

SALLAND OLIE

GEVAT

SEPTEMBER 2016

#19



IN GESPREK MET...

VAN DEN HEUVEL
LOGISTIEK

ONTWIKKELING

WIM TURKENBURG
& CO₂ REDUCTIE

NOG EVEN

Het lijkt nog zo ver weg, maar 2017 staat al bijna voor de deur. En al wordt er in de laatste maanden 'normaal' gewerkt, het is ook de periode van terug- en vooruitkijken.

In de eerste helft van dit jaar is de volledige integratie van Salland Olie en Nijol Oliemaatschappij afgerond. Onze collega's van de binnen- en buitendienst hebben er alles aan gedaan om deze integratie zo geruisloos mogelijk te laten verlopen. En, naar het zich laat aanzien, is dat goed gelukt. Gezamenlijk zijn we nog beter in staat om de hevige concurrentie het hoofd te bieden.

Niemand weet wat de toekomst brengt. Wat we wél kunnen - en wat we ook doen - is met alle kennis en kunde die we hebben met zo goed mogelijke, concrete plannen het nieuwe jaar in gaan. Dat geeft vertrouwen.

Verder

In deze uitgave van GEVAT kijken we onder andere naar de bredere horizon van omgaan met energie. 'Energie professor' de heer Wim Turkenburg geeft zijn visie op de klimatologische ontwikkelingen en hoe wij onze wereld zullen moeten (her-)inrichten om niet te verdrinken of te verstikken. Niek Roessink verhaalt over de brandstof GTL, de vloeibare tegenhanger van LNG, die wij reeds jaren geleden succesvol hebben geïntroduceerd.

Met deze informatie willen wij onze betrokkenheid bij mens en milieu inhoud geven en duidelijk maken dat wij voorop willen lopen bij innovaties en vernieuwing in de vraag naar alternatieve brandstoffen.

Verminderde belasting van het milieu kan ook per direct: door gebruik te maken van de juiste, op elkaar afgestemde smeermiddelen en brandstoffen, zijn besparingen van 5 tot 10% te behalen. Met de huidige brandstofprijzen heeft een dergelijke aanpak mogelijk niet uw grootste interesse, maar de situatie van nu zal niet blijvend zijn. De verhouding tussen vraag en aanbod zal doorslaan naar 'meer vraag'. Voeg daar de accijnsaanpassingen aan toe en de prijzen zullen wederom ras stijgen.

Hiernaast ook aandacht voor het Ronald McDonald Huis. En al hebben we veel sympathie voor de organisatie als totaal, het Ronald McDonald Huis in Zwolle heeft een extra warme plaats in het hart van ons bedrijf.

Ik wens u goede zaken.

Peter Groen
Directeur



HOE VAAK SLAAT U DRIE VLIEGEN IN ÉÉN KLAP?

In het dagelijkse leven is dat niet zo eenvoudig: drie vliegen in één klap slaan. Twee is al uitzonderlijk, laat staan drie. Immers, hoe vaak doet de kans zich voor?

Zelden. Des te leuker om te weten dat donderdag 13 oktober aanstaande zich zo'n kans voordoet. Hoe? Door in te schrijven voor en deel te nemen aan de zesde editie van de Ronald McDonald Rally!

Het is alweer vijf jaar geleden dat het Ronald McDonald Huis in Zwolle de rally voor het eerst organiseerde. Het Huis is een thuis voor kinderen en ouders in een voor hen zeer kwetsbare periode (meer informatie: www.kinderfonds.nl/huis-zwolle).

Ondanks dat het meeste werk in het Ronald McDonald Huis wordt verricht door vrijwilligers, zijn er wel degelijk kosten. Om deze kosten te kunnen dekken, vindt actief fondsenwerving plaats. De Ronald McDonald Rally is daar een goed voorbeeld van.

Deelnemers uit eerdere edities hebben steeds genoten van een uitstekend verzorgde rally. Dit jaar nemen de initiatiefnemers geen genoegen met minder. Daarom is er gekozen voor een maximum van in totaal 60 equipes.

En hoe zit het met die andere twee vliegen? Naast genieten van de competitie en het rijden zelf (toegegeven: deelnemen is belangrijker dan winnen, maar er worden fraaie prijzen weggegeven!), kunt u tijdens het diner ook genieten van culinaire hoogstandjes van de horecastudenten van het Deltion College. Dus: in vertrouwde handen. En last but not least: wie meedoet is in goed gezelschap van mensen die het hart op de juiste plaats hebben zitten.

Ronald McDonald Rally 2016: van harte aanbevolen. ♦



WIJZIGING BANKREKENINGNUMMER

In verband met de optimalisatie van interne processen wijzigen wij in september ons algemeen bankrekeningnummer naar:

NL43 INGB 0003 3646 61.



NIEUWE TEXACO VESTIGING ÉN BSP STATION

BOUWEN AAN PERSPECTIEF

Op donderdag 1 september jl. opende Salland Olie een nieuw BSP station in Lemelerveld, pal naast Tielbeke Logistiek. En ook Texaco is sinds kort een vestiging rijker. "Ons doel is om op iedere relevante plek in Nederland klanten te kunnen bedienen", vertelt René Auwema, Area Sales Manager COCO bij EFR Group. "Tot voor kort behoorde Meppel nog niet tot ons Texaco netwerk. We zagen een kans en paktten deze meteen."

Het gevolg: een nieuwe, bemande Texaco vestiging. "Het tankstation sluit qua uitstraling alvast helemaal aan op de andere, vernieuwde vestigingen. Alleen de binnenkant moet nog worden gerestyled. Dit gaat in de eerste helft van 2017 gebeuren. Tot die tijd kunnen we uit de voeten met enkele aanpassingen, zoals de inrichting van een speciale broodjes 'corner'."

Openheid in communicatie

Wat wel gelijk blijft is de personele bezetting. "Het station zelf bestaat al zo'n 25 jaar. Veel van de medewerkers zijn er al lange tijd in dienst. Zij ervaren de transformatie naar Texaco als positief en hebben een goed gevoel bij de frisse draai die we eraan geven."

Uitbreiding

Dat EFR Group als merkhouders flink aan de weg timmert met Texaco, wordt mede duidelijk wanneer Vincent Volker, vertegenwoordiger bij Salland Olie, de opening van het BSP station bij Tielbeke Logistiek toelicht.

"Het gaat hier om een nieuwbouwproject, direct naast de bestaande Tielbeke vestiging die enkele jaren geleden flink is uitgebreid. De organisatie stond enige tijd onder contract van een gerenommeerde concurrent. Toen het contract afliep kwam er een opening. Die kans hebben we met twee handen aangepakt."



De nieuwe locaties in Meppel en Lemelerveld waar u met uw Salland Olie tankpas terecht kunt.

Steunpunten

"De eerste contacten met de distributeur en transporteur uit Lemelerveld waren meteen goed. Er was een zekere klik. Vervolgens is het in een stroomversnelling geraakt. Al moesten we natuurlijk wel een aantal voordelen duidelijk maken om tot overeenstemming te komen.

Belangrijk voor Tielbeke waren de beschikbare steunpunten op vier à vijf verschillende plekken in Nederland. Daaraan konden wij prima voldoen, aangezien onze stations vlakbij de betreffende punten gevestigd zijn. Dit zorgde voor vertrouwen en erkenning."

200 vrachtwagens

"Het plaatje klopte voor hen dus helemaal. En ook wij zijn zeer tevreden", aldus Vincent. "Onze nieuwe partner heeft 200 vrachtwagens rijden. Dat zegt wat over de behoefte aan brandstoffen en smeermiddelen. Het spreekt voor zich dat we er alles aan doen om Tielbeke optimaal te faciliteren." ♦

SMEERMIDDELEN, EEN VAK APART

VRAAG HET ONS!

Salland Olie en Nijol leveren circa 2.000 variaties aan smeermiddelen. Marco Holthof is verantwoordelijk voor het smeermiddelen assortiment. “Een zeer afwisselende en uitdagende baan”, laat hij weten. Logisch, want het uitzoeken van een geschikte olie luistert net zo nauw als het uitzoeken van de juiste machine en –onderdelen voor een bepaald doeleinde.

‘De ene 5W30 olie is de andere niet’

Salland Olie heeft de afnemers van smeermiddelen in vijf hoofdcategorieën onderverdeeld: autobranche, transport, agrarische sector, industrie en retail. “Elke discipline gebruikt weer een ander type smeermiddel, afhankelijk van de toepassing en de specifieke wensen en eisen. Een brandstofmotor vraagt bijvoorbeeld om een heel ander soort smering dan een tandwiel in een productie-omgeving. Iedere toepassing behoeft andere eigenschappen en een eigen viscositeit.”

Maar, de specificaties van een bepaald smeermiddel zijn nog niet sluitend genoeg om als ‘perfecte match’ te kunnen worden gezien. “Tussen de specificaties zitten namelijk ook nog tal van verschillende gradaties, gemaakt voor uiteenlopende karakteristieken. Vaak wordt onderschat hoe belangrijk deze verschillen zijn. Het zit hem met name in de additieven: het pakket van toevoegingen aan de basisolie. De ene 5W30 olie zal subliem werken in motor X, terwijl motor Y ermee ophoudt wanneer dit type olie wordt toegevoegd, en deze juist heel soepel loopt op een andere 5W30 olie. Dat is het effect van de betreffende additieven.”

De investering (meer dan) waard

Salland Olie levert vanuit haar centrale smeeroilomagazijn in IJsselstein smeermiddelen in tal van samenstellingen, voor zeer diverse doeleinden. “Wij geven advies op maat, en zorgen ervoor dat met onze olie het maximale uit de techniek wordt gehaald. De technologische ontwikkelingen staan nooit stil; het is daarom

van groot belang dat de ontwikkelingen op het gebied van smeermiddelen mee-evolueren.

Een andere service die geboden wordt, is het analyseren van de smeermiddelen die bij de klant in gebruik zijn. Het werkt eenvoudigweg door de aanvraag via het lubewatch programma aan te melden en de machinegegevens in te vullen. Na het monster naar het laboratorium van Chevron in België te hebben opgestuurd, is het rapport binnen een aantal werkdagen beschikbaar.”

Gemak

Marco: “Deze service is met name voor industriële klanten erg belangrijk. In hun machines zit in het algemeen dermate veel olie dat het essentieel is om te weten of deze wel of niet vervangen moet worden. De investering van het analyseren (€45,-) is een fractie van de investering om de olie te vervangen. En door een goed ‘monsterschema’ op te stellen, weet de klant precies hoe de olie presteert in zijn specifieke toepassing. Onverwachte stilstand als gevolg van vervuilde olie is het laatste wat een klant wil.

Met goed advies en het gebruik van de juiste olie wordt schade voorkomen en komen zaken als efficiency en performance overeen met de opgegeven fabriekswaarden. Bovendien wordt de levensduur van machines en motoren verlengd, waardoor de investering in een geschikte olie in korte tijd is terugverdiend. Kortom: smeermiddel nodig? Vraag ons naar de vele mogelijkheden. Een telefoontje is al gauw gepleegd; wij helpen graag!”



ONTWIKKELINGEN OP HET GEBIED VAN DUURZAAMHEID

GTL VERDIENT BONUSPUNTEN

De tijd waarin slechts het financiële aspect bij aanbestedingen telde ligt ver achter ons. Bij (EMVI) (overheids)aanbestedingen wordt gekeken naar de totaalimpact van de uitvoering van een aanbesteding. Naast prijs zijn bijvoorbeeld overlast en duurzaamheid wegingsfactoren. Dieselalternatief GTL helpt gunning bij aanbestedingstrajecten.

Bedrijven kunnen rekenen op zogenaamde ‘bonuspunten’ wanneer er effectieve milieumaatregelen zijn genomen. Maatregelen bijvoorbeeld in de vorm van GTL (Gas to Liquid): één van de schoonste brandstoffen die momenteel verkrijgbaar zijn.

Het totaalplaatje bepaalt gunning

Niek Roessink, Manager Depot en Smeermiddelen bij Salland Olie, over de laatste trend die de vraag naar GTL verder vergroot: “We zien dat er sprake is van een top-down effect. De prikkels die de afgelopen jaren vanuit Den Haag zijn gegeven ter stimulering van de nodige milieumaatregelen binnen – met name de grotere – organisaties, banen zich nu ook een weg naar lokale overheden. Dit komt doordat in de maatschappij waarin wij leven, steeds vaker naar het ‘totaalplaatje’ wordt gekeken. Natuurlijk blijft het economische deel relevant, maar langzamerhand begint het door

te dringen dat het één het gevolg is van het ander. Een ‘schonere’ manier van werken voorkomt dat er elders overlast optreedt, met alle (financiële) gevolgen vandien. Het resultaat: bedrijven worden extra gestimuleerd om intern milieumaatregelen door te voeren. En dat lukt, nu er ‘bonuspunten’ kunnen worden verdiend.

Stilte a.u.b.

“GTL behoort tot één van de ‘groenste’ brandstoffen van dit moment. Het product is stil en stoot minder NO_x (fijnstof) uit. Als gevolg van de ‘milieuprikkels’ vanuit de gemeenten, groeit de belangstelling voor GTL. Grondverzetbedrijven, stratenmakers, schilders, aannemers en andere loonbedrijven in de stedelijke c.q. dichtbevolkte omgeving, zijn meer dan ooit op zoek naar duurzame alternatieven om hun kansen te vergroten bij aanbestedingen. GTL biedt dan een groot voordeel.”

*EMVI: economisch meest voordelige inschrijving. Hiervan is sprake wanneer naast de prijs ook de kwalitatieve en/of maatschappelijke factoren bij de gunningscriteria behoren.

EFFICIENT



schonere verbranding/
minder motorvervuiling



direct te gebruiken in
alle dieselmotoren

3,6%
zuiniger dan
diesel

GEMAKKELIJK



zelfde motorvermogen
als bij diesel



rekent af met overlast
van dieseltank



verkrijgbaar bij
bestaande stations

DUURZAAM

3,6%
CO₂ reductie

8,9%/74%
reductie uitstoot
stikstof- en zwaveloxiden

20,7%
reductie uitstoot
fijn- en roetstof

'ENERGIEPROFESSOR' WIM TURKENBURG

De urgentie van milieumaatregelen

“Als we niet oppassen, woont straks ruim de helft van Nederland in Duitsland.” Wim Turkenburg, Professor Emeritus (Natuurwetenschap & Samenleving) bij Universiteit Utrecht, houdt er een tot de verbeelding sprekende theorie op na als het om klimaatverandering gaat.

Met zijn bijnaam 'de energieprofessor', heeft Wim nauwelijks meer een introductie. De hoogleraar Natuurwetenschap & Samenleving is een bekende binnen de wereld van (hernieuwbare) energie. Een item waarmee we steeds vaker en steeds intenser te maken hebben. Zeker in de branche waarvan Salland Olie/Nijol deel uitmaakt.

Bovendien is het een gespreksonderwerp dat ons allemaal aangaat. En de generaties na ons. Immers, het milieu kent letterlijk geen grenzen. Reden te meer om in deze editie van GEVAT de veranderende wereld onder de aandacht te brengen, met als middelpunt het veranderende klimaat.

West-Nederland 'onder water'

De belangstelling voor milieu beperkt zich allang niet meer tot de Greenpeace activisten en geitenwollensokkentypes van deze wereld. Toch is het nog altijd te weinig. Wim legt de toedracht en urgentie van een milieubewuste leefwijze uit: “Door de wereldwijde, continue bevolkingsgroei en behoefte aan welvaart, heeft de economie zich de afgelopen eeuw enorm ontwikkeld. Deze groei is hand in hand gegaan met de toename van ons energieverbruik. Inmiddels weten we dat, als we in dezelfde trend fossiele brandstoffen blijven verbruiken, dit enorme gevolgen heeft voor de uitstoot van broeikasgassen. En dus voor ons klimaat. Niets doen betekent dat de zeespiegel over ruwweg 400 jaar minstens 15 meter hoger ligt,

als direct gevolg van de opwarming van de aarde. West-Nederland zou in dat geval letterlijk onder water liggen. Zover mag het uiteraard niet komen. En dus worden hierover afspraken gemaakt.”

Klimaatakkoord 'tegenstrijdig'

“Op dit moment hebben we al te maken met een temperatuurstijging op aarde van gemiddeld bijna één graad Celsius, in minder dan een eeuw tijd. Echter, omdat er een forse vertraging zit in de gevolgen van uitstoot, gaan we vóór het jaar 2050 sowieso een verhoging van 1,3 à 1,4 graden Celsius halen. Ook al zouden we per direct helemaal stoppen met de uitstoot van schadelijke stoffen.

Eind 2015 is de wereldwijde top bij elkaar gekomen in Parijs voor de jaarlijkse klimaatconferentie. Aldaar werd een historisch akkoord behaald. We moeten ruim beneden een verhoging van 2 graden blijven en streven naar maximaal 1,5 graad Celsius. Maar omdat we door blijven gaan met de uitstoot van schadelijke gassen, zitten er binnen zes jaar zoveel broeikasgassen in de lucht, dat we zeker over die 1,5 graad Celsius heen gaan. En dus wordt het ene plan na het andere ingediend om de uitstoot van broeikasgassen tot een minimum te beperken. Alle landen die er toe doen, presenteerden hun plannen op de conferentie in Parijs. Helaas, al zouden ze al die plannen nu meteen gaan uitvoeren, doorgerekend eindigen we dan alsnog op een temperatuurstijging van tenminste 3 graden Celsius in de tweede helft van deze eeuw. En dat is echt te veel.”

De nationale plannen moeten volgens Wim Turkenburg dus worden aangepast. Dat geldt ook voor de Europese landen. Maar gebeurt dat ook?

Bewustwording

“Er wordt veel geroepen, maar te weinig naar gehandeld. Dit zit hem deels in het feit dat er een gebrek is aan bewustwording en daarbij het gevoel dat het geen zin heeft als we hier niet gezamenlijk naar gaan leven. En dat klopt ook.

Daarom moet er, om te beginnen, een internationaal beleid komen met daarin duidelijke regels. Deels zijn die er al, echter de maatregelen die er zijn, zijn verouderd. De 2020-regel die op Europees niveau is afgesproken, waarbij 20% reductie van de uitstoot van broeikasgassen ten opzichte van 1990 dient te worden gerealiseerd, gaan we waarschijnlijk halen. Maar bij een verdubbeling van dit percentage in 2030, worden nu al vraagtekens gezet. En dat terwijl we, op basis van de nieuw gemaakte afspraken in Parijs, tegen die tijd eigenlijk al op minimaal 50% vermindering van de uitstoot moeten zitten. Uiteindelijk moeten we namelijk naar nul uitstoot. We zullen zelfs weer broeikasgassen uit de lucht moeten halen. Dus hoe langer we wachten met het sterk verminderen van de uitstoot, hoe moeilijker het wordt om ruim beneden 2 graden temperatuurstijging te blijven.”

Nederland versus Europa

Welk aandeel Nederland in de totale Europese reductie gaat hebben, is volgens Wim nog onduidelijk. “Maar feit is wel, dat voor Nederland de lat hoog wordt gelegd”, verklaart hij. “Zonder de Europese Commissie, had bijvoorbeeld in ons land het streven naar 14% energie uit hernieuwbare bronnen in 2020, nooit bestaan. We worden dus gedwongen hier meer over na te denken. En belangrijker: hier meer mee te doen. Dit geldt ook voor het efficiënter omgaan met energie en voor het schoner gebruik van fossiele brandstoffen.”

Dat er nog veel te doen is, blijkt wel uit het gegeven dat Nederland op dit moment ruwweg 6% procent van de benodigde energie uit hernieuwbare bronnen haalt. Het gat naar de beoogde 14% in 2020 is daarmee aanzienlijk. “Een Nationaal Energieakkoord, bestaande uit heel veel Nederlandse partijen, waaronder werkgevers, werknemers, energiebedrijven en milieubewegingen, moet ervoor zorgen dat het Europese doel gerealiseerd wordt.

Uit cijfers is gebleken dat we momenteel ver achterlopen op de rest van Europa. Dat is deels te wijten aan de hoge bevolkingsdichtheid die we hebben, maar vooral aan de (beperkte) natuurlijke energiebronnen waarover we beschikken. Zo beschikken wij nauwelijks over waterkracht en over grond voor de teelt van energiegewassen. Willen we dus meer gebruikmaken van bio-energie, dan moeten we deze – in tegenstelling tot vele andere landen – in grote mate gaan importeren. Daarnaast moeten we simpelweg meer energie gaan besparen, want dat doen we echt nog te weinig. De groei van de economie en de bevolking 'dwingt' ons

tot het gebruiken van meer energiediensten. Die diensten moeten we zo efficiënt mogelijk verrichten, om het totale energiegebruik in ons land tenminste constant te houden en zo mogelijk te laten dalen.”

Alternatieve brandstoffen

Een belangrijk deel van de besparing kan worden gerealiseerd bij de auto. Wim: “De uitstoot door het gebruik van fossiele brandstoffen in het autoverkeer en het vrachtvervoer moet op den duur netto naar nul. Dat is een feit. Hoe sneller dit wordt bereikt, hoe beter. In basis zijn er drie alternatieven: biobrandstoffen, elektriciteit en waterstof.

Biobrandstoffen worden gemaakt uit biomassa en zijn dus, mits duurzaam gewonnen en toegepast, 100% natuurlijk. De accu's van elektrische auto's kunnen worden aangedreven door opgeslagen energie. Bijvoorbeeld aan de hand van beschikbare, maar ongebruikte wind- of zonne-energie. Waterstofauto's hebben een traditionele verbrandingsmotor of brandstofcel. Waterstof kan worden gemaakt uit aardgas (met afvang en opslag van de daarbij vrijkomende CO₂), uit biomassa en uit koolstofarme elektriciteit. De waterstof kan bij de pomp worden getankt; het enige restproduct bij verbranding is waterdamp. Auto's met een brandstofcel zetten de energie die in waterstof zit om in elektriciteit. Met elektromotoren wordt die elektrische energie gebruikt om de wielen te laten draaien. Uiteindelijk wordt dus ook de brandstofcel-auto voortgestuwd door elektriciteit.”

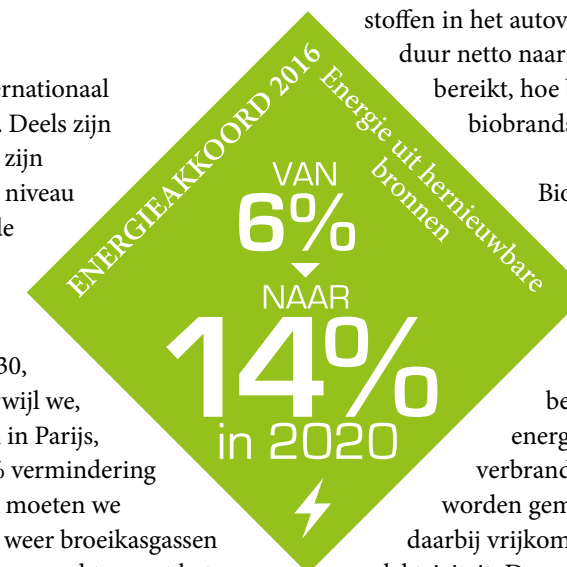
De bezwaren en de oplossingen

“Een probleem van het produceren van waterstof uit hernieuwbare bronnen is dat het relatief duur is”, bekent Wim. “Daarom denk ik dat het produceren van waterstof en deels ook elektriciteit uit aardgas wel eens heel belangrijk kan worden, mits we de CO₂ die hierbij vrijkomt afvangen en ondergronds opslaan. Op dit moment wordt hier heel belangrijk en interessant onderzoek naar gedaan.”

“Accu's hebben een beperkte actieradius en zijn daardoor minder interessant voor bijvoorbeeld vrachtauto's. Een mix van de verschillende alternatieven is daarom niet ondenkbaar.”

Wat betreft biobrandstoffen wil Wim nog een opmerking maken. “Ook bij het gebruik van biobrandstoffen ontstaat CO₂. Via Carbon Capture and Storage (kortweg CCS) kun je die afvangen en ondergronds opslaan. Netto zou dit ertoe leiden dat CO₂ weer uit de lucht wordt gehaald. Dit zou daarom wel eens een heel belangrijke technologie kunnen worden.”

“Een combinatie van genoemde drie alternatieven is mijns inziens dé manier om in de toekomst veilig, verantwoord én schoon op weg te gaan. Het enige dat wij moeten doen, is normeren, innoveren en de alternatieven ook financieel aantrekkelijk maken. En dat heeft de overheid grotendeels zelf in de hand. Of ik geloof in een goede afloop? Absoluut, echter dan moeten we wel veel steviger aan de slag gaan en alle kansen grijpen. Nu is het moment.” ♦



VAN DEN HEUVEL LOGISTIEK B.V.

‘HET IS EEN KWESTIE VAN DOEN’

In gesprek met een ondernemer pur sang: Nijol-klant en rasondernemer Maurik van den Heuvel weet van wanten als het om servicegerichtheid en optimale dienstverlening gaat. Keer op keer leert hij, als directeur/eigenaar van het gelijknamige transportbedrijf en als deelnemer aan de Dakar Rally met zijn DAKARSPEED team, zijn eigen grenzen te verkennen. En verdiende hij zijn sporen door deze continu te verleggen. ‘Een zware rechtervoet’ is niet alleen zijn rijstijl, maar ook zijn ‘way of working’.

Van den Heuvel, sinds 1997

Van den Heuvel Logistiek B.V. werd opgericht in 1997 en is gedurende de jaren uitgegroeid tot een serieuze speler in de wereld van transport, opslag en distributie. De pijlen zijn hoofdzakelijk gericht op vervoer in Nederland en België. Met 250 medewerkers en 100 vrachtwagens, kunnen branchegerelateerde ondernemingen uit Nederland/België letterlijk niet om Van den Heuvel heen. Maar ook directeur/eigenaar Maurik is ergens begonnen.

“Het idee van een eigen transportonderneming is ontstaan in de tijd dat mijn vader – samen met mijn oom – een autobedrijf had. Een klant had een koeriersdienst. Toen die besloot ermee te stoppen, opperde ik: ‘Zou dat misschien iets voor ons kunnen zijn?’ Begin jaren 90 liep de autobranche immers minder vlot dan wenselijk. De overname zou een mooie manier kunnen zijn om onze dienstverlening aan te vullen.”

‘Hobby’ met serieuze reikwijdte

“In eerste instantie beschouwden we (mijn neef en ik) het meer als een hobby, aangezien we daarnaast ook ‘gewoon’ nog studeerden. Na zeven jaar zegden we onze toenmalige baan op. Ik verkocht op dat moment auto’s en mijn neef werkte in de ICT. De carrièreswitch kwam voort uit de gedachte: ‘We zijn nu nog jong, hebben relatief weinig verantwoordelijkheden, dus waarom niet?’”

Van ‘half werk’ had Maurik nog nooit gehoord. “We gingen meteen heel hard: kochten een pand, vervolgens een vrachtwagen en begonnen te concurreren met steeds grotere transportbedrijven.” Dat was niet het enige dat groter werd. “Ook de loods bleven groeien qua omvang, evenals het aantal klanten en medewerkers. En nu staan we hier!” Per 2008 is Maurik de enige aandeelhouder van Van den Heuvel. “Het werd mijn neef te groot. Echter, ook voor hem geldt dat het bloed kruipt waar het niet gaan kan. Sinds vorig jaar is hij in dienst op onze ICT-afdeling.”



♦ Maurik van den Heuvel, Van den Heuvel Transport



♦ Arjan Buur, vertegenwoordiger bij Nijol

‘Blijven bouwen’ in moeilijke tijden

Inmiddels is Van den Heuvel een begrip in de logistieke wereld. Toch was het niet altijd rozengleur en maneschijn. “Hadden we in 2008 nog een groot tekort aan beschikbare chauffeurs en was de levertijd van een nieuwe vrachtwagen opgelopen tot een jaar, begin 2009 klapte de hele markt in elkaar”, aldus Maurik. “Na dit een half jaar lang te hebben aangekeken, besloot ik dat het roer definitief om moest. Door de nodige veranderingen intern door te voeren, voorkwam ik dat we verlies leden. Gelijktijdig ben ik blijven investeren en blijven bouwen aan de toekomst. Letterlijk. In 2009, 2011, 2012 én in 2015 voltooiden we nieuwbouwprojecten.

Of er ooit een einde komt aan onze groei? Misschien. Dit jaar hebben we er bewust voor gekozen om onze focus te verleggen naar investeringen in de ICT in plaats van een uitbreiding met wéér een nieuw pand. Dit doen we om ons te kunnen blijven onderscheiden en op die manier de continuïteit van het bedrijf te waarborgen.”

Duurzaam & veilig

Groot of niet, Van den Heuvel heeft een naam hoog te houden als het om onderscheidend zijn gaat. “Ik herinner me nog dat we in 2000 één van de eerste bedrijven waren, zeker in de logistieke sector, die ISO gecertificeerd werden.” Nota bene in crisisjaar 2009 investeerde Maurik in duurzaam ondernemen. “We hebben hier verschillende mooie MVO-prijzen mee gewonnen. Onder andere het pand en de vrachtwagens (op aardgas en met verlengde laadruimte, waardoor 60% méér volume met dezelfde energie en uitstoot - red.) hebben hier een belangrijk aandeel in gehad.”

En ook in 2016 gebruikt Maurik zijn onbegrensde ondernemersspirit voor iets nieuws: “Dit is het jaar waarin bij ons de veiligheid centraal staat. De ICT-afdeling heeft hierin een cruciale rol. Daar worden onder andere hulpmiddelen voor onderweg ontwikkeld. Denk dan aan zaken als een radar die de afstand met de voorligger controleert, een systeem dat voorkomt dat de chauffeur onbedoeld van rijbaan wisselt (Lane Departure Control) en een irisscanner die signaleert of een chauffeur vermoeid raakt achter het stuur. We willen hierin voorop blijven lopen, omdat het een echte meerwaarde biedt.”

Instinctieve beslissingen, meetbare resultaten

Ideëën uitvoeren. Dat is de drive bij Van den Heuvel. “Het is een kwestie van doen. De markt bepaalt in basis onze business.”

DAKAR SPEED

Dakar en Van den Heuvel: ze worden tegenwoordig in één adem genoemd. Is de deelname van Maurik met zijn DAKARSPEED Dakar Rally team iets van de laatste jaren, zijn racehistorie gaat een stuk verder terug. “Mijn liefde voor de motorsport ontstond in de periode dat mijn vader nog auto’s verkocht. Ik was een jaar of 11 en deed regelmatig mee aan autocrosses in weilanden.

Later ben ik gaan deelnemen aan Speedway races. Vervolgens haalde ik mijn racelicensee en ging Enduro rijden (motorcross - red.). Zo kwam ik in de ‘offroad wereld’ terecht. De wens om aan de Dakar Rally mee te doen werd alsnog groter. Drie jaar geleden hakte ik de knoop door: ik kocht een vrachtwagen en verzamelde een team om mij heen. De resultaten van de eerste editie waren meteen indrukwekkend te noemen. Grote namen als Jan Lammers en Frits van Eerd wist ik achter me te houden. Niemand die dat zag aankomen.”

Meedoen ‘een feest op zich’

Om dit voor elkaar te boksen, moesten Maurik en zijn team wel een aantal offers brengen. “Er wordt fysiek en mentaal veel van je gevraagd. De aanloop begint maanden eerder. Direct na de zomer begint het trainingsprogramma, zodat we optimaal voorbereid aan de start verschijnen. Tijdens de rally is het zaak om geheel gefocust te blijven. Toch zijn er momenten dat je simpelweg niet 100% voluit kunt gaan. Soms is het beter om 90% te geven als je de finish wilt halen. Al ben je wel genoodzaakt risico’s te nemen als je voor een klinkende eindklassering gaat. Het is dus continu zoeken naar de juiste balans. Echter, meedoen is al een feest op zich.”

Een feest dat hij niet alleen met zijn team viert. “De eerste keer dat we meededen, heb ik alle medewerkers bij Van den Heuvel uitgenodigd om te komen kijken tijdens de Pre-proloog. Dat was fantastisch. Tijdens de tweede editie heb ik onze klanten gevraagd om dit spektakel van dichtbij te komen aanschouwen. Daar hebben ze het nog steeds over. Geweldig!”



Vervolg op pagina 10



“Kansen liggen niet bepaald voor het oprapen. Maar als ik ze zie, grijp ik ze. Daar heb ik geen (business)plan voor nodig.”

Vervolg van pagina 9

“De kunst is om hierop zo snel mogelijk te anticiperen. Flexibiliteit staat aan de basis van ons succes. Doordat we snel kunnen veranderen, hebben we een antwoord op actuele vraagstukken.

Ik ben tamelijk impulsief van karakter, houd van snel schakelen (en niet alleen in de auto) en aanpakken. Kansen liggen niet bepaald voor het oprapen. Maar als ik ze zie, grijp ik ze. Daar heb ik geen plan voor nodig (het eerste businessplan moet nog het licht zien - red.). Ik maak dus veel instinctieve beslissingen. Daartegenover staat dat we duidelijke prognoses hebben. Alles wordt gemeten. Zo weet ik precies wat er vandaag binnenkomt en uitgaat. En ook wat ik morgen kan verwachten. Dat weten de medewerkers ook. Waardoor hun betrokkenheid zeer hoog is.”

Geprikkeld blijven

Bij Van den Heuvel heeft iedereen zijn of haar eigen verantwoordelijkheid. “Wij hebben geen ‘managerscultuur’. Wij doen waar we ons goed bij voelen. En waar we goed in zijn.”

Het vertrouwen in zijn team komt uiteraard niet zomaar uit de lucht vallen. “Ik ben heel zorgvuldig geweest met het verzamelen van de juiste mensen om mij heen; het zijn allemaal mensen die ik al kende en waarvan ik weet dat ik erop kan bouwen. Loyaliteit is voor mij erg belangrijk. Daarbij beschikken ze over de benodigde kwaliteiten om de zaak draaiende te houden.

We hebben een heel open cultuur. Iedereen weet van zichzelf hoe hij of zij presteert aan de hand van cijfers, trekt daar zijn

of haar conclusie uit, leert ervan en gaat er weer vol gas voor. We merken dat het stimulerend werkt wanneer de uitkomsten van de performance bij een individu bovengemiddeld zijn. Door dit digitaal inzichtelijk te maken, blijven medewerkers geprikkeld om ervoor te gaan.”

Alternatieve brandstoffen

Over loyaliteit gesproken. “We zijn al 20 jaar klant bij Nijol. Het eerste contact kwam van onszelf uit; nadat we verhuisd waren naar Uden zochten we een pomphouder in de omgeving. Nijol bleek bij uitstek geschikt.”

Behalve qua vraag en aanbod, weten de twee partijen elkaar ook te vinden in hun visie. “Wij herkennen ons in de ambitie om voorop te lopen in de markt en voortdurend op zoek te gaan naar nieuwe mogelijkheden om onszelf te blijven onderscheiden”, aldus Arjan Buur, vertegenwoordiger bij Nijol. “Door actief mee te denken, trachten we Van den Heuvel optimaal te faciliteren binnen hun proactieve ondernemerscultuur. Zoals het aanbieden van alternatieve brandstoffen.”

En de samenwerking gaat verder dan dat. Maurik: “Op het moment dat we overwogen om een eigen pomp op het terrein te plaatsen, kwam Nijol met een geweldig initiatief. We konden niet alleen gebruikmaken van het Nijol station hier om de hoek, maar - in geval van oponthoud - ook van de andere twee Nijol stations in Uden. Met dezelfde condities. Zo behield Nijol een klant en hoefde ik niet te investeren; een absolute win-winsituatie.” ♦

NIEUW: HAVOLINE ProDS

OPTIMALE MOTORBESCHERMING

De ontwikkeling van nieuwe automotoren gaat hand in hand met de ontwikkeling van nieuwe motorolie. Fabrikanten willen steeds meer met minder: meer prestaties, meer brandstofbesparing en meer verfijning met steeds kleinere motoren. De nieuwe Havoline ProDS motoroliën van Texaco zijn speciaal ontwikkeld om de nieuwste generatie voertuigen te beschermen.

Havoline ProDS met Deposit Shield Technology van Texaco® voorkomt aanslag van verontreiniging in de motor. Met proactieve bescherming en prestaties waar dat nodig is, voldoet de olie in alle rijomstandigheden ruimschoots aan de industriestandaarden.

Belangrijk punt is dat in kleinere motoren minder ruimte is voor olie. Dit vraagt om oliën die ultra efficiënt hun werk doen vanaf het moment dat de motor wordt gestart. Ieder vitaal, bewegend onderdeel dient daarbij in een mum van tijd te worden gesmeerd en beschermd. En dat allemaal met een kleinere hoeveelheid olie in de motor.

Deposit Shield Technology

De recente technische ontwikkelingen waren voor Texaco aanleiding om Deposit Shield Technology samen te stellen. Deze technologie zorgt ervoor dat de olie zich aan de bewegende onderdelen van de motor hecht. Op deze manier heeft de olie een beschermende werking. Schadelijke vuilafzetting, hetgeen ten koste gaat van de efficiëntie van de motor, wordt dankzij Deposit Shield Technology voorkomen. Een ander fenomeen dat de efficiëntie van de motor na verloop van tijd aantast, is interne corrosie door uitlaatgassen. Havoline met Deposit Shield helpt dit probleem te vermijden.

Behalve beter, beschermen de nieuwste Havoline oliën de motor ook langer. Wanneer olie al geruime tijd in de motor aanwezig is, worden de lichtere moleculen door verdamping afgebroken. De substantie die achterblijft is dik en vuil en beschermt de motor niet meer optimaal. De motor slijt sneller, de prestaties nemen af en het brandstofverbruik neemt toe. Deposit Shield voorkomt dit alles door behoud van viscositeit en bescherming.

Bescherming in alle omstandigheden

Olie moet de bewegende onderdelen van een motor in alle omstandigheden optimaal beschermen: tijdens het starten in de vrieskou, in de file en tijdens een snelle rit over een bergpas.

Hoewel het binnenoppervlak van de motor er met het blote oog glad uitziet, lijkt het onder een microscoop meer op een woest berglandschap. De actieve bestanddelen bevatten deeltjes die worden aangetrokken door de motoronderdelen. De microscopische oneffenheden en scheurtjes in het metalen oppervlak worden daarmee opgevuld. Hierdoor ontstaat een glad, ondoordringbaar schild dat voor een soepele, efficiënte werking van de motor zorgt. ♦

HET NIEUWE HAVOLINE ProDS PRODUCTASSORTIMENT

Dankzij uitbreiding van de ProDS premium motorolielijn en de vertrouwde Havoline Ultra, Havoline Energy en Havoline Extra, is er nu een Havoline motorolie voor ieder voertuigmodel en voor ieder bouwjaar.



Havoline ProDS V SAE 5W-30
Aanbevolen voor voertuigen van VW / Audi / Skoda / Seat, BMW, Porsche, Mercedes-Benz en Chrysler.

Havoline ProDS F SAE 5W-20
Aanbevolen voor voertuigen die de nieuwste Ford-specificaties vereisen voor direct ingespoten turbo EcoBoost-motoren en voor een aantal Japanse OEM's die ILSAC GF-5 of ACEA A1 / B1 olie vereisen.

Havoline ProDS M SAE 5W-30
Aanbevolen voor voertuigen van Mercedes-Benz, BMW en Opel.

Havoline ProDS P SAE 0W-30
Aanbevolen voor voertuigen van Peugeot en Citroën.

SALLAND OLIE IS 'AUTHORIZED TEXACO LUBRICANTS DISTRIBUTOR'

FOTOMOMENT VAN RENÉ VAN BERGEN

“We startten de dag bewolkt, maar al gauw was het één en al zonneshijn. Vooral op de gezichten van onze genodigden.” René van Bergen weet het Wereldkampioenschap Motorcross op het TT Circuit van Assen glansrijk samen te vatten.

Op zaterdag 27 en zondag 28 augustus jl. vond de befaamde Motorcross Grand Prix van Nederland plaats, als officiële ronde in het FIM MXGP. Deze populaire klasse binnen de WK Motorcross is sinds 1957 het belangrijkste off-road motorsportkampioenschap ter wereld. Sponsor Texaco was erbij, samen met tal van genodigden uit haar klantenkring, om dit spectaculaire evenement van dichtbij mee te maken. Met succes.

“Iedereen was laaiend enthousiast”, aldus René. “Er heerste een ongedwongen, gezellige sfeer. Dit is goed voor de relatie; je leert elkaar op een andere manier kennen. Bovendien draagt het gezamenlijk beleven van een event als dit eveneens bij aan de

onderlinge verstandhouding. Immers, hier wordt nog lang en met veel plezier over nagepraat!”

Texaco heeft sinds jaar en dag een VIP-box op TT Circuit Assen. “De belangrijkste link is natuurlijk die van de brandstoffen en smeermiddelen die worden gebruikt voor de motoren. De ervaring leert dat de kwaliteit hiervan een groot verschil kan uitmaken. Vooral als er op het scherpst van de snede wordt gereden, zoals nu het geval was. Of ik zelf ooit met zo’n ding heb geracet? Nee, maar ik heb vroeger wel degelijk veel getoerd op een iets ‘bescheidenere’ 550 cc Suzuki. Inderdaad: de benzine kruipt waar het niet gaan kan!” ♦



♦ Foto: www.mxgp-assen.com

In het vat 2016

Zo 2 oktober
British Superbike
TT Circuit, Assen
www.ttcircuit.com

Do 13 oktober
Ronald McDonald Rally
Startpunt: Zwolle
www.ronaldmcdonaldrally.nl

Di 13 t/m do 15 december
TransLogista
Evenementenhal Venray
www.evenementenhal.nl

GEVAT



♦ Illustratie: Pudi Jonker

colofon

GEVAT verschijnt exclusief voor Salland Olie en Nijol. Oplage: 11.000 exemplaren.
Coördinatie: Unlimited Communication, Tromplaan 1, 3742 AA Baarn, Nederland. Redactie e-mailadres: redactie@sallandolie.nl
of telefoonnummer: 088-0123600. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of op enigerlei wijze openbaar gemaakt, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Salland Olie Maatschappij B.V.



SALLAND OLIE

