

Verplicht volledig emissievrij werken komt ras naderbij. Werktuigimporteur Van Dyck Nederland voorziet mede hierdoor een flinke groei in de vraag naar compacte elektrische voertuigen, zoals die van Alkè. 'Die zijn duurzaam, economisch en hebben meer laadvermogen dan menige dieselbedrijfswagen.'

Auteur: Bart Mullink



'Elektrisch werken wordt standaard in stedelijk gebied'

Voertuigen Alkè: pick-up met groot laadvermogen en werktuig ineen

Ook als het niet hoeft van de opdrachtgever, zijn er argumenten te over om te willen werken met compacte elektrische voertuigen, zo stelt Marcel Kipperman van Van Dyck Nederland, importeur van onder meer Alkè. 'Binnenstedelijk is de beschikbare ruimte beperkt en met deze voertuigen kun je gemakkelijker overal langs. Dat komt van pas op drukke verstopte wegen, maar ook als je verder moet over bijvoorbeeld fiets- of wandelpaden. Omdat de voertuigen relatief smal zijn, ben je tijdens werkzaamheden ook minder gauw een obstakel voor andere weggebruikers.'

Lang voor er druk begon te komen van opdrachtgevers om elektrisch te gaan werken, stapte Alkè voor al zijn modellen over van benzine- en dieselmotoren op elektrische aandrijving, weet hij. 'Wij voeren het merk ruim 16 jaar en kennen het alleen als elektrisch. Het heeft zich in de loop van deze tijd ruimschoots bewezen als degelijk en betrouwbaar.'

Opbouwen

'Alkè is niet de enige aanbieder van dit type voertuigen', voegt Kipperman hieraan toe, 'maar wel de aanbieder met het meest complete assortiment.' Van Dyck importeert zes modellen, die verschillen qua cabine (twee- of vierzitter), motor en laadvermogen. 'Tel daarbij op dat er een veertigtal opbouwsystemen leverbaar is en je komt op een totaal van honderden mogelijke configuraties.'

Behalve met een laadbak zijn de voertuigen ook op te bouwen met bijvoorbeeld een laadkraan, een watertank, bladblaas- en onkruidbestrijdingsapparatuur of een zoutstrooier en zelfs met een hoogwerker. Ten behoeve van de winterdienst kan er ook nog een sneeuwschuiver voorop. Kipperman vat samen: 'Voor elke omstandigheid is er een voertuigtype te leveren. Van de kleine hovenier, die in zijn eentje naar een klant gaat, tot de groenaannemer die met grotere ploegen werkt.'

Het vooralsnog meest aangeschaft door hoveniers is volgens hem overigens niet het lichtste model, maar de wat zwaarder uitgevoerde ATX 340. Die is leverbaar als twee- en als vierzitter en heeft een motorvermogen van 14 kW. Op de openbare weg is de maximale laadcapaciteit bepaald op 1630 kg. Bovendien kan er ook een aanhanger achter. Het maximale trekgewicht is 2000 kg.

Pick-up

Genoeg plaats, kortom, voor een hovenier of groenploeg om met alle benodigde materialen en gereedschappen op pad te gaan, en ook meer dan menige pick-uptruck aankan. Kipperman legt uit: 'De auto-industrie gebruikt hiervoor meestal dezelfde basis als voor andere modellen. Dit leidt tot voertuigen die beperkt zijn in hun laadvermogen en het maximale gewicht dat erachter mag.'

Kipperman ziet situaties voor zich waarin een hovenier of groenvoorziener met enkel een compact elektrisch voertuig helemaal in de eigen transportbehoefte kan voorzien. 'Dat scheelt ten opzichte van traditionele bedrijfs-wagens tienduizenden euro's aan aanschafkosten.'

Een voorwaarde is dan wel dat de inzet lokaal of regionaal is; anders loopt de reistijd teveel op. De wagens mogen maximaal 40 kilometer per uur; de snelheidsbegrenzer staat afgesteld op een paar kilometer daarboven. De opgegeven actieradius met opgeladen accu's is 200 kilometer (WLTP-norm). Kipperman overweegt: 'Medewerkers die van ver moeten komen, zouden bijvoorbeeld hun auto aan de rand van de stad kunnen parkeren en dan overstappen in zo'n elektrisch voertuig om in de stad aan het werk te gaan.'

Eisen

Dat iets dergelijks een realistische gang van zaken kan zijn, komt onder meer door de duurzaamheidseisen die opdrachtgevers zoals gemeenten stellen aan bedrijven die werken voor ze uitvoeren. Vanaf 2025 zullen zulke eisen ten aanzien van vervoer vaker gaan gelden, los van wie de opdrachtgever is. Gemeenten krijgen in dat jaar de wettelijke mogelijkheid om zero-emissiezones aan te wijzen. Alleen uitstootvrije voertuigen zijn dan toegestaan, dus geen benzine- en dieselmotoren meer.

Ook voordat het een keiharde eis is, kan kiezen voor elektrische voertuigen al zorgen voor een beter perspectief op opdrachten, bijvoorbeeld omdat het bij aanbestedingen extra punten oplevert, weet Kipperman. 'De Alkè-voertuigen zijn behalve elektrisch bovendien volledig circulair. Daarvoor zijn ze gecertificeerd; dat is een aanbeveling als opdrachtgevers vragen om circulair werken. De volledige homologatie hiervoor van de voertuigen als geheel en ook van de diverse onderdelen vindt al plaats in de fabriek. Alle uitvoeringen die mogelijk zijn, worden uitsluitend daarvandaan geleverd. Veel meer dan bij modificaties die pas bij de gebruiker worden aangebracht, kun je er zo van op aan dat je een beproefd concept krijgt. Dat vind ik nog een groot voordeel.'

Stabilisatie

Opdat degenen die ermee moeten werken er ook blij mee zijn, is volgens Kipperman zorg besteed aan comfort en bedieningsgemak.



Praktisch bij diverse vormen van binnenstedelijk gebruik



Als vierzitter

‘Met verschillende types en opbouw-systemen zijn bij elkaar honderden configuraties mogelijk’



Alkè introduceert Cloud Service

De nieuwste ontwikkeling van Alkè is de introductie van het zogeheten Alkè Cloud Service-platform. Dit voorziet in een extern diagnosesysteem dat diverse voertuigstatusgegevens bijhoudt, waaronder de positie en het energieverbruik. Door middel van monitoring is het zo mogelijk om, zo luidt de boodschap: 'eindgebruikers, wagenparkbeheerders en onderhouds-/servicebedrijven te ondersteunen bij het uitvoeren van hun taken op de best mogelijke manier'.

De wielen zijn onafhankelijk van elkaar geveerd. Speciaal voor het rijden met grote vloeistoftanks is er nog een speciale vering: iets stugger, met kortere aanslagen en een stabilisatiepakket dat overhellen tegengaat. 'Dit werkt als volgt: zodra bijvoorbeeld 1000 liter water in de tank naar één kant van het voertuig klotst, worden de veren aan de andere kant lichter belast. Dat kan betekenen dat deze in plaats van neerwaartse krachten te dempen, ook gaan opduwen. Het stabilisatiepakket voorkomt dat.'

Kipperman spreekt van volwaardige voertuigen voor personenvervoer. 'Het rijcomfort en de veiligheid liggen op een hoog niveau. De wagens zijn zoals gezegd goed geveerd en de zitpositie is achter de vooras, waardoor de passagiers nog een veiligheidszone voor zich hebben. Ze zijn net zo stevig gebouwd als een bedrijfswagen, met onder andere een sterk ladderchassis, dat volledig doorloopt van de voor- tot achterzijde.'

'In stedelijk gebied wordt elektrisch werken, ook bij het vervoer, steeds meer noodzaak'



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!