

Dit plus-artikel krijgt u gratis: veel leesplezier!

Zin in meer? Bevestig dan uw e-mailadres via de e-mail die we u net stuurden

dS + DINSDAG 12 SEPTEMBER 2017 - BINNENLAND

**REPORTAGE Taarten, drukwerk, een schilderij.
Het Gentse Cargo Velo vervoert het allemaal
per fiets. En gedijt het beste in de autoluwe
stad . ‘Daar zijn we sneller dan klassieke
koeriers met wagens.’**

De snelste bakfietsers van Gent



Tot 150 kilogram kunnen de fietskoeriers vervoeren. © Jimmy Kets

VAN ONZE CORRESPONDENT 'DE FIETS' TOM YSEBAERT



GENTBRUGGE | Of ze vandaag nog 24 taarten en 150 potjes chocomousse kunnen bezorgen? 's Ochtends gaat het er heftisch aan toe op de uitvalsbasis van fietskoerierbedrijf Cargo Velo in Gentbrugge. Behalve de dertig al geplande opdrachten, komen er nog de ene na de

andere binnen. ‘Ik zeg nooit: sorry, het zal niet lukken’, zegt zaakvoerder Sander Vandenberghe.

De koeriers krijgen hun pakjes, hun adressenlijst en zwermen uit. Brecht Van der Meulen is een van hen. ‘Ik begin met leveringen voor de ziekenhuizen en ik doe dan een lading bloemen, daarna nog wat maaltijden. Een hele dag op de fiets.’

Het gekste wat Brecht ooit vervoerde, was een schilderij van 2,2 bij 1,2 meter. ‘Precair, maar het is ongeschonden aangekomen.’

‘Onze fietsen moeten oerdegelijk zijn. Ze zien af op de Gentse kasseien’

SANDER VANDENBERGHE
Zaakvoerder Cargo Velo

Alles met *de velo* is hier de slogan. Nu ja, een gewicht van 150 kilogram is de limiet. Een auto hebben ze niet. ‘Als we een pakket moeten vervoeren dat te groot of te zwaar is, doen we een beroep op derden.’ In het klantenbestand zitten de stad Gent, de universiteit, de Gentse

ziekenhuizen, het Smak. Ook steeds meer kleine winkels met een webshop en een heleboel horecazaken. Ook in het pakket zitten drukwerk en relatiegeschenken tijdens de eindejaarsperiode. Maar net zo goed opmerkelijke ‘kleine’ leveringen, zoals de man die iedere dag een lunch laat leveren.

1



2



3



4



Goedkoper dan autokoerier

Sander Vandenberghe is een pionier in Vlaanderen. Cargo Velo begon vijf jaar geleden als eenmanszaak, maar telt vandaag tien medewerkers. De meesten deeltijds, maar wel met een fatsoenlijk contract. ‘Bij pieken werken we weleens met een jobstudent of een uitzendkracht, maar dat is toch niet hetzelfde. Wij vragen engagement van onze mensen.’

Cargo Velo is als kleine speler in een ‘oorlog om marktaandeel’ beland, met onvermijdelijke prijzenslag als gevolg. Eén waar ook een reus als Bpost zich op gestort heeft. Hoe houden ze zich staande? ‘Door ons eigen ding te doen. Wij hebben terreinkennis, wij bieden een menselijke toets.’

Het gekste wat koerier Brecht ooit vervoerde, was een schilderij van 2,2 bij 1,2 meter. ‘Precair, maar het is ongeschonden aangekomen’

En het groene imago? ‘Sommige klanten willen best een euro meer betalen als ze weten dat het transport duurzaam met de fiets gebeurt. Maar als puntje bij paaltje komt, geeft de prijs toch altijd de doorslag. Dan helpt het dat wij doorgaans goedkoper zijn dan de gemiddelde

expres-autokoerier.’

Met de Ubers en de Deliveroos van deze wereld voelen ze zich niet verwant. ‘Zij zijn op technologie gebaseerde platforms. Wij werken rechtstreeks met onze klanten.’ En er is het idealisme. ‘Wij willen bewijzen dat het anders kan met onze mobiliteit. Je kunt vijftig kilo documenten per fiets vervoeren. Dat is onze maatschappelijke missie.’

Vandenberghé droomt van een netwerk van gelijkgestemde fietskoeriers overal in het land, die samenwerken en zo hun dienstverlening aardig kunnen uitbreiden. ‘Tussen de steden gebruiken we dan uiteraard niet de fiets.’ Dat er in Antwerpen, Brussel, Leuven, Deinze en elders van alles aan het bewegen is, stemt hem optimistisch. ‘Het ultieme – en realistische – doel is om een echt duurzaam alternatief voor pakketverzendingen aan te bieden.’



(https://dsocdn.akamaized.net/Assets/Images_Upload/2017/09/12/22ab93c8-

© Jimmy Kets

Circulatieplan

De ritten gebeuren met Bullitts, stevige Deense cargofietsen. ‘Ons materiaal moet oerdegelijk zijn. Het ziet af op de Gentse kasseien. Als we gebak ongeschonden ter bestemming willen krijgen, kiezen we vaak voor een minder hobbelige omweg.’ Ook de trasporen zijn soms een gruwel. En dan zwijgen ze over spekgladde houten bruggetjes bij neerslag, net als – o ironie – de verf op het wegdek die de fietsstraten markeert.

Toch geldt Gent als een fietsstad en dat wil het met het veelbesproken circulatieplan nog meer worden. Was dat plan een geschenk uit de hemel voor Vandenberghe en de zijnen? ‘Het is dubbel’, zegt hij. ‘Door de commotie rond het plan deelden wij ook in de kritiek. Alsof ze ons met de maatregelen associeerden. Er werden al eens verwijten naar onze bakfietsen geslingerd.’

‘Maar toch is het voor ons nu makkelijker werken en kunnen we nog meer onze troef uitspelen dat wij sneller zijn in het centrum. Op lange termijn denken we wel er nog de vruchten van te plukken.’

Binnen Gent belooft Vandenberghe pakjes binnen het uur te leveren. Cargo Velo werkt in onderaanneming voor een grote naam als FedEx. ‘Voor hun dringende dingen. Zij wagen zich niet meer in de binnenstad. Dat is voor hun bestelwagens te moeilijk geworden.’

Fietskoeriers gedijen sowieso beter in een fietsgerichte stad als deze, zou je denken. ‘Niet per se’, verrast Vandenberghe. ‘In steden waar het verkeer door de vele auto’s muurvast zit, kun je pas echt de fiets uitspelen als sneller en efficiënter. Zelfs in Gent missen we nu een beetje het plezier van tussen de file door te manoeuvreren (*lacht*).’

Doen wat je uitdraagt

Sander is afgestudeerd als bio-ingenieur en haalde ook zijn doctoraat aan de UGent. Hoe komt zo’n hooggeschoold



Sander Vandenberghe. © Jimmy Kets

iemand in zo'n baan terecht? 'Bedoel je dat ik aan lagerwal geraakt ben? Valt best mee, hoor. In dit werk heb ik al zoveel opgestoken dat ik op de universiteit nooit geleerd zou hebben: met personeel omgaan, zakendoen.'

Brecht Van der Meulen begint in september voltijds bij Cargo Velo. Ook voor hem een carrièrewending. Voordien was hij lector duurzame ontwikkeling aan de Arteveldehogeschool en werkte hij als campaigner bij Greenpeace. 'Bij Cargo Velo geldt: *practice what you preach*. Ik doe nu wat ik voordien uitdroeg. Dat voelt beter. Zelfs al lever ik wat in.'

Het brengt ons bij het idee dat hun Leuvense collega Wouter Florizoone in deze krant lanceerde: wat als kenniswerkers een dag per week als fietskoerier werken, om het overbelaste hoofd wat op te klaren (*DS 18 juli*) (http://www.standaard.be/cnt/dmf20170717_02976982). 'Ik begrijp wat hij bedoelt', zegt Sander, 'ik zit nu veel meer op kantoor en kom nog weinig aan fietsen toe. En ik mis het. Na een dag rondfietsen voel je je gezuiverd.'

Toeval of niet, Sander kreeg in de dagen na het artikel sollicitaties met de teneur van Florizoones idee. 'Maar krijg ook geen te rooskleurig beeld van dit vak. Je moet heus wel stressbestendig zijn en het is hard werken, door weer en wind.'

