

# Elke stap telt

**Corus in IJmuiden** is groot, denkt groot en neemt grote stappen waar mogelijk. Een hiervan is de overstap op elektrisch intern transport. Als de inzet het toelaat en het technisch mogelijk is, dan wordt er niet getwijfeld. Maar ook als het gaat om veiligheid, efficiëntie en zorgeloosheid, is de aanpak altijd van formaat. Mede daarom is ook Cat® Lift Trucks groots aanwezig.

*Theo Egberts*



1

**H**et staalbedrijf Corus in IJmuiden, de voormalige Hoogovens, is een grootmacht. Niet alleen als het gaat om de enorme oppervlakte van het 750 ha grote bedrijfsterrein dat pal achter de duinen aan de Noordzeekust ligt, circa 20 km ten noordwesten van Amsterdam. Bij de staalproducent is alles groot. De productiehallen, de hoogovens en, uiteraard, ook de heftrucks. Modellen tot wel 50 ton hefvermogen rijden met enorme rollen staal door de hallen of zorgen voor andere transportopdrachten. Maar ook voor 1001 andere taken rekent Corus op de kracht en mogelijkheden van de heftruck. "In totaal rijden hier ongeveer 350 heftrucks rond", vertelt Herman Tollenaar van het Industrial Vehicles Transport Department of, in het kort 'Transport en Logistiek'. Herman en zijn collega's zijn verantwoordelijk voor bijna alle industriële voertuigen die op het Corus terrein rondrijden. In totaal wel zo'n 450 eenheden. "Wij zorgen ervoor dat elke gebruiker de beschikking krijgt over de juiste truck. Daarom omvat de vloot modellen van 1 tot wel 50 ton hefvermogen."

### Open calculatie

Corus heeft vrijwel alle voertuigen in lease, een trend die sinds het midden van de jaren negentig is ingezet om kapitaal niet in trucks vast te leggen, maar vrij te houden voor andere investeringen. In 1998 schreef het bedrijf een tender uit voor het park aan elektrische voertuigen. Na uitvoerig vergelijk resulteerde dit in een mantelovereenkomst met Crepa, de importeur en grootste dealer van Cat Lift Trucks in Nederland.



2

In de mantelovereenkomst zijn de grote lijnen nauwkeurig geformuleerd tot duidelijke afspraken over onder andere het onderhoud, de rente, financiering en inzetgarantie voor 24/7 en dat het hele jaar door. "De gehele calculatie is open en dat geeft duidelijkheid aan zowel Corus als Crepa", aldus accountmanager Eugène Ringeling die al jaren deze relatie onder zijn hoede heeft.

**"Het zullen er waarschijnlijk nog veel meer worden, want waar mogelijk stappen we over op elektrotractie"**

Van de 350 heftrucks rijden er inmiddels 200 elektrisch. Dat was een paar jaar geleden nog fors minder. "Het zullen er waarschijnlijk nog veel meer worden, want waar mogelijk stappen we over op elektrotractie", stelt Herman Tollenaar duidelijk. "De keuze komt deels voort uit het verbod van dieseltrucks tot 4 ton in gesloten of half open ruimten. Daarnaast willen we de uitstoot van onze arbeidsmiddelen tot een minimum beperken en ook het geluid zoveel mogelijk terugdringen. Ieder stap die hiertoe bijdraagt, hoe klein die ook is, wordt gezet."

### Bezwaren emotioneel, niet rationeel

Helaas lukt het om veiligheids- en praktische redenen niet om voor alle taken elektrische heftrucks in te zetten. Bij de hoogovens komt open vuur voor en daar mogen alleen dieseltrucks rijden. Ook in de staalfabrieken rijden nog diverse, superzware diesel of LPG-aangedreven heftrucks rond. De staalrollen worden steeds zwaarder en daarvoor is gewoon nog geen elektrisch alternatief beschikbaar. "We rijden nu tot 18 ton elektrisch, maar zien gewoon dat het rolgewicht al is opgelopen tot bijna 28 ton", wijst Tollenaar op enkele glanzend grote jongens in de koudwalserij. Daar komen we elektrisch gewoon niet mee weg."

Bij de overstap van IC naar elektrische heftrucks hebben Tollenaar en zijn collega's in het begin de nodige weerstand ondervonden.

De trucks zouden niet snel genoeg zijn en dus in de productie tekort schieten. Ook het laden en/of het wisselen van de tractiebatterijen werd als bezwaarlijk gezien. Herman moet er nog om lachen. "De gevreesde verminderde productiviteit was en is beslist niet aan de orde. Ook de snelheid is voor alle toepassingen geheel vergelijkbaar met die van een diesel of LPG-trucks. We rijden hier maximaal 16 km/uur op de buitenterreinen en 6 tot 10 km/uur binnen de hallen. Het was puur een kwestie van emotie. De chauffeur trapt het acceleratiepedaal in en hoort vervolgens geen motorgeluid. Door echter de acceleratiekracht op een behoorlijk niveau te houden, zijn vrijwel alle bezwaren verdwenen. Elektrisch rijden is nu een algemeen aanvaard principe geworden. Het past nu gewoon in het denken."

### Kracht van het sterke merk

Alle elektrische heftrucks tot een capaciteit van 5,5 ton zijn of worden Cat heftrucks. De brede range omvat zowel magazijntrucks als heftrucks en daarmee biedt Crepa eenheid en zekerheid aan Corus. Dankzij AC-techniek zijn de trucks sterk, onderhoudsvriendelijk en probleemloos in staat om hellingen en oprijbruggen te overwinnen, zelfs met zware lasten en met een hoge inzetfrequentie. "Dat was in het verleden met de DC-trucks duidelijk minder goed mogelijk", weet Eugène Ringeling uit ervaring. "Wat dat betreft hebben we met Cat Lift Trucks echt een sterk merk in handen."

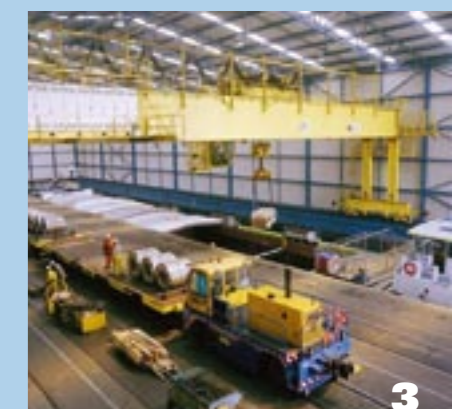
Bijkomend voordeel zijn volgens hem de lagere kosten die elektrisch rijden met zich meebrengen. Corus deelt die mening, maar kan dit niet onderschrijven met harde cijfers omdat er geen zuivere vergelijkingen te maken zijn. Daarvoor verschillen de modellen en de inzet te veel. "Puur naar energiekosten gerekend schat ik het op een procent of 10 tot 15", aldus Tollenaar. "Wat de andere kosten betreft komen we dankzij de overeenkomst met Crepa niet voor verrassingen te staan. De belangrijkste variabele die nog overblijft, zijn de kosten van schades. Daar zijn we dan ook →

**Voorpagina:** Corus/Tata Steel, walsrollen voor warm walsen. (Afbeelding ter beschikking gesteld door Newscast)

**1.** De Corus-vestiging in IJmuiden ligt aan de Noordzeekust, 20 km ten noordwesten van Amsterdam. (Afbeelding ter beschikking gesteld door Corus Staal bv)

**2.** Cat Lift Trucks dealer Crepa levert Corus alle benodigde elektrische heftrucks en de hierbij behorende service om de trucks zo optimaal mogelijk te laten functioneren.

**3.** Corus gebruikt elektrische heftrucks van maximaal 18 ton; het gewicht van de walsrollen kan tot 28 ton bedragen, maar voor dit soort taken kunnen ze geen elektrische heftrucks gebruiken. (Afbeelding ter beschikking gesteld door Corus Staal bv)



3



4

4. Onder de mantelovereenkomst die Crepa met Corus heeft afgesloten valt ook het onderhoud van alle tractiebatterijen, zodat de gebruikers met een gerust hart in de heftrucks kunnen rondrijden.  
5. Herman Tollenaar, manager verantwoordelijk voor logistieke en de transportafdeling van Corus.

→ volop mee bezig om daar zoveel mogelijk grip op te krijgen.”

### Het blijft mensenwerk

Al hoewel alle heftruckgebruikers bij Corus de strenge interne training tot heftruckchauffeur volgen, wil dat niet zeggen dat ze allemaal even 'zachtzinnig' met de trucks omgaan. Er zijn gewoon verschillen in personen, dus ook in inzet, ervaring en motivatie. Aangezien ook de veiligheidseisen en werkomstandigheden verschillen per afdeling is het lastig om iedereen precies hetzelfde te laten doen. Tel daarbij dat alles bij Corus groter dan groot en zwaarder dan zwaar is, blijft het vrij voorspelbaar dat ook de heftrucks het behoorlijk voor hun kiezen krijgen.

**“Puur naar energiekosten gerekend schat ik het op een procent of 10 tot 15”, aldus Tollenaar.**

“Wewerkendaarom hardaan het terugdringen van schades en het nog verder verhogen van de veiligheid”, vervolgt Tollenaar tijdens de rondtocht over het immense terrein. “Dit wordt vanuit Engeland over alle bedrijfsonderdelen centraal geregeld via UWP's, ofwel Uniforming

Working Procedures.”

Het heftruckdocument dat Tollenaar laat zien telt vier pagina's met voorschriften. Zo moet elke heftruck zijn voorzien van een geel reflecterende veiligheidsgordel of een veiligheidshetje dat de chauffeur binnen de contouren van truck houdt. Alle trucks moeten geel zijn, de okergele kleur van de Cat trucks is ook in orde. Er komen stickers op de trucks die wandelaars verbieden om binnen een straal van 3, dan wel 5 meter te komen, afhankelijk van de grootte van de truck. Pas als de truck stilstaat met de motor uit, mag er in de buurt worden gekomen. De veiligheidshetjes hebben een schakeling met de parkeerrem en de claxon. Je kunt dus alleen en zonder getoeter rijden als het hek gesloten is. Er komen opvallende reflecterende stickers op de mast en zo zijn er nog diverse voorbeelden. Tollenaar: “Tevens werken we aan een systeem zoals Easykey met toegangsregeling voor de chauffeurs, dit ter vervanging van de contactsleutel. Het gebruik van onze eigen persoonpas voor Corus is daarbij een belangrijke wens. Gezien de diversiteit in type trucks, inzetgebieden, massa en gebruik is het niet eenvoudig om voor de aanvullende techniek zoals schoksensoren en registratie



6

een passend systeem te kiezen. Dat er zoiets komt is duidelijk, want net als bij de aanschaf van het materieel, willen we ook bij de inzet ervan liever niets aan het toeval overlaten.”

### Details maken het verschil

Inzetbaarheid en betrouwbaarheid worden bij Corus met grote letters geschreven. Aangezien er zoveel inzetgebieden zijn en er per afdeling slechts een enkele truck rondrijdt, mag er simpel gesteld geen eentje uitvallen. Deze zorg is daarom uitbesteed aan Crepa voor het elektrische deel van de vloot, waaronder ook de superzware 18 tonners vallen. De firma Van Santen uit Haarlem richt zich op trucks met een verbrandingsmotor. Hierdoor is de eigen 5-ploegen technische dienst van Corus voor industrievoertuigen vervallen.

Dagelijks zijn vier vaste monteurs van Crepa op het terrein van Corus aanwezig. Een vijfde man zorgt voor het onderhoud van de batterijen, zodat ook hier de gebruiker geen omkijken naar heeft.

De monteurs werken op locatie aan de trucks. het Corus management heeft hiervoor werkplekken binnen de diverse locaties aangewezen waar het veilig sleutelen is. Vanuit zijn goed geoutilleerde servicebus kunnen de Crepa monteurs vrijwel elke klus klaren.

Uiteraard zet Crepa niet zo maar een Cat heftruck om de hoek bij Corus. Naast de eerder genoemde basiseisen voor veiligheid wordt streng gelet op andere zaken. Om deze reden zijn alle celdoppen van de tractiebatterijen niet alleen voorzien van een centraal vulsysteem voor het slim en handig bijvullen van het water. Ook hebben de doppen een centrale afvoer

voor eventueel knalgas dat zich vormt tijdens het laadproces. Door dit via een centrale leiding af te voeren naar een plek aan de bovenzijde van cabine, voorkomt Corus dat het gas zich kan ophopen onder de batterijdeksel of elders in de truck. Ook bij een bedrijf waar groot in de overtreffende trap geldt, zijn het de kleinste details die het verschil maken. ■

Artikel feedback is welkom: [Theo@eurekapub.eu](mailto:Theo@eurekapub.eu)

6. Voor deze toepassing zijn speciale onderdelen nodig. Hierboven een heftruck met een integraal hefmechanisme aan de zijkant en extra lange vorken.

## “Wij stemmen af”

**H**erman Tollenaar (49) werkt sinds 1 januari 2006 bij Corus en is verantwoordelijk manager op het “Industrial Vehicles Transport Department”. Tot 2006 werkte hij bij KLM. Eerst 11 jaar als monteur en engineer voor het onderhoud aan de vliegtuigmotor daarna 8,5 jaar in de logistiek. De overname van KLM door Air France was voor hem de aanleiding om meer zekerheid omtrent zijn werkplek te gaan zoeken. Bij Corus vond hij een technische job, die tevens in de dagelijkse en toekomstige aanpak veel variatie en uitdaging levert. De 350 heftrucks (150 IC en 200 elektrische), een 100-tal andere industriële voertuigen bieden hem die zekerheid.

Tollenaar zorgt samen met zijn collega's als intermediair voor de juiste site afstemming tussen de gebruikers van het intern transport en Cat Lift Trucks dealer Crepa. “Wij stemmen samen met Crepa af

welk type truck voor welke inzet het meest geschikt is”, vat hij samen. “De gebruikers zelf hebben daarvan beslist minder weet. Zij bestellen een vijf tonner, terwijl ze dat werk ook prima af kunnen met een 1,5 tonner. Of ze denken dat een vijf tonner genoeg is voor het opnemen van 5 ton op een lastzwaartepunt van 3 meter. Voor ons is het parate kennis, voor hen is de truck niets meer of minder dan een arbeidsmiddel.”



5

## Gebundelde kracht

■ Het bedrijf dat eerder Koninklijke Hoogovens heette is in 1999, na het samengaan met British Steel, omgedoopt tot Corus.

■ De site in IJmuiden is onderdeel van de Corus Group. Inmiddels maakt het bedrijf deel uit van het Indiase Tata Steel, onderdeel van de Tata Group.

■ Bij Corus in IJmuiden werken ongeveer 9.000 mensen.

■ Zij produceren en leveren 7,5 miljoen ton hoogwaardig en deels bekleed staal in de vorm van rollen, met daarbij ook ontwerp-, technologie- en consultancyservices.

■ Het staal uit IJmuiden wordt met name verwerkt in de automobiellindustrie, de bouw en de verpakkingsindustrie. Staal uit IJmuiden wordt verder toegepast in batterijen, buizen, industriële voertuigen en in witgoed, zoals koelkasten en fornuizen.

## Corus in IJmuiden



■ Corus in IJmuiden omvat de business unit Corus Strip Products IJmuiden, en onderdelen van de business units Corus Packaging Plus, Corus Colors, Corus Primary Aluminium en Corus Research, Development & Technology. Ook zijn de bedrijfsonderdelen Corus Hyfo en Corus Hylite op het bedrijfsterrein gevestigd.

■ De jaaromzet bedraagt 3,2 miljard euro.