

weekblad

kanton weert

Dinsdag 26 september 1989
120e jaargang nr. 39

Bijlage Autogids

Nieuwe koning gilde Sinte Catharina

WEERT — Het Gilde van Weerter Stadsschötte St.Catharina heeft een nieuwe koning.

Zaterdag 23 september wist dhr. Jos Janssen, Boerhavestraat 19, Weert het laatste deel van de vogel af te schieten en mocht hij zich de nieuwe koning van St.Catharina noemen.

Na zijn installatie als koning mocht hij de felicitaties van de Gilde-broeders en zusters in ontvangst nemen alsook van onze vrienden van het St.Joris Gilde uit Kaulille en de vele vrienden en bekenden die dit vogelschieten 1989 hebben meegemaakt.

Hoofd logistiek Wilma Materieeldienst lost logistiek probleem in transport van bouwmaterieel op

Milieuproblemen vracht-wagens 50% minder

WEERT/NEDERWEERT — Twee verrassingen in één week bij Wilma Bouwbedrijven in Weert en Nederweert. De eerste bestond uit een schitterend tweedaags feest waarmee Wilma uitpakte in het Maastrichtse MECC naar aanleiding van het 50-jarig bestaan van de Weerter bouwgi-gigant. De tweede verrassing werd woensdag jongstleden afgeleverd op het terrein van de Wilma Materieeldienst in Nederweert: een vrachtwagencombinatie ter waarde van 600.000 gulden (incl. BTW) die uniek is in de hele wereld en ontworpen is naar ideeën van oud-Weertenaar de heer H. van den Heurik, hoofd logistieke dienst van de Wilma materieeldienst.

In nauwe samenwerking met de Nederlandse Scania-importeur Beers is in anderhalf jaar tijds een vrachtwagencombinatie ontwikkeld die enorme rendementsverhogingen oplevert voor het bouwbedrijf. De combinatie is in Zweden opgebouwd naar aanleiding van tekeningen die Hennie van den Heurik aanleverde. 'Het



De nieuwste zestonner van de Wilma Materieeldienst (in geld). Rechts Van den Heurik, links J. Claeys van Scania.

Personeel Van Berlo Heem voert actie

WEERT - Het personeel van bejaardentehuis Van Berlo Heem heeft dinsdag 26 september actie gevoerd voor een betere CAO. Zo deelden de werknemers pamfletten uit en haalden solidariteitsbetuigingen op.

'Het personeel wordt al jarenlang geconfronteerd met een te krappe personeelsformatie. Ook bij Van Berlo Heem moeten alle zeilen bijgezet worden om aan de bewoners de minimale zorg te blijven bieden', zo schrijft het actiecomité van Van Berlo Heem in een persbericht. Verder schrijft het actiecomité dat het een betere betaling wil.

SLECHTS ÉÉN WEEK!

Hoofd logistiek Wilma Materieeldienst lost logistiek probleem in transport van bouwmaterieel op

Milieuproblemen vracht-wagens 50% minder

WEERT/NEDERWEERT — Twee verrassingen in één week bij Wilma Bouwbedrijven in Weert en Nederweert. De eerste bestond uit een schitterend tweedags feest waarmee Wilma uitpakte in het Maastrichtse MECC naar aanleiding van het 50-jarig bestaan van de Weertse bouwgijsant. De tweede verrassing werd woensdag jongvelden afgeleverd op het terrein van de Wilma Materieeldienst in Nederweert: een vrachtwagencombinatie ter waarde van 600.000 gulden (incl. BTW) die uniek is in de hele wereld en ontworpen is naar ideeën van oud-Weertenaar de heer H. van den Heurik, hoofd logistiek dienst van de Wilma materieeldienst.

In nauwe samenwerking met de Nederlandse Scania-importeur Beers is in anderhalf jaar tijd een vrachtwagencombinatie ontwikkeld die enorme rendementverhogingen oplevert voor het bouwbedrijf. De combinatie is in Zweden opgebouwd naar aanleiding van tekeningen die Hennie van den Heurik aanleverde. "Het unieke van deze combinatie is dat hij een enorm hoge brandstofgraad heeft. Deze vrachtwagen rijdt nooit leeg terug" aldus Van den Heurik. Bijkomend, maar niet minder belangrijk, voordeel is dat met de wagen in het ideale geval 50% brandstof wordt bespaard, hetgeen zijn weerslag heeft op het milieu. Hennie van den Heurik: "Waar vroeger twee wagens moesten rijden, kan nu worden volstaan met één."

Puzzel

De wagen is geboren uit de 26 jaar ervaring die Van den Heurik heeft op het gebied van de bouw en de logistiek. Ruim twee jaar geleden maakte hij tekeningen voor een multi-inzetbare vrachtwagencombinatie. Van de tien modellen die hij op papier zette, mochten er echter maar drie de weg op. Na alle financiële en technische aspecten te hebben onderzocht is gekozen voor een model bestaande uit voor- en ahangwagen met zijlader en een vaste kraan. "Het is een enorme puzzel geweest, die veel overleg vergde met leveranciers, fabrikanten en diverse inspecteurs van onder meer de Rijks-



De nieuwste gestopper van de Wilma Materieeldienst (in goud). Rechts van den Heurik, links J. Claeys van Scania.

wacht Wegverkeer. Je begint niet aan zo'n project als het bijhouden van de nieuwste ontwikkelingen in de logistiek en transport geen hobby's zijn" aldus Van den Heurik. Verschillende vrachtwagenproducenten spraken dan ook met verbazing over de ideeën waarmee Van den Heurik kwam aandragen.

Multi inzetbaar

De reden voor de ontwikkeling ligt in het feit, dat de bouwwerken van Wilma zijn verdeeld over het hele land en de productieplanning kan niet altijd onderling op elkaar worden afgestemd. Dat geeft logistiek problemen.

Hij schetst een voorbeeld: "Er wordt een container aangevoerd van Nederweert naar Amsterdam en op dezelfde dag kunnen er allehande materialen worden afgevoerd van Zandvoort naar Nederweert. Dat geeft een logistiek probleem. De huidige container zal zonder retourvracht (leeg) van Amsterdam naar Nederweert moeten rijden omdat deze container-

wagen alleen maar containers kan vervoeren. De nieuwe wagen is multi-inzetbaar en hoeft dus wel met een retourvracht terug naar Nederweert."

De Scania combinatie beschikt over een zogenaamd Hammar hydraulisch container afzetstelsel, afgekeken van het systeem dat in de havens voor opstapenverlading wordt gebruikt. Daarnaast beschikt de wagen over een Palfinger-kraan. De kraan, van Oostenrijkse makelij, werd twee weken geleden door de Nederlandse importeur op het Zweedse systeem gebouwd. "Het was bestid geen kleine operatie", vertelt J. Claeys van Scania Nederland. Via ons ging het lang, Scania Zweden naar de Hammar-fabrieken in Zweden. Alle extra's die op de wagen zijn aangebracht hebben meer gekost dan de truck 'kaal' waard was. Maar Wilma kan de wagen binnen vier jaar al weer terugverdienen."

Gezien het interesse voor de wagen in de bouwwereld is er inmiddels ootrooi aangevraagd.



Van den Heurik's ontwikkeling wordt beproefd.

af. Stadschouwe. St. Catharina heeft een nieuwe koning.

Zaterdag 23 september wist dhr. Jos Janssen, Boerhavestraat 19, Weert het laatste deel van de vogel af te schieten en mocht hij zich de nieuwe koning van St. Catharina noemen.

Na zijn installatie als koning mocht hij de felicitaties van de Gilde-broeders en zusters in ontvangst nemen alsook van onze vrienden van het St. Joris Gilde uit Kullille en de vele vrienden en bekenden die dit vogelschieten 1989 hebben meegemaakt.

Personeel Van Berlo Heem voert actie

WEERT - Het personeel van bejaardentehuis Van Berlo Heem heeft dinsdag 26 september actie gevoerd voor een betere CAO. Zo deden de werknemers pamfletten uit en haalde men solidariteitsbetuigingen op.

"Het personeel wordt al jarenlang geconfronteerd met een te krappe personeelsformatie. Ook bij Van Berlo Heem moeten alle zeilen bijgezet worden om aan de bewoners de minimale zorg te blijven bieden", zo schrijft het actiecomité van Van Berlo Heem in een persbericht. Verder schrijft het actiecomité dat het een betere betaling wil.

SLECHTS ÉÉN WEEK!

AGFA CT 100 DIAFILM
De beste diafilm ooit 135-24+3 7.95
door Agfa gemaakt!
**NU 3 HALEN
2 BETALEN!**
Van woensdag t/m dinsdag
WEERT, Muntpassage 10
ALTIJD BETER ALTIJD VOORDEELIGER

Licence to kill

Vismorgen werd ik uitgeputter wakker dan toen ik naar bed ging. Ik zette de automatische radio naast mij wroefte af, want een stem deelde te opdringerig mede, dat men vergunning tot doden had. Nee, zeg nou zelf, ik sta 's morgens toch ook niet naast hun bed te brullen dat ik middestanddiploma heb. Toen kwam het kind naar boven en zei dat er een spin in de kamer rondliep. "Jaag ze weg," zei ik kortzellig. "Dat durf ik niet," zei ze rillerig op haar blote voeten; "en Polleke doet ook niks, het is helemaal geen waakhond. Dadelijk vreet die spin mijn speelgoed nog op." "Ik kom niet naar beneden voordat die grisol weg is," roept mijn vrouw. Vroeger sprong ik vrolijk uit mijn bed met de uitroep: "Geloofd zij Jezus Christus." Nu gebeurt dat stram en onder een zuchtend 'nooddij'. Nou ja, er is geen

garantie meer op. In de kamer zie ik geen spin, maar ik maak een zwaai met mijn arm en houd daarna mijn vuist gesloten. "Laat eens kijken door een spleetje," vraagt mijn dochter. Ik weiger; het niet-aanverwijze beest zou kunnen ontsnappen. Samen lopen wij naar buiten en ik maak een tweede zwaai, nu met de hand open. "Ik zie niks," zegt zij wantrouwig, maar ik beweer dat het dier nu tussen de struiken zit. "Kan hij lekker soezebollen," zegt zij tevreden. Mijn vrouw dault af. Zij zet koffie, smeert een sneetje en vraagt om de jam. "Dat jij nou zo'n beest gewoon vastpakt, zegt ze met bewondering; "ik zou het niet durven."

Jan Nijs
Het boek 'Van Binnen de Wallen' van Jan Nijs komt 20 oktober uit.

Weekblad

kanton weert

De oudste krant voor Weert en omgeving

Oplage: 36550 ex.
Verschijnt in de gemeenten: Weert, Budel, Maarheze, Nederweert en Stramproy.
In de Belgische plaatsen: Bocholt, Hamont, Kinrooi, Loozen, Molenbeersel en Reppel.

Redactie en advertenties:
Dries 1
Postbus 451
6000 AL Weert
Telefoon 04950-40073

HORLOGEBATTERIJ.....750

J U W E L I E R

STATIONSSTRAAT 9, 6001 CJ WEERT

TEL. 04950-41552

WILMA BOUW EN SCANIA ONTWIKKELEN UNIEKE VRACHTWAGEN

Truck oplossing voor logistiek bouwprobleem

door Theo Egberts
NEDERWEERT - De afdeling Materieeldienst van Wilma Bouw heeft in samenwerking met Scania een unieke en multifunctionele vrachtwagen ontwikkeld. De investering van f600.000 (inclusief btw) maakt een eind aan een oud logistiek probleem in de bouw. Alles is erop gericht dat zoveel mogelijk wacht-, laad- en lostijd wordt omgezet in rijtijd. De bezettingsgraad loopt bijna op tot de ideale 100 procent.

De nieuwe wagen van de Materieeldienst bestaat uit een motorwagen met aanhanger. De motorwagen is voorzien van een zijlaadsysteem (Hammar) en van een vaste laadkraan (Palfinger) die geheel aan de achterzijde van de motorwagen is aangebracht. Dankzij deze plaatsing kan de vaste kraan motorwagen en aanhanger bedienen. De truck heeft een totaal nuttig laadvermogen van 32 ton.

„Het is een gigantische puzzel geweest om de wagen conform de wettelijke voorschriften uitgevoerd te krijgen” glundert Hennie van den Heurik, hoofd van de afdeling Logistiek van de Materieeldienst en trotse geestelijke vader van de wagen.

Van den Heurik ontwikkelde tien modellen waarvan er uiteindelijk drie verantwoord de weg op mochten. Van de drie bleef de huidige over, omdat daarmee de grootste besparing wordt bereikt. De truck is in Zweden gebouwd en op de samenstelling ervan is patent aangevraagd.

Losse laadvloeren

De wagen pakt zowel zware 6-meter containers op, met bij voorbeeld prefab houtskeletbouw-delen, als bouwkeetcontainers die steeds vaker op de bouwplaats worden gebruikt.

Geheel volgens de gedachte van het snel koppel- en takelbare containersysteem heeft

Wilma Bouw ook enkele 'flats' (6,50 meter) aangeschaft die als verwisselbare laadvloeren op motorwagen en aanhanger worden geplaatst. Hierdoor is het mogelijk om snel losse bouwbenodigdheden te laden zoals betonmolens en stijgermateriaal.

Zelfs zonder flats is belading mogelijk omdat de truck, in tegenstelling tot andere containerwagens, geen open chassis maar een gesloten laadvloer heeft.

Van den Heurik: „Als de truck nog onderweg is, kan hier op de 'werf' in Nederweert al een flat worden beladen. Komt de wagen aan het eind van de middag terug dan staat de gehele lading binnen enkele minuten op de wagen. Overuren voor de heftruckchauffeurs en wachttijd van de vrachtwagen zijn verleden tijd.”

Wissellaadbak

Tijdwinst geldt ook bij aankomst op de bouwplaats. Een complete flat of container is zo afgezet en eventueel retourmateriaal in een mum van tijd geladen. De wagen kan laden en



• Hennie van den Heurik (rechts) en Leo Driessen, de vaste chauffeur van Wilma truck. Een mini-enquête onder de Wilma bouwplaatsen wijst uit dat vanwege snelheid en zekerheid niemand de wagen meer kan missen



lossen zonder af te koppelen. Voor de komst van de nieuwe truck reed Wilma met wissellaadbakken. Hiermee kon men op eenvoudige wijze losse materialen vervoeren. Het handmatig laden van de slechts 18 cm hoge flat is veel makkelijker.

Voor de containers/bouwkeeten, waarvan er inmiddels 400 bij Wilma in omloop zijn, werd een externe vervoerder ingeschakeld. Die haalde de container in Nederweert op en bracht

hem naar de bouwplaats. „Het zijn containers die of met een zijlader worden bediend of met het multiliftsysteem van achteren op de wagen worden getrokken. Dit type wagens rijdt meestal leeg terug, want ze kunnen niets anders vervoeren dan containers” vertelt Van den Heurik.

Niet meer leeg

De multifunctionele vrachtwagen rijdt nauwelijks leeg en

dankzij de den en los dag mee bezoeken pect, wan meer vers schalige p Op deze otische p riaalstroo liggende roet mee naast zijn kerder da aankome

BEDRIJFSAUTO RAI 1990: Vrachtauto steeds meer taakgericht



ALS ONS MERK VERPAKKING DE HET VEILIG

VAN DOORN EXPORT PAC

WILLESKOP 94
3417 ME MONTFOORT | TELE TELE

ESTHETISCH OF FUNC

Bouwplaats

De hoge investeringskosten waren voor Wilma Bouw geen belemmering zelf een vrachtwagen te

ontwikkelen. De wagen bereikt namelijk een beladingspercentage van bijna honderd procent en is veelzijdig inzetbaar.

Multifunctionele truck

Thelma Kuipers

Door verbetering van de logistiek zijn in de bouw grote besparingen te bereiken. Een goed voorbeeld daarvan is te vinden bij Wilma Bouw in Nederweert. Bouwwerken van deze aannemer worden sinds september vorig jaar van materieel voorzien door een multifunctionele, in eigen beheer ontwikkelde vrachtwagen.

Hiermee wordt zoveel mogelijk wacht-, laad- en lostijd omgezet in rijtijd en kunnen zowel containers als steigermateriaal, betonmolens en dergelijke worden vervoerd. Bovendien is de wagen geschikt voor moeilijk bereikbare bouwplaatsen in de binnensteden. Al met al wordt een besparing bereikt, die de hoge investering van 600.000 gulden (inclusief B.T.W.) verantwoord maakt.

Besparing

Hennie van den Heurik, hoofd afdeling Logistiek van de materiedienst, heeft de wagen ontwikkeld omdat conventionele wagens niet geschikt zijn voor containertransport en bovendien teveel tijd kwijt zijn met wachten, laden en lossen. 'Als je die tijden terugbrengt, kun je een fikse besparing bereiken. Dan blijft er meer rijtijd over en kun je meer kilometers met dezelfde vrachtwagen doen met dezelfde loonkosten van de chauffeur. Het resultaat: veel lagere vaste kosten. Je kunt bovendien zeggen dat de wagen milieuvriendelijk is, omdat er geen onnodige, lege ritten mee worden gemaakt.'

Veel nuttige rijtijd gaat verloren, doordat vrachtwagens met bouw materieel naar de bouwwerken rijden maar

geen lading terug kunnen nemen. 'Dat geldt vooral voor containerwagens, die hebben een open chassis. Ik heb berekend, dat ze een beladingsgraad van slechts zo'n 55% bereiken,' aldus Van den Heurik. 'Vroeger huurden wij deze wagens bij een transportbedrijf om bouwkeetcontainers of containers met bij voorbeeld bouw materieel te vervoeren. Negen van de tien keer reden ze leeg terug, omdat ze geen steigerplanken of bouwliften mee kunnen nemen. Daarvoor moest ik dan weer een andere wagen sturen, die in het uiterste geval leeg heen moest rijden. Dat betekende dubbele kosten.'

Ruimtegebrek

Ook de veranderende bouwmethodiek en infrastructuur waren aanleiding zelf een wagen te ontwikkelen: van grote woningbouwprojecten naar kleine stadsopvullings- en renovatieprojecten.

Van den Heurik: 'De korte tijd dat de projecten duren vraagt om een gedegen logistieke aanpak, maar het grootste probleem is het ruimtegebrek. Men kan daar vaak maar een halve of een kwart vracht gebruiken, 1 speciemolen of 100 steigerplanken. Een containerwagen kan echter alleen hele containers meenemen en geen deelvrachten.'

'Bovendien zit bij de meeste conventionele vrachtwagens de laadkraan achter de cabine. Dat betekent, dat de voorwagen naast de achterwagen moet worden gezet om deze te lossen. Een tijdrovende zaak, vooral bij stadsprojecten. Daar is meestal niet voldoende ruimte om beide wagens naast elkaar te

zetten en moet eerst in de buurt een parkeerplaats gezocht worden. De achterwagen wordt dan gelost op de voorwagen, die dan terugrijdt naar de bouwplaats. Op deze manier blijft er weinig rijtijd over van de 11 uur, die een chauffeur per dag mag maken.'



Hoofd Logistiek (rechts) met de vaste Leo Driessen. Hennie van den Heurik, Hoofd

Van den Heurik zette zijn eisen voor de 'ideale truck' op een rij en maakte tien ontwerpen. Zeven vielen direct af, omdat ze technisch niet uitvoerbaar waren of niet aan de richtlijnen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer voldeden.

Van de drie overigen werden de voor- en nadelen en de exploitatiekosten op een rijtje gezet middels een simulatie op de werf in Nederweert.

Deze drie modellen waren:

Een voor- en aanhangwagen met wisselbakken en afzetkraan achterop;

- Een voor- en aanhangwagen met wisselbakken en vaste kraan achter de cabine;

Een voor- en aanhangwagen met zijlader en vaste kraan achterop.

Deze laatste combinatie rijdt nu bij Wilma Bouw rond. Hij werd uitgekozen, omdat hij de grootste besparingen op laad- en lostijden bereikte en de meeste beladen kilometers kon maken. Bovendien bleek uit een kleine enquête onder uitvoerend personeel, dat bijna 70% in deze wagen de meeste voordelen zag.

Verlengde arm

Van den Heurik: 'Onze multifunctionele vrachtwagen bestaat uit een motor- en aanhangwagen met een lage laadvloer vanwege het vervoer van contai-

ners. Toch kan de wagen een nuttig tonnage van 32 ton aan. Dat is wel nodig voor het vervoer van volle containers en zware steigerpijpen.'

'De wagens hebben een gesloten chassis, zodat er behalve containers ook ander bouwmaterieel in vervoerd kan worden. Bovendien is de wagen geschikt voor ons speciale wisselsysteem met zogenaamde flats. Deze worden op de werf of zo mogelijk op de bouwplaats beladen, terwijl de chauffeur nog onderweg is.'

Met het oog op moeilijk bereikbare bouwwerken in smalle straten, worden de containers met een zijlader geladen. Van den Heurik: 'Als een container op het trottoir staat moet een achterlader daar overheen om de container weg te tillen. Het gevolg is een kapot trottoir en een schadeclaim van de gemeente. Nu blijft de wagen gewoon naast de container op straat staan. Bovendien heeft de zijlader een verlengde arm, zodat twee containers van elk 2.90 m gestapeld kunnen worden. Ook iets, dat bij renovatieprojecten voorkomt. Voorheen moest daarvoor een speciale kraan gehuurd worden, wat zo'n 300 gulden kost per keer dat er gestapeld of afgetild moet worden.'

Om deze 'ideale' wagen gerealiseerd te krijgen heeft Van den Heurik gesprekken gevoerd met leveranciers van vrachtwagens, aanhangers en laadkranen. In het begin reageerden deze zeer verbaasd, dat een aannemingsbedrijf met zulke bijzondere eisen kwam. Maar na wat heen en weer gepraat raakte men al snel enthousiast.

Uiteindelijk is Van den Heurik in zee gegaan met Scania voor de motorwagen en Netam voor de aanhanger. De zijlader voor de containers is van Hammar, de lichte vaste kraan van 13,5 ton/m is van Palfinger en de flats met opbouw zijn van Knapen Hydrauliek. De speciale banden zijn ontwikkeld door Michelin, die ze inmiddels in haar assortiment heeft opgenomen.

Gat-in-de-markt

Met de multifunctionele truck heeft de materieeldienst een transportprobleem opgelost, waar veel aannemingsbedrijven mee te kampen hebben. Van den Heurik is er dan ook heilig van overtuigd een gat-in-de-markt gevonden te hebben. 'Dit idee is interessant voor bouwbedrijven die hun eigen transport verzorgen, zoals wij. Maar ook bedrijven, die daarvoor een transportbedrijf inschakelen kunnen er hun voordeel mee doen.' □

Terugverdienen in minder dan vier jaar

Goedkoop is de multifunctionele oplossing van Wilma Bouw niet. Voor de hele wagen was een investering van ongeveer zes ton inclusief BTW nodig. Alle extra's bij elkaar, zoals de verlengde arm, de flats, de bijzondere banden, hebben meer gekost dan de truck kaal waard is. Volgens de berekeningen van de materieeldienst kan de meerinvestering ten opzichte van een conventionele truck met wissellaadbak en vaste kraan (die 387.000 zou kosten) echter in minder dan vier jaar worden terugverdiend.

Vergeleken met zo'n truck met wissellaadbakken is de tijdswinst gemiddeld 0,88 minuut per dag x 202 dagen = 177,76 minuten à f 80,- per uur = f 14.220,-. Rekening houdend met de rente en afschrijving van 13,88 procent is de terugverdientijd 3,6 jaar. De volgende vijf jaar van de geplande levensduur zijn pure winst.

Die winst zit hem met name in de beladingsgraad van de wagen: een containerwagen komt met wat geluk aan 55% (zonder deelvrachten), terwijl de multifunctionele wagen een beladingsgraad van 92% (met deelvrachten) heeft. Van den Heurik denkt dit percentage zelfs nog iets op te voeren.

'Dat brengt ons op een gemiddeld rendement van ongeveer 27%. Daarbij zijn de voordelen van het niet uitbesteden en de effecten op de rest van de organisatie nog niet eens meegerekend. Je krijgt namelijk een veel flexibeler manier van werken en transporteren,' aldus Van den Heurik.

Ook voor de bouwplaats zelf levert de truck voordelen op: dankzij het wisselsysteem met flats komt de wagen nagenoeg altijd op tijd aan op het werk. Er kan een nauwkeuriger planning worden aangehouden, omdat het materiaal aanwezig is als het nodig is. Of, zoals dat in logistieke termen heet: Just In Time.



chauffeur van de multifunctionele truck, Logistiek.

1989 Hennie van den Heurik heeft multi uitgevonden.



1989 Multi 1 rapport EVO0001.jpg