

Transport & Logistiek

EENENTWINTIGSTE JAARGANG

27 juni 2013 • 13



DEELMARKT EXCEPTIONEEL TRANSPORT:

Innovatief vermogen

Voor Piet Luijendijk, eigenaar van TSH Transportservice, kwam een droom uit toen hij in 2007 voor zichzelf begon. Natuurlijk is het iedere dag opnieuw een race tegen de klok. Maar belangrijker, Luijendijk haalt nog altijd veel plezier uit zijn werk.

DOOR SUZANNE ANDERS

Soms is het transport zo groot, breed of lang dat transportbegeleiding noodzakelijk is. Dit houdt simpelweg in dat er één of meerdere voertuigen met het transport meerijden om alles in goede banen te leiden. Indien iemand in Nederland transportbegeleider wil worden, moet hij hiervoor zijn begeleidingslicentie halen. Met deze licentie mag de transportbegeleider bij een exceptioneel transport het verkeer ophouden. De begeleider heeft vrijstellingen om busbanen te berijden, verdrijvingsvlakken en doorgetrokken strepen te negeren, zolang dit noodzakelijk is voor een verkeersveilig exceptioneel transport. Een groot aantal exceptionele vervoerders heeft transportbegeleiders zelf in huis. TSH Transportservice uit Velsen-Noord is een kleinschalig, onafhankelijk bedrijf dat een compleet pakket aan diensten levert op het gebied van exceptioneel vervoer, waaronder gecertificeerde transportbegeleiding. Daarnaast kan TSH Transportbegeleiding ook de benodigde ontheffingen verzorgen en vervoerders tijdig een herinnering sturen als hun langlopende ontheffingen komen te vervallen. De ervaring van Piet Luijendijk (62), eigenaar van TSH Transportservice, gaat terug tot 1980 als motoragent en vanaf 1993 als particulier begeleider van exceptionele transporten. Vandaag gaan we een dag op pad met Luijendijk; om stipt 9 uur in de ochtend haalt hij ons op het hoofdkantoor



'Ik vind dit werk heerlijk'

van TLN op.

Dromen waarmaken

Zodra we zijn ingestapt, steekt de vrolijke Luijendijk van wal. 'Het was afgelopen 2 juni alweer 20 jaar geleden dat ik mijn begeleidingslicentie behaalde. En eigenlijk ben ik vanzelf in dit werk verzeild geraakt.' Luijendijk neemt ons mee terug in de tijd en vertelt dat zijn loopbaan bij het leger begon; hier haalde hij zijn groot rijbewijs. Niet zo gek dus dat hij na 5 jaar de overstap maakte naar Van den Broek Internationaal Transport, waar hij als internationaal chauffeur aan de slag kon. Het was een kans om de mooie plekken in Europa te ontdekken. Maar na een kleine 5 jaar wilde Luijendijk toch wat anders. Ditmaal besloot hij naar de Politie school te gaan, waar hij meteen als wijkagent aan de slag kon en enige tijd later als motoragent. De circa 14 jaar bij de politie bracht Luijendijk tot de keuze om

uiteindelijk een zelfstandige begeleider van exceptionele transporten te worden. Luijendijk: 'Dankzij mijn politieachtergrond weet ik op welke wijze ik met bepaalde instanties moet omgaan en kan ik nog dagelijks de verkeerswetgeving gemakkelijk toepassen.' Luijendijk ging aan de slag bij Klomp Transport te Harderwijk, waar hij zich dagelijks bezighield met de organisatie en begeleiding van exceptionele transporten. Zijn kennis en ervaring die hij had opgedaan bij de politie kwamen heel goed van pas. Toch was het nog altijd een droom van Luijendijk om voor zichzelf te beginnen. En dat was mogelijk toen in 1993 werd besloten om de begeleiding van exceptionele transporten te privatiseren. Luijendijk durfde echter niet meteen bij zijn werkgever op te stappen. Tot zo'n 6 jaar geleden; dromen moet je najagen, besloot hij, het is nu of nooit. En dus verliet Luijendijk zijn werkgever en was TSH Transportbegeleiding een feit. Grapt: 'Mijn

rt en nieren:



om te doen'

accountant raadde het meteen af. Die vroeg: waar begin je aan? Maar het ondernemerschap geeft mij een enorme *drive*, ik vind het heerlijk!

Netwerken belangrijk

Gezien zijn leeftijd probeert Luijendijk het tegenwoordig iets rustiger aan te doen. Zo werkt hij gemiddeld circa 60 uur in de week. Daarvan zit hij 35 uur in de auto. 'De begeleidingen die ik over heb, geef ik aan geselecteerde collega's.' De werkzaamheden op kantoor bestaan uit het bemiddelen in ontheffingsverleningen, het herinneren aan langlopende ontheffingen die gaan verlopen en routeonderzoek. Feitelijk regelt Luijendijk dus alles wat er bij een exceptioneel transport om de hoek komt kijken. Meestal begint hij vroeg in de ochtend met werken. Er gaat namelijk nogal wat tijd in deze werkzaamheden zitten. Luijendijk: 'Het is altijd druk en vaak komen er op het laatste moment nog

aanvragen voor ontheffingsverleningen binnen. Eigenlijk is het elke dag weer een strijd. Je hebt te maken met zoveel partijen: ontheffingverleners, wegbeheerders, ambtenaren, noem maar op. Dat maakt het allemaal erg complex.' Erg blij is Luijendijk daarom met zijn vrouw, die altijd achter hem staat. 'Op vakantie zit ik meestal nóg met een laptop op schoot, maar daar heeft zij alle begrip voor.' Luijendijk vertelt verder in meerdere overleggen en besturen te zitten. Zo maakt hij onder meer deel uit van het bestuur van de TLN-deelmarkt Exceptioneel Transport. Dit werk doet hij niet voor de gezelligheid alleen, benadrukt Luijendijk. 'Het is natuurlijk belangrijk om, ook namens collega-begeleiders, bepaalde zaken aan het daglicht te brengen. En niet op de laatste plaats is het goed voor je netwerk.' Dan naderen we een kleine wegopbreking waarover Luijendijk opmerkt dat die straks wel eens voor problemen kan gaan zorgen. Maar druk maken heeft geen zin. Verdere afmetingen van de romp heeft Luijendijk nog niet, dus dat zien we zo wel. Luijendijk licht namelijk toe dat de romp van de Boeing 737, het transport van vandaag, via een zelfstandig bemiddelingsbureau, EAF Logistics LTD in Groot-Brittannië, hiernaartoe is gebracht. 'In dergelijke gevallen zie je dan vaak pas ter plekke hoe groot, hoe breed en hoe zwaar het transport is.'

Goed zoeken

In de verte doemt de Maeslantkering op. Niet veel later naderen we de paspoortcontrole voor het haventerrein. Nog voordat we daar doorheen gaan, neemt Luijendijk contact op met Steve Cook (57), de chauffeur die wij zo dadelijk gaan begeleiden. Cook heeft

aangegeven waar hij staat, maar toch is het nog even goed zoeken tussen de tientallen vrachtauto's die hier staan geparkeerd. Dan zien we hem en door het raampje heen schudt hij ons de hand. We willen echter zo snel mogelijk naar buiten, aangezien het in de cabine

Ondernemerschap geeft Luijendijk enorme drive

bloedheet is. De airco van de Mercedes Vito van Luijendijk heeft het begeven. Luijendijk loopt vervolgens een rondje om het gevaarte, maar al snel blijkt dat het hier om standaard afmetingen gaat. Officieel hoeft er dus helemaal geen begeleider mee. Dit had Luijendijk al vanuit de ontheffing opgemaakt, vertelt hij, maar omdat Cook niet kan zien wat er achter hem gebeurt, vindt hij het toch prettiger als er iemand achter hem rijdt. Vervolgens vertelt Cook wat meer over de romp van het vliegtuig. Die wordt vanavond vanaf de grens bij Venlo verder begeleid door een Duitse begeleider, waarna die in Duitsland kan worden gebruikt als onderdeel van een opleidingscentrum. Het vervoer van een romp is verder niet veel bijzonders voor Cook, hij heeft dit vaker gedaan. Naast vliegtuigrompen zijn het voornamelijk legertrucks die hij vervoert. Wij zijn ondertussen onder de indruk van hoe dun de behuizing van de romp in werkelijkheid is. Daar kun je maar beter niet te lang over nadenken. En dat doen we dan ook niet, want het is tijd om af te



Goede wisselwerking tussen Steve Cook en Peter Luijendijk.

spreken waar we zo meteen een bakkie koffie gaan doen. Aansluitend spreken de heren met elkaar af dat ze op kanaal tien met elkaar gaan communiceren. Luijendijk zet alvast het zwaailicht aan.

Verkeer tegenhouden

Het duurt even om van het terrein af te komen. Vanwege de afmetingen van het transport kan Cook niet via de reguliere uitgang het terrein verlaten. Daarvoor moet een hek worden opengemaakt; anders kan hij de bocht niet maken. Luijendijk heeft aan een medewerker gevraagd of hij dit kan doen, maar die werkt eerst op zijn gemak een hamburger weg. Na ongeveer 15 minuten is het zo ver en rijden we met Cook achter ons weg. Eigenlijk is alleen het beginstuk riskant, vertelt Luijendijk. Op de snelweg zijn er meestal geen hindernissen. Als we vervolgens de wegopbreking naderen die we eerder tegenkwamen, merkt Luijendijk op dat het met het vele verkeer dat tegemoet komt toch wel eens link kan gaan worden. Cook zwenkt uit met zijn gevaarte en heeft ook de baan in tegenstelde richting nodig. Luijendijk waarschuwt Cook. Hij instrueert hem te stoppen, waarna Luijendijk het gas hard intrapt om even verderop het tegemoetkomende verkeer te laten stoppen. We gaan midden op de weg stilstaan. Als de weg vrij is, geeft Luijendijk Cook het sein om onze richting op te komen. Ondertussen moet Luijendijk lachen. 'Kijk, het naderende verkeer moet altijd zien wat er gebeurt. Dus het stelt zich steeds verder op



Romp van Boeing 737 in haven van Hoek van Holland.

naar links. Dat is toch niet handig! Mensen zijn soms net koeien, als je dit ziet.' Even later, als we de snelweg naderen, parkeert Luijendijk zijn auto in de berm. Cook kan ons nu voorbij rijden, waarna Luijendijk hem de komende uren aanwijzingen kan geven over de route die hij moet aanhouden en wanneer hij van rijbaan kan wisselen. Met name dat laatste neemt bij het links invoegen extra risico's met zich mee, omdat Cook rechts in de cabine zit en daardoor nog minder kan zien. Cook moet dus wel volledig op Luijendijk vertrouwen en de aanwijzingen direct opvolgen. Wacht hij te lang, dan schiet er misschien weer een auto tussen. Onderweg zullen we dit echter toch een aantal keer meemaken, soms tot onze grote schrik. Waarna Luijendijk het uitproest, hij is wel wat gewend.

Spectaculair gezicht

Nadat Cook heeft getankt en we koffie hebben gedronken, vervolgen we onze route. De communicatie met Cook verloopt goed en soms waarschuwt hij ons dat we zo meteen een baan naar links moeten, omdat er een pechgeval aan de kant van de weg staat. We vragen ons echter af of deze wisselwerking tussen vrachtautochauffeur en begeleider altijd zo lekker loopt. Luijendijk vertelt dat chauffeurs verplicht zijn om de aanwijzingen van hun begeleider op te volgen, maar dat er soms toch discussies ontstaan. 'Litouwers of Polen willen nog wel eens zomaar naar links gaan. Dan is het een kwestie van meteen optreden en zeggen dat naar mij moet worden geluisterd.' Dan naderen we een tunnel waarvoor Cook alvast weer in het midden van de weg moet gaan rijden. Maar dan lukt het Luijendijk niet om contact met hem te

krijgen. Ook op zijn andere mobiele nummer blijkt geen contact mogelijk. Hoewel Luijendijk geen enge situaties verwacht, denkt hij wel hardop terug aan de wijze waarop het bij de Wijkertunnel wel een keer bijna fout ging. 'Bij die tunnel moet je van tevoren bellen dat je er aan komt. Anders gaan de slagbomen dicht en gaat het alarm af. Ik was een keer vlak in de buurt van de Wijkertunnel met een transport, maar ik kon met geen mogelijkheid contact krijgen. Ik had toen al bijna aan de chauffeur doorgegeven dat we dan maar de pont moesten nemen. Uiteindelijk kreeg ik net voordat ik de Wijkertunnel naderde wel contact met de mensen die de apparatuur bedienen. Er bleek een telefoonstoring te zijn. Nou, toen kneep ik hem wel even, hoor.' Even later zien we Cook uit zichzelf naar links bewegen en is het weer een spectaculair gezicht om met oranje zwaailichten door de donkere tunnel te rijden. Een exceptioneel transport blijft bijzonder om naar te kijken, maar is helemaal gaaf als je er zelf onderdeel van uitmaakt. Je moet, zo merken we vandaag, toch wel over de nodige lef beschikken om het overige verkeer te laten stoppen of te dwingen om op veilige afstand achter het voertuig te blijven rijden. Inmiddels is er weer contact met Cook en leggen we het laatste stuk naar wegrestaurant Nobis Asten af. Daar zal Cook tot diezelfde avond moeten wachten om door de volgende begeleider te worden opgehaald. Naast het wegrestaurant ligt echter het enige, overigens bewaakte, parkeerterrein waar Cook, in tegenstelling tot bijna alle andere parkeerterreinen, kan parkeren. Samen eten we hier gezellig nog wat, waarna we Cook achterlaten om, ditmaal vol gas, terug te rijden naar Zoetermeer.



Peter Luijendijk en Steve Cook vlak voordat ze afscheid nemen van elkaar.