

Dankzij de crisis het hele jaar  
uitverkoop

34

# economie

## KLM aangeklaagd door ex-personeel Martinair

AMSTERDAM – Meer dan tweehonderd stewards en stewardessen van het door KLM overgenomen Martinair hebben een rechtszaak aangespannen tegen hun nieuwe werkgever. Via hun Stichting Cabinebelangen eisen ze dat recht wordt gedaan aan hun positie en ervaring bij Martinair, onder meer wat betreft hun lonen en pensioenen. (ANP)

## Spaanse premier ziet volgend jaar herstel

MADRID – De Spaanse economie kan hopelijk in de tweede helft van volgend jaar herstellen van de huidige recessie. “We gaan een zwaar jaar tegemoet,” zei de Spaanse premier Rajoy over de vooruitzichten van zijn land. “De recessie zal nog enige tijd aanhouden, hoewel we hopen dat de economie in de tweede helft van het jaar zal verbeteren.” (ANP)

**Crisis** In de wereld van roest en ravage kunnen ondernemers hun broek nauwelijks ophouden

## De laatste autoslopers van de stad

Oude autoslopers kunnen het geld niet opbrengen om aan de strenge milieueisen te voldoen. Op den duur zijn ze gedoemd te verdwijnen. Tot die tijd drijven ze op wankelende handel en een roemrucht verleden.

MARLOES DE MOOR

‘Jesus Christus was een bijzonder mens,’ vindt Frederik Kishna (63). Na een beschouwing over religie, zet hij terloops nog de geschiedenis van de slavernij uiteen. Op tafel liggen zijn diploma’s schoonschrijven. Cum Laude geslaagd. “Je moet ervoor zorgen dat de letters niet rafelen.”

Dat Kishna autosloper zou worden, had hij zelf nooit kunnen voorzien. Hij is erin gegroeid, omdat techniek hem interesseerde en hij geen brood zag in een baan als kalligrafist.

Nu runt hij alweer 42 jaar autosloperij Jos. Zijn bedrijf is gespecialiseerd in Japanse auto-onderdelen die hij met evenveel ijver in zijn hoofd heeft geprent als de belangrijkste jaartallen binnen de wereldgeschiedenis. Hij weet feilloos waar dat achterlicht-



Een autosloperij op de Heining in Westpoort. Amsterdam telt nog een handjevol grote sloperijen.

FOTO MARC DRIESSEN

### ‘Ik weet inmiddels wie de foute types zijn, die komen er niet in’

je uit 1978 ligt. “Wat ik doe, wil ik nu eenmaal zo goed mogelijk doen.”

In 1995 verhuisde Kishna van de Heining in Westpoort naar een nieuwe locatie op de Oostzeeweg. Als één van de eerste autoslopers voorzag hij zijn kantoor van een balie, zodat klanten niet meer zelf hoefden te morrelen aan de wrakken. Niettemin komen regelmatig ‘vreemde gasten’ over de vloer. “Een Antilliaan liet een pistool op de grond vallen toen hij binnenkwam. ‘Is niks hoor,’ zei hij laconiek. Ik weet inmiddels wie de foute types zijn en die komen er hier niet in.”

De crisis heeft zijn sloperij geen goed gedaan. “Voorheen verkocht ik een aantal motorblokken in de week, nu hooguit één per maand.” Hij wil er spoedig mee stoppen. “Ik heb hard gewerkt. Het is mooi geweest.”

Op de Heining dragen de autoslopers liefkozende kleinnamen als Cootje, Eeltje en Lowietje, alsof die hun wereld van roest en ravage een beetje verzachten. Alleen Nico Klomp (71) is te groot voor een ‘tje’ achter zijn naam. Hij is één van de eerste slopers die zich in 1972 op de Heining vestig-

den. Zoon Ruud heeft welwillend toegang verstrekt tot de keet waar zijn vader kantoor houdt: “Die ouwe? Mooie verhalen genoeg.”

Met een weerbarstige trek rond zijn mond zit Klomp op een bureaustoel. Hij is gehuld in fletse jaren negentichic: een blauwe BadBoysjas en boot-schoenen met touwapplicaties.

Klomp begon met een stuk grond en wat auto’s. Dat groeide uit tot een sloopimperium. Op een ijzeren kast hangt een luchtfoto waarop een lappendeken van gekleurde autodaken te zien is. Hij trekt met zijn duim een

L-vormige strook op de foto: “Dit was van mij.”

Veel handel is er inmiddels niet meer. Op het terrein staan nog acht echte slopers. “Je moet tegenwoordig een vloestofdichte vloer hebben en een schuimrubberpers en zo. Kost een ton. Schei toch uit, man!”

Hij graaft murmelend naar herinneringen en geeft een klapje tegen zijn kaak: “Mijn gebit zit niet goed, vandaar dat ik zo zit te ziten.”

“Mijn zoons zouden beginnen in een hoekpand dat ik had gekocht. Dat is inmiddels ontruimd. Drugs,

stuff, weet ik veel wat. Godsamme!”

Hij schudt nijdig zijn hoofd. “Met mijn andere zoon leef ik in onmin. 46 jaar, woont in een caravan en leeft als een junk.”

Met afhangende schouders komt zoon Ruud binnen. Zodra hij iets toevoegt aan het gesprek, klakt zijn vader geïrriteerd met zijn tong. “Dat bedoel ik nou. Bemoeit zich overall mee.” Toch vertrekken ze even later schouder aan schouder in een auto om ‘zaken te doen’. Identieke schedels, dezelfde grove lichamen, opgescheept met elkaar vanwege die

onontkoombare bloedband.

Even verderop zit Eeltje (67) die in 1977 met een autosloperij begon. Nico Klomp was zijn beste gabber. Samen gingen ze naar Amerika om auto’s te kopen. De Heining telde destijds tien sloperijen. “Elke dag feest. Alles kon. We hielden autorally’s op het veld hier tegenover.”

Over Klomp heeft Eeltje zijn mening herzien: “Dat is een boef.” Toch toont hij mededogen als hij een anekdote over hem oplepelt: “Nico had paarden. Zijn voet bleef in een lus van een touw haken. Het paard sloeg op hol

## Alleen de groten overleven crisis en strengere regels

In de jaren tachtig ontstond een wildgroei aan autosloperijen. Nederland telde er zo’n tweeduizend. Op het Amsterdamse bedrijventerrein De Heining waren er destijds meer dan tien.

In verband met nieuwe milieueisen van de overheid werd de autorecyclingbranche in de jaren negentig gereorganiseerd. Om auto’s te kunnen slopen en demonteren, moesten autosloperijen voortaan officieel erkend zijn door de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) en voldoen aan de KZW (Kwaliteitszorg Demontage)-norm. Autorecyclingbedrijven konden

zich ook aansluiten bij Autorecycling Nederland (ARN) en brancheorganisatie Stiba.

Om lid te mogen zijn moet een autosloper 85 procent van het gewicht van de auto recyclen en dus milieuvriendelijk werken.

De benodigde investeringen brengen hoge kosten met zich mee die veel traditionele autoslopers niet kunnen opbrengen. Na de sanering werd het aantal sloperijen dan ook drastisch teruggebracht, tot zo’n vijfhonderd in Nederland.

Amsterdam telt op dit moment negen RDW erkende autosloperijen, drie ervan zijn ook lid van ARN

(Rooie Ben, Hans Auto Onderdelen en Autorecycling Willy B.V.)

Daarnaast zijn er nog een paar kleinere, niet geregistreerde sloperijen die niet voldoen aan de milieueisen. Vooral deze bedrijven houden zich moeizaam staande.

Vanwege de crisis houden klanten vaker de hand op de knip en wachten ze volgens de autoslopers langer met het vervangen van kapotte onderdelen.

Ook komen er steeds meer goedkope imitatieonderdelen op de markt. Die kunnen via internet worden besteld, waardoor mensen de autosloperij niet meer hoeven te bezoeken.

### ‘Vroeger kon alles, we hielden autorally’s op het veld hier tegenover’

en sleepte hem de Heining over. Hij vloog zo de dijk op. Zijn halve kont was weg. Vreselijk.”

Eeltje wandelt door zijn loods waar hij decennia aan halfslachtige jongensdromen heeft verzameld. Een Amerikaanse auto, een Jaguar, een BMW, een speedboot, antieke brommers. Hij zou ze ooit opknappen, maar het kwam er niet van. “Nu heb ik geen zin meer.” Zijn bedrijf staat te koop. Weemoedig kijkt hij om zich heen. “Ik moet opruimen. Het is mijn tijd en dan moet je gaan.”