



Maters Huissen zet in op elektrificatie laad- en losmiddelen

‘Wij lopen voorop in onze deelmarkt’

Maters Huissen, gespecialiseerd in transport van bouwmaterialen, investeert fors in elektrisch verrijdbare autolaadkranen. Eind 2025 heeft het bedrijf er tien in haar vloot. Een flinke stap, “maar met alle vertrouwen dat dit de juiste stap is om met het strenge stikstofbeleid bij te kunnen dragen aan de bouw van duizenden woningen”.

Schoon en emissieloos bouwen staat hoog op de politieke agenda ook op de agenda van Maters Huissen. Aangejaagd door niet alleen het Klimaatakkoord van Parijs, maar vooral door de strenge stikstofmaatregelen. “Het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) legt als het ware een route neer naar emissieloos bouwen en daarvoor is actie nodig. En ik durf gerust te stellen dat wij daarmee voorop lopen in onze deelmarkt.”

Middelgrote speler

Het Gelderse Maters Huissen bestaat sinds 1889 en vervoert al vanaf het begin vooral bouwmaterialen. Niet raar in een regio waar zand, klei en grind aangevoerd moesten worden voor de aanleg van dijken. Nadat de derde generatie Maters het kleine transportbedrijf vanaf de jaren zeventig vorige eeuw fors had doen uitgroeien tot een middelgrote speler in de sector, gaat de huidige vierde generatie verder op de ingeslagen weg. Die wordt vertegenwoordigd door operationeel manager Rick Maters, met aan het roer sinds 2016 directeur Willem-Jan van Vorstenbos.

Maters Huissen telt inmiddels 150 medewerkers en beschikt naast ruim 105 trekkers over circa 130 trailers, waarvan de helft is uitgerust met verrijdbare autolaadkranen.

Trailers met kooiaap of rolkranen zijn nodig voor het zelfstandig kunnen laden en lossen van bouwmaterialen. “Dat zelfstandig kunnen laden en lossen is de rode draad in al onze activiteiten, van bouwmaterialen zoals kanaalplaatvloeren tot 8 meter en glas, tot de dedicated activiteiten voor twee klanten in de vorm van plaatmateriaal en kunststof. De betonnen kanaalplaatvloeren van 8 tot 18 meter vervoeren we op trailers zonder kraan. Deze worden op de bouwplaatsen, vooral voor de utiliteitsbouw, gelost met bouwkransen”, vertelt Van Vorstenbos.

Snoeien om te groeien

Over de toekomst van het bedrijf en het al dan niet investeren in de elektrische laad- en losmiddelen, is in 2020 uitgebreid nagedacht. Van Vorstenbos: “Ik ben sinds 2016 in dienst bij Maters en we stonden op een kruispunt

richting de toekomst. Dat was in de periode van de overgang van derde naar vierde generatie. Een belangrijke uitkomst van die bezinningsperiode was dat we wilden doorgroeien. Groeien om meer schaal- en synergievoordelen te realiseren, bijvoorbeeld middels een landelijk dekkend netwerk, en op die manier zo weinig mogelijk lege kilometers te rijden.”

Maar soms betekent groeien volgens Van Vorstenbos ook snoeien. “Zo hebben we in 2018 afscheid genomen van onze internationale tak. In het verleden hebben we het geconditioneerd vervoer op Italië opgezet voor risicospreiding. Maar Italië-vervoer is grotendeels intermodaal geworden en daar focussen we ons niet op. We hadden die activiteit ook niet echt meer nodig, omdat de bouw door de minder strenge winters meer gelijkmatig en procesmatig is ingericht.”

Maters vult aan: “Na het snoeien zijn we ook weer gegaan voor groei. In 2022 hebben we betonvervoerder F.H. Peeters uit Montfort overgenomen.” En dat zal volgens hem niet de laatste overname zijn. “We voeren geen





‘We dromen ervan onze wagens op afstand te kunnen laden en lossen’

agressief overnamebeleid, maar als er een mooie kans voorbij komt, laten we die zeker niet voorbij gaan.”

Uitgebreid testen

Bij deze groeiambities in de wereld van de bouw hoort ook het klaar zijn voor de toekomst als het gaat om emissieloos rijden, en dus de stap naar elektrisch aangedreven laad- en lossystemen. Van Vorstenbos: “Verrijdbare autolaadkranen hebben een eigen motor voor zowel de aandrijving bij het rijden over de laadbak/trailer als voor de aandrijving van het hydraulische systeem van de kraan. Dit waren tot voor kort altijd dieselmotoren, vergelijkbaar met de aandrijving van koelmotoren. In 2020 zijn we samen met onze leverancier gestart met het ontwikkelen van een elektrische versie hiervan. In 2021 zijn we met één prototype gaan rijden, en eind 2023 heb we er een tweede elektrische kraan aan toegevoegd.”

De operationele resultaten van deze kranen zijn goed. Maters: “We hebben ze vooraf uitgebreid getest om er zeker van te zijn dat ze niet tussentijds opgeladen hoeven te worden en ze bestand zijn tegen

de kou. Voor het lossen kunnen we op de bouw slechts terecht tussen 7.00 en 16.00 uur, waardoor er geen tijd is om tussendoor te laden. Uit de test bleek dat de kraan 100 procent meer capaciteit heeft dan nodig, dus dat zat wel goed. Alleen hebben we er later wel accuverwarming ingezet, omdat de stroomcapaciteit snel afnam in de winter. Opladen gebeurt ‘s nachts op twee locaties hier in Huissen. Mooi is dat de kranen maar 100 kilogram extra wegen, dus dat gaat niet ten koste van de lading. Ook planningstechnisch blijft alles hetzelfde.”

Grotere investering

Wel is het zo dat de investering in deze elektrische laadkranen significant groter is dan voor de dieselversie. Net als bij de trucks. “De verrijdbare autolaadkraan staat helaas niet meer op de lijst van de SSEB-subsidie emissieloos bouwmaterieel. Wel is er nog de Milieu-investeringsaftrek. Maar deze subsidies zijn in hoogte nooit te vergelijken geweest met de AanZET-subsidie voor emissievrije trucks. Gelukkig doen wij het onderhoud van de trailers zelf en bedraagt de levensduur naar verwachting zo’n twintig

jaar. Dat scheelt enorm. Daarom hebben we afgelopen zomer ook besloten om een order van acht elektrisch verrijdbare autolaadkranen te plaatsen.”

Zuinig op personeel

Naast emissieloos is zoals bij veel bedrijven ook personeel een aandachtspunt bij Maters Huissen. Maters: “Het gaat redelijk nu, maar we besteden er ook veel aandacht aan op bijvoorbeeld Facebook. En je moet investeren in je mensen en goed voor ze zijn. Je wilt je personeel immers behouden. Zeker omdat het rijden op een kraanwagen zwaar werk is in kou, hitte en/of regen.” Van Vorstenbos vult aan: “Oudere chauffeurs zie je ook vaak de wagen met verrijdbare kraan verruilen voor trekker met schuiftrailer waarmee de grote vloerplaten tot 18 meter worden vervoerd. Die hoeven ze niet zelf te laden en te lossen. We dromen uiteindelijk van een setting zoals bij ECT, waarbij er hier op kantoor mensen zitten die die wagens op afstand kunnen laden en lossen.”

Rick Maters (links) en Willen-Jan van Vorstenbos