

ACHTERGROND JAN WIL ZIJN TRUCKS ELEKTRISCH LATEN RIJDEN,

Extra stroom?

Wie een nieuwe stroomaansluiting nodig heeft, moet misschien wel tien jaar wachten, waar- schuwen netbeheerders Stedin en TenneT. Ondernemer Jan Verlaan, die zijn vrachtwagen- park wil verduurzamen, weet daar alles van.

Gert Onnik
Rotterdam

De 160 trucks van transportbedrijf JGT in Rotterdam-Hoogvliet rijden met vracht door heel Europa. „Wij vervoeren containers vanuit de Rotterdamse haven naar het achterland. Dat is Duitsland en Polen, maar ook Spanje en Engeland”, zegt Jan Verlaan van JGT (De Jong-Grauss Transport).

De Rotterdamse vervoerder vestigde zich in 2012 op het nieuwe deel van bedrijventerrein Gadering in Hoogvliet. „Toen had niemand het nog over een overvol stroomnet of elektrisch rijden. We hebben hier toen niet voor niets een tankstation voor diesel gebouwd.”

Toch wil JGT ook duurzamer werken. Met het oog op de mogelijke komst van een of meer elektrische vrachtwagens peilde Verlaan bij netbeheerder Stedin de kans op extra stroom. „Dat was in 2023”, zegt hij. „Belt u in 2027 maar terug”, kreeg ik te horen. Zo druk was het toen al.”

170.000 euro

Het bedrijf denkt aan de bouw van een zogenoemd inkoopstation op het eigen terrein, waar de trucks opgeladen kunnen worden. „Inmiddels heb ik wel een offerte binnen, maar ik heb nog geen idee wanneer dat station er zou kunnen zijn, laat staan dat er dan ook echt stroom is. We staan nu in een wachtrij. Ik snap natuurlijk dat een ziekenhuis voorgaat op een transportbedrijf, maar ik heb geen zin in een investering van 170.000

euro om er dan achter te komen dat je nog drie jaar op elektriciteit moet wachten.”

Zonnepanelen

Op het dak van het transportbedrijf in Hoogvliet liggen al driehonderd zonnepanelen. „Daar hebben we 's nachts niets aan”, zegt Verlaan. „Of we zouden nog een accu moeten aanschaffen, maar dat kost al gauw 4 ton.” De zonne-energie gaat nu naar het kantoor, waar 25 mensen werken.

De trucks van JGT rijden voorlopig nog op diesel. Wel is er pas een elektrische vrachtwagen aangeschaft. „Bij wijze van proef, want we willen het zelf ook eens uitpro-



Ik snap natuurlijk dat een ziekenhuis voorgaat op een transportbedrijf

– Jan Verlaan

beren”, zegt Verlaan. „We zijn de allereerste containervervoerder in Rotterdam die dit doet.”

Een elektrische vrachtwagen kan met een volle accu zo'n 400 kilometer rijden. „Dus kan ik hem niet naar Duitsland sturen, hij moet immers ook terug kunnen komen.” Een voordeel is dat deze duurzame truck wel de zero-emissiezone in het centrum van Rotterdam in mag rijden, dat mogen de vuile diesels niet meer.

„We laden hem 's nachts op. Daar hebben we negen tot elf uur



voor nodig.” Verlaan geeft aan in Hoogvliet geen plek te hebben om straks pakweg honderd vrachtwagens op te laden. Hij verwacht op den duur een tweedeling in zijn wagenpark: een deel op stroom, de rest op waterstof, wat ook nog volop in ontwikkeling is. „Ik denk dat wij straks tussen de 25 en 40 elektrische

MAAR STUIT OP EEN PROBLEEM

‘Belt u in 2027 maar terug’



vrachtwagens hebben, maar de komende tien jaar rijden we nog wel op diesel.”

De JGT-directeur wijst erop dat de onderlinge prijsverschillen fors zijn. „Een normale truck kost ongeveer een ton, bij een elektrische moet je daar nog eens 2 ton bij optellen. Dat is nog te veel. Het gat zal later wel kleiner worden, ver-

wacht ik.” Ook zal de techniek verbeteren. „Ik hoor al verhalen over accu's die 600 kilometer aankunnen.”

Verlaan herhaalt dat hij met zijn transportbedrijf duurzamer wil werken, maar dat dat wel moet kunnen. „Natuurlijk willen we van de vuile diesel af en meer elektrisch rijden, maar wij moeten

ook die containers vervoeren, dat vraagt de klant van ons. Ik denk wel eens dat we alles veel te snel willen. Denk ook aan de kosten. Uiteindelijk moet het toch ergens vandaan komen en vaak is het toch de klant die er in de winkel voor moet betalen.”

Elders op bedrijventerrein Gadering in Rotterdam ligt mis-

schien wel een oplossing. De gemeente Rotterdam gaat daar een proef doen met een zogenoemd collectief laadplein. „Dat kan transportondernemer JGT helpen, maar ook busbedrijf Ringelberg of andere logistieke ondernemingen die nu nog geen problemen hebben, maar mogelijk in de toekomst wel”, zegt Danny Houtman, park-

◀ Jan Verlaan schafte onlangs als proef alvast één elektrische vrachtwagen aan. Met een volle accu kan die zo'n 400 kilometer rijden. FOTOFRED LIBOCHANT

manager van de Bedrijveninvesteringzone en vertegenwoordiger van de 367 ondernemers op het complex.

„We kijken ook naar de RET”, gaat de adviseur verder. Pal naast bedrijventerrein Gadering staat een transformatorhuisje dat niet volledig wordt benut. „Daar kunnen bedrijven stroom vandaan halen. De gemeente Rotterdam onderzoekt nu of en hoe dat kan.” Hij erkent dat er dan wel goede afspraken moeten komen over de tarieven.

Grote brand

Houtman beklemtoont dat in de toekomst de stroomaansluiting de plek van een ondernemer bepaalt. „We hadden hier op Gadering pas een grote brand. Het bedrijf dacht aan verhuizen, maar we zijn erachter gekomen dat de eigenaar het pand veel beter kan slopen en vervolgens op dezelfde plaats opnieuw kan opbouwen. Elders krijgt hij deze stroomaansluiting nooit meer terug. Dat is nu precies het hele probleem in een notendop.”

Ondernemersorganisatie VNO-NCW West maakt zich grote zorgen over het overvolle stroomnet. „De kwestie staat dit jaar bovenaan ons lijstje met problemen die we willen oplossen.” De grote tekorten in onder meer Zuid-Holland hebben ertoe geleid dat VNO-NCW een speciaal meldpunt netcongestie heeft geopend voor ondernemers met problemen. „We horen van onze leden dat dit heel erg speelt”, zegt een woordvoerder. „We hebben geen concrete oplossingen, wel kunnen we bedrijven verbinden. Want heel vaak is het een kwestie van goed samenwerken en als groep opereren.”