

### **Voorgeschiedenis**

Het Bedrijf Bunnik begon 130 jaar geleden op de Raam, die toen nog niet was gedempt. Betovergrootvader Bunnik, een boerenknecht, mocht de dochter van Nederhoff van het zand- en grindbedrijf trouwen, op voorwaarde dat hij een echt vak ging uitoefenen. Bunnik begon daarop voor zichzelf, kreeg een 6 tons bok: een grote uit de kluiten gewassen "badkuip". Hij mocht daarmee zand, grind en grond de stad invaren vanaf de lokatie waar Nederhoff nu nog steeds zit.



*Het vervoer begon per trekschuit*

Toen zijn vrouw overleed hertrouwde hij en er was geen binding meer met Nederhoff. Hij ging in de fourage. Hij begon met afvoeren van paardenmest uit de stad en verkocht dat aan boeren buiten de stad voor kwekerijen. Hij nam stro, hooi en houtwol mee terug. Paard en wagen kwamen toen in zwang. Het bedrijf werd overgedragen van vader op twee zoons. Een van die zoons was de vorig jaar overleden grootvader van Jeroen Bunnik, de huidige directeur. De eerste vrachtwagen werd aangeschaft, meer een veredelde paard en wagen maar dan zonder paarden.

### **Nieuwe aanpak**

Er kwam een fouragehandel met opslagruimte in de binnenstad. Daar verhuurde opa ruimte aan Unichema en de Garensponnerij. Dit was het zogeheten A-B vervoer: ophalen, opslaan en wegbrengen van goederen. Dat doen ze nu niet meer. Jeroens vader moest stappen ondernemen om niet failliet te gaan, want Unichema – een 80% klant- staakte plotseling de leveringen. Op goed geluk heeft Bunnik zijn materiaal vervangen in plaats van weggedaan, wat een goed signaal gaf aan klanten om met hun in zee te gaan. Dat is uiteindelijk gelukt: hij kon het hoofd boven water houden, maar de bedrijfsvoering is toen wel veranderd. Er kwamen veel klanten bij.

### **Groei**

Sinds zeven jaar werkt Jeroen hier, eerst als chauffeur, later op kantoor, waar hij werd ingewerkt door zijn vader, die Bunnik's Logistics en Vemen vier jaar geleden verkocht aan zijn zoon. Een bedrijf dat van transportbedrijf toegroeide naar de logistieke dienstverlening. Pa is gestopt met werken, maar is zijn zoons adviseur geworden, gevraagd en ongevraagd, naast allerlei andere activiteiten. Dit komt voor senior eigenlijk weer neer op een volle werkweek. "De nieuwe directeur begon met 12 man en heeft nu na vier jaar werken 22 man in dienst met hart voor de zaak", vertelt hij trots. "Er is rekening gehouden met spreiding in leeftijd, ideeën, opvattingen en culturen: een rijke afspiegeling van de maatschappij".

### **Klanten**

Een klein computerbedrijfje leverde bedrijfsspecifieke systemen voor centrale serverruimtes en groeide na overnames uit tot een grote klant, voor Bunnik een logistieke uitdaging. Via hen kregen ze weer een andere klant met software, waarmee Bunnik nu rechtstreeks zaken doet.

Vier jaar geleden kwam er een klant bij met voornamelijk kopieermachines. Alle handelingen lopen via Bunnik: uitpakken, opbouwen, bedrading aansluiten, software, adressen, testen, opnieuw verpakken, naar het afleveradres, uitleggen, etcetera. Dit is nu een van de belangrijkste klanten. Er kwam ook een klant met een fietsenzaak bij, wiens opslagruimte voortdurend werd leeggeroofd. Toen de verzekeringsmaatschappij niet meer wilde uitkeren, vond hij de oplossing door bij Bunnik opslag te huren. Nu wordt er rechtstreeks via de leverancier aan Bunnik geleverd, die naar behoefte de fietsenhandelaar bevoorraadt.

Een man met een concept voor slaapcomfort met meetapparatuur, begon in een soort rijdende winkel met aanhangwagen bedden te verkopen. Hij kreeg steeds meer klanten, waardoor hij in nood kwam met de opslag. Dit gaat nu voortaan via Bunnik, die uiteindelijk slaapkamermeubilair bij de klant volledig kan installeren. Daarvoor hebben ze allround chauffeurs met groot rijbewijs met veel gereedschap aan boord. Een medewerker is zelfs voor een klant naar Barcelona gevlogen om na metingen en afstandberekeningen servers op een juiste manier naar binnen te krijgen. Al moeten ze daarvoor een deel van de gevel demonteren om met de autolaadkraan serverkabinetten op hoogte naar binnen te krijgen. En ze houden rekening met het feit, dat op zondag in Frankrijk en Basenland niet gereden mag worden.

### **Scholing en stage**

Sinds Jeroen aan het bewind is, zijn er wat zaken op papier gezet, een aantal deelgebieden waarop ze zich concentreren. Wat voor auto's heb je nodig, wat voor intern verhuismateriaal, zoals trappenlopers, kastenheffers, kastenpompwagens, etcetera. Het personeel krijgt daarover veel scholing. Jongens van 16-17 jaar komen via ROC's (regionale opleidingscentra) vier dagen per week stage lopen. Ze volgen één dag op school de opleiding tot vrachtwagenchauffeur en studeren door, totdat ze op hun 18<sup>e</sup> hun (groot) rijbewijs kunnen halen. Zo voldoen ze aan de leerplicht. Ze worden gekoppeld aan een chauffeur, die zo kan bekijken of ze later bij het bedrijf kunnen werken, in overleg met o.a. Jeroen. Er is een intern lesprogramma voor ontwikkeld.

Jeroen is het eerste aanspreekpunt, samen met de planner en andere sleutelfiguren. Ieder personeelslid heeft een dubbele functie in geval van nood. De vaste jongens zijn er gemiddeld al meer dan acht jaar werkzaam. Voor de binnenstad is er een klein vrachtwagentje, grote bussen noemen ze dat: het is een bakopbouw met laadklep, waar je met b-rijbewijs mee mag rijden. Ze kunnen er spullen in kwijt van 2.20 m hoog.

### **Internationaal**

Een internationale tak is Bunniks-aircargo, die de contacten met customs, douane in alle landen onderhoudt. Dat levert soms aardige tijdswinst op. Zo is het handiger bepaalde machines op een vliegveld 500 km verderop te laten landen in plaats van op het vliegveld dichtbij, omdat ze weten dat de vracht daar vijf dagen achter gesloten deuren moet blijven. Verre locaties krijgen al een checklist met plattegronden en tekeningen, die ze ter plekke kunnen invullen. Het merendeel van de chauffeurs spreekt redelijk Engels, of Duits, geen Frans; dat doet Jeroen zo goed en zo kwaad als het gaat. Met de sleutelfiguren is er zo mogelijk wekelijks een overlegronde, met het overige personeel elk kwartaal, is de bedoeling. Maar Jeroen vindt dat een sociale borrel met hapjes op vrijdag 1 x per maand beter werkt. Dan komt veel boven water en wordt er onwillekeurig al geëvalueerd. Zijn echtgenote steunt alle ideeën en werkt ook een aantal uren per week in de zaak aan een veelomvattend administratief takenpakket.

Een andere bedrijfstak is Bunniks Vemen: in- en verhuur van ruimtes. Naast opslag transport en assemblage voor klanten verhuren ze vemen per vierkante meter. Bunniks Vemen heeft geen

personeel, één directielid.

### **Website**

De website onderhoudt Jeroen hoofdzakelijk zelf, een goede vriend helpt met de technische kant en er is iemand ingehuurd voor de tekstuele kant. De elektronische vrachtbrieven fungeren als nieuwsbrief, die onder meer verspreid wordt aan de klanten. Bestaande klanten die nu minder werk hebben, vergeten Bunnik dan niet. Van de opa zijn tot voor zijn dood lezenswaardige anekdotes opgetekend, die dan ook regelmatig aan bod komen in zo'n vrachtbrief. Er is nog genoeg kopij.

### **Ronde langs het terrein**

Jeroen laat enthousiast het bedrijf en het terrein zien. In de administratieruimte achter de klantenbalie werkt de fulltime secretaresse zich "zeven slagen in de rondte" volgens haar werkgever. Met Jeroens vrouw de enige vrouw tussen al die mannen. Hoewel er geen enkel bezwaar is tegen vrouwelijke chauffeurs, maar die hebben zich nog niet aangediend. Ze zijn momenteel bezig een automatiseringsslag te maken, maar nu hangt er nog een ouderwets planbord. Vader Bunnik is met een compagnon naar een ruimte ernaast verhuisd. De binnenruimtes hebben na de overname een opknappbeurt gekregen om een frisse, nieuwe start te maken. Er is een lunch- en vergaderruimte en een ontspanningsruimte met een dartboard. Ernaast is de werkplaats van een broer gevestigd, die samen met zijn vrouw een meubelstofeerderij runt. Vele opslagruimtes zijn in gebruik met (kantoor)meubilair, bedden en electronica.



*Moderne vrachtwagen met alles erop en eraan.*

### **Oude spoorlijn**

Er liggen nog oude spoorlijnen voor goederenvervoer, dan gaan de goederen rechtstreeks uit de opslagruimte het spoor op, maar die worden nog maar zelden gebruikt. In de verte staan

blokken op het spoor, die als het nodig is, neer kunnen klappen, zodat de wagons zo door kunnen rijden. Sommige personeelsleden hebben een certificaat en een vergunning om zelf te rangeren. Zij mogen met hun eigen materieel het hoofdspoor oprijden en naar andere sporen toerijden, in overleg met NS. Echter de hoofdtoevoerder werd opgekocht door een Duitse partij en vond Gouda niet interessant. Het was van de ene op de andere dag over. Er staat ook werkmaterieel voor onderhoud aan het spoor van buurman Volker Stevin.

#### *Moderne vrachtwagens*

In de vrachtwagen met, ook voor de bijrijder, een luchtgeveerde stoel, is een koelkast, magnetron, radio met navigatiesysteem met dvd-afspeelmogelijkheid aanwezig. Contact met andere weggebruikers in de buurt kan met een "27 mc bakje"; bijna alle wagens hebben een bluetooth carkit ingebouwd om handsfree te kunnen bellen; in de cabine zit verder nog een stapelbed achter de stoelen en men kan rechtop in deze zogenaamde leefcabine staan, gordijnen rondom; de meeste wagens hebben een automatische versnellingsbak: de 12 versnellingen van vroeger zijn nu 16-18 automatische versnellingen. Er zitten drie prepaid kastjes gemonteerd op het dashboard vanwege verschillende systemen om tolwegen te betalen; als ze dat in Nederland ook gaan invoeren, komt er nog zo'n kastje bij. De ingebouwde sensoren lezen palen af met een ingebouwde camera; via systemen is af te lezen of er nog een tegoed staat; de tol wordt dan van het tegoed afgeschreven.

We komen langs de winkelvoorraad van de fietshandelaar; zijn eigen magazijn heeft hij inmiddels opgeheven.

Ook kleinere ruimtes zijn hier te huur vanaf 15 m<sup>2</sup>.

Er staat een kleinere vrachtwagen, waar je wel groot rijbewijs voor moet hebben. Hij doet

dienst voor grote en kleine spullen. Verderop staat de verwarmde loods met kopieermachines.

#### **Routes**

Ze proberen altijd vaste aan- en afrijdroutes aan te houden: de busbaan. Een overijverige agent had het bord: "uitgezonderd vrachtwagens" weggehaald en toen regende het bekeuringen.

Jeroen verbiedt zijn mensen door de Crabethstraat te rijden, want die is niet onderheid en de zware wagens zouden anders trillingen kunnen veroorzaken aan niet onderheide huizen.

Een andere optie zou zijn door het park te rijden, maar dat vindt hij ook niet kunnen, maar dat was eigenlijk de enige richting die ze dan opgedrongen kregen. Na ongeveer de tiende bekeuring wegens rijden op de busbaan is Jeroen het hogerop gaan zoeken, want de gemeente wilde er pertinent niets aan doen. Hij heeft uiteindelijk vrijwaringen gekregen en met een kopietje van dat briefje in de auto mocht iedereen van het terrein af de busbaan op, ook de personenauto's; het maakte kennelijk niets meer uit. Nu wordt de busbaan optimaal benut en blijven de stoepranden ook gespaard.

Het is meteen te merken als er nieuwe chauffeurs in dienst zijn: de eerste twee keer rijden ze door het park, want dat geeft het navigatiesysteem aan. Daarna is het gauw over. Bunnik stuurt nu ook wagens van andere bedrijven via de busbaan. Er is ook nog een opslagplaats met gescheiden afval: oud ijzer, hout, papier, karton, plastic en restafval. Dit geeft minder onkosten voor de afvalverwerking en ze doen gelijk wat voor het milieu. Chemisch afval komt Sita halen in een speciale wagen.

Jeroen Bunnik, bedankt voor het informatieve gesprek en de uitgebreide rondleiding. Dat je bedrijf nog maar lang aan het begin van het park mag blijven floreren.



Overzichtsfoto Bunnik terrein met links het oude spoor