

VAN DER MEULEN: VAN BESTELAUTOOTJE NAAR ECOCOMBI



Ambitieuze plannen

Als specialist in het vervoer van gekoelde en bevroren levensmiddelen werkt Ate van der Meulen vooral voor supermarkten. Sinds kort zet hij ook een ecocombi in. Hij en zijn klanten zijn zo enthousiast dat er de komende tijd meer bijkomen, totdat straks de helft van zijn wagenpark uit ecocombi's bestaat.

'Wij zijn altijd heel punctueel en dat is een eis als je voor supermarkten wilt blijven werken. Die wereld hangt af van tijdigheid en logistiek managers worden daar op afgerekend.' Die punctualiteit stamt uit de dagen dat Ate van der Meulen het transport tussen Lauwersoog en Schiermonnikoog verzorgde voor twee winkeliers. 'Je moest de boot halen, tijd is tijd.' In 1970 begon hij die lijndienst met een klein bestelautootje. In 2004 kreeg hij een mooi bod voor zijn onroerend goed en lijndienst. Binnen 4 dagen was de koop gesloten en trok hij met zijn bedrijf naar Drachten.

Nadruk op kostenreductie

Die contacten uit de begintijd vormden vervolgens de basis voor de onstuimige groei van Koel- en Vriestransport A. van der Meulen. 'Vanaf 1997 begon het echt te groeien. En dat had meer met de klanten dan met ons te maken. Het eigen vervoer ging de deur uit en wij namen

dat over.' Nu rijdt hij met 27 trekker-opleggercombinaties, twee motorwagen-aanhangwagencombinaties en – sinds kort – een ecocombi. 'De nadruk ligt op kostenreductie bij de klant. In mindere tijden gaat dat soms ook wel ten koste van mijn omzet en rendement. Maar als ze dan weer wat hebben weg te geven, dan belonen ze me royaal.' Ate van der Meulen heeft het idee dat zijn klanten ook eerst kijken wat hij doet en dan later – als het succesvol blijkt – volgen. 'Wij rijden al 6 jaar met boordcomputers op de auto. Van de week hebben ze ze pas zelf gekocht.' Zijn transportbedrijf rijdt voor verschillende retailorganisaties van hun distributiecentra naar de winkels. Voor Super de Boer zijn dat bijvoorbeeld 450 stops per week met diepvriesproducten vanuit Drachten. 'Wij beleveren alle winkels beneden de rivieren en in Noord-Holland. Wij rijden op vaste dagen, op vaste tijden en werken met een marge van 1 uur. Op dit moment blijven we in

98 procent van de leveringen binnen die marge. Onze transportplanning is er op afgestemd dat we met onze auto's niet in files terechtkomen. Dat houdt in dat 65 tot 70 procent 's avonds vertrekt. Vervolgens overnachten ze 15 à 20 kilometer voor de bestemming. Na de aflevering zijn ze dan de volgende dag weer terug voor de rit van de volgende avond.'

Strakke planning

Sinds augustus is hij de trotse eigenaar van een ecocombi, die in de kleuren van Super de Boer rijdt. Van der Meulen: 'Die rijdt vanaf de slagerij in Beilen naar het dc in Den Bosch voor 140 supermarkten. Daar vindt de *crossdocking* plaats. Vervolgens rijdt de ecocombi gevuld met versproducten voor Noord-Nederland weer terug. Dat doen we drie keer per dag, 6 dagen per week, met vijf chauffeurs. Daarvoor deden we dat werk met twee trekker-opleggercombinaties.' Ook hier is een strakke planning een vereiste.

'De vertrektijden zijn zo aangepast dat die niet in de file bij Arnhem en Apeldoorn terechtkomt. De ecocombi vertrekt bijvoorbeeld om 14.15 uur uit Beilen om voor 17.00 uur in Den Bosch aan te komen. Na het lossen en laden kan de ecocombi dan vervolgens om 19.00 uur weer terug.' De inzet van de ecocombi bracht wel wat veranderingen voor Super de Boer. 'Ja, de bestelmomenten moesten in Den Bosch natuurlijk wel worden aangepast.'

Flexibele werktijden

Met de inzet van ecocombi's bespaart Van der Meulen ook chauffeurs. 'Met vijf ecocombi's kun je vier chauffeurs besparen. Gelukkig hebben we hier geen last van een krapte aan chauffeurs. We gaan als bedrijf heel flexibel met de werktijden om. Gemiddeld zetten we een auto 13 tot 15 uur per dag in. Onze chauffeurs werken 4 dagen per week en verplicht twee zaterdagen per periode van 4 weken. En omdat we uitsluitend binnenlands vervoer doen en duidelijke ritten hebben, zijn we een aantrekkelijke werkgever. Zeker als de partner ook werkt en de zorg voor kinderen kan worden gedeeld.' Hij ziet de komst van de 48-urige werkweek daarom ook niet als probleem. 'Wij zijn er al klaar voor.' Gemiddeld pendelen zeven tot tien auto's 's avonds tussen de dc's. Ook voor productiebedrijven. In totaal rijden vijftig chauffeurs op dertig auto's. Na 5 jaar en een gemiddelde van 160.000 kilometer per jaar vervangt Van der Meulen een auto. Op het bedrijf heeft hij alleen een vat olie en koelvloeistof. De rest besteedt hij uit. Daarbij investeert hij bewust in preventief onderhoud. 'Dat kost misschien wat meer, maar stilstand kun je je niet veroorloven. Zeker 's nachts niet.'

Grote investering

Ondanks de voordelen van de ecocombi en de versoepelde regelgeving neemt de groei van dit innovatieve concept in Nederland – een jaar na de start van de ervaringsfase – nog geen hoge vlucht. Hoe kan dat? Van der Meulen: 'De meeste collega's hikken, denk ik, aan tegen de grote investering. Je praat toch over 260.000 euro per ecocombi. Aan de andere kant levert een ecocombi een beter rendement op voor zowel de opdrachtgever als vervoerder. Mijn klant bespaart 100.000 euro per auto per jaar. En uiteraard houd ik er zelf ook

nog wat aan over.' Toch vrezen velen dat het kostenvoordeel onmiddellijk naar de klant gaat. Van der Meulen kan over die vrees alleen maar de schouders ophalen. 'Daar ben je zelf bij.' Dat neemt niet weg dat hij ook wel eens aan het kortste eind trekt bij onderhandelingen met de klant. 'Ik werk met een open calculatie en meestal komen we er goed uit. Maar met de sterke stijging van de dieselprijs hield het ook bij mijn klanten een keer op. Ondanks een dieselclausule. Toen kreeg ik te horen dat bij een toeslag van 10 procent de maat vol was. Want de logistiek managers kregen te maken met budgetoverschrijdingen. Daarom had TLN nog meer op de rem moeten trappen bij de dieselaccijnsverhoging van 3 cent. Ik ben tegen blokkades, maar we hadden wel meer onze tanden moeten laten zien. Zet de auto's maar een dag stil.'

Op kenteken

Ate van der Meulen liet zich bij de aflevering van de ecocombi niet de kans ontlopen zelf een stuk te rijden. 'Het stelt niets voor. Met twee vingers in de neus laat die zich besturen.' Zijn ecocombi beschikt dan ook over gestuurde assen op de 3-assige voorwagen en de 3-assige oplegger. Hoewel de ecocombi, inclusief de 2-assige dolly, met lading 60 ton mag wegen, komt die in de praktijk op 46 à 47 ton uit. 'We vervoeren verpakt vlees in kratjes met veel lucht ertussen. Dat is

een heel ander verhaal dan bijvoorbeeld hangend vlees.' Doorladen doet hij niet, vanwege de temperatuurgevoeligheid van de producten. Met de aanvraag van de ontheffing had hij geen problemen. 'We hebben die voor alle gebieden aangevraagd en ook allemaal gekregen. Wel vind ik het belachelijk dat we van ProRail niet over een spoorwegovergang mogen rijden. Nu moeten we door een woonwijk omrijden.' Ook vindt hij de procedure voor de aanvraag van de ontheffing voor verbetering vatbaar. 'Eerst moet de auto in zijn geheel worden afgeleverd en naar de keuring. Daarna kan je pas de ontheffing aanvragen. Mijn ecocombi stond op 3 juli op kenteken, maar mocht pas 25 augustus gaan rijden.'

Inzet 20 tot 24 uur per dag

Medio 2009 verwacht Van der Meulen drie ecocombi's in te zetten. Op de langere termijn ziet hij veel kansen. 'Binnen 5 jaar bestaat, denk ik, de helft van mijn wagenpark uit ecocombi's. Ik heb nu heel veel bekijks en veel positieve reacties van collega's en klanten. De ecocombi is bij uitstek geschikt voor grote ladingpakketten en dikke stromen, zoals in het intra-dc-vervoer.' Het liefst zet hij de ecocombi straks 20 tot 24 uur per dag in. 'Dan wordt het voor de klant heel interessant. Maar ook nu al kunnen supermarkten handenvol geld besparen door in te zetten op ecocombi's.'



Ate van der Meulen: 'We hebben de ontheffing voor alle gebieden aangevraagd en ook gekregen.'