

“Uiteindelijke doel van Mobility Package is nog niet bereikt”

In de serie Aandocken doekt Transport & Logistiek aan bij iemand in de transport- en logistieksector. Hem of haar wordt gevraagd naar zijn drijfveren. Dit keer Jules Menheere, vanaf mei 2009 managing director bij Vos Transport Group Deventer. “Het uiteindelijke doel van Mobility Package, dat elke vrachtwagenchauffeur in de EU werkt tegen dezelfde beloning in hetzelfde land, dat is nog steeds niet bereikt. Het moet toch mogelijk zijn om binnen de EU voor een vrachtwagenchauffeur een loon inclusief onkosten en sociale lasten af te spreken dat in een land gelijk is?”

Hoe bent u in de sector terechtgekomen en wat vindt u daar leuk en uitdagend aan?

“Toen ik klein was, ging ik altijd met mijn broer mee op de vrachtwagen. Daarna werd ik bijrijder en uiteindelijk wilde ik vrachtwagenchauffeur worden. In overleg met mijn moeder heb ik eerst het HEAO-diploma behaald, waarna ik direct bij een logistiek dienstverlener kon gaan werken. Dat beviel me uiteindelijk zo goed dat ik het rijbewijs voor de vrachtwagen nooit meer gehaald heb.

De omgang met vrachtwagens en chauffeurs vond ik altijd prachtig. Dat vind ik nog steeds en daar komt bij dat ik in de afgelopen tijd niet alleen aan de transport- maar ook aan de warehousing- en expeditiekant heb gewerkt. Logistiek is zo veelzijdig en er is altijd wel een uitdaging. Leuk om te noemen is verder dat Vos Transport Group eerder dit jaar bij de Top 100 logistieke dienstverleners is uitgeroepen als het meest innovatieve bedrijf binnen de categorie met een omzet lager dan 200 miljoen euro.”

Welke ontwikkelingen vindt u belangrijk?

“Belangrijke ontwikkeling binnen onze sector is natuurlijk de energietransitie. Wij zijn heel erg betrokken om een duurzame exploitatie te realiseren. Dat is niet altijd mogelijk met de hedendaagse overheid. Heb

je dik geïnvesteerd in LNG-auto's, gaat de prijs van LNG zo door het dak dat je ze zelfs werkeloos aan de kant zet om het verlies zo veel mogelijk te beperken. Dat zijn rare dingen en je komt dus telkens opnieuw voor andere uitdagingen te staan.

Momenteel hebben we ontzettend veel geld geïnvesteerd in twee waterstofauto's. We hebben tijdens de Lean & Green Summit op 2 november de bestelling van twee waterstoffrekkers afgerond. Die hebben een range van minimaal 600 kilometer. In het project DreamH2aul doen we dit samen met BCTN Network of Inland Terminals en zepp.solutions.

De levering van de auto's staat gepland voor eind 2023. Dan gaan we gericht klanten zoeken die ook duurzaam willen zijn en daarin willen investeren. We barsten dus van de ambitie, maar worden niet altijd even goed daarvoor gemotiveerd of daarin ondersteund. De overheid moet gericht meedenken en ondernemingen die zulke hoge investeringen doen, aanmoedigen en geruststellen dat de overheid hen ondersteunt en niet tussentijds andere beslissingen zal nemen, waardoor de hele business case wegvalt. Daar komt bijvoorbeeld in het geval van waterstofauto's nog bij dat Duitsland met subsidie tot 80% over de meerwaarde veel meer bijdraagt in investeringen in waterstof dan Nederland. Dat moet Europees toch gewoon gelijk zijn in elk land?

De oorlog speelt momenteel ook een hele belangrijke rol. Met hoge brandstofprijzen en een beginnende recessie als gevolg. Naast het feit dat die oorlog mensonterend is, is het ook zakelijk een grote zorg en moet je constant 'aan staan'. Als we in maart bijvoorbeeld niet direct zouden hebben gereageerd op de abrupte verhoging van de dieselprijzen, dan waren we van de ene op de andere dag in een verliessituatie terecht gekomen. In augustus gebeurde hetzelfde met AdBlue. Die prijs ging door het dak, maar op enig moment kwam ook de beschikbaarheid in gevaar. Dat bedoel ik met aan staan. Als je gewoon doorgaat zonder dat je ook maar iets in de gaten hebt, dan loopt de situatie zó uit de hand. Een andere belangrijke ontwikkeling is de beschikbaarheid van personeel. Wij zijn heel content dat we al jaren een erg actief leerbedrijf zijn en hier plukken we inmiddels ook de vruchten van. Zowel een groot deel van onze chauffeurs, maar ook van ons kantoorpersoneel is door onszelf opgeleid en mede daardoor hebben wij minder last van de krapte in de arbeidsmarkt.”

Wat zou u willen veranderen in/ aan de sector en waarom?

“Ik zou graag zien dat de regelgeving in onze sector bepaald en gemaakt wordt

“We hebben ontzettend veel geld geïnvesteerd in twee waterstofauto's.



door mensen die er iets van snappen in plaats van door theoretici die niet weten wat er nu werkelijk speelt in de transport. Het gaat hier bijvoorbeeld om de recente regelgeving als het Mobility Package. Daar zijn heel veel mensen heel lang mee bezig geweest en nu hebben ze uiteindelijk een pakket aan maatregelen bedacht die een gigantische rompslomp aan werkzaamheden met zich meebrengen. Maar het uiteindelijke doel, dat elke vrachtwagenchauffeur in de EU werkt tegen dezelfde beloning in hetzelfde land, dat is nog steeds niet bereikt.

Het moet toch mogelijk zijn om binnen de EU voor een vrachtwagenchauffeur een loon inclusief onkosten en sociale lasten af te spreken dat in een land gelijk is. De nieuwe regels worden nu al door diverse landen op een andere manier geïnterpreteerd en daarmee wordt de doelstelling dus niet bereikt. Daarnaast vind ik het persoonlijk niet uit te leggen dat enerzijds de uitstoot en het milieu zo hoog op de agenda staan, terwijl anderzijds transportondernemers verplicht worden om duizenden kilometers met hun vrachtauto's leeg te rijden om te voldoen aan de terugkeerplicht voor voertuigen. Daar valt dus wat mij betreft nog veel winst te behalen.”

Wat is een hobby of leuke bezigheid buiten het werk?

“Buiten het werk ben ik heel veel bezig met sport: van voetbal en tennis tot hardlopen en fietsen. De grote overeenkomst met mijn werk en is dat ik ook in de sport doorlopend bezig ben om mezelf te verbeteren. Dat doe je in het bedrijfsleven niet anders.”