

DE RIT

Geoffrey
Jacobs,
Spijkstaal

‘Bij Spijkstaal denk je aan de SRV-wagen. Dat moet anders’

Het Rotterdamse Spijkstaal maakt industriële trekkers, maar begint zich ook te roeren in de elektrische stadsdistributie. En dat past wel bij het SRV-verleden van het bedrijf, vindt adjunct-directeur Geoffrey Jacobs.



TEKST REMCO SLUMP FOTOGRAFIE NOËL VAN BILSEN



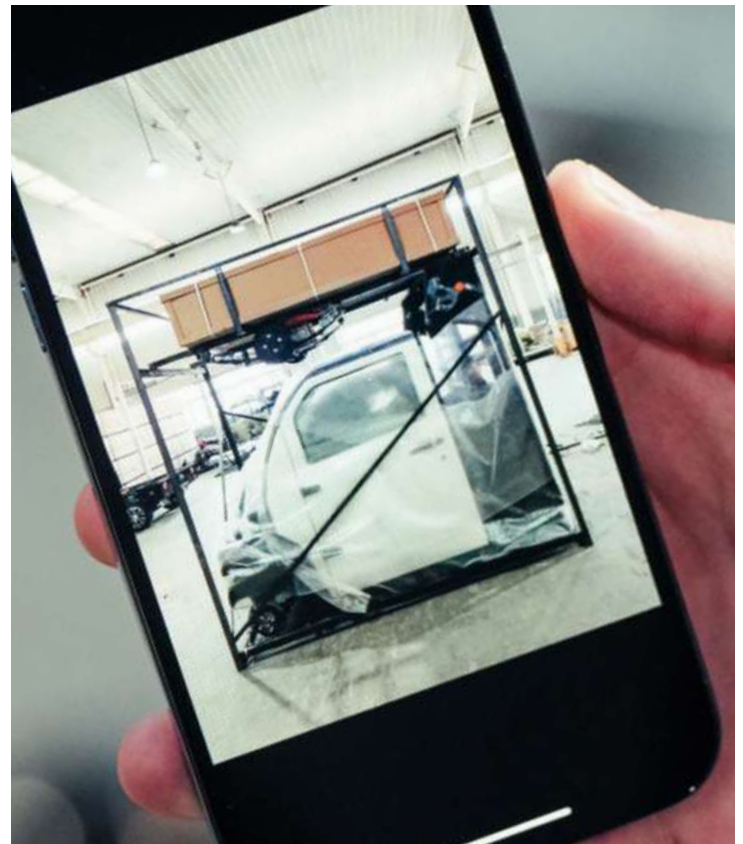
eevenveeën, eind jaren tachtig. Mijn vader reed een Talbot Solara, mijn moeder een Renault 4. Beide auto's waren groen, de ene licht, de andere donker. We woonden in een twee-onder-één-kap, op loopafstand van de basisschool, tegenover een bos, een voetbalveldje en een verzorgingstehuis. De dichtstbijzijnde supermarkt heette Centra, maar stond op het punt om C1000 te worden. 'Geen fratsen, dat scheelt.' Voor de wekelijkse boodschappen pakte mijn moeder de Renault, maar de melk en de yoghurt kwamen van de SRV-man. Hoe het belletje van zijn rijdende winkel klonk, weet ik niet

meer, maar wel dat er op gezette dagen ineens een rek met flessen voor onze deur stond. Glazen flessen waren het, met van die aluminium 'hoedjes' erop. Blauw voor melk, groen voor yoghurt. De SRV-wagen rinkelde altijd als hij kwam aanrijden: het geluid van lege flessen in kratten, die aan de achterkant op een stellage gestapeld waren. Hij was een rollend buurtcentrum, want binnenin gingen niet alleen eieren, blikken soep en gelatineblaadjes over de toonbank, maar ook de nieuwste roddels uit de straat. Aan mijn broertje en mij gingen die geruchten volledig voorbij. Wij aasden iedere week maar op één ding: de twee zachte bananenschuimpjes die de SRV-man ons stiekem toestopte.

Geoffrey Jacobs moet lachen om de herinneringen. "Het is nostalgie", geeft hij toe. "Heel veel mensen kennen het, maar ik denk dat het een beetje stopt bij mijn generatie, de veertigers." Hij gebaart naar onze foto, die net de twintig is

gepasseerd. "Jouw generatie zegt het niet meer zoveel, waarschijnlijk?" Noël knikt driftig: "Ik ken de SRV-wagen wel, hoor." Hij woont in het uiterste zuiden van het land, waar zelfs nu nog rijdende winkels actief zijn. Door de opkomst van de supermarkt en het verdwijnen van de huisvrouw is hun aantal door de decennia heen drastisch gedaald, van zo'n tweeduizend in 1970 naar minder dan honderd nu. In coronatijd was er een korte opleving in hun populariteit, vooral in de dorpskernen van Groningen, Friesland, Noord-Brabant en Limburg, maar het zal vast niet lang duren voordat supermarkt-apps en flitsbezorgers het concept de doodsteek toebrengen. "Spijkstaal heeft zijn SRV-fabriek lang geleden verkocht aan Rengocar in Sint-Oedenrode, dat nog steeds het onderhoud doet van rijdende winkels", vertelt Jacobs. "Die dingen zijn niet kapot te krijgen. Dat is fantastisch voor degene die zo'n oude Spijkstaal koopt, maar voor ons als fabrikant was het toen minder, want wij wilden aantallen maken. Maar we waren die degelijkheid aan onze naam verplicht. We heten Spijkstaal, geen Spijkplastic."

Het bedrijf, dat in 2015 failliet ging en werd overgenomen door heftruckverhuurder Peinemann, levert nu vooral elektrische trekkers aan de industrie. Jacobs somt op: "We verkopen ze aan het leger, de bloemenveiling, luchthavens, ziekenhuizen, de KLM, maar ook aan Daf, Scania, Lamborghini, Mercedes, Porsche, Suzuki, Volkswagen en Volvo. Je was vorige week bij Audi in Hongarije? Daar rijden onze trekkers ook rond in de fabriek." Jacobs wijst op een compacte driewieler in de assemblagehal. "Deze kan acht ton trekken. Hij heeft een 10 kW-elektromotor achterin en is uitgerust met een loodzuurbatterij. Waarom geen lithium-ion? Omdat we het gewicht op de achteras nodig hebben voor de tractie. Een loodzuurbatterij is vier keer zo zwaar als een lithium-ionbatterij. Daarbij is de laadsnelheid niet zo



**'Ik wil onze naams-
bekendheid koppelen aan
onze huidige voertuigen'**



Jacobs laat op zijn telefoon zien hoe de Spijkstaal Iona XS als complete knocked-down kit uit China aankomt. Het assembleren duurt een dag.

Geoffrey Jacobs, Spijkstaal



Om een Leopard-tank van 65.000 kilo te kunnen trekken, heeft het leger zwaar materieel nodig. Van deze machine gaat Spijkstaal dertien stuks aan Defensie leveren.

van belang. Bij deze Spijkstaal 308 haal je in een minuut de lege accu eruit en zet je er een volle in." Jacobs legt zijn hand op de zwarte 'rolbeugel' van de trekker. "Dit exemplaar is voor Moët & Chandon. Hierachter worden champagnekarren gehangen. Hij staat wat hoger op zijn wielen en is uitgerust met terreinbanden, anders krijgt hij de flessen niet uit de kelders omhoog. Het is daar hartstikke nat en glibberig. Deze beugel zetten we er voor de veiligheid op, zodat de bestuurder niet alle flessen in zijn nek krijgt als er wat gebeurt." Moët & Chandon heeft negentig Spijkstaal-trekkers en krijgt er binnenkort vijftig bij. "Dat zijn relatief kleine aantallen", meldt Jacobs. "Je moet het zo zien: voor iedere honderd heftrucks die een industriële klant gebruikt, heeft hij twee trekkers. Bij Porsche in de fabriek rijden er bijvoorbeeld maar twintig rond. Ze moeten simpel en betrouwbaar zijn, want ze worden dag in, dag uit ingezet. Zo'n ding gaat gerust dertig jaar mee." Jacobs lacht. "Dat is geen goed businessmodel, nee. Vandaar dat we het fijn vinden dat steeds meer klanten zeggen: 'Kunnen we die trekkers niet van jullie huren?' Dan nemen we ze na vijf jaar terug en geven we ze nieuwe. Zo kan de productie blijven doorgaan. De gebruikte exemplaren knappen we op en verhuren of verkopen we, soms aan landen als Cuba of Ivoorkust, waar ze aan een tweede leven beginnen."

Jacobs ziet dat onze aandacht wordt getrokken door een groot, donkergrijs gevaarte, dat aan een militair voertuig doet denken. "Hiermee hebben we een tender gewonnen", grijnst hij. "Dit elektrische voertuig is voor het Nederlandse leger en kan Leopard-tanks duwen en trekken. We gaan

'Distributie van goederen gaat straks vanaf de stadsrand met lichte elektrische voertuigen'





Wat is Spijkstaal?

Spijkstaal werd opgericht in 1938 door Gerrit Neuteboom. De dorpsmid uit Spijkenisse laste in eerste instantie stalen landbouw-wagens en ging zich in de jaren vijftig toeleggen op trailers en opleggers. Het bekendst werd Spijkstaal met zijn rijdende winkels, die in de jaren zeventig en tachtig boodschappen aan huis brachten. Ook bouwde het bedrijf vijftien exemplaren van de witkar, de door Luud Schimelpennink ontworpen deelauto, die van 1974 tot en met 1988 door Amsterdam reed.

er dertien bouwen. De machine is gebaseerd op onze vliegtuigtrekkers, maar twee keer zo lang en veel zwaarder: zo'n 20.000 kilo, wederom voor de tractie. Hij heeft vierwielbesturing en een cabine die anderhalve meter omhoog kan, want als je hiermee een tank duwt, moet je er wel overheen kunnen kijken. De stoelen en het dashboard kunnen 180 graden worden gedraaid. Kijk, je drukt op dit knopje en draait dan aan het stuur. Er zit bovendien een 100 kilo wegende sleepstang bij, die met deze kraan op het achterdek kan worden gelegd. Nu doen ze dat bij het leger nog met vier man. Er is weleens iemand zijn teen kwijtgeraakt."

In de elektrische stadsdistributie, waarin Spijkstaal eveneens actief is, is niet alleen de concurrentie groot, maar zijn de kansen dat ook, meent Jacobs. Per 1 januari vervalt de bpm-vrijstelling voor bedrijfswagens met brandstofmotor en voeren veertien gemeentes een zero-emissiezone in. Helemaal zero-emissie zijn die niet, want de komende twee jaar blijven Euro 5-busjes die vóór 2025 zijn gebouwd in binnensteden welkom. Vanaf 2028 wordt het probleem voor ondernemers serieuzer, denkt Roy Driessen van lease-maatschappij Ayvens, die op uitnodiging van Spijkstaal is aangeschoven bij ons gesprek. Het voormalige LeasePlan werkt samen met de fabrikant en heeft de nieuwe Iona XS opgenomen in zijn leaseaanbod. Loopt het storm? "Op lichte elektrische bedrijfsvoertuigen wordt nog afwachtend gereageerd", moet Driessen bekennen. Dat komt mede doordat de markt nog niet volwassen is, zegt hij, met nieuwe aanbieders die als paddenstoelen uit de grond schieten en niet allemaal hun aftersales op orde hebben. Toch staat het bedrijfswagensegment aan de vooravond van een ommezwaai. "We zien dit jaar een enorme run op dieselbusjes. In december gaan we waarschijnlijk de 100.000 registraties aantikken,

terwijl ruim 60.000 normaal is." Na die piek volgt in 2025 een dal, verwacht Driessen, met een veel groter aandeel elektrisch. "We komen in een situatie waarin de aanschafprijs van een elektrische bus gelijk is aan die van een vergelijkbaar dieselmodel en de *total cost of ownership* zelfs lager ligt. Over drie jaar zullen veel ondernemers wel móéten, want dan groeit het aantal gemeentes met een zero-emissiezone van veertien naar achtentwintig. In steden wordt steeds meer gelet op de publieke ruimte en de luchtkwaliteit. *Last mile delivery* wordt nog belangrijker dan nu, met hubs aan de rand van de stad waar goederen heen worden gebracht voor distributie met lichte elektrische voertuigen."

Spijkstaal hoopt er garen bij te spinnen, onder meer met de Iona XS. Het L7E-voertuig heeft een begrensde top van 75 km/h, haalt maximaal 200 kilometer en wordt in China gebouwd door motorfietsenfabrikant Jonway. "Een Iona wordt als een Ikea-bouwpakket verscheept", zegt Jacobs. "Wij assembleren het voertuig hier. Dat duurt ongeveer een dag." Hij haalt graag de link tussen de SRV-wagen en de Iona XS aan, omdat ze beide een vorm van elektrische stadsdistributie zijn, maar ondernemers kijken alleen naar de kosten: *what's in it for me?* "Een stukje historie helpt zeker", werpt Jacobs tegen, "onder meer bij de supermarktketen Plus, waaraan Spijkstaal meerdere Iona's heeft geleverd. 'Spijkstaal terug in het straatbeeld', zeggen ze zelf." Maar de connectie met de SRV-wagen stoort Jacobs toch een beetje. "Als je de naam Spijkstaal laat vallen, denken mensen gelijk aan vroeger, toen we in bijna iedere straat zichtbaar waren. Dat moet anders. We zijn een modern bedrijf, dat moderne producten maakt. Onze geschiedenis heeft ons grote naamsbekendheid opgeleverd. Maar nu moeten we die koppelen aan onze huidige voertuigen. Dat is mijn doel." ●