



Hoe krijgen hoveniers elektrisch rijden op de rit?

Twaalf vragen, beantwoord door Dirk van den Blink van Automotive tijdens kennisbijeenkomst Koninklijke VHG

Hoveniers denken serieus na over de overstap naar elektrisch rijden. In 2025 gaan namelijk minimaal dertig steden in Nederland emissie-loze zones voor bedrijfswagens instellen. Dit werd duidelijk tijdens de netwerkbijeenkomst over elektrisch rijden van VHG bij Mobilane in Bemmel. Maar hoe pak je het elektrificeren van je wagenpark aan? En waar moet je rekening mee houden? Twaalf vragen, beantwoord door Dirk van den Blink, eigenaar van Automotive.

Auteur: Ralf Pijnenburg

1. Hoe is het gesteld met het aanbod van elektrische wagens op de markt?

‘Van elektrische personenwagens en vrachtwagens is dat “goed” te noemen. Het aanbod elektrische bestelwagens blijft echter nog achter. Volgens de planning van de overheid hadden er vorig jaar al vijfduizend bedrijfswagens geregistreerd moeten zijn. Het aanbod zal het komend jaar echter wel sterk toenemen. Een van de problemen is dat de industrie zo lang mogelijk diesel- en benzineauto’s wil blijven produceren, omdat ze daar meer aan kunnen verdienen dan aan elektrische auto’s. Daarnaast zijn we in Nederland goed in het opleggen van nieuwe regels, terwijl de markt nog achterloopt met ontwikkelingen.’

2. Hoe krijg ik als hovenier een goede blik op de specificaties van alle beschikbare elektrische bestelwagens in Nederland?

‘Het zoeken naar de juiste informatie over bestelwagens is best lastig. Importeurs gebruiken heel wollige teksten op hun websites. Een

goede tip is om de website ev-database.nl te raadplegen. De specificaties van alle beschikbare wagens worden zo goed weergegeven, dat zelfs de RVO voor zijn statistieken deze site als bron gebruikt. Ook het trekhaakgewicht van elektrische bestelwagens wordt goed vermeld. Daarnaast is het *EV-Jaarboek bestelauto’s* aan te schaffen voor 22,50 euro. Dit maakt je zoektocht een stuk makkelijker; je bent een hoop wijzer in zeer korte tijd.’

3. Stel dat je moet investeren in je wagenpark omdat je auto’s tegen vervanging aan zitten. Doe je dat dan nu of wacht je nog even af?

‘Indien je over bestelwagens beschikt, dien je jezelf de vraag te stellen of je gedurende de levensduur van die voertuigen door steden rijdt waar zero-emissiezones worden ingevoerd. In die zones kun je uiterlijk 2027 nog terecht met een bedrijfswagen op diesel of benzine. Bestelwagens met Euro 5 mogen tot eind 2026 de emissiezones nog in, voor Euro 6 geldt 2027.’

Indien je dus nu een dieselwagen koopt, loop je het gevaar dat die al na drie jaar vroegtijdig afgestoten dient te worden. Ik verwacht de komende tijd een run op elektrische bestelauto's vanuit de verschillende branches, dus wacht als hovenier niet tot december 2024 om te kijken of de dealer er nog eentje op voorraad heeft staan.'

4. Stel dat je als hovenier nu een elektrische bestelwagen wilt kopen, wat is dan de beste keus?

'Ervan uitgaande dat je een aanhanger gebruikt voor je werkzaamheden, kom je uit bij de Iveco

eDaily en de Mercedes eSprinter. De Iveco eDaily heeft een trekkracht van 3500 kilogram en is de meest interessante elektrische bestelwagen voor hoveniers. Bovendien kan het nettolaadvermogen van de wagen worden opgeschroefd tot circa 7 ton. De Mercedes eSprinter mag 2000 kilogram trekken. De rest van de beschikbare elektrische bestelwagens heeft nog tekortkomingen. Het zijn vaak omgebouwde wagens die niet fijn rijden of te weinig kilo's kunnen trekken. Tussen nu en volgend jaar verwacht ik dat het aanbod toeneemt. Dus nogmaals: houd contact met je leverancier. Want de wachttijden zullen gaan oplopen.'



Dirk van den Blink, eigenaar van Automotive: 'Het aanbod elektrische bestelwagens blijft nog achter'



'Als je elektrisch rijdt, hangen de kosten erg af van de plek waar je laadt'

5. Is het niet verstandig om de ontwikkelingen rondom het rijden op waterstof af te wachten, alvorens nu al te investeren in elektrische bestelwagens, terwijl het aanbod nog zo gering is?

'Deze vraag keert regelmatig terug bij presentaties. Mijn stelling is: waterstof is de brandstof van de toekomst en dat zal altijd zo blijven. Lange tijd leefde het idee dat alle vrachtwagens op waterstof zouden gaan rijden. Inmiddels staan de ontwikkelingen rondom het elektrisch vrachtvervoer prima op de rit, zowel in binnen- als buitenland. Terwijl waterstoftrucks prototypes blijven, leveren bijna alle grote merken aan de lopende band elektrische voertuigen. Daarnaast is tanken van waterstof een probleem. Het kost enorm veel energie om waterstof op te slaan; er is simpelweg geen businesscase voor. Ik verwacht dat waterstof geen rol gaat spelen in het mobiliteitsvraagstuk, zeker niet voor bestelauto's.'

6. Waar moet je op letten als je een elektrische bestelwagen koopt?

'Allereerst op de capaciteit van de accu. Die varieert van 40 tot 100 kilowattuur (kWh), afhankelijk van het bereik van het voertuig. Ga ervan uit dat het bereik van de auto altijd onder de WLTP-norm zit [een standaardtest die het bereik van een auto aangeeft – red.]. Daarnaast is het van belang te kijken hoe snel een auto kan laden. Je kunt kiezen voor regulier laden, openbaar laden of laden op je werk. Met regulier laden bereik je maximaal 11 tot 22 kWh, met snelladen 50 tot 175 kWh. Verder zijn er nog merken op de markt die wagens leveren met een 1-faselader. Ook die bedrijfswagens kun je beter aan je voorbij laten gaan. Die laden

Over de VHG-kennisbijeenkomst

Koninklijke Vereniging van Hoveniers en Groenvoerzieners (VHG) organiseert jaarlijks tal van bijeenkomsten voor haar leden. Deze kennisbijeenkomst over elektrisch rijden vond onlangs plaats bij Mobilane in Bommel en bij Spaansen Tuin en Bestrating in Winkel. Deelnemers kregen een rondleiding bij de leveranciers. Na het diner in Bommel volgde de presentatie van Dirk van den Blink van Automotive, kenniscentrum voor elektrische mobiliteit. De volgende kennisbijeenkomst van VHG gaat over duurzame inzetbaarheid van medewerkers en vindt plaats op 13 april bij Stigas in Woerden.

Alexander Ilsink, commercieel directeur van Mobilane, vertelt over de mogelijkheden van de groensystemen van zijn onderneming



15 kilometer per uur, veel te langzaam dus. Meestal zijn dit auto's uit Amerika en Azië. Daar kennen ze het begrip 3-faseladen niet, waarbij een flink hoger maximaal laadvermogen mogelijk is.'

7. De stroomprijzen zijn de afgelopen tijd de pan uit gerezen. Niet echt fijn als je elektrisch rijdt?

'Het is belangrijk de stroomprijzen goed in het oog te houden. Voor een bestelwagen op diesel betaal je, afhankelijk van het verbruik, ruwweg 10 cent per kilometer. Als je elektrisch rijdt, hangen de kosten erg af van de plek waar je laadt. De prijzen van snelladen variëren van pakweg 40 cent tot 75 cent per kilowattuur (kWh). Dit is duurder dan diesel. Reguliere palen langs de kant van de weg zitten tussen de 30 en 55 cent per kWh. Er is overigens sprake van enorme prijsverschillen per gemeente. In Utrecht betaal je bijvoorbeeld 70 cent, in Den Haag 30 cent per kWh. Door verkeerde contracten af te sluiten, creëer je als overheid dus idiote prijsverschillen. Neem je stroom af bij je eigen bedrijf, dan betaal je tussen de 5 en de 30 cent per kWh. Stukken goedkoper dan diesel dus. Maak je gebruik van zonnepanelen, dan maak je nog extra slagen.'

8. Hoe zit het met het verbruik van de accu van een elektrische bedrijfswagen? Houdt die het wel lang genoeg vol?

'Nogal wat mensen zijn bang dat de accu het niet redt als je in een opstopping verzeild raakt. Een elektrische wagen verbruikt in een file echter veel minder energie. In de stad heeft een elektrische wagen ook een veel lager verbruik

dan een dieselauto. Een dieselauto is namelijk inefficiënt bij het leveren van een laag vermogen. In de stad en de file ben je continu aan het regenereren. De keerzijde is dat als je hard rijdt, het verbruik van een elektrische wagen hoger ligt dan die van een diesel. Een diesel heeft het beste rendement bij zware belasting. Accu's presteren ook minder bij lage temperaturen. Goede tip is dan ook om een wagen aan te schaffen met warmtepomp voor de verwarming van de cabine. Dat scheelt enorm in het energieverbruik in de winter.'

9. Hoe zit het met de veiligheid van elektrische wagens? Branden ze niet eerder uit?

'Ik woon in Reeuwijk, een klein dorpje bij Gouda. Als er bij ons een benzineauto uitbrandt en ik zou daar een foto van maken, dan is de lokale krant niet geïnteresseerd in publicatie. Als in China een elektrische auto in een parkeergarage uitbrandt, staat het met grote letters op de voorpagina van De Telegraaf. Het onderwerp wordt dus enorme gehypet in de pers. Inmiddels blijkt uit de statistieken dat elektrische auto's veel minder vaak uitbranden dan diesels of benzineauto's. Als het gebeurt, dan wordt dit vaak veroorzaakt door mobiele laders in een stopcontact.'

10. Het komt voor dat de ene klant een hogere prijs betaalt bij het tankstation dan de andere, terwijl beide klanten exact hetzelfde hebben getankt. Hoe kan dit?

'Je rekent niet met een pinpas af, maar met een laadpasje van mobiele-serviceproviders. Tussen het tarief dat de eigenaar rekent en wat aan jou

wordt doorberekend, zit een opslag die enorm kan verschillen. Het is dus belangrijk om goed te kijken naar de regels van de verschillende kaartuitgevers. Op laadpstop10.nl kun je precies zien wat de kosten zijn van de vele beschikbare passen in combinatie met laadpalen. Interessant dus om te bekijken welke pas voor jou als hovenier het meest geschikt is.'

11. Kun je subsidie krijgen bij de aanschaf van een elektrische bedrijfswagen?

'Ja. Het subsidiebedrag is maximaal 5000 euro per bedrijfswagen. Als middelgrote en grote ondernemer ontvang je met deze regeling 10 procent van de nettocatalogusprijs bij een lichte bedrijfswagen tot 3500 kilogram. Deze prijs is exclusief btw, inclusief bpm en opties. Bij een voertuigcategorie hoger dan 3500 kilogram met een maximumgewicht van 4250 kilo, ontvang je 10 procent van de verkoopprijs zonder btw. Voor kleine ondernemingen en non-profitinstellingen is het subsidiepercentage 12 procent.'

12. Wat zijn de belangrijkste voordelen van het rijden met een elektrische bestelwagen?

'Op de eerste plaats is er natuurlijk sprake van minder emissie-uitstoot. Daarnaast zijn er veel efficiencyvoordelen. Een diesel produceert 60 procent warmte en 20 tot 30 procent aan kinetische energie. Het is een motor, maar het lijkt op een kachel. Een elektromotor is wel 85 tot 90 procent zuiniger. Ander voordeel van elektrisch rijden is dat er, omdat je alleen het gaspedaal gebruikt, minder remslijtage optreedt. Daarnaast liggen de onderhoudskosten bij elektrisch rijden een stuk lager. Je hebt niet te maken met zuigerveren, kleppen, koppakkingen, oliepompen, waterpompen, dynamo's of distributieriemmen die kapot kunnen gaan. Ook de remmen en banden slijten niet harder, wat vaak wordt beweerd. De accu's kosten wel veel geld. Daar staat tegenover dat deze niet kapot te krijgen zijn. Leasemaatschappijen willen het liefst nog altijd een auto na vijf jaar vervangen, maar daar is bij een elektrische nog geen reden toe. De motoren zijn bij een elektrische wagen ook flexibeler te plaatsen. Tot slot ligt de restwaarde van een diesel veel lager.'



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!