

9

september 2022
transportlogistiek.nl



TRANSPORT & LOGISTIEK

Tom van Steijn
(RAI CarrosserieNL):
**‘Rijden met
twee trailers
is absoluut
haalbaar’**



Vee&Logistiek Nederland: ‘Stikstofminister moet terug naar tekentafel’

Veevervoerders vrezen voor voortbestaan



18

Interview

- 6** De onrust in de agrarische sector over de stikstofmaatregelen van het kabinet is groot – ook bij veetransporteurs. “Onze leden maken zich ernstig zorgen”, zegt Raoul Maas van Vee&Logistiek Nederland, in een interview dat hij geeft samen met voorzitter Helma Ladders.

Economie

- 16** Rijdt een op de vier vrachtauto's leeg? Nee, wel is van elke vier door vrachtauto's in Nederland afgelegde kilometers er één leeg. Die 'vertaling' is een hardnekkig misverstand.

Arbeidsmarkt

- 18** Van de inzet van Grando Logistics – het Beste Leerbedrijf Transport en Logistiek 2022 – profiteert niet alleen het bedrijf zelf, maar ook andere bedrijven in de regio.

Inhoud



22

Trailers

- 21** Trekkers en opleggers zijn jonger en schoner dan vrachtauto's.
- 22** Overheden moeten meer meedenken met trailerfabrikanten en transportondernemers, stelt Tom van Steijn van RAI CarrosserieNL.
- 25** De Technical Road Transport Association en de European Transport Board zetten zich in voor wederzijdse erkenning van apk-keuringen van trailers in Europese landen.



29

Trailers

- 26** Een consortium van zes bedrijven werkt aan de ontwikkeling van een elektrisch aangedreven oplegger.
- 29** Moeten opleggers nu wel of niet elke acht weken mee naar huis worden genomen?
- 30** Hoe spelen trailerfabrikanten in op ontwikkelingen in de markt?

ICT

- 32** Om efficiënter te kunnen werken en snel op te kunnen schalen is Skippy Sneltransport aangesloten bij verschillende platformen van Yourfleet.



Vee&Logistiek Nederland: 'Stikstofminister moet terug naar tekentafel'

Veevervoerders vrezen voor voortbestaan

De onrust in de agrarische sector over de stikstofmaatregelen van het kabinet is groot – ook bij veetransporteurs. “Onze leden maken zich ernstig zorgen”, zegt Raoul Maas van Vee&Logistiek Nederland. Samen met de voorzitter van die belangenvereniging, Helma Lodders, vertelt hij welk effect de stikstofcrisis op hun achterban heeft en hoe de huidige impasse in hun ogen doorbroken kan worden.

Vee&Logistiek Nederland was deze zomer een van de organisaties die de uitnodiging van stikstofbemiddelaar Johan Remkes naast zich neerlegde. Voorzitter Helma Lodders vindt een gesprek weinig zinvol als er niet over de inhoud, de doelen en het tijdsplan van de voorgenomen stikstofmaatregelen kan worden gesproken.

Een uitnodiging van Transport & Logistiek voor een interview over de impact van die maatregelen op de Nederlandse veevervoerbedrijven sloeg zij níét af. Zij schuift hiervoor aan met Raoul Maas. Hij werkt als divisie manager transport bij veehandelsbedrijf en vleesproducent Pali Group in 's-Hertogenbosch. Daarnaast is hij lid van

het bestuur van Vee&Logistiek Nederland en voorzitter van de sectorcommissie Veetransport van die vereniging.

Het halve platteland hangt vol met omgekeerde vlaggen als protest tegen de stikstofmaatregelen. Ook bij u thuis?

Helma Lodders: “Jazeker, bij ons hangt-ie uit.”

Raoul Maas: “Bij ons niet, maar ik heb wel een rode boerenzakdoek aan mijn auto vastgeknoopt.”

Wie vertegenwoordigt Vee&Transport Nederland precies?

Lodders: “Wij behartigen de belangen van ondernemers in de veehandel en het veetransport, exploitanten van veeverzamelcentra en importeurs en exporteurs van levend vee. Daarbij gaat het om alle veesoorten, behalve pluimvee. We doen dat al meer dan honderd jaar. Ons ledental ligt op ongeveer achthonderd.”

Maas: “Daarvan doet rond de 75 procent iets met veetransport. Dat kan als hoofdactiviteit zijn of deelactiviteit, zoals bij het bedrijf waar ik werk.”

In 2019 zette de Raad van State een streep door de toenmalige stikstofaankoop. Dat was het begin van de stikstofcrisis. Wat is het effect daarvan op uw achterban?

Maas: “Dat zij al meer dan drie jaar in onzekerheid leven. Een gevolg daarvan is



1. Helma Lodders: "Wij zijn geen stikstofontkenkers en willen graag meewerken aan een oplossing, maar niet als dat betekent dat de complete agrofoodsector wordt geliquideerd."
2. Raoul Maas: "Als de veestapel daardoor met 30 tot 40 procent wordt ingekrompen, gaan er veel bedrijven omvallen."

onder meer dat investeringen, zoals in het wagenpark, worden uitgesteld. De dichte, geconditioneerde veewagens waarmee wij bijvoorbeeld rijden kosten tussen de 4 en 4,5 ton. Over zo'n investering denk je nu wel drie keer na. Dat zie je ook terug in de wachttijden. Voor veewagens worden die steeds korter, terwijl die voor andere producten alleen maar toenemen. Verder stoppen momenteel in onze sector bovengemiddeld veel bedrijven, omdat ondernemers of hun beoogde opvolging geen perspectief zien. Een groot deel van de ondernemingen die wel doorgaan, zet niet in op groei, maar richt de aandacht op continuïteit met het juiste kwaliteitsniveau. Een belangrijke oorzaak daarvan is het personeelstekort. Maar ook de onzekerheid over de krimp van de veestapel speelt mee."

Die onzekerheid werd grotendeels veroorzaakt door het uitblijven van het overheidsantwoord op de stikstofcrisis. In juni maakte minister Van der Wal daar een einde aan, maar zij kwam niet met het antwoord waarop u hoopte.

Lodders: "Nee, zeker niet. En door de huidige impasse tussen het kabinet en de agrarische sector blijft ook die onzekerheid voortduren. De plannen en de manier waarop de regering met de agrarische sector omgaat, vinden wij heel teleurstellend. Het kabinet legt het stikstofprobleem vrijwel volledig bij de boeren neer, luistert niet naar argumenten

'Onze achterban leeft al meer dan drie jaar in onzekerheid'



2

en werkt met een verkeerde rekenmethode (waarin kritische depositiewaarden – KDW – centraal staan, ES). Daardoor lossen de maatregelen, zoals ze er nu liggen, het stikstofprobleem niet op en zorgen ze alleen voor een kaalslag op het platteland."

Wat klopt er volgens u niet aan het KDW-model?

Lodders: "Dat is ongeschikt voor het meten van de stikstofdepositie in natuurgebieden en het verlenen van vergunningen. Verschillende deskundigen en onderzoeksinstituten, zoals het Planbureau voor de Leefomgeving, de commissie Remkes en de commissie Hordijk (Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof, ES), hebben dit aangetoond. Met de rekenmethode die het kabinet hanteert zijn de gestelde doelen onhaalbaar. Zelfs als er geen koe meer zou zijn, wordt door één poepende hond in een Natura 2000-gebied al de norm overschreden. De basis van het beleid klopt niet en daarom moet de minister terug naar de tekentafel."

De kans daarop lijkt heel klein. Wat zijn de gevolgen voor het veevervoer als de stikstofmaatregelen worden doorgevoerd?

Maas: "Als de veestapel daardoor met 30 tot 40 procent wordt ingekrompen, gaan er veel bedrijven omvallen. Onze leden maken zich dan ook ernstig zorgen over het voortbestaan van hun ondernemingen."

Lodders: "Niet alleen voor onze leden, maar voor heel het platteland zullen de gevolgen groot zijn. 30 tot 40 procent minder vee betekent 30 tot 40 procent minder handel. In de periferie van de landbouw zijn op platteland veel bedrijven actief. Buiten onze achterban zijn er loonwerk- en mechanisatiebedrijven, agrarische adviesbureaus, administratiekantoren, noem maar op. Als ook die verdwijnen, of sterk inkrimpen, blijft er van het vitale platteland, zoals we dat nu kennen, niets over. Dan wordt Nederland binnen een of twee generaties één grote Randstadprovincie, vol met woonwijken die met elkaar verbonden zijn door natuurgebieden."

>>

>> Dat moet voor u een spookbeeld zijn.

Lodders: “Dat zou voor het voor iedere Nederlander moeten zijn. Zonder levensvatbare agrarische sector worden we voor onze voedselvoorziening afhankelijk van het buitenland. Door de oorlog in Oekraïne zien we wat er kan gebeuren als je voor je basisbehoeften afhankelijk bent van andere landen. De voedselzekerheid staat door dit beleid op het spel.”

Maas: “Als het gaat om efficiëntie, innovatie en dierenwelzijn behoort de Nederlandse agrarische sector tot de beste in de wereld. Om dat in stand te houden, is een bepaalde schaalgrootte noodzakelijk. Ook die komt met deze maatregelen in gevaar.”

Het is duidelijk, de weg van het kabinet is niet die van Vee&Logistiek Nederland. Toch is er een brede consensus dat er een stikstofprobleem is en dat de oplossing daarvan deels bij de landbouw ligt.

Lodders: “Wij zijn geen stikstof-ontkenners en willen graag meewerken aan

een oplossing, maar niet als dat betekent dat de complete agrofoodsector wordt geliquideerd. Wij vinden het belangrijk dat voor de oplossing niet alleen naar de boeren gekeken wordt, maar ook naar de industrie, de luchtvaart en het verkeer. En ja, het fundament onder de huidige maatregelen, de KDW, moet van tafel.”

De standpunten van u en het kabinet liggen zo ver uit elkaar, dat ik het niet snel tot gesprekken zie komen.

Lodders: “Om uit de impasse te komen zal het kabinet moeten bewegen. Daar is het wachten op. Wij willen een écht gesprek met ruimte voor uitwisseling van argumenten en gedachten van beide kanten. Geen eenrichtingsverkeer. Tot die tijd gaan we in nauwe samenwerking met andere partijen uit de sector de belangen van onze achterban zo goed mogelijk behartigen. Ook zullen we onze standpunten met publieksvriendelijke acties onder de aandacht blijven brengen. Wij zijn niet van de buitenwettelijke acties. Wel begrijp ik waarom het soms uit de hand

‘Om uit de impasse te komen, zal het kabinet moeten bewegen’

loopt. Mensen zijn de wanhoop nabij en voelen zich machteloos. Daardoor kiezen ze af en toe voor verkeerde methoden. Niet goed, maar begrijpen doe ik het wel.”

Het beleid waar u zo tegen bent, komt van een VVD-minister en krijgt steun van de kabinetsleden en Tweede Kamerfractie van die partij. Mevrouw Lodders, u zat tot april 2021 voor de VVD in de Tweede Kamer. Bent u nog altijd partijlid?

Lodders: “Ik ben heel kritisch en vind dat de VVD op verschillende dossiers helemaal verkeerd bezig is, maar ik ben geen wegloper. Als je huis in brand staat, kun je ervandoor gaan of helpen blussen. Ik kies voor dat laatste.”

De stikstofcrisis ontstond in de periode dat u in de Tweede Kamer zat. Voelt u zich ook verantwoordelijk voor de ontstane situatie?

Lodders: “De stikstofcrisis is inderdaad in 2019 pijnlijk zichtbaar geworden. Eigenlijk moeten we nog verder terug in de tijd, naar het aanwijzen van de Natura 2000-gebieden en de programmatische aanpak stikstof, PAS, die nodig was voor de vergunningverlening. Bij die laatste was de VVD destijds heel kritisch, maar op dat moment was er geen alternatief. Ik loop niet weg voor mijn verantwoordelijkheid, integendeel. Als er een probleem is, dan lossen we dat met elkaar op. Maar de oplossing waarvoor nu gekozen is, doet meer kwaad dan goed.”

3. 5 procent van de leden van Vee&Logistiek Nederland houdt zich geheel of gedeeltelijk bezig met veetransport. Volgens de vereniging maken zij zich door de stikstofmaatregelen ernstig zorgen over de toekomst van hun bedrijven.

