

HN Post & Zonen rijdt met eerste elektrische 50-tonner in Nederland

Pijnacker | Geregeld halen onze belangrijke sponsors de lokale media. Post Makelaardij, Plus Sabine Zondag en HN Post & Zonen zijn immers bekende namen in de regio. Minder vaak komt het voor dat de landelijke media berichten over deze voor Avanti zo belangrijke bedrijven. Vandaag kon echter héél Nederland kennismaken met groot nieuws over HN Post & Zonen. In het AD van 10 mei 2021 prijkt de naam op de eerste elektrische 50-tonner die in Nederland rondrijdt. Hiermee maken Henk-Jan, Dé en al die andere bekend en onbekende namen binnen het familiebedrijf hun groene ambities meer dan waar en zorgen ze voor een ware revolutie in de transportwereld. Een felicitatie waard!

Lees [hier](#) het bericht op de website van HN Post & Zonen.

En een video gemaakt door I AM Creations, het bedrijf van Marijn Diepens. Onderaan het artikel uit het AD.

► Verbetering batterij gaat sneller dan gedacht



▲ De Emoss, een stille en sterke elektrische 50-tonner, een primeur voor Nederland. FOTO: BREYNER

Het kan dus wél, een 50-tonner die rijdt op elektriciteit

Een volledig elektrische zware vrachtwagen zou er nooit komen. Het accupakket zou zo groot en zwaar zijn dat er nauwelijks iets overbleef voor de lading. Maar ze komen nu toch.

Ton Voermans
Oosterhout

Vandaag wordt een door het Oosterhoutse bedrijf Emoss omgebouwde DAF-trekker in gebruik genomen om onder andere supermarkten van Plus in Rotterdam te bevoorraden. De dieselmotor is eruit gehaald en vervangen door elektromotoren en batterijen. Het is een volwaardige 50 tons-combinatie, een primeur voor Nederland. Voor Europa zelfs, stellen Plus en transportbedrijf Breytner trots. De actieradius is weliswaar slechts 150 kilometer, maar voor stadsvervoer is dat geen probleem.

„De batterijtechniek is zo veel verbeterd. Vier jaar geleden had dit niet gekund”, zegt Marie-José Baartmans, directeur en eigenaar van Breytner. Haar transportbedrijf heeft louter elektrisch aangedreven vrachtwagens. „We zijn begonnen met kleine vrachtwagens van 19 ton maar wilden ook grote, zodat je alles wat je met een diesel kunt vervoeren ook kunt met een elektrische vrachtwagen. We hebben alle merken gebeld, niemand kon leveren. Ze gaan tot 37 ton, wij wilden een 50 tons-trekker voor supermarkten en containers. Deze truck doet niet onder voor een diesel.”

Stientje van Veldhoven, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is enthousiast: „Vrachtwagens op batterijen leek tot voor kort onmogelijk. En toch is ook hier een duurzame doorbraak.”

De Emoss, die Breytner samen met HN Post & zonen inzet, rijdt vracht voor de Plus-supermarkten maar ook straatstenen voor de gemeente Rotterdam en een dag in de week worden er in de haven containers gereden.

Vrachtwagenbouwers breken zich het hoofd over de vraag hoe ze zo veel mogelijk kilometers uit een batterij krijgen. Koploper in de batterijtechniek is Tesla, dat werkt aan een elektrische vrachtwagen die op één lading wel 800 kilometer kan rijden. Het schiet minder op dan gehoopt: het wordt 2022 voordat de productie van de Semi vrachtwagen – een 37-tonner – op gang komt. Oorzaak: een tekort aan batterijen.

Breytner bestelde in 2017 al een Semi, maar Baartmans denkt dat het pas eind 2024 wordt voordat Tesla de vrachtwagen aan de Europese eisen heeft aangepast en kan leveren.

Ook de bekende vrachtwagenmerken leveren elektrische trucks. DAF en Volvo bijvoorbeeld, maar zo ver als de Tesla moet kunnen, halen ze niet. Baartmans vindt die actieradius geen probleem voor stadsdistributie. „Aan een snellader

ben je in drie kwartier voor 80 procent weer vol.” De batterij van de Emoss heeft een capaciteit van 280 kWh, grofweg evenveel als vier Tesla 3 personenauto's.

Waterstof

Er is nog een techniek voor emissieloze trucks: waterstof. Vrachtwagens met een brandstofcel die waterstof omzetten in elektriciteit. Theoretisch voordeel: snel tanken en een veel grotere actieradius.

Volvo en Daimler werken samen aan de techniek. Hyundai maakt al vrachtwagens op waterstof. Waterstof moet dé energiedrager worden voor lange afstanden. Breytner heeft ook een vrachtwagen op waterstof getest, maar denkt dat de batterij toch gaat winnen bij regionaal transport. „De waterstoftechniek is heel duur.”

Ook de eerste 50-tonner in Nederland die Breytner liet ombouwen is vijf keer duurder dan de originele DAF-diesel die als basis diende. De Emoss kostte ruim 300.000 euro. Het is onmogelijk om met zo'n prijs te concurreren met een diesel. En toch weet Breytner winst te maken met de ritten. Klanten zijn bereid extra voor elektrisch transport te betalen. Het verkleint de uitstoot, vermindert de overlast voor bijvoorbeeld omwonenden van een supermarkt en het is goed voor het imago. Bovendien zit de tijd mee: steeds meer steden gooien het centrum dicht voor diesels. „En een elektrische vrachtauto slijt veel minder. Deze Emoss heeft zeker een langere levensduur.”

Tesla zegt dat 37-tonner Semi 150.000 euro gaat kosten, ongeveer de helft van wat elektrische vrachtauto's nu kosten. Als dat lukt, is het opnieuw een revolutie door Tesla.



▲ De Tesla Semi moet 150.000 euro gaan kosten. FOTO: REUTERS

