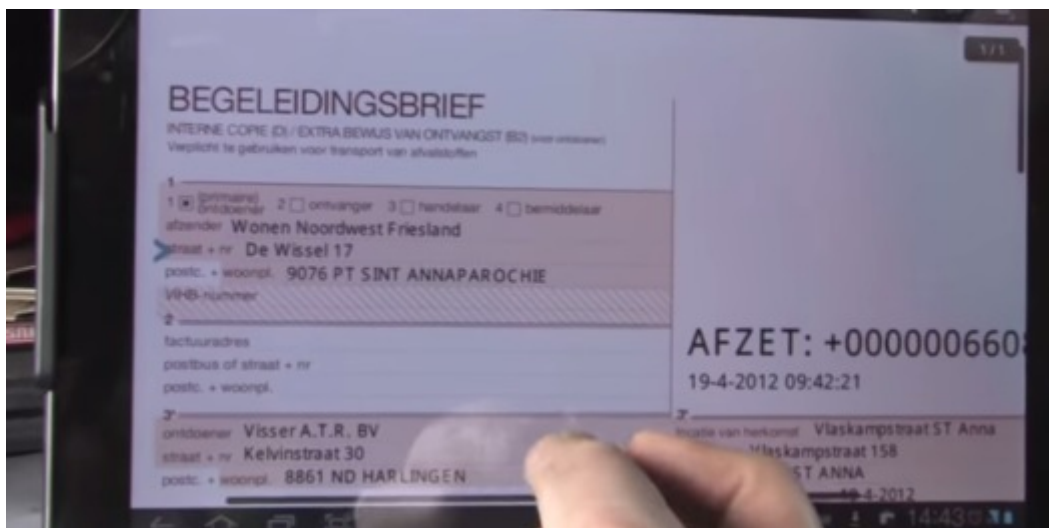


Paul van der Linde (TLN): 'EBA bewijst zich door enorme kostenbesparing'



Efficiënter werken. Dit is volgens Paul van der Linde van TLN een van de voordelen van de EBA. Hij is secretaris van de deelmarkt afvalstoffentransport en stond aan de wieg van de EBA waarmee sinds 2012 vrachten digitaal worden aangemeld op de weegbrug. 'Met als grootste voordeel dat bedrijven aanzienlijk op kosten besparen', stelt hij. 'De elektronische begeleidingsbrief dient een tweeledig doel. Het digitaliseert de informatie op het papieren geleidebiljet en automatiseert tegelijkertijd het berichtenverkeer, zoals het automatisch terugmelden van het gewicht. Dit draagt bij aan ketenintegratie en daarmee aan de substantiële kostenbesparing die de EBA oplevert.' Van der Linde kreeg het eerste exemplaar van 'Digitalisering in de afvalindustrie'. Het boek van auteur Marguerite Tachet bundelt de posts die ze schreef voor het PieterBas-blog. Zij onderzocht daarvoor wat digitalisering is en hoe het in de praktijk werkt voor de planner, chauffeur, weegmeester en administrateur, inclusief de EBA.

Paul van der Linde van TLN nam het eerste exemplaar in ontvangst van 'Digitalisering in de afvalindustrie'. Het boek beschrijft wat digitalisering is en hoe het in de praktijk werkt voor de planner, chauffeur, weegmeester en administrateur. [Bestellen kan via Bol.com](#).



Chauffeur ziet EBA niet meer

Met de komst van de EBA is er volgens Van der Linde veel veranderd. 'Voor de chauffeur zijn papieren documenten en schrijfwerk verleden tijd. De EBA komt automatisch binnen op z'n tablet of boordcomputer zonder dat hij 'm ziet. Alleen bij onderweg controle onderweg is de EBA nog nodig.' Behalve de kostenbesparing - die hij noemde - zijn er meere voordelen. 'Ook verdwijnen veel administratieve handelingen, is de foutkans kleiner en is het met de hand overkloppen van gegevens niet meer nodig. Alle gegevens, zoals het product en het afvalstroomnummer, zijn standaard al ingevuld op de EBA en staan klaar als de chauffeur op de weegbrug staat. De weegmeester kan bij wijze van spreken wegen met de spreekwoordelijk druk op de knop. Bovendien maakt de EBA het mogelijk dat chauffeurs zelf onbemand wegen. Dat is makkelijk omdat de chauffeur de wagen dan niet meer uit hoeft. Het wegen gaat daardoor veel sneller zodat de doorstroming op de weegbrug verbetert.'

Vrachtgegevens automatisch uitwisselen

De EBA is belangrijk, benadrukt Van der Linde. 'Vooral omdat de EBA verder gaat dan het simpelweg digitaliseren van het papieren geleidebiljet met een pdf. Dat is niet meer dan het digitaal versturen van informatie. Natuurlijk heeft dat voordelen, zoals geen papier meer in de cabine en het geleidebiljet altijd op de smartphone of boordcomputer bij de hand als er onderweg controle is. Maar de pdf van het digitale geleidebiljet heeft ook een belangrijk nadeel. Gegevens moeten door de ontvanger nog steeds met de hand worden overgeklopt. Met de EBA hoeft dat niet. Gegevens, zoals het vrachtgewicht, worden automatisch uitgewisseld. Zonder dat daar nog iemand aan te pas komt. Juist daarom is het belangrijk dat we niet zijn

blijven steken bij het versturen van pdf's, maar dat we de slag hebben gemaakt naar elektronische gegevensuitwisseling. Met name daarin zit namelijk de substantiële kostenbesparing waarvoor we de EBA ooit hebben geïnitieerd.'

Ook voor MKB

Voor elk bedrijf dat met veel geleidebiljetten rijdt, levert de EBA efficiëntievoordelen op, weet Van der Linde. En niet alleen voor grote bedrijven, maar ook voor het MKB. Een van [de eerste die met de EBA ging rijden](#), was Visser ATR uit Harlingen. Zij haalden daar indertijd nog de [krant mee](#) en wonnen een [innovatieprijs](#). Dat geeft wel aan dat de EBA niet alleen voor de grote bedrijven is weggelegd.' Van der Linde ziet in de praktijk dat de EBA leeft bij bedrijven. 'Het is geen automatiseringsdoel op zich. Vaak is de EBA 'bijvangst', zoals ik dat noem. Als bedrijven overstappen op een nieuw automatiseringssysteem kiezen ze ook gelijk voor de EBA. En dat heeft een sneeuwbaaleffect. Op een gegeven moment kunnen bedrijven niet meer om de EBA heen. Bedrijven vragen hen of ze op basis van de EBA-vooraanmelding vrachten kunnen wegen. Steeds meer afvalinzamelaars en -verwerkers gaan daardoor met de EBA werken. En dat was het doel toen we met de EBA begonnen. Daarom kunnen we deze ontwikkeling alleen maar toejuichen.'

TLN deelmarkt afvalvalstoffentransport

Transport en Logistiek Nederland (TLN) is de ondernemersorganisatie voor wegtransport-bedrijven en logistiek dienstverleners. TLN is een vereniging met 5.000 leden. Bij de deelmarkt afvalstoffentransport zijn zo'n 400 bedrijven uit de afvalindustrie aangesloten. Meer dan de helft (rond de 60 procent) verwerkt ook afvalstromen. TLN afvalstoffentransport zet zich breed in voor haar leden. Behalve belangenbehartiging in onder meer Den Haag en Brussel, draagt de deelmarkt ook actief bij aan projecten. Een voorbeeld hiervan is Green Collecting Haarlem. In de binnenstad wordt bedrijfsafval het komende halfjaar door één neutrale wagen opgehaald in plaats van door meerdere afvalinzamelaars. Meer weten? [Kijk dan op de website](#).

Meer weten?

Benieuwd naar 'Digitalisering in de afvalindustrie'? Lees dan:

[Hoofdstuk 1 boek: de digitale planner](#)

[Hoofdstuk 2: de digitale chauffeur](#)

[Hoofdstuk 3: de digitale weegmeeste](#)

Wilt u meer weten over de standaard afvalsoftware van PieterBas? Neem dan contact op met Bart Punselie, telefoon: (024) 3585820 of e-mail: bpunselie@pieterbas.nl Of volg het PieterBas-blog dan op [Twitter](#), [LinkedIn](#) of [Facebook](#).