats de bewustwording van de noodzaak zeer belangrijk. Pas dan kan een besluit gedragen worden. De Betuwelijn is een op de toekomst gerichte oplossing voor de goederenstromen richting Duitsland. Wanneer we niet willen dat onze snelwegen dichtslibben en economische groei op langere termijn veilig stellen dan zullen er verschillende soorten van transport geïntegreerd moeten worden in één systeem. De Betuwelijn is daarbij onmisbaar." De integratie zal niet gepaard gaan met een afname van transport over



de weg. De laatste rapporten laten een duidelijke groei zien van het wegtransport, een ontwikkeling die zal doorzetten. Ook het spoor groeit. "Bij de vervoerders en dus ook bij Volvo, hangt het er vanaf hoe ze tegen hun business aankijken. Zij zullen inventief moeten omgaan met de mogelijkheden die er zijn. Voor de verladers is het simpel. Die willen hun vracht vlug, veilig en voordelig van A naar B gebracht zien. Dat mag met elke vorm van transport, en met combinaties van weg, water en spoor. Daar is goed logistiek management voor nodig, en dus een bredere visie. Geen enkele wegvervoerder hoeft bang te zijn voor zijn boterham, zolang hij voldoet aan de wensen van zijn klant. Wie een betere service kan bieden door verschillende vervoerstypes te combineren tot één systeem, is in business. De techniek is er, maar techniek is altijd onderschikt aan



organisatie. De vraag is niet wat er technisch mogelijk is, de vraag is wat je de techniek wilt laten doen."

### **Personenvervoer**

De maatregelen die nu genomen worden moeten niet gezien worden als de oplossing voor het fileprobleem. "Files ontstaan

vooral door het personenverkeer, de forenzen. Daar loopt het vrachtverkeer in vast en dat los je dus niet op met een Betuwelijn of een HSL. Die zijn wel nodig, want waar het voor de transportsector om gaat, is dat we een goede balans vinden tussen vervoer over de weg, het spoor en het water. Transport is tenslotte één van de sterke peilers onder onze economie. Om dat zo te houden, moeten we nadenken over de toegevoegde waarde. Niet alleen werken aan perfecte logistieke systemen, maar ook aan transportgebonden industrie. In 1992 gingen er 2,5 miljoen containers ons land in en uit. In 2008 zullen dat er waarschijnlijk 6 miljoen zijn. Het gaat niet om de kwantiteit, het gaat om wat er in zit. Dat zijn voor een groot gedeelte goederen die nog bewerkt moeten worden tot eindproducten. Dat zouden wij ook heel goed in Nederland kunnen doen.

In het personenvervoer spelen soortgelijke vragen. Ik ben ook commissaris bij de NZH, de grootste streekvervoerder van Nederland. De discussies daar gaan allang niet meer uitsluitend over bussen. Personenvervoer is het brengen van mensen van de plek waar ze zijn, naar de plek waar ze naar toe willen. Dat kan met bussen, maar het kan ook voordeliger zijn om taxi's te laten rijden. Ook hier moeten de betrokkenen over de grenzen van hun eigen bedrijf heen kijken. In het openbaar vervoer kan nog verschrikkelijk veel verbeterd worden door te komen tot clusters van vervoersmogelijkheden. Het gaat niet om de keus tussen bus of trein, het gaat daar ook om het organiseren van het vervoer.

Veel grote bedrijven hebben in het verleden hun vervoerscontracten opgezegd en van het geld dat ze daarmee uitspaarden een parkeerterrein aangelegd. Dat is een ontwikkeling die we te laat gezien hebben en die wat mij betreft met kracht bestreden moet worden. Want het is natuurlijk onzin om elke dag honderden auto's van buitenwijk naar industrieterrein te laten rijden, als dat met een paar bussen zou kunnen. Alleen, om die mensen weer uit hun file te halen, moet je ze wel garanderen dat ze op tijd bij hun baas zijn en ook weer op een nette tijd thuis komen. Voor de werkgevers kan dat betekenen dat ze wat flexibeler met werktijden moeten omgaan.

Het voordeel voor de werkgevers is dat hun mensen uitgeruster en veiliger op het werk komen. Voor de werknemers is het goedkoper en voor de overheid betekent het minder wegen en minder vervuiling. Het enige wat we er voor hoeven doen is het verleggen van een paar geldstromen en de zaak organiseren."

### **Draagvlak voor grote projecten**

Vos is ondubbelzinnig duidelijk over de rol van de overheid in de vraagstukken over mobiliteit. Hij ziet een rol als stimulator en coördinator.

"De overheid mag nooit op de stoel van de ondernemer gaan zitten. De rol van de overheid is het coördineren, het nemen van initiatief en het scheppen van voorwaarden. Voor een project of een bedrijf is durfkapitaal en minstens zo belangrijk, geduldkapitaal uit de particuliere sector nodig, zo niet, dan is er geen levensvatbare onderneming. De politiek moet bepalen wat we met z'n allen belangrijk vinden en dan de mensen bij elkaar brengen om er voor te zorgen dat beleidsvoornemens worden omgezet in concrete projecten. Voor een stevig draagvlak heb je altijd minstens drie steunpunten nodig.

In de praktijk drie partijen met verschillende belangen. Een voorbeeld: stel, we willen een dieselmotor ontwikkelen waardoor het brandstofverbruik meer dan gehalveerd wordt. Dat klinkt heel spectaculair, maar als je bedenkt dat een twintigtonner in de jaren zestig 1:1,5 reed en dat een veertig tonner nu 1:3,3 rijdt, dan zie je dat per ton lading nog maar een kwart van de dieselolie van vroeger nodig is. Het zou dus een reëel project zijn. Een fabrikant die hierin mee wil doen, doet dat uit weloverwogen eigenbelang. Reken maar, dat die trucks verkocht zullen worden. De tweede partij die meedoet zijn de kennisinstuten. De windtunnels, de technische universiteiten, TNO, de NIVR. De derde partij in dit project is de overheid, die de voorwaarden kan scheppen waardoor zo'n project van de grond komt. Als de zaak marcheert zal die rol zeker worden overgenomen door de transportsector, want die heeft een enorm belang bij een laag brandstofverbruik. Ik praat hier niet over een utopie."

## Milieu

Henk Vos is ervan overtuigd dat we luchtverontreiniging niet als een nationaal probleem mogen zien. De luchtverontreiniging in Nederland is fors teruggebracht door met Nederlands 'milieugeld' een rookgasreinigingsinstallatie op een grote bruinkool stokende elektriciteitscentrale in Polen te zetten. Het mes snijdt aan alle kanten: onze lucht is schoner, van het afgevangen gips worden in Polen blokken geperst en huizen gebouwd, de Nederlandse Hoogovens hebben de installatie geleverd en is nu bezig met een soortgelijk megaproject in Tsjechië.



**Antoon van Daal B.V.**

# Minder kilometers

Voor Ton van Daal, directeur van internationaal verhuisbedrijf Antoon van Daal B.V. in Son zijn mensen belangrijker dan materieel. Toch, of misschien wel juist daarom, heeft hij gekozen voor de Volvo FH12 met Globetrotter XL cabine, waarvan hij er nu drie heeft.

Vergeleken met het langeafstandstransport maakt een verhuiscwagen weinig kilometers; bij Antoon van Daal ligt dat tussen de 40.000 en 60.000 per jaar. Het merendeel van de verhuizingen vindt plaats binnen een straal van 1200 kilometer rond Eindhoven, met uitschieters naar Zuid-Portugal, Turkije en Oostbloklanden. In de praktijk betekent dat relatief korte ritten met lange laad- en lostijden. Door een intensieve samenwerking binnen het internationale netwerk van UTS wordt het aantal kilometers verder beperkt. Ton van Daal: "UTS bestaat uit 75 verhuisbedrijven in 17 Europese landen. Alleen al in Nederland hebben we 20 vestigingen met een goede geografische spreiding. Als wij voor een van onze klanten een verhuizing van Groningen naar Leeuwarden moeten verzorgen, dan schakelen we een van onze UTS-collega's in het Noorden in. Dat scheelt al gauw 300 lege kilometers.



*In de eigen loodsen kunnen inbuedels veilig worden opgeslagen. Aan vaste klanten wordt ook archiefruimte verhuurd.*



*Directeur Ton van Daal in zijn Engelse old timer replica.*

Internationaal werkt groupage uiteraard besparend op het aantal kilometers. Sinds we UTS hebben opgericht, rijden we minder kilometers en is de omzet gestegen."

UTS opereert als verkoopenheid voor de aangesloten bedrijven en coördineert wanneer er bij een verhuizing meer dan één verhuizer betrokken is. Contacten over het opnemen van een verhuizing gaan rechtstreeks met een bedrijf in de betreffende regio, ook als het in het buitenland is.

Via het eigen e-mail netwerk worden gegevens uitgewisseld, zodat een Nederlands bedrijf een offerte kan maken voor een internationale verhuizing, zonder dat er in het vliegtuig gestapt hoeft te worden. Daardoor zijn de kosten voor het maken van een offerte voor een internationale verhuizing teruggebracht van vele duizenden gulden naar een paar tientjes. Via UTS wordt ook veel kennis en ervaring uitgewisseld. Voorbeeld daarvan zijn de rode plastic containers die via een Engelse collega in het UTS-netwerk gekomen zijn. De bakken hebben exact de maat van een archiefstelling, wat zowel bij het leeghalen als bij het vullen van stellingen zeer efficiënt werkt. Het belang van UTS is inmiddels ook door de overheid erkend, het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft dan ook subsidie gegeven om het UTS-netwerk in Nederland en Europa verder van de grond te tillen.

## **Collega's, geen concurrenten**

De leden van UTS zien elkaar als collega's, niet als concurrenten. Voor hij zijn eerste Volvo kocht, vroeg Ton van Daal aan zijn Volvo-rijdende collega in Leidschendam

# en meer omzet

naar zijn ervaringen. Die waren positief en dat maakte de aanschafbeslissing een stuk eenvoudiger. Maar ook de mening van de chauffeur is voor Van Daal van grote waarde.

Van Daal: "In een goed geleid bedrijf wordt gehuisterd naar de mensen op de werkvloer, want dan maak je gebruik van de deskundigheid die je al in huis hebt. Ik kijk naar de organisatie van de leverancier, zowel van de dealer als van de importeur die er achter staat. Wij zijn een professioneel bedrijf en hanteren hoge kwaliteitsnormen.

Bij de laatste truck die we koekten was de chauffeur 'fan' van een ander

merk. In de voorbereiding van de beslissing heeft hij een tijd Volvo gereden en ik ben blij dat hij uiteindelijk voor Volvo heeft gekozen.

Voor de andere mannen van de verhuisploeg zijn het vooral de ruimte en het comfort die zwaar tellen. Bij een Globetrotter XL is dat laatste gewaarborgd. Met een paar kleine aanpassingen kunnen er vier man royaal in zitten."

De FH12 Globetrotter XL van Antoon van Daal is nagenoeg standaard. Uit het oogpunt van extra veiligheid is ABS gemonteerd, terwijl voor schokvrij transport van de lading de truck rondom luchtgeveerd is.

Van Daal: "De FH12 heeft een uitstraling die bij mijn bedrijf past." Voor elke truck is bij Volvo-bedrijfs-wagendealer BAS in Veldhoven een onderhoudscontract afgesloten. Op basis van het verwachte aantal kilometers wordt een vast bedrag per maand berekend. In het verleden deden de chauffeurs klein onderhoud zelf. Van Daal is daar volledig van afgestapt. "Bij alles wat je zelf doet, vallen de verborgen kosten niet op. Uitbesteden lijkt duur, maar het is meestal goedkoper dan zelf doen. Onze Volvo's hebben ons nog nooit één dag in de steek gelaten, dat is ook heel wat waard."

ERS

# UTS



# TCS - Transport Classificatie Systeem

## Minder eenheden, minder

De maatschappij heeft wegvervoer nodig. Dat blijkt ook uit de cijfers over het goederenvervoer over de weg. Dit is de afgelopen tijd enorm gegroeid, zowel in perioden van economische hoogconjunctuur als bij laagconjunctuur; volgens de EG zal deze groei zich de komende tijd voortzetten. Het gebruik van de weg brengt echter een aantal nadelen met zich mee, zoals filevorming en uitstoot van milieubelastende stoffen, maar ook slijtage van wegen. Europa stevent af op een situatie waarbij verkeerscongestie en milieuproblemen vragen om radicale maatregelen.



**H**et Transport Classificatie Systeem (TCS), ontwikkeld door Volvo Truck Corporation, is een modulair systeem dat een constructieve bijdrage kan leveren aan de oplossing van dit probleem door elke derde trekkende eenheid overbodig te maken.

In 1992 publiceerde de EG een voorstel om voor alle lidstaten dezelfde maten en gewichten te laten gelden voor zowel het nationale als het grensoverschrijdende goederenvervoer over de weg - de EG Richtlijn 1985 (Richtlijn 85/3). De reden voor dit voorstel was dat de EG zich realiseerde dat het hanteren van verschillende nationale regels binnen de Europese Unie het scheppen van een vrije vervoersmarkt zou bemoeilijken. De gevolgen van dit

voorstel zijn echter rampzalig voor landen als Zweden en Finland, die gedwongen zouden kunnen worden om hun combinatielengte van 22/24-meter en treingewicht van 60 ton terug te brengen naar 18,75 meter en 40 (44) ton. Volvo Trucks werkt al vele jaren aan een harmonisatie van maten en gewichten van individuele voertuigen. Ze is ook van mening dat het Zweedse systeem, waarbij de wegen worden onderverdeeld in verschillende klassen op basis van hun belastbaarheid, verder ontwikkeld zou kunnen worden tot een Europees systeem, waarbij de belastbaarheid en de manoeuvreerruimte op wegen als norm worden gehanteerd.

Een logische stap voor Volvo Trucks vormt het Transport

# milieubelasting



Classificatie Systeem (TCS), dat de EG de mogelijkheid biedt om de maten van individuele voertuigen vast te stellen, maar de lidstaten de ruimte biedt om eventueel een grotere combinatielengte toe te staan. Binnen dit systeem blijft het voor Finland en Zweden mogelijk om hun maximale combinatielengte van 22/24 meter te houden zonder de concurrentieverhoudingen aan te tasten. Want de laadlengte van een Zweedse combinatie met een lengte

van 24 meter is ongeveer gelijk aan die van een klasse 3 combinatie. Een internationale vervoerder kan, wanneer hij in Zweden aankomt, 3 klasse 2 combinaties omkoppelen tot 2 klasse 3 combinaties, met behulp van een dolly. De concurrentieverhoudingen voor de internationale en Zweedse vervoerder zijn daarmee gelijk wat betreft het laadvermogen. Op de langere termijn kan hetzelfde principe worden toegepast in andere landen met dezelfde geo-

grafische omstandigheden als Zweden en Finland voor een deel van hun wegennet. Bestaand materieel kan zonder problemen worden gebruikt in klasse 3 combinaties. Een voorstel dat Zweden en Finland toestaat om gebruik te maken van dit TCS systeem, maakt deel uit van een voorstel voor een nieuwe richtlijn met betrekking tot maten en gewichten. De Europese truckproducenten, verenigd in de ACEA, ondersteunen dit voorstel.



## Nieuwe indeling maten en gewichten

TCS is een voorstel voor een nieuwe indeling van het wegvervoer, waarbij de nadruk ligt op de zwaarste gewichtsklasse en is gebaseerd op voertuigvoorschriften en -combinaties die al bestaan.

Het voorstel impliceert de harmonisatie van de lengte van individuele voertuigen binnen de EG, die met behulp van dit modulaire systeem makkelijk kunnen worden aangepast aan de maximum toegestane combinatielengte in de lidstaten. Het systeem is gebaseerd op een logische indeling van het wegennet: klasse 1 vergelijkbaar met stadsverkeer, klasse 2 te vergelijken met autowegen en klasse 3 snelwegen en andere belangrijke verkeersaders. De geldende EG Richtlijn voor maten en gewichten van voertuigcombinaties vormt de basis van klasse 2 (16,5 m/18,75 m). Klasse 3 wordt gevormd door voertuigcombinaties uit klasse 2, maar met een maximale lengte van 25,25 m. Klasse 1 bestaat in principe uit een voertuig uit klasse 2, maar met de aanhanger afgekoppeld – een solo-auto dus.

## Verschillende combinaties in het modulaire systeem

De verschillende onderdelen van het modulaire systeem zijn gebaseerd op de EG Richtlijn 85/3, die een maximale lengte voor een trekker toestaat van 15,65 meter. Wordt de

beschikbare laadlengte verdeeld over twee ladingunits met dezelfde afmetingen, dan mag de lengte van elke unit maximaal 7,82 meter bedragen. Voor opleggers geldt een maximale laadlengte van omstreeks 13,6 meter. De drie hoekstenen van het modulaire systeem zijn: motorwagen, 7,82 meter laadlengte, aanhanger met dezelfde laadlengte en een oplegger met een laadlengte van 13,6 meter. Deze units kunnen worden samengesteld tot een aantal verschillende combinaties in drie klassen, waarbij klasse 1 voldoet aan de EG-regels voor solovoertuigen. Binnen het Transport Classificatie Systeem is het een klasse 2 combinatie zonder aanhanger. Voor die klasse zijn er twee combinatiemogelijkheden, te weten: \* motorwagen en aanhanger, met een laadlengte van 2 x 7,82 meter en een maximale combinatielengte van 18,75 meter. De tweede mogelijkheid is een trekker met oplegger, met een maximale laadlengte van 13,6 meter en een maximale combinatielengte 16,5 meter.



Ook klasse drie kent twee combinatiemogelijkheden. Een motorwagen met een maximale laadlengte van 7,82 meter en een oplegger met een maximale laadlengte van 13,6 meter (aangekoppeld via een dolly). Of een trekker/oplegger met een laadlengte van 13,6 meter, met daaraan gekoppeld een middenaanhanger met een laadlengte van 7,82 meter.

## Overladen moet overbodig worden

De bedoeling van dit modulaire systeem is om een unit continu verder te transporteren binnen het netwerk, zonder de noodzaak om de lading tussentijds om te pakken. Over langere afstanden worden de ladingunits vervoerd door klasse 3 voertuigen met een optimale voertuiglengte van 25,25 meter, per spoor of over het water. Op de knooppunten worden de voertuigen omgekoppeld tot klasse 2 combinaties (per spoor of over het water vervoerde ladingunits worden overgezet op klasse 2 voertuigen). Door de aanhanger af te koppelen wordt een klasse 2 combinatie een klasse 1 truck, die z'n weg vervolgt als distributievoertuig voor stad en regio.



*Keuze voor betrouwbaarheid en service*

# Van den Noort test in de praktijk



Van den Noort B.V. in Dongen heeft sinds een half jaar twee nieuwe Terberg's in gebruik voor afvaltransport. Het zijn de eerste Terberg's voor dit bedrijf. Voor Van den Noort zegt de praktijk meer dan de theorie.

Om een vergelijking te kunnen maken zijn er twee FL1359 WDG 6x6 Terberg's, in een verschillende configuratie gekocht; één met een motorvermogen van 240 kW (340 pk) met VEB (Volvo Engine Brake), en één met een motorvermogen van 309 kW (420 PK) zonder VEB. Corné van den Noort: "Het is nog te vroeg om al te kunnen zeggen wat voor ons bedrijf het beste is. De chauffeurs zijn over beide auto's enthousiast, kinderziektes hebben we niet gehad. Wat we wel al merken is dat een fuseebesturing weinig storingen geeft en goed stuurt. Veel van de Volvo-techniek kenden we al, we hebben ook een FL7 en twee FL10's. Overigens, het paradepaardje van ons bedrijf is een N10 uit 1980, die wordt ook nog elke dag gebruikt. Naast de bewezen betrouwbaarheid van Volvo was het voor ons ook een belangrijke overweging dat Volvo-dealer Bluekens, de leverancier van de Volvo-trucks, ook service aan Terberg's geeft."

Voor Van den Noort, afvaltransport en -verwerking, is uiterst solide materieel een eerste vereiste.



Corné van den Noort (l) en verkoop-leider van Bluekens Autobedrijf te Breda Jan Koppenhagen

Het bedrijf is actief in de grond-, weg- en waterbouw, sloop, en de inzameling en verwerking van afval, sectoren waarin niet met fluwelen handschoenen wordt gewerkt.

Het afval dat Van den Noort inzamelt komt uit het bouwbedrijf, fabrieken, winkels en kantoren en bestaat uit bouw- en slooppafval, industrieel afval en groenafval. Om het aangeboden afval verantwoord te kunnen verwerken is er een eigen recycling-fabriek gebouwd op het industrieterrein Tichelrijt in Dongen. Daar worden de binnenkomende afvalstromen gecontroleerd, gesorteerd en grotendeels geschikt gemaakt voor hergebruik. Papier, karton, plastic en metaal worden aan de betreffende industrieën teruggeleverd, hout gaat als spaanders naar de spaander-industrie, groenafval wordt gecomposteerd, en bouw- en slooppuin wordt vermalen tot puingranulaat/korrelmix voor de wegenbouw. Slechts 20% van de jaarlijkse 100.000 ton afval hoeft gestort te worden.

### Milieu in opmars

De afvalverwerking is één van de sterkst groeiende sectoren in Nederland, waar de regelgeving pas recent op gang is gekomen. Van den Noort heeft hier het voordeel dat er al in de jaren '80 over de afvalproblematiek werd nagedacht, zodat het bedrijf nu als één van de eersten gecertificeerd is voor inname en uitsortering van bouw- en slooppafval. De forse uitbreiding is zichtbaar in de recent geopende vestigingen in Waalwijk en Moerdijk en wordt in 1997 op de weg zichtbaar als alle drie bestelde Volvo's - twee FL10's en een FL7 - geleverd zijn.



## Volvo FL7 met frontlader-systeem

Met het frontlader-systeem kunnen containers worden geleegd door de chauffeur, zonder dat deze uit de cabine hoeft te komen. Dit inzamsysteem wordt al vele jaren in de Verenigde Staten toegepast.





# Al Capone's koopt Volvo

Al Capone's levert pizza's en pasta's aan iedereen die 06-02 22 82 belt. Het call center in Naarden geeft de bestelling door aan één van de (nu 16) vestigingen in het land, daar wordt de maaltijd bereid, en aan huis bezorgd per Italiaans mini-autootje. Voor de bevoorrading van de vestigingen gebruikt Al Capone's sinds december een Volvo FL612.

**I**n de filosofie van Al Capone's neemt kwaliteitsbewaking de belangrijkste plaats in. De recepten worden uitvoerig getest, de leveranciers zorgvuldig geselecteerd en de franchise-nemers die de vestigingen leiden grondig opgeleid. Aan elke klant wordt het telefoonnummer gevraagd zodat achteraf steekproefsgewijs kan worden nagevraagd of de maaltijd op tijd en naar wens was. De gegevens van klanten worden in de computer bewaard, zodat gezien kan worden of er herhalingsorders komen, wat een nog sterkere indicatie over tevredenheid is dan een telefonische reactie. Bij een dergelijke kwaliteitsbewuste onderneming past ook het in eigen hand houden van de distributie.



In Naarden is een eigen distributiecentrum met koel- en vriescellen geopend.

## Computer registreert distributiecondities

De laadbak van de FL6 is met schuifwanden in drie compartimenten verdeeld; een droog deel voor pizza-dozen en andere verpakkingen, een vriesdeel en een koeldeel. Daan Keuning, die bij Al Capone's verantwoordelijk is voor de bevoorradingen van de vestigingen spiegelt zich in het beleid aan bijna-branchegeenoot McDonald's: "Distributie is een zeer kritische schakel in de keten. Daarom is het vries- en het koelsysteem in onze nieuwe truck uitgerust met een computer die exact onthoudt hoe koud het in de laadbak is. Bij het afleveren krijgt onze klant - de franchisenemer - een geprint overzicht van de temperaturen waarmee zijn goederen vervoerd zijn. Als het ooit nodig zou zijn, kunnen we bewijzen dat tussen DC en klant alles volgens voorschrift is gegaan."

## Pre-sales investering

De Volvo is geleverd door VAN SANTEN TRUCK SERVICE in 's Graveland. Tijdens de gesprekken met verschillende dealers bleek VAN SANTEN erg ver te gaan met



het meedenken en rekenen aan de nieuwe truck. Keuning: "Wij zijn een jong bedrijf, met jonge mensen. Niemand van ons heeft ervaring in het aanschaffen van distributietrucks, we weten alleen wat we er mee willen vervoeren. De Volvo-dealer heeft ons zeer diepgaand geadviseerd over alle eisen die we moesten stellen en omdat we eigenlijk bij nul begonnen, is daar erg veel tijd in gaan zitten. De dealer moet dat maar als investering zien. Behalve dat zij ons enorm hielpen met de specificaties, was het ook een belangrijk aspect dat VAN SANTEN de truck turn key kon leveren. Zij doen ook het onderhoud aan de Carrier koelers, dus ik heb altijd één aanspreekpunt voor de hele auto."

# Nieuw productieconcept voor Gentse Volvo bedrijfswagenfabriek

In de Gentse vrachtwagenfabriek van Volvo is eind 1996 een totaal nieuw productieconcept geïntroduceerd. Hierdoor is de productiecapaciteit van de fabriek gestegen tot 26.000 trucks per jaar. Het nieuwe concept draagt de naam Factory '97.

De Volvo-vrachtwagenfabriek in Gent werd opgestart in de loop van 1975. De fabriek was bestemd voor de productie van het middelzware vrachtwagenprogramma. In de loop van 1977 verhuisde een deel van de productie van de Alseberg-fabriek naar Gent. Vanaf 1977 tot 1996 produceerde Volvo Europa Truck middelzware en zware vrachtwagens na elkaar op één en dezelfde assemblagelijijn. De steeds scherper wordende concurrentie en de wil om te blijven horen tot de koplopers onder de vrachtwagenproducenten verhoogden de druk om efficiënter en flexibeler te kunnen reageren op de vragen van de markt. De lancering van het zware FH-gamma in september 1993 en het enorme succes van deze truck versnelde de vraag naar meer productiecapaciteit en vormden de rechtstreekse aanleiding tot het project Factory '97. "Meer klantgericht werken, een hogere flexibiliteit en

lagere kosten konden moeilijk gehaald worden met de bestaande infrastructuur", aldus Eddy van Goethem, productiemanager en projectleider van Factory '97. "Met één assemblagelijijn, waarop alle types na elkaar gebouwd moesten worden, zouden wij in de toekomst niet flexibel genoeg zijn."

In het nieuwe concept beschikt de vrachtwagenfabriek over twee volledig van elkaar gescheiden assemblagelijijnen. De eerste betreft een lijn voor de FL6-serie. De andere lijn, voor de FH-serie, is bovendien nog opgesplitst in een hoog volumelijijn voor de assemblage van de standaard trucks en een laag volumelijijn voor andere specificaties. Speciale varianten van het FL6-type worden gebouwd in het dock-systeem, waarbij een groep van 25 medewerkers de truck volledig assembleren op een beperkte ruimte. Met het nieuwe concept kan er meer marktgericht gewerkt worden.



## Onderrij-beveiliging

Volvo lanceert het Front Underrun Protection System, een onderrijbeveiliging voor de voorkant van de truck.

Het Volvo Front Underrun Protection System compenseert bij een frontale aanrijding het hoogteverschil tussen personenauto's en vrachtauto's. Het zorgt er bovendien voor dat de kreukelzone van de personenauto haar werk goed kan doen. Elk jaar overlijden er 50.000 mensen in het Europese verkeer. Van dit aantal



komen er 4.000 om het leven bij een frontale aanrijding tussen een bedrijfsauto en een personenwagen. Onafhankelijke onderzoeken laten zien dat dit aantal met 20 procent te verminderen is wanneer alle trucks met een onderrijbeveiliging aan de voorkant zijn uitgerust. Daarop is er inmiddels een ECE-richtlijn geformuleerd (ECE R93). Deze richtlijn omschrijft een dergelijke beveiliging. De FUPS van Volvo voldoet aan deze omschrijving.

FUPS is een verdere stap in het consequente veiligheidsdenken van Volvo. Eerdere mijlpalen waren de veiligheidscabine (1977), de driepunts veiligheidsgordel (1979) en ABS (1985). In 1995 presenteerde Volvo als eerste truckproducent ter wereld een airbag voor haar FH-programma.

## Bluekens helpt vakopleiding

Van elke 20 leerlingen die de afdeling voertuigtechniek van de streekschool in Breda aflevert, kiezen er 19 voor de personenwagens. Volvo-dealer Bluekens, ook in Breda, hoopt met het plaatsen van een Volvo FL10 meer interesse voor de 'echte' techniek bij de leerlingen te kweken en daarmee een grotere toestroom van potentiële truckmonteurs op gang te brengen. Het initiatief werd genomen door Johan van Kuljk, leraar voertuigtechniek aan het Spectrum-College. In zijn werkplaats laat hij zijn leerlingen onderhoudsopdrachten uitvoeren. Om de praktijk compleet te maken ging hij shoppen bij de verschillende bedrijfswagen-dealers in de regio, maar het beperkte budget van de opleiding stond de aanschaf van een actieve truck in de weg. Jan de Roover van Bluekens Breda zag een mooie kans om Volvo onder de aandacht van zijn toekomstige doelgroep te brengen.

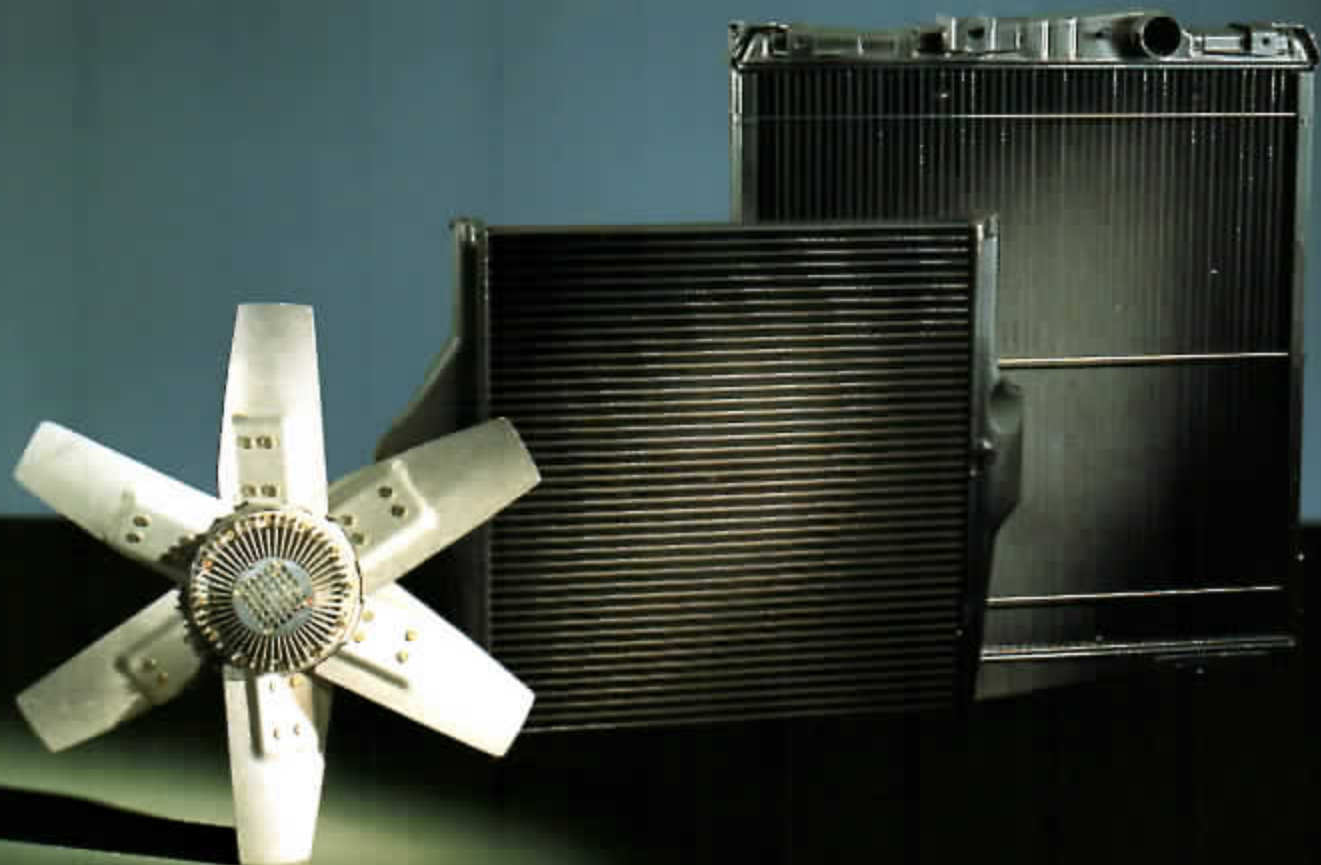


## Globetrotter XL voor jubilarissen

J.L. Mijnders in Mellissant heeft een vloot van 32 trekkers die worden ingezet in het containervervoer vanuit Rotterdam. Onlangs werden er 10 nieuwe FH's afgeleverd, daarbij zaten er twee met een bijzonder tintje. De chauffeurs A. Wiegel en H.J.G. Doornhelm waren 25 jaar in dienst van de firma en dat moest gevierd en beloond worden. Deitronx Goes leverde voor hen twee FH12's Globetrotter XL. Behalve extra groot en extra hoog, is het interieur van de cabines ook uitzonderlijk mooi uitgevoerd. De lederen bekleding van de stoelen en het notenhouten dashboard springen direct in het oog. De airco, overigens standaard bij Volvo, is minder zichtbaar, maar levert ook een grote bijdrage aan het comfort.



# Volvo RuilSysteem



Volvo truck en bus heeft met het Volvo Ruilsysteem een uniek concept ontwikkeld. Het systeem is gebaseerd op het feit dat u als ondernemer bij ongeplande stilstand zo snel mogelijk weer op weg kunt. Het Volvo ruilsysteem gaat uit van vervanging door een ruildeel in plaats van een tijdrovende reparatie. Kostbare tijd, die in de regel niet beschikbaar is.

Het grote voordeel van een ruildeel is dat het onderdeel direct inbouwklaar is en bovendien goedkoper dan nieuwe onderdelen. Tot slot, en dat is minstens zo belangrijk, is een Volvo ruildeel een Volvo onderdeel en dus volgens de Volvo kwaliteitsnorm getest. Als direct bewijs geldt voor een ruildeel dezelfde garantie als voor een nieuw onderdeel.

**BUSINESS ON THE ROAD**

**VOLVO**