

36^e UITGAVE MAART 2025

TRUCKERS

NEEM GRATIS MEE!

111

NIEUWE
KRAANWAGEN VOOR
S. VAN HOLSTEIN
TRANSPORT

VAN LIJN-
RIJDER TOT
SALESMANAGER

JAN VAN STAALDUINEN
40 JAAR
DIRECTEUR

SLIMMER
DE WEG OP
MET AI

JAREN '50: VAN
ROTTERDAM
NAAR TEHERAN



BETROUWBARE BESCHERMING TEGEN DIGITALE BEDREIGINGEN
BENT U VOORBEREID OP DE
VOLGENDE CYBERAANVAL?

BIJZONDER GEWORDEN DOOR GEWOON TE BLIJVEN

Begin dit jaar verscheen het overal op de socials: Jan van Staalduinen stond 1 januari 2025 alweer 40 jaar aan het roer van Staalduinen Logistics. Een mooie mijlpaal voor Jan én het Maasdijkse transportbedrijf, waar we uiteraard graag aandacht aan besteden in deze eerste editie van Truckers WL in het nieuwe jaar. Dat doen we niet door te vertellen waar het bedrijf allemaal goed in is, maar door Jan te vragen wat het betekent om al zó lang aan het roer te staan van een dergelijke onderneming. Het levert een mooi, persoonlijk en intiem portretje op van een Westlander die bijzonder is geworden door eigenlijk heel gewoon te blijven. Zo zien we het volgens mij graag in het Westland.

We blijven nog even in 'De Dijk'. Want bijzonder is ook het verhaal van Mark van Velzen. De Maaslander heeft al een hele carrière in de bloemenhandel achter de rug. Al die ervaring neemt hij sinds een paar maanden mee in zijn werk als salesmanager bij Van der Haas Transport in Maasdijk. Maasdijk, hoor ik denken? Ja Maasdijk, want Van der Haas is – zoals je vast wel weet – overgenomen door Hout Logistics en sinds kort gevestigd in het pand van Freight Line Europe. Mark legt onder meer uit waarom hij meer weer van Engeland dan van zijn eigen land Nederland.

Soms is wettelijke regelgeving onnavolgbaar. Dat bemerkt Martin Mauritz van ML Opleidingen momenteel. Met zijn bedrijf geeft Martin zogeheten dodehoeklessen aan kinderen van groep 7 in het basisonderwijs, maar dit is nu niet meer mogelijk. De reden? Hij mag met zijn Euro-6-trekker de stad niet meer in. Waarom dat zo is? Martin legt het allemaal haarfijn uit. Laten we hopen dat hij de lessen snel weer op kan pakken, zodat het aantal kinderen dat zich bewust is van de gevaren van de dode hoek bij vrachtwagens toeneemt.

Wie in deze editie niet mag ontbreken is uiteraard Gerrit Boers met zijn historische foto's en verhaal. Gerrit dook dit keer in de geschiedenis van NV NEDU van John Ende. Gerrit beschrijft een van de meest indrukwekkende ritten uit de beginperiode: een tocht van meer dan 10.000 kilometer naar Teheran – zonder moderne navigatie,

zonder luxe voorzieningen, maar met veel doorzettingsvermogen en improvisatiekracht!

Wat helaas wél ontbreekt in deze voorjaarseditie van Truckers WL is ons vaste item De Verzamelaar. Ik had iemand via mijn vaste contactpersoon Herman Soonius, maar die bedacht zich. Ik ben naar Tekno gereden, maar ik merk dat de meeste verzamelaars toch enige koudwatervrees hebben voor zo'n mooie reportage in ons magazine. Heb jij dat niet, meld je dan aan voor de volgende editie.

Tot slot komen we terug op wederom een gezellige reünie, dit keer van Post-Kogeko. Eregasten tijdens de bijeenkomst in De Kiem in 's-Gravenzande waren niemand minder dan Dirk en Tilly Post. Geniet nog even na via diverse foto's en een sfeerverslag.

Of je nu onderweg bent met een volle trailer of even pauze houdt met een bak koffie, deze editie van Truckers WL staat weer boordevol nieuws, verhalen en inzichten uit de wereld van het transport.

Veel leesplezier!

Fred Louter

Algeheel coördinator
Truckers WL,
namens
RODI West Media

TRUCKERS^{WL}

Creative Director
Ardi Voskamp (†)

Sales
Fred Louter

Redactie
Fred Louter

Grafische Vormgeving
Heidi Voskamp

Een uitgave van
RODI West Media

Telefoonnummer
0174-624212



De volgende editie van Truckers WL verschijnt eind juni 2025.

Adverteren, of nieuws voor ons magazine?

Bel dan meteen met Truckers WL op 0174 - 624 212 en vraag naar Fred Louter.

TRANSPORT IN HET KORT!

OOK BERICHTEN VOOR TRANSPORT IN HET KORT? BEL OF MAIL ONS!

Houd ons op de hoogte over actuele gebeurtenissen in uw organisatie, bijvoorbeeld uw nieuwe materieel, een verjaardag, jubileum, nieuwe grote opdrachtgever et cetera. Wij nemen het graag mee in de volgende editie van Truckers WL, die in juni verschijnt. Bel voor uw berichten met Fred Louter op 06-172 284 37 of stuur een e-mail naar truckerswl@rodi.nl

TNO ziet kansen voor waterstof-verbrandings-motor in zwaar transport

Onderzoeksinstituut TNO ziet de waterstofverbrandingsmotor als een kansrijk alternatief voor emissievrij zwaar transport. Hoewel brandstofcellen bekender zijn, biedt deze motor volgens experts Xander Seykens en Jack Bloem veel voordelen: hij is robuust, minder gevoelig voor waterstofkwaliteit en grotendeels gebaseerd op bestaande technieken, wat stilstand en kosten vermindert. MAN's hTXG won al de Truck Innovation Award met deze technologie.

TNO werkt aan High Pressure Direct Injection (HPDI), waarmee waterstof met hoge efficiëntie verbrand wordt en dieselprestaties evenaart. De infrastructuur blijft echter een uitdaging; Europese regelgeving stimuleert waterstoftankstations, maar de hoge waterstofprijs vormt nog een barrière.

Vanaf 2030 verwacht TNO een grotere rol voor waterstof in de logistiek, mede door initiatieven als Green Transport Delta. Met industrie- en overheidssteun kan de waterstofmotor naast elektrificatie een sleutelrol spelen in de verduurzaming van transport.

'Hans was een wereldvent'



Op 10 januari jl. is op 87-jarige leeftijd Hans Prins overleden. Hans was uiteraard de man achter HP Transport. Hans woonde in zijn jonge jaren aan de Korte Kruisweg in Maasdijk, waar hij zijn transportbedrijf – binnenlands transport overgenomen van Herman de Jonge – ook is gestart.

Later verhuisde hij met zijn bedrijf naar Westerlee in De Lier, waar hij veel als charter reed voor Disko Transport. Ook was hij inkoper van groente en fruit voor Disselkoen, zowel in Delft/Westerlee als later Bleiswijk. Hans was tijdens zijn leven een man die veel meer was dan alleen een werkgever die maandelijks het salaris overmaakte. Hij was oprecht geïnteresseerd in zijn me-

dewerkers en stond ze waar mogelijk en naar behoefte met raad en daad terzijde. In 1994 deed hij het bedrijf over aan Disko Transport.

Enkele jaren geleden, in 2014, poseerde hij met een aantal oud-chauffeurs tijdens een reünie in De Tuinderij in De Lier. 'Hans was echt een wereldvent', zegt Rinus van Dijk, zelf ook oud-chauffeur bij HP Transport.

'Hij heeft mij bijvoorbeeld geholpen bij het vinden van mijn eerste woning. Dus hij was veel meer dan een baas, stond tussen zijn personeel in. Dat sociale element in zijn karakter was een grote kwaliteit van hem.'

In de herfst van zijn leven kreeg Hans te maken met toenemende gezondheidsklachten. Dat was een hard gelag voor hem en voor zijn familie. Hij bracht zijn laatste maanden door in Akkerleven in Schipluiden, waar hij dus op 10 januari overleed. Wij wensen de familie veel sterkte bij het verwerken van dit grote verlies.

TVM-laadpas voor efficiënter elektrisch transport

TVM Verzekeringen heeft de eerste TVM-laadpassen uitgereikt, een mijlpaal in het 'laden bij leden'-concept. Dit initiatief stelt transporteurs in staat om laadpleinen van andere TVM-leden te gebruiken, wat de beschikbaarheid en efficiëntie van laadinfrastructuur vergroot.

De testfase is gestart met betrokken leden, die hun ervaringen delen om het systeem verder te optimaliseren. Het uiteindelijke doel is een gebruiksvriendelijk en betrouwbaar laadnetwerk met transparante tarieven en efficiënter energiegebruik.

Met deze laadpas ondersteunt TVM de transitie naar zero-emissie transport en stimuleert het samenwerking binnen de sector. Transporteurs die interesse hebben, kunnen zich aanmelden bij TVM Verzekeringen.

Nederlandse truckvloot jong, maar verduurzaming blijft achter

Met een gemiddelde leeftijd van 9,9 jaar behoort de Nederlandse truckvloot tot de jongste in Europa, zo blijkt uit het ACEA-rapport 'Vehicles on European Roads 2025'. In de EU ligt die leeftijd op 14,1 jaar, met uitschieters zoals Griekenland (22,6 jaar) en Oostenrijk (6,8 jaar). Het aantal trucks in Nederland groeide in 2023 met 2,3% tot 165.522 voertuigen. Toch

verloopt de verduurzaming traag. Diesel blijft dominant met 96,4% marktaandeel, terwijl slechts 0,1% van de trucks emissievrij rijdt. ACEA pleit voor subsidies, belastingvoordelen en betere laadinfrastructuur om de transitie te versnellen. Nederland heeft een gunstige uitgangspositie, maar de daadwerkelijke overstap naar schone aandrijflijnen blijft een uitdaging.

PRIJSPUZZEL

WIN MOOIE PRIJZEN!

Wat kan je winnen? Ondermeer een originele hooded sweater van Truckers WL met opdruk. Wil jij ook zo'n hoodie of één van de andere prijzen winnen, los dan de puzzel op. Inzenden kan tot eind mei.

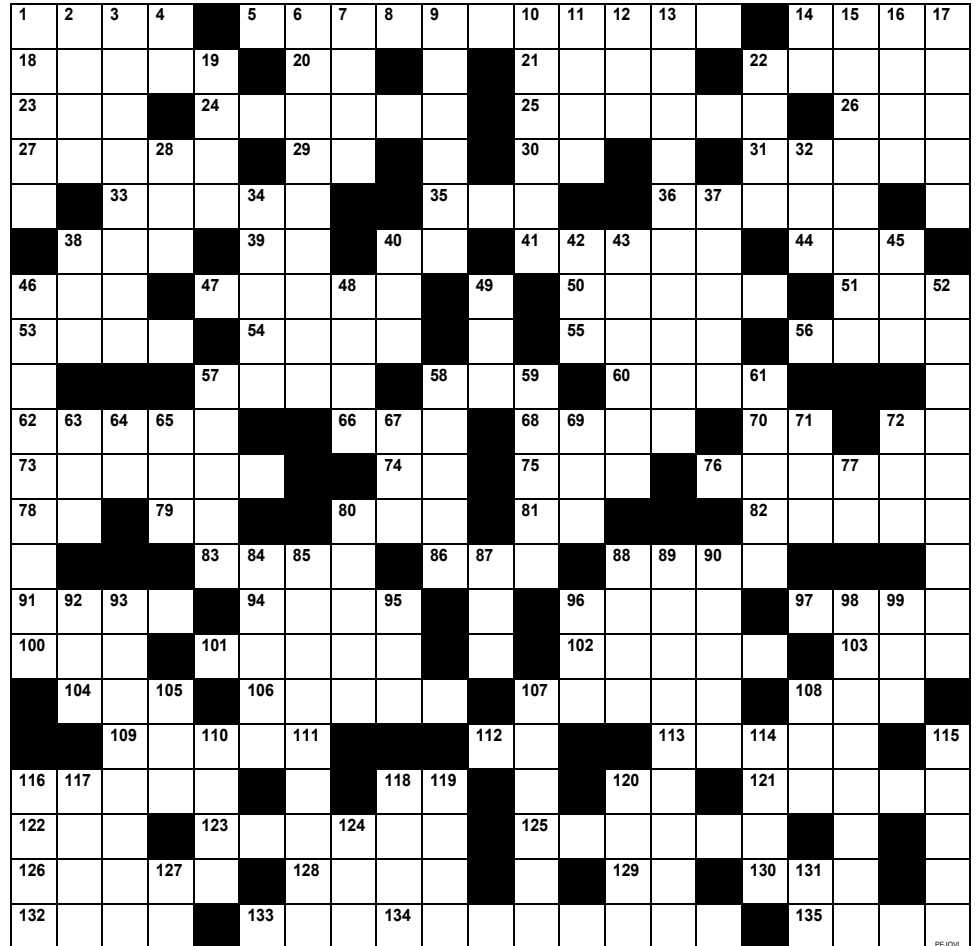
truckerswl@rodi.nl

Prijswinnaars prijspuzzel december 2024

Cadeaupakket: Ben Burgers; Koffiebon Torpedoloods: H.J. Mulder en Willem van Reeuwijk; Boekje Me Klauwe benne vuil: Dirk de Vries; Tekno model: Agaath de Neijs; Hoodie: Kim Vreugdenhil



HORIZONTAAL: 1 Metselspecie; 5 Beroep; 14 Brandstofmerk; 18 Fraai gelegen; 20 Ambtshalve (Lat.); 21 Krijgsgod; 22 Soort pasta; 23 Dun; 24 Verspreid; 25 Schriftteken; 26 Handvat; 27 Graveren; 29 Deel van de bijbel; 30 Bismut (Chem.); 31 Extreem; 33 Dorpsweide; 35 Spaanse uitroep; 36 Mislukken; 38 Europeaan; 39 Uitroep; 40 Daar; 41 Schimpscheut; 44 Genie; 46 Golfterm; 47 Molentrecht; 50 Dierentuin; 51 Frans lidwoord; 53 Europese taal; 54 Een weinig; 55 Durende vijandschap; 56 Noorse goden; 57 Japanse rijstwij; 58 Koeienmaag; 60 Europeaan; 62 Heildronk; 66 Hert; 68 Sprookjesfiguur; 70 Ochtendblad; 72 Landbouwwerktuig; 73 Griezel; 74 Muzieknoot; 75 Spierziekte; 76 Plaats in Drenthe; 78 Briefaanhel (afk.); 79 Achter; 80 Lokspijs; 81 Vervoersmaatschappij; 82 Kraamverzorgster; 83 Haardroger; 86 Oude lap; 88 Rivier in Spanje; 91 Godin van de overwinning; 94 Land in Z-O Azië; 96 Profeet; 97 Edelknaap; 100 Erffactor; 101 Loofboom; 102 Naamspeidje; 103 Turkse titel; 104 Puistje; 106 Adellijke; 107 Vrouwtejhert; 108 Schrijfpilankje; 109 Vreemde munt (Hist.); 112 Lidwoord; 113 Uitbouw; 116 Ontvangkamer; 118 Rivier in Italië; 120 Slede; 121 Slang; 122 Voor; 123 Geluidsweergave; 125 Zeer gezien; 126 Koude knoflooksaus; 128 Zangvogel; 129 Plus; 130 Plaats in Gelderland; 132 Halfaap; 133 Afwisselend; 135 Geurig zaad.



TRUCKERMRT25

VERTICAAL: 1 Plaats in Duitsland; 2 Overgewas; 3 Plaats in Noord-Holland; 4 Tin (chem.); 6 Kunstuitleen; 7 Indrukse; 9 De oudste; 10 Vruchtje; 11 Groente; 12 Hoofddeksel; 13 Wisselopen; 14 Water in Friesland; 15 Deugniet; 16 Knevel; 17 Russisch gebergte; 19 Herkenningmelodie; 22 Iets van weinig waarde; 28 Trek; 32 Waterdoorlatend; 34 Ketting zonder einde; 37 Watergeest; 38 Watering; 40 Rivier in Duitsland; 42 Naar aanleiding van (afk.); 43 Onderwereld; 45 Meisjesnaam; 46 Prikkeling; 48 Gast; 49 Runderen; 52 Van een of ander soort; 57 Boete; 58 Middel; 59 Vuurhaard; 61 Grote garnaal; 63 Gewichtje; 64 Zilver (Chem.); 65 Vreemde munt; 67 Tijdperk; 69 Priem; 71 Projectieplaatje; 72 Plaats in Gelderland; 77 Maanstand; 80 Positieve elektrode; 84 Invetten; 85 Verzorgingsartikel; 87 Loflied; 88 Geestdrift; 89 Trilling; 90 Soort bier; 92 Loofboom; 93 Keukenkruid; 95 - Achtervoegsel; 96 Extra beveiligde inrichting (afk.); 98 Plaats in Schotland; 99 Scheepstouw; 105 Omroep; 107 Herrie; 108 Soort verlichting; 110 American National Standards Institute (afk.); 114 Loswal; 115 Koningszoon; 116 Ongevraagde (reclame)mail; 117 Muziekstuk; 118 Vrucht; 119 Windrichting; 120 Slotwoord; 124 Mannetjeshond; 127 Chinese lengtemaat; 131 Vader.

Oplossing

12	124	53	49	135	86	72	108	120	117	112	92	34	83	68	98	16	47	134	31	111	62	24	51	68

Scania en Volvo leveren honderden trucks aan Zweedse strijdkrachten

Je moet wel onder een steen leven, wanneer je niet ziet dat de geopolitieke spanningen toenemen. Dat heeft ook invloed op de orderportefeuille van vrachtwagenfabrikanten. Zo investeert Zweden fors in

defensietransportmaterieel. Scania en Volvo Defense hebben grote orders ontvangen van de Zweedse Defensie. Volvo levert 300 FMX 6x6 trucks, met een optie voor nog eens 200 extra. Scania

ontvangt de grootste order in zijn moderne geschiedenis: 475 voertuigen, met een mogelijke uitbreiding tot 850. De trucks worden ingezet voor logistieke en defensietaken, waarbij Volvo benadrukt

dat hun voertuigen bijdragen aan zowel civiele als militaire defensiecapaciteit. De leveringen starten dit jaar en lopen door tot 2027, waarmee de Zweedse strijdkrachten verder worden gemoderniseerd in een periode van groeiende militaire paraatheid.



S. VAN HOLSTEIN TROTS OP NIEUWE KRACHTPATSER!

Half januari 2025 kreeg S. van Holstein Transport weer de beschikking over een nieuwe Scania-trekker met autolaadkraan. Een kraan waarmee het bedrijf in Poeldijk zijn dienstverlening verder kan uitbreiden. Inmiddels zijn de eerste ervaringen achter de rug. Hoe bevallen auto én autolaadkraan?

Edwin Scholtes is binnen S. van Holstein Transport de man die er alles vanaf weet. Hij is de vaste berijder en gebruiker van de wagen met kraan en zegt: 'We hebben hem nu een week of 10 en hij is volop in bedrijf. Het is een wagen met kraan die vooral wordt ingezet voor binnenlandse klussen. Dan moet je denken aan pallets zonnepanelen op daken zetten, het plaatsen van dakkapellen, het hijsen en installeren van grote ruiten met onze nieuwe vacuüm glaszuiger, et cetera. We hebben al diverse uitdagende hijsklussen mogen uitvoeren. Of er eentje uitspringt? Toch wel: in februari mochten we een granulaatsilo opbouwen bij Bij Bas van den Ende Kunststof Recycling in Hoek van Holland (zie kleine afbeelding). Het ging om een in pandige silo van 10 meter hoog. Het werk moest in twee dagen af, dat betekende wel in de avonduren doorwerken, maar dat doen we uiteraard graag voor onze klanten. Om 9 uur 's avonds was de klus geklaard. Klant helemaal blij. Daar doen we het voor: tevreden klanten.'

Ervaring

Edwin, die vanwege een ongeluk negen vingers heeft en daarom "Ninefinger" als

bijnaam heeft (staat ook vermeld op de zonneklep), is iemand binnen het team van S. van Holstein die over veel ervaring beschikt. 'Ik werk al jaren voor Sander. In het begin was het werk veelal tuinbouw-gerelateerd, dus transport in relatie tot kassenbouw- en kassensloop. Nu zijn we in veel meer sectoren actief. We werken voor bouwbedrijven, fabrieken die megazware machines willen plaatsen of verplaatsen, zonnepaneleninstallateurs, VVE's, particulieren et cetera. Ons materieel is zeer multifunctioneel en dus ook zeer breed inzetbaar. Je kan het zo gek niet verzinnen of we kunnen het hijsen, over panden op grote hoogte heen tillen of via onze kranen met giekarmen in pandig plaatsen. De mogelijkheden zijn oneindig.'

Scania 500 R Next Gen Super
Leverancier: Scania Maasdijk
Belettering: Westdijk Reclame
Geproduceerd in: Zwolle
Gewicht: 22 ton
Assen: 3
Rondom luchtgeveerd
Losse werkbak mogelijk op schotel





Kracht: 54 ton meter
Merk: Fassi
Hoogmast: 16 meter
Lengte in breedte: maximaal 30 meter
Lengte in hoogte: maximaal 34 meter
Voorzien van: Jib (giek/hulparm),
2 losse delen, totaal 30 meter
Optioneel met kraan: nieuwe
vacuüm glazuiger
Multifunctioneel inzetbaar



Aangenaam, wij zijn aaff.



Heb je behoefte aan een accountant die weet wanneer je gas moet geven, wanneer je moet afremmen, of wanneer je moet schakelen? Neem dan contact op met aaff.

aaff is gespecialiseerd in de transportsector. Je kunt bij ons terecht voor:

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

Tiendweg 6 | 2671 SB Naaldwijk
088 253 24 50 | naaldwijk@aaff.nl



aaff.nl

aaff.



VOSKAMP TRUCKSTYLING
Honderdland 159 • 2676 LT Maasdijk • 0174 769 096
info@voskamptruckstyling.nl • www.voskamptruckstyling.nl

Maastunnel

vanaf **04-03-2025** naar



www.rotterdam.nl/maastunnel





ALTIJD IN BEWEGING!

RAZENDSNEL OP WEG MET DON OPLEIDINGEN

DON Opleidingen is altijd in beweging. Net als de transport- en logistieksector staan we niet stil en blijven we onze dienstverlening continue optimaliseren. Zo is er de laatste jaren steeds meer behoefte aan snel en vakkundig opleiden. Daar spelen wij graag op in.

Stap groter

Als vrachtwagenchauffeur ben je onmisbaar voor de logistieke sector en met een CE-rijbewijs gaan er nog veel meer deuren voor je open. Bij DON Opleidingen begrijpen we dat je snel vooruit wilt en bieden we daarom doelgerichte trajecten om na het behalen van je C-rijbewijs snel door te groeien naar het CE-rijbewijs. Geen lange wachttijden of ingewikkelde trajecten. Bij DON Opleidingen stap je vrijwel direct van het C- naar het CE-traject. Door onze flexibele planning en ervaren instructeurs haal je binnen korte tijd je CE-rijbewijs. Ideaal voor chauffeurs en bedrijven die geen tijd willen verspillen.

Snel en goedkoop je C1 en C-theorie met onze spoedopleidingen

Heb je nog geen groot-rijbewijs en ben je klaar om de eerste stap naar het C1 of C-rijbewijs te zetten? Met de eendaagse theoriecursus van DON Opleidingen haal jij snel en gemakkelijk module 1.

Module 1 is geschikt voor kandidaten die het C1 of C-rijbewijs met of zonder code 95 willen behalen.

Wil je direct alles goed regelen, inclusief code 95? Dan is onze driedaagse spoedopleiding perfect voor jou. Onze commercieel directeur Thom Dijkxhoorn legt uit: 'Samen met onze docent behandelen we de theorie van module 1, 2 en 3. Daarna plannen we zo snel mogelijk jouw examens in. Zodra je geslaagd bent voor je theorie-examens, kun je meteen beginnen aan de praktijklessen voor het C-rijbewijs!'

De spoedopleidingen starten elke maand. Ben je geslaagd voor module 1 én ben je medisch goedgekeurd? Dan kun je beginnen met de praktijklessen! Natuurlijk helpen we je ook graag met het regelen van je medische keuring.

DAF, MAN of Mercedes (Driver) Training

Heb je onlangs geïnvesteerd in een nieuwe vrachtwagen van DAF, MAN of Mercedes? Vergeet dan niet om optimaal gebruik te maken van de voucher of het voordeel dat je hierbij hebt

ontvangen! Bij aankoop van jouw nieuwe DAF- en/of MAN-vrachtwagen ontvang je namelijk een speciale voucher, waarmee je bij DON Opleidingen een waardevolle rijstijltraining kunt volgen. Bij een nieuwe Mercedes vrachtwagen ontvang je voordeel op een Mercedes training.

Tijdens de DAF rijstijltraining en Mercedes Benz Truck Training leer je efficiënt, veilig en zuinig rijden, wat niet alleen goed is voor het milieu, maar ook voor jouw portemonnee.

De MAN Driver training bestaat uit een uitgebreide voertuiginstructie en informatie over de assistentie- en veiligheidssystemen van de nieuwe MAN. Deze trainingen kunnen meetellen voor 7 uur praktijk nascholing.

Slagen doen we samen!

Wil je meer ontdekken over de mogelijkheden bij DON Opleidingen? Vul het contactformulier in op onze website of vraag kosteloos onze opleidingsbrochure aan. Dankzij de uitbreiding van resources hebben we korte wachttijden, dus boek nu jouw (rij)opleiding!

DON Opleidingen heeft een vestiging in Amsterdam, Naaldwijk en Oosterhout en diverse opstaplocaties in het land.



SLIMMER DE WEG OP: HOE KUNSTMATIGE INTELLIGENTIE TRANSPORT VERANDERT

DE TOEKOMST VAN WEGTRANSPORT IS DIGITAAL

De transportwereld ondergaat een revolutie door kunstmatige intelligentie (AI). Van slimme routeplanning tot voorspellend onderhoud en geautomatiseerde magazijnen—AI verandert de manier waarop transportbedrijven werken. Wat betekent dit voor de Nederlandse en dus ook Westlandse transportsector? En welke innovaties zijn al zichtbaar op de weg?

1. Slimmere routeplanning en brandstofbesparing

AI-gebaseerde routeplanners gaan veel verder dan een standaard navigatiesysteem. Ze houden real-time rekening met:

- Verkeersdrukte en files (voorspeld op basis van historische en actuele data)
- Brandstofverbruik (door de meest efficiënte routes te kiezen)
- Weersomstandigheden (AI past routes aan bij sneeuw, storm of mist)
- Tolkosten en milieuzones (slimme systemen berekenen de goedkoopste en meest milieuvriendelijke route)

Voorbeeld: Grote transportbedrijven zoals DHL en UPS gebruiken AI om dynamische routes te berekenen, wat tot 15% brandstofbesparing kan opleveren.

2. AI als chauffeur-assistent: veiliger onderweg

AI helpt chauffeurs met slimme assistentiesystemen:

- Automatische noodstop bij onverwachte obstakels
- Vermoeidheidsdetectie via oog- en gezichtsherkenning
- Adaptieve cruise control die snelheid aanpast aan het verkeer
- Platooning-technologie, waarbij vrachtwagens elektronisch gekoppeld rijden om brandstof te besparen

Toekomstbeeld: Tesla en Mercedes-Benz werken al aan volledig zelfrijdende trucks. De technologie is er, maar regelgeving en veiligheid zorgen nog voor vertraging in de praktijk.

3. Voorspellend onderhoud: pech voorkomen

Traditioneel onderhoud is reactief: pas als een vrachtwagen een probleem heeft, wordt er ingegrepen. Met AI kan onderhoud voorspellend worden:

- Sensoren in de truck monitoren bandenslijtage, motorprestaties en remsystemen.
- AI voorspelt wanneer onderdelen vervangen moeten worden, waardoor ongeplande stilstand wordt verminderd.
- Transportbedrijven besparen zo op reparatiekosten en voorkomen dure uitval.

Voorbeeld: Volvo Trucks gebruikt al AI om motorstoringen te voorspellen en reparaties vooraf te plannen.

4. Automatisering in distributiecentra

AI is niet alleen op de weg actief, maar ook in magazijnen en distributiecentra:

- Robots laden en lossen vrachtwagens sneller
- AI-algoritmes voorspellen voorraden en optimaliseren de planning
- Zelfrijdende heftrucks nemen logistieke taken over

Amazon en Bol.com werken al met AI-gestuurde distributiecentra waar tot 40% sneller wordt verwerkt dan in traditionele loodsen.

5. Zelfrijdende vrachtwagens: toekomst of nachtmerrie?

De grootste belofte van AI in transport

is de zelfrijdende truck. Grote bedrijven zoals Tesla, Daimler en Volvo testen autonome vrachtwagens. Maar er zijn nog obstakels:

- Wetgeving: Mag een truck zonder chauffeur de weg op?
- Verzekeringen: Wie is aansprakelijk bij een ongeluk?
- Acceptatie: Chauffeurs vrezen voor hun baan, terwijl experts voorspellen dat er juist een tekort aan chauffeurs blijft.

Realiteit: Volledig zelfrijdend transport ligt nog minstens 10 tot 15 jaar weg. Maar half-autonome systemen die chauffeurs ondersteunen worden steeds normaler.

Wat betekent dit voor transporteurs en chauffeurs?

AI zal de transportsector efficiënter, veiliger en goedkoper maken. Maar menselijke chauffeurs blijven voorlopig onmisbaar. De toekomst ligt waarschijnlijk in een hybride model, waarin AI helpt met taken zoals routeplanning en veiligheid, terwijl de chauffeur de controle behoudt.





CONCLUSIE: AI IS DE BIJRIJDER VAN DE TOEKOMST

Transport wordt steeds slimmer en kunstmatige intelligentie zal een onmisbare partner worden voor zowel transportbedrijven als chauffeurs. Of het nu gaat om het vermijden van files, het besparen van brandstof of het voorkomen van pech: AI zorgt ervoor dat de sector efficiënter en veiliger wordt. "AI neemt het stuur nog niet over, maar wordt wel de slimste bijrijder die een chauffeur zich kan wensen."



Jan van Staalduinen 40 jaar aan het roer bij Staalduinen Logistics:

'INNOVEREN EN ANTICIPEREN'

Het was 1 januari 2025 alweer 40 jaar geleden dat Jan van Staalduinen aan het roer kwam te staan van Staalduinen Logistics in Maasdijk. De Westlander bouwde het familiebedrijf, opgericht door opa Dirk, uit tot een toonaangevende speler in de logistiek. 'Groeï was nooit het hoofddoel.'



Jan volgde in 1985 vader Dirk en ome Koos op. Let wel: op 23-jarige leeftijd! 'Ik realiseer mij eigenlijk nu pas hoeveel vertrouwen ze toen in mij hadden', zegt Jan in zijn kantoor op Honderdland. 'Want ja, 23 jaar jong: ik wist eigenlijk amper waar ik aan begon. Ik ging gewoon door op de ingeslagen weg. Kende het bedrijf natuurlijk wel goed, liep er als kleine jongen vaak rond. Dat was een voordeel.'

Toeval of niet, vanaf het moment dat Jan in 1985 aan het roer komt te staan, begon de onderneming te groeien. En niet zo'n klein beetje ook. Jan: 'Die groei was geen bewuste keuze. Doordat je goede service en kwaliteit leverde, kwam er meer vraag naar onze diensten. Onze klanten groeiden en wij groeiden mee. In 1986 begonnen we met vloeibare meststoffen naar de tuinders. Dat gaf een extra impuls. We rijden ook al een aantal jaren AdBlue. De groei naar de huidige vloot van 80 vrachtwagens en 140 medewerkers is geleidelijk gegaan. De laatste grote sprong werd gemaakt toen rond 2015 ons werkgebied in de distributie werd uitgebreid naar Duitsland en Frankrijk. De uitbreiding van de tankopslag en de realisatie van een containerterminal waren ook belangrijke stappen in de weg naar succes.'

Wat is eigenlijk jouw definitie van succes?

'Succes is voor mij als het lekker loopt. Het goed hebben met elkaar. Het zit hem zeker niet in meer auto's of zo. Uitbreiding of groei is ook nooit mijn hoofddoel of drijfveer geweest. Iedereen is in dat succes belangrijk, van chauffeurs tot loodsmedewerkers en kantoorpersoneel. Alleen doe je niks. Ja, ik ken alle medewerkers, de meeste heb ik zelf aangenomen.'

Zijn er moeilijke momenten geweest met het bedrijf?

'Zeker. 2008, 2013 en 2020 waren jaren waarin we het moeilijk hadden. Tijdens het begin van de coronaperiode stond een derde van ons wagenpark stil! Wat ik dan doe? Rustig blijven, niet in paniek

raken. Ik heb wel geleerd dat het geen zin heeft om wakker te gaan liggen van zaken waar je geen invloed op hebt.'

Hoe zie je de toekomst van de markt waarin jullie actief zijn?

'Markten en mensen veranderen, dat is van alle tijden. Wij hebben bijvoorbeeld te maken met elektrificatie van voertuigen. Daar zit geen olie in en dat is toch iets wat wij vervoeren. Dat kan een bedreiging worden. Daar doen we echter niets aan, gewoon in meegaan dus. Het is wel belangrijk om te proberen tijdig je bakens te verzetten. Overigens houdt niet alles gelijk op, voorlopig kunnen we nog vooruit.'

Stilstand is achteruitgang, zeg je soms. Waar staat Staalduinen Logistics over tien jaar?

'Dat is lastig te zeggen. Het is belangrijk is om in te spelen op veranderingen en de mogelijkheden die geboden worden. Innoveren én anticiperen! Ik zou in dat opzicht heel graag 10 jaar jonger willen zijn met de mogelijkheden die de IT-wereld nu biedt. Echt geweldig.'

Hoe ga je om met de stress en druk die komen kijken bij het leiden van een groot bedrijf?

'Ik voetbal op donderdagavond bij vv Maasdijk, met ouwe lullen spelen we een partijtje. Vind ik leuk. Klein biertje na afloop. Dat ontspant wel.'

Wat zou je jonge ondernemers willen meegeven die vandaag een transportbedrijf starten?

'Niet opgeven. En positief zijn, anders kom je er niet. Op het juiste moment links-of rechtsaf slaan. Vooruit kijken ook, achterom zie je zo weinig als je vooruit loopt.'

23 maart ben je 64 geworden. Denk je weleens aan het moment waarop je het stokje overdraagt?

'Soms. Ik zal het stokje geleidelijk over gaan dragen. Ik bemoei me overigens al niet overal meer mee hoor, dat moet je ook niet willen. Of ik er over tien jaar nog zit? Dat hoop ik wel, al is het dan wel in een andere rol. Anders ben ik weggestuurd, ha ha.'

💡 Succes is voor mij
als het lekker loopt.
Het goed hebben met
elkaar. Het zit hem
zeker niet in meer
auto's of zo. 💡

Jan van Staalduinen



Jan poseert in 1991 voor het toen al imposante wagenpark

SCANIA MAASDIJK GROEI JIJ MET ONS

Zie jij jezelf hier al tussen?
Wij zijn opzoek naar monteurs.
Kom een bakkie doen!

10 mei 2025, 13 - 16 uur

Honderdland 800, 2676 LV Maasdijk

www.werkenbijscania.nl





GROEIT! MEE?



SCANIA

MAN eTGS

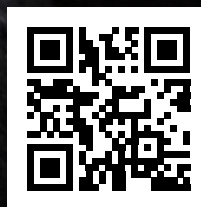


Krachtig vermogen voor zware klussen

Ga voor emissievrij transport zonder compromissen.
De eTGS combineert kracht, efficiëntie en een soepele acceleratie
voor elke uitdaging, van regionaal distributievervoer tot bouwverkeer.

Of het nu gaat om een gesloten (koel)opbouw, een afzetkipperbak, een
trekker of een chassis, de eTGS levert topprestaties in elke configuratie.
Duurzaam, krachtig en klaar voor de toekomst.

[LEEUWENTRUCKS.NL](http://leeuwentrucks.nl)



SCAN DE CODE VOOR
MEER INFORMATIE

LEEUWEN
TRUCKS & VANS



LEEUWEN TRUCKS & VANS | Maasdijk | Transportweg 16 | 2676 LL Maasdijk | Mark Reedijk | M 06-30042696



Mark van Velzen: VAN LIJNRIJDER TOT SALESMANAGER

Nog maar een paar weken en dan is het weer zover: Bank Holidays in Engeland. Dat zorgt voor topdrukke in de plantenhandel. Mark van Velzen weet er alles van. Hij was ooit lijnrijder, maar is nu verantwoordelijk voor de sales bij Van der Haas Transport.

Lees verder op pagina 15

tz
Truckwash
Westland



**Truckwash in
het Westland op
bedrijventerrein
Honderdland,
direct naast de A20.**

Reserveer hier

www.truckwashwestland.nl
of via de onderstaande QR-code

Openingstijden

Ma t/m Vr 7:00 - 19:00 uur
Zaterdag 7:00 - 16:00 uur

Adres

Honderdland 860
2676 LV Maasdijk



truckwashwestland.nl



 **RegioBank**
schiedamsche bank

Op jouw manier onbezorgd onderweg.

Iedereen wil op eigen wijze onbezorgd wonen, ondernemen én leven. Daarom helpen we bij Alpina iedereen die op zoek is naar financiële zekerheid, met een compleet pakket aan daarbij passende diensten en producten. Of het nu gaat om het verzekeren van bulkvervoer, gekoelde of bevroren lading, het uitbesteden van transport of vervoerdersaansprakelijkheid: bij Alpina hebben we doorgewinterde transportspecialisten in huis om je op jouw manier onbezorgd op weg te helpen.

**Welke manier kies jij? Loop eens bij ons binnen op Hoofdstraat 86
in De Lier, bel 0174 52 67 67 of kijk op www.alpina.nl.**

Op jouw manier wonen, ondernemen en leven.

 **ALPINA**
FINANCIEEL ZEKER



De Bank Holidays in het Verenigd Koninkrijk zijn dit jaar onder meer op maandag 5 mei en maandag 26 mei. Het zijn officiële feestdagen, waarop veel bedrijven en instellingen gesloten zijn. In de plantenhandel veroorzaken deze dagen vaak een verhoogde vraag, omdat consumenten hun tuinen en huizen tijdens hun vrije tijd willen opfleuren. Voor de tuincentra die open zijn is het topdrukte. Dit leidt tot extra drukte in de sector en dus ook een piekperiode voor de plantenhandel, waarbij transporteurs en expediteurs extra inspanningen moeten leveren om aan de toegenomen vraag te voldoen.

Keten

'Alles wat wielen heeft rijdt dan naar Engeland, zeker ook heel veel wielen vanuit het Westland', zegt Mark in het kantoor van Van der Haas Transport. Het bedrijf werd begin dit jaar overgenomen door Hout Logistics en is daardoor een zusterbedrijf van Freight Line Europe. Vanuit het schitterende kantoor van FLE in Maasdijk vinden nu de werkzaamheden plaats. 'We hebben in Westland natuurlijk een paar grote transporteurs die veel

met planten op Engeland rijden, zoals Van der Haas. Dus die wagens zie je in die tijd zeker heel veel terug op de boten naar Engeland. Het is een periode waarin alles draait om timing en voorbereiding. Dus effectief plannen, goede communicatie, pro actieve planning en flexibiliteit. Gelukkig ken ik door mijn achtergrond de gehele keten, dat is een voordeel als je zoals ik actief bent op de afdeling sales van een transportbedrijf.'

Vrijheid

Het zijn dezelfde ferry's waarop Mark in het verleden ook al vaak zelf heeft gestaan. Eerst in zijn functie als verkoper van aquariumplanten, later ook als lijnrijder. 'Ik nam in 2007 het bedrijf, de wijk en de vrachtwagen van Vidaplant over. Waarom? Ik wilde graag ervaren hoe het is om voor mezelf te werken. Het werk gaf mij een soort gecontroleerde vrijheid, zo noem ik het maar. Ik kocht op vrijdag bij een commissionair de planten op de veiling in, zorgde dat er een mooie presentatie in de bakwagen en trailer stond. Zondag reed ik weg vanuit Maasland, om de boot naar Engeland te nemen. Van maandag tot en met woensdag was het verkopen geblazen. Ik had zo'n 40 vaste klanten, die ik allemaal afging. Het was een heel apart wereldje. Je stond met veel collega's op de boot, dronk 's avonds een biertje, maar de volgende dag was het ieder voor zich.

Je wilde allemaal als eerste bij de klant zijn. Aan het eind van de rit volgde de ontlading als de auto weer leeg was. Dat gaf écht een kick!'

Herinnering

Een bijzondere herinnering uit zijn lijnrijderstijd heeft Mark aan een van zijn vaste klanten. 'Het was het weekend dat mijn zoontje zijn rug had gebroken. Ik zat met een lading planten in mijn auto en die moest natuurlijk wel verkocht worden. Ik had contact met een grote klant in Engeland. Die zei: "Je komt eerst naar mij. Ik koop de hele inhoud van de trailer, dan doe je nog drie klantjes, en kom je terug. Dan neem ik de rest ook van je over. Dan kan jij weer snel naar Nederland, naar je zoontje. Dat was een onvergetelijk en onbetaalbaar gebaar van die man. Ik ben het nooit vergeten.'

Val

Helaas raakte Mark zelf ook in de lappenmand. Na een val van de trap op zolder, brak hij zijn schouder en moest hij in 2014 zijn bedrijf verkopen. Na enkele omzwervingen is hij nu salesmanager bij Van der Haas. 'Een bedrijf waar ik mijn ei goed kwijt kan. Ik beschrijf mezelf wel eens als een commerciële duizendpoot die van alle markten thuis is, maar vooral van die van de Engelse markt. Dat land ken ik door mijn werk inmiddels beter dan Nederland, ha ha.'



Simon Loos

ZONDER RUUD GEEN BIERTJE!

Lekker van je biertje aan het genieten? Wist je dat jouw pils mede mogelijk wordt gemaakt door onze chauffeur Ruud en zijn collega's? Bijna 1 op de 3 producten heeft namelijk in een vrachtwagen van Simon Loos gelegen. Zonder Simon Loos is jouw koelkast, broodtrommel óf bierglas dus zo goed als leeg. Dus... denk je voortaan wel even aan Ruud als je jouw goudgele rakker achterover gooit?

Ook zo'n belangrijke rol spelen? De mogelijkheden bij Simon Loos zijn eindeLOOS! Solliciteer nu en misschien stap je binnenkort zelf wel achter het stuur!

BENIEUWD HOE
DAT PRECIES ZIT?



WERKEN BIJ **SIMONLOOS.NL**

ML OPLEIDINGEN TELEURGESTELD OVER ZERO-EMISSIONEBELEID

Martin Mauritz van ML Opleidingen is erg teleurgesteld in het overheidsbeleid omtrent zero-emissiezones. De Westlander geeft aan kinderen van groep 7 in Den Haag zogeheten dodehoeklessen, maar dit is nu niet meer mogelijk.

Martin: 'Sinds 1 januari 2025 mogen alleen vrachtwagens met euro 6 die maximaal 8 jaar oud zijn bepaalde zero-emissie zones in. Dat betekent dat onze Euro 6-trekker, waarmee we kinderen van groep 7 dodehoeklessen geven, niet meer welkom is in deze gebieden. Dat is natuurlijk zonde, want deze lessen zijn ontzettend leerzaam én belangrijk natuurlijk. Door deze lessen worden kinderen zich veel bewuster van het gevaar van het fietsen of wandelen in de dode hoek van een vrachtwagen. Dat voorkomt hopelijk jonge slachtoffers.'

Dat roept natuurlijk vragen op. Wat is hier het idee achter? 'Het is niet zo dat de vrachtauto de stad niet meer in mag omdat hij vervuילend is, want (Euro 6) is nog steeds de schoonste norm voor dieselloertuigen', legt Martin uit. 'Het probleem is ook niet dat we zware ladingen

vervoeren, want onze trekker is immers leeg. Waarom hij dan wel niet meer welkom is in de stad? Alleen omdat hij op 30 juni 2016 tennaamgesteld is en daarmee dus nét over de acht jaar heen gaat. Het is puur op basis van een getal.'

En nu komt het bizarre, zegt Martin: 'Als we precies dezelfde vrachtwagen kopen met dezelfde motor, maar een latere tennaamstellingsdatum, mogen we wél de stad in. Hetzelfde voertuig, dezelfde uitstoot, maar alleen met een andere datum. Dat is natuurlijk heel vreemd en bijna niet uit te leggen.'

Heeft Martin al laten weten dat hij dit een heel vreemde gang van zaken vindt? 'We hebben uiteraard bezwaar gemaakt, want dit heeft niets te maken met duurzaamheid, maar wel alles met bureaucratie. De reactie van de overheid? "Koop maar een nieuwe elektrische vrachtwagen". Hoe draagt dit bij aan een schonere stad? Ik snap dat we ontheffing aan moeten vragen, want de trekker is nu eenmaal iets ouder. Maar waarom wordt hij afgekeurd terwijl het gewoon een euro 6 is? Waarom is er geen ontheffing voor initiatieven die bijdragen aan verkeersveiligheid, zoals dodehoeklessen voor kinderen? Is dit echt goed beleid of schieten we door? De vraag stellen is hem beantwoorden', is Martins conclusie.





GESLAAGDE REÛNIE POST-KOGEKO BIJ DE KIEM IN 'S-GRAVENZANDE

Zaterdag 1 februari was het in Westland weer tijd voor een transportreunie. Na vorig jaar al de reünies van de Disselkoen Groep en van Van Sponsen te hebben gecoverd in ons blad, is het nu de beurt aan nog zo'n begrip uit de Westlandse transportwereld: Post-Kogeko.

Het idee van een reunie voor de mensen van Post-Kogeko ontstond in 2024 op een spontaan jubilarisfeestje van een oudgediende. Willem van Starrenburg en Loek Bal pakten dit idee op en gingen ermee aan de slag. Na vele maanden zoeken naar personen en de bijbehorende telefoonnummers bemachtigen, ontstond er een flink gevulde Whatsapp-groep en werd een datum geprikt.

Fuie

1 februari 2025 was het dus zover. In de Kiem in 's-Gravenzande kwamen zo'n 150 gepensioneerden, chauffeurs, planners en ander kantoorpersoneel van het vroegere

Post-Kogeko bij elkaar. Post-Kogeko is in 1979 opgericht en 40 jaar later - in 2019 - samen met Visbeen en Dailyfresh, gefuseerd in DLG.

Minuut stilte

Eregasten die avond waren Dirk & Tilly Post. Dirk en zoon Marcus Post hielden gezamenlijk een welkomstwoordje, waarna ook een indrukwekkende minuut stilte volgde voor alle oud-medewerkers die het bedrijf waren ontvallen. Daarbij werden met name Willem Schoester en Hans Ruben genoemd: zij hadden zich opgegeven voor deze reunie, maar hebben het evenement helaas niet meer mogen meemaken.

Herhalen

Daarna was het tijd voor hapjes, drankjes en bovenal heel veel gezelligheid. De sfeer was geweldig en de enige 'klacht' die er werd gebezigd, was dat de tijd te kort was om iedereen te spreken! Dus dat betekent dat de organisatoren het over een aantal jaren nog maar eens moeten herhalen. Geniet nog even na via de foto's!





20th TeknoEVENT

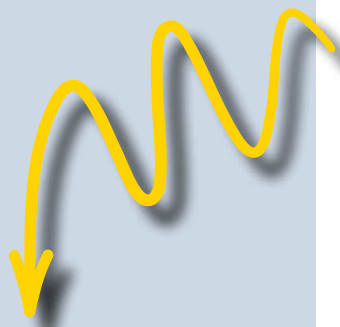
7 JUNI 10:00 TOT 17:00 UUR



ADVERTEER OOK IN TRUCKERS WL

HÉT TRANSPORTMAGAZINE VOOR EN DOOR DE SECTOR!

- **Groot bereik:**
Gelezen door chauffeurs, transporteurs en beslissers.
- **Gericht op de regio:**
Perfect voor bedrijven actief in het wegtransport.
- **Effectief & betaalbaar:**
Jouw boodschap op de juiste plek.



Reserveer nu jouw advertentie!

T 0174 624212 of fredlouter@RODI.nl

Truckers WL – Het transportmagazine van Westland en omgeving!

Diesel

AdBlue



**Wij tanken
24/7
op locatie!**



06 26 43 40 26

Zakelijk en particulier



EIGEN LAADSTATIONS: DE TOEKOMST VOOR TRANSPORTBEDRIJVEN?

PRIVATE LAAD-INFRASTRUCTUUR WINT TERREIN!

Nu steeds meer transportbedrijven overstappen op elektrische trucks, groeit de vraag naar efficiënte laadinfrastructuur. Openbare laadpalen zijn niet altijd beschikbaar of snel genoeg, waardoor eigen laadstations een interessante oplossing worden. Maar wat komt erbij kijken? En is het écht voordeliger?

Waarom kiezen voor private laadinfrastructuur?

Transportbedrijven met een eigen wagenpark staan voor een grote uitdaging: hoe zorgen ze ervoor dat hun vrachtwagens voldoende opgeladen zijn zonder stilstand? Een private laadinfrastructuur biedt hier voor de oplossing.

Geen wachttijden – Altijd een laadpunt beschikbaar op het eigen terrein.

Kostenbesparing – Geen dure openbare laadbeurten en mogelijk gebruik van zelf opgewekte stroom.

Flexibiliteit – Laden wanneer het uitkomt, zonder afhankelijk te zijn van drukke publieke laadstations.

Duurzaamheid – Mogelijkheid om te koppelen aan zonne- of windenergie voor CO₂-neutraal transport.

De investering: duur of slimme zet?

Een eigen laadstation klinkt mooi, maar er hangt natuurlijk een prijskaartje aan. De initiële kosten voor snelladers, installatie en eventuele netverzwaring kunnen flink oplopen. Toch zijn er subsidies beschikbaar en

kan een slimme laadinfrastructuur op termijn goedkoper uitpakken dan steeds afhankelijk zijn van openbare laadstations. Voorbeeld: Een transportbedrijf dat dagelijks 10 elektrische trucks laadt, bespaart jaarlijks duizenden euro's door goedkope nachttarieven te benutten in plaats van overdag bij openbare snelladers te laden.

Wat is er nodig voor een private laadinfrastructuur?

Ruimte – Voldoende plek om laadpalen of snelladers te plaatsen.

Stroomcapaciteit – Kan het elektriciteitsnet van het bedrijf dit aan, of is een netverzwaring nodig?

Duurzame energiebronnen – Mogelijkheid om eigen zonne- of windenergie te gebruiken.

Slimme laadsoftware – Om de belasting van het netwerk te verdelen en kosten te minimaliseren.

Toekomst van elektrisch transport

Steeds meer steden stellen zero-emissiezones in, en fabrikanten als

Volvo, Scania en Mercedes-Benz brengen krachtige elektrische trucks op de markt. Private laadinfrastructuur wordt daarmee niet alleen een luxe, maar een noodzaak. Wie nu investeert, is straks klaar voor een duurzame transportsector.

Conclusie: nu investeren of afwachten?

De overstap naar een eigen laadnetwerk vraagt een flinke investering, maar transportbedrijven die nu beginnen, hebben straks een voorsprong. Met subsidies, goedkope nachttarieven en slimme laadoplossingen kan private laadinfrastructuur een rendabele én duurzame keuze zijn.

Wat denk jij?

Heeft jouw transportbedrijf al plannen voor een eigen laadstation, of is het nog te vroeg?

ROTTERDAM — TEHERAN:

EEN RIT VAN MEER DAN 10.000 KILOMETER!

Eind jaren vijftig besloot John Ende een nieuwe onderneming in te schrijven bij de Kamer van Koophandel: NV NEDU. Hoe die naam precies tot stand kwam, is niet helemaal duidelijk. Misschien stond het voor Nederland-Duitsland, maar dat blijft gissen. Wat wel zeker is: de familie Ende had al een rijke transportgeschiedenis. Voor de oprichting van NV NEDU was hun bedrijf actief in de groente- en fruitsector, met een ompakloods op veiling Veur. Na de sluiting van die veiling verhuisde het bedrijf naar Loosduinen en ging het later verder onder de naam J. Ende Jr. BV, met focus op groente- en fruitexport.



Met de oprichting van NV NEDU richtte John Ende zich volledig op transport. Een van de meest indrukwekkende ritten uit die beginperiode was een tocht van meer dan 10.000 kilometer naar Teheran – zonder moderne navigatie, zonder luxe voorzieningen, maar met veel doorzettingsvermogen en improvisatiekracht.

Heldenrit

John Ende en chauffeur Piet van Es ondernamen deze legendarische rit met een Krupp Mustang. Het voertuig

had slechts 145 pk, geen slaapcabine, maar een simpele slaapkist in de laadbak. De vracht bestond uit tentoonstellingsgoederen en werd vervoerd in opdracht van Eutrans, die zowel de heen- als retourvracht regelde.

De route ging volledig over land, via Duitsland, Oostenrijk, Roemenië en vervolgens door Istanbul richting Iran. Navigeren gebeurde met papieren landkaarten en gezond verstand. Geen TomTom, geen digitale hulpmiddelen. Het was een tocht vol uitdagingen, maar ook vol avontuur.

Barre omstandigheden

Onderweg moesten John en Piet vaak improviseren. Wegen waren soms niet meer dan stoffige zandpaden, wat leidde tot veel lekke banden. Gelukkig

DE HISTORISCHE
FOTO VAN...

Gerit Boers!



kwamen de Trilex-velgen goed van pas en hadden ze een flinke voorraad reserveonderdelen en binnenbanden bij zich. Om het stof buiten de motor te houden, werd een winterhoes over de motorkap geplaatst. Niet vanwege de kou, maar om schade door zand te voorkomen.

Eten en rust waren ook een avontuur op zich. Op een van de foto's is te zien hoe ze op een gasstelletje hun maaltijd bereidden. Een oude veilingkist deed dienst als boodschappenkist, en met de cabine stoelen buiten konden ze even een welverdiende pauze nemen. Wat een vrijheid hadden deze mannen!

De terugreis

Na het lossen van de vracht in Iran

werd in Griekenland een retourlading opgehaald. Dit was niet eenvoudig, want communiceren met lokale handelaren gebeurde grotendeels met handen en voeten. De planner van Eutrans sprak maar liefst zeven talen, wat goed van pas kwam. John en Piet moesten het doen met hun kennis van Duits en Engels, aangevuld met een flinke dosis improvisatie.

Na drie weken onderweg te zijn geweest, kwamen ze terug in Nederland. Maar er was geen tijd om uit te rusten: de volgende dag reed John alweer een vracht groente naar Zuid-Duitsland. De rijtijdenwet was in die tijd niet zoals nu, en het 'leugenboekje' was een onmisbaar hulpmiddel voor elke chauffeur.

Dit soort ritten waren destijds uitzonderlijk. Er waren maar weinig chauffeurs die zo'n onderneming aandurfden. Firma Van Rumpt deed het ook, met een DAF van slechts 120 pk. Op een van de foto's is te zien hoe ze onderweg een maaltijd klaarmaakten, met naast hen een werk-kameel die nieuwsgierig bij de vrachtwagen stond.

Deze verhalen laten zien hoe avontuurlijk en zwaar het transport in die tijd was. Geen comfortabele cabines, geen moderne communicatiemiddelen, maar wel een ongekennde wilskracht en passie voor het vak. Respect voor deze pioniers, die de weg vrijmaakten voor het internationale transport zoals we dat nu kennen!



Zin in een duurzaam ritje?

Maak dan gebruik van ons vervangend vervoer in retrostijl, terwijl onze signmakers met plezier uw voertuig voorzien van reclame.