

Hiab method

KLANTENMAGAZINE 1/2011

 **CARGOTEC**

Een groter bereik
met de nieuwe
Hiab XS 622

08



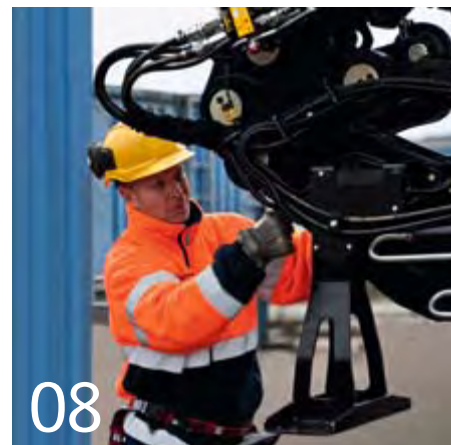
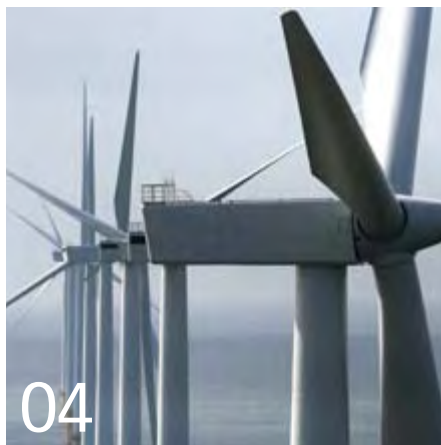
16 Totaaloplossingen in
afvalverwerking voor steden

20 Verfijnde strategie
brengt Cargotec verder

28 Veiligheid staat bij het
ontwerpen van kranen voorop

Inhoud

- 04 Speciale kranen voor Siemens
- 06 Cargotec-cijfers in het kort
- 07 Cargotecs operationeel directeur Pekka Vauramo vertelt over zijn ervaringen in China
- 08 De nieuwe Hiab XS 622 reikt verder
- 12 Nieuw:
Het laatste nieuws en innovaties
- 16 Afvalverwerking groeiende sector in stedelijke gebieden
- 20 Cargotec verwelkomt zijn verfijnde strategie
- 24 Hiab Jonsered 1080 bewijst zijn kracht in Nieuw-Zeeland
- 26 De Hiab-familie houdt Parijs schoon
- 28 Kraanontwerp voldoet aan nieuwe veiligheidsnormen
- 32 Een Duits familiebedrijf met een lange Hiab-traditie
- 35 Duurzaamheid - Column door Agnieszka Beyger, Stargard Szczeciński, Polen

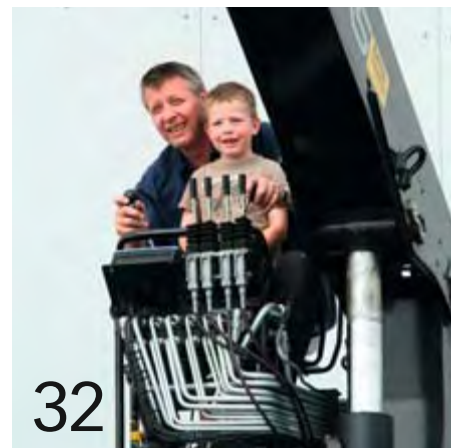


FOTO's Siemens en Cargotec

Wereldwijde trends bepalen de richting voor Cargotecs verfijnde strategie

20

Verstedelijking, de opkomst van nieuwe markten en de razendsnelle technologische veranderingen zijn van grote invloed op waar we in de toekomst naartoe gaan.



Omslag: De nieuw Hiab XS 622, gefotografeerd door Per Trané

Hiab
method

Hiab Method is Cargotecs klantenmagazine met een oplage van ca. 20.000 exemplaren. **Redactie:** Maija Eklöf (hoofdredacteur), Johan Bohman, Paulo Cardoso, Elizabeth Gibson, Katarina Hoel, Tarjei Isaksen, Bettina Kuppert, Hervé Lherondel, Roger Macknish, Zalao Malaxetxebarria, Ludmila Timonina en Letty Wong. **E-mail:** maija.eklof@cargotec.com **Opmaak:** Maggie/Zeeland **Gedrukt** door Punamusta, Finland. De meningen en uitspraken van de auteurs en geïnterviewden weerspiegelen niet noodzakelijkerwijs de visie van Cargotec.



Cargotec
lezersonderzoek

Doe
mee en
win een
iPad2!

Wij willen graag weten
wat u van Cargotecs
klantenmagazines vindt.
Ga naar
[www.cargotec.com/
survey-nl](http://www.cargotec.com/survey-nl)
en geef ons uw mening.

Onder de deelnemers
verloten wij een iPad2.

Voorwoord

Verfijnde strategie zet klanten en nieuwe oplossingen op de voorgrond

2010 was een jaar van nieuwe starts voor Cargotec en het is bemoedigend te zien hoe een golf van positieve bewegingen door een groot aantal van de vracht- en ladingafhandelingsegmenten die wij bedienen rolt. Hoewel nog niet alle industrieën en marktregio's volledig zijn hersteld, zijn Cargotecs activiteiten in het segment Industrial & Terminal flink aangetrokken ten opzichte van een jaar geleden.

In het najaar heeft Cargotec zijn strategie verfijnd, waarbij het belang van de opkomende markten, services, interne duidelijkheid en – het allerbelangrijkst – klanten is onderstreept. Om onze klanten nog beter van dienst te kunnen zijn en solide klantrelaties op te bouwen, hebben we de EMEA-regio (Europa, Midden-Oosten en Afrika) gereorganiseerd waarbij elk land een eigen managementstructuur heeft gekregen.

Deze veranderingen beginnen nu hun eerste vruchten af te werpen binnen het segment Industrial Business. Het gaat daarbij specifiek om Hiab-laadkranen, meeneemheftrucks en containersystemen, in met name de Scandinavische landen, Duitsland en Frankrijk, waar de activiteiten in de bouw en infrastructuuraanleg zijn toegenomen. De terminal-activiteiten gaven ook een opleving te zien met een toename van de wereldwijde containerafhandelingsvolumes op jaarbasis met 14,5 procent in 2010. Hierdoor zijn veel grote havenprojecten weer terug op tafel en kan Cargotec zijn expertise tonen als ervaren leverancier van totale havenoplossingen, waaronder geautomatiseerde terminals.

Wij zijn constant op zoek naar nieuwe manieren om de bedrijven van onze klanten vooruit te helpen. De raamovereenkomst die we hebben getekend met Siemens Wind Power dit voorjaar is daar een goed voorbeeld van. Het bewijst onze deskundigheid en ons vermogen totaaloplossingen te bieden die beantwoorden aan de eisen voor moderne technisch geavanceerde windmolens en het onderhoud daaraan. Daarnaast toont het onze betrokkenheid bij de sector voor het opwekken van duurzame energie in het algemeen.

Dit voorjaar komen we verder met een nieuw product in de Hiab XS-familie. De nieuwe Hiab XS 622 is naar verluidt de beste kraan in het 58-tonmetersegment die ooit is gemaakt. Hij combineert een laag gewicht met een uitzonderlijk groot hefvermogen en vormt een belangrijke technologische mijlpaal in deze range.

Het is ons doel het werk van onze klanten te vergemakkelijken door hun efficiency te verbeteren. We streven er continu naar steeds veiligere en gebruiksvriendelijkere producten te bieden die voldoen aan de meest recente wettelijke eisen. Met ons wereldwijde distributie- en servicenetwerk met een ongeëvenaarde dekking, zijn we altijd in de buurt en direct bereikbaar, klaar voor de uitdagingen waarvoor onze klanten zich gesteld zien.

Harald de Graaf

Executive vice-president, EMEA



HIAB

Hiab is wereldwijd marktleider op het gebied van laad- en lossystemen voor het wegtransport. Het aanbod omvat Hiab-autolaadkranen, Hiab Loglift en Hiab Jonsered-hout- en recyclingkranen, Hiab Multilift-containersystemen, Zepro-, Waltco-, Focolift- en Del-laadkleppen en Hiab Moffett- en Princeton PiggyBack®-meeneemheftrucks.



Samenwerking op lange termijn dankzij maatwerkoplossingen

TEKST Randel Wells | FOTO'S Siemens

Cargotec heeft een raamovereenkomst voor de lange termijn gesloten met Siemens Wind Power A/S, een van 's werelds grootste leveranciers van windenergieoplossingen. Cargotec gaat speciaal ontworpen kranen voor de nieuwe Siemens-windturbines leveren.

Windenergie is bezig aan een snelle opmars als serieus en bruikbaar alternatief voor het opwekken van schone energie. De Global Wind Energy Council (GWEC) schat dat windenergie in 2030 kan voorzien in maar liefst 22 procent van de mondiale energiebehoefte.

Volgens het Global Wind Report van 2010, opgesteld door de GWEC, is de groei van wind-energiesector voor het eerst vertraagd. Getroffen door de wereldwijde economische recessie groeide de markt in 2010 exact 22,5 procent, nog steeds een zeer gezonde groei. Met een record-aantal investeringen en enorme orders die in de loop van 2010 zijn geplaatst voor nieuwe turbines over de hele wereld, wordt voor de komende

jaren een sterke groei voorzien.

Windturbines hebben op regelmatige basis onderhoud nodig, doorgaans ten minste één keer per jaar. Hiervoor moeten gereedschappen en soms ook reserveonderdelen naar grote hoogten worden gehesen vanaf een plek met zeer weinig ruimte, namelijk de gondel. Gemiddeld bevinden deze gondels zich op een hoogte van 90 tot 100 meter. Het materieel moet worden opgehesen of neergelaten vanaf de grond of bij windmolenparken in zee - vanaf het dek van een schip.

Elke molen heeft daarom zijn eigen hijsvoorziening nodig, keurig weggewerkt in de gondel. Voordat Cargotec ten tonele verscheen, maakte

Siemens Wind Power gebruik van kranen die min of meer standaard waren, met slechts enkele kleine modificaties. Het ontwerp moest echter op een paar punten worden aangepast en Siemens maakte van die gelegenheid gebruik om rond te kijken naar andere leveranciers. “Precies op dat moment kwamen wij langs, dus dat kwam goed uit”, herinnert **Marcel Boxem**, Business support manager bij Cargotec zich.

“Cargotecs wereldwijde aanwezigheid en erkende technologisch toonaangevende positie in deze sector waren belangrijke factoren bij onze beslissing een raamovereenkomst met Cargotec als hoofdleverancier te sluiten. Het feit dat Cargotec dichtbij de markten zit en over de flexibiliteit beschikt om binnen een korte tijd betrouwbare en veilige oplossingen te bieden, was voor ons ook een belangrijk pluspunt”, vertelt **Kai Foecking**, wereldwijd inkoopmanager voor servicekranen bij Siemens Wind Power.

De samenwerking met Siemens begon met het ontwerpen van een kraan die specifiek was toegesneden op de Siemens-windmolens. Het resultaat was een volledig nieuwe en op maat gemaakte oplossing, gebaseerd op Cargotecs ervaring op het gebied van autolaadkranen. Het succes van deze inspanningen resulteerde in een raamovereenkomst voor de lange termijn.

“Deze overeenkomst bewijst niet alleen Cargotecs deskundigheid en vermogen totaaloplossingen te bieden die voldoen aan de eisen die worden gesteld aan moderne technisch geavanceerde windmolens en het onderhoud daaraan, maar toont ook onze betrokkenheid bij de sector voor het opwekken van duurzame energie in het algemeen”, onderstreept **Unto Ahtola**, executive vice-president Industrial & Terminal bij Cargotec.

Een unieke oplossing

De belangrijkste taak van deze servicekranen is het ophijzen van gereedschappen en reserveonderdelen. Dat ophijzen gebeurt buitenlangs, met behulp van een telescooparmsysteem. Een speciale takel zorgt voor het ophijzen en neer-

laten van het materiaal. Zowel het armsysteem als de takel zijn in de gondel ondergebracht. Bij deze oplossing wordt het hydraulisch systeem voor het draaien en kantelen van de gondel ook gebruikt voor de aandrijving van de kraan en de takel.

“Waar we echt mee hebben gescoord is het feit dat andere leveranciers werkten met standaardkranen die vervolgens werden aangepast, terwijl wij met een compleet nieuwe oplossing kwamen”, benadrukt Boxem. “We waren flexibeler en konden iets bieden dat exact aansloot op de behoeften.”

Het nieuwe systeem was uniek voor Siemens en speciaal ontworpen voor de windturbines die Siemens produceert. Hoewel kleinere vergelijkbare hijstoestellen bekend terrein zijn voor Cargotec, was nog nooit eerder iets soortgelijks in deze maat en op deze schaal gedaan. Het speciale T-arm-ontwerp, ongebruikelijk voor Hiab-kranen, betekende in combinatie met de nieuwe takel, software en afstandsbediening een belangrijke stap vooruit op het gebied van servicekranen voor Siemens-windturbines.

Siemens realiseerde zich dat ze voor hun windturbines een servicekraan nodig hadden met een grote hefcapaciteit. “Wij gingen niet uit van bestaande ideeën, maar namen de eisen als uitgangspunt en werkten een totaal nieuw concept uit”, vertelt Boxem.

De resultaten zijn indrukwekkend. Ten opzichte van Siemens vorige servicekranen, biedt Cargotecs unieke oplossing meer dan twee zo veel hefvermogen: 8,0 in plaats van 3,5 ton-meter. Plus een groter bereik. De ruimere beschikbaarheid van uitrusting en onderdelen voor de Hiab-servicekranen, geeft Siemens meer flexibiliteit bij het ontwerpen van hun turbines.

De eerste Hiab-servicekranen zijn al geleverd vanuit Cargotecs assemblagefabriek in Stargard Szczeciński, Polen. Tot dusverre heeft Cargotec bevestigde orders ontvangen voor meer dan honderd units en de productontwikkeling voor andere turbineomvangen is in volle gang. Het volume zal naar verwachting toenemen tot zo’n duizend Hiab-kranen per jaar.

Uitbreiding van de productie

Naast betere prestaties van de Hiab-kranen, biedt Cargotecs wereldwijde productie nog andere voordelen. Met productiefaciliteiten over de hele wereld, is Cargotec in staat de kranen dichtbij de productielocatie van de klant te maken.

“Deze kranen zullen niet alleen in Polen worden gemaakt. Het is de bedoeling dat we ze daar bouwen waar Siemens ze nodig heeft”, legt Boxem uit.

De Hiab-servicekranen zullen zowel in windturbines op land als op windmolenparken in zee worden gebruikt. Ze worden compleet afgebouwd door Cargotec geleverd en naar de productievestigingen van Siemens verstuurd. Het kraansysteem wordt daar in de gondel geïnstalleerd en vervolgens wordt de complete gondel naar de eindbestemming getransporteerd voor de definitieve plaatsing.

Alleen nieuwe windmolens zullen worden uitgerust met de Hiab-servicekranen. Het zou natuurlijk mooi zijn als ze in alle Siemens-windturbines kwamen, maar installatie achteraf is bijna niet te doen. “Gezien de hoogte van deze windmolens zou het te duur worden om de bestaande kranen te vervangen”, verklaart Boxem.

Maar met de enorme groei in de opwekking van windenergie, is het niet echt een probleem dat achterafinstallatie geen optie is. “Dit is een bedrijfstak die de laatste jaren enorm in de lift zit en nog een enorm potentieel voor verdere groei heeft. Alle regio’s kennen een snelle expansie en wij verwachten dat die de komende tien jaar zal aanhouden.”

“Dit is een werkgebied dat we zeker verder willen ontwikkelen”, vervolgt Boxem. “We willen een complete serie producten voor windturbines kunnen aanbieden. Een aantal kraanmodellen hebben we al beschikbaar, maar we willen het aanbod uitbreiden om te zorgen dat we in alle behoeften van windmolenfabrikanten kunnen voldoen.” ■

Over Cargotec

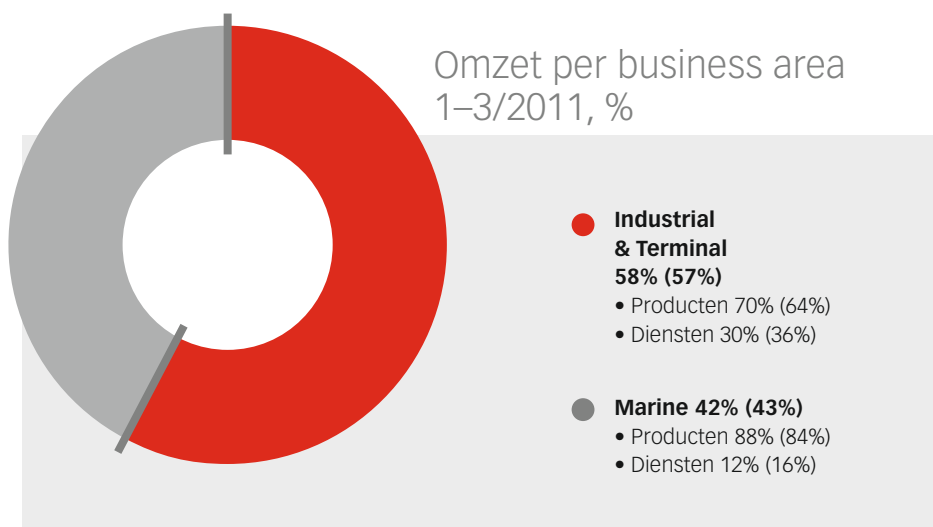
Cargotec verbetert overal waar ladingen in beweging zijn, zowel on- als offshore, de efficiëntie van ladingstromen.

De merken Hiab, Kalmar en MacGregor, onderdeel van Cargotec, zijn gerenommeerde wereldleiders op het gebied van laad- en lossystemen.

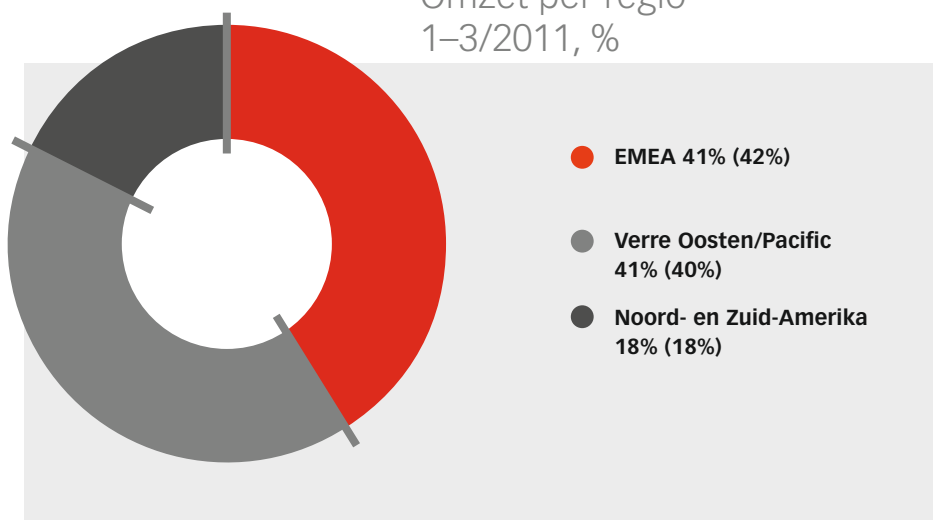
Cargotecs wereldwijde netwerk bevindt zich dichtbij de klanten en biedt een scala aan diensten die zorgen voor een continue, betrouwbare en duurzame werking van het materieel.

Bij het concern werken ongeveer 10.500 mensen.

Omzet per business area
1-3/2011, %



Omzet per regio
1-3/2011, %



www.cargotec.com

Belangrijkste cijfers januari-maart 2011	1e kwartaal 2011	2e kwartaal 2010	2010	2009
Geplaatste orders (miljoen euro)	819	598	2,729	1,828
Orderboek (miljoen euro)	2,373	2,239	2,356	2,149
Omzet (miljoen euro)	763	555	2,575	2,581
Bedrijfswinst (miljoen euro)	50,6	13,5	131,4	0,3
Winstmarge (%)	6,6	2,4	5,1	0,0
Winst voor belastingen (miljoen euro)	46,4	6,8	101,4	-26,7
Cashflow uit bedrijfsactiviteiten (miljoen euro)	36,2	46,5	292,9	289,7
Rentedragende nettoschuld (miljoen euro)	335	336	171	335
Nettowinst over periode (miljoen euro)	36,2	9,8	78,0	7,1
Winst per aandeel (euro)	0,59	0,13	1,21	0,05



Lessen geleerd in China

Cargotecs operationeel directeur en vice-bestuursvoorzitter Pekka Vauramo verruilde begin dit jaar zijn vaderland Finland voor Hongkong om een bijdrage te leveren aan de ontwikkelingsinitiatieven van het bedrijf in de regio Verre Oosten/Pacific. *Hiab Method* zocht hem onlangs op om hem te vragen hoe het tot nu toe verloopt.

DE RAZENDSNELLE GROEI IN AZIË, EN MET NAME IN CHINA, WEKT OVER DE HELE WERELD VERBAZING. WAT HEBT U TOT NU TOE GELEERD OVER ZAKENDOEN IN AZIË?

De razendsnelle groei in Azië heeft ons zeker verrast. Groeicijfers blijven dorre feiten totdat je de regio bezoekt en de huidige situatie vergelijkt met die van tien of vijftien jaar geleden. Het tempo van de veranderingen is ongelooflijk, met name in China.

Als we in Azië willen groeien, moeten we bij de les blijven. We zullen proactieve rekruteringsmethoden moeten gebruiken. Nieuwkomers wil ik erop wijzen dat China geen lagelonenland meer is. Toptalent moet je navenant belonen, ongeacht de nationaliteit die in het paspoort staat.

HOE ZOU U MOGELIJKHEDEN EN UITDAGINGEN DIE CHINA CARGOTEC BIEDT WILLEN OMSCHRIJVEN?

China biedt ons veel mogelijkheden, maar de concurrentie is hevig. Er zijn plaatselijke concurrenten en dan heb je nog iedereen van buiten China die de concurrentie wil aangaan. Het is echt niet makkelijk om hier zaken te komen doen, China is al helemaal ontdekt.

OP WELKE AZIATISCHE MARKTEN WIL CARGOTEC ZICH CONCENTREREN?

Bedrijven van buiten China richten zich meestal op het gebied langs de kust waar de groei het meest onstuimig is. De gemiddelde jaarlijkse groei van de economie bedraagt acht tot tien procent, maar in sommige delen van het land kan dat cijfer flink hoger, of lager, liggen.

Er wordt gemakkelijk over het hoofd gezien dat het binnenland ook groei kent en dat de groeicijfers ook daar heel hoog kunnen zijn. Het is belangrijk voor ons om het plaatselijke zakenleven te leren kennen en toegang te verkrijgen tot het binnen- en spoorwegnetwerk.

Dat zijn we nader aan het bestuderen. We hebben meer dan duizend mensen in dienst in China. Daarnaast hebben we betrouwbare partners.

Distributieketens worden steeds belangrijker in China. Die worden op dit moment opgezet als onderdeel van zakelijke en logistieke systemen. We willen daarbij betrokken zijn en we zullen moeten zorgen dat ons eigen verkoop- en servicenetwerk deze uitdaging aankan.

WAAROM IS KENNIS EN BEGRIP VAN DE PLAATSELIJKE OMSTANDIGHEDEN EN UITDAGINGEN ZO BELANGRIJK IN CHINA?

Het is absoluut noodzakelijk rekening te houden met de plaatselijke gebruiken. Wij gebruiken in China bijvoorbeeld geen andere taal dan Chinees als het om belangrijke zaken gaat. Ik denk dat we als Europeanen onze lokale medewerkers moeten aanmoedigen zelf beslissingen te nemen. Daarbij moeten we er wel voor zorgen dat ze de juiste ondersteuning vanuit het hoofdkantoor krijgen. Op die manier kunnen wij ons als serieuze partners profileren, ook al komen we uit een ander land en vanuit een andere cultuur.

Hiab tilt nauwkeurigheid **naar ongekennde hoogte**



De nieuwe Hiab XS 622 is lichter dan zijn voorganger, de XS 600. Dit betekent dat er, ondanks zijn betere prestaties, 400 kilogram aan extra laadvermogen overblijft.

Dit voorjaar heeft Cargotec een volledig nieuwe autolaadkraan in de klasse tot 58 ton-meter geïntroduceerd: de Hiab XS 622. Deze nieuwe kraan tilt de nauwkeurigheid bij een grote reikwijdte naar een ongekend hoog niveau.

“Een grote reikwijdte maakt het soms lastig nauwkeurig te kunnen werken. Maar niet met Hiab XS 622. Zelfs bij maximaal bereik is de zijwaartse afwijking verwaarloosbaar klein”, vertelt **Mikael Rietz**, adjunct-directeur Loader Cranes bij Cargotec. Nieuwe technische oplossingen maken het armsysteem stabiel. Het ontwerp van de full-sequence cilinders is verfijnd om onverwachte schokbewegingen tijdens het in- en uitschuiven te voorkomen. Alle uitschuifdelen zijn voorzien van een nieuw type zijsteunen die de arm zijwaartse stabiliteit geven.

Een belangrijk verschil van de Hiab XS 622 ten opzichte van zijn voorgangers is het feit dat de nieuwe generatie Hiab-kranen in dit segment slanker en lichter is. Hij is compact en laag en kan zelfs op een drieassige trekker worden geïnstalleerd. “Gebruikers willen grotere kranen met een maximale hefcapaciteit. Tegelijkertijd willen ze de truckomvang binnen de perken houden. Dat betekent dat de kraan licht moet zijn, maar ook een groot hefvermogen en grote reikwijdte moet hebben. Die combinatie bieden wij nu met de Hiab XS 622”, vervolgt Rietz.

Toch onderscheidt de Hiab XS 622 zich in de eerste plaats door zijn prestaties en nauwkeurigheid. Door het monteren van een Hiab Jib 150 X knikarm op de kraan, kan de lading worden afgezet op plekken die vroeger onbereikbaar waren voor een kraan van deze omvang. Bij de sterkste uitvoering bedraagt de maximum reikwijdte 32 meter. De knikarm is uitzonderlijk flexibel en kan onder een hoek van 25 graden naar boven worden gezet. Aansturing van de knikarm vindt plaats met behulp van JDC, Jib Dual Capacity. Dit systeem is van grote waarde als de lading over een grote afstand moet worden afgezet. Met de arm volledig uitgeschoven onder een

hoek van 70 graden en met de knikarm horizontaal, kunnen lasten tot 680 kilogram worden verplaatst. Met JDC neemt de hefcapaciteit automatisch verder toe tot 960 kilogram als het laatste uitschuifdeel van de kraan wordt ingeschoven.

Goederen afzetten over een grotere afstand

Dankzij nieuw koppelingen, nieuwe afdichtingen en geoptimaliseerde leidingdiameters die ervoor zorgen dat het mechanisme koel wordt gehouden, is het risico op lekkage kleiner en heeft de Hiab XS 622 een langere levensduur. E-link en het HiPro-besturingssysteem zijn standaard en zorgen automatisch voor de extra capaciteit die nodig is voor het heffen van zware lasten op korte afstand. Montage van een P-arm maakt de kraan ideaal voor het laden en lossen van boten, mobiele kantoren en containers. Transport hoort ook vaak bij de klus en dat maakt gewicht een belangrijke factor.

Zowel de E- en EP-versies kunnen worden uitgerust met een lier. Nieuw daarbij is dat de lier naar de zijkant kan worden verplaatst met behulp van een hydraulische cilinder die wordt bediend via de afstandsbediening. Zo kan de lier bij gebruik in lijn met de arm worden gezet, wat het soepel afwikkelen en opwinden van de kabel waarborgt. Als de kraan omlaag wordt gezet, kan de lier weer opzij in de parkeerstand worden geplaatst. Standaard beschikken deze kraanmodellen over BDA, Boom Deployment Assistant, een veiligheidsfunctie die bedieningsfouten bij het omhoog of laag brengen van de arm voorkomt.

Eveneens standaard is de Hiab XS 622 voorbereid op de installatie van een variabele pomp. Dit maakt een aanzienlijke besparing op de brandstofkosten en een vermindering van de CO2-uitstoot mogelijk, waardoor het milieu minder wordt belast.

Alle uitvoeringen hebben bovendien dubbele motoren voor continue zwenking. Dit zorgt voor meer kracht en precisie bij het draaien, wat de kraan flexibeler en makkelijker te gebruiken maakt op krappe werklocaties.

Voor de CombiDrive2-afstandsbediening bestaat een keuze uit een uitvoering met zes of met acht hendels. Bij de versie met acht hendels kunnen verschillende hydraulische functies tegelijk worden uitgevoerd zonder van menu te hoeven veranderen.

“Ondanks zijn robuustheid is de Hiab XS 622 een lichte kraan. Dat klinkt misschien tegenstrijdig en op een bepaalde manier is het dat ook. Maar door het fantastische werk van onze ontwikkelingstechnici hebben we deze beide eigenschappen weten te verenigen”, aldus Rietz tot besluit. ►

Boten over de weg

In Stockholm en omgeving is **Jim Aaltonen** een bekende naam als het gaat om veeleisend hijswerk en transport. Met gehuurde trucks beschikt zijn bedrijf over meer dan acht truckkranen in de klasse van 24 tot 95 ton-meter. Maar meestal rijdt hij voor zijn dochteronderneming ComEast Logistik AB, een bedrijf dat is gespecialiseerd in het vervoer van boten en andere objecten die groot en kwetsbaar zijn. Hij heeft daarbij veel plezier van zijn nieuwe Hiab XS 622 EP-5 HiPro. “Ondanks zijn capaciteit, voelt het alsof je met een kleine kraan onderweg bent. Bovendien is hij erg slank. Een kraan van deze omvang op een drie-assige trekker is echt uniek”, vertelt hij.

Het voordeel van het werken met een trekker-opleggercombinatie is dat voor elke klus precies de juiste oplegger kan worden gekozen. Aaltonens dagelijks werk bestaat voornamelijk uit het vervoer van boten en voor dat doel heeft hij een speciale boottrailer laten bouwen.

“Vroeger had ik daarvoor een speciale trekker zonder kraan, maar toen was ik altijd afhankelijk van anderen. Mijn nieuwe oplossing is daarentegen perfect, want nu kan ik de boten zelf op- en afladen. Er worden trouwens meer boten over land vervoerd dan je misschien zou denken, en het hele jaar door.”

“Behalve om nieuwe schepen voor een paar werken waarvoor ik werk, gaat het ook vaak om vaartuigen die ergens zijn vastgelopen en daarbij schade hebben opgelopen die door de verzekering wordt gedekt. Zelfs in de winter is er veel te doen, want dan wordt de ene watersportbeurs na de andere gehouden.

“De week voor en de week na zo’n beurs ben ik constant onderweg. Er moeten dan massa’s boten naar en van de tentoonstellingsruimten worden vervoerd.”

In die periode rijdt Aaltonen niet alleen binnen Zweden, maar ook veel naar Finland, Denemarken, Estland en Noorwegen. Veel nieuwe en tweedehands boten vinden een nieuwe eigenaar ver van de plaats waar ze worden verkocht en dat betekent natuurlijk ook weer werk voor zijn bedrijf.

“Er komen alleen maar meer boten en ze worden elk jaar groter en groter.”

Jim Aaltonen: “Zo’n sterke kraan op een drieassige trekker is echt uniek.”

Niet iedereen kan het vervoer van een jacht van tien ton zelf verzorgen en afhandelen. Aaltonen kan dat wel met zijn EP-5 die, mede dankzij het HiPro-besturingssysteem, het vereiste hefvermogen biedt in combinatie met de noodzakelijke nauwkeurigheid en souplesse. Bovendien heeft de kraan de snelheid die nodig is om eenvoudigere klussen efficiënt te klaren.

Aaltonen doet ook andere werkzaamheden op botengebied, zoals het van boord hijsen van binnenboordmotoren voor reparaties en het later weer terugplaatsen ervan. Dan komt het pas echt aan op nauwkeurigheid en stabiliteit, want er is meestal maar heel weinig speelruimte.

Aaltonens nieuwe kraan is een Hiab XS 622 EP-5 HiPro die is geïnstalleerd achter de cabine van een drieassige MAN TGA-trekker met een gestuurd tandemstel. De oplegger heeft een laadvermogen van 18 ton. De stempels vereisen echter ruimte en daardoor kan de trekker bij het laden en lossen van de boten niet te dichtbij staan. Voor motorboten geldt daarom een maximum gewicht van acht ton en voor zeiljachten – waarbij de stempels gedeeltelijk naast de kiel kunnen worden gezet – tien ton. Bij volle reikwijdte heeft de kraan een bereik van 14,7 meter en in die stand heeft hij een vermogen van 3350 kilogram.

Werken op krappe locaties

“Ik vervoer ook veel containers en betonnen werkstukken, zoals de betonblokken die bij wegwerkzaamheden als wegafscheiding worden gebruikt. Snelheid is daarbij een voordeel. Op dit moment wordt er veel gebouwd in en rond Stockholm, dus aan werk geen gebrek”, vertelt Aaltonen. Het tegendeel is eerder waar. Alleen al de twee gigantische arena’s die nu worden gebouwd genereren enorme transportvolumes.

Er wordt veel gewerkt met prefab betonelementen en ook daarvoor heeft Aaltonen een speciale oplegger laten bouwen.

“Pas geleden waren we betrokken bij het plaatsen van betonelementen in het gebouw voor het nieuwe UPS-distributiecentrum. Die blokken waren 11,5 meter lang, dus ze moesten op een oplegger worden vervoerd. En dan nog was het een lastige klus om ze op hun plaats te krijgen. Voor de veiligheid mochten ze maar vijf meter



Jim Aaltonen houdt zich bezig met speciaal transport. Hij is met name gespecialiseerd in het vervoer van boten door heel Europa. “Het is het hele jaar door druk, ook in de winter als de watersportbeurzen worden gehouden.”

omhoog worden gehesen, maar ze wogen zes ton per stuk en de werkruimte was heel krap.”

De kraan heeft een onbeperkt zwenkbereik. De dubbele zwenkmotoren maken het mogelijk nauwkeurig en met meer kracht te draaien, en dat is ideaal voor dit types werkzaamheden.

Andere vernieuwingen zijn dat de hele Hiab XS 622-serie nu is voorzien van soft-sealing koppelingen. Die verkleinen het risico op lekkage en vergemakkelijken bovendien het onderhoud. De kraan is te combineren met een variabele pomp, die voor een flinke verlaging van het brandstofverbruik en de emissies zorgt. In combinatie het HiPro-besturingssysteem maakt een variabele pomp een opbrengst van 120 l/min mogelijk. Doordat de olietemperatuur in het hydraulisch systeem 20 graden lager ligt, vermindert de slijtage ervan.

Met hun grotere reikwijdte zijn de EP-kranen optimaal toegerust voor snel en exact werken op kortere afstanden.

Er is veel veranderd sinds Jim Aaltonen in 1980 de wereld van het wegvervoer betrad en

een tweedehands betonmixer kocht, een Scania LS 85 uit 1973. Zeven jaar later kocht hij zijn eerste kraantruck en in de jaren daarna groeide zijn vloot uit tot vier kraantrucks.

“Nu heb ik echter nog maar drie eigen trucks en breid ik verder uit met gehuurde voertuigen.”

In totaal bestaat de vloot van transportonderneming Jim Aaltonen Åkeri AB nu uit acht trucks. Dochteronderneming ComEast AB heeft vier speciale combinaties voor uitzonderlijk vervoer en speciale hefwerkzaamheden, met zowel diepladers als opleggers voor het vervoer van brede ladingen.

Alle voertuigen van Aaltonen hebben dezelfde kleurstelling, wit of blauw als basiskleur gecombineerd met een paarse, donkerrode en felblauwe striping. Het motto van het bedrijf vertelt de rest: “Til de hoorn op en wij tillen de rest”. ■



BOCM Pauls kiest voor Hiab Moffett om verzekerd te zijn van een stabiele diervoederdistributie

TEKST John Bailey

De grootste diervoederproducent en -distributeur van het Verenigd Koninkrijk BOCM Pauls Ltd kiest voor Cargotec's Hiab Moffett M10 20.3N-meeneemheftrucks. In aanvulling op twaalf nieuwe vorkheftrucks die al zijn geleverd, is er een order geplaatst voor twaalf extra meeneemheftrucks die dit jaar moeten worden geleverd.

BOCM Pauls heeft zestien fabrieken verspreid over het Verenigd Koninkrijk die vee- en pluimveevoeder produceren. Het bedrijf levert jaarlijks meer dan twee miljoen ton diervoeder, wat goed is voor een omzet van 500 miljoen Britse pond. De onlangs aangeschafte Hiab Moffett-heftrucks zijn bedoeld voor de vloot van honderdertig bakwagens en vijftig trekker/opleggercombinaties.

Op maat gemaakt volgens strenge eisen

Cargotec kreeg de order omdat de Hiab Moffett speciaal werd aangepast volgens de eisen van de klant. BOCM Pauls wilde een meeneemheftruck die het voertuig vanaf één zijde kon uitladen. Deze moest in staat zijn een compleet pallet diervoer van 1030 kilo-

gram met het ladingzwaartepunt op 1800 millimeter op te pakken. Verder moest hij producten kunnen afleveren in boerderijgebouwen met een beperkte toegangshoogte van minder dan 2500 millimeter en goede terreineigenschappen combineren met een goede stabiliteit. Belangrijker nog was dat de trucks aan alle eisen voor gezond en veilig werken moesten voldoen. Zo moesten ze zijn uitgerust met veiligheidsgordels met automatische uitschakelfunctie, een volledig FOPS- en ROPS- goedgekeurde veiligheidskooi en een afstandsbedieningssysteem voor het afkoppelen van de Hiab Moffett en het weer terugplaatsen ervan aan het dragend voertuig zonder op hoogte te hoeven werken.

Na een paar eerste tests in de fabriek, werd er een prototype van de M10 20.3N op een van BOCM Pauls vrachtwagens geïnstalleerd voor een praktijkbeoordeling. Na twee weken uitproberen moesten de drie chauffeurs die de M10 hadden uitgeprobeerd een vragenlijst invullen over de prestaties, rij-eigenschappen, ergonomie van de cabine, stabiliteit en uiterlijk. Van de in totaal van 35 vragen was de

laagste beoordeling een 8 op een schaal van 10.

Ground Mount™ systeem voor veiligheid

Eén onderdeel dat door alle chauffeurs met een 10 werd beoordeeld was Hiab Moffetts Ground Mount™-systeem voor aan- en afkoppelen op afstand. Vanwege de veranderende wetgeving voor het werken op hoogte heeft Hiab Moffett een oplossing uitgewerkt waarmee de chauffeur de meeneemheftruck kan afladen en weer terug plaatsen zonder dat hij in of uit de heftruck hoeft te klimmen terwijl die nog aan de vrachtwagen hangt.

Dit zogenoemde Ground Mount™-systeem verhoogt de veiligheid en bekort bovendien de tijd die nodig is voor het afladen en bevestigen van de heftruck. De chauffeur kan de Moffett volledig bedienen via een handheld afstandsbediening.

De werkwijze is uiterst eenvoudig: om de heftruck van de vrachtwagen te laden, toetst de chauffeur de beveiligingscode in. Daarna drukt hij de voorgloeiknop in en houdt deze knop ingedrukt totdat de Hiab Moffett een akoestisch sig-

naal geeft dat de motor voldoende is voorverwarmd om hem te kunnen starten. De chauffeur drukt vervolgens de startknop op de afstandsbediening in en drukt tegelijkertijd op een secundaire startknop aan de zijkant van de Hiab Moffett. Zodra de motor loopt, kan de chauffeur met behulp van zes hydraulische bedieningsfuncties de heftruck afkoppelen en op de grond zetten.

“De Hiab Moffett M10 is zonder twijfel de beste keuze voor wat wij doen. Aflevering bij boerderijen over smalle weggetjes en moeilijk begaanbaar terrein, vaak bij slecht weer, vereist een betrouwbare, robuuste truck. De M10 voldoet aan alle eisen. Met zijn veiligheidsvoorzieningen en meer dan toereikende hefcapaciteit biedt hij precies wat onze chauffeurs nodig hebben”, legt wagenparkbeheerder en inkoopmanager **Andy Stanfield** uit.

BOCM Pauls koos voor een leasecontract met een looptijd van vijf jaar waarbij een volledig reparatie- en onderhoudspakket is inbegrepen. Het onderhoud voor de complete Hiab Moffett-vloot zal worden verzorgd door Cargotec-monteurs in het hele land.

Haakarmen voor de Zweedse brandweer

De brandweer en reddingsdienst van het Zweedse Ängelholm heeft een nieuwe haakarm-truck in dienst genomen, een vierassige Scania P400 met een op afstand bedienbare Hiab Multilift XR 20SL-56. Bij grote branden, zoals bosbranden, rukt de truck uit met een bemanning van drie brandweerlieden: twee voor het besturen van de truck en de bediening van de tank, en een derde die de pompen aan de zijkant bedient. Op de plaats waar de brand moet worden bestreden zet het voertuig

een tank met een inhoud van 12,5 kubieke meter water en 1000 liter schuim af. De tank fungeert dan als een zelfstandige bluseenheid terwijl de truck zo nodig een tweede tank op kan halen om zo de brand effectiever te kunnen bestrijden. Bevelvoerder **Lars Hansson**



denkt dat steeds vaker voor haakarmsystemen zal worden gekozen omdat brandweerwagens zelden veel kilometers maken.

Zijn korps verleent ook assistentie bij verkeersongevallen, zo'n honderd per jaar, waardoor de vloot efficiënter kan worden gebruikt.

“Behalve watertanks hebben we ook een haakarmcontainer die is uitgerust voor inzet bij ernstige ongelukken en rampen, zoals een aardverschuiving of een bus- of treinongeluk”, legt Hansson uit.

Nieuwe generatie Hiab HiPro-besturingssysteem

Cargotecs Hiab HiPro-besturingssysteem is nu beschikbaar in een nieuwe uitvoering met XSDrive-afstandsbediening. Dit efficiënte en gebruiksvriendelijk kraanbesturingssysteem heeft de naam HiPro XSD gekregen. De eerste kraan die ermee is uitgerust is de Hiab XS 111.

De XSDrive-afstandsbediening is een lichtgewicht bedieningsapparaat dat verkrijgbaar is met een schouderhaak, schuifriem en draagtuig. Mede dankzij HiPro XSD onderscheidt de HiPro XS 111 zich door een voortreffelijke aansturing

en zeer hoge productiviteit.

De Hiab XS 111, een werkpaard met een hefvermogen van 12 ton-meter, is gebouwd voor zware klussen, zoals graaf- en grijperwerkzaamheden. Als lichtgewicht kraan die slechts weinig ruimte inneemt, is het voor klanten de ideale keuze in het middelzware segment.

Begin jaren '90 kwam het eerste Hiab-besturingssysteem uit en een paar jaar later introduceerde Cargotec elektronica in zijn Hiab-kranen. Een zorgvuldig ontworpen hydraulisch systeem en een intelligent besturingssysteem stonden garant voor een perfecte combinatie van precisie, snelheid en veiligheid. Het eerste Hiab HiPro-besturingssysteem werd geïntroduceerd in 2001 en was direct een groot succes.

“Na een tiental jaren van intensief onderzoek- en ontwikkelingswerk, konden we onze klanten een eersteklas oplossing als HiPro bieden. Nu maken we in deze ontwikkeling een volgende grote stap vooruit”, aldus **Bengt Söderholm**, productmanager Loader Cranes.



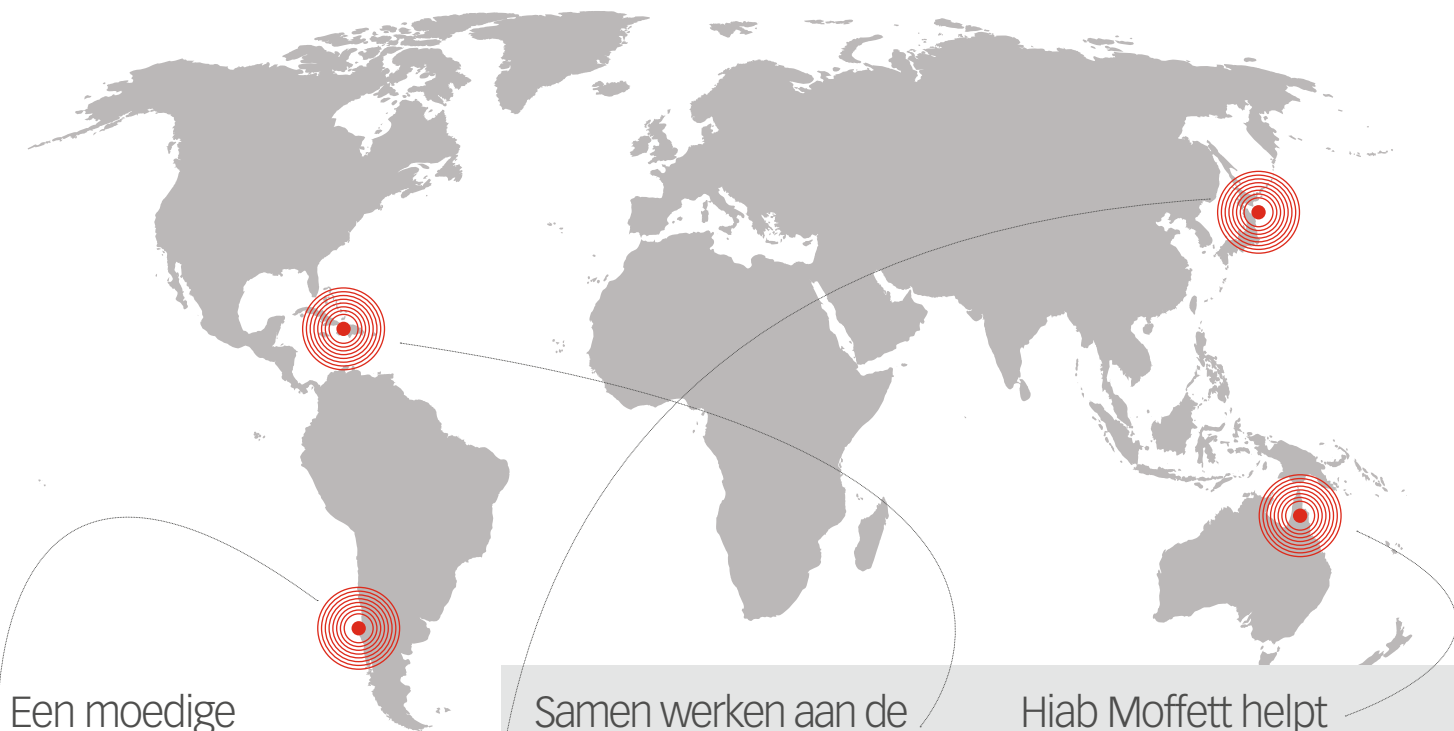
Nieuw mini-afstandsbedieningssysteem

Cargotec nieuwste innovatie voor Hiabs Multilift-containersystemen is een radiografisch afstandsbedieningssysteem in een handige mini-versie. Met de nieuwe mini-afstandsbediening voor de Hiab Multilift XR Power-haakarmsystemen kan de chauffeur de container niet alleen zoals gebruikelijk vanuit de cabine afzetten, maar ook van buitenaf. Omdat het systeem draadloos is, kan de chauffeur buiten de gevarenszone blijven, op een veilige afstand.

“Steeds meer klanten vroegen ons om een compacte en eenvoudige afstandsbediening en deze radiografische mini-afstandsbediening is daarvan het resultaat. Het apparaat heeft acht functieknoppen die vrij kunnen worden geprogrammeerd voor het aansturen van haakarmbewegingen of voor functies die beantwoorden aan specifieke behoeften van de klant. De mini-afstandsbediening is bedoeld voor toepassingen waarbij een beperkt aantal of zeer specifieke bewegingen of functies nodig zijn”, legt productmanager voor Hiab Multilift-oplossingen **Mark Davies** uit.



Sneller en productiever werken: met de mini-afstandsbediening kan de chauffeur de haakarm eenvoudig besturen zonder in- en uit de cabine te hoeven klimmen.



Een moedige reddingsoperatie in Chili

FOTO © Aliosha Marquez / AP Photo / Lehtikuva



Een Hiab XS 215-kraan werd gebruikt voor proefafdalings van de capsule voor de redding 33 mijnwerkers die in een mijn in Chili 700 meter onder de grond opgesloten waren geraakt. Op 13 oktober 2010 konden alle mannen na 69 dagen in de mijn veilig naar boven worden gehaald.

Samen werken aan de wederopbouw van Haïti

Als bijdrage aan de hulpverlening in Haïti heeft Cargotec een Hiab Moffett-meeneemheftruck ter beschikking gesteld voor de bouw van honderdttwintig nieuwe huizen. Daarnaast hebben een aantal Kalmar-containerheftrucks voor zwaar terrein een bijdrage geleverd aan het weer open krijgen van de haven van Haïti door het verplaatsen van hulpgoederen op vijf distributiepunten.

Helpende hand in Fukushima

Cargotec heeft actief meegewerkt aan de reddingswerkzaamheden bij de lekkende kerncentrale Fukushima I in Japan. Een reddingsteam van de brandweer heeft twee speciale brandweervagens ingezet bij het koelen van de getroffen centrale met zeewater. Hierbij werden een Hiab XS 077-laadkraan en een Hiab Multilift-container gebruikt. De Hiab XS 077-kraan werd ingezet bij het oppompen van zeewater, de op een speciaal voertuig geïnstalleerde Hiab Multilift XR 7J voor het oprollen van de gebruikte slang.

Hiab Moffett helpt na verwoestende cycloon Yasi in Australië

Een Hiab Moffett M5-meeneemheftruck heeft goede diensten bewezen aan de reddingsdiensten in de Australische provincie Queensland nadat de stadjes Cairns en Townsville begin februari getroffen waren door de tropische cycloon van categorie 5.

Nadat de storm, Yasi, een 100 kilometer breed spoor van verwoesting langs de kust had getrokken, zaten veel mensen zonder stroom en zonder dak boven hun hoofd. De wegen in het gebied waren onbegaanbaar door overstromingen als gevolg van zware regens. Toen de wegen eenmaal vrij waren, kon de Hiab Moffett worden ingezet voor het uitladen van tenten en hulpgoederen voor noodopvang waar veel behoefte aan was. De lokale hulpverleners waren onder de indruk van de terreineigenschappen en veelzijdigheid van de heftruck.

Hiab Roadshow demonstreert mogelijkheden in Singapore

In Singapore kreeg de integratie van Hiab, Kalmar, MacGregor en Bromma succesvol zijn beslag met de opening van een nieuw Cargotec-kantoor. Dit vormde een perfecte gelegenheid om Cargotecs sterke mogelijkheden op het gebied van ladingafhandelingsystemen en

betrokkenheid bij de branche onder de aandacht te brengen bij de Hiab Roadshow 2010. Het evenement werd bezocht door meer dan driehonderd klanten en andere geïnteresseerden die genoten van een dag van live productdemonstraties en allerlei leuke activiteiten.



Een Hiab-roadshow in Singapore heeft meer dan driehonderd klanten en geïnteresseerden uit de branche op de been gebracht.

Topprestaties in de bouw

De bouwsector in de Verenigde Staten vertoont lichte tekenen van herstel. Cargotecs vaste klant Ryan Building Materials, Inc handelt in plafondgipsplaten, staalframes en isolatiemateriaal voor de woningbouw en maakt daarvoor gebruik van een vloot uitgerust met Cargotec-materieel. Het bedrijf, dat actief is in Detroit, Michigan, en omgeving, heeft een nieuwe Hiab XS 335 K-kraan besteld om te voldoen aan de toenemende vraag.

Momenteel beschikt men over zeven Hiab gipsplaatkranen op vrachtwagens met open laadbak en drie Hiab Moffett-meeneemheftrucks.

“Het Cargotec-materieel biedt de perfecte oplossing voor het afleveren van de materialen op de bouwlocatie”, vertelt directeur **Bill Johnston**. “Ze kenmerken zich door een snelle, soepele en nauwkeurige besturing, waardoor we efficiënt kunnen werken.”

Een Hiab Moffett-meeneemheftruck staat in minder dan een minuut los van de vrachtwagen op de grond. Hij is geschikt voor vrijwel elk terrein, zodat de chauffeur de materialen kan neerzetten op een plek waar ze goed toegankelijk zijn.

Veiligheid op de eerste plaats

Op de bouwplaats kunnen de Hiab-kranen de gipsplaten met gemak en veilig een paar verdiepingen hoog wegzetten. Hun geoptimaliseerde armsysteem maakt een grotere hefcapaciteit op hogere niveaus en sneller laden en lossen mogelijk. En dankzij de bediening met de afstandsbediening kunnen de chauffeurs de situatie goed in het oog houden en hun werk zorgvuldig en nauwkeurig uitvoeren.

“Het materieel is bijzonder efficiënt en betrouwbaar”, benadrukt Johnston. “In de loop der jaren heeft Cargotec de technologie van zijn kranen doorontwikkeld met betere veiligheidsvoorzieningen en bedieningsfuncties. Elke kraan of truck levert constante prestaties, zodat we onze klanten het hoge service-niveau kunnen bieden dat ze van ons zijn gaan verwachten.”

Regelmatig onderhoud is een must in een situatie waar grote verschillen bestaan in de zwaarte van de omstandigheden waaronder het materieel wordt ingezet. Cargotec voert alle voorgeschreven onderhoudswerkzaamheden voor de kranen en heftrucks uit bij de klant op locatie of in zijn eigen werkplaats in de buurt.



Ryan Building Materials, een bedrijf uit Detroit, Michigan dat handelt in plafondgipsplaten, staalframes en isolatie voor de woningbouw, heeft zijn vloot uitgerust met Cargotec-materieel.

Een schone stad

TEKST Satu Alavalkama | FOTO'S Cargotec

In 2050 zullen meer dan zes miljard mensen in steden leven. Naarmate economieën groeien en de consumptie toeneemt, zal afval efficiënter moeten worden verwerkt.

Naar schatting zal tegen 2025 in de wereldwijde afvalverwerkingsindustrie een bedrag omgaan van 500 tot 600 miljard euro. Meer groei wordt verwacht in met name China, maar ook in andere delen van Azië, Latijns-Amerika, het Midden-Oosten en Rusland.

Binnen die gebieden zal de groei het sterkst zijn in opkomende markten en steden, waar de welvaart en consumptie toenemen. In voorste-

den zullen, evenals in westerse landen, grote supermarkten verrijzen en in de professionele detailhandel zal het volume aan verpakte producten toenemen.

“In 2009 ging er in de wereldwijde afvalverwerking een bedrag om van 300 miljard euro, waarbij de gemeentelijke afvalinzameling goed was voor ongeveer de helft, zo’n 150 miljard”, vertelt **Jukka Loikala**, directeur

Environmental Business Solutions Development bij Cargotec.

Circa 90 procent van de wereldwijde gemeentelijke afvalverwerking is geconcentreerd in vier sterk verstedelijkte markten: de Verenigde Staten, West-Europa, Japan en China. Als we de twintig grootste landen daarbuiten ook meetellen, gaat het om maar liefst 95 procent van de totale markt voor gemeen-



“In de wereldwijde afvalverwerking ging in 2009 een bedrag van 300 miljard euro om.”

telijke afvalverwerking. Alle overige landen op aarde zijn slechts goed voor ongeveer vijf procent van de markt.

Tradities respecteren in China

Op het gebied van afvalverwerking hebben de Chinezen veel vertrouwen in Westerse deskundigheid. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat sommige afvalverwerkingsoplossingen voor de Olympische Spelen van Beijing in 2008 waren besteld bij Cargotec.

Cargotec kent de enorme omvang en oude tradities van de Chinese markt. Nog geen tien procent van het geproduceerde gemeentelijk afval wordt ingezameld met behulp van

moderne voertuigen en hulpmiddelen.

“In China leven miljoenen mensen van het scheiden van recyclebaar afval bij de bron. Nageenog al het materiaal dat kan worden hergebruikt wordt teruggewonnen. Alleen ‘echt afval’ eindigt in afvalcontainers; het meeste organisch materiaal wordt niet herwonnen.”

Bioafval is vochtig en zwaar. Het kan ondergronds hygiënisch worden ingezameld in afgesloten afvalcontainers die geen overlast voor de omgeving veroorzaken. Met Hiab-laadkranen kunnen deze gedeeltelijk en volledig ondergrondse systemen worden gelegeegd.

Bij het legen wordt het in ondergrondse containers verzamelde afval samengeperst in perscontainers op de inzamelingsvoertuigen. Zo wordt het volume ervan verkleind en kan men in één container 14 tot 15 ton compact gemaakt afval kwijt.

De afvalberg in China groeit snel. De hoeveelheid afval die in steden met meer dan een miljoen inwoners wordt geproduceerd, zal naar verwachting tegen 2030 verdubbeld zijn. Dat betekent een verdrievoudiging van het volume van de afvalinzamelingsmarkt over dezelfde periode.

“Het is nauwelijks voorstelbaar wat er gebeurt als de Chinezen beginnen met het verpakken van hun voedingswaren. Gelukkig ontwikkelen veel steden, waaronder Shenzhen,

Sjanghai, Beijing en Chongqing hun systemen in een hoog tempo”, vertelt Loikala.

Europa voorop in recycling

In West-Europa bestaan vrijwel overal al ontwikkelde infrastructures voor het inzamelen en recyclen van huisvuil. Toch is er behoefte aan verbeterde logistiek en kostenbesparingen. Voor de smalle straatjes van middeleeuwse stadskernen zijn kleine, wendbare voertuigen nodig. Van daaruit kan het afval worden overgeladen naar grotere voertuigen. Hiab Multilift-containersystemen bieden oplossingen voor zowel transport en inzameling.

Denemarken, Duitsland, Nederland, Oostenrijk en Zweden zijn het verst gevorderd met de recycling: daar belandt slechts 1 tot 4 procent van al het huisvuil op een stortplaats.

Een deel van het geproduceerde afval wordt hergebruikt en een deel wordt biologisch behandeld, ofwel in de vorm van compostering of door middel van anaerobe vergisting. Afval wordt ook gebruikt voor het opwekken van energie voor woningen en bedrijven. Hiab Jonsered-recyclingkranen zijn ideaal voor de overslag van schroot tijdens het recyclingproces en het inzamelen van houtkapafval en reststoffen voor verbranding als bioafval.

In de Verenigde Staten werd in 2009 een totaal van 243 miljoen ton huisvuil geproduceerd, wat neerkomt op bijna twee kilo per inwoner per dag. Ongeveer een derde daarvan werd gerecycled en gecomposteerd.

800 kilometer naar de stortplaats

Overal in de wereld komen stortplaatsen steeds verder buiten de stedelijke gebieden te liggen. Dit vereist efficiëntere oplossingen voor transport over lange afstanden. Bij afvaloverslagstations in steden wordt het afval samengeperst in containers met een hoge opslagcapaciteit die vervolgens verder worden vervoerd over de weg, per spoor, over het water of een combinatie hiervan (intermodaal transport). Afvaloverslagstations kunnen ook ondergronds worden aangelegd, waardoor bovengronds bouwlocaties beschikbaar komen voor waardevoller gebruik. ►

Milieuvriendelijke huisvuilinzameling

Een geïntegreerde transportketen voor gemeentelijke afvalinzameling zorgt voor:

- het leiden van de afvalstromen naar de juiste verwerkingsfaciliteit
- doelmatiger gebruik van het materieel in het totale inzamelings- en transportproces
- lagere investerings- en bedrijfskosten
- een lagere CO₂-uitstoot en minder schade aan het milieu
- efficiënter gebruik van afvalstoffen voor recycling of als energiebron

Cargotec-oplossingen voor afvalverwerking



Cargotec biedt complete oplossingen voor de inzameling en verwerking van afval in stedelijke gebieden.

Dankzij het onderhoudscontract met Cargotec verspilt SITA geen kostbare tijd

SITA Nederland, onderdeel van het Franse Suez Environnement, is een toonaangevende afvalverwerker in Nederland, waar de lat op het gebied van efficiency en duurzaamheid bijzonder hoog ligt.

Met een hergebruik van circa 50 procent van de 100 miljoen ton huishoudelijk en industrieel afval die per jaar wordt geproduceerd, heeft Nederland een van de hoogste recyclingpercentages van Europa. Dat is mede te danken aan bedrijven als SITA Nederland,

dat voortdurend naar nieuwe duurzame oplossingen zoekt.

Met zijn uitgebreide vloot van meer dan negenhonderd voertuigen, is SITA Nederland marktleider op het gebied van de inzameling, recycling en verwerking van afval van bedrijven en gemeenten. Fleetmanager **Eddy De Jong** is betrokken bij het ontwikkelen van innovaties die de efficiency vergroten. Doel daarbij is het bereiken van SITA's

duurzaamheidsdoelstellingen en het succesvol terugdringen van de totale kosten voor de voertuigvloot.

De afgelopen vijftien jaar heeft hij met Cargotec gewerkt aan de ontwikkeling van een algeheel onderhoudsconcept voor de Hiab-laadkranen en Hiab Multilift-containersystemen van de SITA-vloot. Dit stelt SITA in de gelegenheid zich op de kernactiviteiten te concentreren, terwijl het ook flinke kostenbesparingen oplevert, met name voor brandstof en onderhoud aan het materieel.

De oplossing die is gekozen dekt de hele levensduur van het materieel, die op tien jaar is bepaald. Het eerste vaste contract werd getekend in 2002 en sindsdien komt er voortdurend nieuw materieel bij, waaronder 25 nieuwe producten in 2010.

Het contract regelt dat Cargotec verantwoordelijk is voor inspectie, onderhoud en reparatie. Met een vast maandbedrag weet SITA exact wat de kosten zijn en hoeft het bedrijf niet bang te zijn voor onverwachte financiële tegenvallers. Een onderhoudscontract garandeert

Bovendien wordt zo voorkomen dat de afvalverwerking geluidsoverlast en milieuhinder voor de omgeving oplevert.

“In de Verenigde Staten wordt afval over afstanden tot wel 800 kilometer vervoerd, gecombineerd per vrachtwagen, trein en schip. Het idee is het laadvermogen zo veel mogelijk te verhogen om zo het relatief brandstofverbruik te verlagen”, vertelt **Kalevi Nurmi**, adjunct-directeur Demountables and Environmental Solutions bij Cargotec.

In Sjanghai, China, wordt afval per schip getransporteerd naar een stortplaats op een afstand van zo’n 60 kilometer van het stadscentrum. In een stedelijk gebied met 1 tot 2 miljoen inwoners kan ’s nachts in een paar uur zo’n 1000 tot 2000 ton huisvuil worden ingezameld en worden afgeleverd bij een overslagstation. Het huisvuil dat wordt aangevoerd door kleine voertuigen wordt daar samengeperst in transportcontainers. Toename van het aantal afvalcontainers en intermodaal afvaltransport zullen de vraag naar Kalmar-gerelateerde producten voor afval- en recyclinglogistiek vergroten.

Totaaloplossingen betalen zich uit

Een bedrijf dat succesvol wil zijn in de afvalverwerkings- en recyclinglogistiek, heeft een totaaloplossing nodig waarbij alle componenten goed op elkaar aansluiten. Cargotec bekijkt de

activiteiten van de klant als geheel en probeert eventuele knelpunten in de logistieke keten op te sporen. Vervolgens wordt een geïntegreerde transportketen voor de klant ontworpen, waarbij in elk stadium rekening wordt gehouden met de samenstelling en het volume van het afval: de inzameling en het transport van huisvuil, de verwerking ervan bij afvaloverslagstations en het langeafstandstransport naar stortplaatsen. De oplossingen zijn altijd afgestemd op de lokale omstandigheden en de afvalverwerkingsystemen die de klant gebruikt. De ingezamelde grondstoffen worden direct naar de juiste verwerkingsinstallaties geleid, zo efficiënt mogelijk zonder extra transport.

“Cargotecs oplossingen verbeteren de logistiek en maken kostenbesparingen mogelijk van meer dan 50 procent ten opzichte van oude methodes. Ons aanbod biedt oplossingen voor vrijwel alle logistieke uitdagingen op het gebied van huisvuil, bouw- en sloofafval en gevaarlijk afval”, aldus Jukka Loikala.

Een van Cargotecs sterke punten is zijn lokale aanwezigheid en deskundigheid: een verkoop- en servicenetwerk van professionals die de taal van de klant spreken en de plaatselijke omstandigheden kennen in 120 landen. Andere troeven zijn klantgeoriënteerde producten, hoogwaardige technologie, kwaliteit en duurzaamheid, en gerichte productontwikkeling. ■

Hiab Moffett-meeneemheftruck voor papierrecycling

Met Cargotecs Hiab Moffett-meeneemheftrucks kan het proces van inzamelen en recyclen van oud papier aanzienlijk sneller dan met conventionele inzamelingsvoertuigen. Met een vorkheftruck kunnen balen oud papier gemakkelijk worden geladen en gelost en ligt het aantal balen per lading hoger.

De Moffett-meeneemheftruck biedt daarvoor een uniek alternatief. Doordat hij in minder dan een minuut kan worden af- en opgeladen, heeft hij meer tijd voor het verladen van balen en dankzij zijn lagere gewicht heeft het inzamelingsvoertuig een hoger nuttig laadvermogen.

Bovendien is de Hiab Moffett uitgerust met verlichting, zodat ook in het donker veilig kan worden doorgewerkt. In de Verenigde Staten bijvoorbeeld worden kartonnen dozen en oud papier van winkelcentra en supermarkten samengeperst tot balen die achter de winkels op pallets worden gestapeld. De Hiab Moffett laadt die balen op de inzamelingstruck die ze naar een papierfabriek brengt om te worden hergebruikt.



dat alle kosten zijn gedekt en dat Cargotec al het onderhoud regelt en verzorgt door middel van zijn uitgebreide servicenetwerk in heel Nederland.

Eddy De Jong is tevreden: “Dankzij het onderhoudscontract met Cargotec kunnen wij ons op onze kernactiviteiten concentreren. Zo zijn we beter in staat onze doelstellingen te behalen en kunnen we onze vloot intensiever inzetten.”

“De totale kosten waren ook een belangrijke overweging. We weten nu exact wat de onderhoudskosten zijn en omdat

we het hele onderhoudsproces niet langer zelf hoeven te regelen, kunnen we een stuk efficiënter werken. Deze regeling helpt ons ook de moeilijke doelstelling te halen om de CO2-productie voor onze transportactiviteiten in drie jaar tijd met 20 procent terug te dringen.”

Ook Henk Bloemert, manager serviceondersteuning voor Cargotec in de Benelux is positief: “Regelmatige evaluatie is essentieel om de samenwerking in het juiste spoor te houden en SITA te helpen bij het bereiken van zijn doelstellingen. Door uitval

tot een minimum te beperken en onderhoud en reparaties geheel voor onze rekening te nemen, helpen we SITA de inzet van zijn vloot te optimaliseren.”

Cargotecs servicenetwerk in Nederland beschikt over ongeveer honderdzestig monteurs in alle delen van het land. Met gebruikmaking van speciaal

ingerichte werkplaatsen en volledig toegeruste servicevoertuigen kunnen ze Cargotec-klanten snel van dienst zijn.



Wereldwijde trends bepalen de richting voor Cargotecs strategie

De verfijnde strategie met zijn vier speerpunten geeft richting en zorgt dat Cargotec flexibel blijft.

TEKST Joanna Sinclair | FOTO'S Shutterstock
Cargotecs bestuursvoorzitter en algemeen directeur **Mikael Mäkinen** benadrukt hoe belangrijk het is oog te houden voor de ontwikkelingen en veranderingen in de wereld. Hij legt uit dat elk bedrijf regelmatig moet beoordelen of verandering nodig is en moet zorgen dat het de richting volgt die de wereld opgaat.

Maar in het geval van Mäkinen zelf is 'volgen' niet echt de juiste term. In het geval van Cargotec is blijven bij de rest niet genoeg. Cargotec is er altijd trots op geweest anderen minstens één stap vooruit te zijn en in lijn met de tijd te blijven, mee te gaan op de eerste golf van vernieuwing en verandering van de regels als dat wijs werd geacht door degenen aan de top.

Deze zienswijze heeft zich uitbetaald. Cargotec is een van de weinige bedrijven die de wereldwijde kredietcrisis bijna onaangetast hebben doorstaan, zeker in vergelijking met een groot deel van zijn concurrenten.

"Ik denk dat 2010 een jaar was waarin wij de koers en ontwikkeling van onze onderneming hebben gestabiliseerd. Zijn we tevreden over onze recente financiële resultaten? Laten we zeggen dat we tevreden zijn over de ontwikkeling van de resultaten", stelt Mäkinen.

Cargotec is momenteel hard aan het werk om zijn onlangs verfijnde strategie ten uitvoer te brengen. Het gaat daarbij niet om een totaal nieuwe manier van denken of doen, maar meer om een aanzet die ervoor moet zorgen dat Cargotec ook in de komende jaren zijn positie als marktleider weet te behouden. De strategie is heel helder en vaag

tegelijk, zodat Cargotec zijn vermogen om flexibel in te spelen op noodzakelijke veranderingen niet kwijtraakt, zoals Mäkinen benadrukt.

Bij het bepalen van de strategie, in het najaar van 2010, hebben Cargotecs experts vier belangrijke trends onderscheiden. Deze wereldwijde trends zijn de verschuiving van het economisch zwaartepunt van de wereld naar het oosten, versnelde technologische verandering en het tekort of zelfs gebrek aan essentiële grondstoffen. Cargotec speelt in op deze wereldwijde trends door zich te richten op vier aandachtspunten: klanten, services, opkomende markten en interne duidelijkheid.

Megatrends nader onderzocht

De eerste wereldwijde trend die Cargotec heeft onderscheiden bij het bepalen van zijn strategie is de opkomst van Azië. Een aanzienlijk deel van Cargotecs klanten is actief in opkomende markten, verklaart Mäkinen.

Azië is het zwaartepunt geworden van de wereldwijde productie en dat is vooral merkbaar bij Cargotecs haven- en scheepvaartactiviteiten. Het merendeel van wat in Azië wordt geproduceerd wordt traditioneel naar het Westen geëxporteerd, maar de consumptie in het Oosten zelf neemt ook in hoog tempo toe. In Azië ontwikkelen zich belangrijke lokale economieën, waarbij productie en consumptie zich concentreren in dezelfde markten. Nu al vindt 37 procent van het wereldwijde containervervoer plaats binnen Azië. ▶



1E WERELDWIJDE MEGATREND

VERSCHUIVING WERELDECONOMIE NAAR AZIË

37%

Vrachtvervoer binnen Azië is nu al goed voor 37 procent van het wereldwijde containervervoer.

2E WERELDWIJDE MEGATREND

VERSTEDELIJKING

6 miljard

Naar schatting
leven in 2050 meer
dan 6 miljard
mensen in steden.



“De wereld verandert, wat wordt onderstreept door het feit dat niet langer het intercontinentale transport maar het vrachtvervoer binnen Azië nu goed is voor de grootste aantallen containers”, vertelt Mäkinen.

Verstedelijking is een andere belangrijke trend die zijn weerslag heeft op Cargotecs activiteiten. De verstedelijking neemt over de hele wereld toe, met name in Azië en andere ontwikkelingsregio's, zoals Zuid- en Midden-Amerika en Afrika.

Deze trend heeft grote gevolgen die onvermijdelijk ook Cargotec zullen raken. Het stedelijk leven brengt immers een ongekend omvangrijke goederenstroom met zich mee, van de aanvoer van levensmiddelen tot de afvoer en verwerking van afval, een sector waarvoor Cargotec geavanceerde oplossingen biedt. Verstedelijking gaat bovendien gepaard met een snel toenemend gebrek aan grondstoffen en strenger wordende milieuwetgeving.

Ingewijden denken dat de volgende wereldwijde crisis niet over krediet zal gaan, maar over grondstoffen. Het tekort hieraan heeft nu al een enorme impact en zal naar verwachting alleen maar toenemen, ondanks nieuwe materialen en energiebesparende oplossingen die op de markt worden gebracht. Overal op de wereld neemt de consumptie nu eenmaal in rap tempo toe.

Het gebrek aan grondstoffen is ook al merkbaar van invloed op de vrachtafhandelingssector, waar naarstig wordt gezocht naar betrouwbare oplossingen met alternatieve brandstoffen. Door wrijving te reduceren en componenten te combineren om het algehele rendement te vergroten, wordt geprobeerd het brandstofverbruik terug te dringen. Vooruitgang wordt eveneens geboekt op het gebied van materieel: een van Cargotecs belangrijkste doelstellingen in dat opzicht is het streven naar gewichtsbesparing. Dit wordt bereikt door staalsoorten met andere eigenschappen te ontwikkelen en met alternatieve materialen te werken.

De vierde en laatste wereldwijde trend is de snelle technologische verandering, met name door toenemende digitalisering. Digitalisering verhoogt bovenal de veiligheid voor zowel de klanten als medewerkers van Cargotec. Het biedt bijvoorbeeld mogelijkheden voor een compleet pakket nieuwe veiligheidsvoorzieningen voor kranen, waarbij een betere bewaking van de omgeving de veiligheid voor zowel de kraanmachinist als andere mensen in de nabijheid vergroot. Het vormt ook een impuls voor verwante innovaties op veiligheidgebied, zoals een onderzoeksproject waarbij Cargotec is betrokken voor de ontwikkeling van een systeem dat via sensoren de alertheid van de chauffeur bewaakt.

Alle ogen gericht op de klant

Cargotecs vier strategische speerpunten, klanten, services, opkomende markten en interne duidelijkheid, spelen alle vier in op deze wereld-

wijde trends en weten de meeste ervan om te zetten in nieuwe kansen. Voor alle vier aandachtspunten is Cargotec al hard aan het werk om een nieuw evenwicht te bereiken of zijn al duidelijke plannen ontwikkeld voor waar en wanneer met het doorvoeren van veranderingen zal worden begonnen.

Interne duidelijkheid is een vereiste voor succes op alle andere aandachtspunten. Voor services betekent deze verfijning dat er meer aandacht komt voor diensten die in overeenstemming zijn met de waardeketen van de klant en het zoeken naar groeimogelijkheden voor klanten door hun het onderhoudswerk uit handen te nemen.

Wat betreft geografische aanwezigheid voor het aanbieden van services is Cargotec al uniek. Toch kan er nog veel worden verbeterd.

Mäkinen legt uit hoe klanten tegenwoordig in plaats van afzonderlijke producten steeds vaker op zoek zijn naar complete oplossingen met speciaal aangepast materieel en serviceconcepten die de hele levensduur daarvan dekken. In combinatie met de sterke fusietrend geeft dat een duidelijk beeld waarin Cargotec, zoals Mäkinen laat zien, een unieke positie inneemt: grotere wereldwijde spelers willen zaken doen met partners die passen bij hun omvang en aan hun behoeften kunnen voldoen. Dat is goed nieuws voor Cargotec en zijn service- en distributienetwerk.

“De hele wereld is onze markt. Wij kunnen onze klanten overal van dienst zijn waar ze ons nodig hebben”, brengt Mäkinen in herinnering.

De komende jaren streeft Cargotec ernaar

3E WERELDWIJDE MEGATREND

TECHNOLOGISCHE VERANDERING

Digitalisering vormt een belangrijke drijvende factor voor technologische veranderingen, zoals de opkomst van intelligente systemen. Voor Cargotec betekent dit een betere wisselwerking van onze producten met zowel de omgeving waarin ze worden ingezet.

zijn huidige positie in gevestigde markten als Europa en Noord-Amerika te behouden en een sterkere positie te verwerven in China en de andere BRIC-landen: Brazilië, Rusland en India.

Hoewel Cargotec het belang van opkomende markten, services en interne duidelijkheid onderkent, staat volgens Mäkinen nog altijd de klant centraal in de bedrijfsstrategie.

“We zijn constant bezig onze klanten beter te begrijpen door goed te kijken wat zij voor hun activiteiten nodig hebben”, zegt Mäkinen.

Cargotecs strategie is gebaseerd op inzicht in de klant en flexibel inspelen op veranderingen in de wereldeconomie en de sector waarin Cargotec actief is.

“Dat we ons focussen op klanten en klantsegmenten, betekent dat we ons aanbod afstemmen op de zienswijze van de klant. We moeten bepalen waar we investeren en waar we ons terugtrekken. We zullen investeren in die gebieden waarvan we weten dat we er wereldwijd marktleider kunnen worden. Het versterken van ons geselecteerd aanbod voor geselecteerde segmenten is de weg die we zullen blijven volgen”, legt Mäkinen uit.

De overname van Navis, de belangrijkste aanbieder van TOS-systemen (Terminal Operating Systems), onderstreept Cargotecs strategie zich op klanten te richten en te investeren in aantrekkelijke klantsegmenten. Met deze overname heeft Cargotec de eerste stap gezet naar het ontwikkelen van zijn activiteiten in lijn met de behoeften van de klant. Met de overname van Navis, de belangrijkste aanbieder van TOS-systemen, zal Cargotec nog beter in staat zijn totaaloplossingen voor terminalklanten te bieden.

De klant vormt de kern van Cargotecs verfijnde strategie en een oprechte blik vanuit het perspectief van de klant is de basis voor alles wat we doen. Cargotecs toekomst staat niet in steen gebeiteld, maar één ding is zeker: gezien vanuit de klant, zijn de komende jaren veelbelovender dan ooit. Cargotec zal zijn klanten van dienst kunnen zijn op een niveau waar de concurrentie nog niet eens aan durft te denken en we zullen sneller groeien dan de markt. En natuurlijk houden we lading in beweging volgens ons motto ‘We keep cargo on the move’. ■

De verfijnde strategie lost oude beloftes in

Cargotecs belofte aan de klant ‘We keep cargo on the move™’ klinkt simpel genoeg, maar wie naar het grote geheel kijkt, zal zien dat het allesbehalve eenvoudig is.

De belofte vormt de drijvende kracht voor onze activiteiten en een leidraad voor ons handelen. En het inlossen ervan vormt een regelrechte uitdaging. Dat valt niet mee, want Cargotec doet nooit loze beloftes. Lading in beweging houden vereist een goed begrip van hoe de bedrijven van onze klanten werken en een volledig inzicht in alles waar ze bij hun activiteiten mee te maken hebben.

Cargotec biedt ladingafhandelings-systemen en services voor ladingafhandeling over de weg, in de fabrieken, in havens en op zee. In de praktijk betekent dit dat we voorop moeten lopen op het gebied van technologie, of het nu gaat om geautomatiseerde containerafhandeling of hydraulisch-hybride terminaltrekkers. Cargotec moet weten waarvoor offshore ondersteuningsvaartuigen worden ingezet. We moeten weten hoe de nieuwe EU-machinerichtlijn de veiligheidsnormen aanscherpt en welke invloed dit heeft voor het werken met en bedienen van kranen. Wat er ook verandert in de wereld van de klant, we zullen er bovenop moeten zitten als we onze belofte ‘We keep cargo on the move’ willen inlossen.

Het is Cargotecs missie de efficiency van goederenstromen te verbeteren. We doen dat door de klant te helpen doelmatiger te werken: Cargotec levert betrouwbare producten en services, optimaliseert de productiviteit van voertuigen en schepen en kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van de algehele prestaties met complete systemen, concepten en ontwerpen.

Cargotecs doelstelling klantgerichte oplossingen te bieden in 2015, begint met een plan wereldwijd de klant centraal te stellen. In 2011 zijn alle ogen en oren op de klant gericht: luisteren, leren en zorgen dat Cargotec snel kan inspelen op de behoeften van de klant.

4E WERELDWIJDE MEGATREND

GEBREK AAN ESSENTIËLE GRONDSTOFFEN

1.35

biljoen

Naar schattingen van de Amerikaanse overheid bedroeg de bewezen wereldwijde oliereserve in 2010 om en nabij de 1,35 biljoen vaten.





Meer hefvermogen en een groter bereik

in de moeilijk toegankelijke bossen van Nieuw-Zeeland

Houttruckchauffeur Steve Murphy uit Nieuw-Zeeland tilt met zijn Hiab Jonsered 1080 houtkraan meer dan alleen boomstammen.

Zoals bijna alle Nieuw-Zeelandse houttransporteurs gebruiken de chauffeurs van **Steve Murphy's** bedrijf SML de laadkraan niet alleen om boomstammen te laden en te lossen, maar ook om enorme drieassige lege aanhangers op de laadvloer van hun truck te tillen.

Deze praktijk die elders in de wereld vrijwel onbekend is, biedt de truckers toegang tot moeilijk begaanbare gebieden. Bovendien sparen ze er flinke bedragen aan wegenbelasting mee uit en gaan de aanhangers langer mee.

In Nieuw-Zeeland is elke truck en aanhanger voorzien van een mijlenteller en moeten transporteurs betalen voor elke afgelegde mijl. Het meenemen van een lege aanhanger op de truck in plaats van erachter kan dus behoorlijk schelen.

Maar volgens Murphy is dat niet de belangrijkste reden voor het meenemen van de aanhanger op de truck. In de eerste plaats gaat het om de betere toegang tot steile en modderige locaties.

“Het beste hout komt deels uit bossen op steile hellingen. Veel kaplocaties zijn moeilijk te bereiken en daarom moet de aanhanger op de truck worden meegenomen. Onze trucks zijn ook uitgerust met een centraal regelsys-



TEKST Leena Lavonius | FOTO'S Shutterstock en Cargotec

kraan voor zelf laden door de chauffeur.

“De omgeving van Christchurch was zo’n beetje een proeftuin voor het werken met zelflad-ers. Er zijn hier veel kleinere boseigenaren en ook veel moeilijk toegankelijke percelen”, ver-telt hij.

“Met een zelflader kun je nauwkeuriger wer-ken en daarom is hij beter geschikt voor werk op locaties met weinig ruimte.”

Een nadeel van zelflad-ers is het geringere laadvermogen vanwege het gewicht van de kraan.

“Of een zelflader echt voordeel oplevert, is afhankelijk van de aard van de werkzaamheden. Bij bepaalde klussen wordt het geringere laad-vermogen gecompenseerd door het feit dat chauffeur niet van anderen afhankelijk is”, bena-drukt Murphy.

Hij schat dat een complete kraan-unit voor zelf laden ongeveer 2,5 ton weegt. Wanneer dat gewicht wordt afgetrokken van de lading die de truck anders zou kunnen vervoeren, moet dat in de tarieven voor lading plus laadservice worden weerspiegeld.

Groei houtindustrie zorgt voor toenemende vraag

Ash McKnight, directeur van Cargotec Nieuw-Zeeland, vertelt dat Hiab Jonsered marktleider in zijn land is op het gebied van houtkranen.

Toen de nieuwe Hiab Jonsered 1080 eind vorig jaar in Nieuw-Zeeland op de markt kwam, waren er al tien van verkocht en nog eens twee besteld, aldus McKnight.

Murphy legt uit dat zijn Hiab Jonsered 1080 meer hefcapaciteit levert.

“Het hefvermogen en bereik zijn toegenomen, maar het gewicht is nog steeds laag. Hierdoor valt de afname van het laadvermogen mee en zijn veel klussen nog steeds rendabel.”

Omdat de Nieuw-Zeelandse houtindus-trie explosief groeit, verwachten de mensen bij Cargotec dat de vraag naar de kranen hoog zal blijven.

Barry Munro, salesmanager voor Cargotec op het Zuidereiland, vertelt dat het meeste hout dat Nieuw-Zeeland produceert bestemd is voor de export.

“Het staat hier vol met productiebossen en de markt groeit sterk. De transporteurs hebben het echt druk.”



“De Hiab Jonsered 1080 heeft een groot hefver-mogen en bereik, maar heeft toch een laag gewicht”, aldus Steve Murphy.

De houtindustrie van het land betreft zijn hout voornamelijk van plantages met snelgroei-ende radiata-naaldbomen. Veel boeren doen echter ook aan bosbouw op een kleinere schaal.

“Hiab Jonsered is hier al tientallen jaren de eerste keuze, omdat de kranen zo veelzijdig zijn. Veel percelen in Nieuw-Zeeland zijn moeilijk toegankelijk, nauwkeurigheid en wendbaarheid bij het laden zijn daarom echt belangrijk”, bena-drukt Munro.

De wijze waarop wegenbelasting wordt geheven, is ook van grote invloed op de manier waarop transporteurs in Nieuw-Zeeland wer-ken. Door de aanhangers op de trucks mee te nemen kunnen ze aanzienlijke bedragen aan wegenbelasting uitsparen.

Murphy schat dat met de aanhanger achter de truck, de wegenbelasting voor een gemiddelde combinatie verdubbelt tot onge-veer 2400 Nieuw-Zeelandse dollar, grofweg 1300 euro, per 5000 kilometer.

Omdat transporteurs deze belasting van tevoren moeten afdragen, nog voordat ze zelf hun rekeningen betaald hebben gekregen, is dat een kostenpost die zwaar telt.

“Het meenemen van de aanhanger op de truck scheelt in de slijtage van de aanhanger en bespaart ook geld, dus doen we dat hier in Nieuw-Zeeland al sinds jaar en dag op die manier”, vertelt Munro. ■

teem voor de bandenspanning als hulpmiddel voor extra tractie.”

Hij voegt eraan toe dat zijn bedrijf, geves-tigd buiten Christchurch op het Zuidereiland, de ‘zelflad-ers’ voornamelijk gebruikt voor het opha-len van hout van kleinere bosbouwbedrijven.

“Een zelflader geeft de chauffeur meer arm-slag. Hij kan naar de plaats rijden waar de stam-men liggen, zijn wagen volladen en wegrijden, gewoon in zijn eentje.”

Volgens Murphy is een truck met een Hiab Jonsered 1080 bij uitstek geschikt voor het rui-men van percelen waar de houthakkers alweer weg zijn, omdat de chauffeur alles zelf kan doen.

“Zelflad-ers zijn met name een uitkomst voor boseigenaren die slechts een geringe hoeveel-heid hout per keer laten kappen”, legt hij uit.

Voordelen verschillen per taak

Murphy werkt al sinds 1971 met Hiab Jonsered-materieel. Zijn bedrijf, waar 54 mensen werken, heeft momenteel 37 trucks, waarvan vijf met

Kwaliteit en vertrouwen

Wie aan Parijs denkt, vraagt zich waarschijnlijk niet meteen af wat er allemaal voor nodig is om deze mooie stad efficiënt te laten draaien. Dominique Rouillard weet dat echter heel goed. Met zijn twee bedrijven neemt hij al 25 jaar enkele belangrijke taken in de stad voor zijn rekening.

VOTP en STPE hebben een stevige positie in het rioolonderhoud, de afvalinzameling en het snelwegonderhoud in noordelijk Parijs. De visie die ten grondslag ligt aan het succes van deze bedrijven is in de loop der jaren hetzelfde gebleven. Met de volledige steun van zijn vijftig medewerkers heeft **Dominique Rouillard** altijd maar één doel gehad: kwaliteit leveren.

Deze doelstelling komt overal tot uiting in het dagelijks leven bij deze bedrijven. Het betekent hard, professioneel en gedisciplineerd werken. De deuren gaan open om kwart voor vijf in de ochtend en sluiten om zeven uur 's avonds. Dat zijn ook de dagelijkse werktijden voor de

directeur. Op bouwplaatsen begint men om half acht te werken en alle chauffeurs moeten elke dag van het jaar bereikbaar zijn.

Vertrouwen als essentiële factor

Volledig vertrouwen in je partners is cruciaal als je 24 uur per dag, 365 dagen per jaar actief bent. Rouillards belangrijkste klanten zijn gemeentes waarmee hij harde contractuele afspraken heeft over onder andere bereikbaarheid en onmiddellijk uitrukken voor gladheidsbestrijding. "Beschikbaarheid en een proactieve benadering vormen een deel van de dagelijkse routine van onze bedrijven", zegt hij.

Om aan de eisen van zijn klanten tegemoet te kunnen komen, heeft Rouillard partners nodig die net zo denken en doen als hij. Dus viel de keuze op Cargotec, dat naast Mercedes-Benz, zijn meest complete partner is. "We zijn onze samenwerking 25 jaar geleden gestart. Vanaf het allereerste begin was onze relatie gebaseerd op vertrouwen. Alle kranen die Rouillard kocht waren Hiab-kranen, en niets anders", vertelt **Hervé Lherondel**, die voor Cargotec Frankrijk verantwoordelijk is voor de belangrijkste accounts en de marketing.

In de loop der jaren hebben wel een dozijn modellen elkaar opgevolgd, van de eerste oranje kranen, tot de huidige zwarte versies. Rouillard heeft momenteel vijf Hiab XS 122 D2 Pro-laad-

kranen, die zijn geïnstalleerd op 8x4 Mercedes-chassiscabines en zo'n acht uur per dag worden gebruikt. Pro is het meest geavanceerde handmatig bediende besturingssysteem voor de Hiab XS-familie.

Uitgerust met Valve 91 staat het garant voor een hoge ladingsafhandelingsnelheid, vloeiende bewegingen en optimale precisie. Dat zijn belangrijke voordelen als er snel iets met een gripper moet worden opgepakt of pijpen in beton moeten worden geplaatst en uiterste nauwkeurigheid essentieel is.

100 procent Cargotec

Daarnaast zijn de vijf voertuigen van VOTP uitgerust met een containersysteem. Aanvankelijk had Rouillard voor zijn containersystemen een andere leverancier, totdat twee jaar geleden de Hiab Multilift XR21S uitkwam. "Toen we hem een keer een demotruck gaven met een Hiab Multilift XR21, veranderde hij van mening en besloot hij te kiezen voor 100 procent Cargotec", vertelt Lherondel.

"Dat klopt, twee jaar geleden konden we een paar dagen een compleet uitgerust demonstratievoertuig uitproberen. Deze truck was voorzien van een Hiab Multilift XR21S met automatische sequence control, antiwrijvingsmechanisme, functies voor hoge snelheid en snel kantelen, en noem verder maar op. Na afloop van de proef-



periode zei ik direct dat ik zo'n truck wilde", bekent Rouillard.

Tegenwoordig heeft VOTP niet één, maar drie Hiab Multilift XR21S-containersystemen. De voertuigen zijn uiterst veelzijdig en dankzij hun hoge productiviteit kunnen ze aan het einde van de dag een extra rit naar de bouwplaats maken.

Een veilige en prettige werkomgeving

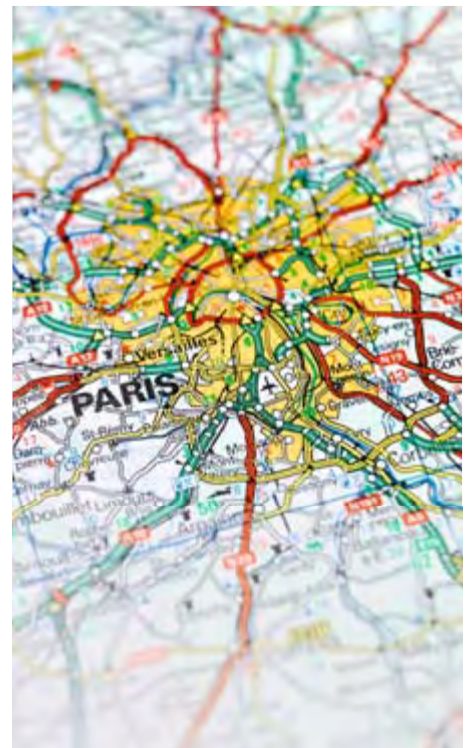
Als extra veiligheidsvoorziening zijn de voertuigen uitgerust met een achteruitrijcamera. "Mijn chauffeurs hoeven zo niet langer bezorgd te zijn als ze de kraan laten zakken. Ze zijn er tijdens het manoeuvreren zeker van dat er niets tussenkomt. Dat maakt het werk veiliger en makkelijker en bespaart ook kostbare tijd", legt Rouillard uit.

Een prettige werkomgeving voor de chauffeur is erg belangrijk. "Ik kies voor het beste dat er op de markt te krijgen is. Dat is een win-win-situatie voor mij en mijn mensen. Om kwaliteit te bieden, moet je goede spullen hebben en moeten de werkomstandigheden goed zijn. Mijn chauffeurs zijn mijn beste reclame. En klanten zijn ook blij met de voordelen: geen olie lekkages van de kranen, geen kapotte trucks die de bouwplaats blokkeren, maar materieel dat altijd in perfecte conditie is. De verplichtingen aan klanten worden nagekomen, en dat is waar het om gaat."

"Mijn chauffeurs zijn er tijdens het manoeuvreren zeker van dat er niets tussenkomt. Dat maakt hun werk veiliger en makkelijker."

Om dat te bereiken, moet het onderhoud helemaal in orde zijn. Maar zelfs met de beste spullen, kan er altijd een keer iets stuk gaan. En als dat gebeurt, moet je snel reageren om te voorkomen dat de bouw moet worden stilgelegd. Het onderhoud wordt verzorgd door de Cargotec-vestiging in Argenteuil, iets ten noorden van Parijs. Die neemt alle reparaties bij pech, beurten en het preventief onderhoud voor zijn rekening. Voorkomen is altijd beter dan genezen. Preventie is altijd goedkoper. Anticiperen is waar het om gaat.

Rouillard heeft een duidelijke visie op de toekomst: "Ik ben niet van plan verder te reiken dan mijn polsstok lang is. Ik wil blijven ondernemen op menselijke schaal. En verder wil ik met Cargotec blijven werken." ■



Groot-Parijs

De regio Parijs bestaat uit acht departementen, waaronder de stad Parijs en het centrum. Er leven 11,6 miljoen mensen, 20% van de hele Franse bevolking, op een oppervlak 2% van het land. De regio is goed voor 5 miljoen arbeidsplaatsen.

Met 800 kilometer aan snelwegen is de regio Parijs het grootste verkeersknooppunt van Europa. In totaal heeft de regio 12.000 kilometer aan wegen die zijn verbonden met het nationale en internationale netwerk: Europa's op één na grootste wegennet.



De vijf voertuigen van VOTP zijn uitgerust met Hiab-laadkranen en Hiab Multilift-containersystemen. Ze zijn bijzonder veelzijdig en dankzij hun hoge productiviteit kunnen ze aan het einde van de dag een extra rit naar de bouwplaats maken.



Verder dan de letter van de wet m.b.t. kraanveiligheid

Veiligheid als doorslaggevende factor bij het ontwerpen van laadkranen

Eind december 2009 zijn in de Europese Unie nieuwe regels geïntroduceerd voor het ontwerp en gebruik van autolaadkranen (ook bekend als knikarmkranen of 'knuckleboom'-kranen), met het van kracht worden van de nieuwe machinerichtlijn 2006/42/EG. In het algemeen betekent deze machinerichtlijn een volgende belangrijke stap naar regelgeving die primair tot doel heeft de veiligheid van de gebruiker te beschermen.

Gaston van Kleef, directeur Customer Solutions voor Cargotec EMEA omschrijft het als volgt: "De nieuwe machinerichtlijn, die nu in de hele Europese Unie de status van wet heeft, verschilt op enkele belangrijke punten van wat er daarvoor was en bevat een bepaling die vereist dat kraanfabrikanten hun kranen moeten voorzien van veiligheidsvoorzieningen die bescherming bieden tegen 'redelijkerwijs voorzienbaar verkeerd gebruik'. Dit is een nieuw type voorschrift en het betekent dat wij moeten bedenken wat een gebruiker verkeerd zou kunnen doen – zelfs als dat tegen het gezond verstand ingaat – en hem daartegen moeten beschermen. Dat is een belangrijke verandering in benadering."

Vanaf begin 2010 heeft Cargotec er in korte tijd voor gezorgd dat alle Hiab-laadkranen voldoen aan de machinerichtlijn en aan de nieuwe geharmoniseerde Europese norm EN 12999:2009, die in de

tweede helft van 2010 in werking trad. In het bijzonder heeft Cargotec al zijn laadkranen voorzien van VSL (Variabele Stabiliteits Limiet), een elektronisch systeem dat automatisch controleert hoe ver de stempels zijn uitgeschoven en of ze

stevig op de grond staan en zo een optimaal evenwicht tussen capaciteit en stabiliteit garandeert. Andere verbeteringen zijn onder andere de montage van waarschuwingsslampjes op de stempels, een 'view confirmation'-knop voor op afstand bedienbare stempels, indicatoren die de gebruiker informeren over de status van de stempels, kantelbare steunplaten en een herzien Operator Protection System (OPS).

Bengt Söderholm, productmanager Hiab-laadkranen, zegt: "De omstandigheden voor een kraan die achter op een truck of achter de cabine is gemonteerd zijn veeleisend, daarom zijn we op zoek gegaan naar een goede bescherming. Het resultaat is een machine die een stuk veiliger is en het risico van Bedieningsfouten minimaliseert door de kraan stop te zetten voordat de stabiliteit een kritische grens overschrijdt. Als bijvoorbeeld een stempel niet volledig is uitgeschoven vanwege ruimtegebrek, of erger nog omdat het domweg is vergeten, kan de truck niet omslaan."

VSL is geïntegreerd in Hiabs SPACE-systeem, dat feitelijk het 'brein' van de kraan vormt. Alle kraanfuncties, of het nu gaat om veiligheid, prestaties of capaciteit, worden aan-

gestuurd door SPACE, dat ook de stabiliteit van het voertuig bewaakt.

Ongelijk speelveld

Hoewel de nieuwe machinerichtlijn van kracht is in alle

landen van de Europese Unie, wordt de naleving niet overall even strikt afgedwongen. Dat zorgt voor een 'ongelijk speelveld' in deze markt. Volgens **Remco Tekstra**, secretaris afdeling Speciale Voertuigen van de RAI Vereniging gaat het

"Zelfs als de stempels vanwege ruimtegebrek niet volledig kunnen worden uitgezet, kan de truck niet omslaan."

erom dat er bij de nieuwe machinerichtlijn “in de praktijk een nogal grote variatie is waar het gaat om interpretatie van de regels. Sommige fabrikanten garanderen dat al hun kranen 100 procent conform zijn aan de nieuwe richtlijn sinds januari 2010, terwijl andere het standpunt innemen dat overeenstemming niet nodig is als de kranen voor die tijd zijn geproduceerd.”

Ondanks het Europese karakter van de wetgeving, interpreteren landen de nieuwe machinerichtlijn op verschillende manieren. In het Verenigd Koninkrijk hebben de autoriteiten gekozen voor een sterke proactieve interpretatie door duidelijk te stellen dat fabrikanten en importeurs de nieuwe richtlijn moeten naleven en dat de huidige Europese norm EN12999:2002A2 geen ‘vermoeden van overeenstemming’ met de nieuwe richtlijn kan aantonen.” Een voorbeeld van ‘voorzienbaar verkeerd gebruik’ is het niet gebruiken van de stempels, terwijl de stand van de stempels bij een kraan door het capaciteitsklassificeringssysteem als zijnde in overeenstemming moet worden aangemerkt.

In andere landen delen de verantwoordelijke instanties de mening dat de machinerichtlijn voorrang heeft boven alle andere regelgeving niet. Van Kleef zegt daar het volgende over: “Om een gelijk speelveld te creëren, zouden de gezondheids- en veiligheidsautoriteiten in alle landen proactief moeten zijn, en niet reactief, waarbij ze alleen in actie komen bij ongevallen met kranen.”

De vertraagde inwerkingtreding van de meest recente geharmoniseerde EN 12999-veiligheidsnorm - dit was

gepland voor januari 2010, maar het werd uiteindelijk oktober – was de bron van enige onduidelijkheid waarvan misschien ook misbruik is gemaakt. Van Kleef: “Sommigen redeneerden dat kranen die voldeden aan de EN 12999-norm in overeenstemming waren met de machinerichtlijn. Wij vin-

den echter dat deze benadering niet klopt, want hoewel EN 12999 een waardevol instrument is om aan de richtlijn te voldoen, biedt het voldoen eraan op zichzelf geen garantie voor overeenstemming.”

Söderholm is het daarmee eens: “De nieuwe machinerichtlijn, gepubliceerd op 29 december 2009, is de wet, ook al zijn er vereisten die meer in detail worden geregeld in de recent goedgekeurde norm EN12999:2011. Anders gezegd: een kraan die na die datum is geproduceerd is niet legaal als hij niet aan de machinerichtlijn voldoet.”

In de nieuwe machinerichtlijn staan weinig technische details en dat is misschien een andere oorzaak van het probleem. Het laat immers ruimte voor verschillende interpretaties. Afgezien van de bepaling dat kranen een stempelbewakingssysteem moeten hebben, zegt de richtlijn niet dat kranen moeten beschikken over voorziening x of y. Er staat alleen dat ‘redelijkerwijs voorzienbaar verkeerd gebruik’ moet worden voorkomen.

Deze nogal vrijblijvende formulering ligt wellicht ten grondslag aan het ‘ongelijke speelveld’ in de Europese markt voor laadkranen. Zoals Tekstra het formuleert: “Volledig voldoen aan de nieuwe veiligheidsvoorschriften brengt extra ►

“De nieuwe machinerichtlijn is in de praktijk tamelijk rekbaar als het gaat om interpretatie van de regels.”

“De benadering van Hiab is gebaseerd op integrale veiligheidssystemen die, zoals ABS bij auto's, op de achtergrond werken totdat de omstandigheden activering noodzakelijk maken.”



kosten met zich mee. Zich eraan onttrekken kan dus een aanzienlijk prijsvoordeel betekenen. Vergeet niet dat de machinerichtlijn een kader vormt en daarom ruimte voor verschillende interpretaties biedt. Sommige oplossingen om kantelen tegen te gaan, zoals automatische uitschakeling bij niet volledig uitgeschoven stempels, zijn minder kostbaar en voldoen misschien ook aan de criteria van de richtlijn.”

Stabiliteit als belangrijkste factor

Volgens Tekstra is stabiliteit de belangrijkste factor als het gaat om de veiligheid van laadkranen. Het waarborgen ervan kan op een technische manier of door handelingen van ‘professionele’ gebruikers die over de ervaring en deskundigheid beschikken om dit type kraan te bedienen. Voor dat laatste ziet hij echter wel beperkingen: “Voor minder professionele gebruikers moet de veiligheidslat hoger worden gelegd. Je hebt dan technologie nodig die het onmogelijk maakt verder te gaan dan een bepaald niveau.”

Ondanks de ‘tegenstrijdige signalen’ die het afgelopen jaar zijn afgegeven, is het duidelijk steeds meer fabrikanten en importeurs van laadkranen in de EU nu volledig aan de machinerichtlijn voldoen. Van Kleef wijst er daarbij wel op dat Cargotec beslist voorop liep met zijn Hiab-laadkranen die een niveau van overeenstemming bereikten waar geen andere kraan aan kon tippen.

Een belangrijk feit om onder ogen te zien is wel dat veel chauffeurs en andere gebruikers de nieuwe richtlijn nog niet helemaal accepteren. Ze zien de invoering ervan als meer bureaucra-

tie die hen belemmert hun werk snel en efficiënt te doen.

Cargotec heeft getracht hierop in te spelen door de veiligheidsvoorzieningen op de Hiab-laadkranen zo veel mogelijk te integreren en automatiseren. “We hebben onze kranen zo ontworpen dat pas als er teveel van ze wordt gevraagd de veiligheidsvoorzieningen in werking treden. De gebruiker merkt pas dat die bestaan als het nodig is”,

aldus Van Kleef. “De benadering van Hiab is gebaseerd op integrale veiligheidssystemen die, zoals ABS bij auto's, op de achtergrond werken totdat de omstandigheden activering noodzakelijk maken.”

Gebruiksvriendelijkheid

Cargotec heeft ervoor gekozen zijn laadkranen zo te ontwerpen dat het naleven van de nieuwe EU-voorschriften zo makkelijk is als maar kan. In de woorden van Söderholm: “Chauffeurs zijn niet tegen meer veiligheid, maar ze hebben een hekel aan veiligheidsfuncties die hen hinderen bij hun manier van werken. Daarom hebben wij ons gericht op slimme en gebruiksvriendelijke oplossingen die meer veiligheid combineren met gebruiksgemak.”

Feedback van chauffeurs over het gebruik van de Hiab-laadkranen die aan de nieuwe machinerichtlijn voldoen werd steeds positiever. “Van onze klanten horen we dat de oplossing die we hebben gekozen de chauffeur meer flexibiliteit geeft. Soms is het niet nodig de stempels uit te zetten terwijl de truck en kraan toch stabiel staan en niet om kunnen vallen. Met eenvoudiger systemen, zoals automatische uit-

schakeling bij niet volledig uitschuiven van de stempels, is dat

niet mogelijk,” legt Söderholm uit. “Hiab heeft altijd voorop gelopen op het gebied van veiligheid en we zullen blijven doorgaan met het integreren van veiligheid in onze producten. Tegelijkertijd zullen we proberen het leven van onze klanten uit de transportbranche makkelijker te maken door kranen te ontwerpen die eenvoudiger te gebruiken zijn.”

Uiteindelijk is het zo dat veiligheid binnen de sectoren waar laadkranen worden gebruikt, zoals de bouw, recycling en brand- en rampenbestrijding, nog steeds heel erg wordt bepaald door regelgeving en niet door de vraag van ondernemers om meer veiligheid voor de machines die ze aanschaffen of leasen. Een belangrijke rol is daarbij weggelegd voor scholing en voorlichting. De RAI Vereniging heeft vorig jaar bijvoorbeeld een aantal trainingen over de nieuwe machinerichtlijn voor zijn leden georganiseerd. En ook Cargotec neemt zijn verantwoordelijkheid op dit vlak door het aanbieden van een gebruikerstraining bij elke Hiab-kraan die wordt verkocht. “Wij als fabrikanten moeten het veiligheidsbewustzijn van onze klanten vergroten en ze ervan overtuigen dat de veiligheidsvoorzieningen die wij in onze machines hebben geïntegreerd, er zijn om ze te helpen en niet om ze te hinderen,” vertelt van Kleef.

Cargotec nodigt laadkraanlopers uit om veiligheid hoger op hun prioriteitenlijst te zetten bij het selecteren van een nieuwe kraan. “Ik zou klanten willen adviseren te kijken hoe wij de sensoren op zo'n manier hebben ontworpen en geplaatst dat ze goed bestand zijn tegen harde en zware omstandigheden”, zegt Söderholm. “Ze zouden ook de proef op de som moeten nemen en onze kranen vergelijken met andere. Ze bieden in elke stand een optimaal hervermogen, afhankelijk van de positie van de stempels en positie van de kraan in het zwenkbereik. Altijd tot de uiterste grens, zonder enig risico op kantelen.”

Al met al gelooft Remco Tekstra dat de nieuwe richtlijn een positieve impact heeft gehad en dat de veiligheidsproblematiek voor laadkranen in de EU over het algemeen ‘onder controle’ is. Hij waarschuwt echter wel: “Toch is het moeilijk te zeggen of dingen nu voorgoed

zijn veranderd, want veiligheidsproblemen kunnen uit het niets opduiken. Wij kunnen het ons niet veroorloven achterover te leunen.”

Nieuwe regels in de Verenigde Staten

De aanpak van kraanveiligheid door middel van de nieuwe machinerichtlijn heeft ook buiten de EU navolging gevonden. In bijvoorbeeld de Verenigde Staten heeft de OSHA (Occupational Safety and Health Administration) een nieuwe regeling opgesteld voor het gebruik van kranen en laadbomen in de bouw, de belangrijkste markt voor knikarmkranen in het land. Deze nieuwe 29 CFR Part 1926-regeling vormt een vervanging van oude normen uit 1971. De reden voor de herziening was het aanzienlijke aantal ongevallen bij het gebruik van verschillende typen kranen in de bouw, onder andere veroorzaakt door elektrocutie, bezwijken van de giek en omvallen. Slechts een klein deel van alle ongevallen is gerelateerd aan knikarmkranen en het OSHA-document kent een specifieke paragraaf waarin dit type kraan in bepaalde situaties van de regeling kan worden vrijgesteld. Als bijvoorbeeld een knikarmkraan wordt gebruikt voor het lossen van bouwmaterialen die daarna niet hoeven te worden opgehesen, kan de kraan worden vrijgesteld van de nieuwe norm. Ook bij het gebruik van een knikarmkraan voor het plaatsen van ingepakte of gestapelde goederen in of op een constructie waarbij de lading met een vork of draagframe wordt opgeheven en de kraan is uitgerust met een overbelastingsbeveiliging, is de nieuwe regeling niet van toepassing.

David Michaels, assistent-secretaris bij de OSHA voor de afdeling arbeidsomstandigheden verwoordt het als volgt: “Het doel van deze norm is letsel of dodelijke ongelukken voorkomen door de lading en degenen die met de kraan werken op de plaatsen te houden waar ze moeten zijn. In de norm zijn processen en mechanismes vastgelegd die op basis van gezond verstand de aanzienlijke technologische veranderingen weerspiegelen die installaties en apparatuur sinds publicatie van de oude richtlijn hebben ondergaan.” De OSHA verwacht dat er dankzij de nieuwe regeling zeker 22 doden per jaar minder zullen vallen bij ongevallen met kranen.

De meeste nieuwe regels zijn van kracht geworden in november 2010. Eén belangrijke bepaling, een nieuw voorschrift dat bouwkraanmachinisten een certificaat moeten behalen via een geaccrediteerd programma, zal niet eerder in werking treden dan 2014.

Cargotec is blij met dit nieuwe Amerikaanse initiatief en de veranderingen die het met zich meebrengt. In de woorden van Söderholm: “Tot nu toe waren er geen aanbevolen richtlijnen of wettelijke voorschriften waarin was vastgelegd dat knikarmkranen over een overbelastingsbeveiliging moeten beschikken. De industrie had die voorziening uit eigen beweging ingevoerd, maar selectief: de ene fabrikant wel, de andere niet. Jammer genoeg heeft dat ervoor gezorgd dat iedereen wat anders doet. Met de nieuwe OSHA-richtlijn en ASME B30.22 2010

is er nu een norm gesteld en zien we een gelijk spelveld.”

Ook volgens Van Kleef is de nieuwe regeling een positieve stap vooruit: “De nieuwe norm is een belangrijke verandering die ons in staat stelt kranen met geïntegreerde veiligheidssystemen met meer vertrouwen in de toekomst op de markt te brengen.”

Wetgevingsinitiatieven met betrekking tot laadkranen worden ook overwogen in andere delen van de wereld, waaronder China, Japan en India. In Australië is zelfs nog voor het van kracht worden van de Europese machinerichtlijn een vergelijkbare regeling ingevoerd. “We zien dat de rest van de wereld nu ook kijkt naar stringenter veiligheidsvoorschriften en de Hiab-range is al goed voorbereid op deze trend”, concludeert van Kleef. ■

Baanbrekende veiligheidsniveaus op aangepaste laadkranen voor Australische mijnen

Een grote Australische mijnbouwonderneming heeft de veiligheidsspecificaties op een nieuw niveau gebracht met zijn aanschaf van sterk aangepaste lichte Hiab-laadkranen.

Een van de belangrijkste eisen van het bedrijf was dat de kranen niet alleen aan de Australische normen moesten voldoen, maar ook aan hun eigen veel strengere interne veiligheidsvereisten. Voor dit project vroeg de klant Cargotec Australië om een oplossing te zoeken die aan al zijn specifieke eisen voldeed. De samenwerking met de Europese ontwerpteams en Hiab-productietechnici leidde in feite tot nieuwe veiligheidsspecificaties voor kranen van dit type. De aangepaste Hiab 013T-kranen zullen worden ingezet voor verschillende toepassingen en worden geïnstalleerd op vierwiel-aangedreven lichte bedrijfswagens.

Tot de meest opvallende kenmerken ervan behoorden twee nieuwe veiligheidsvoorzieningen die wel al eerder hun nut hadden bewezen op grotere kranen, maar nog niet eerder waren toegepast bij modellen van dit type: een blokkeersysteem dat gebruik van de kraan onmogelijk maakt als de stempels niet goed zijn uitgezet en een digitaal display dat het hijsgewicht aangeeft.

Andere veiligheidsvoorzieningen waarover de aangepaste laadkranen beschikken zijn onder andere:

- Elektronische overbelastingsbeveiliging
- Blokkering van het uitzetten van de stempels als de

belasting van de binnenste arm groter is dan 30 procent van het maximaal hefvermogen

- Akoestisch waarschuwingssignaal
 - Datalogging
- Het vastleggen van zulke geavanceerde veiligheidsspecificaties voor dit type kraan onderstreept het belang dat deze klant aan veiligheid hecht. Het bedrijf heeft deze specificaties zelfs verplicht gesteld voor alle autolaadkranen bij hun mijnen overal in Australië.





Medewerkers en management
bij Koepsell Nutzfahrzeuge
GmbH zijn trots op hun werk
bij dit familiebedrijf.

Koepsell Nutzfahrzeuge: **At your service!**

Cargotecs uitgebreide dealernetwerk garandeert lokale service

Voor veel Cargotec-klienten over de wereld, is de dealer hun eerstelijns contact. De dichtstbijzijnde dealerwerkplaats is altijd in de buurt, direct bereikbaar, ook per telefoon. Voor Cargotec spelen betrouwbare lokale partners een essentiële rol in zijn wereldwijde verkoop- en servicenetwerk. In veel gevallen is deze samenwerking door de jaren heen steeds intensiever geworden en uitgegroeid tot een waar partnerschap waarbij alle partijen dezelfde waarden en doelstellingen voor ogen staan: klanten de best mogelijke service bieden.

Koepsell Nutzfahrzeuge GmbH is al sinds 1969 Cargotec-dealer in Sleeswijk-Holstein, Duitslands noordelijkste deelstaat. Zo'n veertig jaar geleden begon het bedrijf als eerste in de regio met de verkoop van Hiab-laadkranen. Ook nu is het nog altijd actief als erkende Cargotec-dealer en -werkplaats, met een volledig aanbod van Hiab-materieel, waaronder Hiab-laadkranen, Hiab Multilift-containersystemen, Hiab Loglift- en Hiab Jonsered hout- en recyclingkranen, Hiab Moffett-meeneemheftrucks en Zepro-laadkleppen.

Van vader op zoon

Koepsell Nutzfahrzeuge GmbH is een familiebedrijf dat wordt gerund door **Jörg Koepsell** en zijn vader **Jürgen Koepsell**. Jürgen Koepsell startte een kleine reparatiewerkplaats voor vrachtwagens en tractoren in 1963 in Neumünster, ongeveer 65 kilometer ten noorden van Hamburg. Met twee helpers en een leerling,

begon het kleine bedrijf langzaam maar zeker te groeien. Er werden meer mensen aangenomen en het bedrijf verhuisde naar een groter pand, met een reparatiewerkplaats, een voertuigconstructiewerkplaats, een eigen spuitcabine en een kantoor. Momenteel werken er veertig vakmensen en zijn er tien stageplaatsen voor mechanisch/elektrotechnische monteurs.

Eén adres voor alles wat de klant nodig heeft

De werkplaats van het bedrijf in Neumünster fungeert als een ideale 'one-stop shop' voor gebruikers van Hiab-kranen. "Wij verzorgen de verkoop, de installatie en het onderhoud van Hiab-producten. Onze werkdag begint om 7 uur 's ochtends en eindigt zo rond 10 uur 's avonds. We doen zo'n tien tot twintig kranen per dag", legt Jörg Koepsell uit. Buiten deze uren verleent Koepsells 24-uurs servicedienst assistentie wanneer dat nodig is.

Het bieden van goede service is een top-prioriteit voor de Koepsells. "De beste manier om de klanttevredenheid te vergroten is door beschikbaar te zijn voor service. Extra dagen stilstand kan onze klanten veel geld kosten en daarom moeten ze voortdurend op de hoogte zijn van de staat van onderhoud van hun apparatuur. Als je succes wilt hebben, moet je flexibel en snel kunnen reageren", vertelt Jörg Koepsell.

Koepsell is trots op het complete serviceaanbod van zijn bedrijf. "Klanten willen tegenwoordig een compleet servicepakket. Wij willen dat ze bij

ons voor alles terecht kunnen. We willen ze niet alleen hoogwaardige producten verkopen, maar ook snelle installatie, eersteklas onderhoud en vlotte onderdelenlevering bieden."

Tevreden klanten dankzij nauwe samenwerking

Bij nieuwe informatieaanvragen van klanten, is nauwe samenwerking tussen de plaatselijke dealer, de Hiab-verkooporganisatie en de truckfabrikant essentieel. "De klant belt rechtstreeks met onze eigen salesmensen of neemt contact op met onze dealer. Nadat de klant onze offerte heeft geaccepteerd, gaan onze Hiab-medewerkers in Langenhagen aan de slag met het maken ▶

'Jong geleerd, oud gedaan': Jörg Koepsell maakt zijn zoon wegwijz in de bediening van zwaar materieel.



van technische tekeningen volgens de specificaties. Dit proces, van het eerste verzoek om informatie tot de aflevering van de kraan, vereist gedetailleerde planning, technische expertise en inzet van alle partijen", zegt **Joachim Kovanda**, Cargotecs salesmanager voor Noord-Duitsland.

"Je moet honderd procent op je partner kunnen rekenen als je aan de verwachtingen van de klant wilt voldoen", vult Jörg Koepsell aan. "Uiteindelijk gaat het erom mensen te overtuigen. Het menselijke aspect is daarbij belangrijker je misschien denkt, niet alleen bij het verkoopproces, maar ook tijdens de gehele levenscyclus van een product."

Trainingen voor partners en eigen personeel

Ten minste twee maal per jaar volgen Koepsells medewerkers trainingen die worden aangeboden

den door Cargotec Duitsland GmbH in Langenhagen. Elke training betreft een specifiek onderwerp, bijvoorbeeld elektronica of hydraulica, en verschaft nuttige informatie over nieuwe kenmerken en technologische voordelen. "Training is essentieel, want een professionele partner moet zijn klanten gedurende de gehele levenscyclus van een product ondersteunen. Voor onze servicemonteurs betekent dat permanente bijscholing en de kans hun vaardigheden verder te ontwikkelen", vertelt Jörg Koepsell daarover.

Cargotec heeft meer dan vierhonderd servicewerkplaatsen verspreid over Duitsland. Dat zijn zowel eigen Cargotec-werkplaatsen als servicepunten van dealers en andere partners. Momenteel is Cargotec bezig zijn servicecapaciteit uit te breiden door het organiseren van gemeenschappelijke trainingssessies voor Hiab- en Kalmar-servicemonteurs.

Het vergroten van kennis door gezamen-

"Training is essentieel, want een professionele partner moet zijn klanten gedurende de gehele levenscyclus van een product ondersteunen."

lijke training heeft als voordeel dat bijvoorbeeld Kalmar-experts kunnen worden ingeschakeld voor serviceaanvragen van Hiab-klanten in Duitsland. Voor onze klanten betekent dit een nog betere beschikbaarheid van de hoogwaardige reparatie- en onderhoudsdiensten van Cargotec. ■

Cargotec Training Academy – Het mobiele trainingsinstituut

De Cargotec Training Academy heeft een compleet trainingsprogramma voor servicemonteurs voltooid.

"Het afgelopen jaar hadden we over de hele wereld 425 cursisten die meededen aan 121 trainingdagen. We hebben daarmee een complete cyclus afgerond voor alle medewerkers op sleutelposities die training nodig hebben", vertelt wereldwijd trainingsmanager **Magnus Englin**.

Englin is verantwoordelijk voor de divisie Industrial met onder andere Hiab-

autolaadkranen, Hiab Jonsered- en Hiab Loglift-hout- en recyclingkranen, Hiab Multilift-containersystemen en Hiab Moffett-meeneemheftrucks.

"We zijn begonnen met trainingen voor onze serviceorganisatie over de hele wereld. Tegenwoordig gaat dat vooral over elektronica en hydraulica. Deze trainingen maken de mensen wegwijs in de voordelen van het systeem. Er is veel aandacht voor het nieuwe systeem Variabele Stabiliteits Limiet (VSL). Daarbij is het belangrijk dat de instellingen goed zijn om de maximale prestaties uit de kraan te halen. VSL biedt meer kracht onder bepaalde hoeken dan voorheen, maar dan moeten wel de instellingen op de juiste manier zijn geconfigureerd."

Magnus Englin is wereldwijd trainingsmanager bij de Cargotec Training Academy.



Hiab loopt een stap vooruit op de concurrentie wat betreft overeenstemming met de norm voor laadkranen EN12999:2009 en de machinerichtlijn 2006/42/EG. Dat betekent dat ook de kennis één stap vooruit moet lopen en dat is iets waar de Cargotec Training Academy voor moet zorgen.

"We verzorgen trainingen voor alle medewerkers op sleutelposities waar ook ter wereld. Zij moeten vervolgens de informatie verder overdragen

binnen hun organisatie. Nu iedereen voor wie dat nodig was training heeft gehad, gaan we verder met een gedetailleerder programma omdat het systeem natuurlijk inmiddels ook verder is ontwikkeld. Onlangs hebben we echt goed trainingsmateriaal ontwikkeld met onder andere een trainings-DVD die we nu gaan uitbrengen", onthult Englin.

"In de toekomst gaan we ook trainingsprogramma's voor kraanmachinisten en de verkooporganisatie opzetten."



Dagelijks bezig zijn met duurzaamheid

Duurzaamheid is iets waar je elke dag mee bezig moet zijn, vindt Agnieszka Beyger, facility manager bij Cargotecs nieuwe assemblagefabriek in Stargard Szczeciński, Polen. Ze geeft een groot aantal concrete voorbeelden uit haar eigen leven.

Duurzaamheid staat bij mij hoog in het vaandel, zowel in mijn eigen leven als op mijn werk. Gelukkig werk ik voor een bedrijf waar ik me dagelijks kan inzetten voor het verbeteren van de duurzaamheid. Maar wat betekent dat in de praktijk?

Laat ik allereerst iets vertellen over het project waar ik op dit moment aan werk: het opstellen en ten uitvoer brengen van een richtlijn voor water- en energiebesparing bij onze fabriek. Tot onze dagelijkse procedures bij ons in Stargard behoort ze zogenoemde 3R-afvalrichtlijn: Reduce, Recycle, Re-use. Dit betekent dat we streven naar reductie, recycling en hergebruik van afval. Tegelijkertijd hebben we ook drie ISO-normen (9001, 14001, OHSAS 19001) geïmplementeerd. Onze topprioriteit is het creëren van een gezonde, veilige en prettige werkomgeving voor onze medewerkers.

Wij hebben ook een verwarmingssysteem dat op houtafval werkt, systemen voor het terugwinnen en hergebruik van warmte en zonnecellampen. We houden de productiehal voortdurend in de gaten om olielekages, stofuitstoot, vervuilende emissies en afvalproductie tot een minimum te beperken.

“Ik denk dat duurzame oplossingen goed zijn voor zowel het rendement als het milieu. Ze komen ook de gezondheid van medewerkers, en de veiligheid bij het werk van onze klanten ten goede.”

Daarnaast voelen we ons sterk verantwoordelijk voor onze locatie dichtbij de Baltische Zee. Als bedrijf is Cargotec intensief betrokken bij initiatieven om de zee te redden.

Onze maatregelen hier in onze fabriek in Polen worden ook ingevoerd in andere gebieden. We hebben een innovatieve nieuwe technologie om de vloeren te reinigen, de zogenaamde ‘HTC diamond pad’-methode zonder chemicaliën.

Ik denk dat duurzame oplossingen goed zijn voor zowel het rendement als het milieu. Ze komen ook de gezondheid van medewerkers en de veiligheid bij het werk van onze klanten ten goede.

Onze milieubeschermingsprogramma's vergroten het ecologische bewustzijn. We doen onze best om milieuvriendelijke producten, productiemethoden en operationele processen te ontwerpen en te ontwikkelen om zo de gevolgen voor het milieu van onze assemblageprocessen te beperken.

Het grote voordeel is dat onze mensen betrokken zijn. Ze kennen allemaal hun verantwoordelijkheden met betrekking tot duurzaamheid en zijn bereid de negatieve gevolgen voor het milieu tot een minimum te beperken.

Toen we hier begonnen in Stargard, hebben we een milieuriichtlijn en milieuverbeteringsprogramma's opgesteld.

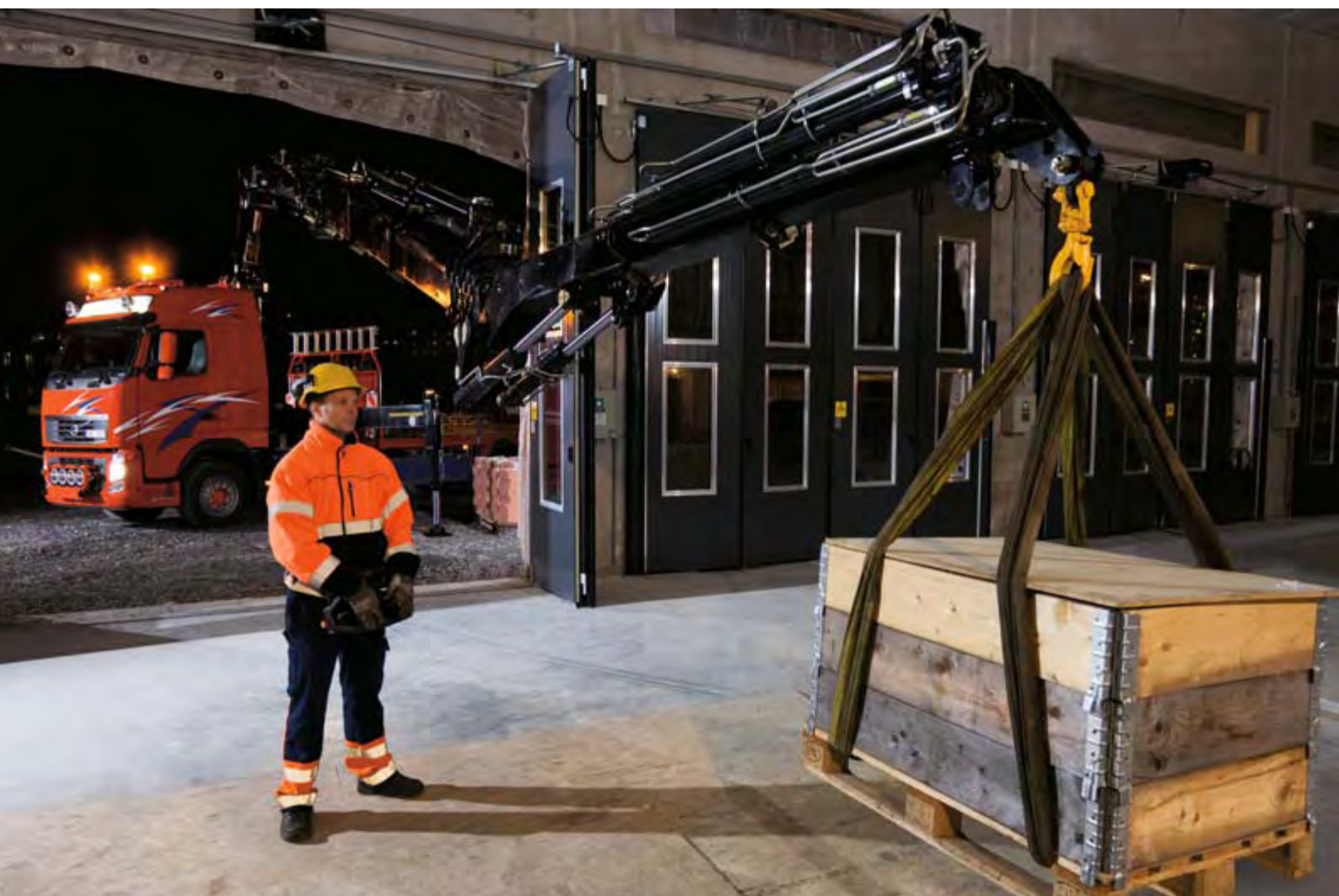
Want het is heel erg belangrijk een juiste balans tussen ontwikkeling en een gezonde omgeving te handhaven. In mijn eigen leven probeer ik het milieu ook zo min mogelijk te belasten. Ik scheid afval thuis en op het werk. Printen doe ik alleen als het echt nodig is en ik ga zuinig met water om.

Duurzaamheid helpt ons de relatie tussen mens, milieu en de economie in het algemeen te begrijpen. Dat betekent ondernemen zonder dat dit ten koste gaat van mens en milieu. Voor mij zijn kleine zaken ook belangrijk.



Agnieszka Beyger

- Agnieszka Beyger is werkzaam als facility manager in Cargotecs Multi-Assembly Unit (MAU) in Stargard Szczeciński, Polen, die is geopend in september 2010.
- De fabriek van 27.000 vierkante meter staat voor dezelfde uitdagingen als alle andere Cargotec-MAU's dit jaar: aflevering, kwaliteit en productkosten.
- Er werken bijna 140 mensen.
- De nieuwe vestiging maakt deel uit van Cargotecs wereldwijde toeleveringsnetwerk en is gunstig gelegen dicht bij de klanten.
- De MAU vervult een ondersteunende rol bij de productie van uiteenlopende Cargotec-producten en is uitgerust met de modernste apparatuur voor duurzame productiemethoden, processen en kwaliteit.



Beste kraan ooit gemaakt?

Uw klanten hebben uw hulp nodig. En hun wensen bepalen wat uw kraan zou moeten kunnen. Helpen bij het verplaatsen van zware en grote ladingen is redelijk eenvoudig. Maar dat jaar in, jaar uit, snel en met grote nauwkeurigheid doen is een heel ander verhaal. Of denk eens aan zo'n hefklus vanaf grote afstand bij een klant. Dan gaat het om meer dan

alleen het bereik. Hoewel de 35 meter verticale reikwijdte van de Hiab XS 622 ook al behoorlijk indrukwekkend is – vooral omdat 12 meter daarvan te danken is aan de jib. Maar toch, er is meer voor nodig. U wilt absolute controle. Laat u daarom verbluffen door de Hiab XS 622 HiPro. Misschien wel de beste kraan die we ooit hebben gemaakt.

Cargotec verbetert overal waar ladingen in beweging zijn, zowel on- als offshore, de efficiëntie van ladingstromen. De merken Hiab, Kalmar en MacGregor, onderdeel van Cargotec, zijn gerenommeerde wereldleiders op het gebied van laad- en lossystemen.