



VAN DER WAL BREIDT UIT NAAR TWINTIG ECOCOMBI'S

Ontkoppelpunt in Utrecht

Volledig overtuigd van de voordelen rijdt Van der Wal Transport, gespecialiseerd in volumevervoer, momenteel met elf ecocombi's door Nederland. Binnenkort komen er nog negen bij. Maar je zet ze niet zomaar even in. Naast een concept met logistiek ontkoppelpunt dat de Utrechtse vervoerder hiervoor ontwikkelde, hebben de betrokken verladere en ontvangers hun logistieke processen moeten aanpassen.

Ecocombi's hebben hun nut voor Cor-Albert Bos, directeur van Van der Wal Transport, meer dan bewezen. 'De eerste proeven waren al geslaagd en toonden aan dat er voor vervoerders en verladere de nodige besparingen zijn te behalen. In gesprek met klanten is de ecocombi dan ook niet voor niets één van onze drie pijlers om te komen tot slimmer en efficiënter vervoer. De andere twee zijn een hogere beladingsgraad van de auto's en een verdere uitbouw van avond- en nachttransport.' Met het duurder worden van vervoer – vanwege onder meer de hoge brandstofprijzen – ziet Bos de animo onder verladere voor de inzet van ecocombi's alleen maar toenemen. 'Wij gaan zelfs zover dat we zeggen: laat het vervoer maar duurder worden. Bij veel verladere staat transport immers nog niet erg hoog op de agenda. Transport bungelt altijd ergens achteraan in de keten na de commerciële contacten en het productieapparaat. Het transport wordt daarom zelden meegenomen in belangrijke beslissingen. Nu transport

zoveel duurder wordt, zou vervoer wel eens het vertrekpunt kunnen worden waar de productieprocessen op worden afgestemd. En dat is precies wat er nodig voor een optimale inzet van ecocombi's.' Ook de kredietcrisis zou wel eens een positief effect kunnen hebben op het gebruik, meent Bos. 'Door de crisis komt de focus van veel verladere te liggen op de kosten, ook de kosten van het transport. Alle reden voor hen om optimalisatieslagen te willen maken. En dat betekent dus meer ecocombi's.'

Materieel blijft uitwisselbaar

Na aan de proef te hebben meegedaan, is Van der Wal de ervaringsfase ingerold die op 1 november 2007 van start ging. 'Inmiddels rijden we met elf ecocombi's en binnenkort komen er nog eens negen bij. Deze auto's worden ingezet voor het volumetransport voor drie van onze klanten, waaronder Rockwool.' De ecocombi's waar Van der Wal mee werkt, zijn standaard configuraties die ook kunnen worden ingezet voor het conven-

tionele transport. Bos legt uit: 'Voor het volumevervoer rijden we met twee typen combinaties, de volumecombi's met wissellaadbakken en de megatrailer met trekker. Om ervoor te zorgen dat ons materieel uitwisselbaar blijft, bestaan onze ecocombi's uit een motorwagen met wissellaadbak, een dolly en een megatrailer.' Het kunnen uitwisselen van al het materieel heeft meerdere voordelen. Ten eerste hoeft een ecocombi nooit werkloos in een hoek te staan. Ten tweede hoeft een ecocombi niet per se direct te worden gelost om toch verder te kunnen rijden. De wissellaadbak en megatrailer kunnen zonder problemen bij een verlader worden afgezet en daar blijven staan. Dat maakt het voor Van der Wal ook mogelijk om 's nachts met een ecocombi te rijden en bij klanten lading te lossen.

Ontkoppelpunt in Utrecht

Op het uitwisselen van materieel is ook het zogenoemde lop-concept (logistiek ontkoppelpunt) van Van der Wal geënt.

Dat is begin dit jaar geïntroduceerd. 'We vervoeren voor Rockwool in Roermond behoorlijk dikke stromen naar verschillende bestemmingen, vooral bouwlocaties, verspreid over heel Nederland', vertelt Bos. 'Omdat we voor veel bouwlocaties geen vergunning krijgen en het ook niet altijd even efficiënt is om met zo'n grote combinatie allerlei bouwplaatsen af te gaan, fungeert ons terrein in Utrecht sinds begin dit jaar als ontkoppelpunt voor ecocombi's die volgeladen uit Limburg komen. Inmiddels zijn we zover dat er iedere nacht twee ecocombi's van Roermond naar Utrecht rijden om daar de wissellaadbakken en megatrailers te wisselen. De twee volle wissellaadbakken en twee megatrailers worden de volgende ochtend met drie conventionele combinaties op de plaats van bestemming afgeleverd.' Naast de twee nachtelijke ecocombi-ritten voor Rockwool van Roermond naar Utrecht, verzorgt Van der Wal voor deze verlader ook overdag met ecocombi's het vervoer van bouwmaterialen van Roermond naar diverse distributiecentra. Volgens Bos is het aantal ritten voor Rockwool sinds de inzet van ecocombi's aanzienlijk vermindert. 'Voor het ecocombi-tijdperk voerden we op jaarbasis circa 2.300 ritten uit voor Rockwool. Nu zijn er dat nog 1.600.'

De besparingen die Van der Wal met de inzet van de ecocombi kan behalen, zijn dus enorm. Er is hier volgens Bos alleen nog een 'maar'. 'Dat kostenvoordeel is er pas als je er voldoende retourstromen tegenaan kunt leggen. Hoewel we er hard aan trekken en we op de goede weg zijn ons ecocombi-netwerk gevuld te krijgen, is de retourstroom nog onvoldoende. Een uitdaging dus!'

Afstemming met andere partijen

Geen eenvoudige uitdaging, want niet iedere verlader of ontvanger is ingericht op de afhandeling van ecocombi's. Zo kan het zomaar gebeuren dat de ruimte voor de laaddocks te kort is om een lange combinatie te kunnen parkeren. Daarnaast hebben veel verladers en ontvanger hun expeditie- en ontvangstruimte afgestemd op de hoeveelheid goederen zoals die wordt vervoerd met een conventionele vrachtauto. Voor veertien pallets extra ontbreekt vaak de ruimte. Bos: 'Het is daarom belangrijk ruim van tevoren met de betreffende bedrijven om tafel te gaan en mogelijke problemen te signaleren. Hoewel deze problemen met wat creativiteit uiteindelijk vaak snel zijn op te lossen, is de doorlooptijd van zo'n traject helaas erg lang. Een operationeel en/of logistiek

manager kan nog zo enthousiast zijn, maar hij of zij moet wel de commerciële man of vrouw mee zien te krijgen. Ook kan er de nodige tijd overheen gaan voordat een verlader zijn klanten, de ontvangers, heeft ingelicht over de nieuwe werkwijze.'

Oplossingen voor buitenland

Naast de Nederlandse markt ziet Bos ook absoluut kansen voor het lop-concept voor wat betreft de Duitse en Belgische markt. 'Klopt er morgen een klant aan uit bijvoorbeeld Mönchengladbach, dan kunnen we zonder problemen Roermond als ontkoppelpunt gebruiken. Het is geen enkel probleem om de goederen die met ecocombi's in Limburg worden aangeleverd, om te wisselen naar conventionele combinaties en daarmee naar Duitsland te rijden. Andersom is natuurlijk ook mogelijk.' Omdat Van der Wal ook vaste dikke stromen heeft richting België heeft de vervoerder op termijn ook plannen voor een logistiek ontkoppelpunt in Breda. 'Het is duidelijk dat zolang Duitsland en België ecocombi's niet toestaan, we zelf met oplossingen moeten komen om van deze combinaties ook voor internationale transporten te kunnen profiteren.'

Vergunningenleed

Zo enthousiast als Cor-Albert Bos is over ecocombi's, zo gedesillusioneerd is hij over het vergunningenbeleid voor ecocombi's. 'Weliswaar is de huidige RDW-website een stap voorwaarts, maar niet zelden is het 3 maanden of nog langer wachten op een vergunning voor een kerngebied dat al een vergunning heeft. Het wordt dan wel erg lastig om tijdig met je klanten in gesprek te gaan over de inzet van een ecocombi. Eerst maak je ze enthousiast en krijg je ze warm voor de ecocombi, vervolgens kun je tijden niets toezeggen, omdat er geen vergunning is. Dat werkt dus nog niet naar behoren. We spreken hierover met RDW. Om het nog maar niet te hebben over de aanvraag van een vergunning voor een nieuw kerngebied. Daar kan de wachttijd wel oplopen tot 8 maanden en blijft de toekenning van de vergunning door de wegbeheerder onzeker tot het allerlaatste moment.'

Cor-Albert Bos: enthousiast over ecocombi's, minder over vergunningverlening.

