



Urban Mobility Group Benelux speelt in op stedelijke mobiliteitsproblemen

50 miljoen kilometer ervaring!

Het CBS berekende dat bijna een kwart van alle bestelauto's volgend jaar de Nederlandse (binnen)steden niet meer mag binnenrijden. Het zou 228.000 busjes betreffen, die te vervuילend zijn. Maar... hoe overbrugt een bedrijf die laatste stadskilometers om toch de klant te bereiken?

Auteur: Broer de Boer

Circa 30 Nederlandse steden smeedden al concrete plannen om busjes die CO₂ uitstoten vanaf 1 januari 2025 gefaseerd uit de stadcentra en stadsdelen te weren. Niet alleen bedrijven moeten naar oplossingen zoeken. Want ook in het openbaar bestuur, zoals gemeenten en de politie, beschikt men over "vervuilende" benzine- en dieselbestelwagens. En daarvoor zijn alternatieven nodig. Urban Mobility Group Benelux speelt hierop in. De onderneming met vestigingen in het Belgische Beringen en het

Zeeuwse Goes importeert meerdere lichte en elektrische bedrijfsvoertuigen. Ze zijn voornamelijk bestemd voor de *lastmile delivery*. Het gaat om merken als Ligier, GoLo-bike, Duracar, Pervelo en K-Ryole. De laatste betreft een elektrisch aangedreven fietstrailer.

Totaalaanbod

De redactie bespreekt het totaalaanbod van deze onderneming met accountmanager Karlijn van Heumen. Zij vertelt: 'Wij bieden van

deze merken elektrische bedrijfsvoertuigen, waarvan de modelgangen volledig op elkaar aansluiten. Dat is van een cargo-bike tot en met een bedrijfsauto met een laadvolume van circa zes kubieke meter. De gehele range E-voertuigen is in gebruik bij groendiensten, gemeentes, in openbare ruimtes, bij campings en bij recreatieparken. Ook technische diensten maken hiervan gebruik. Denk ook aan de postbezorging bij particulieren. Daarnaast worden ze steeds populairder bij transport van voeding, verse producten en medicijnen. Wij leveren dus diverse mobiliteitsoplossingen zonder rijbewijs, enkel met AM rijbewijs en B rijbewijs. Alleen voor de Pulse 4 van Ligier is een geldig B-rijbewijs vereist. Dit is een lichte bedrijfsauto, die leverbaar is in een reeks van uitvoeringen.

Ontzorgen

Van Heumen: 'Als Urban Mobility Group selecteren we onze merken op kwaliteit.'



ondernemer blijven rondrijden met veel onbenutte ruimte in je werkbuss? Ik voorzie verder dat er in de toekomst steeds meer zero-emissiezones bij zullen komen. Nu zijn er al zo'n 30-40 Nederlandse steden daarmee bezig om dat per 1 januari 2025 te realiseren. Daarnaast is parkeren van grote werkbussen in stenige gebieden al heel lastiger. Onze alternatieven, de Pulse 3 en 4 van Ligier, nemen bij het parkeren slechts een beperkte ruimte in. Andere voertuigen van ons laten zich (net als een fiets, red.) op het trottoir parkeren. Verder zijn de Pulse 3 en 4 zeer smal en dat is ook gunstig voor groendiensten, die zich er eventueel mee op een fietspad zouden kunnen begeven. Ik vind deze Ligier *small cargo*-voertuigen, die een modulaire opbouw kennen, echt onderscheidend!

K-Ryole

Welke oplossingen biedt Urban Mobility Group Benelux? In de vorige editie van De Hovenier stonden we uitgebreid stil bij de K-Ryole, een elektrische fietstrailer met een groot laadvermogen tot 350 kilo. Zorgen over files of parkeerproblemen verdwijnen hiermee als sneeuw voor de zon. Je hebt geen brandstof of een rijbewijs nodig en betalen voor je parkeerplaats betalen is meestal niet aan de orde. Dankzij de Kaptor-technologie past de K-Ryole zich automatisch aan de snelheid van de trekker aan, of dat nu een (elektrische) fiets is of een voetganger. Met slechts één vinger kan je de elektrische trailer besturen. De actieradius van deze fietstrailer, leverbaar in vele uitvoeringen, bedraagt 30 tot 40 km. De versie die Rozemarijn Oosthoek testte betrof een zogenoemde pickup voor haar hoveniersattributen. Totaal zijn er zes types fietstrailers: twee met gesloten boxen; een versie met koeling en een fietstrailer specifiek voor euro-pallets. Ten slotte is er een K-Ryole fietstrailer met een chassis waarop je zelf een op maat gemaakte opbouw kan installeren. De importeur ziet naast de mogelijkheden voor bijvoorbeeld hoveniers ook kansen binnen de bouw- en transportsector voor hun nieuwe mobiliteitsoplossingen. Van Heumen vertelt: 'De K-Ryole is al vanaf januari 2024 beschikbaar. Deze elek trisch aangedreven elek-

Bovendien is het een voorwaarde dat ze in Europa geproduceerd worden en een lage Total Cost of Ownership (TCO) hebben. Daarbij kunnen onze afnemers van de cargobike, de transportfiets en de fietstrailer rekenen op een volledige technische ontzorging, doordat wij ter plekke preventief onderhoud uitvoeren. Afnemers hoeven zich bij dit product dus niet te vermoeien met onderhoud. Dat doen de circa 60 dealers, waarvan het overgrote deel in Nederland werkt. Wijzelf hebben bovendien servicebussen, die schakelen we in op locatie, zodra zich onverhoopt storingen voordoen aan een product wat we geleverd hebben.'

Ligt het voor de hand dat bedrijven met een flinke werkbuss, waarmee ze nu nog in de stad mogen komen, overschakelen op een vergelijkbare elektrische bus? Van Heumen vermoedt dat niet: 'Dat is een zeer kostbare aangelegenheid. Zakelijk is er een andere manier van denken nodig voor het verrichten van diensten in de stedelijke omgeving. Waarom zou je als

'De Pulse 3 en 4 nemen slechts een beperkte parkeerruimte in'

De zero-emissiezone

In het Nederlandse Klimaatakkoord (2019) spraken overheden en bedrijven af om zones in stellen waarin vrachtverkeer dat na 1 januari 2025 nieuw wordt aangeschaft geen CO₂ mag uitstoten. Tot 2030 bestaan er verschillende overgangsregelingen voor verschillende soorten vrachtverkeer. De zones moeten leiden tot schonere en stillere binnensteden. Het beoogde effect is vermindering van CO₂-uitstoot. De reductie van lokale uitstoot zoals fijnstof is bijvangst (ook al wijzen onderzoeken erop dat ook elektrische voertuigen fijnstof uitstoten middels de banden, red.) Het doel is dat in 2025 dertig tot veertig gemeenten meedoen. Inmiddels staat het bij 29 gemeenten op de planning.

trische fietstrailer is waterdicht. Je kan hiermee zowel met de fiets als met de hand een last tot 350 kilo en een volume van 2 kubieke meter mee vervoeren. De fietstrailer heeft hiermee de laadcapaciteit van een lichte bedrijfsauto en de wendbaarheid van een fiets.'

GoLo-bike

De GoLo is een uniek cargobike-platform dat even veelzijdig als praktisch is. Het combineert comfort met een laadvermogen tot 1.400 liter en een praktische bruikbaarheid. Daardoor is deze 88 cm smalle oplossing het ideaal voor dagelijkse werkzaamheden. De GoLO kan je bijvoorbeeld zelfs uitrusten met oprijplaten, of een cargo-container.

Pulse 3

De Pulse 3 is een elektrische driewieler. Deze wordt geproduceerd door Ligier. Het voertuig heeft zowel voor als achter een handige opbergruimte, waarmee je tot 65 kilo producten kan vervoeren. Kenmerkend voor deze driewielscooter is het kantelsysteem, waardoor de rijpositie 30 graden kan kantelen. Dat geeft extra stabiliteit in de bochten en meer stevigheid tijdens het parkeren. De Pulse 3 is behendig, veilig, gemakkelijk te besturen en te manoeuvreren. Het verstevigde chassis kan volgens de prospectus tegen een stootje.



De Pulse 4 Pick Up, lange versie

Pulse 4

Ook de Pulse 4 is afkomstig van de Ligier-fabrieken. Dit is een professioneel elektrische bedrijfsvoertuig. Deze lichte elektrische lichte bedrijfsauto is in verschillende configuraties leverbaar. Volgens de producent is geen logistieke uitdaging is te gek voor de Pulse 4, want deze modulair opbouwbaar bedrijfsauto biedt altijd een effectieve oplossing. Bijvoorbeeld met zijn unieke Clip-systeem, een exclusieve Ligier-innovatie!

Duracar

Ook de Duracar wordt door Urban Mobility Group Benelux gedistribueerd. Dit gaat om een Nederlands product, met een eigen gewicht van 875 kilo een laadvermogen heeft van ruim 1.000 kilo. Het voertuig is smal en compact, heeft een sterk chassis. Dit voertuig kan je uitrusten met verschillende laadbakken, zowel voor de groendienst als voor specifiek transportactiviteiten.

Blijf je oriënteren

Er zijn nu in Nederland al steden bezig nog meer beperkingen op te leggen aan de toegang van bepaalde types dieselvoertuigen. Dat hoeft overigens niet voor alle voertuigen met een dieselmotoren te gelden. Van Heumen waarschuwt: 'Betrokkenen, nadrukkelijk ook de overheden zelf, doen er goed aan zich te oriënteren op hun eigen situatie. Bij de mobiliteitsoplossingen die wij aanbieden spelen rijbewijzen, mede vanwege het gewicht, een ondergeschikte rol.'

Als redactie attenderen we op het volgende. Of de lagere wegenbelasting voor elektrische voertuigen nog lang gaat voortduren is onzeker. Zware accu's maken een elektrische werk- of bestelbus, die vergelijkbaar is met een diesel- of benzineversie, een stuk zwaarder. Het is goed te weten dat voor het besturen van elektrische bestelbussen met een gewicht tussen 3.500 en 4.250 kilo nu nog het B-rijbewijs

Last mile delivery

Urban Mobility Group Benelux specialiseerde zich in de elektrische mobiliteit voor de *last mile delivery* voor professionals. De onderneming met vestigingen in Goes en Beringen(B) importeert een compleet gamma aan lichte, elektrische bedrijfsvoertuigen (LEV's). Ze zijn een onderdeel van de Ligier Group Benelux welke al 40 jaar importeur is van citycars in deze regio. Inmiddels hebben ze meer dan 50 miljoen kilometer aan ervaring in elektrische bedrijfsvoertuigen in het segment van small cargo LEV (Light Electronic Vehicles).

Met Ligier Professional leveren en onderhouden ze inmiddels al 10 jaar scooters voor postbedrijven. Dat maakt hen een ervaren partner in de markt voor postbezorging. Recentelijk voegden ze de K-Ryole en de Golo bike aan hun leveringsgamma toe, waardoor ze hun klanten een totaaloplossing bieden. In hun *experience center* in Goes kan men terecht om het gehele modelgamma te testen. Ook is vanuit het bedrijf een bezoek op locatie mogelijk, om uw werkzaamheden te inventariseren en een passende mobiliteitsoplossing te adviseren. Ten slotte is er een aanbod van kracht voor een gratis testperiode van een week de mobiliteitsoplossingen in de dagelijkse activiteiten te testen.

volstaat. Even leek het erop dat de chauffeurs vanaf 1 juli 2024 over een vrachtwagenrijbewijs C1 moesten beschikken. Waarschijnlijk zou er dan ook een tachograaf aan boord moet zijn. De mogelijkheid bestaat dat de overheid op termijn deze strengere eisen alsnog invoert. Zoals beschreven in dit artikel Urban Mobility Group Benelux biedt een totaalpakket waarmee ondernemers vrijwel elke vracht in een zero-emissiezone op de juiste plek kunnen afleveren, zonder dat er forse investeringen nodig zijn in bovenal zware en dus vaak kostbare accu-aangedreven bestel- of werkbussen.

'Vrijwel elke vracht in een zero-emissiezone op de juiste plek afleveren'



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!