

Één Europa?



Maarten Arkenbout

Maarten Arkenbout is directeur van Pieter Smit sinds 2011

Aan buitenstaanders moet ik geregeld uitleggen dat de Pieter Smit Groep geen transportbedrijf is. Ons werk, vertel ik dan, kun je eigenlijk beter vergelijken met een rondreizend circus dan met een regulier transportbedrijf. Het klopt weliswaar dat we behoorlijk wat auto's hebben. Maar we zijn altijd nauw verbonden met een evenement. Als de lading gelost is blijft onze vrachtauto bij de schouwburg of het stadion staan, terwijl een gewone transportonderneming juist op zoek zal gaan naar een retourvracht. Een ander verschil is dat onze inspicieënt-chauffeurs deel uitmaken van de crew en meewerken bij de op- en afbouw van een evenement. Niet toevallig is Pieter Smit 33 jaar geleden zo begonnen, als inspicieënt met zijn eigen vrachtwagen. Dat zijn bedrijf zo'n omvang zou krijgen had hij vooraf nooit kunnen denken.

Tegenwoordig komen we overal waar je met een vrachtauto naartoe kan. We regelen met evenveel plezier dat ene busje voor een kleine voorstelling in ons eigen land, als tientallen trailers voor een grote internationale productie. Het reizen met theater- en muziekproducties vormt nog steeds het hart van onze business, maar het werk heeft zich verbreed naar ijsshows, beurzen, sportwedstrijden en evenementen in de ruimste zin van het woord. Rusland en Turkije zijn op dit moment voor ons interessante groeimarkten. Wanneer je eenmaal weet aan welke regels en voorwaarden je daar moet voldoen, dan zijn deze reizen goed te plannen. In de rest van Europa hebben we de afgelopen tien jaar gebouwd aan een eigen netwerk.

Waarom zouden wij niet kunnen wat de grote pakketbezorgers al

jaren doen? Een lokale markt kun je het beste bedienen als je er zelf een vestiging hebt met een lokale crew, een kantoor, decoropslag, parking en wagenpark. Dat hebben we gerealiseerd in België, Frankrijk, Polen en Portugal en we zijn druk doende om in de omgeving van Dortmund een Duitse vestiging te starten.

Het bouwen aan dat netwerk is boeiend, leerzaam en uitdagend. Ieder land heeft zo zijn eigen reiscultuur. Soms kunnen we de buitenlanders overtuigen van de voordelen van het Nederlandse systeem, omgekeerd leren we ook van hen. Voor Nederland met zijn kleine grondgebied is het de normaalste zaak van de wereld om de grens over te gaan maar in sommige grote landen denken ze daar heel anders over! Simpele zaken zoals het lokale klimaat, de weersomstandigheden in zomer en winter, kunnen een wereld van verschil maken. Opvallend aan veel Nederlanders, mijzelf niet uitgezonderd, is dat wij snel onze mening klaar hebben over de werkhouding van mensen uit andere landen, ook al hebben we zelf nooit de omstandigheden ervaren waaronder daar gewerkt moet worden. Laten we niet vergeten dat in Nederland iedereen bij dertig graden al puffend in een hoek ligt en dat bij twee centimeter sneeuw de hele Nederlandse samenleving tot stilstand komt.

Onder invloed van de Europese Unie is ons werk de afgelopen jaren sterk veranderd. Bij de binnengrenzen hoeven we niet meer te stoppen voor de douane. De euro maakt reizen door Europa een stuk makkelijker. Allemaal pluspunten. Maar de eenheid is soms ver te

zoeken. In het afgelopen decennium is er een oerwoud van tolsystemen voor vrachtwagens ontstaan. De vrachtauto is blijkbaar de ideale melkkoe! Ieder EU-land heeft gekozen voor zijn eigen systeem. Zo hebben we nu te maken met dertien verschillende tolsystemen. Frankrijk spant de kroon, dat land kent eind 2013 zelfs twee systemen, een voor de *Route Nationale* en een voor de *Péage*. Bij ieder tolsysteem hoort weer een apart kastje dat het liefst op de voorruit bevestigd dient te worden. Gelukkig is de voorruit van een vrachtwagen groot, zo blijft er nog enige ruimte vrij voor de chauffeur om door naar buiten te kijken.

Veel regels met betrekking tot de rij- en rusttijden voor chauffeurs en periodieke keuringen (APK) voor auto's zijn uniform gemaakt in Europa. Voor ons een handvat om te gaan strijden voor een uniforme APK die in héél Europa uitgevoerd en erkend wordt. Het komt nu nog voor dat we een trailer uit een tour moeten halen en terugbrengen naar Nederland, zuiver en alleen omdat hij een Nederlands kenteken heeft en daarom in Nederland, volgens de Europese richtlijn, gekeurd dient te worden. Zinloze, milieubelastende, dure en onnodige kilometers. Daarnaast gelden er verschillende voertuigeisen in de Europese landen, zoals het maximale gewicht en de aslast. Elk Europees land kent zijn eigen feestdagen met het bijbehorende rijverbod voor vrachtwagens op die dag. Om met al deze verschillende regels rekening te houden en toch op tijd voor de volgende show bij de juiste locatie aan te komen, dat is iedere dag weer de uitdaging voor onze planners en inspicieënt-chauffeurs. ◀