

Bluekens EV wil duurzame stadslogistiek stap verder helpen



Tekst; Guus Puylaert

Bluekens EV richt zich op duurzame stadslogistiek. De specialist in emissievrije oplossingen wil zich onderscheiden door de echte uitdaging te achterhalen en daar de passende oplossing bij te zoeken. Reversed thinking, noemt manager Gert-Jan Jonker dat. "We zijn geen klassieke automotive-dealer, maar ook kennispartner en adviseur op het gebied van emissievrije stadslogistiek."

Dat die werkwijze vernieuwend zou zijn, had Jonker enkele jaren geleden niet gedacht. Want tuurlijk, meer voertuigleveranciers zeggen vernieuwend te werken. "Maar van onze klanten, waaronder DHL, Jumbo, BAM en HelloFresh, krijgen wij dat terug, hoor", benadrukt hij. "Als het over duurzame stadslogistiek gaat, voer je een heel ander gesprek met klanten. Klanten zoeken naar kennis, ervaring en een oplossing die past bij hun logistieke uitdaging."

"Als een bedrijf of overheidsinstelling elektrische auto's wil bestellen, wisselen we eerst informatie uit en delen data. Bijvoorbeeld om te kijken of voertuig en laadinfrastructuur ook daadwerkelijk passen. We geven advies en delen onze kennis, waarbij we ons

baseren op verzamelde data en onderzoek. In de bedrijfswagenwereld is echt een andere manier van denken nodig: data delen is nog lang niet vanzelfsprekend."

Bluekens EV zit daardoor ook regelmatig om tafel met Walther Ploos van Amstel van de Hogeschool van Amsterdam, en ontwikkelde een eigen EV Kenniscentrum in Breda, waar het hoofdkwartier is gevestigd. "Bluekens komt van oorsprong ook uit de dieselindustrie, maar emissievrije logistiek is een aparte tak van sport. We zullen bijvoorbeeld nooit aanraden een conventioneel dieselvoertuig te elektrificeren."

Financieel rendabel maken

Voor veel bedrijven is emissievrije stadslogistiek nu nog een verliesgevend model, weet Jonker. Bedrijven baseren zich in hun TCO-berekeningen (Total Cost of Ownership) vaak puur op de voertuigkosten, in plaats van naar de Value of Ownership te kijken. Daarbij gaat het ook over logistieke bewegingen en energiediensten. In een totaalcalculatie gaat het om méér dan alleen de voertuigkosten. "Wij onderzoeken aan welke knoppen we kunnen draaien, om het financieel rendabel te maken. Bijvoor-

beeld door diensten te combineren: de samenwerking tussen Picnic en DHL is daar een mooi voorbeeld van. Minder voertuigbewegingen is niet alleen qua rendement gunstiger voor iedereen, maar verhoogt eveneens de leefbaarheid in de stad. Voertuigen moeten zo min mogelijk stilstaan: zolang ze rijden wordt er geld verdiend. Dus we willen de efficiency optimaliseren."

Schade minimaliseren en beschikbaarheid optimaliseren

Door de inzetbaarheid te optimaliseren, 'uptime' noemt Jonker dat, is de inzetbaarheid hoger tegen lagere operationele kosten. En ook daarbij geldt: deel je data. "Schadelasten zijn bijvoorbeeld een grote kostenpost. Daardoor wordt het voor e-commercebedrijven lastiger voertuigen te verzekeren, of gaat jaarlijks het leasetarief omhoog. Maar door data te delen en hier ook daadwerkelijk wat mee te doen, kan je ook de schadelasten verlagen."

Hij noemt een voorbeeld: samen met Basecamp ontwikkelt Bluekens EV een voertuigscanner voor de Nederlandse markt. Deze scanner wordt al ingezet bij Amazon in Duitsland. "Als een bestelbus daar doorheen rijdt wordt deze volledig gescand en komen deze



data direct in ons fleetmanagementsysteem. Wij zien dan wat voor schade er eventueel is, wanneer het voertuig gerepareerd moet worden of dat het kan samenvallen met een onderhoudsbeurt." Ook kunnen onderdelen tijdig besteld worden, wat langdurige voertuiguitval voorkomt.

Met resultaat: "Bij DHL Parcel eCommerce is de inzetbaarheid voor de elektrische vloot nu rond de 97 procent in Nederland, dat is veel hoger dan voorheen en dat zit 'm vooral in de manier van denken en doen met elkaar."

Data groeit, Bluekens groeit mee

In het door data gedreven systeem van Bluekens is een goed IT-systeem de key, zegt Jonker. Daarom bouwt het bedrijf binnenkort een eigen systeem. "We willen een systeem dat optimaal aansluit op wat onze klanten en wij willen. Als we niet vastzitten aan een standaard softwarepakket zijn we beduidend flexibeler en kunnen sneller schakelen. De hoeveelheid data die wij ontvangen groeit, dus daarin moeten wij meegroeien. Natuurlijk is dat een behoorlijke investering en een langdurig proces, maar met het oog op de toekomst is zo'n systeem nodig." Inmiddels rijden in Nederland zo'n 450 tot

500 licht elektrische bedrijfsvoertuigen van Bluekens EV rond. "We werken ook veel samen met de bouwsector: dat is één van de belangrijkste sectoren in de verduurzaming van de stadslogistiek."

Kabinet vertraagt nakomen Klimaatakkoord

Met een uitbreidend voertuigportfolio, een groeiende datastream en het maatschappelijke en politieke belang van een duurzame stadslogistiek, ziet Bluekens EV de nabije toekomst rooskleurig tegemoet. "Maar", benadrukt Jonker, "er is wel één pijnpuntje." De Rijksoverheid trapt namelijk een beetje op de rem, vindt hij. Zo maakte het kabinet begin oktober stimuleringsmaatregelen voor de overstap naar zero emissie bestelbussen en vrachtvervoer bekend, waarbij het volgens Jonker innovatieve ondernemers weinig ondersteunt.

Jonker: "Bepaalde deadlines worden verschoven of afgezwakt, terwijl sommige gemeenten al heel ver zijn. Eerlijk gezegd geeft het kabinet beperkte steun aan innovatieve en duurzame ondernemers. Dit ondersteunt het behalen van de gezamenlijke doelstellingen vanuit het Klimaatakkoord voor emissievrije stadslogistiek niet. Erg jammer, aangezien je qua innovatiekracht

juist moet bouwen op de samenwerking tussen bedrijven, lokale overheid en kennisinstellingen. Bluekens EV wil zijn kennis blijven delen, innoveren en investeren om zo in de toekomst te kunnen bijdragen aan duurzame stadslogistiek. Van vertraging is wat ons betreft absoluut geen sprake."



Gert-Jan Jonker
Manager Bluekens EV