

BERNHARD RIJDT EXCLUSIEF MET TWEE ECOCOMBI'S

Van kwekers naar veiling

Zijn eigenlijke kernactiviteit is bloemen en planten kweken. Maar Bram Bernhard heeft ook een transportbedrijf. Daarmee heeft hij greep op het hele productieproces en dus op de kwaliteit. Om de beladingsgraad op een hoog niveau te houden, rijdt Transport- en Verhuurbedrijf Bernhard te Luttelgeest voor elf kwekers in de buurt. Sinds zijn deelname aan de tweede proef rijdt Bernhard inmiddels alleen nog maar met ecocombi's.

'De beperking van het aantal locaties was eerst een redelijk groot probleem. Per ontheffing mocht je als vervoerder in de tweede fase maar tien kerngebieden opgeven. In ons geval ging dat nog redelijk goed, omdat de tuinbouw hier – rond Luttelgeest – redelijk is geconcentreerd. Maar mijn carrosseriebouwer zit in Wolfega, de wipkar komt uit Drachten, de transportkoeling uit Opmeer en de Scania uit Joure. Incidenteel moeten we daar zijn en dan had ik dus maar zes kerngebieden over. Nu is dat aantal gelukkig uitgebreid tot honderd.' Aan het woord is Bram Bernhard van Transport- en Verhuurbedrijf Bernhard. Hij rijdt met twee ecocombi's naar de veilingen in Aalsmeer en Naaldwijk. Altijd 's nachts tussen 18.00 en 5.00 uur, meestal twee keer op en neer. De ecocombi's zijn samengesteld uit een 2-assige trekker, een 2-assige oplegger en een 2-assige middenaanhangwagen, want hij komt met lading vrijwel nooit hoger uit dan 35 ton. Daarnaast heeft hij nog een oude motorwagen voor de inzet op en rond zijn bedrijf. Per saldo rijdt hij dus exclusief met ecocombi's. Waarschijnlijk voorlopig nog als enige in Nederland.

Bloemen en planten ophalen

'Met de twee trekker-opleggercombinaties halen we de bloemen en planten op bij elf kwekers in de omgeving. Op ons bedrijf koppelen we dan de wipkar aan met onze eigen bloemen en planten: rozen en de phalaenopsis (vlinderorchidee). Daardoor halen we vrijwel altijd een 100 procent beladingsgraad', licht Bernhard toe. 'Als klein transportbedrijf is het lastig om een hoge beladingsgraad te halen. Maar met deze combinaties en ons klantenbestand kunnen we flexibel inspelen op schommelingen in het ladingaanbod.' Opvallend is dat Bernhard



Bram Bernhard: 'Met 56 procent meer karren ongeveer hetzelfde brandstofgebruik.'

zijn hele wagenpark in korte tijd heeft omgezet naar ecocombi's. 'Dat is eigenlijk een samenloop van omstandigheden. Ik moest het verouderde wagenpark vervangen. Uit economische overwegingen viel de keuze op twee ecocombi's. Die investering maakt het mogelijk om – ondanks de gestegen kosten – tegen dezelfde tarieven te blijven rijden. In de tuinbouw is het namelijk nog veel lastiger dan in het transport om kostenstijgingen door te berekenen. De gasprijs is in korte tijd gestegen van 10 tot 40 cent per kubieke meter en de afnemers willen niet meer betalen. Als Den Haag niets aan die gasprijs doet – nu de olieprijs nota bene al weer een tijdje fors daalt – dan gaan er hier in de omgeving meerdere tuinders voor het eind van het jaar failliet.' Het grote voordeel van de ecocombi is dat het brandstofverbruik vrijwel gelijk is aan een traditionele combi. 'Het zal ook

met de nieuwe motortechniek hebben te maken, maar de ecocombi's rijden net als de oude combi's zo'n 1 op 3, terwijl ze toch 56 procent meer karren meenemen.'

Wennen aan innovatief concept

Om de ecocombi's geschikt te maken voor warme en koude producten zorgt een aparte generator op de trailer voor de koeling en beschikt de trekker over een extra grote generator. Verder moet voor de inzet van ecocombi's het terrein wel geschikt zijn. Bernhard merkt dat veel partijen moeten wennen aan het innovatieve concept. 'Ik vind het wel spannend dat de bloemenveilingen nog weinig inspelen op de ecocombi. Ecocombi's zijn toch de toekomst. Maar omdat het er nu nog relatief weinig zijn, spannen ze zich niet in om naar oplossingen te zoeken. In Aalsmeer kun je op de tweede verdieping bijna niet draaien en je mag de combina-

tie niet in zijn geheel parkeren. Dus moet je ontkoppelen. En verder is de logistiek van bloemen en planten gescheiden, waardoor je met een deel van de lading naar de ene kant van de veiling en met het andere deel naar de andere kant moet rijden. Ze zijn niet ingesteld op de afhandeling van 36 karren met bloemen en planten op één punt. Voor de chauffeurs is het trouwens ook wel wennen. In plaats van 23 karren moeten ze er nu 36 lossen. Op de lange ritten geven we ze thuis wel hulp bij het laden en lossen.'

Weinig begrip bij wegbeheerder

Ook voor gemeenteambtenaren is het geen alledaagse kost. Bij de aanvraag van de ontheffing stuitte Bernhard bij de lokale overheid op terughoudendheid. 'Ze zijn bang voor het risico van een langere combinatie. Niemand durft dan verantwoordelijkheid te nemen. Met de hulp van regionaal beleidsmedewerker Bart van Moorsel van TLN hebben we de gemeenteambtenaar kunnen overtuigen.' Ook uit een ander voorbeeld blijkt dat de gemeente weinig begrip heeft voor de eisen die het bedrijfsleven en meer in het bijzonder het wegvervoer stelt. En wie waarvoor verantwoordelijk is. 'Bij de nieuwbouw van onze kwekerij wilde de gemeente dat ik de kosten voor mijn rekening zou nemen voor 100 meter ontsluitingsweg. Omdat ik er als enige gebruik van maak. Maar de gemeente is de wegbeheerder, niet ik. En de nieuwe locatie heeft juist als voordeel dat we niet meer in het donker op de provinciale weg hoeven te manoeuvreren.' Uiteindelijk betaalde de gemeente.

Bewustwording belangrijk

Bij Bram Bernhard werken vijf chauffeurs. Twee oudere chauffeurs en hijzelf hebben het examen voor de ecocombi met goed gevolg afgelegd. Twee andere, jongere chauffeurs moeten nog even wachten. 'Ze hebben nog maar 3 jaar hun rijbewijs en kunnen dus nog niet aan de eis van minimaal 5 jaar voldoen. Terwijl het prima chauffeurs zijn en ze al 3 jaar schadevrij rijden. Wat mij betreft, passen ze die eis aan, want die beperkt mijn flexibiliteit bij de inzet van chauffeurs.' Hij is wel tevreden over de extra cursus. Lachend: 'Naar mij luisteren ze niet als ik bijvoorbeeld zeg dat ze tijdig voor een kruising gas moeten loslaten en moeten anticiperen op de situatie. Maar zo'n cursusleider heeft meer gezag en dan luiste-



Met de trekker-oplegger vindt eerst collectie plaats. Daarna met wipkar erachter naar veiling.

ren ze wel. En het is heel goed dat je met je eigen auto kunt rijden. Dat geeft een vertrouwd gevoel.' Wel waarschuwt hij voor te hoge theoretische eisen. 'Maak de theorie niet te moeilijk. Het gaat uiteindelijk om de rijvaardigheid. Iemand van 55 jaar moet je niet proberen de kennis van elk verkeersbord bij te brengen. Het gaat om bewustwording en verantwoordelijkheid. Zo'n langere combinatie bergt nu eenmaal een groter risico in zich. Ik heb de cursus zelf ook gedaan en ik vond die gewoon erg leuk.'

Dozen aan de rand van de weg

Een licht Amsterdams accent is onmiskenbaar. 'Ja, dat kan kloppen. Ik ben zelf wel in de Noordoostpolder geboren, maar mijn familie komt uit de buurt van Amsterdam. Tot 1987 had mijn vader nog een kwekerij in Sloten. Nu staan daar allemaal woningen. Hier in de buurt zitten eigenlijk alleen maar westerlingen en we hebben natuurlijk ons afzetgebied in het westen. Deze kwekerij heeft mijn vader in 1972 opgezet. In die tijd bestond er eigenlijk geen geconditioneerd vervoer in deze regio. Je kon de dozen met bloemen aan de rand van de weg zetten en dan pikte een vervoerder ze op. Maar rozen vragen een constante temperatuur van 3 graden Celsius. Dus hebben we de gehele productie, inclusief vervoer, in eigen hand genomen, waardoor we de kwaliteit kunnen waarborgen. Maar je moet wel volume hebben en veel kilometers kunnen rijden. En dus lag een combinatie met bloemen en planten van andere kwekers voor de hand. Voor-

waarde voor een goede beladingsgraad is wel dat je je klantenbestand kunt behouden. En dat is nu wel een zorg, vanwege de hoge gasprijs. Eventueel moeten we lading buiten de tuinbouw gaan zoeken.'

Uitgemergelde sector

Als kweker annex vervoerder gaat de nood van de tuinbouwsector hem natuurlijk aan het hart. 'Door de hoge energiekosten en de Nederlandse regelgeving wordt het voor kwekers steeds moeilijker om het hoofd boven water te houden. In ons bedrijf hebben we gekozen voor een warmtecluster van rozen en de phalaenopsis om de energiekosten omlaag te brengen. Helaas zitten we nu met een uitgemergelde sector waar weinig valt te halen. De redding van de transportsector is geweest dat 80 tot 90 procent met dieselclusules werkt. In de tuinbouw lukt dat niet. De overheid haalt met de hoge gasprijs 400 miljoen euro extra uit de tuinbouw en die marge zit er niet. Vanwege de concurrentie van andere landen wordt er minder gekocht. In één van onze markten – Rusland – zetten ze energievervlindende kwekerijen op met een gasprijs van 7 cent per kubieke meter, terwijl Nederland juist een prima, gematigd klimaat voor de tuinbouw heeft: niet te koud in de winter, niet te warm in de zomer.' Bram Bernhard hoopt nog altijd op steun uit politiek Den Haag, zodat hij met zijn ecocombi's voor de tuinbouw kan blijven rijden. Helaas heeft de minister van Financiën het geld nu hard nodig voor allerlei andere prioriteiten...