

Murat Ercan van Fleets-Online showt zijn oplossing (l) met daarnaast Tommy Nagtegaal van Stihl (r).



Groene sector snakt naar roadmap duurzame mobiliteit

Tweede Green Mobility Forum in De Kas in Woerden

Het is al eerder gezegd: hoveniers en groenvoorzieners staan voor de uitdaging om hun werk en mobiliteit te verduurzamen. Helaas is deze transitie iets complexer dan 'brandstofmotor eruit, accu erin'. Vertegenwoordigers van zowel de groene sector als van toeleveranciers pleiten daarom tijdens het tweede Green Mobility Forum van de vakbladen Stad + Groen en De Hovenier voor een roadmap die richting geeft aan deze transitie.

Auteur: Hein van Iersel



Tijdens het eerste Green Mobility Forum, dat in mei van dit jaar werd gehouden, waren voornamelijk mobiliteitsleveranciers uitgenodigd. Het tweede forum ging veel meer over energie-management en telematica als instrument om mobiliteit en werkprocessen te vergroenen. Het is een open deur, maar Murat Ercan van Fleets Online benoemt het toch even: 'Data is het nieuwe goud.' Bij alle onderdelen van de komende transitie naar groene mobiliteit en duurzame werkprocessen gaat het om het SMART inzetten van de beschikbare energie. Dat begint met het gebruiken van je gezonde verstand. En als dat niet meer voldoende is, kun je data inzetten om de beschikbare energie zo efficiënt mogelijk te gebruiken.'

Wilant Bakkenes is directeur van het bedrijf Infra Equipment. Zijn stelling is dat eigenlijk alles al is uitgevonden. Zijn bedrijf levert en verhuurt onder andere machines, zoals elektrische

schrankladers. Een deel van deze machines wordt door Infra Equipment zelf gebouwd of aangepast. Bakkenes krijgt opvallend weinig bijval voor zijn visie. Niemand twijfelt eraan dat de machines als zodanig op de markt aanwezig zijn. In de praktijk is het echter nog erg lastig om ze onder alle omstandigheden in te zetten. Jan Boeter is innovatiemanager bij de idvervestiging in Bruinisse: 'Wij hebben de ambitie om in 2024 tien van onze bestelbussen op accu's te laten rijden. Dat wordt nog een forse uitdaging. Stedin, onze netbeheerder, heeft al gezegd dat ze dit niet kunnen realiseren.'

Daan van Schijndel is manager Duurzaamheid & Innovatie bij collega-bedrijf Krinkels: 'Wij hebben meegedaan aan een aanbesteding van Rijkswaterstaat. Daar kregen wij van de aanbestedende dienst voor een bepaalde tender de maximale korting op MKI-waarde (duurzaamheid) van 4,8 miljoen euro. Toch ging een concurrerende partij door een veel lagere inschrijfprijs alsnog met de gunning naar huis.' Wat Van Schijndel hier zegt, is dat verduurzamen op dit moment nog erg duur is. Ook omdat je daarvoor speciale machines moeten ontwikkelen die vaak een factor twee of drie duurder zijn dan de traditionele fossiele machines die standaard worden geleverd.

Van Schijndel: 'Het is nieuwe technologie en daar zit ook een risicoprofiel aan vast. Het liefst wil je investeringen sneller afschrijven dan gebruikelijk. Ook wil je het liefst toch geld binnenkrijgen als zaken niet gaan zoals gepland, of in het geval dat jouw machines of investeringen eerder het einde van de levensduur bereiken of de beoogde bezettingsgraad niet halen. Dan wil je evengoed geld verdienen met die tender.'

Theorie en praktijk

Het mooie van een Green Mobility Forum is dat je zowel met partijen aan tafel zit die met de nieuwe technieken in de praktijk moeten gaan werken, als met de leveranciers die deze technieken ontwikkelen. De praktijkmensen schetsen vaak vooral de weerbarstigheid van de dagelijkse gang van zaken, terwijl de leveranciers van onder andere telematica en duurzame energie meer vooruitkijken naar wat in de toekomst mogelijk wordt.

Ondernemersrisico of overdreven kosten

De ambities zijn dus flink. Al in 2025 zouden bijvoorbeeld alle hoveniers alleen nog maar

mogen investeren in elektrische bestelbussen. Het forum reageert daarop redelijk nuchter. Frans van Diepeningen, directeur van de firma Bott: 'Ja, ik geloof het wel. Dat 2025 wordt 2026 en 2026 wordt 2027. Het grote probleem is natuurlijk wie straks de rekening gaat betalen.' De groene sector wordt nu gedwongen om te investeren, maar uiteindelijk wordt die rekening doorgeschoven naar de klant. De algemene inschatting van het forum is dat dit voor de grotere bedrijven, die vaak voor overheidsinstellingen werken, nog wel te doen is. Voor een kleiner hoveniersbedrijf dat afhankelijk is van een particuliere opdrachtgever, is dit veel complexer.

Praktijkmensen schetsen vaak vooral de weerbarstigheid van de dagelijkse praktijk, terwijl de leveranciers van telematica en duurzame energie meer vooruitkijken

Green Mobility Forum

Het Green Mobility Forum werd gehouden op 30 augustus in De Kas in Woerden en werd bijgewoond door:

- ABAX, Bart Claes
- Fleets Online, Murat Ercan
- Infra Equipment, Wilant Bakkenes
- Top Systems B.V., Vincent Vrijenhoef
- Transscope, Jasper Hendriks
- Vissers Energy Group, Guido Coppes
- Wattsun pop-up power B.V., Luuk Jansen
- Idverde, Gerard Nelis
- Idverde, Jan Boeter
- Bott, Frans van Diepeningen
- Sortimo Nederland B.V., André Snellink
- Stihl, Tommy Nagtegaal
- Krinkels, Daan van Schijndel
- Next Generation Machinery, Ruud Bakker
- ConnectedGreen, Hans Schaap
- NWST, Alberto Palsgraaf
- NWST, Hein van Iersel



Hans Schaap



Murat Ercan



Frans van Diepeningen



Bart Claes



Jan Boeter



Daan van Schijndel



Alberto Palsgraaf



Gerard Nelis



Ruud Bakker



André Snellink



Tommy Nagtegaal



Jasper Hendriks



Wilant Bakkenes



Luuk Jansen



Guido Coppes



Vincent Vrijenhoef

Vragen en opmerkingen om tot een roadmap groene mobiliteit en verduurzaming werkprocessen te komen

We zijn al jaren onderweg met deze verduurzaming. Tachtig procent van de handgereedschappen zijn al accu-aangedreven. En kleine zelfrijders en tractoren worden op dit moment massaal naar batterij-elektrisch omgezet.

Bij groene mobiliteit is de actieradius zelden het grootste probleem. Beschikbare energie op de werkplek en laad- en trekvermogen zijn wel een uitdaging.

Verduurzaming is meer dan wisselen van energiebron. Het gaat over de koppeling naar bedrijfsapplicaties en het verhogen van de efficiency van de inzet van mensen en middelen.

In het innovatieproces zal je rekening moeten houden met fors hogere aanschafkosten en waarschijnlijk ook een hogere ROI. Doorberekenen van die kosten is een punt van zorg.

Waterstof loopt op dit moment minimaal tien jaar achter in vergelijking met accu's.

'Waterstof is op dit moment net zover als batterij-elektrische mobiliteit tien jaar geleden'

Hans Schaap van ConnectedGreen is van mening dat je hier niet tot in het oneindige rekening mee moet houden. Ook als het om een kleiner bedrijf gaat, geldt de regel dat het om het ondernemersrisico gaat.

Het blijft natuurlijk een gegeven dat de meerkosten van elektrificering vaak gigantisch zijn. Ruud Bakker van Next Generation Machinery levert veel aggregaten die bijvoorbeeld ingezet worden voor bronbemaling. Deze zouden volgens hem zomaar een factor, twee of drie keer zo duur kunnen zijn.

Inefficiëntie

Daan van Schijndel: 'Waar je ook rekening mee moet houden, is dat je inefficiëntie moet incalculeren in jouw berekening en jouw tenders. Zeker als je heel grote zware machines moet elektrificeren, is het heel complex om die constant van energie te voorzien en haal je bij

lange na de productienormen van traditionele machines niet.'

Ruud Bakker is werkzaam bij het bedrijf Next Generation Machinery. Zijn bedrijf bouwt en verbouwt grote machines. In principe richt het bedrijf zich daarbij niet op een specifieke vorm van energie. Soms wordt waterstof ingezet. Op andere momenten weer bio-ethanol of accu's. Zijn stelling is wel: hoe schoner, hoe duurder.

Ombouwen en inrichten

André Snellink is businessdevelopment-manager van het bedrijf Sortimo en is net als zijn buurman tijdens het forum, Frans van Diepeningen, actief met het ombouwen en inrichten van bedrijfswagens. Hij is bang dat kleinere hoveniers de vertaalslag van hogere kosten naar hogere opbrengsten niet kunnen maken: 'De zpp'er moet straks alles ophoesten.'

Demissionair?

Hans Schaap is CEO en oprichter van de bedrijven Curious INC en ConnectedGreen. Hij is ook niet erg overtuigd van de haalbaarheid van deze groene ambities: 'We hebben te maken met een demissionair kabinet.'

Jan Boeter van idverde: 'De regelgeving en de infrastructuur zijn op dit moment nog niet klaar voor een vergaande vergroening van onze werkzaamheden.'

Volgens Guido Koppes van het bedrijf Vissers Energy Group is de actieradius van de voertuigen daarbij niet het belangrijkste probleem. Het gaat veel meer over efficiency. Een bestelbus met een actieradius van 300 kilometer is eigen-

lijk altijd voldoende. Veel hoveniers rijden met hun bussen misschien maar 100 kilometer per week. De uitdaging is om tien of meer bussen tegelijk op te laden. Op termijn gaat dat betekenen dat Nederland volgebouwd moet worden met miljoenen accu's.

Waterstof

Tijdens iedere discussie over groene mobiliteit komt er ook altijd een moment dat mensen gaan zeggen: 'De toekomst is aan waterstof.' Volgens Coppes lopen de ontwikkelingen rondom waterstof op dit moment duidelijk achter. Coppes: 'Je moet het eigenlijk zo zien, dat waterstof op dit moment net zover is als batterij-elektrische mobiliteit tien jaar geleden. Het grote nadeel van waterstof is dat je minder flexibel bent. Tenminste, als je waterstof in een brandstofcel gebruikt. Waterstof is namelijk ook toepasbaar in een aangepaste traditionele verbrandingsmotor. Dan kun je, net als met een verbrandingsmotor, extra gas geven wanneer je meer power nodig hebt.'

Vissers Energy Groep is natuurlijk ook druk met HVO-diesel. Het grote voordeel van dit product is dat je met je bestaande machinepark en de bestaande investeringen toch kunt verduurzamen. Het nadeel van HVO-diesel is dat het niet *zero emission* is. Je hebt nog steeds uitstoot van roet. HVO-diesel is wel nagenoeg CO₂-neutraal. Coppes: 'Op de keper beschouwd is een accu-oplossing natuurlijk ook niet CO₂-neutraal. Dat is sterk afhankelijk van hoe je de energie hebt opgewekt. En er zal altijd een CO₂-emissie zijn bij het produceren van de machines.'

Beschikbaarheid van energie

Hans Schaap: 'In feite gaat het bij dit soort discussies altijd over de beschikbaarheid van energie. We hebben hier al gehoord dat er vaak tekorten zijn. Maar het tegenovergestelde geldt ook. In veel gevallen is er een enorm overschot aan elektriciteit. Ik kan me voorstellen dat grote bedrijfshallen met heel veel zonnecellen op het dak die stroom tijdelijk beschikbaar stellen aan een hoveniersbedrijf dat op dit bedrijfsterrein aan het werk is.'

Guido Coppes: 'Goed idee, er is alleen één probleem: dat is op dit moment niet toegestaan. De overheid vindt dat geen goed idee.' We discussiëren als groep over wat er achter dit misschien enigszins tegenstrijdige verbod zit. We kunnen niet anders concluderen dan dat de overheid hier een stokje voor wil steken, omdat



‘Het grote probleem is natuurlijk wie straks de rekening gaat betalen. De groene sector wordt nu gedwongen om te investeren, maar uiteindelijk wordt die rekening doorgeschoven naar de klant’

de staatskas anders energiebelasting dreigt mis te lopen.

‘Elektrisch rijden doe je alleen op de kermis’

Frans van Diepeningen stelt een retorische vraag: ‘Zitten we niet allemaal met één been nog vast in de oude stelregel: elektrisch rijden doe je alleen op de kermis?’ Veel intelligente oplossingen dreigen op zo’n manier te verzanden in verouderde regelgeving. Toch lijkt iedereen ervan overtuigd dat we wel die kant op gaan. Hans Schaap schetst een integraal en intelligent systeem waarbij voertuigen ook tijdelijk kunnen fungeren als aggregaat.

Bijvoorbeeld als ze tijdens een klus zijn ingeplugd in een laadpaal. Intelligente systemen regelen dan volautomatisch dat er tijdelijk stroom wordt afgetapt en weer wordt bijgeladen voordat het voertuig weer de weg op moet.

Stihl

Niet alleen auto’s kunnen die rol van tijdelijke aggregaat op zich nemen. Bedrijven als Stihl ontwikkelen grote powerbanks waarmee een groenvoorziener of hovenier voor de hele dag energie bij zich heeft om de accu’s van heggen scharen en bladblazers op te laden. Een belangrijk aspect voor Stihl is ergonomie. Als je

een heggenschaar of bladblazer voorziet van een kleine lichte accu, kun je als hovenier veel prettiger werken. Dan moet je natuurlijk wel een groot aantal blokaccu’s bij de hand hebben om te wisselen. Nagtegaal van Stihl gelooft niet zo in de bruikbaarheid van voertuigen als powerbank of aggregaat. Dan zou je minder flexibel zijn.

Overigens is Stihl niet de enige forumdeelnemer die dit soort oplossingen aanbiedt. Ook zijn buurman tijdens de groepsdiscussie, Luuk Jansen van Wattsun, biedt dit soort accusystemen aan.

Big data

Murat Ercan is commercieel manager van Fleets Online. Zijn bedrijf sloot eerder dit jaar een overeenkomst met Koninklijke VHG. Het doel van die samenwerking is het verbinden van alle softwaresystemen die de ondernemers nu al gebruiken. Ercan: ‘We kunnen alle ondernemers helpen, of ze nu geheel, een beetje of helemaal niet gedigitaliseerd zijn. Er is geen sprake van de aanschaf van een duur en technisch complex systeem waarin men allerlei gegevens moet invoeren. Wij brengen alles samen in één overkoepelend platform waarbinnen de informatie wordt gedeeld en voegen daar nog *big data* aan toe: informatie over weer, verkeer, et cetera.’ Een concreet voorbeeld dat Ercan aanhaalt, is het bedrijf Ploegmakers in Oss.

Telematica

Bart Claes is commercieel directeur van het bedrijf ABAX. Zijn bedrijf ontwikkelt vergelijkbare telematica-oplossingen. Hij betwist dat dit type oplossingen te ingewikkeld zou zijn om in te voeren. Het is net de eenvoud in gebruik die de waarde van het inzicht oplevert. Zo sluit ABAX bijvoorbeeld naadloos aan op de Stihl-apparaten met de Stihl Connected. Voertuigen, machines en gereedschappen komen zo eenvoudig bij elkaar op één platform. Bewust omspringen met je bedrijfsmiddelen rendeert altijd. Rijgedrag monitoren zal je risico’s doen afnemen. Gevolg is: minder ongevallen, minder schade en dus lagere verzekeringspremies, maar ook een veiliger werkomgeving. Idem voor goed onderhouden en tijdig gekeurde machines en gereedschappen.

Jasper Hendriks van Transscope: ‘Door data te vertalen naar concrete informatie, gevisualiseerd in dashboards, gaat het voor de ondernemer leven. Hier ligt ook een rol voor de leve-



rancier om inzichtelijk te maken waar winst te behalen valt. Anders blijft het een ver-van-mijn-bedshow en duurt de opmars van dergelijke systemen langer.'

Ook Hans Schaap is bezig met telematica op dit gebied. Volgens hem is er een groot probleem om al dit soort data te integreren naar ERP-systemen. Schaap heeft met zijn bedrijf ook applicaties geschreven voor de Nederlandse taxibranche. Dat is een enorme sector met tienduizenden voertuigen die ook allemaal verduurzaamd moeten worden. De uitdaging daar is dat er een zeer beperkt aantal monopolistisch denkende ERP-systemen actief zijn voor wie er geen urgentie bestaat om die data in hun systemen te verwerken.

Een grote en belangrijke efficiëncyslag is ook te maken in het beheer van handgereedschappen. Op dit moment zit waarschijnlijk in iedere bestelbus van een hovenier of groenvoorzienier

dezelfde riedel handgereedschappen. Veel van die gereedschappen worden misschien maar één of twee keer per jaar gebruikt. Niemand is bereid om deze gereedschappen op het werk achter te laten zodat ze efficiënter ingezet kunnen worden.

Andre Snellink van Sortimo: 'Je komt pas in actie als het pijn doet. Als je niet uitgedaagd wordt door geld of door de opdrachtgever, is er geen aanleiding om slimmer te werken.'

Gigantische kans

Het forum heeft zich tot nu toe vooral gericht op de meerkosten van verduurzaming en de transitie naar groene mobiliteit. Maar er is natuurlijk ook een andere kant. Telematicasystemen kunnen er ook voor zorgen dat machines langer meegaan en minder slijten. Bart Claes, directeur van ABAX: 'Werken aan duurzaamheid biedt een gigantische kans om ethisch gezien het juiste doen. Daarnaast

werk je in lijn met wet- en regelgeving en kun je tegelijkertijd financieel voordeel behalen. Wat zou het bijvoorbeeld voor jou als ondernemer betekenen als je activa gemiddeld een jaar langer zouden meegaan?'

Kansen

Ook André Snellink van Sortimo is optimistisch en ziet de kansen. 'Als Nederland laten wij zien dat wij vooroplopen door inventief ondernemerschap. Nederland heeft een enorme kennis-economie. Als iemand deze transitie kan maken, is Nederland het wel!'



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!