

HERFST/WINTER 2023

DAF IN ACTION



**“SAMEN OP WEG NAAR
DUURZAAM TRANSPORT”**

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

NON-STOP EFFICIËNTIE



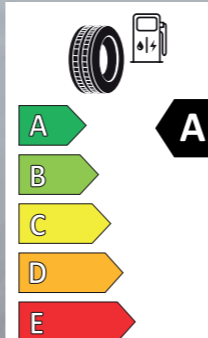
FUELMAX PERFORMANCE

IN EEN RECHTE LIJN
NAAR EFFICIËNTIE EN
DUURZAAMHEID

GOODYEAR.EU/TRUCK

De gespecialiseerde snelwegband die de beste brandstofefficiëntie en laagste uitstoot biedt. Ontdek de uitstekende prestaties van FUELMAX PERFORMANCE banden met het A-label voor uitmuntende brandstofefficiëntie.

GOODYEAR



AANDACHT VOOR DUURZAAMHEID: een gezamenlijke verantwoordelijkheid

Iemand zei ooit dat de aarde niet van ons is, maar dat we die in bruikleen hebben van onze kinderen. Vandaar dat we allemaal onze verantwoordelijkheid moeten nemen zodat ook onze kinderen en alle generaties daarna een toekomst hebben op deze prachtige planeet.

Als we inzoomen op de transportsector, dan zien we dat alle betrokken partijen, zowel truckfabrikanten als vervoerders, grote inspanningen verrichten om de CO₂-uitstoot en daarmee de nadelige effecten op het milieu te verminderen. En datzelfde geldt voor de luchtkwaliteit in onze steden.

Ook DAF en ons moederbedrijf PACCAR ontwikkelen nieuwe oplossingen voor schoon en duurzaam wegtransport. Er is geen 'one size fits all' oplossing voor alle transporttoepassingen. We volgen daarom verschillende paden: van volledig elektrisch tot hybride, van waterstof in de verbrandingsmotor tot waterstof in een fuel cell. En vergeet ook de huidige verbrandingsmotor niet; die blijft nog jarenlang de meest duurzame en zuinige optie voor het langeafstandstransport, zeker als hij loopt op HVO of in de verdere toekomst op nieuwe generaties brandstoffen.

Ook onze klanten onderzoeken hoe ze hun bedrijfsvoering duurzamer en toekomstbestendig kunnen maken. We helpen ze daar uiteraard heel graag bij, want het is in ons gezamenlijk belang. In deze editie van DAF in Action leest u over hun ervaringen en hun visie op de toekomst van duurzaam wegtransport.

Laten we vooral de rol van de overheden niet vergeten in ons gezamenlijk streven naar duurzaamheid: de EU heeft ons als transportindustrie zeer uitdagende doelen gesteld. Maar daar verwachten wij en onze klanten wel wat voor terug: de politiek is nu aan zet om investeringen in de infrastructuur mogelijk te maken én verder te stimuleren, zodat de zero emissie trucks ook kunnen gaan rijden.

We leven in een uitdagende tijd. Als alle partijen er samen hun schouders eronder zetten, zie ik een mooie toekomst voor me.

Harald Seidel
President-directeur
DAF Trucks N.V.



- 4 "De politiek kan niet meer wachten". Dat is de boodschap van Patrick Dean, DAF's Chief Engineer Vehicle Development
- 9 Vlot Logistics heeft de primeur van de eerste elektrische EcoCombi
- 14 Nieuwe generatie DAF XB stadsdistributietrucks
- 21 Hoe bevalt een elektrische truck in de praktijk? Twee Engelse klanten weten het antwoord
- 24 Hoe duurzaam is DAF?
- 26 PACCAR Parts is 50 jaar en kijkt vooruit





Patrick Dean:
**“DE POLITIEK MOET
 IN ACTIE KOMEN”**



Patrick Dean, DAF Chief Engineer Vehicle Development:

“ZONDER GOEDE INFRASTRUCTUUR GEEN EMISSIELOOS TRANSPORT”

De politiek kan niet meer wachten, het is tijd voor actie. Dat is de boodschap aan de Europese politiek van Patrick Dean, DAF's Chief Engineer Vehicle Development. Dean laat er geen misverstand over bestaan: zonder een goed netwerk van laadpalen en tankstations met waterstof is klimaatneutraal transport niet haalbaar.

Door: Henk de Lange

JE BOODSCHAP LAAT WEINIG AAN DUIDELIJKHEID OVER...

“Dat klopt. En is ook nodig. Alle truckfabrikanten, dus wij ook, werken met man en macht aan schone, duurzame



DAF biedt een volledige serie elektrische vrachtwagens

transportoplossingen. Of het nou gaat om elektrische trucks, trucks die rijden op waterstof, hybride voertuigen of ultraschone dieseltrucks op synthetische (schone) brandstoffen: DAF heeft de techniek in huis. En we zien dat de transporteurs én hun klanten ook vragen om zero emission trucks. Maar als bijvoorbeeld onze XD Electric eenmaal uit de fabriek niet kan worden opgeladen omdat er geen laadpalen zijn... Tsja... De politiek moet in actie komen om de infrastructuur voor zero emission trucks op orde te krijgen. Zo snel mogelijk.”

WAT IS DE ROL VAN DE POLITIEK DAN?

“Europa heeft ons als truckindustrie zeer uitdagende doelen gesteld. Het totaal aan trucks dat in 2025 bij ons van de band rolt, moet 15% minder CO₂ uitstoten dan de voertuigen die we in 2019 produceerden. In 2030 moet dat volgens de huidige inzichten zelfs 45% zijn. Zulke stappen zijn niet haalbaar met alleen verdere optimalisaties van bestaande technologieën.

We moeten nieuwe wegen inslaan en serieuze aantallen emissieloze trucks op de weg gaan zetten, naast de efficiënte dieseltrucks die we óók blijven bouwen. Tegelijk weren steeds meer Europese steden trucks met een dieselmotor. Onze klanten moeten daardoor dus wel elektrisch gaan rijden, of op waterstof. Maar als ze niet kunnen laden of tanken, dan blijven de winkels leeg. Nogmaals: de politiek – die dus eisen stelt aan de uitstoot en trucks uit steden weert – is nu aan zet om te zorgen dat emissieloze trucks ook daadwerkelijk kunnen rijden. Ze moet investeringen in de infrastructuur mogelijk maken én aanjagen.”

WAAR STAAT DAF?

“We lopen écht voorop in de ontwikkeling van zero emission trucks. Met de XB, XD en XF bieden we al een volledige serie elektrische vrachtwagens aan met actieradii tot wel 500 kilometer. Met hybride voertuigen hebben we zeer succesvolle veldtesten gehad. De ontwikkeling van de zero emission verbrandingsmotor op waterstof is erg veelbelovend en in Amerika heeft ons moederbedrijf PACCAR samen met Shell en Toyota al een succesvolle langlopende test achter de rug met trucks die gebruik maken van een brandstofcel. Die test resulteerde in een nog intensiever samenwerkingsverband, waarbij emissievrije versies van de Kenworth T680 en Peterbilt 579 zullen worden ontwikkeld en op de markt gebracht, voorzien van Toyota's brandstofceltechnologie.



Samen met Toyota worden emissievrije versies ontwikkeld van de Kenworth T680 en Peterbilt 579, beide voorzien van Toyota's brandstofceltechnologie

EEN WATERSTOFVERBRANDINGSMOTOR? EN EEN BRANDSTOFCEL?

Er zijn twee mogelijkheden voor toepassing van waterstof in een truck: door middel van een brandstofcel (fuel cell) of waterstof in een verbrandingsmotor. Anders gezegd: je kunt waterstof inspuiten in een motor, maar ook in een brandstofcel laten reageren met zuurstof. In dat laatste geval zorgt de chemische reactie voor elektriciteit waarmee je een elektromotor en dus een voertuig kunt aandrijven. Voor welke van die twee aandrijflijnen ook wordt gekozen: uit de uitlaat komt alleen waterdamp. Een groot voordeel van waterstof is dat je het snel tankt: het is een kwestie van minuten voor je weer vele honderden kilometers kunt rijden.”

DAT KLINT ALS DÉ OPLOSSING!

“Inderdaad, maar het ligt iets gecompliceerder: de productie van H₂ kost elektriciteit. Een brandstofcel is verder technisch complex en kostbaar en neemt veel plaats op het truckchassis in beslag. De waterstofverbrandingsmotor is een veelbelovend en duurzaam alternatief: technisch minder complex, minder gevoelig voor de kwaliteit van de waterstof, qua afmetingen gelijk aan een dieselmotor en bovendien gebaseerd op bestaande technologie die we in Europa in huis hebben.”

EN ELEKTRISCH DAN?

Voor nationaal, regionaal en stedelijk vervoer is elektrisch rijden op dit moment de meest logische ‘zero emission’ oplossing – al dan niet aangevuld met hybride voertuigen die op de snelweg rijden op diesel – of in de toekomst op waterstof – en in de stad automatisch overschakelen naar elektrisch.”

LEIDEN ER MEERDERE WEGEN NAAR ROME?

“Klopt! Er zal geen *one size fits all* oplossing zijn; niet een oplossing voor alle transporttoepassingen. DAF zal bij de ontwikkeling daarom meerdere paden blijven volgen. Wat we nodig hebben, is steun van de overheid voor de uitrol van een tank- en oplaadinfrastructuur door derde partijen. Dit zijn uitdagende tijden, maar met hard werken en een gezamenlijke inzet komen we er zeker.”

DAF ontving al in 2021 de ‘Truck Innovation Award 2022’ voor haar XF met waterstof verbrandingsmotor. De award toont aan dat er nog een veelbelovende toekomst is voor de verbrandingsmotor (ICE)



DAF ELECTRIC TRUCK ASSEMBLY IS STATE-OF-THE-ART

DAF loopt voorop in de ontwikkeling van duurzame trucks. Met de XB, XD en XF Electric biedt de Nederlandse truckfabrikant al een volledige serie 'zero emission' vrachtwagens aan met een actieradius van tot wel 500 kilometer. De meeste van die trucks zullen binnenkort in een compleet nieuwe fabriek voor batterij-elektrische trucks van de band rollen.

Door: Henk de Lange

De nieuwe DAF Electric Truck Assembly is gerealiseerd op DAF's grootste productielocatie in het Nederlandse Eindhoven en heeft een oppervlakte van 5.000 m². De fabriek kent twee sub-assemblagelijnen: één voor de voorbereiding van de batterijpakketten en één voor het samenstellen van de 'Electric Drive Module'. Deze bestaat uit het voorste batterijpakket, de relaiskast voor het verbinden van de hoog-voltage-systemen en alle benodigde elektrische hulpsystemen. Op de bijna 150 meter lange hoofdlijn worden deze hoofdcomponenten samen met de e-motor met geïntegreerde versnellingsbak op het chassis gemonteerd.

NIEUWSTE GENERATIE BATTERIJ-ELEKTRISCHE TRUCKS

DAF heeft de Electric Truck Assembly gerealiseerd voor de productie van haar nieuwste generatie batterij-elektrische vrachtwagens. De DAF XD en XF Electric zijn beschikbaar in verschillende as-configuraties. Ze worden aangedreven door PACCAR e-Motoren en uitgerust met 2 tot 5 batterijpakketten (210 tot 525 kWh), goed voor actieradii tot 500 kilometer. Dankzij deze modulaire opzet kunnen de trucks precies worden afgestemd op de wensen van de klant. Door routes en het opladen van de batterijen zorgvuldig te plannen, is het mogelijk om per dag 1.000



De DAF XD en XF Electric zijn beschikbaar in verschillende as-configuraties. Ze worden aangedreven door PACCAR e-Motoren en uitgerust met 2 tot 5 batterijpakketten (210 tot 525 kWh), goed voor actieradii tot 500 kilometer.



DAF's nieuwe Electric Truck Assembly werd officieel geopend door Micky Adriaansens, de Nederlandse minister van Economische Zaken en Klimaat.

'zero emission' kilometers af te leggen. Wanneer er gebruik wordt gemaakt van snelladen (tot 350 kW), kunnen de batterijpakketten in slechts 45 minuten weer tot 80% worden opgeladen.

DAF verwacht dat de productie in de nabije toekomst naar duizenden voertuigen per jaar zal stijgen, in lijn met de toenemende vraag naar volledig elektrische trucks.

MINISTER: 'DAF LOOPT VOOROP'

DAF's nieuwe Electric Truck Assembly werd officieel geopend door Micky Adriaansens, de Nederlandse minister van Economische Zaken en Klimaat. "DAF is al jaren toonaangevend in het maken van vrachtwagens", vertelde ze. "Ook bij de stap naar elektrisch rijden loopt DAF met innovaties voorop. De omslag naar schonere productie en producten is belangrijk. Niet alleen voor het milieu, het

zorgt er ook voor dat we in Nederland concurrerend blijven. Deze nieuwe fabriek voor batterij-elektrische trucks is hier een prachtige voorbeeld van."

BELANGRIJKE STAP

"De ingebruikname van de nieuwe DAF Electric Truck Assembly vormt een nieuwe, belangrijke stap op weg naar een nog schonere toekomst", zei Harald Seidel, president-directeur van DAF Trucks. "Om onze klanten optimaal te ondersteunen in de transitie naar 'zero emission' wegtransport, gaan we verder dan het leveren van eersteklas, volledig elektrische trucks. Ons complete pakket omvat daarnaast een breed programma laadstations, advies 'op maat' op het gebied van planning van routes en opladen en het leveren van specifieke trainingen waardoor chauffeurs het beste uit hun elektrische voertuigen halen."





TRUCK COMPONENTS

AND DAF
PROUDLY PRESENT THE

NEW GENERATION DAF

NIGHT
LOCK

PLAY IT SAFE
VISIT YOUR LOCAL
DAF DEALER OR
THE WEBSITE

PARTS.DAF.COM



Eerste elektrische EcoCombi op de weg in Nederland

Vlot Logistics heeft de primeur van de eerste volledig elektrische EcoCombi in Nederland. De combinatie met een DAF CF Electric bakwagen, dolly en trailer is voorzien van een elektrisch aangestuurde HIAB-haakarm in combinatie met een 23 ton/meter kraan.

Door: Henk de Lange

Vlot Logistics vindt het belangrijk koploper te zijn op het gebied van innovatie en dus ook met de inzet van 'zero emissie' trucks. Het bedrijf heeft inmiddels al tien elektrisch aangedreven trucks in de vloot, inclusief de nieuwe DAF CF Electric EcoCombi met een totale lengte van 25,25 meter. "We gebruiken deze combinatie onder meer voor het vervoer van containers", vertelt Rokus Vlot, directeur-eigenaar. "Met deze EcoCombi kunnen we in een keer drie 20-voets containers meenemen en dat helpt de transportbewegingen te beperken. Dubbele winst dus. Voor het klimaat en voor de congestie."

'ONDERDEEL VAN ONS DNA'

"Elektrisch transport is volledig ingebed in onze bedrijfsvoering", vervolgt Rokus Vlot. "De chauffeurs zijn helemaal gewend aan het rijden ermee en de planning wordt zo ingevuld dat we de actieradius van 200 tot 250 kilometer optimaal benutten en tegelijkertijd exact weten wanneer de batterijen van de truck opgeladen worden."

In Rotterdam beschikt Vlot Logistics over een eigen hoog vermogen DC-laadstation van 300 kW. Binnen een uur is daarmee het batterijpakket van de DAF CF Electric naar 80% te laden. De benodigde stroom komt voor een belangrijk deel van zonnepanelen die op de daken liggen van de vestigingen van de onderneming. Rokus Vlot: "Zo is de cirkel mooi rond."

**"MET DEZE
ECOCOMBI KUNNEN
WE IN EEN KEER DRIE
20-VOETS CONTAINERS
MEENEMEN"**



Ewout van Wijk: "Batterij-elektrisch rijden heeft de toekomst."

“WIJ RIJDEN AL 75 JAAR DIESEL, MAAR HET IS DUIDELIJK DAT WE DE KOMENDE JAREN OP IETS ANDERS GAAN RIJDEN”



Op het bedrijfsterrein in Giessen is alvast één DC-lader geplaatst in afwachting van het eerste elektrische DAF testvoertuig

Ewout van Wijk ziet toekomst in e-trucks:

“DE KOMENDE JAREN BEN IK VOORAL CHIEF ENERGY OFFICER”

Maar liefst tien elektrische DAF XD Electric trucks heeft de Nederlandse E. van Wijk besteld. Want het is CEO Ewout van Wijk meer dan duidelijk: batterij-elektrisch rijden heeft voor hem toekomst. Gesprek met een bevlogen ondernemer over duurzaam transport. “Ik heb die tien e-trucks liever gisteren dan vandaag.”

Door: Guus Peters

Foto's: Marieke van Grinsven

Even terug naar 31 december, ergens in één van de jaren zeventig. Met een DAF 2800 valt de vader van Ewout, Ad van Wijk, stil bovenaan de Brennerpas, waar Oostenrijk en Italië een grensovergang hebben. Daar viel toen al het kwartje van de duurzaamheid, vertelt Ewout. “Mijn vader was samen met een andere chauffeur. Het was oudejaarsdag en ze kwamen om die reden de grens niet meer over. Dus ze hebben Oud

en Nieuw op de Brennerpas gevierd. Het was daar ijs- en ijskoud en de volgende morgen, Nieuwjaarsdag, moesten die trucks natuurlijk weer gestart worden. Dat ging gepaard met een hoop lawaai en rookwolken uit de uitlaat, en dat dan allemaal in die frisse berglucht. ‘Ik besepte toen al, daar bovenaan de Brennerpas, dat kan niet zo doorgaan’, zei mijn vader. Hij vertelde dat verhaal al jaren geleden, toen we van Euro 4 naar Euro 5 gingen.”

OVER EN SLUITEN

Maar dan trekt hij een veel serieuzer gezicht en legt hij uit dat de transportwereld goed moet begrijpen dat we een alternatief nodig hebben voor fossiele brandstoffen. “Kijk alleen maar naar de wetgeving, zoals de vrachtwagenheffing in 2026. Europa is al heel stevig bezig, door diesels zwaar te belasten en daardoor de energietransitie te financieren, maar Nederland doet daar nog een schepje bovenop. Toen ik dat eenmaal doorhad, dacht ik: nou, als ik nu niet ga testen en proberen, dan gaan we achterlopen. Wij rijden al 75 jaar op diesel, maar het is heel duidelijk dat we in de toekomst ook op iets anders gaan rijden. Dat begint bij batterij-elektrisch en hoe het er later uit gaat zien, dat weet ik niet. Ik zeg niet dat waterstof het niet gaat worden, maar niet op korte termijn.”

CO₂-UITSTOOT

En dus heeft Van Wijk bij DAF tien nieuwe e-trucks besteld. Ten behoeve daarvan is er op het bedrijfsterrein in Giessen alvast één DC-lader geplaatst en Ewout verdiepte zich in de wereld van kilowatts, laadpalen en groen opgewekte stroom. “Ik was onwetend, ik wist het verschil niet eens tussen een kilowatt (kW) en een kilowattuur (kWh). Maar ik kwam er al heel snel achter dat als ik in de toekomst elektrische trucks zou hebben, mijn netaansluiting daarvoor veel te klein was. Dat ontdekken heel veel ondernemers trouwens. Maar ja, wij hebben in onze strategie gezegd dat we in 2025 een kwart van onze CO₂-uitstoot gereduceerd willen hebben ten opzichte van 2020. Daar zijn we op allerlei manieren mee aan de slag gegaan; we hebben altijd al geïnvesteerd in nieuw materieel, ook in kleine dingen als ‘alles op ledverlichting’. We hebben ons gebouw verduurzaamd, maar de eerlijkheid gebiedt ons te zeggen dat onze grootste CO₂-uitstoot in het rijden met onze trucks zit.”

KILOWATTUREN

Van Wijk dook dieper in de materie van de elektrische vrachtauto en dat was nodig ook. “Verhalen bij elektrisch rijden waren er genoeg: te veel onmogelijkheden, de overheid moet meer subsidiëren, de klant moet alles betalen... Maar voordat ik naar de klant ga en naar de overheid, wil ik zelf eerst weten hoe het nou echt zit. Vraag één was: kan ik überhaupt stroom krijgen en twee, tegen welke prijs? Ik heb heel weinig kilowatts op de netaansluiting van onze vestiging, echt véél te weinig. Er is netcongestie, ik mag niets terug leveren aan het net. Dus ik heb gedaan wat ik kón doen: ik heb meteen de zwaarste aansluiting, 6 MVA, aangevraagd. Daar staan we voor op de wachtlijst. We krijgen in elk geval de komende jaren geen netverzwaring, dat

“KIJK WAT DE MOGELIJKHEDEN, MAAR OOK DE MOGELIJKHEDEN VAN DE ÓNMOGELIJKHEDEN ZIJN”

ZWARTE ZEE

De boodschap is duidelijk. Duurzaamheid en zorg voor de leefomgeving staan hoog in het vaandel bij de E. van Wijk Group, het transportbedrijf met het hoofdkantoor in het Brabantse Giessen. Met een vloot van 350 trucks is het familiebedrijf gespecialiseerd in internationaal transport van west naar oost. “Geografisch ligt de kern van ons verzorgingsgebied tussen de Noordzee en de Zwarte Zee, al doet Noord-Italië ook mee”, zegt Ewout van Wijk. “De helft van onze omzet doen we met onze eigen trucks, de ander helft doen we met charters. Daarmee gaan we verder dan Noordzee en Zwarte Zee, dan doet heel Europa mee en reikt het wel tot Kazachstan en alle landen daaromheen.” Het bedrijf rijdt al zestig jaar met DAF, legt Ewout uit. “We zijn net na de oorlog begonnen en reden toen met gebruikte vrachtwagens. De eerste keer dat we een nieuwe DAF kochten, was in 1963.”

KENNIS

Ewout van Wijk is de derde generatie die aan het roer staat van het familiebedrijf, dat dit jaar zijn 75-jarig bestaan viert. Zijn opa Ewout (de ‘E’ in de bedrijfsnaam) startte er in 1948 mee, vader Ad zette het voort en vier jaar geleden nam Ewout (nu 37) het stokje over. Het bedrijf heeft inmiddels achthonderd medewerkers in dienst, op twee locaties in Nederland, een in Polen, een in Oekraïne en twee in Roemenië. Ewout trad aan in een interessante tijd. Hij heeft bovengemiddeld veel kennis van elektrische aandrijving. “Ik ben CEO bij Van Wijk, de Chief Executive Officer, maar de komende jaren ben ik meer Chief Energy Officer”, zegt hij er lachend over.

is een gegeven, dus dan zijn er creatieve oplossingen nodig. Ik heb mijn hele dak vol gelegd met zonnepanelen, ik heb daar een batterij van 4.300 kWh bij aangeschaft en met die batterij, de zonnepanelen en de netaansluiting kan ik in de komende twee, drie jaar met tien e-trucks rijden.”

NETBEHEERDER

Van Wijk leerde ook dat het geen kwaad kan om met de netbeheerder te gaan praten. “Dat wil ik iedereen aanraden: kijk daarmee wat de mogelijkheden, maar ook de mogelijkheden van de ónmogelijkheden zijn”, zegt Van Wijk, volgens wie het allemaal niet zo moeilijk is, als je je maar verdiept. “Ik zeg wel eens tegen mensen: stel, je staat bij de pomp en in één keer regent het diesel uit de lucht. Wat zou je dan doen? Dan ga je toch meteen

alle emmers halen die je kan vinden? Nou, het regent hier geen diesel, maar wel regelmatig zonnestralen. En die vangen we op, die tanken we in de truck en de overheid betaalt daar een bepaald bedrag voor, omdat jij zo goed bezig bent.”

BEZIG MET ENERGIE

Bezig zijn met energie wordt, kortom, belangrijk voor transportbedrijven, zegt Ewout van Wijk. “Elke transporteur weet elke dag wat de dieselprijs is. Maar als je ze vraagt: ‘wat kost een kilowattuur vandaag?’, dan hebben ze geen idee. Da’s niet handig, want die prijs verandert elk uur. Gisteren overdag kreeg je zelfs geld toe! Dat hele systeem staat mij zelfs toe om, net als de tuinbouw, te kunnen handelen in stroom. Laatst belde er al een netbeheerder. ‘Zeg, die batterij van u, hoe groot wordt die?’ Dus

ik zeg: 4.300 kilowattuur. Nou, daar konden ze wel wat mee. Dus je ziet dat de netbeheerders ook in beweging moeten komen. En als je transporteur bent en je krijgt een grote vloot e-trucks, dan ontkom je er niet aan om in de komende jaren enorm bezig te zijn met energie.”

WIP-WAP

Het inzetten van tien elektrische DAF's ziet Van Wijk als een serieus leertraject naar de toekomst. “We kunnen goed kijken naar dingen als: waar kunnen we ze inzetten, hoe werkt het? Ik zie het als een businesscase, opgezet rondom die tien e-trucks. En dan is de verrassende conclusie dat ik ze liever gisteren heb dan vandaag. Belangrijk is vooral dat je kijkt naar de looptijd van die e-trucks. Wat heel veel collega-ondernemers nog niet

weten, is dat de overheid de komende jaren de wip-wap gaat gebruiken. En die wip-wap is dat de overheid de vervuulende industrie – inclusief dieseltrucks, daar kun je iets van vinden, maar dat is even niet relevant nu - zwaarder gaat belasten en het geld dat daaruit voortvloeit in de energietransitie gaat investeren. Door te subsidiëren, maar ook door een handel op te zetten in de CO₂-emissierechten. Als je dat met die CO₂-handel goed uitzoekt en regelt, dan krijg je de TCO (Total Costs of Ownership) van een e-truck binnen niet al te lange tijd al onder die van een diesel”, zegt Van Wijk stellig. “Dat is het best bewaarde geheim van Nederland.”



De eerste nieuwe DAF kwam in 1963 bij E. van Wijk in dienst. Deze 3600 is wat jonger, maar staat symbool voor de jarenlange relatie met DAF



“HET REGENT REGELMATIG ZONNESTRALEN, DIE TANKEN WE IN DE TRUCK EN DE OVERHEID BETAALT DAAR AAN MEE”



Nieuwe generatie DAF XB stadsdistributietrucks

FAMILIE IS COMPLEET!

In nauwelijks twee jaar tijd heeft DAF kans gezien zijn hele portfolio te vernieuwen. Na de XF/XG/XG+ en de XD zijn nu de eerste details bekend gemaakt van de New Generation XB, die eind dit jaar in productie gaat. Met de XB lanceert DAF een serie hoogwaardige stadsdistributietrucks, die ook leverbaar worden met volledig elektrische aandrijving.

Door: Peter van der Vegt

Met de New Generation XB presenteert DAF een serie distributietrucks die klaar is voor een duurzame toekomst. Leverbaar met zowel elektrische aandrijving als met schone dieselmotoren helpen de nieuwe XB-modellen transportbedrijven

om verdere stappen te zetten richting zero emissie. De XB levert maatwerk in de klasse van 7,5 tot 19 ton en zet een nieuwe standaard in de stads- en regionale distributie. Er zijn niet minder dan drie volledig elektrische uitvoeringen, van respectievelijk 12, 16 en 19 ton, die emissieloze stadsdistributie mogelijk maken.



Net als bij de XF en XD is het chassis van de XB voorzien van een doordacht gatenpatroon voor een optimale bouwvriendelijkheid.



Van de XB Electric zijn niet minder dan drie volledig elektrische uitvoeringen beschikbaar van 12, 16 en 19 ton.

Met de New Generation XB presenteert DAF een serie distributietrucks die klaar is voor een duurzame toekomst

Deze e-trucks gaan vergezeld van slimme laadsystemen, zowel voor onderweg als op de thuisbasis.

veiligheid combineren met duurzame techniek.

COMFORTABEL, VEILIG, DUURZAAM

DAF verraste twee jaar geleden de truckwereld met de nieuwe XF/XG/XG+-serie, die overtuigde op het gebied van efficiëntie, emissies, chauffeurscomfort (binnenruimte!) en veiligheid. Het leverde de XF/XG/XG+ prompt de titel 'Truck of the Year 2022' op. Een jaar later al was het de beurt aan de nieuwe XD, waarmee DAF de prestigieuze 'Truck of the Year'-titel prolongeerde. Met de New Generation XB, die ook een XBC bouwtruck omvat, wordt nu ook het distributiesegment bediend met voertuigen die comfort en

KRACHTSVARIANTEN

Dat laatste wordt vooral onderstreept door de Electric-versies van de XB, die zero emissie bereikbaar maken in de binnenstedelijke en regionale distributie. Er is een uiterst toegankelijke 12-tons versie beschikbaar met 17,5 inch wielen en slechts één instaprede, naast zwaardere jongens van 16 en 19 ton. De wielbases variëren van 4,2 tot 6,9 meter en illustreren het grote aantal opbouw mogelijkheden. De elektromotor van de XB is er in twee vermogensvarianten (120 of 190 kW nominaal vermogen), met koppels van respectievelijk 950 en 1.850 Nm. De piekvermogens van

de elektromotoren spreken nog meer tot de verbeelding: 2.600 en 3.500 Nm. De batterijpakketten hebben een milieuvriendelijke samenstelling – er zit geen kobalt en geen magnesium in – en kunnen worden geleverd met een bruto energie-inhoud van 141 tot 282 kWh. Dat garandeert een actieradius tot maar liefst 350 kilometer, meer dan voldoende voor stedelijke distributie..

LAADOPLOSSINGEN

Een noviteit is het Combined Charging System van de DAF XB Electric, waarmee de auto via het reguliere elektriciteitsnet kan worden opgeladen. Voor de meeste distributietrucks is dat een ideale situatie; zij keren immers in vrijwel alle gevallen aan het eind van de dag terug op de thuisbasis, alwaar ze de hele nacht beschikbaar zijn om te worden opgeladen. Snel laden behoort niettemin ook tot de mogelijkheden; met een 650 volts DC-lader van 150 kiloWatt kan de truck in iets meer dan een uur worden opgeladen van 20 naar 80 procent. De laadtijd varieert van 40 tot 70 minuten en is afhankelijk van de specificaties. DAF heeft veel ervaring met e-trucks en kan zodoende klanten optimaal bijstaan in de stap naar elektrisch. Daarbij worden ook adviezen gegeven over routeplanning, het laden onderweg, het trainen van chauffeurs en het kiezen van de meest efficiënte PACCAR laadstations.

NEUSJE VAN DE ZALM

Naast de e-aandrijving is er voor de XB een breed scala aan moderne PACCAR-dieselmotoren beschikbaar, ontwikkeld om veel koppel te leveren bij lage toerentallen en die daardoor extra zuinig met de brandstof omgaan. Er is keuze uit een 4,5 liter viercilinder (PACCAR PX-5) en een 6,7 liter zescilinder (PACCAR PX-7), waarbij de vermogens oplopen van 124 kW/170 pk tot bijna het dubbele:

227 kW/310 pk. Beide motoren zijn geschikt voor gebruik van HVO, waardoor de CO₂-uitstoot tot wel 90 procent kan worden verminderd. Voor de transmissie zijn er handgeschakelde zes- en negenversnellingsbakken leverbaar, net als volautomatische transmissies van Allison voor speciale toepassingen. Het neusje van de zalm is echter de volautomatische Powerline-transmissie met acht overbrengingen. Die maakt schakelen zonder koppelonderbreking mogelijk, wat zowel trekkracht als comfort en souplesse garandeert. Chauffeurs zullen het ook waarderen dat de auto bij het loslaten van het rempedaal al een beetje in beweging komt. Dat maakt het manoeuvreren er een stuk eenvoudiger op. Overigens onderscheidt de DAF XB zich door een opmerkelijk kleine draaicirkel, wat een ongekende wendbaarheid oplevert. Ook van grote waarde in druk stadsverkeer.

WERKPLEK

Net als bij de XF/XG en de XD-serie heeft DAF bij de ontwikkeling van de XB veel aandacht besteed aan de werkplek van de mannen en de vrouwen die met de auto's rijden. De XB is er met dagcabines (eventueel verlengd) en slaapcabines, die allemaal mooi laag op het chassis geplaatst zijn en slim geplaatste instaptreden hebben voor een optimale toegankelijkheid. Comfortabele stoelen, een nieuw ontworpen stuurwiel en een groot (12 inch) digitaal display maken het werken en leven in de DAF XB extra aantrekkelijk. Het display laat in één oogopslag alle relevante voertuiginformatie zien en kan door de bestuurder geheel naar eigen inzicht worden ingesteld.

OPBOUWVRIENDELIJK

Ook qua voertuigefficiëntie overtuigt de nieuwe DAF XB. De kleinste wielbasis is 4,2 meter, maar de grootste bijna drie meter

meer: 6,9 meter. Dat maakt opbouw lengtes tot meer dan negen meter mogelijk. De eigen gewichten zijn laag gehouden, wat hoge laadvermogens oplevert en uitstekende rendementen per gereden kilometer. Net als bij de XF en XD is het chassis van de XB voorzien van een doordacht gatenpatroon, wat de opbouw vriendelijkheid ten goede komt. Nieuw zijn vooraf gedefinieerde lay-outs van de chassis, specifiek bedoeld voor veegmachines en kippers. Uitlaatsystemen, accu's en bijvoorbeeld lucht tanks zijn daarbij al gespecificeerd op de meest ideale plek, wat bij de opbouwer heel veel tijd (en dus geld) scheelt.

BOUWTRUCK

Speciaal voor het bouwsegment - waarvoor DAF recent ook een complete reeks uitvoeringen van de XD en de XF presenteerde - is er een XBC-serie die ook op bijvoorbeeld onverharde

bouwplaatsen uitstekend uit de voeten kan. De XBC-uitvoeringen hebben een chassis van 19 ton en een bodemvrijheid van ruim 25 centimeter. Een oploophoek van 25 graden, een stalen radiatorplaat die de motorruimte beschermt en een extra stevige, in lava grijs uitgevoerde voorbumper maken duidelijk dat het hier om een truck gaat die ontwikkeld is voor zwaardere inzet naast het gebaande pad.

WAARDE

Dat laatste geldt ook in bredere zin voor de hele DAF XB-serie, die een nieuwe standaard introduceert in het distributiesegment. Met duurzame transportoplossingen, ongeacht of het een elektrische of brandstof-aangedreven versie is, comfort voor de chauffeur en een enorme reeks opbouw mogelijkheden is de XB een DAF in de beste DAF-tradities.

MOTOREN

DAF XB

ELEKTROMOTOREN

| | |
|--------|--------------------------|
| 120 kW | 950 Nm (piek: 2.600 Nm) |
| 190 kW | 1.850 Nm (piek 3.500 Nm) |

BRANDSTOFMOTOREN

PACCAR PX-5 - 4,5 liter viercilinder

| | |
|-----------------|----------------------------|
| 124 kW (170 pk) | 700 Nm @ 1.100 - 1.700 tpm |
| 139 kW (190 pk) | 750 Nm @ 1.200 - 1.700 tpm |
| 153 kW (210 pk) | 800 Nm @ 900 - 1.700 tpm |

PACCAR PX-7 - 6,7 liter zescilinder

| | |
|-----------------|------------------------------|
| 167 kW (230 pk) | 900 Nm @ 900 - 1.800 tpm |
| 189 kW (260 pk) | 1.000 Nm @ 1.000 - 1.700 tpm |
| 212 kW (290 pk) | 1.100 Nm @ 1.100 - 1.600 tpm |
| 227 kW (310 pk) | 1.200 Nm @ 1.200 - 1.500 tpm |

**COMFORTABELE STOELN, EEN NIEUW ONTWERPEN
STUURWIEL EN EEN GROOT (12 INCH) DIGITAAL DISPLAY
MAKEN HET LEVEN AAN BOORD EXTRA AANTREKKELIJK**



JOSEF JÄGER:

“ALS BEDRIJF MOETEN WE ERNAAR
STREVEN TE DOEN WAT WE HIER EN
VANDAAG KUNNEN DOEN.”

”

Zwitsers Camion Transport positief over elektrisch rijden

“WIJ KIJKEN VERDER DAN
ALLEEN DE VRACHTAUTO”

Met Zwitserse nuchterheid zet Camion Transport zich al jaren in voor concrete duurzaamheid in transport. Sinds het voorjaar van 2022 speelt een DAF CF Electric een belangrijke rol bij de uitvoering van de eco-strategie van de onderneming. Binnenkort worden nog drie elektrische DAF's aan de vloot toegevoegd.

Door Stephan Manfredi
Vertaling Guus Peters

Camion Transport heeft een groot aantal vestigingen in Zwitserland, maar het hoofdkantoor bevindt zich in het plaatsje Wil, ruwweg tussen Zürich en de Bodensee. Als het gaat om aandacht voor het milieu of sociale betrokkenheid is het traditionele Zwitserse bedrijf zonder meer een trendsetter. Al in 2010 werd het duurzaamheidsprogramma 'Eco Balance by Camion Transport' in gang gezet. Camion wilde daarmee klaar zijn om effectieve, toekomstgerichte en verantwoorde maatregelen te nemen. Of, zoals het leidende principe van het duurzaamheidsprogramma wordt

samengevat: "We bereiken een hoog niveau van economische prestaties met een zo laag mogelijke ecologische impact."

GEEN UITSTOOT

Het uiteindelijke doel van de hele operatie is 'zero emissions' in 2050. De stappen om dit te bereiken, zijn ambitieus; ze omvatten bijvoorbeeld ook gebouwen, energieopwekking (zonne-energie) en de heftrucks op de locaties. Wat het gebruik van voertuigen betreft, moeten de leveringen door Camion Transport in stadscentra in



De e-truck van DAF was een primeur voor Zwitserland. "DAF was de eerste leverancier die een trekker in de gewenste configuratie kon aanbieden", aldus Jäger.



De LF Electric gaat stukgoed vervoeren in het Bellinzona-Lugano-gebied op de nieuwe Tessiner-locatie van Camion Transport.

2025 emissievrij zijn. Vanaf 2030 is dat ook het geval in stedelijke regio's en in 2040 mag meer dan de helft van de vrachtwagens, bestelwagens en 'last mile'-voertuigen geen uitstoot meer hebben.

SPOOR

Bij het in 1925 opgerichte wegtransportbedrijf heeft duurzaamheid een lange traditie. "De focus ligt op maatregelen die we zelf kunnen uitvoeren", zegt Josef Jäger, voorzitter van de Raad van Bestuur en directeur van Camion Transport. "Als bedrijf moeten we ernaar streven te doen wat we *kunnen* doen." Met andere woorden: wees actief op die gebieden waar je als onderneming direct invloed op en controle over hebt. "Dat gaat dus verder dan alleen de truck." Camion Transport liet dat al zien in 1984, toen het voor het eerst gebruik maakte van een stukgoedverbinding per spoor tussen het hoofdkantoor in Wil en Genève, een afstand van 340 kilometer. Dat was de eerste stap naar een breed railshuttle-netwerk door heel Zwitserland, dat vandaag de dag de vijftien vestigingen van het bedrijf met elkaar verbindt.

INNOVATIEVLOOT

Het wagenpark van meer dan zeshonderd voertuigen staat echter centraal. Net als elk ander transportbedrijf staat Camion Transport voor de vraag in welke aandrijftechnologie in de toekomst moet worden geïnvesteerd om op een economische manier het zero emissiedoel te kunnen halen. Daartoe lanceerden Josef Jäger en zijn team in 2021 de innovatievloot. Die omvat twintig verschillende emissievrije voertuigen die worden gebruikt

om verschillende typen alternatieve aandrijvingen in verschillende toepassingsgebieden te kunnen testen. Het doel van de hele operatie is om in 2024 een inkoopstrategie gereed te hebben; niet alleen voor de voertuigen zelf, maar ook voor de nieuwe infrastructuur en ICT die daarbij horen.

ZWITSERSE PRIMEUR

De e-truck van DAF was een primeur voor Zwitserland. "DAF was de eerste leverancier die een trekker in de gewenste configuratie kon aanbieden", licht Jäger de keuze voor DAF toe. De CF, met een piekvermogen van 240 kW en een batterijcapaciteit van 315 kWh, wordt gebruikt op de locatie in Vufflens-la-Ville bij Lausanne, waar hij per dag ruim 200 kilometer aflegt. Soms, met tussentijds opladen, is dat zelfs meer dan 300 kilometer. De ervaring die sindsdien is opgedaan, is zeer goed, bevestigt Jäger. De chauffeurs waren snel onder de indruk van de rijervaring, die als stil en comfortabel werd omschreven.

CF EN XD ELECTRIC

Het is dan ook geen toeval dat er nog drie elektrische DAF's aan de vloot van Camion Transport worden toegevoegd. Eén is qua opbouw identiek aan de bestaande CF-trekker. De tweede trekker wordt een nieuwe XD Electric. Camion Transport koos niet voor de krachtigste variant uit het XD-gamma, al zal de nieuwe truck met een vermogen van 420 kW en een motorvermogen van 310 kW wel wat krachtiger zijn en een grotere actieradius hebben dan de CF. De CF- en XD-trekkers zullen worden ingezet in de omgeving van Lausanne en in Oost-Zwitserland. De derde in de reeks is een LF-chassis met een gesloten opbouw, die in de klasse van 18 ton valt. Deze LF Electric, met een vermogen van 259 kW en een batterijcapaciteit van 254 kWh, gaat stukgoed vervoeren in het Bellinzona-Lugano-gebied op de nieuwe Tessiner-locatie van Camion Transport.

ONDERSTEUNING

Het bedrijf is zeer tevreden over de samenwerking met de Zwitserse DAF-organisatie. Volgens Josef Jäger was de professionele ondersteuning erg nuttig, mede gezien het feit dat de eerste CF Electric bij Camion Transport ook de allereerste elektrische DAF in het land was. Van configuratie tot homologatie tot inbedrijfstelling, de technische ondersteuning was volgens Jäger uitstekend. Deze ondersteuning beperkte zich overigens niet alleen tot de voertuigen, DAF leverde ook nuttige input voor het in kaart brengen van de gewenste laadinfrastructuur.

KOERS

De drie nieuwe DAF's Electric en andere e-trucks helpen Camion Transport bij het uitzetten van de koers naar een duurzame toekomst. Technologieën zoals e-fuels, biobrandstoffen en waterstof, maar zeker ook de mogelijke retrofit van elektrische aandrijvingen op bestaande dieseltrucks worden door Camion Transport nauwlettend gevolgd en zullen waarschijnlijk de bedrijfsstrategie in de toekomst beïnvloeden. "In mijn dertig jaar bij Camion Transport zijn de veranderingen nog nooit zo groot geweest als nu", zegt Josef Jäger. "Dat brengt veel uitdagingen met zich mee, maar biedt ook veel kansen."

BIJ HET IN 1925 OPGERICHTE CAMION TRANSPORT HEEFT DUURZAAMHEID EEN LANGE TRADITIE
HET IS DAN OOK GEEN TOEVAL DAT ER IN HET LOPENDE JAAR NOG DRIE ELEKTRISCHE DAF'S AAN DE
VLOOT VAN CAMION TRANSPORT WORDEN TOEGEVOEGD



Battery Electric Truck Trial in Engeland:

PROEVEN AAN DE TOEKOMST

Why PSQL 2.1E Oil?

The specifications of the New DAF Oil Standard have been developed and tested in 7 performance areas together with Chevron Lubricants, one of the biggest manufacturers of quality lubricants in the world. The PSQL 2.1E oil exceeds ACEA standards in every area. The New Standard:

- Reduces operating costs
- Reduces fuel consumption
- Advanced wear protection
- Clean performance
- Backwards compatible

Every truck deserves the best engine oil. Therefore, use the New DAF Oil Standard for optimum performance of your truck.



De overgang van interne verbrandingsmotor naar elektrische aandrijving zorgt voor heel wat uitdagingen bij transportondernemingen, chauffeurs en fabrikanten. De beste manier om die uitdagingen aan te gaan, is om praktijkervaring op te doen. Dat is dan ook de doelstelling van de in Engeland gestarte 'Battery Electric Truck Trial' (BETT).

Door John Kendall

Het project startte in juni 2021, waarbij DAF als partner werd geselecteerd door InnovateUK, een door de Britse overheid gesubsidieerde organisatie die bedrijven ondersteunt bij innovatie. Daarmee kwam geld beschikbaar om twintig elektrische trucks in te zetten bij

publieke transportbedrijven in het noordwesten van Engeland. CENEX, een onafhankelijke non-profit organisatie die zich bezighoudt met ontwikkelingen op het gebied van emissie-vrije aandrijftechnieken, werd aangewezen om de proef te begeleiden en erover te rapporteren.



Uniparts Logistics heeft binnen de proef acht voertuigen met koelopbouw in gebruik voor de National Health Service (NHS).

GEEN NIEUWELING

Als voertuig werd gekozen voor de DAF LF Electric. DAF introduceerde deze truck begin 2021 en daarmee was het de eerste grote truckfabrikant in Europa die een elektrische bakwagen introduceerde in het segment boven 6 ton GVW. Toch is DAF geen nieuwigheid op het gebied van elektrische trucks: al eerder introduceerde de Nederlandse truckfabrikant de CF Electric trekker en al in 2010 reed de LF Hybrid rond, die elektrische en dieselaandrijving combineerde.

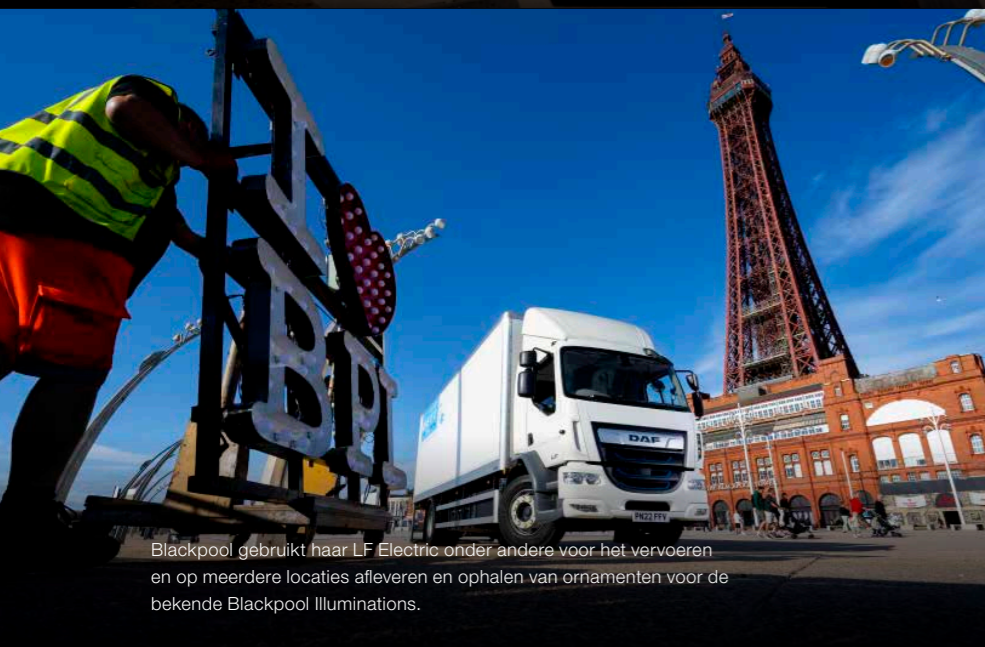
ZES JAAR GARANTIE

De LF Electric beschikt over een elektromotor met een nominaal vermogen van 250 kW en een piekvermogen van 370 kW. Het





De Blackpool Illuminations vinden jaarlijks plaats. De lichtobjecten worden bewaard in een gigantisch magazijn.



Blackpool gebruikt haar LF Electric onder andere voor het vervoeren en op meerdere locaties afleveren en ophalen van ornamenten voor de bekende Blackpool Illuminations.



RICHARD WILLIAMS:

“MIJN CHAUFFEURS ZIJN ZEER POSITIEF. HUN TRUCK RIJDT HEERLIJK EN IS ZEER COMFORTABEL. TRILLINGEN EN GELUID ZIJN NOG MINDER EN DE TRUCKS ACCELEREREN ZEER VLOT.”



nominale koppel bedraagt 1.200 Nm (3.700 piek), beschikbaar vanaf 0 toeren. De LF Electric is uitgerust met ultramoderne LFP (Lithium Ferro Phosphate)-batterijen. Deze bevatten geen kobalt of magnesium en voldoen aan zeer hoge thermische eisen. Op de LFP-batterijen is een garantie van zes jaar van toepassing.

TWAALF UUR

De LF Electric kan zowel worden opgeladen door middel van wisselstroom (langzaam) als met gelijkstroom (snel). In het laatste geval duurt het slechts een uur om batterijen van 20 naar 80% op te laden. En volledig opladen gebeurt meestal op de thuisbasis, wanneer de truck daar aan het einde van de dag weer terugkeert. Afhankelijk van factoren zoals de buitentemperatuur is de actieradius van de LF Electric ongeveer 280 kilometer, meer dan voldoende voor het merendeel van de distributietoepassingen. Op de optielijst van de LF Electric staat een 400 volts e-PTO, die componenten als een koelunit of een elektro-hydraulische kraan kan aandrijven. 'Zero emissions' uiteraard.

ZIEKENHUIZEN

Een van de deelnemende ondernemingen aan de 'Battery Electric Truck Trial' is Uniparts Logistics, dat binnen de proef acht voertuigen

met koelopbouw in gebruik heeft voor de National Health Service (NHS). Daarmee worden rolcontainers met goederen geleverd aan ziekenhuizen in het noordwesten van Engeland. "Het belangrijkste voordeel van de LF Electric is de reductie van CO₂ ten opzichte van diesel", aldus Paul Ellis, bij Unipart Logistics verantwoordelijk voor de dienstverlening aan de NHS. De LF Electrics functioneren daarbij net zo goed als onze bestaande voertuigen."

JAARLIJKSE LICHTSHOW

De gemeente Blackpool gebruikt haar LF Electric onder andere voor het vervoeren en op meerdere locaties afleveren en ophalen van ornamenten voor de bekende Blackpool Illuminations. Dat is een jaarlijkse lichtshow met spectaculaire verlichting die voor het eerst in 1879 werd ontstoken en zich inmiddels tien kilometer uitstrekt over de promenade van Blackpool. De inzet van de LF Electric bestaat dan uit ritten over de boulevard, met af en toe wat langere tochten naar Lancaster, Chorley en Leyland, alles binnen een radius van 75 kilometer rondom Blackpool. De inzet van de elektrisch aangedreven truck, met lagere energiekosten en zonder uitlaatgassen, past mooi binnen duurzaamheidsfilosofie van de gemeente Blackpool. Dankzij de LED-verlichting wordt tijdens het bekende licht-evenement immers zo'n 33% minder energie verbruikt dan 10 jaar geleden.

GROOTSTE ZORG

De grootste vraag die alle operators voorafgaand aan de proef hadden, was of de trucks genoeg actieradius hadden voor de dagelijkse inzet. "De prestaties zijn uitstekend", aldus Paul Ellis van Uniparts Logistics. "En het laadvermogen en de bediening zijn niet anders dan bij een dieseltruck", zegt hij. "De maximale actieradius met een volle batterij is binnen onze inzet iets meer dan 240 kilometer. Inmiddels zijn er op diverse locaties van de NHS snelladers geplaatst. Met hun capaciteit tot 187 kW zijn de voertuigen in minder dan twee uur weer opgeladen tot 80%."

INFRASTRUCTUUR

Richard Williams, bij de gemeente Blackpool verantwoordelijk voor de Illuminations, heeft dezelfde ervaringen. "Het rijgedrag is uitstekend, de chauffeurs zijn daar zeer tevreden over. Beperkingen zijn de actieradius, de tijd die het kost om het voertuig op te laden en de beschikbare laadinfrastructuur." De ontwikkelingen op het gebied van elektrische trucks gaan echter snel; het aantal kilometers dat met een acculading kan worden verkregen, wordt steeds groter. De matige publieke laadinfrastructuur in Engeland is een probleem waar alle gebruikers van elektrische voertuigen mee moeten omgaan. Zoals ook voor de landen op het continent geldt, zijn de overheden nu aan zet om

de laadinfrastructuur op orde te krijgen om voldoende openbare laadstations en voldoende capaciteit van het grid te realiseren om de energietransitie mogelijk te maken.

COMFORTABEL, SNEL EN STIL

Voordat de proef startte, vroeg CENEX de chauffeurs naar hun verwachtingen over de prestaties en het comfort van hun trucks. "Mijn chauffeurs zijn zeer positief", aldus Richard Williams van de Gemeente Blackpool. "Hun truck rijdt heerlijk en is zeer comfortabel. De trucks zijn stil en accelereren zeer vlot." 'De chauffeurs van Paul Ellis zijn net zo tevreden: "De LF Electric rijdt heerlijk. Snel en stil. En bovendien: 'zero emissions'. En daar is het in de eerste plaats om te doen."

Duurzaam transport, duurzame onderneming

AANDACHT VOOR HET MILIEU VANZELFSPREKEND

Bij alles wat de onderneming doet, neemt DAF de leefomgeving heel serieus. Niet voor niets ontving de Nederlandse onderneming in 1988 als eerste truckfabrikant het ISO 14001 certificaat voor milieuzorg (zie kader).

Door Henk de Lange

DAF streeft ernaar de gevolgen van haar activiteiten op het milieu zo veel mogelijk te beperken. Dat betekent een voortdurende aandacht voor het steeds verder terugdringen van uitstoot en geluid en het zo zorgvuldig mogelijk omgaan met water en energie. Een complete opsomming van die continue focus op het milieu zou vele, vele pagina's vullen. Maar een paar hoogtepunten willen we zeker de revue laten passeren.



Dankzij de installatie van een zeer geavanceerd laksysteem kon de uitstoot van koolwaterstoffen met de helft worden teruggebracht

CABINELAKSTRAAT

Neem de in 2017 geopende, hypermoderne Cabinelakstraat in het Belgische Westerlo. Dankzij de installatie van een zeer geavanceerd, deels gerobotiseerd laksysteem kon hier de uitstoot van koolwaterstoffen met de helft worden teruggebracht. Speciale spuitkoppen gaan veel efficiënter met de verf om. Bovendien worden de nieuwste reinigingstechnieken gebruikt om de lucht te zuiveren die de spuitcabines verlaat. De restwarmte die overblijft, wordt gebruikt om de voorbehandelings- en dompelbaden mee op te warmen.

LAKKEN OP WATERBASIS

En over spuiten gesproken: al in 1997 startte DAF met het gebruik van lakken op waterbasis om de uitstoot van oplosmiddelen te verminderen. Tel daarbij op de efficiencyverbeteringen in het productieproces en de resultaten zijn ronduit spectaculair te noemen: werd in 2000 nog 20,7 kilo oplosmiddel per truck uitgestoten, inmiddels is dat 4,1 kilo. Een vermindering van 80%!

WATERVERBRUIK

DAF heeft in haar productie veel water nodig voor processen zoals spuiten, schoonmaken, spoelen en koelen. Al ruim 20 jaar gebruikt DAF in Eindhoven hiervoor water uit het naastgelegen Eindhovens Kanaal. Het kanaalwater wordt twee keer gezuiverd: de eerste keer vóór gebruik, de tweede keer als het weer wordt teruggepompt in het kanaal. Ook in DAF's Assenfabriek in Westerlo wordt heel bewust met water omgesprongen: de drie machines die gebruikt worden om staal te harden, maken gebruik van een gesloten koelsysteem, waardoor het gebruik van water significant afnam.

ENERGIE EN CO₂-UITSTOOT

DAF heeft een actief programma om het energieverbruik – en daarmee ook CO₂-uitstoot – te beperken en verder terug te dringen. Zoals in de motorentestcellen: de elektrische rem-units die de motoren tijdens de beproevingen belasten, fungeren tegelijkertijd als dynamo's om zo elektriciteit op te wekken. Resultaat: een jaarlijkse besparing van meer dan 10 miljoen kWh. Het vervangen van TL-verlichting in de kantoren en fabrieken door energiezuinige LED-verlichting leverde een besparing op van meer dan 7,5 miljoen kWh.

AFVAL: 'ZERO WASTE TO LANDFILL'

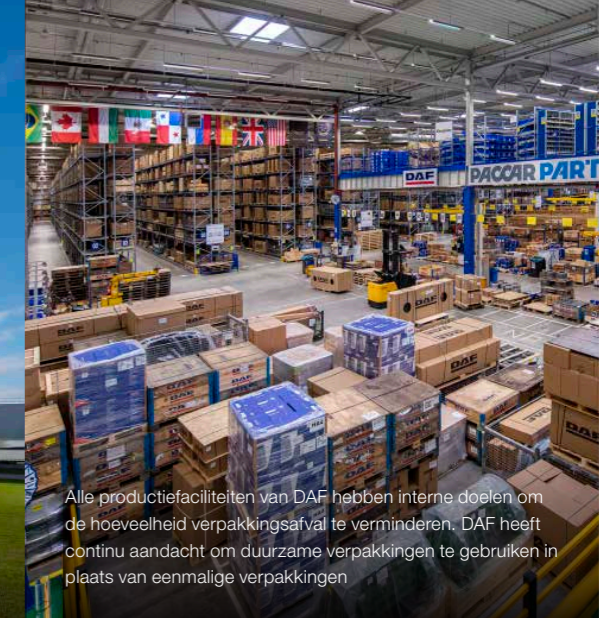
DAF nam al in 2008 het besluit geen afval meer te storten. Dat betekent dat sinds die tijd al het restmateriaal wordt gerecycled tot herbruikbare grondstoffen of gebruikt wordt om energie mee op te wekken. Zo wordt bijvoorbeeld het materiaal dat wordt gebruikt bij het stralen, hergebruikt bij de aanleg van wegen. Zelfs de drab uit de koffie-automaten wordt gefermenteerd tot biogas. Het residu wordt vervolgens als bodemconditioner gebruikt of verbrand om er energie mee op te wekken. Al deze initiatieven leidden ertoe dat Lloyd's Register DAF certificeerde als bedrijf dat geen restmateriaal meer stort; 'zero waste to landfill'.

VERPAKKING

DAF maakt ook steeds slimmer gebruik van verpakkingsmaterialen om de hoeveelheid reststoffen te minimaliseren. Eén manier om dat te doen, is door emballage weer terug te laten komen op de fabriek om het opnieuw te gebruiken. Alle productiefaciliteiten van DAF hebben interne doelen om de hoeveelheid verpakkingsafval te verminderen. DAF heeft continu aandacht om duurzame verpakkingen te gebruiken in plaats van eenmalige verpakkingen.



De in 2017 geopende Cabinelakstraat in het Belgische Westerlo



Alle productiefaciliteiten van DAF hebben interne doelen om de hoeveelheid verpakkingsafval te verminderen. DAF heeft continu aandacht om duurzame verpakkingen te gebruiken in plaats van eenmalige verpakkingen



HET VERVANGEN VAN TL-VERLICHTING IN DE FABRIEKEN EN KANTOREN DOOR ENERGIEZUINIGE LED-VERLICHTING LEVERDE EEN BESPARING OP VAN MEER DAN 7,5 MILJOEN KWH.

DAF ONTVING 25 JAAR GELEDEN ALS EERSTE TRUCKFABRIKANT HET ISO 14001 CERTIFICAAT VOOR MILIEUZORG.

DAF's milieuzorgsysteem omvat alle processen, diensten en producten van de onderneming. Het heeft betrekking op alle locaties van de onderneming: de productielocaties in Nederland en België, de eigen dealerbedrijven met een service werkplaats in Tsjechië, Hongarije, Duitsland en Frankrijk en de PACCAR Distribution Centers (onderdelen distributie magazijnen) in Nederland (Eindhoven en Geldrop), Hongarije (Budapest) en Spanje (Madrid). Ook de Europese DAF verkoopvestigingen vallen onder de ISO 14001 norm.



Het PACCAR Distributiecentrum in Eindhoven

PACCAR Parts viert vijftigjarig bestaan en kijkt vooruit

LEVERBETROUWBAARHEID: 99,99 PROCENT

Bij een beschrijving van PACCAR Parts, de onderdelentak van het moederbedrijf van DAF Trucks, valt opmerkelijk vaak het cijfer 99. Niet alleen heeft PACCAR Parts maar liefst 99 gespecialiseerde verkoopvestigingen voor onderdelen (TRP Stores) in Europa, de leverbetrouwbaarheid wordt ook aangeduid met louter negens: 99,99 procent. Dichterbij de honderd kun je niet komen. Het is de kroon op het vijftigjarig jubileum van PACCAR Parts.

Door Peter van der Vegt

Opgericht in 1973 bestaat PACCAR Parts dit jaar met wiskundige zekerheid vijftig jaar. Het jubileum gaat niet ongemerkt voorbij, al was het maar omdat het bedrijf in een halve eeuw kans heeft gezien om uit te groeien tot een betrouwbare leverancier van ten minste 180.000 onderdelen voor trucks en trailers. Dat aantal breidt zich nog steeds uit, al was het maar vanwege de energietransitie, die inmiddels in gang is gezet. Zo kan PACCAR Parts inmiddels een complete reeks hypermoderne laders aanbieden voor elektrisch aangedreven voertuigen. “Het succes van onze divisie is te danken aan de inzet van al onze medewerkers en dealers, die onze klanten elke dag opnieuw geweldige ondersteuning bieden”, zegt Laura Bloch, general manager van PACCAR Parts en tevens PACCAR vice-president.

BETROUWBAARHEID

180.000 onderdelen. Denk je eens in hoeveel dat er zijn. Dat hadden de oprichters van het eerste Parts Distribution Center (PDC) niet kunnen bevroeden, toen ze in 1973 de deuren openden van de eerste vestiging. Die stond – en staat nog steeds – in Renton, een stad in de Amerikaanse staat Washington. Het aantal PDC's groeide vervolgens gestaag door, eerst in de Verenigde Staten, vervolgens in Europa en daarna in de rest van de wereld. Inmiddels heeft PACCAR Parts in totaal achttien PDC's op vier continenten, met

een gezamenlijke oppervlakte van 315.000 m². Dat zijn ruim veertig voetbalvelden. In Europa heeft PACCAR vier distributiecentra: in Eindhoven, in Leyland (Lancashire, Engeland), in Boedapest (Hongarije) en nabij de Spaanse hoofdstad Madrid. Zij bevoorraden alle DAF-dealers op het Europese continent en doen dat met de hoogst denkbare leverbetrouwbaarheid: 99,99 procent. Dat cijfer is nog altijd een unicum in de wereld van vrachtauto-onderdelen. Tegelijkertijd onderstreept het de waarde die DAF en PACCAR hechten aan het op tijd leveren van onderdelen: iedereen in de transportwereld weet dat een truck die onnodig stilstaat geld kost.

2.300 DEALERS

In vijftig jaar tijd groeide ook het aantal dealerlocaties van DAF en haar zustermerken Kenworth en Peterbilt. Waren dat er in 1973 nog een kleine 180, inmiddels gaat het om 2.300 locaties wereldwijd, waarvan bijna de helft (1.100) in Europa. En dat is goed voor de klant: de beschikbaarheid van onderdelen verbeterde navenant, terwijl de levertijden verder daalden.

ONE STOP SHOP

Een belangrijke bijdrage aan die ontwikkeling werd geleverd door wat de 'One Stop Shop'-strategie wordt genoemd. In 1995

lanceerde PACCAR Parts onder de naam TRP (Truck & Trailer Parts) een reeks shops waar transportondernemers terecht konden voor universele truck- en traileronderdelen. Met meer dan 60.000 artikelen, onderdelen en werkplaatsbenodigdheden is het aanbod bijzonder uitgebreid en wordt er in een TRP vrijwel nooit 'nee' verkocht. Het TRP-netwerk omvat over de hele wereld 271 gespecialiseerde stores in 42 landen. Ruim één derde (99, om precies te zijn) van het totale aantal TRP's bevindt zich in Europa.

E-COMMERCE

Om de service en het aanbod nog overzichtelijker te maken, is een uitgebreid e-commerce programma gelanceerd, dat dag en nacht bereikbaar is en toegang geeft tot de gewenste onderdelen. PACCAR heeft daarnaast, in nauwe samenwerking met een groot aantal betrouwbare leveranciers, innovatieve programma's in het leven geroepen die de klanttevredenheid verder verhogen. Zoals PACCAR Parts Fleet Service, dat in Europa ruim elfhonderd commerciële wagenparken tot haar klantenkring mag rekenen, die samen goed zijn voor 260.000 trucks en 140.000 trailers.

PACCAR-LADERS

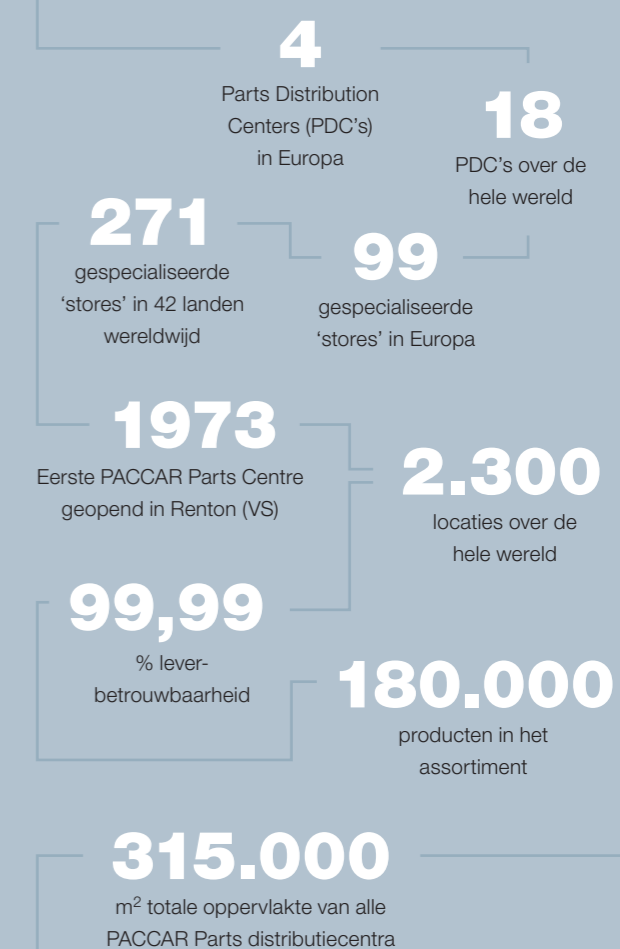
“We zijn daarnaast meer dan klaar om onze klanten te ondersteunen in de energietransitie”, zegt de Nederlander Dick Leek, general manager van PACCAR Parts Europe, tot slot. “Via de DAF-dealers breiden we ons producten- en dienstenaanbod op dat gebied voortdurend uit. PACCAR biedt niet alleen een volledig assortiment van mobiele en vaste PACCAR-laders voor alle typen elektrische voertuigen, we leveren ook alle nodige onderdelen.”



De PDC's in Europa bevoorraden alle DAF-dealers op het Europese continent en doen dat met de hoogst denkbare leverbetrouwbaarheid: 99,99 procent.

PACCAR biedt niet alleen een volledig assortiment van mobiele en vaste PACCAR-laders voor alle typen elektrische voertuigen, maar levert ook alle nodige onderdelen.

PACCAR PARTS IN CIJFERS



NEW GENERATION DAF XB



Kies voor elektrisch en voel je thuis in de stad!

Maak kennis met de New Generation DAF XB Electric – de truck bij uitstek voor de emissievrije stad. Schoon, stil, uiterst veilig en zeer wendbaar: de DAF XB is de ideale stadstruck. Van lokale distributie tot afvalinzameling, de XB Electric voelt zich thuis in de stad van vandaag.

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF