



Jungheinrich en Sortimo samen in transitie

“Elektrisch rijden heeft niet tot minder productieve uren geleid”

De ruim 100 personenvoertuigen van Jungheinrich in Nederland, één van Europa's grootste leveranciers van interne logistiek, zijn al volledig elektrisch. De volgende stap: de 200 servicebussen die cruciaal zijn voor de dagelijkse operatie. “Het is heel makkelijk om te bedenken waarom iets níét kan,” zegt Peter van Egmond, Director Customer Service bij Jungheinrich Nederland. “Hoe het wél kan, daar zijn wij naar op zoek.” Die mentaliteit verwacht hij ook van zijn leveranciers.

Die zoektocht leidt ons in eerste instantie naar het Nederlandse hoofdkantoor van bedrijfswageninrichter Sortimo. Sinds vorig jaar werkt Jungheinrich wereldwijd samen met Sortimo als global account. Dat betekent dat tegen 2028 alle 2.000 elektrische servicebussen in Europa zijn voorzien van een lichtgewicht en flexibele SR5 inrichting van Sortimo. Een goede inrichting is een randvoorwaarde om elektrisch rijden operationeel haalbaar te maken,

benadrukt Van Egmond. “Gewicht is natuurlijk cruciaal voor de actieradius. Maar dat geldt niet alleen voor de inrichting, maar vooral ook voor wat je allemaal meeneemt in de bus. En ook daar heeft een goede inrichting invloed op. Elektrisch rijden betekent dus ook: op zoek gaan naar gewichts- en ruimtebesparende innovatieve oplossingen.”

Van de 200 bussen die er in Nederland rondrijden, is nu ongeveer een derde elektrisch. Van Egmond heeft er zojuist weer 24 besteld; Mercedes-Benz e-Sprinters en e-Vito's. Jungheinrich is een Duits bedrijf en die uitstraling wil Van Egmond graag in het wagenpark behouden. Daarbij streeft Jungheinrich ambitieuze klimaatdoelstellingen na. Eind januari kreeg het bedrijf nog een topscore op het gebied van klimaat, waarmee de interne logistieke dienstverlener nu behoort tot de beste vier procent van bedrijven wereldwijd. Jungheinrich als een klimaatpionier dus.

“200 monteurs, dat betekent bij wijze van spreken 200 verschillende meningen. Maar allen willen ze hun eigen verantwoordelijkheid pakken, dus dat gaan we niet afnemen”

Eigen verantwoordelijkheid

Die strategische keuze voor elektrisch rijden is al in 2020 gemaakt, in eerste instantie voor de gele kentekens. Medewerkers hebben in principe een vrije keus in merk en model, mits uiteraard binnen het budget. Wel waakt Van Egmond voor al te exotische modellen. De grijze kentekens worden in bulk ingekocht, maar verder hebben de monteurs veel vrijheid om te bepalen hoe ze de bus gebruiken. Van Egmond heeft het liever over ‘eigen verantwoordelijkheid’. Dat geldt ook voor het opladen van de voertuigen. De monteurs kunnen hierin zelf de beste keuze maken, vindt hij.

“Hoewel het mijn TCO-berekening niet eenvoudiger maakt als je de verschillende tarieven ziet van openbare of snellaadtarieven, inclusief eventuele boetes voor ‘laadpaalklevers’. We zijn momenteel bezig om monteurs de mogelijkheid te bieden te kiezen voor een thuislaadpunt, als dat mogelijk en wenselijk is. Het doel is om het dit jaar te implementeren. Anderen hebben het kunnen regelen dat ze bij de klant kunnen laden. We opereren door het hele land, dus iedere monteur neemt zijn bus mee naar huis. De monteurs bepalen daarbij zelf wat in hun situatie de meest efficiënte manier van laden is, waarbij de monteurs er natuurlijk ook van bewust zijn dat stilstand ons als bedrijf alleen maar geld kost. Tot nu toe blijkt overigens uit onze data dat elektrisch rijden niet tot minder productieve uren heeft geleid.”

De onzekerheid rondom laadkosten ziet hij momenteel als een gegeven; het hoort wellicht bij deze fase van elektrisch rijden. Bijna dagelijks wordt hij benaderd door bedrijven die allemaal een oplossing zeggen te hebben voor een specifiek (deel)probleem. Maar Van Egmond wil geen ‘snoepwinkel’ aan leveranciers. Het moet allemaal te behappen zijn voor hem en het (kleine) team dat zich met het wagenpark bezighoudt. Een centrale rapportage – en daarmee inzicht – is voor hem het belangrijkste stuurmiddel.

Eenvoud

Die eenvoud heeft hij dan ook gevonden bij de leveranciers van de bussen (Mercedes-Benz Bedrijfswagens via Van Mossel), de leasemaatschappij (Van Mossel) en bij Sortimo. Sortimo verzorgt niet alleen de inbouw, maar ook de bestickering van de bussen. Jungheinrich heeft er bovendien voor gekozen om bij de nieuwe, elektrische voertuigen de inrichting van Sortimo in het leasecontract van de bussen op te nemen. Voorheen werden ze gekocht en overgeplaatst na het einde van een leasecontract. “Dit opnemen in het leasecontract leidt ook weer tot eenvoud. Helemaal in deze transitietijden waar veranderingen elkaar snel opvolgen, vonden we dat een goede keuze.”

Overigens heeft Van Egmond de leasecontracten van de bussen op 4 jaar gezet met de mogelijkheid om ze te verlengen naar 5 of zelfs 6 jaar. Die keuze is bewust gemaakt om wendbaar te blijven in een markt waarin technologische ontwikkelingen – zoals actieradius en laadsnelheid – elkaar snel opvolgen. Zo kan Jungheinrich sneller inspelen op innovaties wanneer die operationeel voordeel opleveren.

De monteurs, de bestuurders van de bussen, krijgen bij Jungheinrich dus veel verantwoordelijkheid. Maar het is wel zaak ze voortdurend bij de beslissingen rondom het wagenpark te betrekken, benadrukt Van Egmond. Want zij moeten ermee werken. “200 monteurs, dat betekent bij wijze van spreken 200 verschillende meningen. Maar allen willen ze hun eigen verantwoordelijkheid pakken, dus dat gaan we niet afnemen.”



Bovendien zijn we met zijn allen verantwoordelijk voor onze milieudoelstellingen. Alle medewerkers spelen daar een belangrijke rol in en worden er alleen maar door gemotiveerd!"

Ruilsysteem

Jungheinrich heeft al enige tijd afscheid genomen van bijvoorbeeld de dieselheftrucks. Alles is elektrisch. Om dan met een dieselbestelbus voor te komen rijden bij een klant, past niet, vindt Van Egmond. Nederland is sowieso een land wat zich bij uitstek leent voor elektrisch rijden: de afstanden zijn relatief kort en de laadinfrastructuur is redelijk goed. "Maar je levert bij een elektrisch voertuig een stukje laadvermogen in vanwege het extra gewicht van het voertuig. Dat kan je vervolgens oplossen door slimme logistiek – de onderdelen worden 's nachts geleverd aan de monteurs – en dus door een slimme inrichting."

Daarbij wordt er wel kritisch gekeken naar wat de monteurs allemaal in hun bus meenemen. Van Egmond weet dat veel monteurs het liefst zoveel mogelijk bij zich hebben, inclusief gereedschap die ze misschien maar één keer per jaar gebruiken. Daarom is er een ruilsysteem opgezet waarmee een monteur speciale gereedschappen kan laten afleveren voordat hij aan een klus begint. Daarnaast is er slimmer gekeken naar de onderdelenvoorraad in combinatie met een goed georganiseerde logistiek. Door gericht te plannen welke onderdelen nodig zijn per klus en deze tijdig aan te leveren, hoeven monteurs minder voorraad standaard in hun bus te hebben. Dit heeft geleid tot een kleinere onderdelenvoorraad én een hogere omloopsnelheid. Van Egmond: "Juist de combinatie

van het ruilsysteem voor gereedschap en een efficiëntere onderdelenlogistiek heeft de TCO uiteindelijk aanzienlijk verbeterd."

Duurzaam & innovatief:

het nieuwe Sortimo Rail Systeem

Bij de inrichting van een Volkswagen ID.Buzz in 2023 leerde Peter van Egmond de inrichting van Sortimo kennen. Het was de eerste elektrische bestelbus die Jungheinrich opnam in de vloot en diende destijds als 'marketingproduct' richting de monteurs. Tegelijkertijd was het een echte blikvanger op de weg en bij klanten. "Niet alleen de bus, maar ook de nieuwe inrichting was een compleet nieuw concept voor de monteurs van Jungheinrich", vertelt André Snellink, verantwoordelijk voor de global accounts bij Sortimo Nederland. De bedrijfswageninrichter heeft internationale workshops speciaal voor Jungheinrich opgezet om ze wegwijs te maken. Het jaar erop won Sortimo de wereldwijde tender van Jungheinrich. "Gewichtsbesparing en het creëren van ruimte in de bus waren doorslaggevend. En natuurlijk ook door de centrale oplossing en ondersteuning die we als Sortimo bieden in al die landen waar Jungheinrich actief is", aldus Snellink.

Duurzaamheid is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Zo brengt Snellink het net geïntroduceerde, innovatieve Sortimo Rail Systeem (SRS) onder de aandacht bij Van Egmond. Dit flexibele systeem maakt het mogelijk om inrichtingen veilig te vergrendelen en binnen enkele minuten over te zetten naar een ander voertuig. Dat levert directe tijd- en kostenbesparing op bij overbouw: de inrichting kan eenvoudig worden verplaatst naar een vervangende of nieuwe bedrijfswagen. Ideaal bij inzet in een andere divisie, tijdelijke uitval door onderhoud of snelle opschaling bij projecten of seizoenspieken. "Voor fleetowners betekent dit minder stilstand, minder inzet van huur- of shortleasevoertuigen en een lagere total cost of ownership", verklaart Snellink. "Doordat de inrichting meerdere voertuigen en leasecycli meegaat, benut je de investering langer. Vanuit duurzaamheid én kostenbeheersing wordt flexibel inzetten steeds aantrekkelijker. Daarom rollen we deze innovatie dit jaar verder uit."

