



Rekenmeester

Rijden met een elektrische truck kent nu nog enkele uitdagingen, zo blijkt als we een dagje meerijden met Ronald van den Hazenkamp in zijn Volvo FH van Millenaar & van Schaik.

Op het tijdelijke terrein van aannemer Heijmans naast de A1 bij Apeldoorn worden zojuist twee nieuwe elektrische Volvo FH 6x2-trekkers voor Millenaar & van Schaik afgeleverd.

De chauffeurs ervan gaan zo met een mentor-chauffeur op weg voor hun eerste emissieloze kilometers. Op hetzelfde moment draait Ronald van den Hazenkamp (60) met zijn eveneens elektrische Volvo FH 4x2-trekker de parkeerplek op. Er volgen wat grappen en grollen





1. De tweede lading zand voor vandaag is er vlot uit.

2. Er worden zojuist nog twee nieuwe elektrische Volvo's afgeleverd.

3. Even stroom tanken onderweg. Dat kan bij dit Fastned-station, dat eigenlijk niet voor vrachtwagens is bedoeld.

4. Ronald in de weer met de laadkabel.

5. Het laden zelf gaat nog best vlot.

'Toen ik hoorde van deze auto riep ik dat ik dit avontuur wel aan wilde gaan'

over het elektrisch rijden tussen de ervaren en de nieuwbakken chauffeurs, waarna Ronald mij maant om in te stappen. Hij heeft de bak nog vol met 29 ton zand, waar ze even verderop op wachten. Geruisloos en met een flinke gang voegen we even later in op de A1. „Ja, je moet weten dat deze auto omgerekend ruim 660 pk heeft”, vertelt Ronald als hij de verbazing in mijn ogen ziet. „Dat zorgt ervoor dat je nooit trekkracht te kort komt. En het rijdt zo soepel. Nee, voor mij geen diesel meer”, zegt hij. Zo, de toon voor vandaag is gezet.

Amsterdamse tongval

Bij de volgende afrit rijden we eigenlijk gelijk het werkvak op. Heijmans is hier in opdracht van Rijkswaterstaat bezig met de verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Twello. Die klus moet half 2025 gereed zijn. Bijzonder is dat opdrachtgever Rijkswaterstaat aannemers heeft uitgedaagd om het werk zo emissiearm mogelijk uit te voeren, vandaar dat Ronald hier rijdt met zijn elektrische truck. Het blijft bijzonder om een grote vrachtwagen zo stil achteruit te zien rijden richting de eveneens elektrische graafmachine. Even later gaat de bak omhoog en valt het zand op de hoop. Hier zijn nog wel wat ladingen nodig voordat de hoogte van de naastgelegen snelweg is bereikt. Millenaar & van Schaik kan deze grote klus niet alleen aan en heeft samen met



HET WERK

De verbreding van snelweg A1 tussen Apeldoorn en Twello wordt in opdracht van Rijkswaterstaat uitgevoerd door Heijmans. Het werk betreft fase 2 van de verbreding van de A1, naar deels twee keer drie en deels twee keer vier rijstroken tussen Apeldoorn en Twello over zo'n veertien kilometer snelweg. Onder het project vallen ook de reconstructie van knooppunt Beekbergen, aansluiting Voorst, aansluiting Twello en ook de aanleg van de parallelstructuur tussen het knooppunt en aansluiting Voorst. Daarnaast worden er aanpassingen gedaan aan het onderliggende wegennet en worden twee verzorgingsplaatsen gereconstrueerd. Halverwege 2025 moet de klus geklaard zijn.



1. De FH Electric is voorzien van drie elektromotoren, die samen goed zijn voor ruim 660 pk.

2. De auto van Jan Bakker staat bij het andere laadplein.

3. Het is voor andere bezoekers van het laadstation soms even improviseren.

4. De tank voor de hydrauliek zit achter de cabine.

Jan Bakker geïnvesteerd in elk tien elektrische Volvo's voor het werk langs de A1. Dat past ook in de duurzaamheidsstrategie van Millenaar & van Schaik, dat dit jaar haar honderdjarig bestaan viert en in die tijd is uitgegroeid tot de grootste asfaltvervoerder in Nederland. Aan het einde van 2023 zal bijna twintig procent van het geel-zwarte wagenpark bestaan uit zero-emissievoertuigen, waarmee het bedrijf inmiddels actief is in alle facetten van grond-, weg- en waterbouw. Als de bak leeg is, kunnen we naar Amersfoort om een nieuwe lading te halen. „Dat is wat verder weg dan gebruikelijk”, vertelt Ronald met typisch Amsterdamse tongval. „Daardoor moet ik nu iets meer puzzelen en rekenen. Wanneer ga ik laden en waar? Met onze diesels kun je vier rondjes op een dag doen. Dat wil ik met deze ook halen”, legt hij uit. Na even nadenken zegt hij: „We gaan in Stroe nog even bijladen. Dat heb ik vanmorgen ook al gedaan, maar dan kunnen we daarna de dag afmaken zonder nog eens te laden.”

Uitdagingen

Onderweg praat de gezellige Amsterdammer honderduit. Dat hij net als ondergetekende in Almere woont, schept een band. Ronald blijkt de eerste twintig jaar van zijn werkzame leven als taxichauffeur in Amsterdam te hebben gewerkt. „Man, ik was dat op een gegeven

moment zo zat”, zegt hij. „Ik was veertig en ik zei tegen mijn vrouw: 'Ik klap dit boek dicht.' Daarna heb ik de overstap naar de vrachtwagen gemaakt. Ik heb jarenlang buitenland gereden, maar door allerlei gebeurtenissen wilde ik vaker thuis zijn. Nu werk ik alweer zeven jaar bij Millenaar & van Schaik.”

Dan over de Volvo: „Toen ik hoorde van deze auto riep ik dat ik dit avontuur wel aan wilde gaan. Ik hou van techniek en ik hou ook wel van uitdagingen. Dit was de eerste elektrische en daar rij ik nu een maand of vijf mee. Daardoor ben ik ook wel de vraagbaak geworden voor mijn collega's. Dat vind ik mooi. Het is ook wel een beetje pionieren, maar daar leren we van. Ik hou ervan”, aldus de chauffeur. Zich druk maken, doet hij niet meer. „Morgen is er weer een dag.”

Laadplekken

Inmiddels komt de afslag van het tankstation bij Stroe in zicht. Achter het station bevinden zich laadpleinen van Fastned en Ionity. Die zijn bedoeld voor personenauto's maar dankzij de korte zandopleggers kunnen wij hier ook laden. Bij Fastned is er ruimte voor de combinatie en dat is maar goed ook, want de collega van Jan Bakker staat al bij Ionity aan de laadpaal. Het aansluiten van de laadkabel gaat super simpel en al snel loopt het aantal kW's waarmee wordt geladen op tot boven de 200.



5



6



Dat is snelladen. Een van de automobilisten die aan een andere paal staat, is verrast dat er ook elektrische vrachtwagens zijn. Ronald ontpopt zich als ware ambassadeur en legt het allemaal nog eens uit. „Kijk, dat vind ik nou mooi, die aandacht voor deze auto”, vertelt Ronald. „En ik mag het graag uitleggen.” Ondertussen moet een andere automobilist zijn auto wat schuin neerzetten om ook te kunnen laden. Het illustreert een van de uitdagingen die gepaard gaan met de inzet van elektrische trucks, namelijk het ontbreken van laadplekken voor trucks. Eerder op de ochtend zag ik bij het laadplein in Apeldoorn-Zuid een Noors gezin radeloos naar zijn elektrische auto kijken. Die was links ingeklemd door een stroom ladende vrachtwagen, waardoor de Noren er niet in konden. Het is nog even schipperen met dat onderweg laden. Ruim 39 minuten later zitten de accu's op 92 procent en vindt Ronald het goed. De boel wordt afgekoppeld en we rollen in stilte naar Amersfoort. Daar blijken we net in de middagpauze van de shovelmachinist te arriveren. „Toch niet goed gerekend”, moppert Ronald. „Daar moet ik de volgende keer ook aan denken.” Zo'n twintig minuten later verschijnt een grote gele shovel, die in tien minuten met vier flinke scheppen de oplegger vult met 29 ton zand. We kunnen terug naar Apeldoorn. Ronald kijkt op de klok en zegt dat we mooi

Al snel loopt het aantal kW's waarmee wordt geladen op tot boven de 200

op schema zitten. „Dit is het derde rondje”, vertelt hij. „Dan kunnen we straks nog een keer op en neer. Dan hebben we er toch mooi vier gedaan.”

Toolboxmeeting

Jammer genoeg rollen we even later de file in, waardoor het schema in het water dreigt te vallen. Ronald zit alweer te rekenen. Daarbij houdt hij ook rekening met het feit dat een volle auto meer verbruikt dan een lege. „Dat is met een diesel natuurlijk ook zo, maar door de beperkte actieradius ben je jezelf daar meer van bewust. Deze moet zo'n 300 kilometer halen.” De file blijkt mee te vallen en een klein half uurtje later wordt de derde lading zand gelost. Opnieuw is Ronald aan het rekenen of een vierde rit nog past. Hij wordt namelijk rond vier uur weer in Apeldoorn verwacht voor een zogenaamde toolboxmeeting met andere

5. Een Noors gezin vertwijfeld bij zijn auto. De truck blokkeert de toegang tot de auto.

6. Wachten op de shovel voor een nieuwe lading zand.

7. Met vier flinke scheppen hebben we weer 29 ton zand bij ons.



Bij sommige chauffeurs wint de nieuwsgierigheid voor de elektrische FH het van de scepsis

chauffeurs van Millenaar & van Schaik. „Weet je, ik zet jou daar vast af”, zegt hij. „Dan rij ik nog een keer naar Amersfoort en sluit ik eventueel iets later wel aan.”

Handige weetjes

Op het terrein in Apeldoorn druppelen al wat chauffeurs binnen. Ook de twee nieuwe 6x2-trekkers staan er. Er is iemand van Volvo Trucks om uitleg te geven, alsmede enkele directieleden van Millenaar & van Schaik. Er wordt veel gelachen, maar er worden ook allerlei opmerkingen gemaakt over elektrisch rijden. Het is duidelijk dat nog niet iedereen fan is. „De bedoeling is om meer chauffeurs kennis te laten maken met elektrisch rijden en het laden”, vertelt operationeel manager Marcel Vermeulen. „Dan kunnen ze invallen als er bijvoorbeeld een chauffeur ziek is of vakantie heeft.” Inmiddels is het ruim na vieren en is ook Ronald

gearriveerd. De vier elektrische Volvo's van Millenaar & van Schaik staan voor de nacht aan de laadpaddenstoelen die hiervoor op het terrein zijn aangelegd. Er volgt uitleg over het aansluiten aan de laadpaal, de startprocedure en nog meer handige weetjes. Zo is het bijvoorbeeld beter om de accu's niet tot onder de tien procent leeg te rijden. In dat geval kun je namelijk niet meer kippen. En 's morgens moet je meteen de stand-airco aanzetten als de truck nog aan de lader hangt. Dat scheelt weer capaciteit en dus actieradius. Bij sommige chauffeurs wint de nieuwsgierigheid het van de scepsis, anderen blijven vertrouwen op hun conventionele diesel-truck. Naast de ontwikkeling van een fatsoenlijke laadinfrastructuur voor vrachtwagens wordt dat de andere grote uitdaging bij de transitie naar elektrisch rijden. ■

ROBERT SERVAAS

1. Andere chauffeurs van het bedrijf krijgen uitleg over het rijden met en laden van een elektrische truck.

2. Ronald wil geen dieseltruck meer.