

40^e UITGAVE MAART 2026

TRUCKERS

NEEM GRATIS MEE!

111



**S. VAN HOLSTEIN
BREIDT UIT**

T. VREUGDENHIL IS OM

4 JUBILEA
LIEVAART
EXPEDITIE

EIGEN
VERVOER
IN BEELD

BULLBAR
ONDER
VUUR

MAN TGX

D30 POWERLION



Bespaar op tolheffing én brandstofkosten

Vanaf 1 juli 2026 betaal je vrachtwagenheffing per kilometer. Hoe zuiniger je truck, hoe hoger de VECTO-klasse, hoe lager het tarief. Met een MAN TGX D30 PowerLion in VECTO-klasse 3 profiteer je van het laagst mogelijke tarief voor een dieseltruck. Dat tarief staat bovendien 6 jaar vast. Daarnaast is de TGX PowerLion met D30 motor ook nog 4% zuiniger dan zijn voorgangers. Dat betekent flink besparen op brandstofkosten.

Benieuwd hoeveel jij kunt besparen?
Neem contact op voor een adviesgesprek!

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



SCAN DE CODE VOOR
MEER INFORMATIE



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

TRUCKERS WL IN JUNI 10 JAAR!

Ik kondigde het eind december al kort aan: in juni bestaat Truckers WL alweer 10 jaar! Geloof me: daar gaan we een mooi feestje van maken. Een mooi bewijs dat Truckers WL nog altijd onverminderd populair is, is deze editie. Bevinden we ons in maart vaak in een iets rustiger fase, niets is dit keer echter minder waar. 40 pagina's maar liefst! Daar zijn we als team van RODI West Media natuurlijk super blij mee en heel trots op.

Wat hebben we deze keer allemaal voor jullie in petto? Te veel om op te noemen, maar toch ga ik er een aantal interessante artikelen uitlechten. Leuk – dat vinden wij althans – is ons nieuw item: "Eigen vervoer in beeld". Daarin een reportage over een onderneming die zelf het transport van de eigen producten regelt. Eerlijk is eerlijk: het idee komt van Klaas van der Eijk, die zijn vriend Richard Scheffers van OptiPlug graag een podium wilde geven met zijn prachtige Scania P370. Ben of ken je ook een eigen vervoerder die het leuk vindt om zijn truck in the spotlight te zetten? Geef je op!

Prijzen

Als Westlanders vallen we natuurlijk graag in de prijzen. Dat overkwam Scania Maasdijk onlangs. Het werd recent verkozen tot 'Workshop of the year 2025'. Een welgemeende felicitatie van onze kant aan het team van servicemanager Nick van Leeuwen is absoluut op zijn plaats. Bij deze!

Volg je het gedoe over de bullbars nog een beetje? De bullbar ligt onder vuur, zoveel is wel duidelijk. Wij spraken met enkele betrokkenen over het gebruik van de bullbar op trekkers. Is het, zoals onze geïnterviewde zegt, meer chauffeurkje pesten of is het terecht dat er strenger gehandhaafd gaat worden? Wie het weet mag het zeggen.

Vrachtautostoelen

Wie kan het belang van goede vrachtwagenstoelen ontkennen? Wij denken niemand. We lieten ons hierover voorlichten door Marco van der Scheer van Vrachtautostoelen.nl. Marco is recent verhuisd met zijn bedrijf en dat biedt nog meer mogelijkheden voor hemzelf én zijn klanten!

Wat te denken van de exorbitant stijgende dieselprijzen? Het zal voor veel transportbedrijven een extra stimulans zijn om nog sneller het wagenpark te gaan elektrificeren. Een onderneming die daar inmiddels ook de voordelen van inziet is Transportbedrijf T. Vreugdenhil in De Lier. We spraken met Ton en met Dennis Looije over het toenemende enthousiasme van directie én chauffeurs over elektrische vrachtwagens.

Lachen

Ook spraken we met Sander van Holstein over de uitbreiding van zijn wagenpark, met 'Canadees' Tom Krosse over Westlanders waar je mee kan lachen. Gerrit Boers presenteert weer zijn eigen item met foto's uit het verleden, DON is altijd in beweging en we hebben een item met Joe Wouters over de soms bizar lange wachttijden op de containerterminals. Als klap op de vuurpijl een dubbele spread (met uitneembare poster!) over de vier jubilea van en bij Lievaart in De Lier!

Genoeg leesvoer dus om weer een paar uurtjes lekker onderuit te zakken en je te vermaken met de nieuwste editie van Truckers WL. Vul de puzzel weer in, zodat je kans maakt op mooie prijzen. En dan zien we elkaar weer in juni tijdens de spectaculaire jubileumeditie van Truckers WL!

Fred Louter

*Algeheel coördinator
Truckers WL,
namens
RODI West Media*

Creative Director
Ardi Voskamp (†)

Sales
Fred Louter

Redactie
Fred Louter

Grafische Vormgeving
Heidi Voskamp

Een uitgave van
RODI West Media

Telefoonnummer
0174-624212



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 0174-624212 of stuur een e-mail naar truckerswl@rodi.nl

Zorgwekkende toename 'fake carriers'

Transportcriminaliteit verschuift razendsnel van de snelweg naar het toetsenbord. Daarvoor waarschuwen verzekeraarsorganisatie IUMI en beveiligingsnetwerk TAPA EMEA. Vooral zogeheten 'fake carriers' vormen een groeiend risico voor verladers en logistieke dienstverleners. Tussen 2022 en 2024 werden wereldwijd bijna 160.000 ladingdiefstallen geregistreerd in 129 landen, met een schade van miljarden euro's. Steeds vaker doen criminelen zich digitaal voor als legitieme vervoerders. Ze sluiten onder valse identiteit een transportcontract af, halen de lading ogenschijnlijk netjes op en verdwijnen vervolgens spoorloos. De fraudeurs maken gebruik van vervalste e-mailadressen, nagemaakte domeinen, nepverzekeringen en gestolen bedrijfsgegevens. Ook accounts op vrachtbeurzen worden via phishing overgenomen. In Duitsland werden in de eerste zeven maanden van 2025 al net zoveel 'phantom carriers' gemeld als in heel 2024. Experts roepen op tot strengere controles, betere verificatie en meer digitale beveiliging. Zonder samenwerking en alertheid zal deze vorm van vrachtfraude alleen maar toenemen.

Tekno brengt iconische Scania V8-motor in miniatuur

De legendarische Scania V8-motor staat al ruim vijftig jaar symbool voor kracht, betrouwbaarheid en rijplezier. Sinds de introductie in 1969 groeide het motorblok uit tot een icoon in de transportwereld, geliefd om zijn karakteristieke V8-sound en indrukwekkende prestaties.

Tekno brengt deze motor nu tot leven in een bijzonder schaalmodel van de Scania

DC16 V8. Het model bestaat uit zeventig onderdelen en is opgebouwd uit kunststof en zamac (metaal), wat zorgt voor een gewichtig model en een realistische uitstraling.



In schaal 1:12 zijn tal van details nauwkeurig nagebouwd, zoals de turbo, cilinderkoppen, filters en leidingen. Zelfs de koelventilator kan draaien. Een fraai verzamelobject voor iedere Scania-liefhebber.

Onzekerheid over bullbars op vrachtauto's

De Verkeerspolitie Oost-Nederland en het Openbaar Ministerie maakten onlangs bekend dat er gehandhaafd gaat worden op bullbars op vrachtauto's. Volgens een uitspraak van het Gerechtshof zouden deze namelijk niet toegestaan zijn. Toch blijkt het juridische verhaal minder duidelijk dan het lijkt.

Advocatenkantoor ITL Attorneys stelt dat een expliciet verbod op bullbars helemaal niet in de wetgeving staat. In een column op TTM.nl schrijft advocaat Kevin Vierhout dat

de rechter volgens hem een verbod heeft afgeleid uit bestaande regelgeving, terwijl dat niet letterlijk in de wet is opgenomen. Volgens Vierhout ontstaat daarmee een interessante juridische discussie. Hij vraagt zich dan ook af welke transportondernemer bereid is om de kwestie daadwerkelijk voor de rechter uit te vechten en zo duidelijkheid te krijgen over de regels rond bullbars op vrachtwagens. Een uitgebreid artikel over de bullbar en het gebruik lees je in deze editie van Truckers WL.

TotalEnergies eerste aanbieder voor vrachtwagenheffing

De RDW heeft TotalEnergies toegelaten als eerste European Electronic Toll Service (EETS)-aanbieder voor de Nederlandse vrachtwagenheffing. Vanaf 1 juli 2026 moet elke vrachtwagen in Nederland een tolkastje aan boord hebben waarmee de heffing automatisch wordt geregistreerd en betaald. EETS-aanbieders leveren deze apparatuur en regelen de betaling. Met de toelating van TotalEnergies zet de RDW een belangrijke stap in de voorbereiding op de invoering van de heffing. Transportbedrijven krijgen straks keuze uit meerdere aanbieders. Het tolkastje van TotalEnergies, bekend als de PASSango-badje, maakt het bovendien mogelijk om tol te betalen in Nederland en diverse andere Europese landen. De RDW verwacht dat binnenkort ook andere aanbieders worden toegelaten.

Campagne: laat je trailer spreken

Transport en logistiek zorgen ervoor dat producten dagelijks op tijd op hun bestemming komen. Toch staan maar weinig mensen daarbij stil. Met de campagne 'Het lukt alleen met logistiek' wil TLN daar verandering in brengen. Transportbedrijven kunnen meedoen door de ach-

terkant van hun trailer te laten bestickeren met een opvallende campagne-uiting.

Er zijn achttien verschillende ontwerpen beschikbaar met afbeeldingen van producten die dankzij logistiek op de juiste plek terechtkomen. De stickers

zijn verkrijgbaar in vier kleuren: roze, blauw, groen en oranje. Bedrijven kunnen bovendien hun eigen logo laten toevoegen, zodat niet alleen de sector maar ook het eigen bedrijf zichtbaar wordt.

De stickers worden kosteloos geleverd en professioneel aangebracht. Daarbij wordt gebruikgemaakt van speciale

3M-folie die na ongeveer een jaar eenvoudig weer te verwijderen is. TLN besteedt na plaatsing ook aandacht aan deelnemende voertuigen via de socialmediakanalen van de campagne. Transportbedrijven die willen meedoen, hoeven alleen hun trailer beschikbaar te stellen. Zo rijdt de boodschap straks door heel Nederland: het lukt alleen met logistiek.

PRIJSPUZZEL

WIN MOOIE PRIJZEN!



Winnaars prijspuzzel december 2025:

Tekno Truckers WL miniatuur: Miranda de Vries
Hooded sweater: Roel Batelaan: Paasboomeieren:
René Suiker: Boek Vertrouwen geeft kracht en vreugde:
Jos van Elswijk; Paaseieren: Angela van Elswijk
Paashaas: Nieske Dijkshoorn; Blik op het lokale nieuws:
Nienke van den Berg

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.

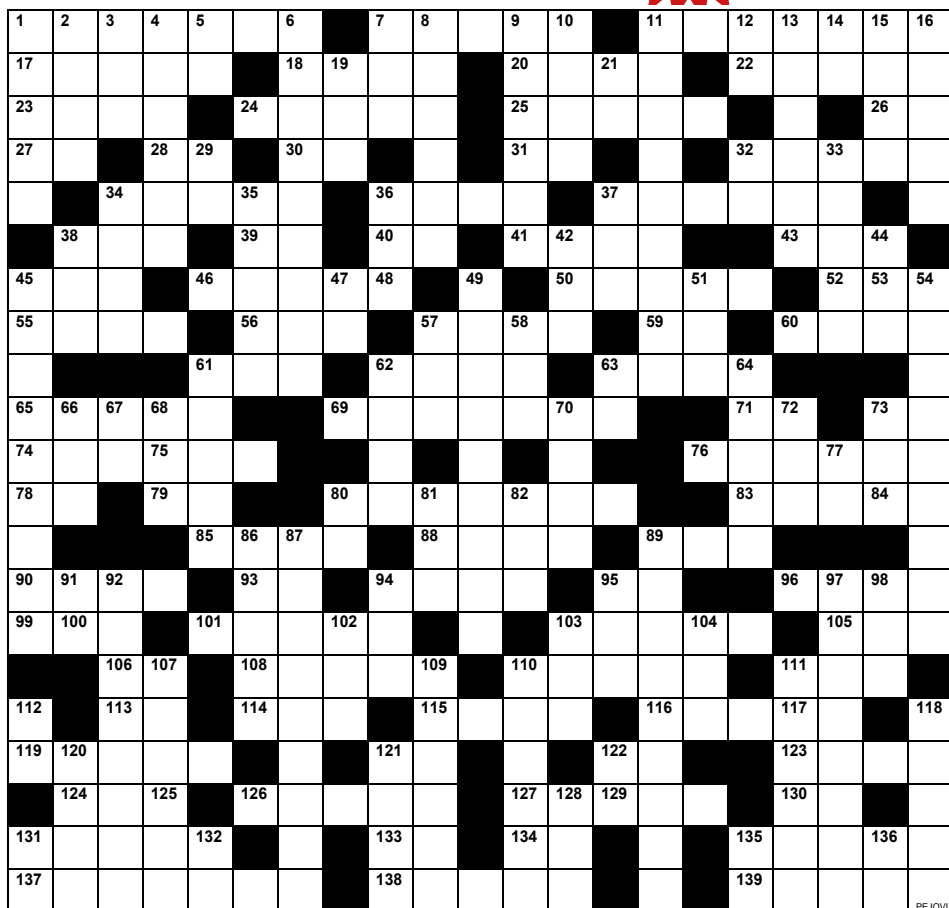
truckerswl@rodi.nl



HORIZONTAAL: 1 Trekvogel; 7 Vat met hengsel; 11 Haardracht; 17 Zilverpopulier; 18 Deel van een trap; 20 Vervoermiddel; 22 Bijgenaamd; 23 Maal; 24 Soort therapie; 25 Kaartenboek; 26 Franse NV (afk.); 27 Daar; 28 Slede; 30 Boom; 31 Nachtspiegel; 32 Handvat; 34 Guit; 36 Lekkerrij; 37 Deel van de schedel; 38 Smalle plank; 39 Motorschip (afk.); 40 Reeks; 41 Azijn; 43 Muisarm; 45 Web; 46 Licht dronken; 50 Met een slee rijden; 52 Milieuvriendelijk (voorvoegsel); 55 Slotwoord; 56 Zeiltouw; 57 Ritmische beweging; 59 Oude stad; 60 Jammer; 61 Muzieknoot; 62 Voormalig onderwijstype; 63 Soort weefsel; 65 Deugdzaam; 69 Gedurig; 71 Ambtshalve (Lat.); 73 Overdreven; 74 Hondsdolheid; 76 Smaakmaker; 78 Reeds; 79 Muzieknoot; 80 Boom; 83 Kregel; 85 Turkse brandewijn; 88 Wondhaakje; 89 Zuster; 90 Water bij Delfzijl; 93 Nummer (afk.); 94 Rivier in Duitsland; 95 Vader; 96 Vuurwapen; 99 Nederlands Normalisatie-instituut (afk.); 101 Soort vis; 103 Marterachtige; 105 Platvis; 106 Nota bene (afk.); 108 Gedeeltelijk; 110 Vaartuig; 111 Gemalin van Aegir; 113 Daar; 114 Loot; 115 Wijnsoort; 116 Sober; 119 Soort plant; 121 Schuifbak; 122 Dierengeluid; 123 Roofdier; 124 Arbeidstijdverkort; 126 Deel van Azië; 127 Huidkleur; 130 Buiten dienst (afk.); 131 Vrouwenverblijf; 133 Dyne (afk.); 134 ISO-landcode Ierland; 135 Grasland; 137 Driepoot; 138 Herfstbloem; 139 Waakzaam.

VERTICAAL: 1 Projectiel; 2 Kelner; 3 Afslagplaats; 4 Bedrijfsleider van een hotel; 5 Reeds; 6 Ridderlijk spiegelgevecht; 7 Eikenschors; 8 Deel van N. - Brabant; 9 Dagmars; 10 Evenredig aandeel; 11 Stoeltje zonder leuning; 12 Bevel; 13 Appelsoort;

14 Kunstmatige intelligentie (afk.); 15 Woestijnbron; 16 Kerklied; 19 Reeks 21 Extra large (afk.); 29 Dwarsmast; 32 Slowakije (ISO-landcode) 33 Houtsoort; 34 Volksverhaal; 35 Vriend (Sp.); 36 Niet zoet (wijn); 37 Nageslacht; 38 Jong dier; 42 Halsdoek; 44 Opwekkende drug; 45 Middeleeuwse straf; 47 Muzieknoot; 49 Alternatieve sanctie; 51 Tijdperk; 54 Kerkelijk beroep; 57 Duinvallei; 58 Noach; 61 Stemming; 62 Bloem; 63 Terroristische beweging; 64 Vervoermiddel; 66 Loopvogel; 67 Jongensnaam; 68 Houding; 70 Reputatie; 72 Hoge piet; 73 Trans-Europa-express (afk.); 77 Bakboord (afk.); 80 Onmeetbaar getal; 81 Grote bijl; 82 Bloeiwijze; 86 Positieve elektrode; 87 Wilde hamster; 89 Cijfermatig controleren; 91 Plus; 92 Italiaanse groentesoep; 94 Zijrivier van de Rijn; 95 Schil; 97 Treurspel; 98 Eeuwigheid; 102 Trek; 103 Vochtig; 104 Tromboseaanval; 107 Vliegbevijs; 109 Europese taal; 110 Elegantie; 111 Verhoogde streep; 112 Hectare (afk.); 118 Soort vis; 120 Niet op tijd; 121 Mythologisch figuur; 122 Bismut (Chem.); 128 Voordat; 131 Heilige Schrift (afk.); 132 Muzieknoot; 135 Schadeverzekering; 136 Titel..



TRUCKER MRT2026

PEJOVI

6	59	95	80	121	48	53	112	139	129	100	125	13	117	38	134	76	131	84	75	108

Cable pooling helpt bij laadproblemen door netcongestie

Netcongestie vormt voor steeds meer transportbedrijven een probleem bij de overstap naar elektrische trucks. Op veel locaties is simpelweg geen zwaardere stroomaansluiting beschikbaar.

Een oplossing die steeds vaker wordt genoemd, is cable pooling. Een nieuwe handreiking legt uit hoe logistieke ondernemers dit principe kunnen gebruiken om laadpleinen

toch mogelijk te maken. Bij cable pooling delen meerdere bedrijven één fysieke netaansluiting. Door de beschikbare capaciteit samen te benutten, kan bestaande

netruimte efficiënter worden gebruikt. Dat maakt het mogelijk om laadinfrastructuur aan te leggen op plekken waar uitbreiding van het elektriciteitsnet voorlopig niet mogelijk is. De regelgeving is onlangs verruimd. Vanaf 2026 kan cable pooling worden toegepast bij alle grootverbruikaansluitingen vanaf 100 kVA en ook tus-

sen verschillende afnemers en producenten van elektriciteit. Het systeem werkt vooral goed wanneer energiegebruik elkaar aanvult, bijvoorbeeld als een logistiek bedrijf 's nachts laadt en een nabijgelegen bedrijf juist overdag veel stroom gebruikt. Wel geldt dat maximaal vier WOZ-objecten één aansluiting kunnen delen.

TOM KROSSE LEEFT ZIJN TRUCKERSDROOM IN CANADA:

'MET WESTLANDERS KON JE ALTIJD LACHEN'

Duizenden kilometers van het Westland, in het uitgestrekte Canadese Alberta, leeft en werkt Tom Krosse zijn truckersleven. Geboren in Didam in de Achterhoek, maar met duidelijke herinneringen aan de bloemenveilingen in onder meer Honselersdijk, voelt de ervaren chauffeur zich nog altijd verbonden met onze regio. 'Ik kwam daar vroeger veel. Mooie mensen, kleurrijke figuren. Met die Westlanders kon je altijd lachen.'

Aanleiding voor dit online gesprek is een bijzonder toeval. In Truckers WL van december 2025 werd al aandacht besteed aan het avontuur van Martin van den Berg en zijn gezin, die met hun Panamerican-reis de wereld over

trokken. Tijdens hun tocht deden zij ook Canada aan, waar zij de familie Krosse ontmoetten. Die ontmoeting groeide uit tot warm contact dat tot op de dag van vandaag voortduurt. Tom: 'Het contact met Martin van

den Berg en zijn gezin ontstond via Facebook, mede op initiatief van onze dochter Iris. Toen de Panamerican-reizigers van Moving Mountains in Canada waren, bleven zij zelfs enkele dagen bij ons logeren. Martin is nog met me mee geweest tijdens een klus. We hebben gebarbecued, van alles gedaan. Het klikte eigenlijk meteen. Sindsdien is het contact gebleven. We spreken elkaar nog regelmatig. Het zijn avontuurlijke mensen, prachtig wat zij doen.'

Bloemenritten

Tom begon al jong in het transport. Op zijn achttiende stapte hij het vak in en reed hij in Nederland onder meer veel bloemenritten, waardoor hij regelmatig in het



OVER DE KENWORTH W900 VAN TOM KROSSE

De truck waarmee Tom Krosse door Noord-Amerika rijdt, is een echte klassieker onder de Amerikaanse trucks. Zijn Kenworth W900 staat bekend om kracht, duurzaamheid en het karakteristieke long-nose ontwerp.

Merk en type

- Kenworth W900 (long nose)

Configuratie

- 6x4 trekker met sleeper cab voor lange afstanden

Inzet

- Heavy haul / exceptioneel transport

Trailers

- Dieplader
- 55-tons winchtrailer

Maximaal totaalgewicht

- Tot circa 112.000 lbs (ongeveer 50 ton+ afhankelijk van configuratie en vergunningen)



Westland te vinden was. 'Toen ik net begon, kwam ik veel op de bloemenveilingen. Dat was een heel andere wereld dan de Achterhoek. Ik kwam graag in het Westland. In 2006 zette ik echter samen met mijn vrouw en dochters de grote stap naar Canada. De motivatie was helder: minder regeldruk en meer toekomstkansen. Nederland werd steeds ingewikkelder. Hier is het allemaal wat minder gecompliceerd.'

Na verschillende banen in het transport begon hij uiteindelijk voor zichzelf. Inmiddels is hij al zo'n twaalf jaar zelfstandig eigenrijder. Wie de truck van Tom ziet, begrijpt meteen dat hij niet voor het lichte werk kiest. Hij rijdt met een klassieke

Kenworth W900 (zie kadertje). 'De afstanden zijn van een andere orde dan in Nederland. Naar Houston is drie dagen rijden. Halifax ligt op zo'n 4.700 kilometer. En Alaska doen we ook regelmatig. Mijn meest indrukwekkende rit? Alaska. Weinig verkeer en prachtig om te rijden.'

Kenworth

In Nederland was Tom een echte Scania-man. 'Bij mijn werkgever reden we bijna allemaal Scania. Dat vond ik gewoon fijne auto's. In Canada viel mijn keuze uiteindelijk op Kenworth. Niet alleen om de techniek, maar ook om het model. Dit is echt heavy duty.

Maar ik vind het ook gewoon een mooie truck. Of ik hier nog iets mis uit Nederland? Nou, gewoon soms even spontaan bij een maat langs voor een bakkie koffie. Dat kennen ze hier niet, dat is jammer.'



De truck van Martin van den Berg (rechts) en de Kenworth van Tom Krosse gebroederlijk naast elkaar in Canada.

Tekno Event 23.05.2026



Gratis toegang 120+ showtrucks

En heel veel gezelligheid, hapjes & drankjes.



Save the date!

Zorgeloos met een buscamper
op vakantie!

Waarom buscampers?

- Ze zijn compact en daardoor ideaal voor smalle straatjes;
- Ze zijn gemakkelijk te parkeren;
- Ze rijden zeer comfortabel dankzij de hoge zitpositie;
- Je mag ze besturen met een normaal B-rijbewijs;
- Door de grote schuifdeur combineer je gemakkelijk het heerlijke buitenleven met binnen.

Waarom Keijzer Campers?

Naast het feit dat wij alleen nieuwe of jonggebruikte campers verhuren, zijn al onze buscampers standaard voorzien van:

- Fietsendrager;
- Luifel;
- Muggenhorren;
- Verwarming;
- Achteruitrijcamera voor extra zicht en veiligheid;
- Complete inventaris;
- Verzekering incl. pechhulp.

Camper huren?

Check onze website voor de verschillende modellen en beschikbaarheid.

Liever een keertje langs komen?
Geen probleem, neem gerust contact met ons op.

KEIJZER CAMPERS

Zorgeloos een camper huren?



Lierweg 22 A11, 2678 CW De Lier

info@keijzercampers.nl

www.keijzercampers.nl

06-11 04 85 47





ALTIJD IN BEWEGING!

CODE 95: VERPLICHT AFRONDEN VÓÓR 10 SEPTEMBER 2026

Voor veel beroepschauffeurs komt er een belangrijke datum aan: 10 september 2026. Uiterlijk op die dag moet je jouw nascholingscyclus van 35 uur code 95 hebben afgerond. Doe je dit niet op tijd, dan vervalt je aantekening en mag je niet meer beroepsmatig rijden. Dit geldt voor chauffeurs die hun code 95 vóór 2009 behaalden en voor september 2021 hun code 95 voor het laatst verlengden.

Tijd om te verlengen? Dan ben je bij ons aan het juiste adres. DON Opleidingen biedt landelijk en regionaal een groot aanbod aan theorie- en praktijk nascholingscursussen. In verband met de drukte raden we je aan om snel de cursuskalender op onze website te bekijken en jouw plekje veilig te stellen! Je kunt kiezen voor losse plekken, handige weekpakketten of een e-learning-variant.

Nog geen beroepschauffeur?

Samen met DON zet je jouw eerste stap! Wist je bijvoorbeeld dat wij een één- of driedaagse theorie-spoedopleiding aanbieden? Deze opleiding is ontworpen om je snel en effectief voor te bereiden op het theorie-examen

voor het rijbewijs C1, C of D. De cursus behandelt alle noodzakelijke onderwerpen, inclusief de kennis die nodig is voor code 95. De opleiding is opgedeeld in drie modules: module 1, 2 en 3. Elke module bevat andere onderwerpen, zoals verkeer en veiligheid, voertuigkennis en wet- en regelgeving. Na de spoedopleiding plannen we de examens zo snel mogelijk voor je in.

Tijd voor een nieuwe stap? Word rijinstructeur!

DON Opleidingen groeit hard. En daarom zijn we altijd op zoek naar nieuwe instructeurs om onze leerlingen op te leiden tot held van de weg. Ben je toe aan een nieuwe stap en vind je het leuk om anderen iets te leren?

Laat je bij ons opleiden tot C- of CE-instructeur met baangarantie! Je volgt een interne opleiding waarbij je uiteraard veel ervaring opdoet in de praktijk. Na het behalen van je WRM-certificaat kun je direct bij ons aan de slag. Nieuwsgierig geworden? Kijk op www.werkenbijdon.nl of kom naar een van onze informatie-avonden die regelmatig worden georganiseerd.

Slagen doen we samen!

Wil je meer ontdekken over de mogelijkheden bij DON Opleidingen of een demo aanvragen van ons nieuwe en gratis opleidingsportaal? Vul het contactformulier in op onze website of vraag kosteloos onze opleidingsbrochure aan. DON Opleidingen heeft vestigingen in Amsterdam, Naaldwijk en Oosterhout en landelijke incompany mogelijkheden, dus er is altijd een optie bij jou in de buurt!

BULLBAR ONDER VUUR:

'IK VIND HET MEER CHAUFFEURTJE PESTEN'



Jarenlang reden ze ogenschijnlijk probleemloos rond op de Nederlandse en dus ook Westlandse wegen: vrachtwagens met een robuuste bullbar op de neus. Maar wie anno 2026 nog met zo'n frontbeugel rijdt, kan tegen een onaangename verrassing aanlopen. Politie en Openbaar Ministerie zijn begonnen met actieve handhaving. Voor veel transporteurs voelt dat als een plotselinge koerswijziging, al ligt het juridisch genuanceerder.

Volgens de Regeling voertuigen zijn voorzieningen aan de voorzijde van een bedrijfsauto die het letselrisico bij een aanrijding vergroten niet toegestaan. Hoewel het woord bullbar nergens letterlijk in de wet staat, valt de bekende frontbeugel daar in de praktijk wel onder. Met name bij vrachtwagens boven de 3.500 kilo geldt dat dergelijke constructies de kreukelzone kunnen verstoren en daarmee de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers in gevaar kunnen brengen.

Sinds 2016

Op papier is dit geen nieuwe regel. Al sinds circa 2016 is de lijn dat bullbars op zware vrachtwagens niet zijn toegestaan. In de praktijk werd er echter jarenlang nauwelijks op gecontroleerd. Daardoor ontstond in de sector het beeld dat het wel mocht, zeker omdat veel bullbars gewoon een Europese typegoedkeuring hebben.

In Westland kijkt Sonny de Bruin van DB Charters in De Lier er met een nuchtere blik naar. Hij geeft zijn chauffeurs de vrijheid om zelf te bepalen of ze met of zonder bullbar rijden. 'Die mannen werken hard en willen hun truck graag wat mooier maken. Dat gun ik ze van harte', zegt hij. 'Maar ik ben wel duidelijk over de consequenties: eventuele boetes zijn voor rekening van de chauffeur zelf. Ik ga het niet zelf betalen voor hen.'

Chauffeurkje pesten

De Bruin plaatst ook vraagtekens bij het veiligheidsargument. Volgens hem maakt een bullbar het verschil na een incident niet aantoonbaar groter of kleiner. Hij noemt de strengere aanpak dan ook meer chauffeurkje pesten. Daarbij vindt hij het opmerkelijk dat voertuigen onder de 3.500 kilo vaak wel met een bullbar mogen rijden. 'Juist die rijden veel in steden en dorpen. Onze trucks zitten toch vooral op de snelweg.'

Dat de handhaving nu wordt opgevoerd, verraste hem niet echt. 'Het speelt al sinds 2016, daar wist ik wel iets van', zegt De Bruin, die aangeeft het nieuws rond dit onderwerp niet op de voet te volgen. 'Daar heb ik eerlijk gezegd de tijd niet voor. Onze chauffeurs luisteren de hele dag naar de radio, die volgen het nieuws veel nauwkeuriger. Maar nogmaals, ik laat het aan hen zelf over.'

Een van die chauffeurs van DB Charters is Donny van Eenennaam. Hij rijdt

sinds oktober 2025 met een bullbar en is voorlopig niet van plan die te verwijderen. 'Ik wil toch een beetje anders zijn dan andere wagens', vertelt hij. 'Maar het is ook bescherming voor mijn truck. Als je ergens tegenaan zit, staat die wagen niet meteen twee maanden binnen voor reparatie.'

Zwart-wit

Van Eenennaam erkent dat de handhaving strenger wordt, maar ligt er niet wakker van. 'Het is jarenlang gedoogd geweest. Voor mij is het een beetje zwart-wit: of het mag wel, of het mag niet. Als ze het nu ineens gaan terugdraaien, vind ik dat wel mierenneukerig.' Bang voor een boete is hij naar eigen zeggen niet. 'Als ze hem een keer geven, dan geven ze hem maar een keer.'

Sterker nog: volgens de chauffeur heeft de bullbar ook effect op het gedrag van andere weggebruikers. 'Ik merk dat automobilisten soms toch twee keer nadenken voordat ze rare acties doen als ze die bullbar zien.'

Feit is dat de vrijblijvendheid eraf is. Voor transporteurs en chauffeurs is het daarom verstandig de eigen opbouw kritisch te bekijken. Wat jarenlang werd gedoogd, kan immers nu ineens een dure aangelegenheid worden.

> De bullbar bevindt zich, net als chauffeur Donny van Eenennaam, in zwaar weer. De chauffeur van DB Charters peinst er echter niet over om de bullbar te verwijderen.



Vrachtwagenheffing jaagt transportkosten omhoog:

WIE BETAALT STRAKS DE REKENING?

De transportsector staat aan de vooravond van een nieuwe kostenstijging. Vanaf 1 juli 2026 wordt in Nederland de vrachtwagenheffing ingevoerd: een kilometerheffing voor zware bedrijfsauto's op snelwegen en een aantal provinciale wegen. In combinatie met oplopende loonkosten kan dit de totale kosten voor wegvervoerders met richting de tien procent verhogen. De vraag die steeds vaker klinkt: wie gaat dat uiteindelijk betalen?

Voor transporteurs is de rekensom snel gemaakt. Zij krijgen er een nieuwe vaste kostenpost bij die direct samenhangt met het aantal gereden kilometers. Afhankelijk van gewicht en uitstootklasse kan de heffing voor een trekker-opleggercombinatie oplopen tot duizenden euro's per jaar. Tegelijkertijd stijgen de personeelskosten door cao-verhogingen en blijft ook onderhoud en materieel duur.

In de praktijk betekent dit dat de marges, die in het wegtransport traditioneel toch al dun zijn, verder onder druk komen te staan. Veel vervoerders zijn daarom nu al bezig met voorbereidingen: routes slimmer plannen, leegkilometers beperken en het wagenpark kritisch tegen het licht houden.

Doorberekenen

Vrijwel iedereen in de sector verwacht dat een groot deel van de extra kosten zal worden doorberekend aan opdrachtgevers. Dat gebeurt overigens niet van de ene op de andere dag. In veel contracten zitten al clausules voor brandstof en andere variabele kosten. De vrachtwagenheffing zal naar verwachting op een vergelijkbare manier in tarieven worden verwerkt. Voor verladers betekent dit dat transport opnieuw duurder wordt. Zeker in sectoren waar veel volume wordt vervoerd, zoals agri, bouwmaterialen en retail, kan dat merkbaar zijn. Bedrijven zullen scherper gaan kijken naar hun logistiek: kan de beladingsgraad omhoog, kunnen ritten worden gecombineerd, en is het netwerk nog wel optimaal ingericht? Tegelijkertijd is de onderhandelingspositie per sector verschillend. Grote opdrachtgevers met veel volume hebben doorgaans meer ruimte om prijsstijgingen te dempen dan kleinere partijen.

Consument

De hamvraag blijft natuurlijk wat de consument hiervan gaat merken. Het eerlijke antwoord: waarschijnlijk wel iets, maar geen schok aan de kassa. Transportkosten vormen meestal slechts een beperkt onderdeel van de uiteindelijke winkelprijs. Daardoor werken hogere vervoerskosten vaak gefaseerd en verdund door in de keten. In plaats van grote prijsstappen gaat het eerder om veel kleine verhogingen verspreid over verschillende producten.

Toch is het effect breder dan het op het eerste gezicht lijkt. Vrijwel alles wat in de winkel ligt, heeft immers een vrachtwagen van dichtbij gezien. Als transport structureel duurder wordt, sijpelt dat uiteindelijk door in tal van sectoren.

Verduurzaming

De vrachtwagenheffing heeft nadrukkelijk ook een beleidsdoel: het stimuleren van schoner transport. Elektrische en zeer zuinige trucks betalen een lager tarief, waardoor de businesscase voor verduurzaming aantrekkelijker moet worden. In de praktijk is dat voor veel vervoerders nog geen eenvoudige stap. Elektrische trucks zijn duur in aanschaf, de laadinfrastructuur is nog in ontwikkeling en de inzetbaarheid is niet in alle segmenten gelijk. De komende jaren zal dus waarschijnlijk een gemengd beeld ontstaan: enerzijds kostenstijgingen voor dieselrijders, anderzijds een geleidelijke verschuiving richting schoner materieel.

Spannend jaar

Voor de Nederlandse transportwereld wordt 2026 daarmee een spannend overgangsjaar. De heffing komt bovenop een toch al krappe arbeidsmarkt, stijgende lonen en voortdurende druk op tarieven. Tegelijk biedt de verandering ook kansen voor vervoerders die hun operatie strak organiseren en tijdig investeren in efficiënter en schoner materieel. Eén ding lijkt nu al zeker: de vrachtwagenheffing blijft niet hangen op de snelweg alleen. Via contracten, ketens en kostprijsberekeningen vindt die uiteindelijk zijn weg naar verladers — en in bescheiden mate ook naar de consument.

Hoe groot dat effect precies wordt, zal de praktijk van de komende jaren moeten uitwijzen. Maar dat de transportrekening in beweging komt, daar twijfelt in de sector vrijwel niemand aan.





Simon Loos



STAP IN BIJ SIMON LOOS!

Als chauffeur kun je bij ons alle kanten op: met 1.200+ vrachtwagens, 60 standplaatsen en 5 transportdivisies **zijn de mogelijkheden eindeLOOS**. Neem gerust contact met ons op, zodat we kunnen kijken naar de baan die het beste bij **JOU** past!

WERKENBIJSIMONLOOS.NL





DE TRUCKSHOW VAN HET JAAR: HET TEKNO EVENT 2026

Op zaterdag 23 mei 2026 is het weer zover: Tekno in De Lier opent wederom zijn deuren voor een dag vol trucks en gezelligheid. Met gratis toegang én gratis kindervermaak is dit hét gezinsuitje voor iedereen met diesel in het bloed.

Wat ooit begon als een spontaan idee tijdens een vrijdagmiddagborrel – “zullen we een paar trucks neerzetten en er een biertje bij doen?” – groeide uit tot een van de meest sfeervolle truckevents van Nederland. De eerste editie overtrof alle verwachtingen: geen 5 tot 10 trucks,

*Kortom:
23 mei 2026
wil je niet missen.
Zien we je daar?*



maar 35. Geen 1.000 bezoekers, maar 4.000. Sindsdien is het Tekno Event uitgegroeid tot een internationale ontmoetingsplek voor truckliefhebbers uit binnen- en buitenland.

Geheim

Het geheim? De unieke sfeer. Het draait niet alleen om indrukwekkende trucks, maar vooral om het ontmoeten van gelijkgestemden. Chauffeurs, modelbouwers en fans komen hier samen om hun passie te delen. Voor het Tekno-team zelf is het bovendien een bijzondere dag: alle collega's werken mee en laten zien waar het merk voor staat.

Wat allemaal?

Wat kun je verwachten? Een uitgebreide collectie exclusieve modellen en onderdelen, een expositie van modelbouwers, miniatures met je eigen naam, een gezellig horecaplein en spectaculaire activiteiten zoals zelf rijden in een vrachtwagen met een B-rijbewijs, meerijden in een echte show-truck voor het goede doel, een decibellencontest en nog veel meer. Voor kinderen is er volop vermaak en om 17.00 uur sluit de dag af met een grote uitrijparade.

"Familiebedrijf"

Van Holstein **BREIDT UIT** met nieuwe MAN TGX 26.520

Met de recente uitbreiding met de MAN TGX 26520 staat de teller van het wagenpark bij S. van Holstein Transport inmiddels op 20 eenheden. Hiervan zijn er maar liefst elf uitgerust met een kraan. Dat zegt iets over het specialisme van het Westlandse bedrijf: niet alleen rijden, maar ook zelf laden, plaatsen, lossen en meedenken op locatie.

Wat ooit begon als een transportbedrijf is inmiddels uitgegroeid tot een brede logistieke speler met twee duidelijke pijlers: S. van Holstein Transport en S. van Holstein Containerverhuur. Vanuit de moderne locatie op ABC Westland in Poeldijk wordt dagelijks gewerkt met een imposante vloot vrachtwagens.

Die kraanauto's maken daarbij het verschil. Of het nu gaat om staalconstructies, bouwmaterialen of andere zware en afwijkende ladingen, het materieel is afgestemd op flexibiliteit en zelfstandigheid. Klanten hoeven niet altijd een aparte kraan te regelen; S. van Holstein

neemt het complete traject uit handen. Dat vraagt om vakmanschap, ervaring en chauffeurs die weten wat ze doen.

Versterking

De combinatie van transport en containerverhuur versterkt elkaar. Waar de transporttak zorgt voor beweging en logistieke slagkracht, biedt de containerverhuur praktische oplossingen op bouwplaatsen, bij bedrijven en in de regio. Die wisselwerking zorgt voor continuïteit en een stabiele basis onder het bedrijf.

Wat opvalt, is de familielijn die duidelijk zichtbaar blijft. Zoon Sean (24, foto) ging als kleine jongen al met zijn vader mee op de vrachtwagen. Op jonge leeftijd zat hij al tussen de vrachtwagens, inmiddels maakt hij – net als overigens zus Linde – volwaardig deel uit van de dagelijkse operatie. Daarmee is niet alleen de huidige generatie actief, maar wordt ook gebouwd aan de toekomst.

Met dus twintig auto's op de weg, een sterke kraanvloot en een herkenbare huisstijl laat S. van Holstein zien dat groei hand in hand kan gaan met betrokkenheid. Geen anoniem logistiek concern, maar een onderneming waar de lijnen kort zijn en waar materieel én mensen het verschil maken.



WAT BETEKENT DAT IN DE PRAKTIJK?

Met 520 pk en een koppel van 2.650 Nm is deze TGX gebouwd voor het serieuze trekwerk. De 6x2-configuratie biedt stabiliteit en draagvermogen bij zware ladingen, terwijl de royale GX-cabine comfort en ruimte biedt voor langere inzet. De combinatie met dieplader maakt de truck uitermate geschikt voor staalconstructies, machines en andere exceptionele vrachten.

 **S.VAN HOLSTEIN**
TRANSPORT

 **S.VAN HOLSTEIN**
CONTAINERVERHUUR





Mijn nieuwe XG+ 530 FTG 6x2 trekker is afgeleverd!
Ik wil u als chauffeur met eigen trekker graag van dienst zijn. Voor een gesprek kom ik bij u langs.

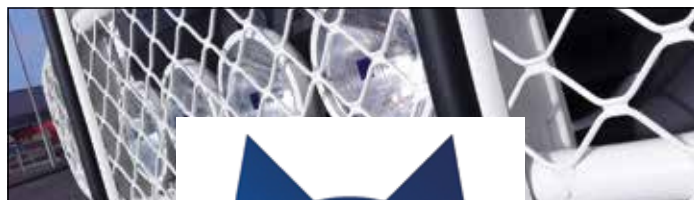
VOOR MEER INFORMATIE:

T 06 3029 9119

E-mail: tuinfluiter57@live.nl

Groeten Michaël de Groot

Euro vergunning: 47331 | KvK: 27225582



VOSKAMP
TRUCKSTYLING



VOSKAMP TRUCKSTYLING

Honderland 159 • 2676 LT Maasdijk • 0174 769 096

info@voskamptruckstyling.nl • www.voskamptruckstyling.nl



Op jouw manier onbezorgd onderweg

Iedereen wil op eigen wijze 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.

Scan mij!



Welke manier kies jij?

Loop eens bij ons binnen op Hoofdstraat 86
in De Lier, bel 0174 52 67 67
óf kijk op www.advies.alpina.nl.

ALPINA
FINANCIEEL ZEKER



**Méér
overzicht,
méér voorraad
en nóg sneller
schakelen**



Scan voor
Whatsapp

VRACHTAUTOSTOELN.NL GROEIT DOOR IN WATERINGEN

Wie de werkplaats van Vrachtautostoelen.nl in Poeldijk kende, wist één ding zeker: aan werk geen gebrek. Sinds begin 2026 is de stoelspecialist verhuisd naar een ruimer pand aan de Maasdijkseweg in Wieringen. Een logische volgende stap voor een bedrijf dat al jaren één boodschap uitdraagt: de vrachtwagenstoel verdient meer aandacht dan hij krijgt.

Chauffeurs zitten er duizenden uren per jaar op, maar de stoel wordt nog te vaak over het hoofd gezien. Marco van der Scheer van Vrachtautostoelen.nl ziet het dagelijks: 'Een stoel is echt een slijtage-onderdeel. Bekleding, schuim en onderdelen krijgen het zwaar te verduren. Maar de gevolgen gaan verder dan alleen een versleten stoel. Een slechte zitting — versneld door het vele in- en uitstappen — zorgt ervoor dat een chauffeur scheef gaat zitten. De wervelkolom corrigeert dat voortdurend, wat leidt tot vermoeidheid en rugklachten.'

Arbeidsvreugde

Een goede zithouding vermindert niet alleen fysieke klachten, maar verhoogt ook de arbeidsvreugde en vermindert verzuim. Marco: 'De mens in de cabine is belangrijk en dat mag best wat extra aandacht krijgen. Soms is het een kleine ingreep die voor veel extra plezier zorgt.' Het advies van Vrachtautostoelen.nl is

dan ook: controleer regelmatig of de stoel nog voldoende ondersteuning biedt. Dat kan de chauffeur zelf doen, maar het bedrijf helpt daar ook graag bij. Juist daar zit de kracht van het Westlandse bedrijf. Door bestaande frames te hergebruiken en te voorzien van nieuw schuim en bekleding, biedt Vrachtautostoelen.nl een scherp geprijsd alternatief voor een volledig nieuwe stoel. 'We reviseren veel, maar leveren ook nieuwe stoelen. En we kunnen snel leveren. Dat is in deze branche cruciaal.'

Snelheid

Snelheid is volgens Marco dus doorslaggevend. 'Als een chauffeur belt dat hij een stoel nodig heeft, moet je hem hebben staan. Anders belt hij de volgende.' De nieuwe locatie in Wieringen speelt daar op in: de voorraad is volledig geïnventariseerd en gedigitaliseerd, zodat er nog sneller geschakeld kan worden. Ook

kunnen vrachtwagens nu naar binnen rijden voor een professionele stoelwissel op locatie. Met meer ruimte, meer structuur en dezelfde hands-on mentaliteit is Vrachtautostoelen.nl klaar voor de volgende fase en staat de chauffeur weer centraal.

Vrachtautostoelen.nl | Maasdijkseweg 128 | 2291 PJ Wieringen | 0174 352 236
www.vrachtautostoelen.nl
info@vrachtautostoelen.nl



LIEVAART EXPEDITIE VIERT LIEFST VIER MIJLPALEN TEGELIJK:

'WE BLIJVEN DOEN WAAR WE GOED IN ZIJN'



50 jaar ondernemerschap, 25 jaar Lievaart Expeditie, een oprichter die binnenkort 80 wordt en Rob Voogd die al 40 jaar meedraait. Bij Lievaart Expeditie in De Lier stapelen de mijlpalen zich dit jaar op. Toch blijft de sfeer gelukkig heerlijk nuchter, zoals het een échte Westlandse onderneming betaamt.





De vier mijlpalen werden half januari gevierd met een groots feest in Eetcafé Westgaag

'Nee hoor, we hoeven zeker niet te groeien naar 500 auto's. Dat heeft voor ons absoluut geen meerwaarde', zegt algemeen directeur Roy van Schie aan het einde van het interview. Samen met oud-oprichter Bert Lievaart (79) en Rob Voogd blikt hij terug én vooruit. Rode draad in het verhaal: Italië!

De meeste Westlanders in de transportsector weten het natuurlijk: de basis van het bedrijf werd in 1975 gelegd door Bert Lievaart, die begon met de export van planten. Bert: 'De eerste stap richting Italië ontstond via een Nederlandse vrouw die met een Italiaan was getrouwd en daar een groothandel runde. Zo is het met Italië heel klein begonnen.'





In die beginjaren werd werkelijk alles benut om de auto's vol te krijgen. Bert: 'Ik zocht de handel op: bloemen, smurfen, fietsen, noem maar op. Tegelijk gingen we steeds meer rijden voor andere exporteurs. Het tempo lag hoog. We groeiden elk jaar wel met vier auto's.'

Wat dus klein begon, groeide gestaag. In de jaren tachtig breidde de klantenkring zich nog weer verder uit. Rob Voogd kwam in 1986 binnen en stond aan de wieg van de volgende fase. 'Ik ben met het transport begonnen in de jaren negentig', vertelt hij. 'Toen zijn we echt transporteur geworden. Exporteur waren we natuurlijk al.'

Keerpunt en offers

Op 1 januari 2001 volgde de belangrijke splitsing tussen plantenexport en transport. Vanaf dat moment ging Lievaart Expeditie als zelfstandige transporttak verder. Voor Bert zelf waren het wel intensieve jaren geweest. 'In de begintijd reed ik zo'n 300.000 kilometer per jaar.' Terugkijkend is hij eerlijk over de keerzijde van die gedrevenheid. 'Het heeft veel gebracht, maar ook veel gekost. De zaak ging altijd voor alles. Achteraf had ik dat anders kunnen, misschien wel móéten doen.' Al vroeg kampte Bert met zware overbelasting. Later kreeg hij bovendien vier hartaanvallen te verwerken. Dat hij

binnenkort zijn 80e verjaardag hoopt te vieren (juni), mag dan ook gerust een klein wonder worden genoemd. Rob maakte in 2013 zelf overigens ook een pas op de plaats en verkocht zijn aandelen in dat jaar aan Jan-Willem Lievaart. Toch bleef hij betrokken bij het bedrijf waar hij dus alweer vier decennia rondloopt.

Holland-Italia Express

Vandaag de dag telt Lievaart een mooi wagenpark met alleen maar combi's. Een klein, maar sterk team op kantoor zorgt ervoor dat alles tikt als het spreekwoordelijke Zwitsers uurwerk. Het bedrijf profileert zich nadrukkelijk als dé Italië-specialist — feitelijk een moderne Holland-Italia Express. Het onderscheid zit volgens Rob in de unieke constructie met steunpunten. 'Met wissellocaties onder meer in Freiburg, Milaan en Napels blijven de wagens vrijwel continu in beweging, terwijl chauffeurs hun rust pakken en naar huis kunnen. Die auto's staan nooit stil', zegt hij. Roy vult aan: 'Bij ons klopt het gewoon. Het systeem is goed uitgedacht, mensen zijn fit, waardoor wij de hoogste kwaliteit kunnen bieden.'

Eigen humor

Ondanks de omvang is de cultuur bewust persoon-

lijk gebleven. De lijnen zijn kort en problemen worden direct opgepakt. 'Als er iets is, wordt het direct geregeld', zegt Roy. 'Die mentaliteit — we zijn er voor je — dat mag, nee móét nooit veranderen.'

Wie een tijdje meeloopt, merkt wel die typische Lievaart-humor op, ook tijdens het serieuze, maar soms ook vermakelijke interview: onderlinge plaagstoten, elkaar scherp houden en met een knipoog wat vliegen bij elkaar afvangen. Het hoort bij de cultuur van een bedrijf dat al decennia met groten-deels dezelfde kern werkt.

Blik vooruit

De vier mijlpalen werden half januari overigens gevierd met een groot feest in Eetcafé Westgaag, inclusief een verrassingsmoment met een speciale jubileumtruck, gebouwd op de tekeningen van Tekno in plaats van andersom! Voor de toekomst blijft Lievaart bewust koersvast. Groei mag, maar beheerst en samen met vaste klanten. De derde generatie, met onder meer Sander en Jari Lievaart, klopt inmiddels voorzichtig op de deur. Een eerder onderzochte verhuizing naar het veilingterrein in Honselersdijk is voorlopig van de baan. Lievaart blijft toch in De Lier. Met dezelfde focus als vijftig jaar geleden: Italië, kwaliteit én korte lijnen.





**Dit jaar viert Truckers WL een prachtige mijlpaal:
10 jaar passie voor het transportvak!
Al tien jaar lang delen we verhalen van onderweg,
mooie trucks, bijzondere ritten en alles
wat het chauffeursleven zo uniek maakt.**

Truckers WL bestaat 10 jaar!

Voor ons speciale jubileumnummer zijn we op zoek naar:

- Leuke verhalen van chauffeurs – bijzondere momenten, mooie ritten of foto's van onderweg.
- "Hoe gaat het nu met...?" In het eerste nummer stonden al veel bekende gezichten. Voor het jubileumnummer zijn we benieuwd: hoe gaat het nu met...?

Wil je adverteren of een verhaal delen? Laat van je horen!

Neem contact met ons op via algeheel coördinator Fred Louter:
tel. 0174 - 62 42 12, of e-mail naar: fredlouter@rodi.nl

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

**Diesel
AdBlue
HVO 100**

06 26 43 40 26

Zakelijk en particulier



RESERVEER HIER

www.truckwashwestland.nl of via
onderstaande QR-code

OPENINGSTIJDEN

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

ADRES

Honderdland 860
2676 LV Maasdijk

Scan me



**TRUCKWASH IN HET WESTLAND OP
BEDRIJVENTERREIN HONDERDLAND,
DIRECT NAAST DE A20.**



SCANIA MAASDIJK UITGEROEPEN TOT WORKSHOP OF THE YEAR 2025

Ode aan vakmanschap, teamwork én Westlandse mentaliteit!

Een vrachtwagen moet rijden. Dag en nacht, zomer en winter. Voor transporteurs telt elke minuut dat een truck stil staat. Juist daarom is een sterke werkplaats onmisbaar. Dat weten ze bij Scania Maasduik als geen ander. En dat blijft niet onopgemerkt: begin maart is Scania Maasduik door Scania Nederland uitgeroepen tot Workshop of the Year 2025!

Met de hoogste totaalscore op de pijlers Safety, People, Network, Customer en Digital eindigde het Westlandse team, dat onder leiding staat van servicemanager Nick van Leeuwen, op de eerste plaats! Een erkenning voor werkplaatsen die uitblinken in technische kwaliteit, samenwerking en klantgerichtheid.

Mensen

Maar achter die mooie woorden zitten vooral mensen. Monteurs, serviceadviseurs en magazijnmedewerkers die dagelijks alles op alles zetten om trucks zo snel mogelijk weer de weg op te krijgen. Want in transport telt elke minuut. Achter elke vrachtwagen die probleemloos rijdt, staat een team dat precies weet wat het doet.

Westlandse mentaliteit

Bij Scania Maasduik komt daar nog iets bij: de typische Westlandse mentaliteit.

Niet te veel woorden, maar gewoon aanpakken. Problemen oplossen. Samen de schouders eronder. In een regio waar transport en logistiek een belangrijke rol spelen, is een betrouwbare werkplaats van grote waarde voor ondernemers en chauffeurs. De verkiezing tot Workshop of the Year is dan ook vooral een compliment voor het hele team. Voor de vakkennis, het doorzettingsvermogen en de samenwerking op de werkvloer.

Een prestatie om trots op te zijn. En bovenal een welverdiend applaus voor de mannen en vrouwen van de werkplaats van Scania Maasduik.

Solliciteren?

Wil jij werken in de beste werkplaats van Scania Nederland? Solliciteer direct via: jobs.scania.com en zoek op Scania Maasduik-Monteur-Bedrijfswagens.





DE HISTORISCHE
FOTO VAN...

Gerrit Boers!

"IK BEN GROOTGEBRACHT DOOR DE VELE CHAUFFEURS EN MONTEURS"

De tweede uitgave van het blad Truckers WL van september 2016 ligt gedrukt voor mij op tafel. Mijn eerste verhaal, met als thema De historische foto van Gerrit Boers, vormde de start van vele verhalen en anekdotes. Soms schrijf ik die helemaal uit mijn hoofd op, soms met ruggespraak van oudere chauffeurs die mij gelukkig nog kunnen helpen.

Af en toe hoor ik in de wandelgangen: "Die Boers schrijft maar wat" of "Die foto heeft hij zelf niet gemaakt." En ja, dat laatste klopt soms ook. Nee, niet elke foto heb ik zelf gemaakt, ik ben immers geboren in 1954. Wat wél leuk is om te vertellen: ik ben zowat in de garage en tussen de vrachtwagens geboren.

Ik ben grootgebracht door de vele chauffeurs en monteurs. De Vlotlaan in Monster was destijds al een transportcentrum op zichzelf. Aan het begin van de Vlotlaan lag het station van de W.S.M., iets verder de garage van C. Beukel, daarna de plasticfabriek met daarnaast de transportbedrijven P.F. Boers en Zn, J.A. van Spronsen en M.J. de Wilde. Aan het einde van de Vlotlaan bevond zich de ingang van de groenteveiling in Monster.

Boekdelen

Hier lag grotendeels mijn jeugd. De

foto's 1 en 2 spreken boekdelen. Als jonge jongen tussen de monteurs, of spelend tussen de banden en spatborden die achter ons huis lagen: dát was mijn eigen speeltuin. Op foto 3 sta ik tussen Arie van Veen (links) en mijn vader Frans bij de achtcilinder MAN. Voor mij was dat één groot feest.

Maar ik moest natuurlijk

ook naar school. Dat gaf best problemen. Voordat ik naar school ging, was ik vaak eerst even in de garage naast ons woonhuis geweest. De monteurs vonden het prachtig als ik daarna roetzwart naar buiten kwam. De juffrouw op school heeft mij meermaals naar huis gestuurd met een briefje erbij dat mijn moeder mij eerst



maar eens moest wassen.

Op de lagere school nam ik weleens een snipperdag. En jawel: dan ging ik een ritje mee met Henk Balster (foto 7), chauffeur bij M.J. de Wilde, naar Frankrijk. Twee dagen was ik



spoorloos — zonder het aan mijn ouders te vragen was ik ingestapt. Je kunt je voorstellen hoe mijn ouders in de war hebben gezeten. Maar mijn start als internationaal chauffeur was wel gemaakt, ha ha.

School

Na de technische school, die ik maar twee jaar heb gevolgd, was ik met leren helemaal klaar. Ik wilde niet meer naar school. Mijn vader besloot meteen: "Je gaat maar bij Jaap van Spronsen in de garage werken" (foto 4). De vlag ging uit. Maar Jaap zei direct: "Boerssie, je gaat wél naar de avondschoon en je diploma's halen, anders heb ik geen plek voor je." Gelukkig heb ik dat gedaan — en later nog vele cursussen gevolgd.

Sleutelen was mijn passie. In het weekend of in de vakantie ging ik mee naar Zweden of Duitsland. In de nachtelijke uurtjes mocht ik soms een stukje achter het stuur. Twee handen aan het stuur, anders kon je een tik verwachten. En hield je de versnellingspook vast, dan vroeg een collega: "Rammelt die pook? Nee. Waarom houd je 'm dan vast? Twee handen aan het stuur! Als je een klapband krijgt, ben je nergens meer." De volgende keer kreeg je een tik op je hand; zo leerde je het wel af. Veel oudere chauffeurs zullen dit herkennen. Die tik op de hand of die klap op het hoofd voelen ze soms nog steeds.

"Waar haal je al die verhalen vandaan, Gerrit?" Tja, goeie vraag. Veel heb ik gehoord, en sommige dingen heb ik zelf meegemaakt. Maar mijn grootste inspiratie komt uit de verhalen van chauffeurs die ik onderweg of bij ons thuis hoorde na een lange werkweek. Al bijna tien jaar schrijf ik deze verhalen en laat ik — hopelijk — prachtige foto's uit mijn verzameling zien. De vele bedankjes van zowel jonge chauffeurs als oudere collega's geven mij de motivatie om door te gaan.

Automerk MAN

Zelf ben ik inmiddels 72 jaar jong en nog dagelijks onderweg. Voor mijzelf met het mooiste automerk ooit: een MAN, met de prachtige groentereclame erop. Daar ben ik mee opgegroeid en groot mee geworden. Maar ik heb ook met veel plezier andere merken gereden. Veel samen met mijn vaste maat Gerard Aalbrecht (foto 5 en 6). Elke foto heeft een verhaal. Maar de



mooiste blijft onze trouwauto: een dikke achtcilinder MAN van 304 pk (foto 8). Samen met mijn bruidje Janie maakte ik het kortste ritje ooit — van haar woonhuis naar het gemeentehuis — en daarna naar ons trouwfeest in Maasdijk. Zelf hoop ik nog vele verhalen te mogen delen met de lezers van dit prachtige blad.

DIESELPRIJS STIJGT DOOR SPANNINGEN ROND IRAN

Wat betekent dat voor transport in het Westland?

De oorlog in het Midden-Oosten begint steeds duidelijker door te werken op de energiemarkten. De olieprijs is inmiddels enorm gestegen en ook de Europese gasprijs is in korte tijd omhooggeschoten. Voor de transportsector – en zeker voor een logistieke regio als het Westland – betekent dat opnieuw een periode van onzekerheid en stijgende kosten.

De stijgende energieprijzen zijn het gevolg van de aanhoudende spanningen rond Iran en de recente Amerikaanse en Israëlische aanvallen. Olieproductie in Irak is volgens berichten sterk teruggelopen doordat er minder tankers beschikbaar zijn om ruwe olie te vervoeren. Daardoor is een belangrijk deel van het aanbod op de wereldmarkt tijdelijk weggefallen. Wanneer het aanbod daalt terwijl de vraag hoog blijft, reageren de prijzen vrijwel direct. Voor transportbedrijven is dat slecht

nieuws. Diesel is namelijk een van de grootste kostenposten in het wegtransport. Bij veel bedrijven bestaat twintig tot dertig procent van de totale operationele kosten uit brandstof. Als de olieprijs stijgt naar niveaus boven de 100 dollar per vat, vertaalt zich dat meestal snel in hogere dieselprijzen aan de pomp. In een regio als het Westland kan dat extra hard aankomen. Hier draait een groot deel van de economie op logistiek rondom de glastuinbouw.

Dagelijks rijden vrachtwagens met bloemen, planten, groenten en fruit naar veilingen, distributiecentra, luchthavens en buitenlandse markten. Veel bedrijven rijden meerdere internationale ritten per week. Elke stijging van de dieselprijs werkt daardoor direct door in de bedrijfsvoering.

Transporteurs proberen zulke kostenstijgingen vaak op te vangen via een brandstoftoeslag. Dat is een variabele opslag op het transporttarief die meebeweegt met de dieselprijs. Wanneer diesel duurder wordt, stijgt de toeslag. Zakt de prijs weer, dan daalt die opslag. Op die manier wordt een deel van het risico verdeeld tussen vervoerder en opdrachtgever.



Toch is dat geen volledige oplossing. Contracten liggen vaak voor langere tijd vast en niet elke opdrachtgever accepteert direct hogere tarieven. Daardoor moeten transportbedrijven soms een deel van de extra kosten zelf opvangen. Zeker in een sector waar marges traditioneel dun zijn, kan dat snel pijn doen. Daar komt bij dat de transportsector de laatste jaren al te maken heeft met meerdere kostenstijgingen. Lonen zijn gestegen door nieuwe cao-afspraken, onderhoud en onderdelen zijn duurder geworden en verzekeringspremies liggen hoger dan enkele jaren geleden. Daarnaast bereiden bedrijven zich voor op de vrachtwagenheffing

die in Nederland wordt ingevoerd. Die stapeling van kosten maakt transportbedrijven extra gevoelig voor schommelingen in de brandstofprijzen. Voor de glastuinbouwketen kan de impact uiteindelijk verder reiken dan alleen het transportbedrijf. Hogere logistieke kosten kunnen doorwerken naar exporteurs, handelaren en uiteindelijk ook naar kwekers. Producten moeten immers dagelijks snel naar buitenlandse markten worden vervoerd. Wanneer transport duurder wordt, komt er druk op de marges in de hele keten.

Hoe de situatie zich verder ontwikkelt, hangt sterk af van het verloop van het conflict. Als de olieproductie in het Midden-Oosten langer verstoord

blijft of als transport via belangrijke scheepvaartroutes onder druk komt te staan, kunnen energieprijzen nog verder stijgen. Stabiliseert de situatie, dan kunnen de prijzen ook weer dalen. Voor transporteurs in het Westland blijft het daarom voorlopig vooral een kwestie van scherp rekenen en flexibel inspelen op de markt. Want wat er duizenden kilometers verderop gebeurt, kan uiteindelijk merkbaar zijn op de wegen tussen Naaldwijk, De Lier en de rest van Europa. In een sector waar elke kilometer telt, blijft de dieselprijs een factor die niemand kan negeren.



De nieuwe DAF XG bij Blom DSW in Honselersdijk. De trekker wordt ingezet voor dedicated transportwerk en fungeert tegelijk als rijdend visitekaartje van de drie bedrijven van Arie van der Wel.

AW ZET VOLGENDE STAP MET
ONLINE PLATFORM CHARTER SERVICES:

'In de piek wil je als transporteur direct kunnen schakelen'

Met de komst van een splinternieuwe DAF XG én de verdere uitrol van Charter Services timmert de Westlandse ondernemer Arie van der Wel stevig aan de weg. Waar AWT Transport en AW Service in 's-Gravenzande al langer actief zijn in het wegtransport en de detachering, moet vooral het nieuwe online platform Charter Services opdrachtgevers en charters efficiënter bij elkaar brengen.

Met Charter Services richt Arie, afkomstig uit een echt Westlandse transportfamilie, zich nadrukkelijk op transportmanagers en verladers die hun charterinzet beter willen organiseren. Het platform is landelijk opgezet en volledig online te gebruiken. Arie: 'Opdrachtgevers kunnen inloggen en direct zien welke charters beschikbaar zijn, inclusief voertuigtype, regio en inzetbaarheid via een actuele kalender.'

De behoefte in de markt is volgens Arie duidelijk: 'Veel bedrijven werken weliswaar al met vaste charters, maar zodra de piek komt, ontstaat er stress. Dan heb je ineens vijf extra ritten en geen capaciteit. Juist dán wil je snel kunnen schakelen. Dan is dit alternatief een prima oplossing.' Opvallend is dat Charter Services geen klassieke vrachtenmarktplaats is. In plaats van ladingen biedt het platform dus inzicht in beschikbare voertuigen en chauffeurs. 'Wij bieden dus geen vracht aan, maar auto's', legt Arie uit. 'Dat is een belangrijk en essentieel verschil.'

Administratief volledig ontzorgd

Een belangrijk pluspunt voor opdrachtgevers is de centrale afhandeling. Uren van de charter worden via het platform verwerkt, waarna AWT de facturatie richting opdrachtgever verzorgt en de charter uitbetaalt. 'Alles loopt onder één paraplu', zegt Van der Wel. 'Opdrachtgevers hebben geen gedoe meer met losse facturen. Dat nemen wij uit handen. Ze worden dus totaal ontzorgd. Hoe gemakkelijk wil je het hebben?'

Voor opdrachtgevers bedraagt het abonnement €100 per maand en het is maandelijks opzegbaar. Charters betalen €40 per maand om zich aan te sluiten. Die lage instap moet de drempel bewust laag houden.

Vraag en aanbod

Aan de aanbodzijde is het platform al goed gevuld met charters. Sinds de eerste werving eind 2023 meldden zich honderden zelfstandige vervoerders. 'Charters kunnen we genoeg krijgen', stelt Arie nuchter. 'De uitdaging ligt nu bij de opdrachtgevers. We zijn in januari 2026 gestart. Veel bedrijven redden het nu nog met hun eigen pool. Maar iedereen in transport weet: in het voorjaar en na de zomer trekken de volumes weer aan. Dán ontstaat de echte vraag. Juist op dat moment wil Charter Services zijn waarde bewijzen. Als de piek komt, willen wij ertussen zitten. En dat gaat helemaal goed komen.'

MELD U NU
AAN!

NIEUWE DAF XG ALS VISITE-KAARTJE

Ondertussen blijft ook de transporttak in beweging. Recent nam AWT Transport een nieuwe DAF XG in gebruik. De truck wordt ingezet voor dedicated transportwerk en fungeert tegelijk als rijdend visitekaartje van de drie BV's onder de paraplu van Van der Wel, ofwel AW.

Aanmelden voor Charter Services?
Ga naar www.charterservice.nl en maak direct een account aan!

/// **CHARTER**

SERVICES

Eigen vervoer in beeld

Niet alleen transportbedrijven en eigenrijders rijden met mooie trucks. In deze nieuwe rubriek zetten we ondernemers met eigen vervoer in de schijnwerpers. Kwekers, producenten, handelaren of servicebedrijven die investeren in een representatieve vrachtwagen voor hun eigen logistiek. Waarom kozen zij voor deze auto? Wat betekent eigen vervoer voor hun bedrijf? En hoe belangrijk is uitstraling? Rijd u als ondernemer zelf met een vrachtwagen voor uw eigen producten of diensten? En bent u trots op uw auto? Laat het ons weten. Misschien staat uw truck binnenkort in Truckers WL.

Mail naar:
fredlouter@rodi.nl

Richard en Rico Scheffers trots op hun Scania P370

In de rubriek Eigen vervoer in beeld zetten we ondernemers in de spotlight die trots zijn op hun eigen vrachtwagen en wat die voor hun bedrijf betekent. In deze editie: OptiPlug in De Lier.



Wie denkt dat alleen transportbedrijven investeren in fraaie vrachtwagens, moet eens langsrijden bij OptiPlug in De Lier. Voor het moderne pand staat een stoere, antracietkleurige Scania P370 met subtiele groene en blauwe accenten. Geen overdaad, geen showtruck – maar wél een visitekaartje waar vader Richard en zoon Rico Scheffers zichtbaar trots op zijn. OptiPlug is gespecialiseerd in zogenoemde papierpots: cilindrische pluggen van afbreekbaar papier gevuld met substraat, waarin kwekers

hun stekken bewortelen. Het bedrijf begon in 2013 voorzichtig met de productie, nadat Richard in 1981 al was gestart met Jarini. 'In 2015 zijn we volledig overgestapt op papierpots. Toen waren we nog een kleine speler. Inmiddels leveren we jaarrond aan grote stekbedrijven, maar ook aan kleinere kwekers die zelf bewortelen.'

Maatwerk

De pluggen worden geproduceerd op twaalf flexlijnen, elk met eigen diameters, papier- en substraatcombinaties. De

receptuur wordt afgestemd op de teelt van de klant. 'Dat is maatwerk. De klant bepaalt de grondsoort en bemesting. Wij zorgen dat het technisch klopt.'

De producten gaan op Deense karren of pallets richting klanten in Nederland en ver daarbuiten. Frankrijk, Spanje en Italië behoren inmiddels ook tot het afzetgebied. Binnen Nederland rijdt OptiPlug grotendeels zelf. 'Als het enigszins uit kan, brengen we het met onze eigen auto', legt Richard uit. 'Het gaat vaak om kwetsbaar product. De chauffeur is het laatste schakeltje. Dan wil je dat het goed gebeurt.'

De vorige vrachtwagen, een Volvo uit 2004, deed jarenlang trouw dienst. Maar in november 2024 werd de nieuwe Scania P370 afgeleverd. Inmiddels staat er zo'n 80.000 kilometer op de teller. 'Wij kijken altijd naar maximale laadcapaciteit. Er moeten dertig Deense karren in passen of achttien pallets, plus een pompwagen. De baklengte was voor ons doorslaggevend.'

De overstap naar Scania was geen toeval. 'We hebben eerder Scania gereden en dat beviel goed. Uiteindelijk gaf de combinatie van cabine en lange opbouw bij de Scania de doorslag. De bak-cabinever-

TECHNISCH GEGEVENS:

Scania P370 – OptiPlug De Lier

Type: Scania P370

Motorvermogen: 370 pk

Opbouw:

Gesloten bak (maximale laadlengte voor 30 Deense karren / 18 pallets)

Kleur: Speciale grijsbruine metallic lak

Extra's:

- 360° camerasysteem
- Elektrisch verstelbare achterbumper
- Aangepaste grille-accenten in huisstijlkleuren

Afgeleverd: november 2024

Kilometerstand:
circa 80.000 km



houding vonden wij gewoon het mooist. Het is misschien niet het allernieuwste model, maar het plaatje klopt.'

Wennen

De truck is gespoten in een speciale grijsbruine metallic tint, geen standaardkleur. De subtiele groene en blauwe accenten in de grille sluiten aan bij het OptiPlug-logo. 'In het begin moest ik wennen', lacht Richard. 'Maar nu vind ik hem echt mooi.' Rico knikt. 'Als je zo'n pand neerzet, kun je geen witte auto

zonder uitstraling neerzetten. Het moet matchen, vond ook onze ontwerper Arie Baljeu van Smyk.'

Overdadige extra's zijn er niet. 'Wij zijn natuurlijk geen transportbedrijf dat investeert in lampjes en interieurverlichting', zegt Richard nuchter. 'Wij steken dat geld liever in machines. Toch zijn er bewuste keuzes gemaakt. Zo is de truck uitgerust met een 360-gradencamerasysteem voor extra veiligheid. Ook de elektrisch verstelbare achterbumper is

een praktische toevoeging, handig bij dockshelters waar de lange bak snel kan 'hangen'. Het moet functioneel zijn. Daar verdienen wij ons geld mee.' Voor OptiPlug is de Scania meer dan een transportmiddel. Het is onderdeel van de bedrijfsidentiteit. Rico vat het eenvoudig samen: 'Wij geven aandacht aan ons pand, aan onze beursstand, aan ons product. Dan hoort een nette vrachtwagen daar ook bij. Het is geen grootspraak. Het is gewoon uitstraling. Je laat zien dat je serieus bent.'

ZELF BOUWEN TOT IN DETAIL:

De miniatuurwereld van Giovanni Lansbergen

Wie tijdens een Tekno Event langs de vitrines met modeltrucks loopt, heeft grote kans dat hij ook het werk van Giovanni Lansbergen (55) tegenkomt. De verzamelaar en modelbouwer uit Pijnacker staat bekend om zijn gedetailleerde zelfbouwmodellen, vaak geïnspireerd op vrachtwagens uit de wegenbouw. Wat begon als een hobby met bouwdozen, groeide uit tot een verzameling van honderden modellen en een indrukwekkend aantal unieke creaties.

In het dagelijks leven werkt Giovanni als onderhoudsmonteur in een asfaltcentrale in Amsterdam. 'Ik heb dus veel met vrachtwagens te maken', vertelt hij. 'En van jongs af aan kwam ik al in aanraking met chauffeurs. Vaders van vrienden reden op vrachtwagens. Dan ben je snel verkocht!'

Zijn eerste stappen in de modelwereld zette hij al rond zijn negende of tiende jaar met plastic bouwdozen. Later maakte hij de overstap naar schaal 1:50. 'Via een tip ben ik rond 2015 eens gaan kijken bij Tekno. Sindsdien ben ik eigenlijk helemaal om. Ik verzamel nog niet zo heel lang, maar inmiddels staan er wel zo'n zeshonderd modellen.'

Zelf bouwen

Toch ligt zijn grootste passie niet bij verzamelen, maar bij bouwen. 'Zelf bouwen heeft mijn voorkeur, honderd procent', zegt Giovanni zonder aarzelen. 'Ik probeer dingen te maken die niet te koop zijn. Exclusieve modellen dus.' Die interesse komt deels voort uit zijn werk in de wegenbouw. Giovanni bouwt regelmatig modellen na van bedrijven uit die sector, zoals asfalt- en transportbedrijven waar hij zelf contact mee heeft. 'Dan wil je een wagen precies zo maken als hij in het echt rijdt. Maar dan loop je tegen dingen aan: een cabine die niet bestaat, een bepaalde opbouw die je nergens kunt kopen. Dan moet je dus zelf gaan improviseren.'

Inmiddels heeft hij ongeveer 150 modellen zelf gebouwd. Sommige projecten kosten weken werk, andere

zelfs een jaar! Een bijzonder voorbeeld is een veegwagen die hij meerdere keren heeft nagebouwd. 'Daar heb ik echt een opbouw voor moeten maken, met alle deurtjes, bezems en verlichting. Dat is een groot project geweest.'

Airbrush en specials

Een andere specialiteit van Giovanni is het airbrushen van modellen. Ook dat heeft hij zichzelf aangeleerd. 'Je koopt zo'n apparaat en dan ga je gewoon proberen. Het ging me redelijk goed af, dus dan ga je steeds verder.' Zijn modellen variëren van wegenbouwvoertuigen tot bijzondere internationale combinaties. Eén van zijn favoriete projecten is een Zweedse houttransportcombinatie. 'Dat is een model waar een vrouwelijke chauffeur op rijdt. Dat wist ik eerst ook niet, maar dat maakt het juist extra leuk.'

Basis bij Tekno

Voor veel van zijn projecten gebruikt Giovanni modellen van Tekno als basis. Volgens hem is dat niet toevallig. 'Bij Tekno kun je bijna alle onderdelen los krijgen. Dat maakt het ideaal voor modelbouwers. Je kunt een model helemaal uit elkaar halen en opnieuw opbouwen.'

Daarom is hij ook regelmatig te vinden in De Lier, waar hij onderdelen uitzoekt voor nieuwe projecten. 'Je kan precies de spullen bij elkaar zoeken die je nodig hebt. Dat is een groot voordeel.'

Tekno Event

Tijdens Tekno Events laat Giovanni vaak een vitrine met zijn modellen zien. 'Ze hebben me een keer gevraagd en sindsdien doe ik het vaker. Eerst had ik een klein kastje, maar inmiddels is het een hele meter geworden.' Voor hem zijn die evenementen vooral een kans om andere liefhebbers te ontmoeten. Veel van hen kent hij al via Facebook, waar hij actief is onder de naam Modelbouw Giovanni 1/50. 'Ik deel mijn werk omdat ik het leuk vind dat andere mensen het zien. Ik krijg reacties van over de hele wereld.'

Uitdaging

Nieuwe projecten blijven zich aandienen. Op zijn werkbank liggen momenteel alweer meerdere modellen in aanbouw. Giovanni blijft, samen met zijn vrouw Marjon die de stickers maakt, zoeken naar nieuwe voorbeelden en uitdagingen. 'Het mooiste is als je iets maakt wat niemand anders heeft', zegt hij. 'Dan weet je dat je echt iets unieks hebt gebouwd.'







TRANSPORTBEDRIJF T. VREUGDENHIL IS OM: Westlandse transporteur zet volgende stap richting duurzame toekomst

Bij Transportbedrijf T. Vreugdenhil in De Lier staat de energietransitie inmiddels letterlijk op het erf. Nadat eind vorig jaar de eerste elektrische Scania werd afgeleverd, volgden recent twee elektrische Mercedes-trekkers. En daar blijft het niet bij: in mei wordt opnieuw een elektrische Scania verwacht. Voor Ton Vreugdenhil en Dennis Looije is het een duidelijke stap richting de toekomst van hun wagenpark.

Dat dit moment er zou komen, stond een paar jaar geleden nog allerm minst vast. 'Wij waren echt een dieselbedrijf,' vertelt Ton. 'Toen Scania ons ooit benaderde met het idee om een pilot met elektrische trucks te draaien, dachten wij: dat wordt niks voor ons. Toch begon het onderwerp te leven. Een bezoek aan de fabriek in Zweden en enkele testritten veranderden langzaam ons beeld. Toen zijn we er toch enthousiaster naar gaan kijken.

Uiteindelijk hebben we gezegd: laten we het gewoon proberen.'

Aanvoelen

Die eerste stap bleek bepalend. Inmiddels rijdt de eerste elektrische trekker dagelijks in het werkgebied van het bedrijf, dat zich uitstrekt van Zeeland tot Noord-Holland. De inzet vraagt soms om wat planning, maar in de praktijk blijkt er veel mogelijk. 'Als zo'n truck uit Noord-Holland terug-

komt met nog dertig procent batterij, kun je nog meerdere korte ritten in de buurt doen,' legt Dennis uit. 'Het is een beetje aanvoelen, maar je leert er snel mee werken.'

Ook de chauffeurs blijken positief verrast. Waar aanvankelijk nog enige scepsis was, overheerst inmiddels enthousiasme. 'Het comfort is enorm,' zegt Ton. 'Door het lage zwaartepunt en de krachtige elektromotor rijden die trucks ongelooflijk soepel. Ze trekken met gemak zware combinaties weg. Chauffeurs die altijd Scania reden, vroegen volgens zelfs of ze straks op de nieuwe elektrische Mercedes mochten rijden, ha ha.'



Vrachtwagenheffing

Naast duurzaamheid spelen ook economische ontwikkelingen een rol. De komende vrachtwagenheffing maakt elektrisch rijden financieel aantrekkelijker. 'Elektrisch rijden kost straks veel minder per kilometer dan diesel', weet Dennis. 'Dat helpt natuurlijk mee in de afweging. Maar het gaat niet alleen om geld. We willen ook klaar zijn voor de toekomst.'

Die toekomstvisie past bij de bredere duurzaamheidsstrategie van het bedrijf. Transportbedrijf T. Vreugdenhil behaalde onlangs zijn eerste Lean & Green-ster door de CO₂-uitstoot met twintig procent te verlagen. Elektrisch rijden, het gebruik van biobrandstof

zoals HVO100 en efficiëntere planning moeten de komende jaren bijdragen aan verdere reductie.

Laadplein

Een belangrijke ontwikkeling is de aanleg van een eigen laadplein op het terrein in De Lier. In samenwerking met E.ON Drive worden hier acht snelladers geplaatst, met mogelijkheden om later verder uit te breiden. Het laadplein wordt niet alleen gebruikt voor het eigen wagenpark, maar staat ook open voor andere transporteurs. 'Overdag zijn onze trucks op de weg', aldus Ton. 'Dan kunnen anderen hier laden. Zo helpen we elkaar in de sector.' Volgens Dennis past juist die samenwerking goed bij de huidige fase van

de energietransitie. 'Iedereen is nog aan het ontdekken hoe het werkt. Dan is het goed om kennis te delen. Je hoeft niet allemaal zelf het wiel opnieuw uit te vinden.'

Mix

Voor Transportbedrijf T. Vreugdenhil is het duidelijk dat elektrisch rijden voorlopig deel wordt van een bredere mix van aandrijvingen. Diesel, HVO-brandstof en elektriciteit zullen naast elkaar blijven bestaan. 'Maar het begin is gemaakt', besluit Ton. 'Als je nu niet instapt, mis je straks de boot. Wij willen klaar zijn voor wat er komt.'



Eigenrijder Joe Wouters is not amused:

'We worden soms als vuil behandeld'

Voor eigenrijder Joe Wouters is het chauffeursvak nog altijd een prachtig beroep. Maar ... de laatste jaren merkt hij dat het werkplezier wel onder druk staat. Lange wachttijden op de containerterminals in de Rotterdamse haven maken het bijvoorbeeld steeds moeilijker om als chauffeur gemotiveerd te blijven. "De ene dag lees je dat de terminal een recordwinst heeft gedraaid. En de volgende dag sta je zelf negen uur te wachten zonder koffie. Dan voelt het alsof het menselijk aspect volledig verdwenen is."

De in onze regio bekende Joe rijdt veel voor DVK in Maasdiijk en komt daardoor regelmatig op de grote terminals van ECT, zoals Delta en Euromax. Juist daar ziet hij het probleem steeds groter worden. 'Het gaat structureel mis op de terminals', zegt hij. 'Ze willen een 24-uurs-economie draaien, maar in de praktijk loopt het regelmatig vast. In de ochtend is het druk als iedereen containers komt halen en rond de middag komt iedereen weer terug van de klant. Dan zou je zeggen: zorg dat je op die piekmomenten extra personeel hebt. Maar dat gebeurt onvoldoende.' Volgens Joe zorgt dat voor lange wachttijden. Soms zelfs extreem lang. 'Recent stond ik zes uur te wachten omdat er een storing was. Achteraf bleek het hele systeem eruit te liggen. Maar die informatie krijg je pas uren later. Dan sta je daar dus gewoon te wachten, terwijl je ondertussen wel kosten maakt en irritatie opbouwt.'

Menselijke maat

Wat Joe misschien nog wel het meest stoort, is dat volgens hem het menselijke aspect steeds verder verdwijnt. 'De havenbedrijven melden trots dat ze recordwinsten draaien. En de volgende dag sta ik negen uur (!) te wachten op een terminal. Dan kun je niet eens een kop koffie krijgen. Je staat daar letterlijk naast een Dixie en verder is er niks. Dan denk ik: waar is de menselijke maat gebleven? Als je weet

wanneer het druk wordt, kun je daar toch ook op anticiperen? Dat is toch niet zo moeilijk?'

Bakkie doen

De problemen beperken zich volgens Joe overigens niet alleen tot de haven. Ook onderweg merkt hij dat de omstandigheden voor chauffeurs veranderen. 'Steeds meer truckstops

verdwijnen. Vroeger kon je onderweg nog ergens een bakkie doen, een warme maaltijd eten of even douchen. Nu moet je vaak maar ergens op een industrieterrein gaan staan en in je cabine iets opwarmen. Dat zegt ook iets over hoe er naar chauffeurs wordt gekeken.'

Volgens Joe wordt het daardoor steeds lastiger om het vak aantrekkelijk te houden, zeker voor eigenrijders. 'Als je ziet hoeveel uren je tegenwoordig moet maken om nog een beetje geld te verdienen, dan vraag je je soms af waar je het voor doet.'

Creativiteit

Misschien juist daarom is Joe zich de laatste tijd ook op een ander terrein gaan ontwikkelen: media. Hij maakt podcasts, video's en content voor bedrijven, onder meer in de transport- en infrabranche. 'Die creativiteit mis ik een beetje in het transport. In de media kan ik dat wel kwijt. We maken bijvoorbeeld podcasts, social media-content en instructievideo's voor bedrijven. Dat groeit eigenlijk verrassend hard. Tuurlijk, chauffeur blijft een mooi beroep. Maar ik hoop wel dat de sector weer wat meer oog krijgt voor de mensen die het werk doen. Want zonder ons staat uiteindelijk alles stil.'



Joe Wouters aan het werk als 'transportjournalist'.



Net als op het ijs draait het bij ICT om snelheid, focus en maximale betrouwbaarheid

**BEVIND JIJ JE OP GLAD IJS ALS HET GAAT
OM DE CYBERWEERBAARHEID VAN
JOUW ORGANISATIE?**