

*Sierteeltvervoerders kiezen massaal voor lengte van 25,25 meter*

# *Ecocombi* smaakt naar meer



**Sierteeltvervoerders rijden meer met ecocombi's dan hun collega's in andere deelmarkten. Een rondje leert dat de gebruikers veel voordelen zien en het aantal ecocombi's zal toenemen als ook België en Duitsland hiervoor groen licht geven.**

DOOR ANNELIES VAN STIJN

### **F en R Transport, Bleiswijk**

Mark Fijan: 'Voor ons is de tijd dat we met een ecocombi rijden, sinds december, nog te kort om aan te geven hoeveel we daadwerkelijk besparen. De aanloopfase hebben we nu achter de rug, we weten waar we wel en niet kunnen komen. We zijn positief over het gebruik. We zetten de ecocombi namelijk niet alleen in voor het vervoer tussen de veilingen, maar ook voor het transport van de kwekers naar de veiling en de uitlevering van groenteplanten. De reden dat we voor een ecocombi hebben gekozen, is het enorme volume dat we vervoeren voor drie van onze klanten. In plaats van twee voertuigen, zetten we nu één voertuig in. Zeker in deze tijd van hoge dieselprijzen en steeds meer files is dat een uitkomst. Ik sluit voor de toekomst dan ook zeker niet uit dat we nog een tweede ecocombi zullen aanschaffen.'

### Vermeer Transport, Numansdorp

Ries Vermeer: 'Met drie ecocombi's rijden we sinds het voorjaar van 2008 zowel van kwekers naar de veiling, tussen veilingen, als van de veiling naar tuincentra en naar distributiecentra van retailers. Op sommige plaatsen zijn ze nog niet ingericht op langere combinaties en is te weinig ruimte of zijn laad- en losplaatsen daar niet op ingericht. Gezamenlijk zouden we die problemen moeten kunnen oplossen, want als de transportkosten dalen, is dat ook in hun voordeel. Helaas is dat besef bij architecten en kassenbouwers nog niet doorgedrongen. Van de dertig voertuigen die onze vloot telt, zijn er drie ecocombi. Binnenkort zullen dat er vier zijn. Op het moment dat België toestemming geeft, zullen we dat aantal snel verdubbelen. Je wilt daar toch al snel 35 tot 50 procent laadruimte mee en dat leidt tot forse besparingen op brandstof, materieel en manuren.



### Faber Bloementransport, Oosternijkerk

Theun Faber: 'Wij rijden sinds 2005 naar volle tevredenheid met onze ecocombi. De overweging indertijd om een langere combinatie aan te schaffen, was omdat wij op dat moment een klant hadden die minimaal één ecocombi vol had per dag en wij in de retourplanning deze ook makkelijk in konden zetten. Met de ecocombi rijden we vanaf een tuinbouwgebied naar de veilingen in West-Nederland. De retourlading naar het noorden gaat in de meeste gevallen rechtstreeks naar FloraHolland in Eelde. Op dit moment kijken wij vooral naar de ontwikkelingen in onze sector. Als alles goed gaat, gaan we in 2010 met twee ecocombi's rijden. Het besturen en laden/lossen van een ecocombi is een grotere belasting is voor onze chauffeurs. De totale beladingsgraad ligt 36 procent hoger dan bij een normale combinatie. Daar tegenover staat dan wel dat het brandstofverbruik 21 procent en de loonkosten voor een LZV-chauffeur één schaal hoger liggen.'



### Transportbedrijf V/d Velden, Bleiswijk

Jan Willem v/d Velden: 'Van de twaalf combinaties waarmee we met sierteeltproducten rijden, is er één ecocombi. Deze zetten we op dit moment zo'n drie keer per week in tussen de veilingen van Naaldwijk en Wijk en Aalburg, evenals van de veiling naar de exporteurs. Ik schat dat we de langere combinatie zo'n 35 tot 40 weken per jaar zullen gebruiken. Mocht België groen licht geven voor de ecocombi, dan zullen er zeker nog twee of drie ecocombi's bijkomen. Ik hoop dan alleen wel dat tegen die tijd het aanvragen van routes bij de RDW wat vlotter verloopt dan nu het geval is. Dat kost je nu al snel een paar dagen. En dat terwijl het om bestaande routes gaat. Via internet zouden die routes direct te downloaden moeten zijn.'

### P.M. van Zaal Transport, De Kwakel

Hoofdplanning Bert van Vliet: 'Voor de sierteelt rijden we met gemiddeld 32 trailers en 8 bakwagens. Sinds 2 jaar zetten we hiervoor ook drie ecocombi's in. Daar gaat immers toch gauw anderhalf keer zoveel lading in en dat betekent minder inzet van personeel en materieel. Tot op heden zetten we de ecocombi's in op de veiling-veiling trajecten. Inmiddels zijn we ook in overleg of we deze diensten ook kunnen aanbieden in de retail-sector. Hoewel niet alle bedrijventerreinen en laad- en losadressen zijn berekend op langere combinaties en chauffeurs met een LZV-certificaat lastig te vinden zijn, zijn onze ervaringen goed. Als wetgeving en volumes het toelaten, overwegen we zeker er nog meer aan te schaffen. Er moeten slimme ritten kunnen worden gemaakt, waardoor de beladingsgraad tijdens de gehele rit, 's nachts en overdag, nagenoeg 100 procent is.'

### De Winter Logistics, Honselerdijk

Ton de Winter: 'Na wat aanpassingen in ons proces, de volumes van de ecocombi's zijn immers veel groter, kunnen we nu optimaal gebruik maken van de twee ecocombi's waar we sinds 2008 mee rijden. Gelukkig wordt nu ook de voor ons laatste hobbel weggenomen, te weten de oversteek over de treinrails in Bleiswijk waar we tot nu toe niet konden komen. De ecocombi's rijden bij ons per 24 uur zes keer op en neer tussen Naaldwijk en Aalsmeer. We nemen in die ritten 33 procent meer volume mee. Dat betekent voor ons een uiteindelijke besparing van 495 kilometer en 13,82 chauffeursuren per 24 uur. Afgezet tegen de hogere aanschafprijs en het hogere brandstofprijzen van de ecocombi, is dit nog altijd een zeer verantwoorde investering geweest.'



### W.T. de Vries Transport, Spierdijk

Planner Fred Visser: 'Wij rijden sinds 2005 met twee ecocombi's. We hebben hiervoor gekozen, omdat een aantal van onze klanten groter is geworden en meer bloemen en planten produceren. In de winterperioden rijden we met 14 combinaties naar diverse bloemenveiling in Nederland. In de zomer met vijf. We zetten de ecocombi's voornamelijk in voor het bloemenvervoer. De ervaringen zijn goed, want de combinaties zijn even wendbaar bij bloemenveilingen en klanten. Het enige probleem waar we tegenaan lopen, is dat er met deze voertuigen niet mag worden ingehaald en we er niet mee over spoorwegovergangen mogen. Al met al sparen we met deze ecocombi's ongeveer één combinatie per nacht uit, dus één chauffeur evenals de nodige brandstof en kilometers.'



### Wematrans, Honselerdijk

Ab van Marrewijk: 'Nadat we in 2006 zijn begonnen met drie ecocombi's, hebben we er nu tien rijden. We zijn er indertijd mee begonnen om de jaarlijkse groei van 30 tot 40 procent in het transport tussen de grote veilingen en de kostenstijgingen als gevolg van de files op onze dagelijkse trajecten op de A12, A4 en N44 op te kunnen vangen tegen de laagste kostprijs. Al met al sparen we nu drie tot vier extra wagens uit om hetzelfde aantal karren te kunnen vervoeren. Omdat wij onze bedrijfsvoering op de ecocombi's hebben ingericht, zijn de meeste aanloopproblemen wel opgelost en werkt het goed. Zo zijn onze laaddocks aangepast en kunnen onze chauffeurs inmiddels kundig en snel omgaan met de langere combinaties. Waar we nog wel tegenaan lopen, zijn de wettelijke beperkingen op trajecten. Ook het aanvragen van vergunningen voor een traject kost veel tijd en is erg omslachtig.'



### Van Es Transport, Aalsmeer

Co van Es: 'Sinds vorig jaar april rijden we met twee ecocombi's. 's Ochtends van Aalsmeer naar Naaldwijk, 's middags van Almere via Rijnsburg naar Naaldwijk en 's avonds Aalsmeer via Naaldwijk naar Venlo. Onze bevindingen zijn positief, want we kunnen per rit twaalf karren meer laden. In de toekomst verwacht we nog meer ecocombi's te zullen aanschaffen. Natuurlijk moeten we dan wel dikke lijnen en grote klanten hebben. Er moet immers wel werk zijn voor langere combinaties. Ook moeten de trajecten behoorlijk lang zijn. Het liefste zou ik de wagens de hele dag tussen Almere en Venlo laten pendelen.'



### Te Baerts Internationaal Transport, Horst

Jacky te Baerts: 'Wij rijden sinds 2005 met twee ecocombi's, één in Horst en één bij onze vestiging in Eelde. Ons totale wagenpark voor de sierteelt telt 45 vrachtauto's. De langere combinaties worden voornamelijk ingezet tussen veilingen. Inmiddels zijn er steeds meer klanten die om de ecocombi vragen voor andere transporten, waaronder verpakkingsmaterialen en grote volumes van A naar B. We hebben dan ook uitbreidingsplannen. Het probleem is dat veel van onze klanten in het grensgebied met Duitsland zitten en hier geen ontheffingen voor zijn. We zijn nu op zoek naar goede overslagpunten. Problemen hebben we niet gehad, maar we mogen we er natuurlijk niet overal mee rijden. Anders konden we deze voertuigen optimaler inzetten. Met onze ecocombi's rijden we nu twee keer per dag naar een veiling in het westen van het land. De wekelijkse besparing die we daarmee realiseren, bedraagt circa 4.000 kilometer en 65 manuren.'