



Medewerkers van de firma Krinkels bij twee van de elektrische bedrijfsauto's uit het wagenpark. "Als iets er elektrisch is, kiezen we voor elektrisch."



In Amsterdam zijn oudere dieselauto's al niet meer welkom in het stadsdeel binnen de ringweg.



Een bestelauto bij een snellader langs de A7.





BEDRIJVEN SCHAKELEN VOORZICHTIG OVER

# EXPERIMENTEREN MET ELEKTRISCH

*In 2025 gaat een groot aantal centra van steden op slot voor voertuigen met een brandstofmotor, reden waarom een aantal bedrijven nu al experimenteert met elektrisch vervoer. Daarbij zijn er verschillende invalshoeken te ontdekken, maar wat vooral geldt: (er)ken je grenzen.*

Tekst en foto's Guus Peters

Regeren is vooruitzien; voor ondernemers kan het geen kwaad om voorbereid te zijn op de toekomst. Zo is een flink aantal bedrijven al voorzichtig aan het overschakelen op elektrisch rijden, in de aanloop naar 2025. In dat jaar wordt, conform de Greendeal ZES (Zero Emission Stadslogistiek), een groot aantal stadscentra afgesloten voor voertuigen met een brandstofmotor en zal er naar alternatieven moeten worden overgestapt. William Schwartzmans, directeur van de schoonmaakmiddelen-groothandel met dezelfde naam in Waalwijk, heeft om die reden recent een volledig elektrische bestelauto aangeschaft, een Citroën ë-Jumper. "Daar is wel even gedoe over; de actieradius zou 340 kilometer zijn, maar dat blijkt in de praktijk 220 kilometer te zijn. Om die reden

heeft de auto nog geen kenteken, maar hij komt wel binnenkort beschikbaar."

## Dertig stops

Schwartzmans heeft op dit moment een wagenpark met dieselbussen van Volkswagen (Crafter) en Citroën (Jumper) en heeft al één elektrische bestelauto rijden, een compacte Nissan e-NV 200. De e-Jumper wordt dus zijn tweede 'stekkerbus'. Hij heeft er wel even over nagedacht, want elektrische bestelauto's zijn niet goedkoop. "Deze Citroën kost 68.000 euro, exclusief btw en bpm. Ik heb er nog wat Arbovoorzieningen op laten aanbrengen en dan praat je over 78 mille. Voor dat geld heb je ook vier dieselauto's, dat weet ik ook wel. Maar de operationele kosten van een elektrische bus zijn





Het aantal laadpalen in gemeenten neemt nog altijd toe.



stukken lager en we moeten vooruitkijken naar 2025, zo is het ook weer. En hier komt het voordeel om de hoek kijken dat we als bedrijf uitsluitend in Brabant opereren, ik haal gemakkelijk dertig stops per dag”, stelt Schwartzmans.

### Praktijkervaring

Hij heeft met de elektrische Nissan al praktijkervaring opgedaan. “Die haalt op één accula-

terug te komen. Dat vind ik echt verloren tijd.” Het is een filosofie die aansluit bij die van evofenedex. “Als 95 procent van je klanten in de buurt zit en bereikbaar is met elektrische auto's, denk dan eens na of je die vijf procent klanten die ver weg zitten wel wilt behouden. Of dat die je kunt bedienen door samenwerking met een ander bedrijf; dat is een gedachte die we vanuit het platform Compose pro-

elektrisch rijden is Krinkels, dat groen en infrastructuur aanlegt en onderhoudt vanuit tien vestigingen door heel Nederland. Op de locatie in Alkmaar heeft vestigingsleider Jeron Boellaard vier volledig elektrische Renaults Kangoo (met een kipperopbouw) en drie Mercedesen eVito rijden op een totaalbestand van veertig bedrijfsauto's.

### Laadtijden

“Het eerste wat je altijd hoort bij elektrische auto's is het probleem van de actieradius en de laadtijden. Maar wij zetten ze voornamelijk in voor wijkonderhoud, dan rijden ze hooguit dertig tot veertig kilometer per dag, dat gaat prima. Het leuke is dat de medewerkers in het begin nog sceptisch stonden tegenover elektrisch rijden, maar als ze er eenmaal mee hebben gereden willen ze niets anders meer”, aldus Boellaard. Krinkels werkt ook voor de provincie Noord-Holland en dat brengt met zich mee



William Schwartzmans: “Ik plan nooit meer dan 140 kilometer, dan hebben de chauffeurs geen stress.”

## “Wij **discrimineren** niet, maar als klant van ons moet je gevestigd zijn in Brabant”

ding 110 kilometer in de zomer en 90 kilometer in de winter. En ik wil met de Citroën e-Jumper geen risico's nemen. Ik ga uit van een bereik van 220 kilometer, maar ik plan nooit meer dan 140 kilometer in. Dan hebben de chauffeurs geen stress als ze in een file terecht komen of moeten omrijden.” Schwartzmans' boodschap is simpel: ken je grenzen, als ondernemer. Dat past hij zelf breed toe. “Wij discrimineren niet, maar als klant van ons moet je gevestigd zijn in Brabant. Anders doen we geen zaken”, zegt hij. “Ik heb geen klanten in, pakweg, Amersfoort. Om daar iets af te leveren, is een chauffeur ruim een uur onderweg, en diezelfde tijd heeft hij nodig om

moten”, zegt beleidsadviseur Mark van Geest. Met elektrisch rijden is het vooral ‘bezint eer ge begint’ stelt hij. “Als je tien dieselbusjes hebt rijden, vervang ze dan niet meteen allemaal. Begin eens met twee. En bekijk de mogelijkheden; kan een chauffeur in zijn pauze bij een laadpaal terecht, of moet hij terugkomen naar het bedrijf?” Van Geest wijst verder op de vele subsidiemogelijkheden: “Er is een landelijke regeling, maar per gemeente of provincie is er ook subsidiegeld beschikbaar. Er zijn voorbeelden dat bedrijven zomaar vijf mille extra aan subsidie hebben gekregen bij de aanschaf van elektrische auto's.” Een bedrijf dat al flink wat ervaring heeft met





Diverse ondernemers hebben hun zaken rondom elektrisch rijden al op orde.

dat er vaak grotere afstanden moeten worden afgelegd. “Als een klus veertig of vijftig kilometer verderop is, neem ik geen risico. Je moet ook weer terug en met vier man in de auto - een onderhoudsploeg van ons bestaat altijd uit vier mensen - is dat wat te veel gevraagd van een elektrische auto. Dan zetten we een diesel in.”

“De techniek van e-auto's wordt wel in hoog tempo beter”, vervolgt Boellaard. “De nieuwere eVito's van Mercedes hebben al een grotere actieradius en de accu's worden ook steeds beter. Er zijn al elektrische bestelauto's leverbaar die ook een aanhangwagen mogen trekken.”

Boellaard erkent dat de opgegeven actieradius bij alle elektrische auto's afhankelijk is van de weersomstandigheden. “Als het vriest heb je zomaar dertig kilometer minder op één acculading, maar met mooi weer kan het ineens twintig kilometer meer zijn.” Krinkels heeft be-



Roel Scheerder: “Wij willen zowel het kip- als het ei-probleem van waterstof oplossen.”

halve elektrische bedrijfsauto's overigens ook elektrische bakfietsen, grasmaaiers, bladblazers en heggenscharen. “Als iets er elektrisch is, kiezen we voor elektrisch.”

## Waterstof

Een heel ander initiatief komt van Roel Scheerder, directeur/eigenaar van horecagroothandel Scheerder in Amersfoort. Hij is bezig om in zijn vestigingsplaats een waterstoftankstation van de grond te krijgen, samen met een groep collega-ondernemers. “Dat zijn allemaal ondernemers die met voertuigen de binnenstad in moeten. We hebben van de gemeente een brief gekregen waarin staat dat er vanaf 2025 een milieuzone wordt ingesteld in het centrum, maar toen we de gemeente om commentaar vroegen omtrent hoe en wat kwam er geen antwoord. Het was een beetje van: zoek het

zelf maar uit.” Samen met andere ondernemers huurde Scheerder een consultant in en werd er informatie ingewonnen bij andere bedrijven. “We waren er al snel uit dat elektrische aandrijving aantrekkelijk is voor lichte bedrijfsauto's, terwijl het zwaardere vervoer, zowel voor

de korte als lange afstand, meer aan waterstof heeft. Ik heb een drankengroothandel en drank is zwaar, dus als ik een elektrische truck ga gebruiken kan ik niets meer vervoeren. Zo'n ding heeft meer batterijen dan laadvermogen”, stelt Scheerder. Hij kwam dan ook al snel tot de conclusie dat waterstof voor zijn bedrijf de beste oplossing is, maar besepte tegelijkertijd dat

waterstof in Nederland een tamelijk onontgonnen terrein is.

## Kip-ei-discussie

“Samen met andere ondernemers hebben we daarom Fountain Fuel opgericht, een organisatie die in totaal elf waterstoftankstations wil ontwikkelen. De voorbereidingskosten worden betaald vanuit overheidssubsidies en op drie plaatsen zijn we inmiddels toe aan de schop-in-de-grondfase. Dat is hier in Amersfoort, in Rotterdam (vlak bij de luchthaven) en de derde is in Nijmegen”, aldus Scheerder. Het probleem met waterstof is volgens hem de bekende kip-ei-discussie. “De vrachtauto-industrie zegt: wij beginnen niet aan waterstof-trucks omdat er geen tankinfrastructuur ligt, de overheid legt geen infrastructuur aan omdat er geen waterstofauto's zijn. Wat wij willen,

**“In 2023 moeten er drie waterstofstations zijn, in 2025 zijn dat er elf”**

is zowel het kip- als het ei-probleem oplossen. In 2023 moeten er drie waterstofstations zijn, in 2025 zijn dat er elf.” Hij is er heilig van overtuigd dat het gaat werken. “Kijk maar naar de industrie; het is tekenend dat een elektronicagigant als Robert Bosch GmbH nauwelijks meer innoveert op het gebied van elektra, maar des te meer in waterstof.”

## SUBSIDIE EN VERGELIJKINGSSITES

- Op 15 maart van dit jaar is de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's van kracht geworden. Daarmee krijgt een ondernemer 10 procent van de aanschafprijs terug, tot een maximum van 5000 euro. [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)
- De Topsector Logistiek heeft een berekeningsmodel gemaakt voor de kosten van een elektrische bestelauto ten opzichte van het nu gebruikte voertuig. [www.welkebestelbus.nl](http://www.welkebestelbus.nl)
- De Rabobank heeft een vergelijkingssite van e-bestelbussen. Het complete financiële plaatje wordt daar opgemaakt, inclusief subsidies en fiscale voordelen. [www.raboelectric.nl](http://www.raboelectric.nl)
- evofenedex werkt aan een adviesdienst, waarbij per bedrijf onder meer zal worden gekeken hoelang het bestaande wagenpark nog kan en mag blijven rijden. Er hoort ook een inventarisatie van laad- en losplaatsen bij. Meer informatie: evofenedex, Mark van Geest, e-mail [m.geest@evofenedex.nl](mailto:m.geest@evofenedex.nl).