

"WE STONDEN MET DE RUG TEGEN DE MUUR. STOPPEN MET ALLES? OF DOORPAKKEN?"

# 100%

## emissievrij als businesscase

Omschakelen naar emissievrij in de transportbranche. Een megatransitie, die je kopzorgen baart? Of valt er juist een winstgevend verdienmodel van te maken? Bluekens Truck en Bus uit Breda zag brood in het laatste. EV-expert Gert-Jan Jonker leidt Bluekens EV. "Wij ontzorgen transport- en logistiekondernemers met een compleet 360-gradenpakket bij de overstap naar honderd procent emissievrij."

**H**eftrucks rijden af en aan. Pallets vol pakketten voor Amsterdamse Ikea-klienten worden in keurige rijtjes geplaatst achter zeven elektrische vrachtwagens, aangedockt bij het distributiecentrum van TDS in Mijdrecht om straks de stad in te rijden. Voorheen doorkruiste TDS onze hoofdstad met ronkende diesels. Maar begin dit decennium

besloot Ikea dat er vanaf 2021 in vijf wereldsteden, waaronder Amsterdam, alleen nog honderd procent emissievrije 'home deliveries' mochten worden uitgevoerd. TDS-directeur René Wissink werd als vervoerder geconfronteerd met een stevige uitdaging, die op uiterst korte termijn moest worden gerealiseerd. Hoe pak je zo'n plotselinge transitieopdracht aan? Na intensief marktonderzoek kwam hij terecht bij Gert-Jan Jonker van Bluekens EV.

### Totaalpakket

Wissink: "Begin 2020 was er elektrisch een redelijke keuze in bestelbussen tot 3500 kg. Maar voor ons zijn die te klein en je moet ze te vaak en te lang opladen. Daarboven bleek het aanbod nihil, wij zochten vrachtwagens van 7,5 tot 14 ton. We dachten nog even aan retrotrucks, omgebouwde conventionele vrachtwagens: dieselmotor eruit, batterijpakket en aandrijflijn erin, plat gezegd. Uiteindelijk bleek dit, gezien onze toekomstplannen, niet de meest

bestendige oplossing. Totdat we hoorden dat een Chinese elektrische bussenfabrikant, BYD, met een kleine 7,5 ton vrachtwagen op de markt zou komen. Maar ja, een nieuw elektrisch product uit China? En, vooral, met het inkopen van zulke auto's ben je er nog niet. Ze moeten worden opgeladen, onderhouden. En na zo'n eerste stap wil je vervolgstappen zetten, schaal vergroten, want emissievrij is de toekomst. Wie helpt je daarbij? Bij de huidige TDS-mensen stroomt nog diesel door de aderen, die zitten niet graag met hun vingers in een stopcontact. Je hebt een partij nodig die je ontzorgt met een totaalpakket: vlootmanagement, onderhoud, batterijreparaties, elektrische snellaadinfrastructuur, het dashboards, interpreteren en verbeteren van voertuigprestaties. Wie doet dat dan? We bezochten het Europese BYD-hoofdkantoor in Schiedam. Daar vertelden ze in onderhandeling te zijn met Bluekens, een zeer gekende dealernaam in de Nederlandse transportwereld, een tweehonderd jaar oud



### Bluekens EV BV

**Dotum van oprichting:** 18 januari 2019

**Locatie:** Breda

**Soort onderneming:** fullservice dienstverlener emissievrije stedelijke logistiek

**Algemeen directeur:** Jaco Overbeek

General manager, EV-expert: Gert-Jan Jonker

**Aantal medewerkers:** 8

**Vloot:** circa 550 elektrische trucks en bestelbussen



familiebedrijf. Dus wij naar Breda. Daar leerde ik Gert-Jan kennen, een echte EV-expert. Ik moet zeggen: van meet af aan was er een basis van wederzijds vertrouwen.”

### Spannend

En zo rijdt TDS nu met tien emissievrije BYD-vrachtwagens door Amsterdam om Ikea-pakketten aan huis te bezorgen. “Ze maken deel uit van een vloot, die eind dit jaar ruim zevenhonderd voertuigen telt. Naast TDS hebben wij klanten zoals Jumbo, PostNL, DHL, Instabox/Red je Pakketje en we zitten in een hernieuwde pilotfase met Albert Heijn”, vertelt Gert-Jan Jonker. Hij ontvangt ons in het natuurgroen gedecoreerde Bluekens-EV Kenniscentrum. Gebouwd in 2020, waarbij toen nog wel even spannend was of die bouw überhaupt doorgang zou vinden.

Gert-Jan Jonker neemt ons mee terug in de tijd: “Bluekens Truck en Bus kent een lange geschiedenis met elektrische voertuigen. Dat begon met elektrische stadsbussen.

VDL fabriceerde ze, Bluekens zorgde voor reparatie en onderhoud. In Europa was Nederland pionier met elektrisch busvervoer, denk maar aan de Arnhemse trolleybussen. Vandaar dat BYD, producent van elektrische stadsbussen in China, in 2005 vanuit Nederland voet aan wal in Europa wilde krijgen. Met Bluekens als partner. Ik kende Jaco Overbeeke, de directeur van Bluekens Truck en Bus, toen nog niet. Ik werkte voor Mercedes-Benz in Stuttgart. Later stapte ik over naar Mercedes-Benz Nederland om onder andere dealers bekend te maken met nieuwe technologieën zoals Euro 6, telematica en bepaalde veiligheidstoepassingen. Ook begeleidde ik Nederlandse techbedrijven bij toetreding tot de Duitse markt. Vooral Zuid-Duitsers denken heel rechtlijnig. Ze willen dat je met een goed voorbereid plan komt en houden niet van samen over ideeën fantaseren, wat weer typisch Nederlands is. In 2018 ontmoette ik Jaco. Ik was weg bij Mercedes en actief als onafhankelijk consultant. Bluekens

“We zitten in een stroomversnelling en er is ook vraag vanuit België en Duitsland”

Gert-Jan Jonker,  
general manager bij Bluekens EV

fungeerde toen al als vlootbeheerder van de DHL StreetScooters in Nederland. Deze kleine postvrachtbusjes werden door Deutsche Post DHL zelf gebouwd voor het vervoeren en bezorgen van postpakketten in dorpen en steden. Bluekens wilde importeur worden en die karretjes ook verkopen aan derde partijen in de transport- en logistiekwereld. Daarvoor moest met Deutsche Post worden onderhandeld. Dolf Rooijackers, een gemeenschappelijk zakelijk contact, adviseerde Jaco: “Jij moet eens met Gert-Jan Jonker praten! Die heeft verstand van technologie, logistiek en, zu guter Letzt, Duitsers!” We planden één uurtje koffie- >



TDS bezorgt in Amsterdam emissievrij pakketjes voor IKEA



“Je hebt een partij nodig, die je ontzorgt met een totaalpakket”

René Wissink,  
directeur transportbedrijf TDS

## Rol BOVAG volgens Jonker

Gert-Jan Jonker ziet ook een rol voor BOVAG in de Haagse lobby voor de omschakeling naar honderd procent emissievrije transport en logistiek:

1. “Voor het snel elektrificeren van transport in de logistiek moet de overheid de lead nemen in het beschikbaar maken van voldoende laadcapaciteit en de benodigde infrastructuur hiervoor in Nederland. Stapt iedereen vandaag over op elektrisch, dan ligt het hele stroomnet plat. BOVAG zit aan tafel bij de overheid en kan de overheid bijvoorbeeld vragen om een vierjarenplan, dat netbeheerders en bedrijfsleven stimuleert samen op te trekken om een flinke sprong naar veel meer stroom te maken.”
2. “BOVAG kan ook om centraal beleid vragen. Een landelijke regeling – dertig tot veertig binnensteden moesten vanaf 2025 emissievrij zijn – maar dat loopt nog niet overal zoals het zou moeten en wordt nu deels aan steden zelf overgelaten.”
3. “BOVAG kan de overheid vragen kennisdeling inzake zero emissie logistiek te stimuleren door gespecialiseerde partijen samen te brengen en te belonen voor die kennisdeling.”

› drinken en er was meteen een klik. Drie uur lang wisselden we ideeën uit. Pas maanden later werd het concreet. Jaco belde mij, geheel op zijn Jaco's: "Gert-Jan, ben je nog aan de markt?" We reisden samen naar Hannover en voerden superleuke gesprekken met StreetScooter. Kort daarop ontving Jaco het importeurscontract in zijn mailbox. En ik trad in dienst bij Bluekens." Investeren in klein elektrisch vrachtvervoer bleek een gouden greep. Want in 2019 namen niet alleen 'home deliveries' en online bestellingen een enorme vlucht. Ook lokale overheden roerden zich.

Jonker: "Bouwbedrijven en groenverzorgers konden alleen nog inschrijven op aanbestedingen als ze honderd procent emissievrij werkten. We kregen zeer uiteenlopende opdrachten: open truckjes met laadbakjes en kraantjes of kiepertjes, PostNL wilde StreetScooters, Hello Fresh en Jumbo kwamen er bij. Tegelijkertijd moesten we ons dealer- en servicenetwerk op orde krijgen, prijsafspraken maken. Al snel gingen Jaco en ik met de familie Bluekens om tafel. Naast Bluekens Auto en Bluekens Truck en Bus kreeg Bluekens Holding een derde poot: Bluekens EV. Een zelfstandige business unit voor klein elektrisch vrachtvervoer met honderd procent emissievrij als businesscase met een veelbelovend verdienmodel."

### Grote klap

"Bluekens EV zou vanuit een eigen kantoor, het EV Kenniscentrum, klanten ontzorgen en begeleiden bij de omschakeling naar honderd procent emissievrij. Maar juist op het moment dat we ook met Albert Heijn spraken

over een StreetScooter-pilot, in februari 2020, kwam de grote klap: Deutsche Post stopte de productie, direct, einde verhaal StreetScooter. Wij stonden met de rug tegen de muur. Wat nu? Stoppen met alles? De bouw van het EV Kenniscentrum afblazen? Of doorpakken? We spraken met onze klanten en de familie Bluekens, iedereen wilde door. Maar hoe dan en met welke voertuigen? Juist in die periode lag Nederland net plat vanwege corona, dat gaf ons even tijd goed na te denken, onderzoek te doen.

Nu, twee jaar later, is alles anders. We zitten in een stroomversnelling en er is ook vraag vanuit België en Duitsland. We rijden met BYD, Maxus, straks wellicht ook met nieuwkomer Arrival. Onze goed doordachte 360-gradenformule staat als een huis. Ik doel op de volledige cirkel van klantontzorging: fleet management, we organiseren de laadinfrastructuur, denken mee over voertuigontwikkeling. Staat er ergens een voertuig met pech, dan sturen we onze 'flying doctors' voor onmiddellijke reparatie ter plekke of bieden telefonisch 'eerste hulp'. We ontwikkelen software en een app voor voertuigmonitoring. En we bouwen software in, bijvoorbeeld om de veiligheid te vergroten en schade te voorkomen, zoals vermogensbegrenzers. Veel klanten werken met jonge bezorgers, die nog weinig rijervaring hebben en onder druk staan om pakketjes op tijd te bezorgen. Na elke stop trappen ze flink op het gas voor aflevering van het volgende pakket. Zo'n elektrische bestelbus spuit er dan vandoor. In de stad raak je zo een voorligger of, erger, een fietser. Die software voorkomt dat."