

# DUURZAME BANDEN

## DE VOORDELEN VAN VERNIEUWDE BEDRIJFSWAGENBANDEN



Kijk voor meer informatie  
op [Duurzamebanden.nl](https://Duurzamebanden.nl)

Powered by

**VACO**

VERNIEUWDE BANDEN ZIJN VEILIG, BETROUWBAAR, KOSTENEFFECTIEF EN DUURZAAM

# ONGEKENDE KANSSEN VAN VERNIEUWDE BANDEN VOOR DE CIRCULAIRE ECONOMIE

De voordelen van het vernieuwen van bedrijfswagenbanden zijn niet bij iedereen bekend. De campagne duurzamebanden.nl heeft tot doel deze voordelen in beeld te brengen en ervaringen te delen. Gebruikers van vernieuwde banden profiteren voor veel toepassingen van een bijzonder gunstige kilometerkostprijs. Tijdens productie wordt vanwege hergebruik van de band een aanzienlijke hoeveelheid afval bespaard en er zijn minder grondstoffen nodig.

**W**ie een duurzame bijdrage wil leveren aan de circulaire economie en tegelijkertijd de bedrijfskosten wil minimaliseren, kiest voor het vernieuwen van banden. Veel bedrijven in verschillende markten doen dit al. Deze brochure staat vol met positieve gebruikerservaringen.

**Wat zijn vernieuwde banden?**  
Een goed karkas is het hart van elke band. Bij vernieuwing krijgt een

karkas van een gebruikte band een volgend leven. Alleen een karkas dat na een strenge selectie overblijft, komt hiervoor in aanmerking. Volledig gecontroleerd en gecertificeerd volgens Europese regelgeving.

De productietechnieken voor vernieuwde bedrijfswagenbanden laten een gecontroleerd proces zien waarbij stap voor stap een nieuwe band van goede kwaliteit tot stand komt. Een band kan zo meerdere keren vernieuwd worden en tegen een gunstige kilo-

meterkostprijs vele extra kilometers afleggen. Vernieuwde banden moeten sinds 2010 voldoen aan het Europese keurmerk: UN-ECE-R109. Dit keurmerk stelt zowel eisen aan de vernieuwde band als aan het productieproces. Een gecertificeerde instelling test het eindproduct steekproefsgewijs. Bedrijven die bedrijfswagenbanden vernieuwen, moeten bovendien beschikken over een kwaliteitshandboek en krijgen periodiek een audit. In Nederland doet de RDW dit.



Zowel de vernieuwde band als het productieproces moet voldoen aan het Europese keurmerk UN-ECE-R109.

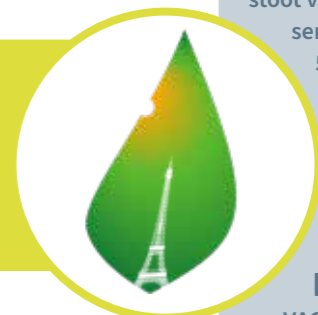
## Bijdrage aan de circulaire economie

De pluspunten die voor het oprapen liggen en bijdragen aan de circulaire economie sluiten zowel aan bij het maatschappelijk belang (de zorg om milieu en klimaat, het belang van maatschappelijk verantwoord ondernemen) als de wensen van de markt. Daarnaast is productie ook nog eens goed voor de werkgelegenheid. Een groeimarkt voor lokaal vakmanschap.

## Ongekende kansen

Lang niet iedereen is bekend met de voordelen van vernieuwde bedrijfswagenbanden. Wie denkt dat vernieuwde banden geen gelijkwaardig alternatief zijn voor nieuwe banden, doet er goed aan zich te verdiepen in de materie. Voor transporteurs, inkopers, opdrachtgevers en bandenservicebedrijven bieden vernieuwde banden ongekende kansen. De roep om duurzaamheid, zuinig omgaan met grondstoffen en de circulaire economie vormen voor zowel bedrijfsleven als overheid redenen om duurzame alternatieven te over-

**BANDEN  
VERNIEUWEN**  
HOE WERKT DAT?  
Check de video op  
[Duurzamebanden.nl](http://Duurzamebanden.nl)



## POWERED BY VACO

VACO is de bedrijfstakorganisatie voor de banden- en wielenbranche in Nederland en behartigt de belangen van ruim 650 banden- en wielenbedrijven uit de gehele bedrijfskolom. Bij VACO zijn ruim 300 bedrijven aangesloten met ruim 650 vestigingen in de Nederlandse banden- en wielenbranche. Dit is ongeveer 90% van de branche. In de totale branche zijn circa 8.000 mensen werkzaam. [VACO.nl](http://VACO.nl)

“

**“BESPAREN OP TRANSPORTKOSTEN VAN VERNIEUWDE BANDEN MET EEN KLEINERE ECOLOGISCHE VOETAFDruk EN DITO KILOMETERKOSTPRIJS IS WAT IEDERE INKOPER WIL”**

VOS LOGISTICS

# “PRIJSTECHNISCH IS EEN VERNIEUWDE BAND ENORM AANTREKkelijk”



Leo de Wit

Vos Logistics (voorheen SNEL Shared Logistics) is met 250 vrachtwagens en 350 opleggers een van de grotere transportbedrijven in de Benelux. Core business is non-food distributie. Er zijn vier vestigingen. De hoofdvestiging in Woerden en de nevenvestigingen in Alphen aan den Rijn, Geldermalsen en Strijen.

**M**et zo'n forse vloot is het bandenmanagement een uitdaging. Vos heeft dit ondergebracht bij een gerenommeerd bandenservicebedrijf. Chef werkplaats / wagenpark

beheerder Leo de Wit: "Op zaterdag staan veel vrachtwagens hier in Woerden. Aan de hand van schema's vindt periodiek onderhoud en inspectie van de banden plaats. Wij kiezen in veel gevallen voor ver-

nieuwde banden op de trekassen en op de opleggers. De voordelen spreken voor zich. De aanschafprijs is minder dan de helft ten opzichte van een vergelijkbare nieuwe band, en de banden gaan langer mee. Zo kom je al snel op een gunstige kilometerkostprijs."

"Van de 250 combinaties rijden er zo'n vijftig dagelijks in België en Luxemburg. De banden gaan dan zo'n drie jaar of ruim 250.000 kilometer mee. De aard van het transport heeft veel invloed op de slijtage van de banden. Nationaal en stadsvervoer scheelt al snel meer dan 100.000 kilometer. Vanwege de vele rotondes, scherpe stoepen en veelvuldig optrekken bij stadsvervoer is er meer slijtage. We rijden steeds vaker 's nachts, dat scheelt ook wel qua slijtage. De Terberg terminaltrekkers die hier de opleggers verplaatsen, staan ook op vernieuwde banden. Die wisselen vanwege het continu

manoeuvreren elke drie maanden. Dit type banden wordt tot wel viermaal vernieuwd."

"Toepassing van vernieuwde banden heeft een geschiedenis binnen ons bedrijf. Ik werk hier nu 12 jaar en in het begin was men nog sceptisch. Dat beeld is behoorlijk bijgetrokken. In eerst instantie reed alleen het getrokken materiaal op vernieuwde banden. Nu kan het op alle assen, behalve de stuuras. Kwalitatief is er geen verschil meer met nieuw, op het profiel na. Dat is bij vernieuwde banden van mijn leverancier dieper. Met een goeie chauffeur haal je dus meer kilometers uit een band."

#### Milieu en klimaat

Leo: "De belangrijkste reden om vernieuwde banden te gebruiken is voor mij de besparing op grondstoffen. Om de twee à drie jaar moeten we opnieuw tenderen voor de bedrijven waar we voor rijden. Bij de nieuwe

inschrijving komt milieubesparing steeds vaker naar voren. Vos kan zich profileren maar bijvoorbeeld onze klanten ook. Elke besparing telt." "In de logistiek is efficiënt omgaan met tijd en materieel een hoofdzaak. Wie scherp blijft kan continu winst behalen, en dat moet ook. Inmiddels heeft Vos meerdere klanten in een straat. Minder auto's in de stad is beter voor mens en milieu. Hubs aan de stadsrand zijn de toekomst. Dat komen we steeds vaker tegen. Elektrische vrachtwagens zijn in opkomst. Hoe dat moet en kan, weet ik nog niet. Voorlopig rijden we bij Vos met type Euro6 materieel. Wat mij betreft op vernieuwde banden." ■

“

**“DE BELANGRIJKSTE REDEN OM VERNIEUWDE BANDEN TE GEBRUIKEN IS VOOR MIJ DE BESPARING OP GRONDSTOFFEN”**



DANNY ADRIAANSE EN NICOLE ZAAL

# VOOR CONNEXXION IS HET WINWIN: EEN VERNIEUWDE BAND IS GOEDKOPER EN BETER VOOR HET MILIEU

Connexxion is een van de grootste openbaar vervoerbedrijven van Nederland. Naast taxi's en vaartuigen bestaat de vloot uit ruim 1.400 stads- en streekbussen, met een lengte van 10 tot 18 meter. Sinds 2019 rijden de bussen volgens een prijs-per-kilometer contract met voornamelijk vernieuwde banden.



**D**e vernieuwde busbanden die Connexxion gebruikt verschillen van vrachtwagenbanden. De zijwanden zijn op verzoek verstevigd vanwege het frequent schuren tegen stoepen, het loopvlak bespaart brandstof (of elektriciteit) en levensduur en comfort vragen continu om aandacht. Denk aan de transitie van het wagenpark naar zero-emissie bussen met krachtige elektromotoren.

Danny Adriaanse, Manager Technical Support Stafbureau, werkt sinds 2002 bij Connexxion en is ondersteunend aan de tien werkplaatsen: "We overleggen regelmatig met onze leverancier. We gebruiken voor 70% vernieuwde banden met een geoptimaliseerd loopvlak op streng gecontroleerde karkassen. De belangrijkste redenen om voor vernieuwde banden te kiezen zijn het milieu en klimaat, brandstofbesparing en de kosten."

## Brandstofbesparing

“

**“DE BELANGRIJKSTE REDENEN OM VOOR VERNIEUWDE BANDEN TE KIEZEN ZIJN HET MILIEU EN KLIMAAT, BRANDSTOF-BESPARING EN DE KOSTEN”**

Nicole Zaal is Contract Manager Fleet voor Connexxion: "Het loopvlak van onze leverancier was destijds revolutionair. Door een specifieke compound toe te voegen, daalde de rolweerstand met 35% met behoud van grip en kilometerprestatie. Dit leverde een brandstofvermindering van 4% op. In cijfers leverde deze geringe investering op jaarbasis een besparing van liefst vier miljoen liter brandstof op en een CO<sub>2</sub>-reductie van ruim 10 miljoen kilo. Het is niet voor niets dat Connexxion blijft vasthouden aan dit profiel."

"Intussen zat de concurrentie niet stil en zullen de verschillen tussen de diverse aanbieders van vernieuwde banden kleiner zijn geworden. Gelukkig maar. We houden zelf continu de vinger aan de pols en onderhouden een dialoog met onze leverancier waarbij de kwalitatieve feedback over slijtage en verbruik voor verbetering moet zorgen. De ontwikkelingen gaan door, zoals nu met elektrische bussen en waterstof. Het aanvangskoppel is vergeleken met bussen die op diesel rijden enorm en dat stelt andere eisen aan de banden."

"Inmiddels zijn vernieuwde banden



Werkplaatsmanager Levent Coklu en Nicole Zaal in Connexxion werkplaats Heinenoord.

beschikbaar die speciaal ontwikkeld zijn voor inzet onder elektrische bussen. De combinatie van een hogere kilometerprestatie met behoud van grip, lage rolweerstand en lage geluidsproductie maakt dat de vernieuwde banden ook klaar zijn voor de elektrische toekomst."

## CO<sub>2</sub>-prestatieladder

"De CO<sub>2</sub>-prestatieladder is een instrument dat Connexxion helpt bij het reduceren van CO<sub>2</sub>-kosten, in de bedrijfsvoering, in projecten en in de keten. Vernieuwde banden besparen vanwege de productiemethode een aanzienlijke CO<sub>2</sub>-uitstoot. De prestatieladder is een nuttig instrument bij aanbestedingen en ook opdrachtgevers stellen steeds hogere eisen aan een gereduceerde ecologische voetafdruk. Deze tool is in korte tijd gemeengoed geworden. Het is win-win: een vernieuwde band is stukken

goedkoper dan een vergelijkbare nieuwe band en ook nog eens beter voor het milieu vanwege de circulaire productiemethode."

## Banden die comfortabel, veilig en langer meegaan

Danny: "We houden nauwkeurig bij hoe lang de band meegaat. Hoe minder een band gewisseld hoeft te worden, hoe beter. In onze werkplaatsen worden banden, afgezien van regulier onderhoud en apk, viermaal per jaar grondig bekeken. Een specialist kan direct actie ondernemen in het geval van onder- of overspanning, reparatie of vervanging. Globaal zijn 97% van onze banden in orde. Voor vernieuwingen gelden geen afwijkende cijfers: ze presteren als vergelijkbare nieuwe kwaliteitsbanden." "Levensduur, comfort en verbruik blijven aandacht vragen. Het is een compromis om tot de optima-

“

**“DE HOGERE KILOMETERPRESTATIE MET BEHOUD VAN GRIP, LAGE ROLWEERSTAND EN LAGE GELUIDSPRODUCTIE MAAKT VERNIEUWDE BANDEN OOK KLAAR VOOR DE ELEKTRISCHE TOEKOMST”**

le balans te komen. De industrie loopt daar iets op achter; ik doel op banden voor zero-emissie bussen. De branche is (wereldwijd) net iets te klein om mee te lopen met de allernieuwste ontwikkelingen. Uiteindelijk resulteert gebruik van vernieuwde banden in een gunstige prijs per kilometer. In het samenspel met onze leverancier komen we tot steeds betere profielen en rubbersamenstelling zodat we onze klanten veilig en comfortabel kunnen vervoeren." ■

## RECYCLEBEDRIJF RENEWI

# “RENDEMENT, GRIP EN ROLWEERSTAND VAN VERNIEUWDE BANDEN DOEN NIET ONDER VOOR NIEUWE BANDEN”



Erik Stuive

Vernieuwde banden leveren een belangrijke bijdrage aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, garanderen de veiligheid, besparen tijdens het productieproces op gebruik van olie en grondstoffen en verlagen de aanschaf- en gebruikskosten. Recyclebedrijf Renewi weet precies waar zij over praat. Al jaren.

**R**enewi rijdt dagelijks met meer dan veertienhonderd trucks (waaronder bedrijfsafval- en huisvuilophalers) en ruim zevenhonderd getrokken eenheden. Het wagenpark wordt ingezet vanaf vierenvestig eigen locaties en rijdt al jaren op vernieuwde banden. Erik Stuive, manager maintenance van Renewi: “Duurzaamheid is een belangrijke kernwaarde, dus de keuze voor vernieuwde banden ligt voor de hand. Die keuze mag echter niet ten koste gaan van de veiligheid, dat is een andere kernwaarde.” Door in het wagenpark gebruik te maken van vernieuwde banden, wordt ten opzichte van de productie van een vergelijkbare nieuwe band een belangrijke bijdrage geleverd aan onder andere de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot en een besparing op het gebruik van olie en grondstoffen.”

### Sterk lagere kosten

Erik Stuive: “Vernieuwde banden zorgen voor een sterke vermindering van de kosten. De aanschaf is 40 procent goedkoper dan een vergelijkbare kwalitatieve nieuwe band,

terwijl de prestaties zoals rendement, grip en rolweerstand er niet voor onder doen. De bijvangst bestaat dus uit harde euro's.” Vernieuwde banden worden in principe op de trek- en sleepassen gemonteerd. “Wij weten dat ook diverse busbedrijven met vernieuwde banden op de stuurassen rijden. Vanuit de duurzaamheidsgedachte vind ik dat heel interessant, maar vooralsnog is dat niet het beleid van Renewi”, aldus Erik Stuive.

### Beter geïmplementeerd dan nieuwe banden

Renewi heeft gekozen voor een kwalitatieve goede vernieuwde band. De productie vindt plaats in Nederland. Er vindt een grondige veiligheidsinspectie van het karkas plaats, voordat deze voor vernieuwing wordt toegepast. Erik Stuive: “Onze strategische partner past in hun werkmethode onze kernwaarde één op één toe, zonder dat we er naar gevraagd hebben. Qua inzetbaarheid, rijcomfort en veiligheid is hun vernieuwde band beter geïmplementeerd dan menig nieuwe band.” Bovendien geeft de huidige producent een 25 procent

hogere rendement dan de vernieuwde banden die Renewi voorheen gebruikte. Erik Stuive: “Daar zit natuurlijk een financieel voordeel aan, maar vanuit één van onze kernwaarden - duurzaamheid - scheelt het ook dat je een kwart minder slijtage hebt en dus veel langer met de banden doet.”

### Een beter systeem is ondenkbaar

Renewi wordt geholpen door een digitaal verwerkingsstelsel. Elke band heeft zijn eigen registratie en de organisatie heeft per jaar meer dan zeventuizend registraties. De ingevoerde keuringsdata geven inzicht in het slijtageproces, zodat analyses over vroegtijdige uitval gemaakt kunnen worden. Daardoor kan het rendement op kilometercontracten geoptimaliseerd worden. Erik Stuive: “Dit is een sluitend controlesysteem. Ik denk niet dat je een beter systeem kunt bedenken. Vanuit de klantbeleving hanteert onze partner een optimaal systeem. Ze trekken alles uit de kast om te borgen dat de juiste karkassen voor de productie van onze vernieuwde banden worden gebruikt.” ■



Renewi wil als waste-to-productbedrijf bijdragen aan een duurzame samenleving

“

“QUA INZETBAARHEID, RIJCOMFORT EN VEILIGHEID ZIJN DE VERNIEUWDE BANDEN BETER GEPOSITIONEERD DAN MENIG NIEUWE BAND”

WEGENBOUWER MILLENAAR & VAN SCHAIK

# “ONZE DOELSTELLING IS OM ELK JAAR DE CO<sub>2</sub>-UITSTOOT MET ZEVEN PROCENT TE REDUCEREN”



Vernieuwde banden bieden een enorme besparing op het gebied van duurzaamheid. Tegelijkertijd ligt de kwaliteit van vernieuwde banden op het niveau van nieuwe banden. Dat is de ervaring van wegenbouwer Millenaar & Van Schaik. “We besparen met twee keer vernieuwen niet alleen veel geld, maar ook op CO<sub>2</sub>-uitstoot en afval.”

Dick Millenaar

**M**illenaar & Van Schaik is een begrip in de Nederlandse wegenbouw en vervoert alles wat wegenbouw gerelateerd is: asfalt, freesasfalt, sloopwerk, korrelpuin, grond en zand en natuurlijk de eigen asfaltmachines en walsen. Duurzaamheid staat hoog in het vaandel:

de doelstelling is om elk jaar de CO<sub>2</sub>-uitstoot met zeven procent te reduceren. Recent heeft Dick Millenaar een duurzaamheidsprijs mogen ontvangen. “Daar zijn we trots op. Wij hebben honderd auto’s, vooral vierassers, vijfassers en trekkers en opleggers. Sinds kort hebben we ook zeven korte vijfassers, die een

dieplader slepen en toch binnen de acht meter blijven. Het merendeel van het wagenpark rijdt op vernieuwde banden.”

## Elke band drie levens

Dick Millenaar: “We kopen eerst nieuwe banden en laten die banden tot tweemaal vernieuwen volgens streng

gecontroleerde omstandigheden. Elke band heeft dus drie levens. Alle posities komen in aanmerking voor vernieuwde banden. Er is eigenlijk maar één uitzondering en dat is op de stuurassers van trekkers. We hebben namelijk ook instroom van nieuwe banden nodig om karkassen aan te leveren voor het productieproces. We monteren overigens wel vernieuwde banden op de voorassers van de vier- en vijfassers. Alle banden komen in aanmerking voor vernieuwing, dus ook de banden van de diepladers die het behoorlijk voor hun kiezen krijgen. Die kleine wielen worden vaak maximaal beladen en het wringt veel. Die banden laten we daarom slechts één keer vernieuwen.”

## Klanten vragen naar vernieuwde banden

Dick Millenaar: “Onze opdrachtgevers zijn aannemers die veel werken voor Rijkswaterstaat, provincies en gemeentes. Waar opdrachtge-

vers vroeger voornamelijk naar de kostprijs keken, is voor de overheid duurzaamheid nu het belangrijkste argument. Wij krijgen veel vragen over wat wij doen aan het beperken van CO<sub>2</sub>-uitstoot, duurzaamheid en de omgang met afvalstoffen. In aanbestedingen mogen wij duurzaamheidsinvesteringen in de aanbestedingsprijs compenseren. We hoeven dus niet te kiezen tussen duurzaamheid en kostprijs, want anders zouden wij ons met die duurzaamheidsinvesteringen uit de markt prijzen.”

## Milieu- én financiële winst

Maar ook in dat geval zou er met vernieuwde banden nog niets aan de hand zijn. Investeringen in vernieuwde banden zijn behalve duurzaam immers ook financieel aantrekkelijk. Dick Millenaar: “Banden zijn goedkoper als je ze twee keer vernieuwd. Met twee vernieuwingen zijn we nog steeds goedkoper uit dan met nieuwe banden. Een vernieuwing kost ongeveer 60 procent van de nieuwprijs van een nieuwe band en de tweede vernieuwing ook. We besparen met twee keer vernieuwen dus niet alleen veel geld, maar beperken ook de CO<sub>2</sub>-uitstoot en besparen op afval.”

## Duurzaam en hoge kwaliteit

Millenaar & Van Schaik heeft een lichte voorkeur voor warmvernieuwing, maar als sommige bandenmaten (nog) niet in warmvernieuwing verkrijgbaar zijn, dan gebruiken ze koudvernieuwde banden\*. Dick Millenaar: “Vernieuwde banden zijn een enorme besparing in het kader van duurzaamheid, terwijl de kwaliteit niet minder is dan die van een nieuwe band. Karkassen worden streng gekeurd en bij de minste of geringste afwijking wordt het karkas voor vernieuwing afgekeurd. Wij merken nergens dat vernieuwde banden minder goed zouden zijn dan nieuwe banden.” ■

“**ELKE BAND HEFT BIJ ONS DRIE LEVENS**”

## BOONSTRA TRANSPORT

# “WE STREVEN ERNAAR HET MEEST DUURZAME TRANSPORTBEDRIJF TE ZIJN”



Boonstra Transport is een familiebedrijf in Haulerwijk, 95 jaar geleden opgericht door de grootvader van commercieel directeur Willem Boonstra. Inmiddels telt het bedrijf 155 werknemers en ligt de focus volledig op duurzaam ondernemen. Daar hoort rijden op vernieuwde banden uiteraard bij.

Willem Boonstra  
en Henk Wijnsma

**B**oonstra Transport richt zich op nichemarkten en rijdt dagelijks met 105 à 110 vrachtwagens door heel Europa. Jaarlijks wordt ruim 12 miljoen kilometer afgelegd voor een trouwe en hechte klantenkring. Het soort transport varieert van levend pluimvee en containervervoer met aluminiumschroot, tot security transport en sierteelt. Het motto van het transportbedrijf: wat je doet, moet je goed doen. Daarbij gaat kwaliteit boven inkomsten. Een belangrijk onderdeel daarvan is verduurzaming. “We moeten een beetje zuinig zijn op deze wereld, grondstoffen zijn immers niet onbeperkt voorradig,” aldus Willem Boonstra (60). “In principe zit in elke investering in duurzaamheid een terugverdienmodel – het is ook gewoon ondernemerschap. Duurzaam betekent voor ons ook langdurig: beslissingen worden voor de lange termijn genomen.” Zo heeft Boonstra in 2020 op alle beschikbare daken maar liefst 4400 zonnepanelen laten plaatsen – op 8000 m<sup>2</sup> aan warehouses, een werkplaats van 2000 m<sup>2</sup> en een kantoor. “We gebruiken slechts tien procent van wat we opwekken. Waarschijnlijk hebben we binnen vijf jaar de kosten daarvan terugverdiend.” Daarnaast worden de opslagloodsen verwarmd met aardwarmte. Oftewel

warmtewinning door het onttrekken van aardwarmte uit de bodem door middel van lussen. In de zomer werkt het systeem omgekeerd en zorgt het voor verkoeling.

### Zo zuinig mogelijk

Terug naar het transport. Ook daar geldt: als er iets wordt vervoerd, dan alleen zo zuinig mogelijk. Daarom rijdt Boonstra op vernieuwde banden, vanwege de CO<sub>2</sub>-reductie en kostenbesparing. “We halen het maximale uit een band, om het hoogste rendement eruit te halen”, vertelt Henk Wijnsma (49), chef-werkplaats. “Onze vernieuwde vrachtwagenband kan in totaal tot wel één miljoen kilometer afleggen. Een ‘gewone’ vrachtwagenband haalt zo’n 400.000 kilometer. Reken het verschil maar uit. Voorheen werd alleen het loopvlak van een band vernieuwd, nu worden ook de zijanten van de band meegenomen. Alleen het karkas wordt niet vervangen, maar wel in de fabriek middels een infraroodscanner gecheckt op afwijkingen, bijvoorbeeld in de staaldraden.” “Om de kwaliteit te waarborgen worden al onze banden wekelijks gecontroleerd op inrijdingen, beschadigingen en slijtage.” De aard van transport heeft zeker invloed op de mate van slijtage, evenals het rijgedrag. “Banden van een vrachtauto die in de stad rijdt – en dus veel bochten

maakt, vaak remt en optrekt – slijten een stuk sneller dan banden van een vrachtauto die op en neer naar Italië rijdt.”

### De schoonste vrachtwagens

Om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten, is er een chauffeurscoach. Elke week krijgen alle 125 chauffeurs een online ‘rapport’ over hun rijgedrag. Willem Boonstra: “Als een chauffeur veel stops heeft op een dag, moet hij wel de motor uitzetten – bijvoorbeeld. Doet hij dit niet, dan wordt hij daarop aangesproken. Het gaat vaak om simpele dingen. Want hoe minder brandstof je gebruikt, hoe zuiniger je rijdt, natuurlijk. Daarbij tanken we Traxx Zero, een hoogwaardige diesel die CO<sub>2</sub>-uitstoot reduceert en de restuitstoot compenseert door middel van investeringen in duurzame energieprojecten in het buitenland, denk aan waterkrachtcentrales, het plaatsen van windmolens of een zonne-energieproject. Zo reduceren we net zoveel CO<sub>2</sub> als we produceren.” Dat het bedrijf slaagt in zijn streven zo duurzaam mogelijk te zijn, blijkt ook uit het wagenpark. Alle voertuigen voldoen aan Euro 6: de hoogste milieunorm van dit moment. “We rijden met de schoonste vrachtwagens die er zijn. Daar zijn we best trots op.” ■



“

“ONZE VERNIEUWDE VRACHTWAGENBAND KAN IN TOTAAL TOT WEL ÉÉN MILJOEN KILOMETER AFLEGGEN. EEN ‘GEWONE’ VRACHTWAGENBAND HAALT ZO’N 400.000 KILOMETER”

## VEILIGHEID VOOROP

Veiligheid wordt in de luchtvaart met hoofdletters geschreven. Een lage kostprijs speelt ook een belangrijke rol. Ondanks deze tegenstrijdige grootheden lukt het Goodyear om relatief groene producten te leveren. Vernieuwde vliegtuigbanden zijn licht van gewicht en kosten gedurende hun vele levens minder materiaal dan volledig nieuwe kwaliteitsbanden. De materiaalbesparing kan oplopen tot circa 65 procent.”



Meerdere bandenfabrikanten vernieuwen vliegtuigbanden, maar Goodyear doet dit als enige in Nederland.

## GOODYEAR NEDERLAND

# “GERENOMMEERDE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN GEBRUIKEN VERNIEUWDE BANDEN”



Eamon Barrett

Goodyear is een bekende producent van banden voor onder meer personenauto's en bedrijfswagens. Het concern maakte in 1909 de eerste luchtband voor de luchtvaart en in 1927 de eerste vliegtuigband die geschikt was voor vernieuwing. In Tilburg staat één van de vijf fabrieken waar Goodyear sinds 1971 vliegtuigbanden vernieuwt.

**P**lant Manager Aircraft Tire Retread Plant Goodyear Nederland, Eamon Barrett: “Wij richten ons voornamelijk op banden voor de commerciële luchtvaart, in opdracht van gerenommeerde luchtvaartmaatschappijen. Zij gebruiken vernieuwde banden vanwege de lagere kostprijs, zonder dat dit ten koste gaat van de eigenschappen van de band.”

“Een vliegtuigband in de commerciële luchtvaart gaat gemiddeld 250 tot 400 landingen mee. Daarna wordt de band indien mogelijk vernieuwd, tot zo'n zesmaal. Een band van een groot passagiersvliegtuig heeft een draagvermogen van ruim 25.000 kilo. Dergelijke draagvermogens kom je ook tegen in bijvoorbeeld de mijnbouw. Groot verschil: die trucks rijden stapvoets op vernieuwde banden en dus niet, zoals een vliegtuig, 360 kilometer per uur!”

### Streng gecontroleerd fabricageproces

“Het fabricageproces van vernieuwde vliegtuigbanden is onderverdeeld

in streng gecontroleerde stappen. Gedurende het gehele bandenleven, inclusief de vernieuwingen, weten we exact de staat van de band. Mochten er vragen komen over een band, om wat voor reden dan ook, dan kunnen we alles tot in detail terugzoeken.”

“Een goedgekeurd karkas gaat door naar het vernieuwingsproces, dat voor een groot deel overeenkomt met het proces van warm vernieuwen\* bij vrachtwagenbanden. Het oude loopvlak wordt verwijderd, opgeruwd en voorzien van een laag die de hechting van het loopvlak bevordert. Daarna volgt het vulkaniseerproces en vorming van het profiel. Tijdens dat proces worden de variabelen druk, tijd en temperatuur scherp in de gaten gehouden. Het vernieuwingsproces voor vliegtuigbanden kijkt af met de toegepaste materialen en een extra versterkingsslaag, die op het karkas wordt aangebracht vóór de rubberen toplaag.”

“Elke stap in het proces wordt gedocumenteerd. Wij registreren wel 40 keer zo veel data als een vernieuwer

“

**“DE GEMIDDELDE BAND VOOR DE COMMERCIËLE LUCHTVAART WORDT TOT ZES KEER VERNIEUWD.”**

van bedrijfswagenbanden. Als de band klaar is, volgt nogmaals een visuele controle, een lekttest en shearografie. We voeren hier veel double checks en triple checks uit. Op die manier zorgen we ervoor dat elke band die hier de deur uit gaat van topkwaliteit is.”

“De kwaliteit ‘als nieuw’ die wij leveren, garanderen we. Naast het serienummer, de naam en handtekening van de kwaliteitsinspecteur die de band heeft vrijgegeven voor verzending, staan controles en goedkeuringen door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de FAA (Federal Aviation Administration) en certificeringen AS9100 (de ‘ISO 9000’ voor de vliegtuigbranche) en ISO 14001 (de norm op het gebied van milieumanagement).” ■

\* Kijk op [duurzamebanden.nl](https://duurzamebanden.nl) en ontdek het verschil tussen warm en koud vernieuwen.



## HOE PROMOOT JE VERNIEUWDE BANDEN?

# “INVESTEER TIJD IN EEN GOED GESPREK”



Hoe overtuig je een transporteur van vernieuwde banden? Bandenservicespecialist Ben Kasbergen laat in een goed gesprek zijn zelfontwikkelde rapportage zien. Hoe werkt dat?

Ben Kasbergen

**B**en Kasbergen is sinds 2005 directeur/eigenaar van ABA Bandenservice Stolwijk. Hij overtuigde jaren geleden een groot transportbedrijf om naast nieuwe banden ook vernieuwde banden in te zetten. Ben Kasbergen: “Bij die organisatie leefde de behoefte om één keuze te maken voor het hele wagenpark. Misschien was achteraf wel het belangrijkste dat de inkoper bereid bleek om tijd in dit traject te investeren. We hadden snel hetzelfde doel voor ogen en hebben elkaar onderweg een paar keer nodig gehad, bijvoorbeeld toen een werkplaatschef ineens iets anders wilde. Toen het project onder controle was, lieten wij de getallen spreken: minder kosten, kleinere CO<sub>2</sub>-voetprint, beter rendement en geen stijging van het aantal pechgevallen.”

### “Investeer tijd”

Met vernieuwde banden heb je grip op de kosten en draag je bij aan een beter milieu. Volgens Ben Kasbergen weten

veel bedrijven dat ze hun CO<sub>2</sub>-voetprint moeten verkleinen en willen ze dat ook. “De eerste stap is een goed gesprek. Ik maak vernieuwde banden vaak een onderdeel van de offerte, zodat ik er wel over moet beginnen. Maar als je een nieuwe klant nog moet winnen en je begint gelijk over vernieuwde banden, dan neemt zo’n transporteur naar zijn gevoel twee keer een risico: de eerste keer door met een nieuwe leverancier in zee te gaan en de tweede keer door met vernieuwde banden te rijden. Je kunt beter eerst de klant winnen en daarna voorstellen om één auto op vernieuwde banden te zetten. Dan raakt de klant ermee bekend en als het goed blijft gaan, dan kun je er daarna een beleidskwestie voor het hele wagenpark van maken.”

### Lagere kosten voor pechservice

Per debiteur en boekjaar brengt Ben Kasbergen alle parameters onder in een zelfontwikkelde rapportage, zoals het percentage vernieuwde banden,

de totale kosten per eenheid, de kilometerkostprijs en de kosten van de pechservice. Ben Kasbergen: “Door deze en andere gegevens te registreren, kunnen wij niet alleen de kosten per boekjaar monitoren, maar ook de CO<sub>2</sub>-prestatieverschillen tussen nieuwe en vernieuwde banden in kaart brengen. Als je namelijk alleen nieuwe banden koopt, dan mis je de CO<sub>2</sub>-ontlasting van het productieproces van vernieuwde banden.” Opvallend is de ontwikkeling van de kosten voor pechservice bij de inzet van vernieuwde banden. Ben Kasbergen: “Als het aantal

vernieuwde banden namelijk toeneemt, blijft in tegenstelling tot wat klanten verwachten het aantal pechgevallen vaak constant. Dat is een belangrijk argument, want veel transporteurs willen juist op dat punt geen risico’s lopen.”

### Oproep aan collega’s

Ben Kasbergen heeft jarenlang bij een vernieuwingsfabriek gewerkt en kent dus alle aspecten van vernieuwde banden. Hij roept zijn collega’s op om verantwoordelijkheid te nemen en alleen kwaliteit te leveren. “Laat alleen Europese banden vernieuwen

en stuur alleen karkassen naar de vernieuwingsindustrie waarvan je zeker weet dat ze door de keuring komen.” Ben Kasbergen verkoopt graag vernieuwde banden, maar als een transporteur uiteindelijk toch besluit om op nieuwe banden te blijven rijden, heeft Ben daar geen enkel probleem mee. “De vernieuwingsindustrie heeft ook versleten nieuwe banden nodig om banden te kunnen vernieuwen.”

### “Laat je goed informeren”

Veel transporteurs hebben geen idee wat bijvoorbeeld de verschillen zijn tussen koudvernieuwing en vorm- of

malvernieuwing en kijken nauwelijks om naar keurmerk UN-ECE-R109, dat de kwaliteit van vernieuwde banden aantoont. Maar dat is toch belangrijk? Ben Kasbergen: “Ja, maar ik leg de techniek graag uit en neem alle mogelijkheden en consequenties door. Het enige dat een transporteur hoeft te doen is zijn agenda vrij te maken voor een gesprek; niet eenvoudig in een hectische en drukke wereld. Neem dus de tijd om je goed te laten informeren, want de voordelen zijn belangrijk: met vernieuwde banden kun je de kosten onder controle houden en bijdragen aan een beter milieu.” ■



## DIMETRA ZET IN OP VERNIEUWDE BANDEN

# “VIER LEVENS VOOR ELKE BAND”



Met vijf truckmerken, twee bandenmerken en de inzet van vernieuwde banden, verzorgt transportbedrijf Dimetra vrachtovervoer naar Zwitserland. Dimetra weet hoe je tot lagere operationele kosten en een kleinere ecologische voetafdruk komt. “Qua kilometers en bandenpech zien wij geen enkel verschil tussen nieuwe en vernieuwde banden.”

Eddy van Lagen

**T**ransportbedrijf Dimetra is vanaf de oprichting in 1976 gespecialiseerd in alle soorten vrachtovervoer (behalve tankvervoer) naar Zwitserland. Dimetra beschikt over een eigen douanekantoor en twee omkoppellocaties in Duitsland. “Terwijl de chauffeur zijn rust pakt, gaat de trailer op de omkoppellocatie via het estafettesysteem door. Een doosje dat vanmiddag om 17:00 uur in Groningen staat, kan morgen om 8:00 uur in Bazel zijn”, aldus Eddy van Lagen, die als werkplaatschef en wagenparkbeheerder verantwoordelijk is voor Dimetra’s wagenpark. Dat wagenpark bestaat uit 55 trucks van vijf merken (Daf, Scania, Volvo, MAN en Mercedes) en rolt op twee bandenmerken. Alle banden (nieuw en vernieuwd) hebben een wintermarkering (M+S en bergpieken/sneeuwkristal-symbool).

Jarenlang reed Dimetra exclusief op één bandenmerk maar inmiddels is daar een tweede merk bijgekomen. Als van nieuwe banden een groot deel van het loopvlak is versleten, worden deze geherprofileerd (het opsnijden van het profiel), vervolgens vernieuwd en ten slotte nog een keer geherprofileerd. “Elke band heeft dus vier levens”, zegt Eddy. Dimetra kiest voor warmvernieuwing (ook vorm- of malvernieuwing genoemd), waarbij het karkas een loopvlak van ongevulcaniseerd rubber krijgt en zijn definitieve vorm in de mal.



Werkplaatschef en wagenparkbeheerder Eddy van Lagen is verantwoordelijk voor 55 trucks van vijf merken.

### Derde bandenmerk erbij

Dit jaar krijgt Dimetra er een derde bandenmerk bij, omdat de nieuw bestelde Scania’s met een ander merk banden zijn uitgerust. Van Lagen: “Die banden hebben een lage rolweerstand, wat belangrijk is voor de VECTO-waarde. Dat is een soort CO<sub>2</sub>-tolbelasting in Duitsland. Hoe lager de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een truck, hoe lager de Maut (tol) is. Het verschil kan oplopen tot 750 euro per jaar per truck.”

### Lagere kosten, kleinere voetafdruk

Het milieu is een goede reden om vernieuwde banden te monteren, ga maar na: 75 procent minder grondstoffen en ruim 60 procent minder CO<sub>2</sub>-emissie bij de productie. Eddy van Lagen: “Wij willen best betalen voor een goed milieu, maar de kosten moeten niet de pan uit rijzen. Vernieuwde banden zijn echter goed voor het milieu én hebben een lage



“Vernieuwde banden zijn goed voor het milieu én hebben een lage kostprijs”, aldus Eddy van Lagen.

kostprijs; dát maakt het vernieuwen van banden zo’n goede gewoonte.” Dimetra heeft er al meer dan vijftien jaar ervaring mee. “De aanleiding was destijds de kilometerkostprijs van vernieuwde banden en dat verhaal gaat nog steeds elke dag op.”

### Zelfde aantal kilometers

Dimetra monteert nieuwe banden op de stuurassen. Eddy van Lagen: “Als een groot deel van het loopvlak van deze banden versleten is, worden ze na een herprofilering en/of vernieuwing op de trailerassen gemonteerd. In tegenstelling tot de stuurassen, monteren we op de trekassen wel geherprofileerde en vernieuwde banden.” Het de- en monteren van de banden doet Dimetra in de eigen werkplaats. Een bandenservicebedrijf zorgt dat de banden vernieuwd terugkomen. “Het aantal

kilometers is chauffeursafhankelijk, maar we zien geen verschil in kilometers tussen nieuwe en vernieuwde banden. Dat ligt tussen de 180.000 en 240.000 km, inclusief één keer herprofileren. Na de vernieuwing en een herprofilering gaat de band als trailerband verder. Zo komen we in totaal op ongeveer 500.000 km per band uit.”

### Eigen karkassen

Elke chauffeur heeft zijn eigen auto. Bij de aanschaf van nieuwe trucks

hebben de chauffeurs niet het laatste woord, maar ze worden wel naar hun eerste en tweede keus gevraagd. Eddy van Lagen: “Onze chauffeurs hebben geen enkele negatieve ervaring met vernieuwde banden. We zien ook geen verschil in het aantal pechgevallen. De chauffeurs rijden netjes en daarom willen wij onze eigen karkassen terug. Wij hebben alle vertrouwen in de apparatuur waarmee de karkassen in de vernieuwingsfabriek op kwaliteit worden beoordeeld.” ■

“

**“QUA KILOMETERS EN BANDENPECH ZIEN WIJ GEEN ENKEL VERSCHIL TUSSEN NIEUWE EN VERNIEUWDE BANDEN”**

## VERNIEUWDE BANDEN BIJ EUROMASTER: LAGERE CO<sub>2</sub>-UITSTOOT, HOGER RENDEMENT

# DUURZAAM EN KOSTEN-EFFICIËNT RIJDEN



**Transporteurs willen veilig rijden tegen zo laag mogelijke kosten. “Dan kom je al snel bij de inzet van vernieuwde banden uit”, zegt Laurens Hof van Euromaster, die uitlegt hoe transportbedrijven met vernieuwde banden hun duurzaamheidsdoelen bereiken en hun kilometerkostprijs verlagen.**

Laurens Hof

In de wereld van transport draait het om de kilometerkostprijs, het voorkomen van stilstand en om duurzaamheid. Vooral dat laatste wordt steeds belangrijker. Laurens Hof, accountmanager truck van Euromaster: “Transporteurs krijgen van hun klanten vragen over duurzaamheid en stellen die vragen zelf ook als ze een transport bij een ander onderbrengen. Duurzaamheid wordt een steeds belangrijker aspect, mede door wet en regelgeving. Daarnaast willen transporteurs met hun bedrijf uitstralen dat ze een bijdrage leveren aan een duurzame wereld.”

### Milieuvoordelen van vernieuwde banden

Het vernieuwen van banden leidt tot een besparing van maar liefst 75 procent grondstoffen, ruim 60 procent minder CO<sub>2</sub> uitstoot en 21 procent minder luchtverontreiniging. Daarnaast bespaar je zo'n 40 procent op de aanschafkosten en verlaag je de kilometerkostprijs. Laurens Hof: “Al in het eerste gesprek met directeuren, inkopers, wagenparkbeheerders en werkplaatschefs wijzen wij op de voordelen. Vernieuwde banden staan volop in de belangstelling, maar

toch loopt Nederland achter bij veel Europese landen. Transporteurs die ooit een slechte ervaring hebben gehad met een vernieuwde band, weten dat twintig jaar later nog, zelfs als de oorzaak van de bandenpech niet aan de vernieuwing lag. Ondertussen zijn de vernieuwingsprocessen door nieuwe technologieën enorm verbeterd. Wanneer ik vertel dat vliegtuigbanden tot zes keer worden vernieuwd en dat vernieuwde banden zorgen voor een hoger rendement en een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot, raken veel transporteurs geïnteresseerd. We zijn goed op weg, maar er zijn nog veel stappen te maken.”

Voor transporteurs kan de inzet van vernieuwde banden een hele stap zijn, maar Laurens Hof weet hoe hij ze kan overtuigen: door het ze zelf te laten ervaren. “In overleg met de transporteur selecteren wij een paar voertuigen, die we op een combinatie van nieuwe en vernieuwde banden zetten. Wij betrekken daar de chauffeurs en de wagenparkbeheerders bij, zodat alle voordelen tot hun recht komen en iedereen ervaart dat er geen verschil bestaat tussen nieuwe en vernieuwde banden als het gaat om veiligheid, grip en stilstand.

We beginnen vaak met vernieuwde banden op de trekas en als dat bevalt, monteren we ook vernieuwde banden onder het getrokken materiaal.”

### Inspectie op locatie

Op de locatie van het transportbedrijf worden de banden door de bandenspecialisten van Euromaster geïnspecteerd. Hieruit ontstaan verschillende actiepunten. Laurens Hof: “Wij controleren de banden en meten op drie punten het profiel. De banden worden op de juiste spanning gezet, bij schuine slijtage worden ze gedraaid op de velg en indien nodig wisselen we de banden door naar een andere positie. Bij schuine slijtage adviseren we om

het voertuig uit te lijnen. Door de periodieke controle zijn we altijd op tijd om banden te herprofilen. Door gebruik te maken van de vier levens van een band, houden wij onze klanten mobiel, verlagen ze hun CO<sub>2</sub>-uitstoot en verlagen ze hun kilometerkostprijs.”

### De vier levens van een band

Euromaster adviseert transporteurs om de strategie van vier bandenlevens te hanteren. Laurens Hof: “Je begint met een nieuwe band. Als die band deels versleten is en nog tussen de 3 en 5 mm profiel heeft, gaan we de band herprofilen, dat is het tweede leven. Herprofilen is het opsnijden van het profiel. Het levert 25 procent

“

**“WE ZIJN GOED OP WEG, MAAR ER ZIJN NOG VEEL STAPPEN TE MAKEN”**

extra kilometers op en een brandstofbesparing tot 2 liter per 100 kilometer. Daarna vernieuwen wij de band, dat is het derde leven, en vervolgens gaan we van die vernieuwde band bij een profieldiepte van 3 tot 5 mm opnieuw herprofilen; dat is dan het vierde leven.” Indien gewenst krijgen klanten bij het inzetten van vernieuwde banden hun eigen karkassen terug.

### Duurzaamheidsvoordelen in kaart

Laurens Hof: “Ons bandenmanagementsysteem biedt volledig inzicht in de status en prestaties van de banden. Bij elk bezoek registreren wij op kentekenniveau welke werkzaamheden wanneer zijn uitgevoerd: oppompen, balanceren, uitlijnen, herprofilen en vernieuwen. We brengen de besparingen aan grondstoffen in kaart, de lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot en de brandstofbesparing. Transporteurs die dit duurzame bandenbeleid hebben, ontvangen van ons een duurzaamheidscertificaat en kunnen daarmee ook hun klanten laten zien dat zij duurzaam bezig zijn.”

### Ervaar de voordelen

Als transporteurs de vier levens van een band omarmen, profiteren ze niet alleen van aanzienlijke kostenbesparingen, maar dragen ze ook bij aan een duurzamere wereld en zetten ze de stap naar een veilige, groene en kostenefficiënte toekomst. Ontdek de voordelen en vraag een advies op maat. Laurens Hof: “Wij helpen transporteurs graag met een innovatieve aanpak om een duurzame bandenstrategie te ontwikkelen. Wij geloven sterk in de voordelen van vernieuwde banden.” ■



Voor transporteurs kan de inzet van vernieuwde banden een hele stap zijn, maar Laurens Hof weet hoe hij ze kan overtuigen: door het ze zelf te laten ervaren.

## VERNIEUWDE BANDEN

# AL DECENNIA EEN DUURZAME KEUZE



Vernieuwde banden zijn ‘in’. Ze zijn tegenwoordig vooral populair vanwege de duurzaamheid: 75% minder grondstoffen, ruim 60% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en 70% minder olie. Goede, maar ook actuele argumenten. Bij Profile Willems verkopen ze al 55 jaar vernieuwde banden. De argumenten uit de jaren zestig gaan ook nog steeds op. Wat zijn die dan?

Marcel Willems

**M**arcel Willems is na Bertus en Joop de derde generatie in het familiebedrijf Profile Willems en Industrial Tyres in Amsterdam. Willems: “Mijn grootvader begon in 1952 en sindsdien leveren wij alle soorten banden voor personenauto’s, bestelwagens, trucks, grondverzet- en havenmateriaal. Vernieuwde banden zitten al sinds de jaren zestig in ons assortiment. In die tijd reden zandauto’s en kiepauto’s op vernieuwde banden, omdat die banden vaker lek raakten. De mogelijkheid om vernieuwde banden te voorzien van fenders, verstevigde zijpanelen en een dikker profiel, waren belangrijke argumenten; de kwaliteit van het loopvlak en een lage aanschafprijs natuurlijk ook.”

**Nieuw argument: duurzaamheid**  
Duurzaamheid is pas meer recentelijk een belangrijk argument geworden. Marcel Willems: “Bouw- en afval-

verwerkers zoals Renewi, PreZero en Bnext willen nog steeds een kwalitatief goed loopvlak en een lage aanschafprijs. Busmaatschappijen en winkel-distributeurs willen een lage kilometer-kostprijs. Nieuw is dat iedereen nu ook aandacht heeft voor de circulaire economie en dat opdrachtgevers, bijvoorbeeld bij tenders, steeds vaker vragen naar de duurzaamheidsaspecten. In alle gevallen zijn vernieuwde banden een geweldige uitkomst.”

### Veel mogelijkheden

Voor busbedrijven, regionale transporteurs en afvalverwerkers zijn vernieuwde banden onmisbaar. Marcel Willems: “Er zijn bedrijven die zoveel vertrouwen in ons hebben dat ze gelijk naar vernieuwde banden overstappen. Ik heb gemerkt dat als wij honderd procent achter vernieuwde banden staan, klanten ons die ruimte ook geven.” De ervaring leert dat transporteurs meestal eerst een paar opleggers of combinaties op vernieuwde banden zetten. Als de chauffeurs er dan tevreden over zijn, gaat al gauw het hele wagenpark op vernieuwde banden over. “De transporteurs hebben dan al gemerkt dat vernieuwde banden veel geld besparen

en een goede investering zijn voor de lange termijn.”

### Warm of koud?

Vervoerders kunnen kiezen uit koud- en warmvernieuwing. Bij koudvernieuwing hecht een voorgevulcaniseerd loopvlak in een autoclaaf vast op het karkas, terwijl bij warmvernieuwing (ook vorm- of malvernieuwing genoemd) het karkas een nieuw loopvlak van onge vulcaniseerd rubber krijgt in een mal. Marcel Willems: “Koudvernieuwing kan qua kilometers gunstig uitpakken, terwijl warmvernieuwing ideaal is voor kort draaiwerk, zoals winkel-

distributie. Warmvernieuwde banden hebben bovendien vier levens: nieuw, herprofilen (dat is het opsnijden van het profiel), vernieuwen en opnieuw herprofilen.” Koudvernieuwde banden herprofileert Willems niet, dus die banden hebben drie levens.

### Van verkopen naar adviseren

In de afgelopen 55 jaar hebben Bertus, Joop en Marcel Willems veel ervaring opgedaan met vernieuwde banden. Marcel Willems: “Vroeger verkochten wij de banden, nu is het een service en hebben wij een adviserende rol. We kijken welke profielen,

*Marcel Willems weet uit ervaring dat transporteurs snel doorhebben dat vernieuwde banden veel geld besparen en een goede investering zijn voor de lange termijn.*

nieuw of vernieuwd, bij het transport passen. Vernieuwde banden zijn duurzaam en verlagen de kilometer-kostprijs, maar om het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot verder te reduceren is meer nodig. Het is belangrijk om het voertuig goed uit te lijnen, de banden te balanceren en op de juiste spanning te houden. Daarom voeren wij twee tot vier keer per jaar wagenparkcontroles uit.”

### Geen prijs- of kwaliteitsverschil

Er was een tijd dat klanten hun eigen banden wilden laten vernieuwen. Die behoefte neemt af. “Er is weinig

prijnsverschil tussen het laten vernieuwen van eigen karkassen en het kopen van kant-en-klare vernieuwde banden. Kwaliteitsverschil is er ook niet, want sinds 2010 voldoen alle vernieuwde banden aan het Europese UNECE R109, een keurmerk dat eisen stelt aan het productieproces en de karkassen.” Profile Willems beveelt al decennialang vernieuwde banden aan. Eens deden zij dit slechts vanwege de technische en prijsvoordelen. Nu doen ze dat echter ook vanwege de voordelen voor het milieu. De argumenten stapelen zich alleen maar op. ■



## PROFILE ALTENA: BANDENSERVICE MET EEN GROENE IMPACT

# “ELKE KLANT MAAKT EEN ANDERE AFWEGING. DESKUNDIG ADVIES IS DAAROM ESSENTIEEL”



Jaarlijks verkoopt Eddy van Hemert van Profile Altena in zijn twee bandenservicebedrijven 15.000 truckbanden, waarvan een groot aantal is vernieuwd. Zelf begon hij zijn carrière in 1987 bij Martin van Wijk, mede-oprichter van Profile Tyrecenter. Daar leerde hij alles over vernieuwde banden.

Eddy van Hemert

**D**e truckbanden die Eddy verkoopt, levert hij vooral aan busbedrijven met contracten bij bandenfabrikanten. “In zulke contracten wordt het aantal vernieuwde banden vastgelegd”, legt hij uit. “Dus de keuze tussen nieuw of vernieuwd is dan al gemaakt.” Niet al zijn klanten kiezen echter voor vernieuwde banden. Van Hemert: “Het hangt af van de klant en het soort transport dat ze doen. Gaat het om koud of warmvernieuwing? Heeft de transporteur contracten met bandenfabrikanten? Rijden ze internationaal of lokaal? En gaat het om volumetransport, gekoeld vervoer, bulkvervoer, of containervervoer? Zelfs regionale voorkeuren kunnen een rol spelen. De klanten van ons bandenservicebedrijf in

Tilburg hebben andere voorkeuren dan die in Wijk en Aalburg. Deskundig advies is altijd essentieel.”

### Zoveel voordelen aan vernieuwde banden

Vernieuwde banden zijn voordeliger dan nieuwe banden, bieden vergelijkbare kwaliteit en zijn milieuvriendelijk doordat de karkassen opnieuw worden gebruikt. Bovendien zijn klantspecifieke aanpassingen mogelijk, zoals zijkantbescherming voor stadsbussen en veegmachines. Toch is het niet altijd eenvoudig om kleine klanten te overtuigen, zegt Eddy van Hemert. “Een chauffeur of eigenrijder die ooit een loopvlak langs de snelweg heeft zien liggen en denkt dat het van een vernieuwde band kwam, laat zich moeilijk overtuigen. Vaak is dat loopvlak echter afkomstig van een nieuwe band die door onderverspanning of overbelasting is losgeraakt, iets wat we al dertig jaar weten. Maar dat maakt het niet eenvoudiger om vernieuwde banden te verkopen. Bij grote bedrijven speelt dat sentiment

niet. Daar wordt veel meer op de cijfers gestuurd.”

### Zelfde medaille

Duurzaamheid draait om het besparen van energie en grondstoffen en een lage rolweerstand. Banden met een lage rolweerstand hebben voordelen voor de VECTO-waarde, een Duitse CO<sub>2</sub>-tolbelasting: hoe lager de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een truck, hoe lager de Maut (tol). De juiste bandenspanning en correcte uitlijning spelen hierbij ook een belangrijke rol. Voor de ene

transporteur zijn verduurzaming en een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot belangrijk, voor de ander gaat het om rolweerstand = brandstofverbruik. Maar dat zijn twee kanten van dezelfde medaille. “Brandstofbesparing hangt vooral af van de chauffeur, maar bij grotere transportbedrijven zijn de besparingen veel beter meetbaar”, aldus Van Hemert.

### Milieuvriendelijk is niet duurder

De financiële voordelen van vernieuwde banden zijn duidelijk, aldus Van Hemert: “Het prijsverschil tussen een nieuwe

en vernieuwde truckband is ongeveer 100 tot 150 euro, inclusief karkas. Levert een transporteur zijn eigen karkas aan, dan bespaart hij nog eens.” Vernieuwde banden zijn dus niet alleen goed voor het milieu, maar ook voor de portemonnee. Van Hemert: “Iedereen wil verduurzamen. Opdrachtgevers willen graag een milieuvriendelijke transporteur, maar zijn niet altijd bereid om daarvoor te betalen als het iets duurder uitvalt.” Hetzelfde geldt voor sommige transporteurs. “Het prijsverschil tussen een nieuwe Chinese band en een Europese vernieuwde band is momenteel heel klein. Een deel van de Chinese banden wordt vaak afgekeurd voor vernieuwing, wat betekent dat er meer afval vrijkomt.” Waarom zou een transporteur dan toch voor die banden kiezen? “Soms worden banden vroegtijdig kapotgereden, zodat ze nooit door slijtage aan het einde van hun levensduur komen. De karkassen zouden door die beschadigingen toch niet vernieuwd kunnen worden.”

### De potentie is er

Bandenspecialist is een servicegericht beroep. Van Hemert en zijn 40 medewerkers staan 24 uur per dag klaar met acht servicewagens. “Het is een turbulent, maar prachtig vak. Ik heb er al 37 jaar plezier in.” Hoe kunnen we de inzet van vernieuwde banden vergroten? “Blijf het promoten. Mede op ons advies is een transportverhuurder met duizend opleggers overgestapt op vernieuwde banden. De potentie is er. Wie nu nee zegt, kan er volgend jaar anders over denken.” ■



Eddy van Hemert: “Voor de ene transporteur zijn verduurzaming en een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot belangrijk, voor de ander gaat het om rolweerstand = brandstofverbruik. Dat zijn twee kanten van dezelfde medaille.”



“BLIJF VERNIEUWDE BANDEN PROMOTEN. WIE NU NEE ZEGT, KAN ER VOLGEND JAAR ANDERS OVER DENKEN”

ERIK RENIERS ADVISEERT EUROPESE BEDRIJVEN

# “DE VOORDELEN VAN VERNIEUWDE BANDEN IN PRIJS EN KWALITEIT ZIJN SIMPELWEG TE GROOT OM TE NEGEREN”



Duurzaamheid en kostenbesparing zijn cruciaal voor elke moderne bedrijfsvoering. Erik Reniers, een ervaren ondernemer met een passie voor banden en efficiëntie, helpt bedrijven bij het maken van slimme keuzes. Hij toont aan hoe vernieuwde banden niet alleen kosten verlagen, maar ook bijdragen aan een kleinere ecologische voetafdruk.

Erik Reniers

**E**rik Reniers is groot voorstander van het gebruik van vernieuwde banden, omdat de voordelen in prijs en kwaliteit simpelweg te groot zijn om te negeren. “Grote organisaties hebben hun kosten vaak goed onder controle en staan open voor kostenreducties. Het betere rendement van vernieuwde banden en de lagere aanschafkosten zullen de meeste directies direct overtuigen. Bovendien is er een breed scala aan keuzes beschikbaar: in prijs, in kwaliteit en tussen warm- en koudvernieuwing, zodat elk bedrijf kan kiezen wat het beste bij hun bedrijfsvoering past.”

## Internationale adviezen

Reniers heeft twee bandenservice-bedrijven (in Oosterhout en Sprang-Capelle) en stelde in 2023 bij deze bedrijven twee bedrijfsleiders aan. Dit geeft hem de ruimte om als partner

te werken bij het internationale consultancynetwerk ERA Group. “Vanuit mijn expertise in banden help ik bedrijven in heel Europa om hun inkoop slimmer, duurzamer en voordeliger te managen, terwijl collega’s met kennis van bijvoorbeeld verzekeringen of logistiek andere aspecten van de bedrijfsvoering aanpakken.” Werk je dan ook voor concurrenten van je eigen bedrijven? “Niet echt. Ik richt mij vooral op internationale projecten. Momenteel werk ik bijvoorbeeld aan een project in Italië, waar een bedrijf met 46.000 huurauto’s jaarlijks 4,5 miljoen euro uitgeeft aan het vervangen van lekke banden. De jonge auto’s rijden weinig kilometers, dus bandenslijtage speelt nauwelijks een rol. Door te kiezen voor een goed B-merk in plaats van een A-merk, bespaart dit bedrijf achttien procent op banden.”

## Geen vernieuwing? Onbegrijpelijk

Reniers werkt momenteel ook in Spanje, België en Duitsland met twee

transportbedrijven en een openbaar vervoersorganisatie. Geen van hen was bekend met vernieuwde banden. “Onbegrijpelijk, want vernieuwde banden zijn in aanschaf tot dertig procent goedkoper dan nieuwe banden.” Reniers hanteert een achtstappenplan en begint met een nulmeting. Hij onderzoekt wat een bedrijf aan banden uitgeeft, hoe de facturenstroom verloopt, welke eisen er zijn, welke contracten er bestaan en hij praat met leveranciers. Dit levert vaak verrassende inzichten op. “Een transportbedrijf dacht 500.000 euro per jaar aan banden uit te geven, maar na de nulmeting bleek dat 1,1 miljoen te zijn. Het bedrijf had geen idee!”



Erik Reniers: “Het betere rendement van vernieuwde banden en de lagere aanschafkosten zullen de meeste directies direct overtuigen.”

## “Bouw vertrouwen op”

Soms heerst er wantrouwen ten opzichte van vernieuwde banden. “Meestal niet bij de directies, want die richten zich vooral op de cijfers en de milieuvordelen. Maar bij sommige transporteurs en chauffeurs, die meestal geen ervaring hebben met vernieuwde banden, kan een negatief sentiment leven. Eventuele weerstand is vaak gebaseerd op dertig jaar oude verhalen.” Volgens Reniers zijn ook deze mensen relatief eenvoudig te overtuigen van vernieuwde banden. “Door ze persoonlijk te laten ervaren wat vernieuwde banden zijn. Je kunt hen overtuigen door vertrouwen op te bouwen, door met ze te praten

tijdens chauffeursvergaderingen en door ze mee te nemen naar een vernieuwingsfabriek. Dan zien ze zelf hoe vernieuwde banden worden geproduceerd en hoe hoog de kwaliteit door de jaren heen is geworden.”

## Trots op kleine ecologische voetafdruk

Het draait bij bedrijven volgens Reniers lang niet altijd alleen maar om geld. Duurzaamheid wordt een steeds belangrijker argument. “Er zijn tal van bedrijven waarvan het volledige wagenpark op vernieuwde banden rijdt, misschien op de stuuras na. Die bedrijven zijn terecht trots op hun CO<sub>2</sub>-besparing, wat resulteert in een



**“JE OVERTUIGT CHAUFFEURS  
DOOR VERTROUWEN OP TE BOUWEN.  
NEEM ZE EENS MEE NAAR EEN  
VERNIEUWINGSFABRIEK”**

kleinere ecologische voetafdruk. Elk jaar ontvangen ze vol trots het certificaat dat deze prestatie bevestigt. Wat ik het mooiste vind, is dat al deze bedrijven heel snel geweldige ambassadeurs worden voor vernieuwde banden.” ■



**“BEDRIJVEN WORDEN AMBASSADEURS  
VOOR VERNIEUWDE BANDEN”**

De kennis- en informatiecampagne Duurzamebanden.nl wordt gedragen door de producenten van vernieuwde banden, lid van VACO.

Betrokken zijn: Banden Plan Europa, Peet Borst Bandentechniek Schoonhoven, Bridgestone Europe, Continental Benelux, Goodyear Tires Netherlands, Hankook Tire Netherlands, Michelin Nederland, Roline en Vulkanisatie Friesland.

Hoewel aan de inhoud van deze brochure uiterste zorg is besteed, kunnen betrokken op geen enkele wijze aansprakelijkheid aanvaarden voor onvolledigheden of onjuistheden. Niets in deze brochure mag op welke wijze dan ook worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt, zonder schriftelijke toestemming van Vereniging VACO. Deze brochure is gedrukt op papier gemaakt van 100% gerecycleerde vezels van wit gebruikt kantoorpapier.



[www.duurzamebanden.nl](http://www.duurzamebanden.nl)  
[info@duurzamebanden.nl](mailto:info@duurzamebanden.nl)

#### Vereniging VACO

Bedrijfstakorganisatie voor de  
Banden- en Wielenbranche

Postbus 33,  
2300 AA Leiden  
Archimedesweg 31  
2333 CM Leiden

**Telefoon** (071) 568 69 70  
**E-mail** [info@vaco.nl](mailto:info@vaco.nl)  
**Website** [www.vaco.nl](http://www.vaco.nl)

Vereniging VACO, november 2022

#### Deelnemers:



[bandenplan.nl](http://bandenplan.nl)



[peetborst.nl](http://peetborst.nl)



[bridgestone.nl](http://bridgestone.nl)



[continental-tires.nl/transport](http://continental-tires.nl/transport)



[goodyear.eu](http://goodyear.eu)



[hankooktire.com/nl](http://hankooktire.com/nl)



[pro.michelin.nl/](http://pro.michelin.nl/)



[roline.tv](http://roline.tv)



[vulkanisatiefriesland.nl](http://vulkanisatiefriesland.nl)