

Veertig jaar Van Dorp:

Aluminium kentekenplaten rollen in duizenden van de band

Van Dorp Kentekenplaten B.V. uit Voorschoten is veertig jaar geleden door Wim van Dorp opgericht. Vandaag de dag is het bedrijf uitgegroeid tot één van de grootste fabrikanten van kentekenplaten voor motorvoertuigen, en tevens erkend fabrikant van halffabrikaat. Naast kentekenplaten leveren zij ook andere soorten geperste en gespoten platen en borden. De platen zijn gemaakt van aluminium, afkomstig van Alcoa en Alcan. Directeur Bob Vegter is maar wat trots op zijn bedrijf. Een reportage van een florerend bedrijf.

Jelle Vaartjes



Van Dorp kun je volgens directeur Vegter betitelen als een dienstverlenend bedrijf met zestien medewerkers voor onder meer de importeursbranche van de automobiellindustrie. Vegter: “Vanuit de fabriek worden auto’s in Nederland geleverd via een importeur. Bij Van Dorp zorgen we ervoor dat de kentekenplaten, evenals het kentekenbewijs, bij de dealers van de importeur terechtkomen (de officiële papieren). Hier voegen we desgewenst ook soms boorddocumentatie aan toe. Dagelijks is Van Dorp verantwoordelijk voor de fabricage van gemiddeld zo’n drieduizend (volledig gereede) platen, bestemd voor ongeveer 60 procent van de markt voor nieuw verkochte auto’s, motoren, caravan’s, scooters en brommers.”

Daarnaast is Van Dorp een groothandel: er zijn 330 fabrikanten in Nederland van kentekenplaten (veelal automaterialenzaken). “We leveren alles op het gebied van kentekenplaten voor deze fabrikanten; uiteraard de blanco platen, maar ook de persmatrijzen om het kenteken in de blanco platen te persen, de benodigde machinerieën en andere zaken zoals kentekenplaathouders. Ook leveren we veel niet-standaard kentekenplaten, zoals de oud donkerblauwe modellen en de luxe uitvoeringen. Dit omdat de meeste fabrikanten enkel de standaard geperste kentekenplaten kunnen maken.”

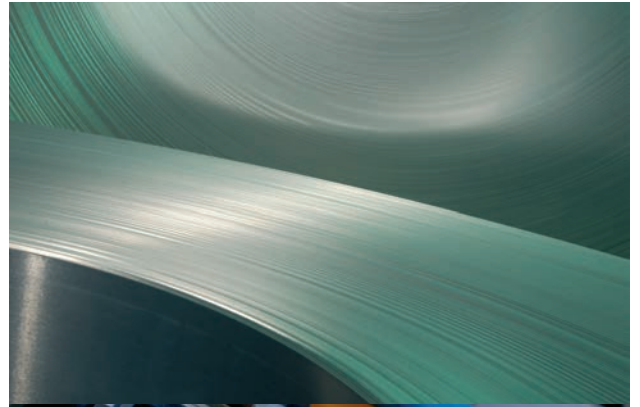
Een nevenactiviteit is het produceren van tekstborden en serie-werk bordjes “We maken veel voor de industrie, havenbedrijven en kampeerterreinen, zoals containerbebording en borden voor het aangeven van parkeerplaatsen. We maken geen grote verkeersborden, maar wel het kleine werk. Het is allemaal handwerk. Vaak betreft het een bordje met pijl, met daarbij een bordje met zelfgekozen tekst. Ik denk dat dit ongeveer 10 procent van ons werk uitmaakt.”

ALUMINIUM

Een belangrijk onderdeel van het bedrijf is dus het eigenhandig maken van de blanco platen. Vegter: “De platen zijn gemaakt van aluminium. Er kunnen verschillende legeringen worden gebruikt, afhankelijk van de klant en wat voor model we er mee gaan maken. Maar momenteel gebruiken we eigenlijk alleen maar een AW 3005 legering. In het verleden hebben we ook gewerkt met

een 1200 legering of een 5251 legering. Ik koop voor 80 procent bij Alcan en 20 procent bij Alcoa, om zeker te zijn van een scherpe prijsstelling. De leveranciers weten ook dat ik het zo doe.” Het aluminium wordt aangevoerd op rollen band. Een rol weegt gemiddeld 450 kilo. “En die verwerken we op een 18 meter lange machine in een lamineerstraat”, zegt Vegter. “Het materiaal gaat eerst door een zogenoemde strekker (die zorgt ervoor dat materiaal vlak wordt en spaningsvrij is). Daarna gaat die door een oven heen. Die verwarmt de band tot handwarmte (18°C). Vervolgens wordt er een folie op gelamineerd: dit is niks anders dan het beplakken van het aluminium met gele folie, inclusief het blauwe eurovignet. Vervolgens gaat het band door een laserinstallatie, die de unieke code erin lasert (links onderin naast het blauwe eurovignet). Als laatste bewerking komt de band door de matrijs. Die stanst de blanco kentekenplaat eruit, resultaat is het halffabrikaat de blanco kentekenplaat zonder letter en cijfers.”

Voor de importeurs moet Van Dorp een door hen aangeven kentekens erin persen “Dat gebeurt met persmatrijzen”, zo vertelt Vegter. Hij toont hoe dat in zijn werk gaat, volledig handmatig. “Je legt de plaat in de neergelegde matrijzen, waarna een machine het kenteken perst. Vervolgens moeten de letters nog zwart gemaakt worden. Dat doen we met behulp van een zogenaamde hotprintmachine. Vervolgens gaat er een keurmerk in en dan begint de registratie voor de klant.” Voor 99 procent, als het niet meer is, levert Van Dorp aan autobedrijven. Maar ook particulieren kunnen bij het bedrijf terecht. “Als een particulier langskomt moet deze zijn legitimatie en kentekenbewijs overleggen. Importeurs daarentegen werken met een versnelde regeling.”





PRODUCTIE

Vraag is hoe lang het productieproces duurt. “Wat betreft het halffabrikaat, produceren we 30 platen per minuut”, aldus Vegter. Hij erkent dat dit razendsnel is, maar het proces is dan ook grotendeels geautomatiseerd. “We hebben een 18 meter lange machine staan, die bestuurd wordt door één man.”

Overigens heeft elk type plaat een aparte matrijs. Zo zijn er de gewone lange kentekenplaten, maar er zijn ook de vierkante voor caravan's. En sinds kort hebben ook de brom- en snorfietsen een eigen kentekenplaat. Wanneer de machine een ander model moet produceren, moet de matrijs worden gewisseld. Vegter: “In het begin deden we er een dag over, nu doen we er twee uur over.”

Wat betreft het geheel klare product, de kentekenplaat met cijfers en letters, duurt de productie wat langer. Dit is, zoals gezegd voor het grootste deel handwerk. Het inleggen van de matrijzen, plus het maken en de registratie neemt 5 minuten in beslag.

Omdat dit handwerk is, werken er acht man. Daarnaast zijn er nog eens zeven die zorgen voor het inpakken en verzenden van de platen en kentekenbewijzen.

AUTOMATISERING

Wat betreft de toekomst wil Vegter nog wel iets vertellen over zijn plannen. Hij is bezig met verdere automatisering. “We zijn aan het kijken of we een machine kunnen maken om het handmatig inleggen van de matrijzen te kunnen vervangen door automatische systemen. Daar zit nog wel een aantal haken en ogen aan. Het lijkt makkelijker dan het is.” Probleem is het stapelen, na het inleggen van de matrijzen.

Verder kijkt Vegter of er een kentekenplaat kan worden gemaakt voor de toekomst. Dit in verband met het rekeningrijden. Er komt dan in de plaat een chip, of wel een RFID (Radio Frequency Identification). De chip wordt herkend wanneer door een poort wordt gereden. Het een en ander zou naar mijn mening in combinatie moeten worden gebruikt met een chip in de auto zelf, deze combinatie zou uniek moeten zijn.”

Al met al blijft er een hoop werk aan de winkel. Dat neemt niet weg dat Van Dorp momenteel een vooraanstaande positie bekleedt in het bewerken van aluminium.

Voor meer informatie: www.kentekenplaten.nl

