

DE ENERGIETRANSITIE IS INGEZET

Wordt het elektrisch, waterstof of blijven we op diesel rijden? Waar staan we vandaag in de energietransitie en wat brengt de toekomst? Zo'n veertig ondernemers gingen hierover tijdens de jaarvergadering van Transfrigoroute in discussie met een panel van ingewijden in de wereld van elektrisch vervoer.



Boyd Schooneman

Key accountmanager
bij GP Groot



Johnny Nijenhuis

Zero emissie truckexpert bij
Nijenhuis Truck Solutions

Daniël Spetter

Operationeel directeur
bij Euser Transport



Rob Aarse

Duurzaamheidsexpert
bij Transport en Logistiek Nederland

Jan van Rookhuijzen

Marktanalist bij ElaadNL



Sanne Aelfers

Adviseur bij Districon



DE ENERGIETRANSITIE IS INGEZET



Zero emissie truckexpert Johnny Nijenhuis schrikt van de terughoudendheid bij de transportondernemers in de zaal als het gaat over hun voorbereiding op elektrisch transport. 'Als je bedenkt dat over vijf jaar de totale kosten van een elektrische truck veel lager zijn dan die van een diesel, dan wil je als transportondernemer toch niets liever dan elektrische trucks inzetten', zegt de zelfstandig consultant. Als geen ander gelooft hij in de toekomst van elektrisch vervoer. 'Als je nu niet begint met er op zijn minst over na te denken, kun je je over vijf jaar wel voor je kop slaan. Het aanvragen van zware netaansluitingen kan jaren duren'.

Ervaring opdoen



Zo'n spijtoptant zal Daniël Spetter, operationeel directeur bij Euser Transport, niet worden. De ervaringsdeskundige in het panel is realistisch: 'Mijn particuliere mening over de zin of onzin van het overgaan op elektrisch transport is niet belangrijk. Er is een politiek besluit genomen. Bij het Klimaatakkoord van Parijs was al duidelijk dat we die transitie ingaan. Om het te ervaren hebben we bij Euser twee elektrische trucks aangeschaft. Gewoon om te kijken waar we tegenaan lopen. Ik vind dat je ook een betere gesprekspartner bent als je uit ervaring kunt spreken.'



Netbeheerder

Die ervaring baart hem nu al zorgen. Over de hoeveelheid geld die het kost, het maken van een passende businesscase en over de laadinfrastructuur. De hoeveelheden stroom op tijd op de juiste plek krijgen voor een toenemend aantal elektrische trucks, is een uitdaging. Dat erkent panellid Jan van Rookhuijzen, marketanalist bij ElaadNL, de club van netwerkbeheerders. 'Een vrachtwagen moet zijn geld verdienen met rijden. Overdag is er weinig tijd om te laden en de vrachtwagens staan vaak met een groep op een plek. Er moet veel energie tegelijk naar toe. Mijn advies is om zo vroeg mogelijk al een pad voor je bedrijf uit te stippelen en dat aan de netbeheerder in jouw regio voor te leggen. Hij kan je behoefte meenemen in zijn investeringsplannen die hij voor jouw bedrijf of het totale bedrijventerrein maakt.'

**IN 2025
EN ZEKER
IN 2030
MOETEN WE
EEN HEEL
EIND OP
WEG ZIJN**



Afhaken

'Dat meenemen kan lang duren', zegt gespreksleider Rob Aarse, in het dagelijks leven duurzaamheidspecialist bij TLN. 'Bedrijven doen een aanvraag bij een netbeheerder en krijgen het antwoord dat het jaren kost voordat een aansluiting gerealiseerd kan worden. Op dat moment haken ondernemers af. Zo worden de afspraken voor Zero Emissie Stadslogistiek onhaalbaar.'





Eind op weg

Van Rookhuijzen laveert tussen realisme en optimisme. 'Er moet veel gebeuren maar we kunnen niet alles tegelijk. Je ziet nu steeds meer vraag ontstaan en dat nemen netbeheerders mee in hun plannen. Het hoeft allemaal niet morgen geregeld te zijn. In 2025 en zeker in 2030 moeten we een heel eind op weg zijn. Het zal echt niet op elke plek lukken. Dat kan ik zeker niet beloven.' Bovendien kampt ook deze sector met een schaarste aan personeel. Dat maakt het extra lastig om overal op tijd genoeg kabels de grond in te krijgen.



Hybride

Om de druk op het elektriciteitsprobleem te verminderen, ziet panellid Sanne Aelfers in hybride trucks een oplossing op de korte termijn. Volgens de adviseur bij Districon, specialisten in supply chain oplossingen, is de batterijcapaciteit van die trucks voldoende om de ritten in de stad te maken. Buiten de stad kun je voorlopig op diesel blijven rijden en laadt de truck zelf de batterij weer op. Ze raakt met haar oplossing een gevoelige snaar bij een aantal ondernemers in de zaal.

Tijd kopen

'We doen alles met de vrachtwagen. Het is een efficiënt logistiek systeem waarbij we vanuit regionale distributiecentra, maar ook direct vanuit het buitenland, de stad in rijden. Dat kan straks allemaal niet meer, tenzij we over die hybride trucks kunnen beschikken', zegt een ondernemer. 'Een uitstekende oplossing waarmee we tijd kunnen kopen voor de ontwikkeling van waterstoftrucks. Daarmee omzeilen we dat hele gedoe met elektriciteitsvoorziening', zegt een ander.

Kosten hoger

Boyd Schooneman, key account manager bij GP Groot brandstoffen en oliehandel, gelooft niet zo in hybride voertuigen. 'Je combineert twee technieken in één voertuig. Dat maakt de kosten veel hoger dan bij volledig elektrisch of diesel. Voor de langere buitenstedelijke afstanden zie ik, tot de komst van waterstof, een rol voor HVO en Bio-LNG. Beide brandstoffen leiden tot wel 90% CO2-reductie. Bij HVO

zijn zelfs geen investeringen in nieuwe voertuigen nodig.'



Meebetalen

'Dan moeten je klanten wel die hogere kosten van HVO betalen en dat wil zestig procent niet', is de reactie vanuit de zaal. De enige transportondernemer in het panel, Daniël Spetter, wil niet het stigma hebben van onwil ten aanzien van de transitie. 'Maar we hebben andere partijen echt nodig die bereid zijn mee te betalen. Je kunt het niet alleen aan de transportsector overlaten', zegt hij.



Diesel 3 euro

'Moet je van de nood geen deugd maken?' prikkelt Rob Aarse. 'Transport wordt duurder als gevolg van verduurzaming. Moeten we de prijs van een liter diesel niet drie euro maken? Dan heb je toch sneller die businesscase voor elektrisch vervoer en een gelijk speelveld? Nu houd je elkaar toch een beetje gevangen.'



Overheid

Waar de markt het niet kan regelen, is de overheid aan zet. De groothandelaar in brandstoffen denkt dat er vanuit de overheid een stimulans moet komen om de transportondernemers in beweging te krijgen zonder dat het hen geld kost. En om ook de opdrachtgever en de klant te stimuleren om CO2-vriendelijker transport in te kopen. Sanne Aelfers verwacht dat CO2-beprijzing effect gaat hebben. Diesel wordt duurder. Dat zal het prijsverschil met hernieuwbare brandstoffen en elektrisch vervoer veel kleiner maken. Daarnaast wijst zij op de subsidieregelingen van de overheid die volgend jaar kunnen gaan helpen.



Enorme opgave

Kortom, de energietransitie is een feit. CO2-neutraliteit in 2050: het ligt nog ver weg maar de opgave is enorm. Zoveel is duidelijk. De techniek gaat ons helpen. 'Voor de transporteurs is het een spanningsveld tussen realiteit, ambitie en politieke uitgangspunten. De komende jaren zitten we in een transitie met verschillende typen brandstoffen. Ik denk niet dat er één oplossing is', besluit Daniël Spetter.

**WAAR DE
MARKT HET
NIET KAN
REGELEN,
IS DE
OVERHEID
AAN ZET**

