

TRANSPO-NUTH GOEDE BASIS DOOR SCHAALGROOTTE EN SPREIDING

Transpo-Nuth is in de afgelopen jaren sterk gegroeid. Schaalvergroting door eigen groei en overnames, maar ook spreiding in activiteiten bleek de sleutel tot succes.



Erik Muijtens

Transpo-Nuth staat onder de leiding van Erik Muijtens (algemeen directeur) en Mar van de Kreeke (directeur) en is een logistiek dienstverlener met een wagenpark van honderd eenheden. Het bedrijf heeft vijf disciplines. Van de omzet is 25 procent kipper gerelateerd, 20 procent is afkomstig van distributie (onder meer drankentransport) en nog eens twintig procent komt voor rekening van glasdistributie. 35 procent is verdeeld over zware kraanauto's, die 25 procent voor hun rekening nemen en de laatste tien procent betreffen uitzonderlijk vervoer. Nieuw is de activiteit waarin Transpo-Nuth met vijf eigen auto's en circa 15 ingehuurd auto's staal gerelateerde producten rijdt. Erik Muijtens: "We hebben veel transport dat aan de bouw gerelateerd is, wat in deze tijd op zijn zachtst gezegd een nadeel is. Toch gaat het niet in alle sectoren van de bouw problematisch. Zo zien we dat het werk voor de trucks met autolaadkranen gewoon doorloopt. Die rijden in grote mate voor verhuurbedrijven van bouwmaterialen en daar zie je een toename. Bouwbedrijven investeren in deze tijd liever niet en gaan over tot het huren van materieel. Door spreiding van onze werkzaamheden draaien we ook op dit moment goed. Natuurlijk is de crisis ernstig, maar aan de andere kant denk ik: schouders eronder, want als je in het transport zit dan is het ook een beetje hobby. Je moet houden van dit werk."



MBO-TRAJECT VOOR DE MEDEWERKERS

Ondanks de groei koestert Erik Muijtens de familiale cultuur binnen het bedrijf. "Je moet er naarmate je groter wordt wel meer moeite voor doen om dat gevoel te behouden. Maar ik merk dat de band onderling hecht is. Ik probeer er zoveel mogelijk te zijn. Op vrijdagmiddag zie je mij ook in de kantine. Dat is belangrijk, er heerst een open sfeer." Dat komt ook tot uiting in de opleidingen binnen het bedrijf, die om meer draaien dan alleen maar Code 95. "We hebben een mbo-traject opgezet, waar onze mensen zich vrijwillig voor konden opgeven. Uiteindelijk heeft 50 procent dat gedaan. Binnen die opleiding zit de nascholing verweven, maar het is veel meer dan dat. Het geeft onze mensen de kans om een mbo-diploma te halen. Petje af overigens, want er gaat veel tijd in zitten. Daarnaast hebben we een trainingstraject voor Code 95. Tot nu toe hebben we onder meer trainingen voor de autolaadkraan en heftruck gedaan. Ook zuinig rijden is inmiddels afgesloten. Aanvankelijk wilden we meedoen aan Lean and Green en dus aan het terugdringen van de uitstoot van CO₂. Het probleem voor ons bedrijf is echter dat door de diversiteit aan activiteiten het moeilijk in te passen is. Streven is natuurlijk wel het terugdringen van de emissie en zo zuinig mogelijk rijden. We hebben hier een mix van oudere en jongere chauffeurs. Voor sommigen is het echt omschakelen. Vroeger werd bijvoorbeeld geleerd dat je de truck beter kon laten lopen als je ergens stond. Dat was echt beter voor de motor. Nu moet je hem uitzetten. We zien soms dat een truck meer dan twintig procent stationair draait, dat is echt een kwestie van uitleggen hoe het nu werkelijk zit. Probleem is dat de chauffeur er heilig van overtuigd is dat hij het goed doet. Met Nebim hebben we nu bijvoorbeeld afgesproken dat bij de nieuwe trucks de motor automatisch afslaat na drie minuten. Zij kunnen dat instellen. Een andere maatregel die we hebben genomen is het terugbrengen van de maximum snelheid naar 83 kilometer per uur. In de huidige markt en met de huidige dieselprijs helpt dat echt in het terugdringen van de kosten."

UITZONDERLIJK VERVOER

Een van de diensten die Transpo-Nuth aanbiedt, is uitzonderlijk vervoer. Voor deze activiteit werd onlangs een Volvo FH 6x2 in gebruik genomen. "In het uitzonderlijk vervoer hebben we uitschui trailers (tot een totale lengte van 47 meter), vlakke trailers en diepladers. Het is van oudsher een van onze specialisaties. Ik denk zelfs dat we het eerste bedrijf in Zuid-Limburg waren die een zwaar transport-tak had. De Volvo wordt ingezet voor de ondertunneling van de A2. Daar hebben we twee trucks rijden die de damwanden aanleveren. Per week gaat het om ongeveer dertig vrachten en dat gedurende drie jaar. De damwanden die we rijden hebben een lengte van maximaal 35 meter. Wij laden ze in Maasbracht en rijden naar Maastricht. De nieuwe FH past precies in dat werk, is goed geconfigureerd en natuurlijk voorzien van Volvo I-Shift. Nebim heeft een goed advies uitgebracht en wat ik nog belangrijker vindt, is de service die zij leveren. Want uiteindelijk gaat het erom hoe problemen worden opgelost, dat is een goede basis voor een langdurige relatie."

