



MET DRIE PARTIJEN NAAR ÉÉN REALITEIT: DUURZAME RMO

Tekst: Paul Wouters Beeld: CONO Kaasmakers, Danmel Transport B.V. & Nijenhuis Truck Solutions

Een duurzamer manier van melktransport tussen veehouderijen en kaasmakerij. Met dat doel gingen transporteur en opdrachtgever een samenwerking aan, op basis van een gedegen advies over kosten en opbrengsten. Van wens naar realiteit in een verrassend snel tempo. Het kan. Drie direct betrokkenen leggen uit hoe dat ging.

De wens is gemakkelijk neergeschreven: duurzaam melkvervoer door gebruik te maken van een elektrische vrachtwagen. Als het ook financieel verantwoord moet, heb je opeens een heel ander verhaal. Het transport van boerenbedrijf naar zuivelfabriek moet dag en nacht doorgaan. Het opladen van een elektrische truck duurt nu nog negen uur. Met een stilstaande vrachtauto kun je niets verdienen. De aanschafprijs is

bovendien ongeveer het drievoudige van een vergelijkbare diesel en het elektriciteitsnet bij een transportbedrijf is er ook niet op toegerust. Een onmogelijke wens? Nee hoor, leert een voorbeeld uit Noord-Holland.

Haken en ogen

Het verhaal begint bij een TLN-ledenbijeenkomst van RMO-vervoerders (Rijdende Melkontvangst) begin dit jaar. Mart de Waard van Danmel Transport BV



IN 2035 GEEN DIESELTRUCKS MEER

Johnny Nijenhuis bij een TLN-ledenbijeenkomst van RMO-vervoerders

is één van de deelnemers. Hij rijdt voor CONO Kaasmakers in Westbeemster. Dat hecht grote waarde aan duurzaamheid en heeft een ambitieus klimaatbeleid. Mark Paauw, manager van onder meer het melktransport, maakt dat duidelijk: 'Wij willen in 2030 klimaatpositief zijn en kijken daarbij ook naar onze dienstverleners.' Melkvervoer met dieseltrucks past niet in dat plaatje. Hij heeft er met De Waard wel eens over gesproken, maar elektrisch vrachtvervoer heeft vele haken en ogen.

ONMOGELIJKE WENS? NEE HOOR!

Tijdens de bijeenkomst vertelt deskundige Johnny Nijenhuis over de noodzaak over te schakelen op elektrisch vervoer. 'Dat je om gaat, staat vast', zegt hij daar, 'het is alleen de vraag wanneer. Maar in 2035 wordt er geen diesel meer verkocht.' De Waard is de meest kritische toehoorder. Hij kijkt vooral naar de realiteit, met rendement als belangrijke graadmeter. Hij wil best bijdragen

aan verduurzaming, maar eerdere ervaringen met een milieuvriendelijker LNG-truck zijn niet bepaald positief. De kosten van elektrisch rijden en de laadproblemen lijken onoverwinbare obstakels.

Doorrekeningen

Het verhaal bleef toch bij hem hangen. Zeker vanwege de ambitie van CONO. Hij nam contact op met Nijenhuis en vroeg hem doorrekeningen te komen maken. Ze gingen aan tafel. Alle gegevens werden in een model gezet, van uren beschikbaarheid van een elektrische truck en aanschafkosten tot overheidssubsidie, brandstof-, onderhouds- en afschrijvingskosten. Uiteindelijk gaven de uitkomsten de doorslag. 'Toen de cijfers voor zich spraken, pakte hij als een ondernemer snel door', zegt Nijenhuis met bewondering. Het laadprobleem was echter nog niet opgelost. De Waard ging in gesprek met zijn opdrachtgever, die ook positief verrast werd door de snelheid. Ze luisterden goed naar elkaars wensen, stonden open voor vernieuwing en gaven aan te willen investeren in de toekomst. De zuivelonderneming wilde hem graag tegemoetkomen.

Oplaadmogelijkheid

Met elkaar keken ze naar het opvangen van de uren die verloren gaan door het laden. Ze legden de routes van de ritten nog eens onder de loep. Misschien wel het belangrijkste: de kaasmaker gaf de mogelijkheid de elektrische truck daar op te laden. De fabriek is grootverbruiker van elektriciteit en had al voorzieningen om piekbelasting op te vangen. 's Nachts opladen paste in het plaatje. CONO en De Waard maakten een zakelijke afspraak over de vergoeding van de oplaadkosten en legden die vast. Zo kon de transportondernemer zijn kostenplaatje rondkrijgen met enige zekerheid voor de toekomst. De elektrische oplegger is inmiddels geleverd. De truck komt in december. De Waard koos voor een Volvo na een bezoek aan Zweden waar hij een proefrit maakte.

Denk nu na

Nijenhuis kijkt met plezier terug op de contacten met De Waard, ondanks diens aanvankelijk kritische houding. Of misschien wel juist daardoor. Hij had te maken met een betrokken ondernemer die realisme boven idealisme stelt.



DAT JE OM GAAT, STAAT VAST

*De duurzame, CO2-neutrale
fabriek van CONO Kaasmakers*

Dat doet hijzelf ook. Paauw heeft eenzelfde benadering. 'Het moet wel economisch verantwoord zijn. Die afweging maken we in ons bedrijf ook.' Nijenhuis drukt iedere transportondernemer op het hart er nu over na te denken. Anders ben je straks te laat. Hij geeft als voorbeeld de aanpassing van het elektriciteitsnetwerk bij het bedrijf. 'Er zijn wachtlijsten, wel van een paar jaar. Als je wacht tot die voorbij zijn, ben je ingehaald door je concurrent. Die kan dan straks werken tegen lagere kosten

en een beter rendement. Laat berekeningen maken. Ga af op de feiten. Het terugverdienenpotentieel van elektrisch rijden is heel groot.' Dan is in de rekenmodellen de waarde van een positief imago als duurzame transporteur nog niet eens meegenomen.

Best spannend

Intussen kijkt De Waard met vertrouwen en tegelijkertijd nuchter naar de toekomst. 'Of het een succes wordt? We gaan het zien. Als je me over een jaar belt, hoop ik dat ik

kan zeggen dat de truck het hele jaar goed heeft gefunctioneerd. Dat we goed zijn uitgekomen met de kosten. En dat de bestelling voor een tweede elektrische truck is geplaatst.' Het is best spannend, geeft hij toe. Voor Paaus bedrijf geldt dat ook. Danmel en CONO zijn met elkaar vaandeldragers in de deelmarkt. Maar daar doen ze het niet voor. Het doel is te komen tot gezonde, duurzame, toekomstbestendige ondernemingen. Het is een mooie uitdaging die wens werkelijkheid te laten worden.

Danmel Transport BV

in Oosthuizen (Noord-Holland) is de huisvervoerder van CONO Kaasmakers in Westbeemster. Het bedrijf is op 1 januari 2003 opgericht en specialiseert zich in RMO-vervoer. Het vervoer gaat dag en nacht door, zeven dagen in de week. Danmel heeft acht trekkers met opleggers en twee motorwagens. Het bedrijf verzorgt ook het intra-transport bij CONO.

Nijenhuis Truck Solutions

is het bedrijf van Johnny Nijenhuis, merkonafhankelijke expert op het gebied van elektrische vrachtwagens. Hij ondersteunt bedrijven bij het maken van de overstap naar zero-emission trucks. Hij is officieel duurzaamheidspartner van TLN. Zijn advies is gebaseerd op rekenmodellen met realistische getallen én op kennis van de laatste ontwikkelingen.

CONO Kaasmakers

is een 120 jaar bestaande coöperatie van melkveehouders en hecht veel waarde aan dierenwelzijn en duurzaamheid. Samenwerking is binnen het bedrijf een sleutelbegrip. De coöperatie wil nadrukkelijk de duurzaamheidsmissie vertalen naar de praktijk van alledag, met inbegrip van het vervoer.