



LOGISTIEKE LAADINFRASTRUCTUUR ONDER DE LOEP

Komende jaren staan transportbedrijven voor de opgave hun wagenpark te elektrificeren. Om hen te faciliteren, werkt de overheid in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) samen met bedrijven en netbeheerders aan een dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig laadnetwerk. Op regionaal niveau pakken de provincies Gelderland en Overijssel deze agenda gezamenlijk op binnen de GO-RAL (Gelderland-Overijssel Regionale Agenda Laadinfrastructuur). Adviseur logistieke laadinfrastructuur Jan van Rookhuijzen belicht voor ondernemers de ins en outs.

Naar verwachting zal de elektrificering de komende jaren in een versnelling raken. "Verschillende steden hebben een zero-emissiezones aangekondigd, dus logistieke bedrijven die in stedelijke gebieden actief zijn, zullen iets moeten ondernemen, willen ze straks de stad nog in kunnen," stelt GO-RAL-adviseur Jan van Rookhuijzen. "Op dit moment rijden er al de nodige elektrische bestelbussen en vrachtwagens. Daar wordt veel van geleerd. Ook voor zwaardere vrachtwagens die tussen bedrijventerreinen en naar het buitenland rijden, komt langzamerhand meer beschikbaar. Die vormen ook het grootste aandeel qua aantal kilometers en hoeveelheid uitstoot. Komende jaren zal er voor al die doelgroepen een elektrische oplossing beschikbaar komen."

PLAN VAN AANPAK

En al die elektrische oplossingen kunnen niet zonder laadinfrastructuur: op eigen terrein, op het bedrijventerrein, onderweg of in de vorm van openbare laadpunten. "Een vrachtwagen is fysiek natuurlijk veel groter en vergt meer vermogen, dus is de huidige laadinfrastructuur voor personenauto's hier niet geschikt voor. Daar moet iets nieuws voor komen," stelt Van Rookhuijzen. En dus werd eind 2021 een plan van aanpak logistieke laadinfrastructuur voor de provincies Gelderland en Overijssel opgesteld. "De uitdaging is te zorgen dat we op tijd de juiste laadinfrastructuur realiseren. Neem de netcapaciteit, in sommige regio's is die nu al te weinig. Dus werken we nauw samen met netbeheerders." Daarnaast is ook fysieke ruimte nodig voor de laadstations: op eigen terrein en daarbuiten.

In het plan van aanpak wordt onder andere gewerkt aan plankaarten met drie mijlpalen: 2025, 2030 en 2035. "Daarbij willen we steeds goed in beeld krijgen wat bedrijven nodig hebben qua laadinfrastructuur als er straks veel meer elektrische bestelbussen en vrachtwagens bijkomen. En zoals gezegd, zorgen dat deze

er bijtijds komt en kijken naar de impact ervan op bijvoorbeeld verkeersstromen", aldus Van Rookhuijzen. Bedrijven kunnen opteren voor een oplaadplek op eigen terrein, maar het kan ook interessant zijn om op een bedrijventerrein gezamenlijk een collectieve voorziening te realiseren. "Daarvoor gaan wij indicatoren opstellen en kijken welke rol gemeenten hierin kunnen vervullen. Maar er zullen ook meer snelladers langs de snelweg moeten komen. Daar is doorgaans beperkt ruimte voor, dus ook dat moet georganiseerd worden."

KOSTELOOS ADVIES

Als technisch adviseur logistieke laadinfrastructuur ondersteunt en adviseert Van Rookhuijzen bedrijven en gemeenten in de provincies Overijssel en Gelderland bij vraagstukken waar ze tegen aanlopen. "Stel, een bedrijf wil elektrisch rijden verder opschalen. Hoe pak je dat aan, want je hebt vaak meer netcapaciteit nodig en dat is best duur. Welke nieuwe ontwikkelingen in de techniek komen eraan? Wat doe je als internationaal transportbedrijf, nu er in het buitenland nog amper laadpunten zijn?" schetst hij. "Daarnaast adviseer ik bedrijven welke stappen ze nu al moeten zetten om straks elektrisch te kunnen gaan rijden. Ook voor informatie over laadsystemen zelf - bijvoorbeeld welke je slim kunt aansturen om te profiteren van zo laag mogelijke stroomprijzen, of welke te combineren zijn met lokale opwek, zoals zonnepanelen op het dak van het bedrijf - kunnen ondernemers kosteloos terecht bij Van Rookhuijzen.

Er is niet één beste oplossing, het gaat per bedrijf om maatwerk. "Rijden je vrachtwagens alleen in de regio en maken ze niet veel kilometers, dan kun je uitstekend uit de voeten met een laadsysteem op eigen terrein. Internationaal transport is daarentegen afhankelijk van laadinfrastructuur op (inter)nationale truckparkings en verzorgingsplaatsen, die nog aangelegd moeten worden. Mijn inschatting is wel

dat je over een jaar of tien met elektrische trucks door Europa kunt rijden", zegt Van Rookhuijzen, die ondernemers adviseert vooral te kijken naar wat al wél kan. "Je hoeft echt niet alle vrachtwagens in één keer te vervangen. Dat gaat altijd geleidelijk, op een natuurlijk vervangingsmoment. Begin met één of twee zodra er een model beschikbaar is dat bij een deel van de operatie past. Daar leer je heel veel van en zo ontstaat een veel scherper beeld van wat er nodig is voor opschaling."

START OP TIJD

Hoewel de aanschaf van elektrische bestelbussen of vrachtwagens én laadinfrastructuur op dit moment nog een kapitaalintensieve aangelegenheid is, verwacht Van Rookhuijzen dat de kosten per kilometer oftewel de TCO tussen nu en 2030, afhankelijk van het type operatie, lager zullen komen te liggen. "Het vergt aan de voorkant een hogere investering, die je terugverdient door ermee te rijden. Op den duur zullen er ook voertuigen op de markt komen met meer range en meer laadvermogen voor minder geld." Blijft de vraag of de benodigde netcapaciteit beschikbaar zal zijn; iets wat per regio verschilt. Toch raadt Van Rookhuijzen ondernemers aan op tijd te starten met elektrificering. "Als je pas over vijf jaar aan de slag gaat en je zit dan in een gebied met schaarse capaciteit, dan loop je het risico dat je pas over tien jaar kunt opschalen. Om in de toekomst concurrerend te blijven, moet je nu al aan de slag. Daar ondersteun ik graag bij."

Het onderzoek van GO-RAL richt zich op ruim 600 bedrijventerreinen in Gelderland en Overijssel. Bedrijven worden benaderd om te horen over hun plannen rond elektrificering en zo een inschatting te kunnen maken van de benodigde laadinfrastructuur. Nu al een vraag? De technisch adviseur is te bereiken via GO-RAL@overijssel.nl