



VAN ROOIJEN LOGISTIEK HOUDT HET VOORLOPIG BIJ VIER

# Ontheffing blijft knelpunt

Over de ecocombi geen kwaad woord, maar als het over vergunningen gaat, heeft Ivar Termeulen, transportmanager bij Van Rooijen Logistiek in Eindhoven, nog wel een paar verbeterpuntjes. Zo zou hij graag zien dat de overzichtelijkheid van de vergunningen en de facturatie ervan verbeterd. Ook mogen wat hem betreft de wegbeheerders sneller afkomen met hun goedkeuring of afwijzing voor de vrijgave van een kerngebied.

Van Rooijen Logistiek is een familiebedrijf uit 1948 met twee vestigingen in de Benelux (Eindhoven en Turnhout) met 60.000 vierkante meter aan *public warehouse*. De logistiek dienstverlener is voornamelijk actief in de zogenaamde *fast mover consumers goods*. Het bedrijf met zijn 300 medewerkers en 120 trekkende eenheden beschikt ook een eigen spoorterminal in Eindhoven voor vervoer met de Rotterdamse haven. Van Rooijen Logistiek rijdt sinds 1 december 2007 met twee ecocombi's van 25,25 meter. 'Omdat de eerste ervaringen erg goed waren, is een paar weken geleden ook nummer drie en vandaag nummer vier de weg op gegaan. De laatste had wat vertraging opgelopen, omdat we daar alleen nog een voorlopig kenteken van tot onze beschikking hadden. Daar kun je geen vergunning mee aanvragen', aldus Termeulen.

## Forse besparingen

Het besluit om met ecocombi's te gaan rijden, was niet erg moeilijk. Termeulen:

'Wij zijn gespecialiseerd in distributie van houdbare levensmiddelen, elektronica en *personal care* artikelen en leveren veelal in grote hoeveelheden aan bij de bekende retailers. Daarvoor kunnen we gemakkelijk ecocombi's inzetten. En reken maar uit: als wij vier ecocombi's twee keer per dag kunnen laten rijden, dan scheelt ons dat – in de configuratie zoals wij die inzetten – vier ritten met opleggers per dag.' De vier ecocombi's van Van Rooijen Logistiek bestaan uit een 3-assige bakwagen, 2-assige dolly en 3-assige oplegger. Om de ecocombi's zo optimaal mogelijk te kunnen gebruiken, worden de dolly en oplegger 's avonds afgekoppeld op het terrein van Van Rooijen Logistiek op industrieterrein Acht in Eindhoven. Volgens wordt de bakwagen dan 's nachts geladen. De trailers, die bij Van Rooijen worden ingezet volgens een wisselconcept, zijn overdag al geladen en kunnen de volgende morgen door de chauffeur worden aangekoppeld. Als de betreffende chauffeur in de loop van de dag terugkomt op de basis voor een tweede

rit, staat er alweer een volle trailer voor hem klaar. Het is dan alleen nog zaak om de bakwagen voor een tweede keer te laden.

## Flexibiliteit troef

Termeulen somt de voordelen van de gekozen ecocombi-configuratie op. 'Het voordeel van het rijden met een ecocombi met bakwagen is dat je flexibel bent. Onze klanten, de *retailers*, hebben vanwege de aard van de producten nogal eens wat schommelingen in de aan te leveren hoeveelheden voor de distributiecentra (dc's). Zo verkoopt een seizoensgebonden product – zoals voorgebakken stokbrood – vooral in tijden dat er veel gegourmet of gebarbecued wordt. Is het wat minder druk, dan kunnen we besluiten om de trailer te laden voor een *retail-dc* en de bakwagen voor distributie. Na de trailer dan te hebben gelost bij de betreffende retailer, koppelen we de lege trailer af op een geschikte plek en rijdt de bakwagen alleen verder voor de distributie van kleinere zendingen.

gen. Het is ook niet voor niets dat 60 tot 70 procent van onze trekkers in Nederland is uitgerust met Euro 5 motoren. Op die manier ondervinden ze geen hinder van de milieuzones die veel Nederlandse steden inmiddels hanteren.'

### Papieren rompslomp

De inpassing van de ecocombi's in de planning verloopt bij Van Rooijen Logistiek dankzij de flexibele configuratie dus redelijk soepel. Wat volgens Termeulen aanzienlijk minder soepel verloopt, dat zijn de vergunningen. Hij wijst zuchtend naar de dikke ordner die voor hem op tafel ligt. 'Allemaal correspondentie over de vergunningen en de facturatie ervan. Dat gaat eigenlijk helemaal nergens meer over. Maar ondertussen levert het zowel ons als de RDW een heleboel onnodig werk op.' Wat is er aan de hand? Termeulen: 'We zijn een dynamisch bedrijf en dus komt het regelmatig voor dat we voor nieuwe of bestaande klanten met de ecocombi naar nieuwe bestemmingen moeten. Daarvoor moet dan bij de RDW goedkeuring worden aangevraagd voor één of meerdere kerngebieden. Die goedkeuring komt bovenop de reeds bestaande goedkeuringen in de vergunning voor de betreffende ecocombi.'

### Ivar Termeulen: 'Aanzienlijk minder soepel lopen de vergunningen.'

In plaats van in geval van goedkeuring alleen de 18 euro per nieuw kerngebied te berekenen, komt er van de RDW een factuur met daarin zowel de 18 euro per nieuw goedgekeurd kerngebied, als 36 euro voor de reeds afgegeven en betaalde basisvergunning en een x-aantal keren 18 euro voor eveneens eerder afgegeven en betaalde vergunningen voor kerngebieden. Daar krijg je dan na veel bellen en schrijven wel weer een creditnota voor, maar het kost veel te veel tijd en vooral ergernis.' Ook controleert Termeulen de nieuwe vergunningen steevast op de juistheid. Met een lichte wanhoop in zijn stem: 'Je wilt niet weten hoe vaak in een nieuwe vergunning kerngebieden niet zijn opgenomen, die wel al in de oude vergunning staan. Op zich misschien niet meer dan een administratief foutje, maar het kost weer een hoop tijd en gedoe om het te laten herstellen.'

En dan heb ik het nog niet over de rompslomp die je wacht als je ondertussen wordt aangehouden door te politie. Die zal je achteraf moeten aantonen dat je wel degelijk een vergunning hebt om in een bepaald kerngebied te rijden.'

### Praktische oplossing

Om te komen tot een overzichtelijk en inzichtelijk vergunningensysteem, stelt Termeulen voor om de geldigheid van de goedkeuringen voor kerngebieden, die nu een jaar geldig zijn vanaf het moment dat ze ingaan, gelijk te laten lopen met de geldigheid van de basisvergunning. 'Komen er tijdens dat jaar kerngebieden bij, dan lopen die toch gelijk af met de basisvergunning. De RDW kan dan gemakkelijk verrekenen. Daarnaast moet de RDW overgaan op een facturatiesysteem waarbij alleen de nieuw aangevraagde kerngebieden tussentijds worden betaald. Eens per jaar betaal je dan voor je hele vergunning.' Verder vraagt Termeulen zich af waarom het zolang moet duren voordat een lokale wegbeheerder al dan niet zijn goedkeuring geeft voor de aanvraag van een nieuw kerngebied. 'De RDW kan daar niets aan doen, maar het is niet te geloven dat gemeentes daar in sommige gevallen 6 tot 8 maanden over moeten doen. Ze maken je efficiënt rijden en een efficiënte bedrijfsvoering niet bepaald gemakkelijk.'

### Overleggen en afstemmen

Overigens kan Van Rooijen Logistiek zijn ecocombi's niet onbepaald inzetten voor al zijn klanten en toeleveranciers. Dat heeft niets te maken met de lading, maar wel met de infrastructuur en de bedrijfsprocessen bij de betreffende bedrijven. 'We hadden daar van tevoren niet zo bij stilgestaan, maar je kunt met ecocombi's zeker niet bij al onze klanten terecht. De infrastructuur is bij de meesten wel geschikt, maar de ontvangstruimte is een ander verhaal. De meeste zijn ingericht op de ontvangst van een trailer met 26 Chep-pallets. Met een ecocombi zijn dat er in één keer veertig. Daar moet je wel ruimte en mensen voor vrij kunnen maken. Zeker nu we daar regelmatig met onze klanten over in contact zijn en ook zij de voordelen van de ecocombi zien, gaan er deuren open.' Ook bij opdrachtgevers loopt Termeulen met de ecocombi wel eens tegen problemen aan. Niet alle bedrijven zijn gevestigd op bedrijventerreinen en dus is het niet altijd mogelijk hiervoor een vergunning te krijgen. Ook gebeurt het wel eens er op het terrein van zo'n bedrijf onvoldoende ruimte is voor de configuraties. 'Er zit dan niets anders op dan op deze bestemmingen te blijven rijden met conventionele combinaties', aldus Termeulen. Desondanks trekt de vervoerder een positieve balans na 1 jaar ervaring met zijn eigen ecocombi's.



Ivar Termeulen: 'Het voordeel van het rijden met een ecocombi met bakwagen is dat je flexibel bent.'