

Niet gespeend van economisch belang

Kwaliteit en veiligheid gaan hand in hand

Meeus Transport in Bergen op Zoom is het oudste onderdeel van de logistieke dienstverleners, de Meeus Groep. Het bedrijf is sinds 1933 uitgegroeid tot een toonaangevende internationaal vervoerder. Jack Dhaeze, kwaliteitsmanager, vertelt hoeveel eer de firma erin stelt de veiligheid te waarborgen.

‘Meeus predenteert A-vervoerder te zijn en heeft daarom eersteklasmateriaal. Dat betekent ook dat je een keurige organisatie moet zijn die regelgeving respecteert en naleeft, en dat doen we dan ook. De regels moeten zekerheid geven, mensen beschermen. In onze bedrijfsvoering is veel aandacht voor (persoonlijke) veiligheid, milieu, arbo en het welzijn van onze mensen.’ Jack Dhaeze, kwaliteitsmanager van de Meeus Groep, benadrukt dat deze verantwoordelijkheden niet alleen worden ingegeven door de wet- en regelgeving. In de eerste plaats omdat die wetgeving vaak jaren op zich laat wachten, maar ook omdat de Meeus Groep de overtuiging aanhangt dat als je kwaliteit wilt leveren, je goed moet zorgen voor mensen en materieel. Hij geeft een voorbeeld. ‘Ons wagenpark was bijvoorbeeld al uitgerust met doblispiegels ver voordat Den Haag eindelijk besloot dat die verplicht moesten worden gesteld. Wij zagen de noodzaak al eerder in en handelden proactief. Chauffeurs moeten nu eenmaal goed zicht hebben om ongelukken te voorkomen. En natuurlijk blijft het dan niet bij montage van de spiegels. In samenspraak met de leveranciers zijn spiegelafstelplaatsen gecreëerd op ons bedrijfsterrein waar chauffeurs leren welke lijnen ze moeten zien en hoe ze daarop hun spiegels optimaal afstellen.’

Vrije jongens

Zowel in Nederland, maar ook internationaal is de regelgeving heel uitgebreid als het gaat om logistiek, vervoer en transport. Die is van toepassing op het wagenpark, op de personen, op de werktijden, op de (verkeers)veiligheid en op de vakbekwaamheid van mensen. Bij de Meeus Groep stellen ze er eer in die regelgeving te respecteren. Jack Dhaeze: ‘Wij vinden het belangrijk dat ons wagenpark op en top in conditie is, dat garandeert kwaliteit en weinig uitval. Daar hebben we economisch belang bij. De veiligheid gaat daarmee hand in hand.’ Hij haalt de rijtijdenwet erbij als voorbeeld. ‘Chauffeurs zijn creatief, het is tenslotte de stoere beroepsgroep, “de vrije jongens” en de maximaal toegestane rijtijd roept wel eens discussies op. Er zijn altijd chauffeurs die van de regelgeving willen afwijken. Ze beschouwen het een enkele maal als een spel om onderweg niet gesnapt te worden bij het overtreden van de rijtijdenwet. Nu de digitale tachograaf steeds meer gemeengoed wordt, is dat gesjoemel verleden tijd. Onze bedrijfsstrategie is altijd geweest dat de rijtijdenwet moet worden nageleefd. Dat beleid is het gemakkelijkste te handhaven, er komt geen hocus-pocus aan te pas.’

Welzijn en vakmanschap

‘Arbotechnisch hebben we qua veiligheid ook een redelijk modern pakket met voorzieningen waarmee het welzijn van onze mensen is gediend. Het contact met de arbodienst en de bedrijfsarts is goed. Ik houd onze nieuwe medewerkers bij introductie altijd voor dat het in hun eigen belang is. Als je je niet lekker voelt en je moet een specialist met een lange wachtlijst consulteren, dan kunnen wij bemiddelen om eerder aan de beurt te komen. Dat ons (economisch) belang daarmee ook gediend is, hoeft elkaar niet te bijten.’ Het welzijn van medewerkers hangt ook af van hun kennis. Behalve een rijvaardigheidsbewijs moeten ze een chauffeursdiploma hebben. Dat is vooral belangrijk omdat het vakmanschap van de chauffeur ook in theorie gemeten moet zijn. De Meeus Groep spant zich bovendien in

om de kennis van de chauffeurs op peil te houden of op een hoger niveau te brengen als dat nodig is voor de ritten waarop ze worden ingedeeld. Jack Dhaeze licht dat nader toe: ‘Meeus is ADR-vervoerder (gevaarlijke stoffen). Dat is onze specialiteit. Dat betekent ook dat chauffeurs aantoonbaar kennis moeten hebben (dat is bij wet geregeld) om verantwoord met die goederen om te gaan. Zij moeten een basiscursus hebben gevolgd, sec gericht op het vervoer van stukgoed enerzijds en eventueel aanvullend het vervoer van vloeibare gevaarlijke stoffen in tanks. Na de basiscursus gaat het erom die kennis bij te houden. Een eenmalige proeve van bekwaamheid is uiteraard niet afdoende. De wet heeft geregeld dat die kennis op peil moet blijven. Daartoe moet je iedere vijf jaar ten minste een keer een herhalingscursus volgen en een aanvullend examen met goed gevolg afleggen. Het basisdiploma is beperkt geldig, chauffeurs moeten het ADR-diploma onderweg altijd kunnen tonen en na de herhalingscursus wordt het verlengd. Of het voldoende is? In Nederland is het toezicht op scholing en het bijhorende examen goed geregeld. We twijfelen wel eens of dat in bijvoorbeeld Oost-Europese landen ook zo is. Een Oost-Europese chauffeur die in West-Europa met ADR-goederen rijdt, moet weliswaar beschikken over een geldig ADR-diploma. De vraag is echter hoe gemakkelijk dat diploma daar te ‘verkrijgen’ is). Het interessante is overigens dat het transportverzekeraar TVM niet is gebleken dat die Oost-Europese chauffeurs bij meer ongevallen zijn betrokken dan de Nederlandse goed opgeleide, vakbekwame chauffeurs. Vooralsnog is dus niet aangetoond dat zij het slechter zouden doen. Nederlandse transportorganisaties die internationaal moeten concurreren zullen zich dus wel eens achter de oren gaan krabben. Want het moet wel worden betaald natuurlijk, al die opleidingen.’

Werken aan gedrag

De Meeus Groep organiseert met enige regelmaat ‘behaviour-based safetybijeekkomsten’ voor chauffeurs. De bedoeling daarvan is hun bewustzijn te vergroten over hun eigen gedrag en ze te trainen in beter, veiliger en economischer rijgedrag. Ook hiervoor geldt dat veiligheid en economisch belang in elkaars verlengde liggen. ‘Maar,’ vertelt Jack Dhaeze, ‘Het zijn, leuke, positieve bijeenkomsten voor groepen chauffeurs waarvoor wij het nodig vinden iets te doen. Als uit onze registraties en grafieken blijkt dat een groep wat meer bij schades betrokken is geweest dan andere groepen, gaan we de oorzaak daarvan na. Gaat het om “eigen schuld” dan kunnen we ze wat extra bagage geven die ze ondersteunt.’

Zo’n bijeenkomst bestaat niet alleen uit theorie; ook het rijgedrag krijgt aandacht. Een instructeur gaat met zo’n chauffeur mee en geeft hem aanwijzingen. Jack wijst erop dat chauffeurs hun rijbewijs en chauffeursdiploma halen en daarna aan de slag gaan. ‘Ze worden eigenlijk nooit meer bijgespijkerd in de praktijk. Een ADR-diploma wordt elke vijf jaar opgefrist, maar dat gebeurt voor hun rijvaardigheid en het chauffeursdiploma niet. De “kings of the road” zijn 95 procent van de tijd buiten je blikveld, vaak met een lading van miljoenen, dus is het belangrijk dat het rijgedrag regelmatig onder de loep wordt genomen.’

Leren anticiperen

Er is nog een andere manier om het rijgedrag van chauffeurs te beïnvloeden. De logistieke sector staat qua kosten en rendement zwaar onder druk en daarom luistert de bedrijfsvoering nauw. Bij de Meeus Groep wordt alles gemeten. Als uit de verbruikscijfers van de auto blijkt dat de ene wagen meer brandstof gebruikt dan de andere, meer slijtage heeft en dus duurder is in het onderhoud dan een ander, dan wordt dat onderzocht. De uitkomsten worden vergeleken met een andere wagen, uit hetzelfde bouwjaar, van hetzelfde type, met nagenoeg hetzelfde kilometrage. Om de oorzaken van de afwijkingen te achterhalen werkt Meeus nauw samen met zijn leverancier, DAF. Jack Dhaeze verklaart: ‘Die betrekken we bij de oplossing. Voordat zij de wagen willen ontleden en er analyses op willen loslaten, sturen ze eerst een

instructeur met de chauffeur op pad.’ Hij kijkt hoe de chauffeur rijdt, hoe goed hij bijvoorbeeld anticipeert op het andere verkeer en geeft tips waarmee de chauffeur onnodige slijtage voorkomt en hoog brandstofverbruik vermindert. Jack Dhaeze concludeert: ‘Dat is regelrecht te herleiden tot veiligheid. Hoe macho de gemiddelde chauffeur ook is, na afloop geeft hij toch toe dat hij een en ander heeft opgestoken van de instructeur.’

Volgens Jack Dhaeze horen complimenten ook bij het veiligheidsbeleid. Chauffeurs die een aantal jaren schadevrij hebben gereden worden uitgeroepen tot ‘ridders van de weg’. ‘Kortom, we doen er alles aan. Op incidenten kun je helaas niet sturen. Eén ongeval kan enorm veel kosten en ellende veroorzaken. We sporen oorzaken op en proberen er iets aan te doen. Zo nemen we onze verantwoordelijkheid.’

[er is beeld van de uitverkiezing van ‘ridders van de weg’]

Concretisering welkom

Toch blijft er nog wel het een en ander te wensen over, vooral als het gaat om concretisering van wettelijke eisen die aan het vastzetten van lading worden gesteld. Internationale wetgeving in de afzonderlijke Europese landen leidt vaak tot interpretatieverschillen en dat is niet verwonderlijk volgens Jack Dhaeze. ‘De lading die in de wagens houdt een potentieel gevaar in door de massa die het vertegenwoordigt. Zij is onderhevig aan zijwaartse schommelingen, of gaat schuiven als de chauffeur onverhoeds moet remmen. Als verkeerd is geladen kan als gevolg van een ad-hocmanoeuvre de lading gaan schuiven. In Duitsland is men veel strenger als het gaat om vastsjorren van de lading dan in andere Europese landen. De TÜV heeft een richtlijn ontworpen en gepubliceerd, de Duitse regering heeft dat in regelgeving vastgelegd.’

In de rest van Europa bestaat alleen de verplichting de lading ‘voldoende’ vast te zetten en wat dat precies betekent, is helaas vaak afhankelijk van de controleur die de chauffeur onderweg treft. In de nieuwe internationale ADR-regelgeving die eenmaal per drie jaar wordt herzien, is het vastzetten van de lading nog net zo vaag als daarvoor, in ieder geval voor de vervoerder. ‘Maar,’ besluit Jack Dhaeze, ‘de discussie is volop gaande, dus als de standpunten van de verschillende landen zijn uitgekristalliseerd, zal er uiteindelijk meer Europese regelgeving ontstaan.’

[evt. kadertje]

ADR = Accord européen relatif au transport international des marchandises **D**angereuses par **R**oute

TÜV = Technische **Ü**berwachungs**V**erein

[einde kadertje]

[kadertje]

Facts&figures

Meeus Transport is opgericht in 1933 door Antonius P. Meeus en groeide in de loop der jaren uit tot allround, internationaal transportbedrijf en de Meeus Groep. de Meeus Groep is een niet-gedeponeerde handelsnaam waarmee de samenhang wordt uitgedrukt tussen de verschillende logistieke bedrijven die samen tot hetzelfde familieconcern behoren, zoals Mepavex Logistics, Hartog en Bikker, BGT en Darvi. De Meeus Groep is behalve in Bergen op Zoom, Rotterdam en Vuren, ook gevestigd in Frankrijk en België en heeft 525 medewerkers in dienst.

[einde kadertje]

[Er is beeld beschikbaar van de nieuwe locatie van Meeus, 24 ha aan de rand van BoZ]

