

DAF in action

Magazine van DAF Trucks N.V.

nummer 1, 2008

**DAF 1928 - 2008:
80 jaar innovatieve
transportoplossingen**



***Nieuw: DAF Engine
Test Center***



***Goederenvervoer,
Quo Vadis?***

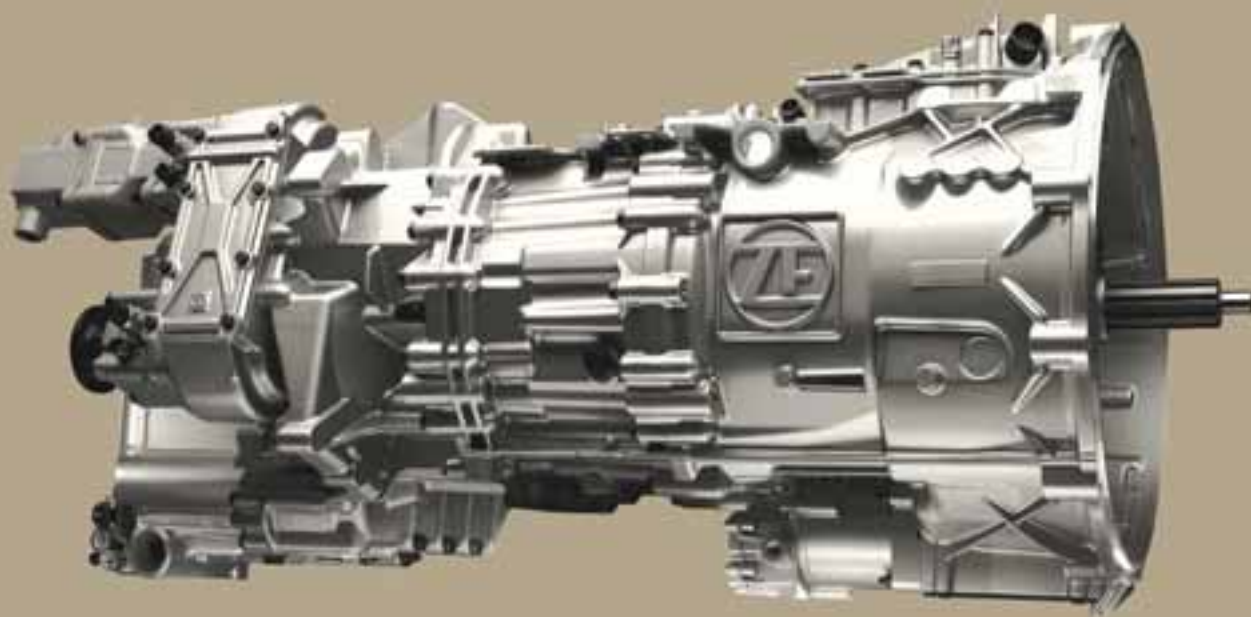
DAF

A PACCAR COMPANY



ZF technologie –
een intelligente keuze.
Automatisch veiliger
met AS-Tronic.

N^o 1



www.zf.com

Voor zwaar vrachtvervoer, distributieverkeer of speciale voertuigen: vrachtwagens met de nummer 1 onder de automatische versnellingsbakken rijden veiliger. De DAF AS-Tronic helpt de chauffeur om zijn vracht veilig en ontspannen op haar bestemming te brengen. Hij kan zich ten volle op de weg concentreren. DAF AS-Tronic. Automatisch de nummer 1.

Aandrijf- en chassistechniek



6. **DAF Engine Test Center: wereldklasse**
8. **Dieselmotor heeft de toekomst**
10. **"Zekerheid over kosten"**
12. **80 jaar innovatieve transportoplossingen**
16. **FloraHolland: Het Wall Street van de bloemenhandel**
19. **Focus op optimale klanttevredenheid**
20. **Luchtvracht neemt hoge vlucht**
22. **Dubbelrol voor Formosa Plastics**
24. **Goederenvervoer, Quo Vadis?**

80 jaar en verder...

Op 1 april jl. was het exact tachtig jaar geleden dat Hub en Wim van Doorne de basis legden voor DAF Trucks. In die tachtig jaar is de naam DAF uitgegroeid tot een synoniem voor transportinnovatie. Het bieden van toegevoegde waarde voor de klant is bij DAF altijd de basis geweest voor het succes. Op pagina 12 en 13 van deze DAF in action Magazine treft u een overzicht aan van 80 jaar innovatie in transport.

Vorig jaar was het exact vijftig jaar geleden dat DAF de eerste eigen dieselmotor produceerde. In die tijd heeft DAF belangrijke primeurs op motoreengebied op haar naam geschreven – zoals turbo intercooling en Advanced Turbo intercooling (ATi) – en is een geweldige hoeveelheid kennis en ervaring opgebouwd. Door de gedrevenheid om steeds betere, steeds zuiniger en steeds schonere dieselmotoren te produceren, behoorde DAF steeds tot de koplopers in de industrie. En nu schrijft DAF weer geschiedenis, door als eerste truckproducent een complete serie EEV-voertuigen te leveren. Deze DAF 'Enhanced Environmentally-friendly Vehicles' produceren nog eens 50% minder vaste deeltjes dan de Euro 5-norm. Met EEV hebben de DAF-dieselmotoren emissiewaarden bereikt, waarvan nog niet zo lang geleden werd aangenomen dat deze alleen met gasmotoren bereikt konden worden. Elders in dit nummer leest u waarom bedrijven als Jan de Rijk Logistics, het Rotterdamse Gemeentereinigingsbedrijf Roteb en Dobbe Transport investeren in de schoonste mogelijke dieseltechnologie.

En dat DAF's schone en efficiënte dieselmotoren ook in de bussenwereld worden gerespecteerd, bleek onlangs tijdens 'Bus World Asia' in Sjanghai. Tijdens deze toonaangevende tentoonstelling kreeg DAF maar liefst twee belangrijke onderscheidingen: 'Best Coach Engine Producer of the Year' en 'Best Bus Engine Producer of the Year'. De internationale jury van vakjournalisten prees de door DAF ontwikkelde en geproduceerde PACCAR 9,2 liter PR en 12,9 liter MX motoren, vanwege de toonaangevende betrouwbaarheid en duurzaamheid, alsmede het lage brandstofverbruik.


Het moderne productenprogramma van DAF is het resultaat van jarenlange kennis en ervaring en vooral van de constante drive om onze klanten de allerbeste producten te bieden. En als er dan opnieuw records zijn gebroken, vraag je je wel eens af of het nog wel beter kan. Maar net als in de sport, vinden wij bij DAF dat het inderdaad steeds weer beter kan. Met die instelling werken wij aan de ontwikkelingen voor de toekomst. Een toekomst vol nieuwe uitdagingen. Voor het goederenvervoer in het algemeen, zoals u leest vanaf pagina 28. En voor de transportmiddelenindustrie in het bijzonder. Met dezelfde passie en instelling als in de afgelopen tachtig jaar, zullen wij ook in de toekomst nóg efficiëntere, schonere en comfortabelere trucks leveren. Zoals onze klanten dat al jaren van ons gewend zijn.

Colofon

DAF in action
is een uitgave van DAF Trucks N.V.

Redactie: Afdeling Corporate Communications
Postbus 90065, 5600 PT Eindhoven, Nederland
www.daf.com

Vormgeving en druk: GPB bv, Leiderdorp


Aad L. Goudriaan
President-directeur



Coca-Cola kiest LF

In het kader van de vervanging van de vloot van haar Technical Service Center, nam Coca-Cola Enterprises Nederland B.V. onlangs de eerste 5 van in totaal 28 DAF FA LF45 bakwagens in gebruik. De sleutels werden overhandigd door de heer Joep van Aar, Fleet Sales Manager bij DAF Nederland (I), aan de heer Johan de Ruiter, Manager Full Service Vending Operations bij Coca-Cola Enterprises Nederland B.V.



Tips voor zuiniger rijden

DAF heeft een handzaam foldertje samengesteld met tips voor chauffeurs om zuiniger te rijden. Er wordt ondermeer aandacht besteed aan hoe rijstijl en snelheid het brandstofverbruik beïnvloeden en hoe belangrijk ook een juiste afstelling van spoilers en een juiste bandenspanning zijn. Het foldertje is verkrijgbaar bij de DAF-dealer.

**Wat kun jij
als chauffeur doen
voor het milieu?**

Even wat feiten op een rij

DAF
A PACCAR COMPANY

600 DAFs voor Giraud

Het Franse internationale transportbedrijf Giraud – met een vloot van 1.800 trucks, 3.000 trailers en met 50 vestigingen in 15 landen – begon in 2007 met haar grootste vlootvernieuwing ooit: 900 nieuwe trucks in één jaar, waarvan 600 DAF XF105 Space Cabs. DAF levert de order over een periode van tien maanden uit in tien verschillende landen.

V.l.n.r. op de foto: Roland Louedoc (Directeur Fleet Sales France), Jan van Keulen (Directeur Fleet Sales & Used Trucks DAF Trucks), Stefan Bürkle (Group purchasing Director Giraud International), Ron Bonsen (Lid van de Raad van Bestuur van DAF Trucks N.V. en verantwoordelijk voor Marketing & Sales), Tarek Hosni (CEO Giraud International), Dick Leek (Managing Director DAF Trucks France), Thierry de Veyrac (CFO Giraud International).



Mijlpaal voor Leyland Trucks

Op 8 april jongstleden liep in de fabriek van Leyland Trucks in het Britse Lancashire de 300.000e truck van de band. Een belangrijke mijlpaal in de dertigjarige geschiedenis van de fabriek.

De truck, een XF105 Super Space Cab, werd overhandigd aan Mark Armstrong Transport Limited, gespecialiseerd in zwaar transport. Zowel Mark Armstrong als chauffeur John Todd was aanwezig om de truck van de productielijn af te rijden, waarbij ze werden toegejuicht door een groot deel van de 1.400 medewerkers.

De laatste maanden is de productie in bij Leyland Trucks meerdere malen fors verhoogd om tegemoet te komen aan de stijgende vraag naar DAF trucks. Leyland Trucks assembleert momenteel de complete DAF modellenreeks (LF, CF en XF105) in rechtsgestuurde uitvoering, bedoeld voor de Britse markt.

Mark Armstrong was duidelijk in zijn oordeel over DAF: "Ik heb altijd de voorkeur gegeven aan DAFs vanwege hun feilloze ontwerp. DAF erkent de rol en het belang van de chauffeur en zorgt er daarom voor dat hij kan genieten van een zeer comfortabele werkplek. Voor mij als ondernemer speelt ook het uitstekende serviceniveau van het dealer-netwerk een belangrijke rol."



Hoge onderscheiding voor Herman Santens



De heer **Herman J.H. Santens** – vanaf 1993 tot en met december 2006 lid van de Raad van Commissarissen van DAF Trucks N.V. – is onderscheiden als Officier in de Orde van Koning Leopold, een belangrijke en hoge Belgische onderscheiding, die uitgereikt wordt voor uitzonderlijke verdienste. De heer Santens kan bogen op een indrukwekkende staat van dienst. Zo was hij gedelegeerd bestuurder van de WASE Verspanings-maatschappij N.V., bestuurder van Nutricia België (1983 - 1999), lid van de Raad van Commissarissen van Macintosh N.V. (1990 - 2001), bestuurder van Sofinim N.V. België (1993 - 2001) en lid van het comité van beheer van Fortis – Regio Noord (1985 - 2000). Van 1991 tot eind 2006 was de heer Santens bovendien lid van de Raad van Bestuur van DAF Trucks Vlaanderen N.V.



PacLease in Berlijn

In 2007 nam PACCAR in Duitsland TCH over, een toonaangevend verhuurbedrijf met een vloot van 1.200 trucks en 2.400 trailers. De overname van TCH betekende de start van PacLease in Europa. Sinds 1 maart is PacLease ook in Berlijn vertegenwoordigd, waarmee het aantal vestigingen in Duitsland is gestegen tot elf.

PacLease heeft onderdak gevonden bij dealerbedrijf DAF Berlin Nutzfahrzeuge in Großbeeren, vlakbij de Duitse hoofdstad Berlijn. Belangrijkste reden om voor deze locatie te kiezen, is dat gebruik kan worden gemaakt van de uitstekende infrastructuur van DAF Berlin. Ook de strategische ligging van Großbeeren met goede aansluitingen op de snelwegen van oost naar west plus de onmiddellijke nabijheid van belangrijke distributiecentra speelden een grote rol.



Best Bus and Coach Engine Producer of the Year 2008

Tijdens Bus World Asia in Sjanghai - één van de meest prestigieuze bus- en touringcar-tentoonstellingen ter wereld - heeft DAF in maart twee belangrijke onderscheidingen gekregen: 'Best Bus Engine Producer of the Year 2008' en 'Best Coach Engine Producer of the Year 2008'. DAF ontving de titels vanwege de toonaangevende betrouwbaarheid en duurzaamheid, alsmede het lage brandstofverbruik van de 9,2 liter PACCAR PR- en 12,9 liter PACCAR MX-motoren. "Dat maakt de door DAF ontwikkelde en geproduceerde PACCAR-motoren ideaal voor toepassing in zowel bussen als touringcars", aldus juryvoorzitter Martial Benoot. "Ook de uitstekende naam die DAF in China heeft, speelde wederom een belangrijke rol bij de keuze voor DAF." Vorig jaar ontving DAF al de titel 'Best Coach Engine Producer of the Year 2007'.

Jubilea op Iberisch schiereiland



Dit jaar is het exact 50 jaar geleden dat de Evicar groep startte met het importeren van DAF trucks in Portugal, het begin van een succesvolle samenwerking met de Nederlandse truckfabrikant. In die vijftig jaar is DAF in Portugal uitgegroeid tot marktleider in het trucksegment boven zes ton GVW, met een marktaandeel van 17%.



En ook in Spanje viert DAF dit jaar een jubileum. Daar is DAF nu precies 25 jaar actief. Hoewel DAF al enkele jaren daarvoor in Spanje aanwezig was, werd in 1983 de beslissing genomen om een eigen vestiging op te richten. De opmars van DAF op de Spaanse markt begon met de DAF 2800, een truck waarmee DAF toen al toonaangevend was in zuinigheid en betrouwbaarheid. In 25 jaar heeft DAF in Spanje een vooraanstaande positie veroverd. Zo is de XF105 er de meest verkochte trekker.

Graf levert duizendste DAF

Al meer dan dertig jaar lang is Graf Nutzfahrzeugbau AG, DAF-dealer voor Midden Zwitserland. Onlangs leverde de onderneming haar 1000e DAF af. Deze ging naar transportbedrijf F. Murpf A.G, klant van het eerste uur bij Graf Nutzfahrzeugbau A.G. Dertig jaar geleden schafte Fridolin Murpf namelijk zijn eerste DAF aan bij Ulli Graf.

Ultramodern en veel aandacht voor het milieu

DAF Engine Test Center:



Met het compleet nieuwe DAF Engine Test Center beschikt DAF over één van de meest moderne motorentestfaciliteiten ter wereld. Met 20 geavanceerde testcellen en de daarbij behorende state-of-the-art testapparatuur, speelt het DAF Engine Test Center een essentiële rol in de ontwikkeling van nog schonere en efficiëntere dieselmotoren voor trucks.

Het nieuwe DAF Engine Test Center bevat twintig testcellen en vormt een aanvulling op de reeds bestaande testfaciliteiten met 14 testunits. In het nieuwe complex is een aantal cellen ingericht voor duurproeven, waarbij motoren zeven dagen per week, 24 uur per dag draaien bij omgevings-temperaturen tot 50° Celsius. Ook koude-tests – bij temperaturen tot min 20° Celsius – en het complete scala aan geluid-, vermogens- en emissiemetingen kunnen in het nieuwe motorentestcentrum volgens de laatste stand der techniek worden uitgevoerd. Het laboratorium is bovendien voorbereid om beproevingen onder wisselende atmosferen te doen om zo hoogtes tot 4.000 meter te kunnen simuleren.

Veel aandacht voor milieu

Bij het ontwerp van het DAF Engine Test Center is veel aandacht besteed aan het milieu. In plaats van de in de truckindustrie meer gebruikelijke waterremmen, wordt in de testcellen gebruik gemaakt van elektrische rem-units. Tijdens de beproevingen belasten die de motoren vergelijkbaar aan omstandigheden uit de praktijk, maar tegelijkertijd fungeren ze als dynamo's.

Gezamenlijk hebben deze rem-units de capaciteit om tot twintig procent van de totale elektriciteitsbehoefte van DAF in Eindhoven te leveren.

Toonaangevende positie

Met een jaarproductie van meer dan 50.000 motoren, behoort DAF Trucks N.V. in Europa tot de grotere fabrikanten van dieselmotoren voor trucks. "Het Engine Test Center zal DAF in staat stellen haar toonaangevende positie in motorenontwikkeling verder uit te bouwen", zei Aad Goudriaan, president-directeur van DAF Trucks N.V. tijdens de officiële opening ervan. "De investering van ruim € 50 miljoen onderstreept ook het belang dat ons moederconcern PACCAR hecht aan de kennis en ervaring die DAF in meer dan vijftig jaar motorenontwikkeling en -productie heeft opgebouwd." Behalve motoren voor DAF, ontwikkelt de onderneming ook motoren voor Peterbilt en Kenworth, de andere truckmerken van PACCAR.

Toekomst voor de dieselmotor

In zijn toespraak ging Goudriaan in op de enorme ontwikkeling die de dieselmotor de afgelopen decennia heeft doorgemaakt,

onder andere op het gebied van emissies. "De steeds strengere wetgeving op dit gebied heeft tot steeds schonere motoren geleid. Een moderne vrachtauto of bus met Euro 5-motor produceert 75% minder NOx (stikstofoxiden) en 94% minder vaste deeltjes dan een Euro 1-motor van tien, vijftien jaar geleden. En de toekomstige Euro 6-motoren zullen zelfs respectievelijk 95% en 97% schoner zijn dan Euro 1. DAF is ervan overtuigd dat de dieselmotor ook in de toekomst een belangrijke rol zal blijven spelen, al dan niet in combinatie met hybride-technologie, die DAF eveneens ontwikkelt."

wereldklasse



Minister-president Jan Peter Balkenende (links) verricht de officiële opening van het 'state-of-the-art' DAF Engine Test Center. Naast hem DAF president-directeur Aad Goudriaan.

Minister-president Balkenende opent DAF Engine Test Center

Dinsdag 23 januari jongstleden werd het DAF Engine Test Center officieel geopend door de Nederlandse minister-president Jan Peter Balkenende, in aanwezigheid van de Commissaris van de Koningin Maij-Weggen, toenmalig burgemeester van Eindhoven, Gerrit Braks en tal van andere hoogwaardigheidsbekleders. "Het innovatieve vermogen van DAF is de reden dat ik vandaag naar Eindhoven gekomen ben", zei premier Balkenende.

De minister-president arriveerde bij het DAF Engine Test Center in een XF105. "In de cabine voel je gewoon de fantastische traditie van dit bedrijf", sprak hij, refererend aan het feit dat innovatie en ambitie in de rijke historie van de onderneming altijd zijn samengegaan. "In het bedrijfsleven geldt: kwaliteit verloochent zich niet."

"Als het gaat om internationale fusies en overnames, wijs ik altijd graag op PACCAR en DAF", zei Balkenende in zijn toespraak. "Een toonaangevend voorbeeld van een succesvolle internationale combinatie."



Het nieuwe DAF Engine Test Center – waarmee zo'n 80 additionele, hoogwaardige arbeidsplaatsen zijn gecreëerd – telt drie verdiepingen. De kelder is ingericht met technische installaties. Op de begane grond bevinden zich de testcellen en onderzoeksruidtes, terwijl de eerste verdieping geheel in beslag wordt genomen door apparatuur voor lucht- en waterbehandeling. Deze is in staat om per uur 36.000 m³ lucht per testcel te laten recirculeren, de motoren met water te koelen, verbrandingslucht geconditioneerd aan te voeren en uitlaatgassen gecontroleerd – geluidgedempt – af te voeren.



Eerste ultra-schone DAF CF en XF105 EEV afgeleverd

Dieselmotor heeft de toe



De eerste DAF CF75 EEV wordt overgedragen aan de Roteb. Van links naar rechts: dhr Aad Goudriaan (president-directeur DAF Trucks N.V.), mevr. Marlin Huygens (directeur Markten en Bedrijven van Roteb), dhr Peter Witvliet (Hoofd Wagenpark Roteb) en dhr Ron Borsboom (lid van de Raad van Bestuur DAF Trucks N.V., directeur Productontwikkeling).



DAF is de eerste truckfabrikant die van al haar modellen, uitvoeringen met EEV-dieselmotor aanbiedt. Deze Enhanced Environmentally-friendly Vehicles stoten nog eens zo'n 50% minder roetdeeltjes uit dan de Euro 5- emissienorm. Met de EEV-dieselmotoren realiseert DAF emissie-waarden waarvan tot voor kort werd aangenomen dat deze uitsluitend met gasmotoren haalbaar waren. De eerste DAF CF met EEV-motor is afgeleverd aan de Roteb uit Rotterdam; Jan de Rijk Logistics uit Roosendaal nam de eerste XF105 met ultra-schone EEV-motor in gebruik.

Alhoewel de Euro 5-emissie-norm pas in 2009 van kracht wordt, levert DAF nu al een compleet programma dieselmotoren die aan deze strenge emissiewaarden voldoen. Door toepassing van DAF SCR Technologie in combinatie met intelligente hoge-druk-inspuitsystemen bereiken de door DAF ontwikkelde en geproduceerde PACCAR-motoren de lage Euro 5-emissiewaarden zonder roetfilter.

50% minder vaste deeltjes

Door de Euro 5-motoren uit te rusten met een passief roetfilter kan een verdere reductie van de uitstoot van vaste deeltjes tot 50% gerealiseerd worden tot een waarde van zo'n 0,015 gram/kWu. Dat is zelfs zo'n 25 procent onder de EEV-norm. De dieselmotor doet daarmee niet meer onder voor de gasmotor en biedt bovendien een aantal

intrinsieke voordelen: een hoger rendement, een hogere betrouwbaarheid en duurzaamheid en lagere operationele kosten.

"Het is daarom in onze ogen onbegrijpelijk dat er Nederlandse gemeentelijke en provinciale overheden zijn, die bij aanbestedingen van openbaar vervoer of reinigingsdiensten, gasmotoren eisen", aldus Aad Goudriaan, president directeur van DAF Trucks N.V., tijdens de officiële overdracht van de eerste CF- en XF105-EEV-voertuigen. "Wij zijn van mening dat overheden geen technologie moeten voorschrijven, maar emissiewaarden."

DAF levert de 9,2 liter PACCAR PR EEV-motor met vermogens van 250 tot 360 pk in de DAF CF75. De 12,9 liter PACCAR MX EEV-motor – met vermogens van 360 tot

510 pk – wordt geleverd in de CF85 en XF105. Overigens is ook van de LF distributietruck een EEV-versie beschikbaar. Dankzij een extreem efficiënt verbrandingsproces realiseert de 160 pk-sterke LF45 de lage EEV-emissiewaarden zelfs zonder toepassing van een roetfilter.

Roteb: schoonste technologie als verplichting

Roteb uit Rotterdam heeft de eerste CF75 met EEV-motor in gebruik genomen en zet deze in als huisvuilwagen. "Bij de vervanging van voertuigen kiezen we steevast voor de schoonste technologie die voorhanden is, zonder concessies te doen aan betrouwbaarheid", aldus Peter Witvliet, hoofd Wagenpark van Roteb. "Kiezen voor de meest schone oplossing zien wij als een verplichting naar de burger." Roteb richt zich met meer dan 5.000 medewerkers op een grote diversiteit aan activiteiten, maar de meest bekende is die van gemeentereiniging.

Jan de Rijk Logistics

De eerste DAF XF105 met EEV-motor is geleverd aan Jan de Rijk Logistics. "Juist ook als internationaal vervoeder kiezen wij bewust voor de schoonst mogelijke voertuigen", verduidelijkte Sjef Wijngaards, directeur Corporate Affairs. "Wanneer we

toekomst



Dobbe Transport investeert in LF-voertuigen met EEV-motor: “Je moet aan de toekomst denken”

De eerste DAF XF105 EEV wordt overgedragen aan Jan de Rijk Logistics. Van links naar rechts: dhr Aad Goudriaan (president-directeur DAF Trucks N.V.), dhr Jan de Rijk (directeur-eigenaar Jan de Rijk Logistics), dhr Sjel Wijngaards (Directeur Corporate Affairs – Jan de Rijk Logistics) en dhr Ron Borsboom (lid van de Raad van Bestuur DAF Trucks N.V., directeur Productontwikkeling).

nieuwe voertuigen inzetten, gaan we al voor trucks met Euro 5-emissiewaarden. Wanneer de uitstoot van roetdeeltjes met de EEV-motor met nog eens bijna de helft gereduceerd wordt, betekent dit opnieuw een belangrijke stap op weg naar een schoner milieu, waar ook Jan de Rijk Logistics haar bijdrage aan wil leveren.” Jan de Rijk Logistics is een toonaangevend logistiek dienstverlener met zo'n elfhonderd medewerkers, kantoren en opslagfaciliteiten in heel Europa, en een vloot van meer dan 800 voertuigen.

Dobbe Transport uit het Nederlandse Roelofarendsveen heeft voor distributie in binnensteden onlangs twee DAFs uit de LF-serie in gebruik genomen. Met de ultraschone EEV-motoren. ‘Een investering in de toekomst’, meent logistiek manager Eric Dobbe.

Dobbe Transport heeft bij de vervanging van twee distributievoertuigen bewust voor voertuigen met de schoonste motortechniek gekozen. Logistiek manager Eric Dobbe verklaart waarom: “Een distributieauto gaat bij ons een jaar of tien mee. Dan kunnen we wel een auto met Euro 4 aanschaffen, maar die moet je over een paar jaar misschien aan de dan geldende eisen aanpassen en dan ben je waarschijnlijk duurder uit. Dat zie je nu ook met de roetfilters, die door veel steden verplicht gesteld worden. Zo'n aanpassing kost veel geld. Daarom investeren we nu liever in het hoogst haalbare.”

Het bedrijf heeft de schone vrachtauto's met subsidie gekocht. “Dat is meegenomen, maar het was niet de reden om juist deze trucks te kopen. Je moet aan morgen denken.”

De auto's zijn 'uiteraard' uitgerust met front-, zij- en achteruitrij-camera's, zodat de chauffeur veilig tussen winkelend publiek kan manoeuvreren. Eric Dobbe wijst ook op een andere voorziening: “De laaddeur valt elektrisch in het slot. Als de chauffeur goederen in een winkel aflevert, kan niemand in de laadruimte komen. Ons is gebleken, dat dit helaas een noodzakelijke voorziening is in binnensteden.”

Eric (links) en Piet Dobbe.



Foto: Ed Coenen

Isotank Limited kiest voor maatwerk van PACCAR Financial en DAF

“Zekerheid over kosten”



Een zeer aantrekkelijk, flexibel en bovenal compleet pakket van DAF en PACCAR Financial stond aan de basis van een grootscheeps vlootvernieuwingprogramma van Isotank Limited, één van de meest toonaangevende gespecialiseerde transportbedrijven van het Verenigd Koninkrijk. “We kunnen onze cashflow en vervanging nauwkeurig plannen.”

Isotank Limited is gespecialiseerd in het vervoer, de schoonmaak, de opslag en de reparatie van ISO-tanks voor bulkvervoer van vloeistoffen. De onderneming vindt zijn oorsprong in het noordoosten van Engeland, met zijn omvangrijke chemische industrie. Tegenwoordig beschikt Isotank over een netwerk van acht depots, verspreid over het hele Verenigd Koninkrijk. De vloot van de onderneming vervoert jaarlijks duizenden ladingen, vele daarvan met gevaarlijke stoffen.

Moderne vloot

Isotank beschikt over een moderne vloot van 75 voertuigen, waarvan een aanzienlijk deel uit DAFs bestaat. Uitgangspunt is om het overgrote deel van de voertuigen na vier jaar te vervangen, ondanks het feit dat

de meeste dan nog niet meer dan zo'n 450.000 kilometer hebben gereden. “Meer dan tien jaar geleden zijn we begonnen met ons beleid om elke vier jaar te vervangen”, aldus Managing Director Colin Garnett. “Weliswaar vergt het een zorgvuldige financiële planning, maar we zijn ervan overtuigd dat een moderne en betrouwbare vloot aan de basis ligt van ons succes. Ons aanschafbeleid zorgt er bovendien voor dat we met een grote mate van zekerheid vooraf weten wat de exploitatiekosten van onze trucks zullen zijn.”

Compleet pakket

“Het complete pakket aan diensten dat we met DAF en PACCAR Financial hebben samengesteld is precies afgestemd op onze eisen”, vervolgt Garnett. “We betalen

“Het complete pakket aan diensten dat we met DAF en PACCAR Financial hebben samengesteld is precies afgestemd op onze eisen”

tijdens de inzetperiode van vier jaar, maandelijks een vast bedrag en weten nu al wat een truck na vier jaar minimaal nog waard is. En op het gebied van onderhoud en reparatie hebben we met DAF een flexibel MultiSupport contract afgesloten. Al met al een financierings- en onderhoudspakket waar we echt wat aan hebben: niet alleen kunnen we zo onze cashflow nauwkeurig plannen, datzelfde geldt voor de vervanging van onze voertuigen.”

Zekerheid

“De zekerheid die we zo krijgen met betrekking tot onze kosten, helpt ons ook bij het afsluiten van nieuwe contracten met klanten. Als je voertuigkosten vast zijn, blijven er nog maar twee belangrijke variabele kostenposten over: chauffeurssalaris en brandstofkosten. Om die laatste kostenpost zo laag mogelijk te houden, maken we gebruik van trucks die zuinig met brandstof omgaan, zoals de CF85. Met onze klanten spreken we een basisbedrag af voor de brandstofkosten. Daarbovenop komt een variabele brandstoftoeslag. Die wordt berekend aan de hand van een inzichtelijke en eenvoudige formule, die geaccepteerd wordt door al onze klanten.”

Flexibel

“We werken al met PACCAR Financial samen sinds de aanschaf van onze Fodens”, vertelt Garnett. “PACCAR Financial heeft een flexibele instelling. Zo zorgde men onlangs voor een korte verlenging van de Fodencontracten om zo een vloeiende integratie van onze CF85's in de vloot mogelijk te maken.”

“In de afgelopen maanden hebben we veertien Fodens vervangen door DAFs. Ze worden vooral ingezet in de driehoek Teeside – Humberside – noordwest Engeland. Met de DAF-dealers in de streek hebben we afspraken gemaakt om de



trucks te onderhouden op tijden die ons operationeel het beste uitkomen.”

Constant innovatief

“Het wegtransport kent vele uitdagingen”, aldus Garnett. “Om die het hoofd te bieden moeten we constant innovatief zijn, bijvoorbeeld op het gebied van financiering. Trucks zijn een zeer belangrijke kapitaal-investering en een goede manier van financiering daarvan kan cruciaal zijn voor de levensvatbaarheid van een onderneming. PACCAR Financial en DAF hebben ons geholpen bij het vinden van flexibele oplossingen, die perfect aansluiten op onze wensen en behoeften. Doordat ze ons in staat stellen een moderne vloot te exploiteren, kunnen we ook de milieu-uitdagingen op het gebied van emissies aangaan. En die andere uitdaging waar het wegtransport dagelijks mee te maken heeft: het werven en behouden van goede chauffeurs door het aanbieden van een eersteklas werkomgeving.”

DAF biedt veel meer dan trucks alleen

Voor de transportondernemer is een truck vaak een onderdeel van een totaalpakket waarmee hij zo betrouwbaar, efficiënt en goedkoop mogelijk in zijn transportbehoefte kan voorzien. Een pakket waarin ook diensten en dienstverlening een essentiële rol spelen. Zoals DAF MultiSupport en PACCAR Financial.

DAF MultiSupport is synoniem voor een volledig palet aan reparatie- en onderhoudscontracten die door heel Europa op dezelfde leest geschoeid zijn. Samen met de klant bepaalt de DAF-dealer het optimale onderhoudsschema voor het specifieke voertuig en de specifieke inzet. Zo worden de operationele kosten zoveel mogelijk beperkt en blijft de voertuigbeschikbaarheid optimaal. De vervoerder kiest uit het totaalaanbod aan diensten precies datgene dat hij wil uitbesteden aan de DAF-dealer. Met als belangrijk winstpunt: dat vooraf bekend is wat de kosten daarvan zijn en wat er uiteindelijk per kilometer onder aan de streep overblijft.

Als de keuze voor een bepaald type truck is gemaakt, volgt in veel gevallen een even zo belangrijke keuze: hoe wordt deze gefinancierd? Of nog specifieker: welke financieringsvorm draagt het meeste bij aan het bedrijfsresultaat van de transportonderneming? PACCAR Financial Europe (PFE) weet daarop als geen ander het antwoord. Want PFE heeft zijn wortels in de truckindustrie en kan daarom financiële producten aanbieden die volledig zijn afgestemd op de wensen en behoeften van diezelfde truckindustrie. PFE opereert via de DAF-dealers, een groot voordeel voor de klant. Want daar waar de truck besteld wordt kan meteen ook de financiering of de verzekering geregeld worden. Alles onder één dak.

DAF 1928 - 2008

80 jaar innovatieve tra



Op 1 april 2008 was het exact tachtig jaar geleden dat de broers Hub en Wim van Doorne de basis legden voor DAF, tegenwoordig een 'PACCAR Company' en een van de toonaangevende truckproducenten van Europa. In die tachtig jaar heeft DAF een uitstekende reputatie opgebouwd op het gebied van de ontwikkeling, productie, verkoop en service van toonaangevende transportmiddelen. Het constante streven om transportoplossingen van de hoogste kwaliteit te ontwikkelen en produceren, is een handelsmerk van DAF geworden. Het bieden van toegevoegde waarde aan de klanten is altijd de basis geweest van het succes van DAF.

Wat in 1928 begon als een kleine machinefabriek en smederij, ontwikkelde zich in 1932 tot producent van aanhangwagens. In 1949 werd in de aanhangwagenfabriek de eerste DAF truck geproduceerd. Een jaar later werd een nieuwe truckfabriek gebouwd en startte de productie van drie-, vijf- en zestons truckchassis. In de eerste jaren maakte de onderneming gebruik van Hercules- en Perkins-motoren, maar in de jaren vijftig besloot DAF zijn eigen motoren te produceren.

Toonaangevend in motorenontwikkeling

In motorenontwikkeling is de onderneming altijd uiterst innovatief geweest. Zo was DAF in 1959 een van de eerste Europese truckfabrikanten die turbolading voor dieselmotoren toepaste. In 1973 was DAF de Europese concurrentie tien jaar vooruit met de invoering van turbo-intercooling, een technologie die in eerste instantie tegemoet kwam aan de vraag naar hogere motorvermogens en een lager brandstofverbruik, maar later ook onmisbaar bleek bij het realiseren van schonere uitlaatgassen.

In de jaren '80 introduceerde DAF Advanced Turbo intercooling (ATI), een technologie die bijdroeg aan de verdere reductie van het brandstofverbruik en een verdere verbetering van de motorprestaties. DAF's meest recente innovaties in motorentechnologie zijn de 12,9 liter PACCAR MX-motor en de 9,2 liter PACCAR PR-motor, die beide nu al voldoen aan de Euro 5-emissie-eisen die in 2009 in Europa van kracht worden. Met een serie EEV-voertuigen (Enhanced Environmentally friendly Vehicles) introduceerde DAF zelfs al nóg schonere trucks. Als onderdeel van PACCAR's wereldwijde hybride-programma ontwikkelt DAF bovendien een hybridetruck op basis van de LF45. Dit voertuig maakt gebruik van een geavanceerd diesel/elektrisch aandrijfsysteem.

Begin 2008 opende Minister-president Balkenende DAF's nieuwe Engine Test Center in Eindhoven. Deze ultramoderne faciliteit, waarmee een investering van € 50 miljoen gemoeid is, beschikt over twintig testcellen – als aanvulling op de bestaande testfaciliteiten –

nsportoplossingen

en speelt een essentiële rol binnen DAF's omvangrijke projecten op het gebied van motorenontwikkeling voor de toekomst.

Nieuwe normen

Ook in de ontwikkeling van comfortabele cabines heeft DAF altijd vooropgelopen. Zo was de onderneming een van de eerste Europese producenten die frontstuur-kantelcabines introduceerden voor een gemakkelijker onderhoud. Met de 2600 introduceerde DAF begin jaren zestig de eerste cabine die specifiek ontwikkeld was voor het internationale transport. DAF bouwde zijn positie op dit vlak nog verder uit met de introductie van het Super Space Cab-concept, dat in het internationale transport opnieuw de norm zette in afmetingen en chauffeurscomfort. En dat zijn slechts een paar voorbeelden van de vele transportinnovaties uit DAF's tachtigjarige geschiedenis. Ook op het gebied van chassis-ontwerp, heeft DAF een welverdiende reputatie als leverancier van innovatieve oplossingen met vele verschillende asconfiguraties voor de meest uiteenlopende transporttoepassingen.

DAF Trucks vandaag

Vandaag de dag is DAF een technologiebedrijf en een vooraanstaande producent van bedrijfsvoertuigen in Europa. DAF is een volle dochter-onderneming van PACCAR Inc, wereldleider in kwaliteit op het gebied van de ontwikkeling en productie van lichte, middelzware en zware bedrijfswagens. PACCAR is ook actief op het gebied van financiële dienstverlening, informatietechnologie en after sales.

DAF produceert haar toonaangevende trucks in even toonaangevende productiefaciliteiten in Eindhoven (Nederland), Westerlo (België) en Leyland (Verenigd Koninkrijk). DAF's Motorenfabriek, Plaatcomponentenfabriek en de eindassemblagelijin voor de CF- en XF-modellen zijn in Eindhoven gevestigd. Assen en cabines worden geproduceerd in Westerlo.

Leyland Trucks (een PACCAR-onderneming) in het Verenigd Koninkrijk produceert de LF-serie lichte en middelzware voertuigen, alsmede CF's en XF105's.

DAF-producten worden verkocht en onderhouden door een netwerk van meer dan duizend onafhankelijke dealerlocaties in heel Europa en daarnaast in het Midden-Oosten, Afrika, Australië, Nieuw-Zeeland en Taiwan. DAF Trucks levert een compleet programma trucks met GVW's vanaf 7,5 ton en voor GCW's van 50 ton en meer.

Alle DAF-producten zijn van superieure kwaliteit en ontwikkeld voor een breed scala aan transporttoepassingen. Door voortdurend naar de klant te luisteren, heeft DAF een uitgebreid pakket aan moderne producten ontwikkeld, gericht op de laagste operationele kosten per kilometer in de industrie, een uitstekende transportefficiëntie en een optimaal chauffeurscomfort.

Als onderdeel van PACCAR's wereldwijde hybride-programma ontwikkelt DAF een hybridetruck op basis van de LF45.

DAF 1928 - 2008: Tijdslijn

- 1928** Oprichting van 'Hub van Doorne Machinefabriek en Reparatie-inrichting' in Eindhoven
- 1933** Begin van aanhangwagenproductie
- 1949** Productiestart van bedrijfsvoertuigen
- 1955** 10.000* truckchassis geproduceerd
- 1957** Opening van DAF's Motorenfabriek
- 1958** Start van assenproductie
- 1959** Introductie van de eerste DAF-motor met turbo
- 1964** 50.000* truckchassis geproduceerd
- 1965** Opening van Cabine- en Assenfabriek in Westerlo (België)
- 1973** DAF is de eerste truckfabrikant die motor met turbo-intercooling introduceert
- 1979** Productie opleggers beëindigd
- 1984** 250.000* truck geproduceerd
- 1985** Introductie van ATi, Advanced Turbo Intercooling
- 1987** Introductie van de 95-serie
- 1988** DAF 95 gekozen tot 'International Truck of the Year 1988'
- 1994** Introductie van de eerste Super Space Cab
- 1996** DAF Trucks wordt een PACCAR Company
- 1997** Introductie van DAF 95XF-serie
- 1998** 95XF gekozen tot 'International Truck of the Year 1998'
- 1999** 500.000* truck geproduceerd
- 2001** Introductie van de nieuwe CF-serie
- 2001** Introductie van de nieuwe LF-serie
- 2002** Introductie van de nieuwe XF-serie
- 2002** DAF LF gekozen tot 'International Truck of the Year 2002'
- 2005** Introductie van de XF105
- 2006** Introductie van LF en CF Euro 4- en Euro 5-modellen
- 2006** Presentatie van prototype hybride distributietruck
- 2006** XF105 gekozen tot 'International Truck of the Year 2007'
- 2007** 750.000* truck geproduceerd
- 2007** DAF viert vijftigjarig jubileum motorenproductie
- 2007** Presentatie DAF Enhanced Environmentally-friendly Vehicles (EEV)
- 2008** Officiële opening nieuwe DAF Engine Test Center door Minister-president Balkenende



GreenChem

The best availability of AdBlue and AdBlue products throughout Europe!

AdBlue®4you

GreenChem is dé Europese aanbieder van AdBlue met een breed netwerk aan verkoop- en tankpunten in heel Europa. GreenChem heeft een internationaal gratis servicenummer en een speciale website geopend voor het vinden van AdBlue en de daarbij behorende AdBlue producten.



GreenStar Smart XL



GreenStar Drum



GreenStar 3



GreenStar 1



AdBlue cans



GreenStar Smart

Als een van de belangrijkste AdBlue leveranciers heeft GreenChem voor de truck- en busgebruikers, naast AdBlue, ook oplossingen voor AdBlue, zodat tanken eenvoudig, efficiënt en betaalbaar wordt. De AdBlue systemen zorgen voor gemak en eenvoud, zodat u probleemloos kunt kiezen voor SCR: de meest efficiënte en betrouwbare techniek om de nieuwe emissienormen Euro 4 en Euro 5 te halen.

GreenChem heeft de BlueCard ontwikkeld, een tankkaart die gebruikt kan worden om onderweg AdBlue te tanken. Bezoek onze website of bel naar de gratis servicelijn om uw BlueCard aan te vragen. Deze kaart is gratis en u heeft dan direct toegang tot het BlueCard tanknetwerk.

Voor verdere informatie over AdBlue of AdBlue producten kunt u terecht bij GreenChem B.V.
Tel. 076 - 581 27 27 - E-mail: info@greenchem-adblue.com – www.greenchem-adblue.com

FREE PHONE: 00800 2007 7002

WWW.ADBLUE4YOU.COM



Kenworth en DAF trucks op weg naar Queensland.

Kenworth Australia 'On Tour'

Kenworth Australia introduceerde zijn nieuwe Kenworth en DAF-modellen onlangs op een bijzondere manier: per toerkaravaan. Twee toerkaravaans met een mix van rode Kenworths en gele DAFs reden van de ene kant van Australië naar de andere kant, een rit van zo'n 3.500 kilometer. Onderweg deden ze dealers aan, die lokaal activiteiten organiseerden voor hun klanten. Ook leveranciers waren daarbij aanwezig. Belangrijke klanten en journalisten konden ervaring met de nieuwe trucks opdoen door gedeeltes van de toer zelf te rijden.

'Washington State Trader of the Year Award'

Medio maart ontving PACCAR de '2008 Governor's Trader of the Year Award'. Met de onderscheiding wordt jaarlijks een onderneming binnen de Staat Washington erkend, die in belangrijke mate heeft bijgedragen aan de uitbreiding van de internationale handel van de Staat. PACCAR, in 1905 opgericht in Seattle, heeft wereldwijd ongeveer 22.000 medewerkers, waarvan er meer dan 2.500 werkzaam zijn in de staat Washington. "Het is een eer door de Staat Washington erkend te worden", aldus Jim Cardillo, executive vice president. "Dit is een geweldige erkenning voor onze toegewijde medewerkers en versterkt PACCAR's welverdiende reputatie als één van de eerste-klas mondiale bedrijven."

Voor PACCAR was 2007 een uitstekend jaar. De omzet van \$15,2 miljard en netto-winst van \$1,2 miljard waren de op een na hoogste in de geschiedenis van de onderneming. PACCAR is een van de grootste exporteurs van kapitaalgoederen in Noord Amerika en verkoopt producten in meer dan 100 landen.



Kenworth Clean Power spaart niet alleen milieu

Spirit Truck Lines, met het hoofdkantoor in San Juan, Texas, nam onlangs vijftig nieuwe Kenworth T660's in gebruik, uitgerust met het Kenworth Clean Power systeem.

Kenworth Clean Power is een af-fabriek geïnstalleerd klimaatbeheersingssysteem dat zorgt voor koeling en verwarming van de cabine. Het kan 110 volt leveren, tot tien uur lang. Dat alles zonder dat de motor van de truck hoeft te lopen. Dat is een uitkomst voor langeafstandchauffeurs die tijdens hun rust gebruik willen maken van de airco of de verwarming: ze hoeven daarvoor niet meer hun motor urenlang stationair te laten draaien, een praktijk die in de Verenigde Staten veelvuldig voorkomt. Het Kenworth Clean Power systeem zorgt voor minder uitlaatgasemissies en een aanzienlijke brandstofbesparing. Tijdens het rijden wordt een batterijpakket opgeladen, dat als energievoorziening dient voor de klimaatbeheersing als de truck stilstaat.

Geen onderhoud

"Het Kenworth Clean Power systeem maakt weinig geluid, is efficiënt, eenvoudig in gebruik en heeft geen onderhoud nodig. De chauffeurs zijn er erg blij mee", aldus David Garza, mede-eigenaar van Spirit Truck Lines. Dankzij het systeem is het stationair lopen met zo'n 90% afgenomen en met de huidige brandstofprijzen scheelt dat veel geld. Garza: "Gemiddeld draaien de voertuigen in de vloot 40% van de tijd stationair. Bij de eerste trucks met het Clean Power systeem is dat gemiddeld slechts zo'n drie tot zes procent."

Het Wall Street van de



Zes uur 's morgens: geconcentreerd turen de bloemenhandelaren in de grote veilingzaal naar de vier muurhoge klokken, waarop de voortgang van de veiling te zien is. Tegelijkertijd bekijken ze de koopwaar – die op karretjes voor de kopers wordt rondgereden – en kijken ze met de telefoon aan hun oor naar het beeldscherm van hun laptop. Het begrip 'multi-tasking' lijkt hier uitgevonden. Het veilingproces komt aan op tienden van seconden: te laat bieden en de partij bloemen gaat aan je neus voorbij, te vroeg bieden en je betaalt teveel. Welkom bij FloraHolland Aalsmeer, de grootste vestiging van 's werelds grootste veiling van snijbloemen en planten.

De aanwezigheid van de gigantische bloemenveiling kondigt zich al kilometers van tevoren aan. Natuurlijk door de uitgebreide bewegwijzering, maar vooral door de onafzienbare stroom trucks die zich over de smalle provinciale weg N201 van de veiling naar de snelweg wringt. Op weg naar adressen in Nederland, België, Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Italië en andere landen in West- en Oost-Europa. "Op een drukke dag zijn er hier wel 10.000 in- en uitgaande ritten", aldus Bernard Piet, Manager Sierteelt Transport van FloraHolland.

Coöperatie

FloraHolland, met veilingen in Aalsmeer, Naaldwijk, Rijnsburg, Bleiswijk, Venlo en Eelde is een coöperatie van niet minder dan 5.400 Nederlandse bloemen- en plantenkwekers. "In je eentje ben je snel, maar samen kom je verder", beargumenteert Piet deze samenwerkingsvorm van ondernemers die tegelijkertijd elkaars concurrenten zijn. "De spreuk 'samen sterk' is misschien een cliché, maar net als alle clichés klopt hij wel. Het is de basis van onze wereldwijd

bloemenhandel



Feiten en cijfers

- De Nederlandse exportwaarde voor sierteelt bedraagt circa €7 miljard per jaar.
- In Nederland biedt de sierteelt genoeg werk voor 150.000 voltijd banen.
- Belangrijkste exportlanden gebaseerd op omzet: Duitsland (29,7%), Verenigd Koninkrijk (16,7%), Frankrijk (13%), Italië (6,9%), België (3,8%). Oost-Europa is sterk in opkomst.
- Belangrijkste importlanden gebaseerd op omzet: Kenia (32,6%), Israël (20,8%), Ecuador (9,2%), Duitsland (6,8%), België (6,2%).



toonaangevende positie als handels- en kenniscentrum. Nederland is de belangrijkste spil in de wereldhandel voor bloemen. Vertrouwen en zekerheid zijn voor klanten en kwekers uit de hele wereld de belangrijkste factoren om hun transacties via FloraHolland te laten lopen. Kwekers weten dat ze voor hun waar een goede prijs krijgen en handelaren weten dat ze niet teveel betaald hebben en dat het hele financiële en logistieke traject tot in de puntjes geregeld is. Het is nog niemand anders gelukt om zo'n geavanceerd logistiek en commercieel knooppunt van bloemen en planten op te zetten."

Logistieke acrobatiek

De logistiek rondom het verhandelen van bloemen en planten is ongelooflijk complex: elke dag brengen 10.000 aanvoerders hun bloemen en planten naar een van de zes vestigingen van FloraHolland. Uit binnen- en buitenland, per truck, per vliegtuig. Op de locatie aangekomen wordt de handelswaar bewaard in koelcellen, in afwachting van de verkoop. Vóór de veiling worden de bloemen uit de koelcel gehaald en

Geheel links: op muurhoge klokken is de voortgang van de veiling te zien.

Links: Bernard Piet: "Nederland is de belangrijkste spil in de wereldhandel voor bloemen."

Hierboven: de veilinghal in Aalsmeer heeft een oppervlakte van 1.000.000 m².

Rechtsonder: met dit hangende shuttlesysteem worden zendingen van het ene naar het andere gebouw vervoerd.

onmiddellijk erna worden de partijen verdeeld en vervoerd naar de koelcellen van de handelaren of rechtstreeks naar de trucks. En dat elke dag.

Van bovenaf gezien is de gigantische veilinghal in Aalsmeer (met een oppervlakte van 1.000.000 m²) net een bloemenmozaïek dat steeds van vorm en kleur verandert. Lange treinen met bloemen passeren elkaar met centimeters tussenruimte en volgeladen karretjes ('stapelwagens') bewegen zich zelfstandig over een kettingbaan en nemen automatisch de juiste afslag. Piet: "Slimme ICT en efficiënte logistiek gaan hier hand in hand. Elke dag worden er alleen al in Aalsmeer bijna 50.000 'kloktransacties' uitgevoerd. FloraHolland is als geen ander ingericht op snelle en efficiënte logistieke verwerking van grote aantallen producten. Heel belangrijk daarbij is dat de koelketen zo min mogelijk onderbroken worden. Het gaat tenslotte om zeer kwetsbare goederen."

Verkeersleiding

Alleen dankzij een strakke organisatie kan het drukke truckverkeer op het veilingterrein efficiënt verlopen. "Het begint natuurlijk met

Kengetallen FloraHolland 31 december 2007

- 5.400 coöperatieleden
- Zes vestigingen
- 4.700 medewerkers
- €4,1 miljard omzet

Doelstelling FloraHolland: “Realiseren van maximale verkoopopbrengsten tegen zo laag mogelijke verkoopkosten op korte en lange termijn, teneinde daarmee het bedrijfsrendement van de leden te optimaliseren.”



goede bewegwijzering, om te voorkomen dat trucks gaan zwerven”, aldus Piet.

“Chauffeurs die komen lossen, hebben vooraf via internet al een loading dock aangevraagd en toegewezen gekregen, zodat ze zonder ophoud door kunnen rijden. Een chauffeur die niet gereserveerd heeft, krijgt bij de slagboom een dock toegewezen. Met behulp van camera's kan onze 'verkeersleiding' zien welke er beschikbaar zijn.” En de afvoerstroom? “Dat werkt een tikkeltje anders”, legt hij uit. “Veel groot-handelaren en exporteurs hebben hun eigen verwerkingsruimtes voor de bloemen, met daaraan gekoppeld hun eigen docks. De logistieke organisatie van de afvoer wordt in die gevallen dus door de handelaren zelf geregeld.”

Luchtvracht versus container

Steeds meer bloemen en planten worden (veelal door Nederlandse ondernemers) in het buitenland gekweekt, met name in de landen rondom de evenaar. Zo komt 50% van de rozen uit Afrika, met Kenia als marktleider. Voornaamste redenen om daar te kweken: het goede klimaat en de lage loonkosten.

“De transportkosten vanuit die landen naar Nederland zijn echter relatief hoog”, vertelt Piet. “Alles komt met luchtvracht. Alleen

zo kan de versheid gegarandeerd worden. We voeren nu studies uit naar het verlagen van de transportkosten, bijvoorbeeld door gebruik te maken van geconditioneerde zeecontainers. Dat soort transport duurt wel langer, maar door een gesloten koelketen blijven de bloemen en planten ook langer vers. Een ander voordeel is dat containers bij aankomst in Nederland ook per truck en binnenvaarschip verder vervoerd kunnen worden. Bovendien wordt op deze manier de koelketen pas gebroken op de eindbestemming. En dat komt de kwaliteit verder ten goede.”

E-commerce

“Veel bloemenhandelaren willen hun koopwaar zien voordat ze kopen”, aldus Piet. “Dat is nog steeds een ongeschreven wet. Tegelijkertijd kun je je afvragen of dat altijd nodig is. Vele handelaren doen dit werk al twintig jaar lang, 200 dagen per jaar en hebben dus een ongelooflijk grote ervaring. Bovendien kunnen ze blind vertrouwen op de kwekers. Het ter plekke keuren van de waar wordt dus minder belangrijk. Dat speelt de ontwikkeling van e-commerce in de kaart. Bij e-commerce hebben kweker en handelaar rechtstreeks via Internet met elkaar contact. De transactie en de financiële afwikkeling gebeuren dan nog wel met tussenkomst van FloraHolland, maar

de logistieke afwikkeling gaat rechtstreeks tussen klant en kweker.”

Vrachtwagens

Verreweg het voornaamste transportmiddel voor het vervoer van bloemen en planten is de vrachtwagen. “Er is geen efficiëntere manier om goederen van deur tot deur te brengen dan de truck”, aldus Bernard Piet. “Ondanks de infrastructurele problemen, zoals de nog steeds toenemende verkeersdruk, heeft transport over de weg in Europa nog steeds de toekomst. Het kan echter wel veel efficiënter: de EcoCombi heeft wat FloraHolland betreft de toekomst. EcoCombi's vervoeren tot 30% meer lading dan gewone combinaties, terwijl het brandstofverbruik nauwelijks hoger is. Momenteel komen er hier in Aalsmeer dagelijks zo'n twaalf EcoCombi's laden voor transport binnen Nederland. Dat zijn er niet veel, de EcoCombi zit tenslotte nog in de experimentele fase. Het gebruik van EcoCombi's wordt verder beperkt, omdat ze niet kunnen worden ingezet op internationale trajecten; landen als Duitsland en België zijn nog steeds niet overtuigd van de voordelen en houden de inzet van EcoCombi's nog tegen. En dat is jammer, want grootschalige inzet van EcoCombi's leidt tot grote efficiency- en milieuvoordelen. Daarvan ben ik overtuigd.”

DAF-netwerk van zelfstandige dealers

Focus op optimale klantentevredenheid

Basis van het succes van DAF is uiteraard het moderne productenprogramma en het complete pakket diensten er achter. Zeker zo belangrijk is echter het DAF dealernetwerk, dat de afgelopen jaren aanzienlijk is uitgebreid en doorlopend werkt aan een nog verdere verhoging van de kwaliteit, dienstverlening en daarmee optimale klantentevredenheid.

Met name ook in Centraal- en Oost-Europese landen, zoals Roemenië, Polen, Tsjechië en de Baltische landen breidt het DAF dealernetwerk zich flink uit. Alleen al in deze landen, zijn het afgelopen jaar 14 nieuwe dealerlocaties bijgekomen en in totaal is DAF in heel Europa nu op meer dan 1.000 plaatsen vertegenwoordigd. Het is de strategie van DAF om met onafhankelijke dealers te werken; zelfstandige ondernemers die dicht bij de klant staan. Het vertrouwen dat zij op hun beurt in DAF hebben, blijkt uit de meer dan € 100 miljoen die zij het afgelopen jaar investeerden in nieuwe of vernieuwde dealerpanden. En in 2008 zal dit investeringsbedrag zelfs overtroffen worden.

De beste partner

Het is DAF's voortdurende uitdaging om voor de dealers de meest betrouwbare en attractieve partner te zijn. Daarom worden in nauwe samenwerking met de dealers, de beste systemen, services en trainingen ontwikkeld met als doel de lat steeds weer hoger te leggen. Op het gebied van kwaliteit en service bijvoorbeeld en met als uiteindelijke doel de klantentevredenheid steeds verder te verhogen.

Onderzoek per dealer

Allereerst wordt uiteraard op concernniveau regelmatig onderzoek gedaan naar de klantentevredenheid. De resultaten van deze onderzoeken – waarin DAF traditiegetrouw

hoge scores behaalt – stellen de onderneming in staat nog beter aan de wensen van de klant tegemoet te komen.

Vergelijkbaar van opzet, is het klanttevredenheidsonderzoek dat door de dealers zelf uitgevoerd wordt met behulp van het 'Customer Satisfaction Measurement tool'. DAF Truck Sales Dealers en DAF Service Dealers kunnen hun klanten per brief of e-mail uitnodigen om desgewenst anoniem aan het onderzoek mee te doen. In de uitnodiging worden een speciaal inlognummer en een wachtwoord vermeld, waarmee de klant op de website www.dafcs.com toegang krijgt tot de enquête. Er is een aparte enquête beschikbaar voor verkoop en aflevering en voor werkplaats en onderdelen. Het invullen duurt niet langer dan vijf minuten.

De resultaten van de enquête geven de dealer uiteraard inzicht op welke gebieden hij goed scoort en waar nog verdere verbetering in zijn dienstverlening mogelijk is. En dat allemaal met het doel de klantentevredenheid steeds verder te verbeteren. Want voor DAF is het credo: wat vandaag goed genoeg is, moet morgen nóg beter. Omdat ook onze klanten en de klanten van onze klanten steeds hogere eisen stellen.



De heer Giorgio Ercoli ontvangt de cheque uit handen van Willem Jan Poppelaars van de afdeling Dealer Development van DAF Trucks N.V.

De basis voor een lange relatie

Onder de klanten die de dealerenquête al hebben ingevuld, is een prijs verlost. De winnaar daarvan is het Italiaanse transportbedrijf Autotrasporti Giorgio Ercoli, dat de service van de werkplaats van DAF-dealer Dell'Agnello Renzo in Collesalveti beoordeelde. "We hebben een erg goede relatie met onze dealer en zijn erg tevreden over zijn service", aldus Giorgio Ercoli. Dit is ook bevestigd door de recente levering van een nieuwe FAN XF105.510. DAF-dealer Dell'Agnello Renzo was uiteraard verguld met het positieve commentaar: "Als je een langdurige relatie met je klanten wilt opbouwen, is klantentevredenheid cruciaal. Daarop is de focus van al onze medewerkers gericht."

Met name ook in Centraal- en Oost-Europese landen breidt het DAF dealernetwerk zich flink uit. Alleen al in deze landen, zijn het afgelopen jaar 14 nieuwe dealerlocaties bijgekomen.

*Cordia d.o.o.,
Medvode, Slovenië*



*Neva Západní Čechy s.r.o.,
Plzen, Tsjechië*



*ESA Trucks Poznan Sp.z o.o.,
Komorniki, Polen*



*Truck Trading Estonia OÜ,
Harjumaa, Estonië*



Georgi Transporte, marktleider in Duitsland:

Luchtvracht neemt hoge



Met een vloot van 200 vrachtwagens is Georgi Transporte de Duitse marktleider voor luchtvrachtvervoer over de weg. De chauffeurs zijn vaak 13 dagen lang onderweg, door heel Europa. Met hun 'Wide Body' DAFs.

Gemiddeld om de zeven minuten verlaat een truckcombinatie met luchtvracht van over de hele wereld het Lufthansa Cargo Center op de luchthaven in Frankfurt. Dat zijn in totaal zo'n 250 vrachtwagens per dag. Daaronder bevinden zich ook de opvallende combinaties van Georgi Transporte, de Duitse marktleider. De vertrektijden zijn tot op het uur nauwkeurig vastgelegd, de vrachtbrieven hebben vluchtnummers. De lading bestaat meestal uit vier luchtvracht-pallets die in de opleggers over een elektro-pneumatische rolvloer worden verplaatst. Op de luchthaven worden ze just-in-time aangeleverd. De chauffeurs nemen daar dan hun wettelijk voorgeschreven pauze en wachten op hun 'retourlading'.

Zeer snelle ontwikkeling

"De markt voor luchtvrachtvervoer over de weg groeit de laatste jaren snel", zegt Hans Jörg Schnorrenberg, verantwoordelijk voor de Organisatie bij Georgi. "Wie zijn goederen

als luchtvracht wil versturen, levert ze af bij een luchtvrachtbedrijf van zijn keuze en moet zich nergens meer zorgen over hoeven maken. Vanaf de planning van het transport, het invullen van de douane- en vrachtpapieren tot en met de aflevering bij de ontvanger kan de klant rekenen op een correcte en snelle afhandeling. Ongeacht of het nu gaat om koeltransporten, gevaarlijke stoffen of waardetransporten." Voor de chauffeurs is het een ideale job, waarbij hun werk zich beperkt tot datgene

wat ze het liefst doen, namelijk kilometers maken. Meestal 's nachts en zonder lange files, vervelende wachttijden of grote fysieke belasting. Ook daarom kan Georgi maandelijks tot wel twaalf nieuwe chauffeurs in dienst nemen. Velen van hen komen van bedrijven die niet op tijd betaalden of hun chauffeurs dwongen de regelgeving te overtreden. Nieuwe chauffeurs krijgen eerst vier dagen scholing in Raunheim en worden pas daarna door een van de tien rij-instructeurs in de vrachtwagen meegenomen.

Flexibiliteit

Behalve de continue groei van het bedrijf zijn het vooral de EU-voorschriften over de werktijden en de rij- en rusttijden die bij Georgi tot de hogere behoefte aan chauffeurs geleid hebben. "De consequente toepassing van de wettelijke voorschriften betekent dat

"Bij DAF staan prijs en kwaliteit in een goede verhouding. Voor de chauffeur is de truck zowel zijn woonkamer als zijn werkplek. En dan kun je de ruimte die de Super Space Cabs bieden, goed gebruiken."

vlucht



Hierboven: Sven Suhr (links) en Hans Jörg Schnorrenberg van Georgi Transporte.

Links: een MD-11F van Lufthansa Cargo wordt beladen.

er ongeveer 20% meer chauffeurs moeten worden ingezet”, zegt logistiek manager Sven Suhr. Het twintig man sterke logistieke team plant de inzet van de vloot voor heel Europa voor zeven dagen per week en een tweede team van vijf personen organiseert de daarvoor benodigde chauffeurs.

De op dit moment ongeveer 300 chauffeurs komen uit heel Duitsland, waarvan 70% uit de vijf oostelijke bondsstaten. En ze werken volgens een ongebruikelijk ploegenschema: ze rijden dertien dagen achter elkaar – natuurlijk met inachtneming van de wettelijke rusttijden in het weekend – en daarna hebben ze drie tot vier dagen vrij. Gewisseld worden de vrachtwagens op de locatie in Raunheim. Dit vereist natuurlijk veel flexibiliteit. Elke chauffeur moet in principe alles kunnen.

Tevreden chauffeurs

“Alleen tevreden medewerkers staan borg voor een goede service”, aldus Schnorrenberg. “Daarom doen wij er alles aan om onze chauffeurs duidelijk te maken dat juist zij degenen zijn die ons bedrijf vertegenwoordigen en proberen we, ondanks de grote afstanden die ons scheiden, het persoonlijk contact te onderhouden. We organiseren brunches, vergeten geen enkele verjaardag en besteden veel aandacht aan

jubilea. Het enige wat wij onze chauffeurs niet kunnen garanderen, is een eigen vaste truck. Dat is organisatorisch onhaalbaar.”

De meerderheid van de chauffeurs kan zich in dit systeem vinden. Om ontevredenheid te voorkomen, wordt er in Raunheim gewerkt met een overnameprotocol, zodat de chauffeur er zeker van is hij bij het begin van zijn dienst een schoon voertuig ontvangt dat technisch helemaal in orde is. Georgi stelt uitsluitend het beste materiaal aan zijn chauffeurs beschikbaar: zo worden alle nieuwe trucks uitgerust met standaardco. “Bij DAF staan prijs en kwaliteit in een goede verhouding”, zegt Schnorrenberg. “Voor de chauffeur is de truck zowel zijn woonkamer als zijn werkplek. En dan kun je de ruimte die de Super Space Cabs bieden, goed gebruiken.”

Hoge vlucht

Volgens de gegevens van de IATA (International Air Transport Association) nam het aantal transportkilometers in de luchtvaart in 2007 met 4,3 % toe ten opzichte van 2006, toen het 147,5 miljard tonkilometer bedroeg. De 240 aangesloten luchtvaartmaatschappijen noteerden volgens de IATA in ‘het beste jaar in de recente geschiedenis van de mondiale luchtvrachtmarkt’ een winst van \$5,6 miljard. De grootste Europese luchtvrachthavens zijn Parijs (Charles de Gaulle), Frankfurt, Amsterdam, Londen en Luxemburg.

Gespecialiseerde vloot

De in 1953 door Siegfried Georgi in Burbach (Siegerland) opgerichte onderneming is nu onder de leiding van directeur Jürgen Georgi de Duitse marktleider voor het transport van luchtvracht over de weg. In Raunheim heeft Georgi een steunpunt met kantoor, werkplaats en trainingsruimte. Tot de grootste opdrachtgevers behoren Lufthansa, Air France, DHL, UPS, Schenker, Swiss Cargo, Air Canada en Cathay Pacific. Ongeveer de helft van de vloot bestaat uit DAF XF95 en XF105 Super Space Cabs met vermogens van 380 tot 410 pk.

DAF maakt bliksemstart in Taiwan:

Dubbelrol voor Formosa



De moderne assemblagefabriek van FPG.



Seiko Chen: "We zijn trots op wat we tot nu toe bereikt hebben."

DAF is sinds 2006 actief in Taiwan, waar het merk in korte tijd een uitstekende reputatie heeft opgebouwd op het gebied van betrouwbaarheid, chauffeurscomfort en lage operationele kosten. Met een vloot van meer dan 100 DAF trucks, is Formosa Plastics Transport Corporation (FPTC) er de grootste klant van de Nederlandse truckproducent. En niet zonder reden...

De transportonderneming is onderdeel van Formosa Plastics Group (FPG), een van de grootste petrochemische ondernemingen ter wereld en 's werelds grootste producent van PVC en andere plastics, zoals polyester, nylon en rayon. De onderneming beschikt over een eigen olieraffinaderij en ook over haar eigen krachtcentrale, waarmee het hele eiland van stroom wordt voorzien. FPG produceert echter ook microchips en andere computercomponenten en beschikt over een vloot van veertig schepen. Daarnaast importeert, assembleert en verkoopt Formosa Plastics Group DAF-trucks. FPG heeft in totaal zo'n vijftig bedrijven in Taiwan, China, de Verenigde Staten, de Filipijnen

en Vietnam. Aantal medewerkers: ca. 90.000. Jaaromzet: zo'n \$70 miljard.

37%

Seiko Chen is de Executive Director van transportbedrijf FPTC en hij nam destijds ook de beslissing om de vloot van zo'n 600 trucks van verschillende merken te standaardiseren en naar slechts één merk

te gaan: DAF. Chen vervult echter een dubbelfunctie: hij is binnen moederbedrijf Formosa Plastics Group tevens verantwoordelijk voor de import, assemblage en verkoop van DAF trucks. "Voor de vervanging van onze vloot kwamen we een aantal jaren geleden in contact met DAF", zo vertelt hij. "Na een zorgvuldige evaluatie besloten we om met dit merk in zee te gaan: de trucks van DAF blinken uit door een laag brandstofverbruik en lage onderhoudskosten. Bovendien waren de chauffeurs bijzonder te spreken over het comfort en het rijgedrag. Tegelijkertijd realiseerden we ons dat ook andere klanten van de kwaliteiten van DAF onder de indruk zouden zijn en besloten we om zelf het importeurschap van DAF op ons te nemen. Dat betekende dat we de trucks lokaal zouden moeten assembleren, vanwege de hoge invoerrechten van 37% op kant-en-klare trucks.

"De trucks van DAF blinken uit door een laag brandstofverbruik en lage onderhoudskosten. Bovendien waren de chauffeurs bijzonder te spreken over het comfort en het rijgedrag."

Plastics

De opmars van DAF wordt ondersteund door een uitgebreid servicenetwerk van zeventien werkplaatsen. Hier de vestiging in Linkou in het noorden van Taiwan.



De automotive-tak van Formosa Plastics Group had daar overigens al grote ervaring mee met diverse automerken.”

CKD

In de moderne assemblagefabriek van FPG worden nu wekelijks vijf tot tien DAF CF-trekkers gebouwd, aan de hand van zogeheten CKD-pakketten (Completely Knocked Down), die vanuit DAF Trucks in Eindhoven worden verstuurd. De cabine, de motor plus versnellingsbak en de assen worden daarbij compleet geassembleerd aangeleverd; voor de rest gaat het om losse onderdelen. De assemblagemedewerkers van Formosa Plastics Group zijn door DAF opgeleid en de kwaliteit van een in Taiwan geassembleerde DAF is dan ook van hetzelfde hoge niveau als van een DAF die in Eindhoven of Leyland geproduceerd is.

Inmiddels dragen honderd van de zeshonderd trucks van Formosa Plastics Transport Corporation een DAF-badge. De trucks worden over het hele eiland ingezet voor het vervoer van de grote diversiteit aan producten die de Groep maakt. Dat gebeurt voor het overgrote deel met trekker-oplegger combinaties. “Over een paar jaar zal onze hele vloot uit DAFs bestaan”, aldus Seiko Chen.

Opmars

Ook andere Taiwanese transportondernemingen hebben dankzij de inspanningen van FPG inmiddels kennis kunnen maken met de kwaliteiten van DAF. En met succes: tegen het einde van 2008 zullen er zo'n 450 DAFs op het eiland rondrijden. De opmars van DAF in Taiwan wordt ondersteund door een uitgebreid service-netwerk van zeventien werkplaatsen. “We zijn trots op wat we tot nu toe bereikt hebben,” aldus Chen, nu in zijn functie als verantwoordelijke voor de import en verkoop van DAF. “Japanse merken hebben hier nog het overgrote deel van de markt in handen, vooral vanwege de lage aanschafprijs. Maar ook in Taiwan wordt een gunstige kilometerkostprijs een steeds belangrijker aankoopargument. En daar scoort DAF als geen ander.”



FPG is één van de grootste petrochemische ondernemingen ter wereld.



Transport in Taiwan

Het eiland Taiwan (het vroegere Formosa) ligt in de Oost-Chinese Zee: ten oosten van China, ten zuidwesten van Japan en ten noordwesten van de Filippijnen. De hoofdstad is Taipei. Het eiland is zeer dichtbevolkt: op een oppervlakte van 35.980 km² (ongeveer 85% van de oppervlakte van Nederland), wonen bijna 23 miljoen mensen. Taiwan is een hoog ontwikkeld land met veel moderne industrie die zich vooral richt op hoog-technologische producten. Taiwan beschikt over een uitstekende infrastructuur met een modern wegennet (totale lengte: zo'n 34.500 kilometer), dat constant verder uitgebreid wordt. Bovendien telt het eiland een aantal grote havens met een grote overslagcapaciteit en een aanzienlijk volume aan containertransport. Zeevracht neemt – met een totaal van 274,23 miljoen ton in 2006 – het overgrote deel van het internationale goederenverkeer voor zijn rekening en is daarmee 200 keer groter dan het internationale goederentransport per vliegtuig. In 2006 werd 89% van het nationale goederenvolume vervoerd per truck. Het totale per truck vervoerde tonnage steeg in 2006 met 5,8% tot meer 594,21 miljoen ton ten opzichte van het jaar ervoor.

(bron: www.investintaiwan.nat.gov.tw)

Economische groei en transport onlosmakelijk verbonden

Goederenvervoer, Quo V



Tekenaar/schilder/illustrator Charles Burki (1909-1994), wiens zeer gedetailleerde en realistische werk jarenlang zo goed als al het promotiemateriaal van DAF sierde, liet zich ook wel eens verleiden tot meer fantasievol werk. Zo verscheen in 1971 van zijn hand een kalender van futuristische DAF voertuigen. In zijn ogen maakt het internationale wegverkeer in de toekomst gebruik van monorail voor intercontinentale trajecten. De zeer hoge snelheden maken het noodzakelijk om besturing en afstand te bewaken door middel van radar en elektronische baangeleiding.

Economische groei en de behoefte aan transport van mensen en goederen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zonder transport of mobiliteit geen economische groei. En het omgekeerde geldt natuurlijk ook: Economische groei resulteert per definitie in een toename van transport en mobiliteit. Zo wordt verwacht dat het totaal te vervoeren goederenvolume in de Europese Unie de komende 25 jaar met ruim 60% zal toenemen. Dat vraagt om intelligente oplossingen, waarbij alle transportmodaliteiten zo efficiënt mogelijk moeten worden benut.

Ron den Engelsen

Volgens het Directoraat Generaal van Energie en Transport van de Europese Commissie, zal de groei van het totale goederenvervoer in Europa de komende decennia fors verder toenemen. Verwacht wordt, dat die groei nagenoeg gelijke tred zal houden met die van het bruto nationaal product in de EU. In Centraal en Oost Europa zal de toename van het goederentransport iets groter zijn dan in West-Europa, maar gemiddeld moet rekening worden gehouden met een toename van twee 2 tot 3% per jaar. Cijfers die vergelijkbaar zijn met die van het Zwitserse onderzoeksbureau Prognos, dat al jaren geleden een forse stijging van het goederenvolume voorspelde en tot nu toe steeds gelijk heeft gekregen.

60% groei in goederenvolume

Tussen nu en 2030 moet dus rekening worden gehouden met een verdere toename van rond 60% in het totaal te vervoeren goederenvolume in de Europese Unie. Logisch gevolg hiervan is dat ook de vraag naar bedrijfswagens verder zal toenemen. In 2007 werden in de Europese Unie zo'n 337.000 zware trucks, dus met een GVW van meer dan 15 ton, op kenteken gezet. Als alle voorspellingen uitkomen, ligt dat aantal in 2015 rond de 400.000 en zal de markt in 2030 nog groter zijn. Tenzij er een

Modis?



drastische verschuiving in de modal split plaats vindt, maar dat ligt niet in de lijn der verwachtingen.

Nauwelijks verschuiving in modal split

Algemeen wordt aangenomen, dat er de komende decennia nauwelijks een verschuiving van enige betekenis in de verdeling van het goederenvolume over verschillende transportmodaliteiten te zien zal zijn. Zeetransport, en dan met name short sea, zal een belangrijk deel van het totale goederenvolume in de EU voor haar rekening nemen, evenals pijpleidingen en natuurlijk het wegtransport. Dat zijn ook nu de belangrijkste transportmodaliteiten. En ook de binnenvaart zal nog een belangrijke groei te zien geven, maar zoals het er nu naar uitziet, zal de groei van het goederenvervoer over de rails belangrijk achterblijven bij de groei van de andere modaliteiten. En dat is jammer, want om de groei van de totale transportvraag ook in de toekomst het hoofd te kunnen bieden, zal iedere transportvorm een zo groot mogelijke bijdrage moeten leveren. Zo niet, dan zou Europa wel eens af kunnen stevenen op een fors probleem. Indien geen ingrijpende, innovatieve en vooral intelligente maatregelen worden genomen, zal verkeerscongestie excessieve vormen aannemen. En natuurlijk vooral in en rond de economische centra van Europa, waar

transport en mobiliteit juist onmisbaar zijn voor de economie.

Nieuwe wegen inslaan

Hoe gaan wij in Europa om met de toenemende behoefte aan transport? Is het niet de hoogste tijd voor een effectieve en vooral pragmatische aanpak, waarbij Europa open moet staan om nieuwe wegen in te slaan. En dan gaat het nog niet eens in eerste instantie over het aanleggen van nieuwe wegen, waarvoor ook tal van innovatieve ideeën bestaan. Dat moet beslist óók gebeuren. Maar is de bestaande infrastructuur al optimaal benut? Zijn er wellicht nog voor de hand liggende mogelijkheden om te de-bottleneck? Doelgroepstroken voor vrachtverkeer en bussen bijvoorbeeld, zijn een bewezen succes, maar worden nog veel te weinig toegepast in Europa. Evenmin als intercity snelwegen en een

scheiding van lokaal en interlokaal verkeer, om filevorming te bestrijden. En ook zonder extra asfalt, valt er nog heel veel te bereiken. Door een betere capaciteitsbenutting van de bestaande infrastructuur, bijvoorbeeld. Het wegennet heeft tijdens en rond de spitsuren een flinke ondercapaciteit. Maar in de nachtelijke uren is er heel wat ongebruikte capaciteit beschikbaar. Het stimuleren van bijvoorbeeld nachtdistributie kan bijdragen aan een betere verdeling van het verkeersaanbod.

Slimme, geïntegreerde oplossingen nodig

Ook innovatieve concepten als verkeersgeleidingssystemen, automatisch re-routing systemen in congestiegebieden en bijvoorbeeld communicatie tussen voertuigen onderling, kunnen in de toekomst beslist mogelijkheden bieden om de capaciteit van de bestaande infrastructuur beter te

Wegtransport is en blijft de meest flexibele vorm van goederenvervoer en een van de meeste efficiënte. Door toepassing van moderne plansystemen, communicatie-middelen en telematica, is het wegtransport efficiënter dan ooit.



De technische mogelijkheden om logistieke processen veel efficiënter te organiseren, zijn nog lang niet uitgeput. Neem de stadsbox voor binnenstedelijke distributie. Een dergelijk concept zou, in combinatie met bijvoorbeeld hybride voertuigen of andere stille distributietrucks, een uitstekende oplossing kunnen bieden.

Het wegennet heeft tijdens en rond de spitsuren een flinke ondercapaciteit. Maar in de nachtelijke uren is er heel wat ongebruikte capaciteit beschikbaar.

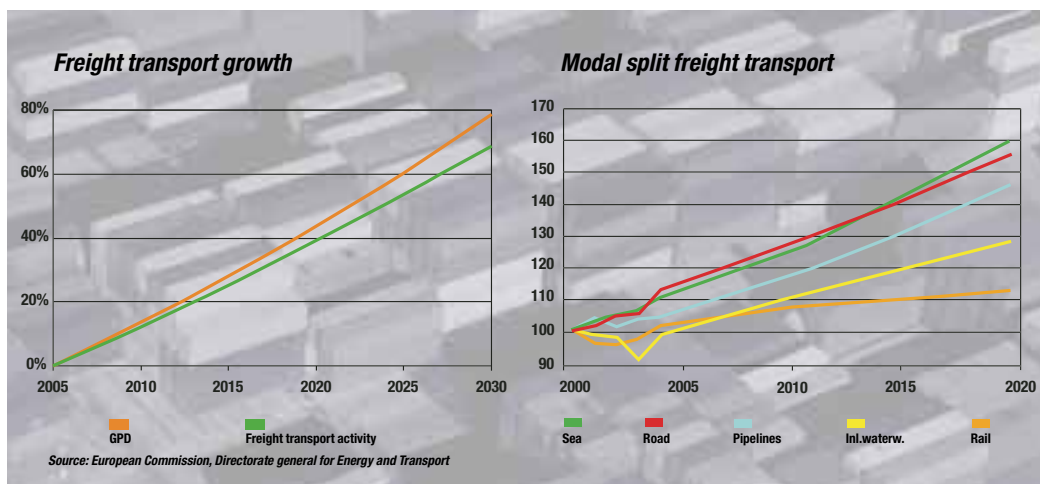
benutten. Ook de technische mogelijkheden om logistieke processen veel efficiënter te organiseren, zijn nog lang niet uitgeput. Het is dit kader jammer, dat een voor de hand liggende oplossing als de stadsbox voor binnenstedelijke distributie, waar ook DAF aan heeft meegewerkt, niet van de grond komt. Een dergelijk concept zou, in combinatie met bijvoorbeeld hybride voertuigen of andere extra stille distributietrucks, een uitstekende oplossing kunnen bieden. Ook de toepassing van langere en zwaardere vrachtauto's, de zogeheten EcoCombi's kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan een verhoging van de transportefficiency en betere benutting van het wegennet. Door hun hogere transportprestatie hebben deze EcoCombi's een duidelijk lagere uitstoot aan schadelijke stoffen per tonkilometer tot

gevolg, waardoor behalve de economie ook het milieu erbij gebaat is. DAF Trucks pleit al sinds de jaren tachtig voor toepassing op Europese schaal van langere en zwaardere voertuigen.

Efficiënt wegtransport heeft de toekomst

Wegtransport is en blijft de meest flexibele vorm van goederenvervoer en een van de meeste efficiënte. Door toepassing van moderne plansystemen, communicatiemiddelen en telematica, is het wegtransport efficiënter dan ooit. Het aantal leeggereden kilometers is nog slechts een fractie van wat het vroeger was. Bovendien zijn moderne vrachtwagens zuinig en produceren Euro 5 trucks nog maar een fractie aan schadelijke uitlaatgassen, zodat wegtransport ook aanmerkelijk duurzamer is geworden.

Wegtransport is bovendien de enige transportmodaliteit die transport van deur tot deur voor honderd procent waar kan maken. Efficiënt wegtransport zal dus altijd een dominante rol blijven spelen in het Europa van morgen. Maar dat neemt niet weg dat de andere transportmodaliteiten ook hun deel van de groei in het totale goederenaanbod moeten nemen. Over water wat over water kan! Op het spoor wat op het spoor kan. Door pijpleidingen wat door pijpleidingen kan. Door de lucht, wat door de lucht moet. En over de weg wat over de weg moet. Bovendien moet veel beter worden gekeken of voor de verschillende producten wel de juiste, de meeste efficiënte en meest duurzame vervoersvorm wordt gekozen. De groeiende behoefte aan transport en mobiliteit in Europa is bovendien geen zaak van het wegtransport alleen. De toenemende goederenstromen in Europa en de toenemende mobiliteit van mensen, is een uitdaging voor Europa als geheel. Een uitdaging waarvoor alleen een structurele oplossing kan worden gevonden als alle betrokken partijen de handen ineen slaan en gezamenlijk nieuwe wegen inslaan voor de toekomst.



Volgens berekeningen van het Directoraat Generaal voor Energie en Transport van de Europese Commissie, zal de groei van het totaal te vervoeren goederenvolume in de komende decennia ongeveer gelijke tred houden met de groei van het Bruto Nationaal Product binnen de Europese Gemeenschap. Ook verwacht men nauwelijks een verschuiving in het aandeel van de verschillende transportmodaliteiten. Dit betekent dat het wegvervoer, aangegeven met de rode lijn, ook de komende jaren nog een forse groei te zien zal geven.



Gecertificeerd ClimaTech Airco Service Partner

Steeds meer DAF-dealers zijn Gecertificeerd ClimaTech Airco Service Partner. Dat betekent dat zij alle kennis en apparatuur in huis hebben om onderhoud en eventuele reparatie van uw airco's te verzorgen. Reguliere onderhoud, zodat de voertuigbeschikbaarheid optimaal is. Regelmatig onderhoud van de airco betekent op lange termijn minder kosten. En nog veel belangrijker: meer comfort en een betere concentratie onder alle weersomstandigheden en daardoor een hogere verkeersveiligheid.

Neem voor meer informatie contact op met uw DAF-dealer.

Onderhoud door de Gecertificeerd ClimaTech Airco Service Partner:

- meer veiligheid en comfort
- elke 12 maanden controle van:
 - uitblaastemperatuur van de roosters
 - in- en uitschakelmoment van de compressor
 - conditie van de aandrijfriem
 - lekdetectie
- elke 24 maanden:
 - vervanging filterdroger
 - afzuigen koudemiddel, recyclen en hervullen



PACCAR Financial, uw beste partner voor het financieren van DAF trucks

Wanneer u een financiering nodig heeft voor uw nieuwe DAF truck of trailer, neem dan contact op met PACCAR Financial. Als financieringsmaatschappij van DAF Trucks N.V. zijn wij de belangrijkste partner voor het financieren van DAF trucks, nieuw en gebruikt. Door onze kennis en ervaring van de transportsector bent u verzekerd van de best mogelijke oplossingen.

Voor de beste samenwerking tussen PACCAR Financial, DAF Trucks en u, neemt u contact op met uw lokale DAF dealer.

