

# Transport als onderdeel van efficiënte werkmethoden

*Mulder-Eykelkamp BV, Zwolle*

Efficiënt transport vormt een belangrijk onderdeel in de bedrijfsstrategie van Mulder-Eykelkamp. Een eenduidige voorkeur voor de trekker of de vrachtwagen is er niet. Elke klus vraagt om specifieke oplossingen. Juist daarin zit de kracht van Mulder-Eykelkamp, zoals we zien bij de aanleg van een fietspad en bij het aanvullen van bermen met in eigen huis ontwikkelde tools om het spreekwoordelijke verschil te maken.





Een prachtige MAN-8x4-containerauto met geïsoleerde bak voor de in eigen huis ontwikkelde bermaanvulmachine, waarmee Mulder-Eykelkamp in één werkgang efficiënt en snel de berm aanvult zonder dat er daarna nog hoeft te worden afgevlakt en gebezemd, siert de website. Een veelzeggende plaat. Dit keer is dat voor een rijksweg in Noord-Holland. Er is hier gekozen voor de vrachtwagen, omdat die voor deze klus op de verharding blijft en omdat de grond van redelijk grote afstand over wegen zonder al te veel verkeerslichten en rotondes moest worden aangevoerd. "Op dergelijke trajecten is de vrachtwagen sneller en kostenefficiënter in bedrijfskosten en brandstofverbruik dan de trekker met dumper", vertelt Frans Eykelkamp. Het bedrijf zet dan bewust een 8x4 en geen 8x8 in. "Vrachtwagens komen tot hun recht als ze op de verharding blijven, zoals hier op het asfalt, maar dat kunnen ook rijplaten of verhardingen van gebroken puin zijn. Daarom hebben wij nu 8x4-bakwagens en geen 8x8-combinaties", aldus Eykelkamp. Hij geeft aan dat een 8x8 op de weg meer weerstand en dus een hoger brandstofverbruik en onderhoudskosten heeft, terwijl je de twee extra trekkende assen in de praktijk toch niet nodig hebt. Voor offroadgebruik ziet hij in 8x8-vrachtwagens te weinig nut om ze aan te schaffen. "In het terrein wint de trekker met dumper het, omdat deze wendbaarder is en langer doorgaat in natte, slechte omstandigheden."

### Dichter bij huis

Dat het niet altijd automatisch de vrachtwagen is, zien we op een klus in uitvoering, letterlijk dicht bij huis. Bij Zwolle is Mulder-Eykelkamp bezig een nieuw tweebaans fietspad aan te leggen. Het betreft hier een circa drie kilometer lang tracé, deels door weilanden. Het vulzand wordt op circa zeven kilometer van de werklocatie gehaald en het gebroken puin moet over veertien kilometer aan de andere kant van Zwolle worden gehaald. In plaats van vrachtwagens zien we hier trekkers met dumpers rijden. Eykelkamp: "Hier hebben we om diverse redenen gekozen voor de trekker met dumper. In de stad is die sneller dan de vrachtwagen. Een trekker is behendiger en accelereert veel sneller. Met het vele optrekken en stoppen is het brandstofverbruik nagenoeg gelijk. Met de vrachtwagen rijden en dan vanaf de verharding op tussendepot lossen, loont op dit project niet. Daarvoor is de transportafstand te klein en wegen de extra kosten voor het inzetten van een extra overlaadkraan

niet op tegen het voordeel dat de vrachtwagen in iets lagere kosten per kuub heeft ten opzichte van de trekker met dumper. Rijplaten leggen is ook te duur voor dit project. Met de trekker en dumper kunnen we in één keer offroad naar de losplek rijden. Dat is in dit geval in het totaalplaatje de meest efficiënte oplossing voor ons."

De grootste efficiëntieslag maakt Mulder-Eykelkamp ook hier met in eigen huis vervaardigde tools waarmee halfverhardingspaden (onder meer met Schots graniet) in één keer vlot en heel nauwkeurig direct in profiel worden getrokken. Mulder: "We hebben diverse tools ontwikkeld voor verschillende soorten en breedtes paden en daarmee een specialiteit ontwikkeld waarmee we al vele kilometers hebben aangelegd."

De Jan Veenhuis-kippers staan op de 1,67 meter hoge 750/60-30.5-banden. "Deze banden hebben in het veld minder weerstand en we kunnen daarmee in natte omstandigheden langer doorwerken", legt Mulder uit. Om dit na jaar met de grote hoeveelheid neerslag door te kunnen werken, heeft Mulder-Eykelkamp met een zelf vervaardigde drainagelegger snel het natste deel van het tracé gedraineerd en water afgepompt om door te kunnen werken.

### Kostenregistratie

Voor het grondverzet liggen de kaarten bij Mulder-Eykelkamp vrij helder. Er bestaat een voorkeur voor de 20-kuubs 8x4-bakwagens en de truck met 33-kuubs oplegger, vanuit de filosofie dat de kracht van de vrachtwagens puur op de verharding ligt. De kostprijs per uur ligt op € 60,- en je neemt 20 respectievelijk 29 tot 32 kuub mee. Op grote projecten kiest Mulder-Eykelkamp voor de aanvoer van materieel (grond, gebroken puin en dergelijke) over grotere afstanden óf voor rijplaten of de aanleg van halfverharding, óf voor het creëren van een tussenopslag om van daaruit met trekkers en dumpers verder te gaan. Eykelkamp geeft aan dat dit laatste meer uitzondering dan regel is. "Bij vrijwel alle projecten betrek je grond en dergelijke op redelijk korte afstanden. Daar waar offroad moet worden gelost, kies je dan voor de trekker met kipper en daar waar je op de verharding kunt blijven, heeft de vrachtwagen onze voorkeur. Deze keuzes zijn gebaseerd op een nauwkeurige uren- en kostenregistratie en analyses door de hele bedrijfsvoering heen. Naast het registreren van alle kosten (inclusief dieselverbruik) houden alle medewerkers dagelijks een urenregistratie bij", aldus Eykelkamp. "Dat houdt iedereen

## Mulder-Eykelkamp BV

Mulder-Eykelkamp BV is op 1 januari 2005 ontstaan uit een fusie tussen Loon- en Grondverzetbedrijf T. Mulder VOF uit Zwolle en Transport- en Grondverzetbedrijf F. Eykelkamp uit Hoonhorst. Theo Mulder en Frans Eykelkamp runnen het bedrijf samen. Circa negentig procent van de omzet wordt gerealiseerd in grondverzetactiviteiten in de breedste zin van het woord: grondwerken, transport en containervervoer, cultuurtechnische werken, sloopwerken en funderingswerken. De overige omzet wordt gerealiseerd in agrarische diensten, gladheid- en onkruidbestrijding. Mulder-Eykelkamp is ISO 9001- en VCA\*-gecertificeerd. Het bedrijf heeft 48 vaste medewerkers en huurt losse krachten in. Meer informatie: [www.mulder-eykelkamp.nl](http://www.mulder-eykelkamp.nl).



automatisch scherp en geeft ons een transparant beeld van de gemaakte kosten en de efficiëntie van mens en materieel”, vertelt Mulder. “De trekker met tweeassige dumper is met een kostprijs van ruwweg € 53,- per uur (inclusief diesel) goedkoper dan de vrachtwagen van € 60,- per uur, maar je neemt dan minder mee. Je ziet toch dat we de trekkers en dumpers vanwege hun offroad-inzet wel degelijk rendabel maken.”

Een trekker met drieassige kipper heeft Mulder-Eykelkamp ook, maar deze heeft niet de voorkeur, omdat deze op de weg de specifieke eigenschappen van de vrachtwagen mist en in het veld minder wendbaar is en minder lang doorgaat dan een trekker met tweeassige dumper en een hogere kostprijs heeft.

### Efficiënt oogsten

Spraakmakend als het gaat om keuzes is ook de manier waarop Mulder-Eykelkamp de maïs oogst. Inspelend op de vaak natte omstandigheden in de regio werkt het bedrijf al vele jaren succesvol met een aangedreven Bomech-bunker direct achter de hakselaar. Mulder heeft deze nu op 2,16 meter hoge Titan-banden in de maat 1100/45R46 gezet. “Deze combinatie gaat zelfs door waar de hakselaar alleen het niet meer redt. In het veld scheelt dat een trekker-kippercombinatie”, vertelt Mulder. Wanneer er aan de weg kan worden gelost, transporteert Mulder-Eykelkamp de maïs waar het kan zelfs met de vrachtwagens naar de kuilhoop.

En dus is het niet verrassend dat tijdens ons bezoek de trekker met drieasser spreekwoordelijk stilstaat en dat de heren aankondigen dat er onlangs een nieuwe DAF XF106-trekker is aangeschaft. Met de boodschap dat transport nooit een doel op zich is, maar altijd in het totaalplaatje moet worden bekeken, nemen we afscheid.

Tekst: **Gert Vreemann**

Foto's: **Mulder-Eykelkamp, Vreemann**



◀ De drieasser mist in het veld de kracht van de tweeassige dumper, mist op de weg de voordelen van de vrachtwagen en is duur. Daarom is het bij één exemplaar gebleven.



◀ In het veld is de tweeassige trekker-kippercombinatie heer en meester. Om in moeilijke omstandigheden door te kunnen, is gekozen voor de Jan Veenhuis-variant op 750/60R30.5-banden.



◀ Vanaf de verharding is de vrachtwagen per kuub de meest efficiënte transportmethode. Daarom wordt deze waar mogelijk ingezet voor de maïs oogst met de Bomech-bunkercombinatie.



### Glasvezelcentrales plaatsen

Een landelijke specialiteit is het plaatsen van prefab-behuizingen die onder meer worden gebruikt als glasvezelverdeelstation of transformatorhuis. Deze 24 ton wegende huisjes met de complete inbouw moeten exact waterpas op diepte worden geplaatst. Daar komt heel wat bij kijken. Dat begint al bij de funderings- (heien) en grondwerken voor de huisjes. Mulder-Eykelkamp benut daarvoor vaak de eigen trillingsarme heimethode. Verder verricht het bedrijf cultuurtechnische en beplantingswerkzaamheden. Ook de voorbereidingen voor het transport met de zware dieplader en het met een flinke hijskraan plaatsen van de unit horen erbij.