



Elektrisch rijden: meer mogelijk dan je denkt

TEKST: PAUL WOUTERS BEELD: ANGELIQUE VAN DEN BOER & D. SUYKERBUYK TRANSPORT B.V.

Hoe groot of klein je bedrijf ook is, je zult rekening moeten houden met ontwikkelingen in de markt en samenleving. Elektrisch rijden maakt daar onderdeel van uit. Het is belangrijk dat je tijdig actie onderneemt. Daarom moet je nadenken over de toekomst, je goed laten informeren en een afgewogen besluit nemen. Ook voor veel kleine ondernemers is elektrisch rijden zeker haalbaar.

Dit is, kort samengevat, de visie van ondernemer Dave Suykerbuyk. Hij spreekt uit ervaring. Al bijna 20 jaar is hij directeur en eigenaar van het bedrijf dat zijn grootvader in 1942 begon. Vader Dick, van wie hij het bedrijf overnam, werkt nog geregeld mee. De hoofdactiviteit is het transport van gietasfalt voor onder meer parkeerdaken en dijkversterking, maar de dienstverlening is breder. Zo is het bedrijf ook actief in de infra, evenemententransport en gladheidsbestrijding. Het werk wordt gedaan met zes vrachtwagens, drie vaste medewerkers en aangevuld met flexibele krachten.

‘Voorsorteren op een toekomst waarin duurzaamheid steeds zwaarder telt’

Wereldprimeur

Eén van die zes wagens is een elektrische MAN-truck. Een tweede elektrische trekker van Volvo volgt later dit jaar. Het is een bewuste keuze. Dave wil voorsorteren op een toekomst waarin duurzaamheid steeds zwaarder telt. Hij is al langer bezig met het vergroenen van het werkmaterieel. In 2021 werd een elektrisch aangedreven gietasfaltketel aangeschaft, waarmee het bedrijf een wereldprimeur had. Daarna volgde een zogeheten elektrische hotbox. Dick steunt zijn zoon van harte bij deze keuzes.

Ervaring

Waarom doe je dit? ‘We werken geregeld in steden met milieuzones en binnen Natura 2000-gebieden. Daar mag je straks met een diesel niet meer in. Je kunt beter nu ervaring opdoen dan wachten tot 2028 of 2029 en dan je eerste elektrische truck kopen. In de hoop dat die dan op tijd leverbaar is. Als ondernemer moet je naar de toekomst kijken en goed afwegen welke investeringen je doet.’ Hij is tot nu toe erg tevreden met de elektrische vrachtwagen. En zeker zo belangrijk: zijn medewerkers ook. ‘Ze vinden het prettig ermee te werken en het is lekker stil.’ Het is even omschakelen van diesel naar elektrisch maar dat went snel, is zijn ervaring. Dave kroop de eerste weken zelf achter

het stuur om zo te weten welke problemen zich eventueel voordoen. Zo kon hij ook de vragen van medewerkers beantwoorden.

Kostprijs

Is de aanschaf van een elektrische vrachtwagen ingewikkeld? ‘Ik kan niet ontkennen dat het minder eenvoudig is dan de koop van een dieseltruck’, zegt hij eerlijk. Maar dat is geen reden ervan af te zien. Zijn advies: ‘Zorg dat je veel informatie verzamelt en laat je goed voorlichten. Er zijn veel bijeenkomsten, bijvoorbeeld van TLN. Je kunt aankloppen bij een vrachtwagendealer en er zijn ook gespecialiseerde bedrijven en personen die je op weg kunnen helpen. Samen kun je kijken naar de Total Cost of Ownership (TCO) en dus uitrekenen wat in jouw geval de kostprijs echt gaat worden. Ga natuurlijk ook in overleg met je opdrachtgevers omdat de kostprijs wat hoger uitvalt. Sommigen laten zich graag overtuigen en gaan mee met je wens te verduurzamen, anderen laten de laagste prijs uiteindelijk toch het zwaarst wegen.’





Opladen

Wat het opladen betreft, relateert Dave de angstbeelden die kleinere ondernemers vaak hebben. 'Net als vele anderen hebben wij een 3 x 80 ampère aansluiting. Heb je die niet, dan kun je die snel aanvragen. Wij kunnen daarmee de vrachtwagen in negen tot elf uur volledig opladen. Daarnaast komen er steeds meer openbare laadpunten. Het is wel belangrijk je te verdiepen in de kosten van het openbaar laden omdat hier echt grote prijsverschillen zijn. Er is ook de mogelijkheid om collegiaal te laden. Je laadt dan overdag bij een collega-ondernemer die al laadpalen heeft tegen een redelijk gunstig tarief.'

Smoes

Dat onderweg opladen meer tijd kost dan diesel tanken, is in de praktijk geen groot probleem. Dave: 'Als je 's morgens volledig opgeladen vertrekt, kom je tot 350 kilometer. En in een uur laad je tussendoor van twintig naar tachtig procent. Dat kost maar een klein beetje meer tijd dan een pauze van drie kwartier.' Dat mag geen smoes zijn om er maar niet aan te beginnen, wil hij maar zeggen. Als je meer dan één vrachtwagen wilt opladen, heb je wel een grotere netaansluiting nodig. Dat is in verband met de netcongestie zeker een uitdaging. Dave heeft netverzwaring aangevraagd, maar moet nog een jaartje of elf (!) wachten. In de tussentijd komt er een batterij-opslagsysteem. 'Dat is voornamelijk interessant bij meerdere voertuigen en als je er subsidie op kunt krijgen.'

Tegemoetkoming

Voor de aanschaf van een elektrische truck zijn verschillende subsidies beschikbaar: AanZET, EIA (energie-investeringsaftrek) en Sprila (voor de laadpalen en batterij). De aanvraag voor de AanZET-tegemoetkoming vond Dave niet ingewikkeld, maar met de andere regelingen is er nog meer voordeel te halen. 'Dat is vaak wat gecompliceerder, omdat je niet alle regels kent. Je kunt bijvoorbeeld in aanmerking komen voor energie-investeringsaftrek en nog andere zaken. Daarvoor heb ik een specialist ingeschakeld. Die kost weliswaar geld, maar die kosten verdienen zich terug.'

Gesprek

Heeft hij nog adviezen aan collega-ondernemers die aanhikken tegen de overstap op elektriciteit? 'Ga in gesprek. Leg aan opdrachtgevers uit dat je moet veranderen en kijk hoe zij erin staan. Vraag wat dealers voor je kunnen betekenen mocht de auto langer stil komen te staan door een storing. Bieden ze bijvoorbeeld vervangend vervoer? Ga eens praten met collega's die al ervaring hebben. Ze kunnen je veel vertellen. En bezoek ook bijeenkomsten over dit onderwerp, zoals van TLN.' Zijn allerbelangrijkste boodschap: 'Zet niet je hakken in het zand maar laat je goed informeren. Er is meer mogelijk dan je denkt.' De ontwikkelingen gaan door en ze gaan snel. Het is zó 2030 en met de vrachtwagenheffing gaan kostprijsberekeningen heel anders uitvallen. Dave is stellig: 'Elektrisch rijden is voor meer dan tachtig procent van de ondernemingen goed te doen.'

D. Suykerbuyk Transport B.V.

is gevestigd in Broek in Waterland. Tegenwoordig staat de derde generatie aan het stuur. Het bedrijf is gespecialiseerd in transport van gietasfalt en evenemententransport, maar is daarnaast actief in de gladheidsbestrijding. De wens en inspanningen tot verduurzamen, vergroenen en vernieuwen kenmerken de onderneming.