

De elektrische scooter

Van grondstof tot eindproduct

Het aantal elektrische scooters in ons land neemt toe. Wat komt er allemaal kijken bij het produceren van elektrische scooters? Welke schakels spelen er mee in de bedrijfskolom?

De laatste jaren zijn er heel veel bromfietsen bij gekomen in Nederland. Er reden 500.000 bromfietsen rond en in de afgelopen 10 jaar is dat verdubbeld. En als je een beetje oplet zie je dat een groot deel, een heel groot deel hiervan scooters is. Een heel nieuw fenomeen is de elektrische scooter. Daar rijden er inmiddels ook al zo'n 15.000 van rond. In 1 jaar tijd worden nu 4000 elektrische scooters verkocht. Dat is slechts een marktaandeel van 3 procent van het totaal aantal verkochte bromfietsen. Liefhebbers van de elektrische scooters en vooral de verkopers, zeggen dat dat percentage in de komende jaren enorm zal groeien. Misschien zijn alle scooters in de toekomst elektrisch.

Er bestaan allerlei elektrische scooters die in het buitenland gemaakt worden. En die kun je als ondernemer importeren en verkopen. Opvallend is dat de best verkopende scooter gewoon hier in Nederland gemaakt wordt. De Nederlandse fabrikant Qwic is marktleider met 17 en een half procent marktaandeel van alle in Nederland verkochte scooters.

Taco Adema, fabrikant elektrische scooters:

“Nou je moet je voorstellen dat een elektrische scooter ja voor eigenlijk heel normaal is. Wij vinden elektrisch rijden gewoon de enige manier om in de toekomst te gaan bewegen. Met een tweetakt scootertje door de stad en je ziet de rookpluim er al uit komen, daar hoef je geen expert voor te zijn om te begrijpen dat dat gewoon heel ongezond is. En ik denk op een gegeven moment als we het, ja dat de kritische massa zo ver is dat we allemaal zeggen van ja dit kan gewoon niet, dit willen we niet. We gaan gewoon elektrisch. Elektrisch is leuker, beter en ook nog eens een keer milieuvriendelijker dus dat moeten we gewoon massaal gaan doen. Wij produceren de elektrische scooters in Rotterdam. Dat doen we door op dit moment een hele set van toeleveranciers aan te wijzen die volgens onze specificaties onderdelen maken en ja die kopen wij dan in en die worden gepland, afgeleverd in de assemblagefabriek in Rotterdam. En daar worden ze eigenlijk stap voor stap samengesteld totdat de scooter klaar is.”

Er zijn heel wat bedrijven die ervoor zorgen dat jij die ene scooter kunt kopen. De scooterfabriek koopt onderdelen in bij verschillende toeleveranciers. Zo levert een rubberplantage of een synthetische rubberfabriek rubber aan een bandenfabriek. Een bedrijf dat ijzererts wint, levert deze grondstof aan een staalproducent. De bandenfabriek en de staalproducent bewerken die grondstoffen tot onderdelen die zij dan leveren aan de scooterproducent. Deze scooterfabriek maakt van de verschillende onderdelen een scooter. De scooter gaat vervolgens naar een groothandel of direct naar een scooterwinkel, de detaillist.

“Je moet je voorstellen, we willen bijvoorbeeld een zadel maken. Nou dan zeg je dat moet zo groot zijn. Dat moet zo, zo zacht zijn en die, allemaal die tekeningen die je erbij maakt, dat is punt 1. En ten tweede moeten ze dan ook zorgen dat die constantheid van de kwaliteit die ze leveren dan blijft. Dat betekent dus dat ze allemaal hetzelfde zijn. Daarnaast verwachten we een goeie prijs en ook een stabiele prijs. Zodat wij weten waar we aan toe zijn in de toekomst, zodat wij de productprijs ja gelijk kunnen houden voor de consumenten en onze klanten. Dus dat zijn de twee hoofddoelen en daarnaast vragen wij van toeleveranciers dat ze ook op een duurzame wijze produceren en ook de arbeidsomstandigheden in hun fabrieken op een goed niveau houden, zodat wij ja met zekerheid kunnen zeggen dat we niet alleen een goed en duurzaam product hebben, maar dat het ook op een eerlijke manier tot stand gekomen is.”

“Voor een toeleverancier is het heel belangrijk dat ze ook zich houden aan de levertijden die wij voorschrijven en aan de kwaliteit, want je moet je voorstellen als we een scooter hebben die bestaat uit nou, 130 onderdelen, Nou, er hoeft eigenlijk maar 1 onderdeel te zijn dat te laat is of er helemaal niet is op dat moment en ook al kost het maar 10 cent, dat betekent dat de scooter niet afgebouwd kan worden. Waardoor dus de hele productielijn stil staat. Ja, dan kunnen we dus geen scooters produceren door een heel, ja klein onderdeelje. Nou dat geeft dus heel grote gevolgen. Het is belangrijk dat de toeleveranciers begrijpen dat hun kleine stap in de keten hele grote gevolgen kan hebben als dat niet goed gaat. Nou je zou ook onderdelen zelf kunnen maken en niet aan toeleveranciers kunnen toevertrouwen. Maar dat doe je eigenlijk alleen maar als je niet tevreden bent over de kwaliteit die zij leveren, of omdat zij niet de juiste prijzen hanteren of altijd te laat leveren. Of de andere redenen die ik net noemde, dat ze niet duurzaam zijn of toch een loopje nemen met de arbeidsomstandigheden.”

“Zelf frames maken bijvoorbeeld is voor ons niet haalbaar, omdat de frames die je moet maken met hele grote dure machines en om die machines terug te verdienen, zul je ze continu bezig moeten houden, dus 24 uur per dag moeten die machines draaien. En dan moet je zoveel frames maken, die hebben wij niet nodig. Die kunnen wij op dit moment niet verkopen. Dus dan ja dan staat die machine gewoon veel te lang stil. En dat kost geld wat we dan moeten verrekenen en dan wordt het te duur.”