



Een CargoLEV TC met gesloten laadbak in XL-uitvoering. Dankzij de voorwielaandrijving is de laadvloer aangenaam laag.



De veegvuil-uitvoeringen zijn maar 1,30 meter breed en kunnen overal in de binnenstad uit de voeten.



Leonie en Martijn Wienhoven bij een nieuwe CargoLEV.  
"We kiezen ervoor om in Nederland te ontwikkelen en te produceren."



Een kijkje in de productiehhal. De levertijd van CargoLEV's is gemiddeld twaalf weken.



ELECTROCAR RICHT ZICH OP EMISSIELOOS RIJDEN

# “VEEL VERVOER KAN VEEL EFFICIENTER”

*Twintig jaar ervaring met lichte elektrische voertuigen. Dat kan niet elke autofabrikant zeggen. Electrocar BV is daarom met zijn CargoLEV een interessante partij voor ondernemers die vanaf 2025 emissieloos stadscentra in willen rijden. “Bij veel klanten kijken wij eerst naar hoeveel lucht er vervoerd wordt.”*

Iedereen die wel eens op Schiphol is geweest heeft ze zien rijden. De elektrische voertuigen waarmee minder mobiele passagiers geluidloos van en naar de gate worden gereden. “Dat zijn ook voertuigen van ons”, zegt Leonie Wienhoven (32), commercieel-financieel directeur van Electrocar BV en CargoLEV BV. “Axxicom op Schiphol was een van onze eerste klanten. We begonnen daar met omgebouwde golfkarren, om passagiers te vervoeren. Maar gaandeweg zijn dat andere voertuigen geworden. Golfkarren hebben een hoge opstap, de mensen die vervoerd worden zijn meestal wat minder mobiel, dus nu rijden er speciaal ontwikkelde zevenpersoonsvoertuigen. Deze week zijn we net naar Schiphol geweest om de nieuwste exemplaren af te leveren.”

## Groter en centraal

Samen met haar vier jaar jongere broer Martijn, die operationeel directeur is, runt Leonie het familiebedrijf, met vestigingen in Zeve-

naar en Beek, iets ten oosten van Arnhem. Vader Mike, die in 2003 met Electrocar begon, heeft de dagelijkse leiding van het bedrijf overgedragen aan dochter en zoon. Hij houdt zich nog wel bezig met de verkoop en denkt op de achtergrond mee bij de productontwikkeling.

In totaal heeft het bedrijf een kleine dertig medewerkers in dienst. “In Zevenaar doen we de productie en hebben we een ontwikkelings- en testlocatie, waar we ook de laadbakken voor onze voertuigen maken”, vertelt Leonie. “Vanuit Beek regelen we de verkoop en service. Maar we groeien uit ons jasje. We zijn bezig met een ander pand, hier in Zevenaar. Groter, alles centraal.”

Electrocar werd in 2003 opgericht, met de toen nog lang niet algemene gedachte om vervoer te verduurzamen. Leonie: “Elektrisch vervoer stond nog in de kinderschoenen. Maar toen hadden we al het idee – en dat komt nog steeds terug in onze voertuigen – om vervoermiddelen te maken die bestemd





De vervoermiddelen van Axxicom op Schiphol komen ook van Electrocara.



Martijn Wienhoven:  
 “De toepassingsmogelijkheden zijn legio, van rolcontainers tot hondjes, van dolly’s tot een schappensysteem.”

zijn voor omgevingen met beperkte ruimte, waar beperkte snelheid is en waar uitstoot ongewenst is. Tegelijkertijd moest er een groot laadvolume zijn. Dat is altijd de rode draad geweest. We kochten in die tijd chassis-cabines in van diverse merken, de opbouw ontwikkelden en produceerden we zelf. We

ling werd letterlijk begonnen met de stoelen en het stuur. Er is om de chauffeur heen gebouwd, legt Leonie uit. “De werkplek van de chauffeur is superbelangrijk. Waar de man of vrouw op kantoor een fijne bureaustoel wil, wil een chauffeur een prettige zitplek en vooral ook makkelijk in- en uitstappen. Dat is

er voor om in Nederland te ontwikkelen en te produceren. We willen het duurzaam houden; geen dingen van ver weg halen als we het ook hier kunnen krijgen. Dat zorgt bovendien voor korte lijnen en gemakkelijke communicatie, ook naar de markt. Wij zijn niet op zoek naar leveranciers, maar naar partners waarmee we kennis kunnen delen. Partners zijn ook trouwer dan leveranciers, en werken met partners heeft voordelen voor bijvoorbeeld levertijden. Je hoort vaak dat die bij autofabrikanten enorm kunnen oplopen, maar wij hebben een levertijd van gemiddeld twaalf weken. Dat vinden wij zelf best lang, maar in de huidige markt is dat heel netjes.”

Omdat de markt van elektrische voertuigen nog niet al te groot is en de concurrentie meeleest, is het bedrijf voorzichtig met aantallen noemen. Maar op internationale luchthavens, in ziekenhuizen, in de stadslogistiek en op veel universiteitsterreinen rijden volop CargoLEV-voertuigen rond. En uiteraard heeft Electrocara oog voor het gegeven dat binnensteden vanaf 2025 op slot gaan voor dieselauto's. Het bedrijf wilde betere voertuigen creëren dan die er al waren. CargoLEV's hebben bijvoorbeeld voorwielaandrijving, waardoor ze een heel lage laadvloer hebben. Volgens Martijn zijn daardoor de toepassingsmogelijkheden legio: “Van rolcontainers tot hondjes, van dolly's tot een schappensysteem. Er is altijd een samenspel van markt, eigen ideeën en

## “We zagen dat er in binnensteden problemen ontstonden met ruimte en uitstoot”

hebben ook altijd zelf de service gedaan in Nederland en kleine delen van Duitsland en België.”

### Uitdaging bij 1,30 meter

In 2016 werd besloten een compleet nieuw eigen voertuig te ontwikkelen, vertelt Martijn. “We zijn met een vel papier begonnen en hebben veel van onze klanten betrokken bij de plannen. We zagen dat er in binnensteden problemen ontstonden met ruimte en uitstoot en we wilden kijken wat wij in ons segment – zeg maar tussen bakfiets en bestelauto in – konden betekenen voor het binnenstedelijk vervoer. Zo is CargoLEV ontstaan.”

De laatste drie letters in die merknaam staan voor *light electric vehicles* en bij de ontwikke-

nog best een uitdaging, als je voertuig maar hooguit 1,30 meter breed is. Maar het is gelukt. Comfortabele stoelen dus, maar ook genoeg ruimte voor laadpapieren, een afsluitbaar dashboardkastje, een goede achteruitrijcamera met een groot scherm, een bekerhouder... aan alles is gedacht. We hebben natuurlijk voertuigen met beperkte snelheid, dus het kan warm worden in de cabine. Daarom kan de voorruit worden geopend, voor meer ventilatie.”

### Lokale samenwerking

Belangrijk was ook dat er met Nederlandse producten wordt gewerkt. “We hebben veel lokale samenwerking opgezocht”, vertelt Martijn. “Dat vinden we belangrijk, we kiezen



Dashboardonderdelen wachten op montage.

input vanuit onze engineers en assemblage-medewerkers, gebruikers en bijvoorbeeld onze onderhoudsmonteurs. Als dat in balans is, staat er een heel functioneel voertuig.”

### Efficiënter

Wat kan een ondernemer doen als hij of zij een heel reeks bestelbussen heeft rijden en daarmee vanaf 2025 de binnenstad niet meer in mag? “Bij een klant die tientallen bestelbussen heeft, kijken wij eerst naar hoeveel lucht er vervoerd wordt”, zegt Martijn nuchter. “Dan denk ik algauw: hé, daar kunnen wij wat mee. Er is al snel sprake van situaties die efficiënter kunnen. Of dat routes gecombineerd kunnen worden omdat je in een CargoLEV meer efficiënte ruimte hebt en veel toegangsmogelijkheden tot de laadruimte. In de binnenstad gaat het om problemen als congestie en uitstoot. Als je met een bestelbus op de stoep of midden op de straat gaat staan, staat alles vast. Maar

met een voertuig van ons kan iedereen er nog omheen rijden. Dat werkt twee kanten op. Maar met een goed uitgedokterd laadvolume kun je ook efficiënter werken.” Ronduit praktisch is dat er voor CargoLEV's geen laadpalen nodig zijn; ze kunnen gewoon aan het 230-volt-stopcontact. Prijzen noemen is volgens Leonie lastig omdat elke CargoLEV wordt gebouwd op wens van de klant. “Post- en pakketbezorgers hebben an-

Onze voertuigen vallen in categorie N1, de categorie van bestelbussen. Daardoor kan een bedrijf gebruikmaken van SEBA (Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's), net als de MIA (milieu-investeringsaftrek).” De actieradius is sterk afhankelijk van factoren als hoeveelheid lading, omvang van het batterijpakket, aantal start/stops en gekozen snelheid. “We kunnen maximaal 45 km/u leveren, maar de meest gekozen snelheid is 32 km/u”,

## Ronduit praktisch is dat er voor CargoLEV's geen laadpalen nodig zijn

dere wensen dan toeleveranciers van de horeca of installatiebedrijven, die met bouwmaterialen of gereedschappen de stad in willen. Of kijk naar de groenbedrijven, die met een open laadbak rijden.

zegt Martijn. “Dat is voor de binnenstad voldoende. En op vakantieparken of campussen van universiteiten is 18 km/u al hard genoeg.”



### DUURZAAM VERVOER INSPIRATIE EVENT

Elektrisch aangedreven voertuigen komen aan de orde tijdens het Duurzaam Vervoer Inspiratie Event, dat evofenedex op donderdag 13 april organiseert in Zoetermeer. Electrocar komt er ook een presentatie geven en neemt een CargoLEV mee. Op het evenement kunnen bedrijven inspiratie opdoen en informatie krijgen over alle ontwikkelingen en innovaties rondom duurzaam vervoer. Het evenement is gratis toegankelijk voor leden en duurt van 9.30 tot 16.00 uur. Aanmelden kan op [www.evofenedex.nl/duurzaam-vervoer-inspiratie-event](http://www.evofenedex.nl/duurzaam-vervoer-inspiratie-event).

### TIP

Meer over de regelingen SEBA en MIA is te lezen op [www.evofenedex.nl/landelijke-subsidieregelingen-voor-duurzaamheid](http://www.evofenedex.nl/landelijke-subsidieregelingen-voor-duurzaamheid).