Logistiek laden in Amsterdam

Break-out sessie tijdens het congres "Logistiek maakt Ruimte".
Sessieleiders: Christiaan van Grootheest (projectmanager snelladen en logistiek laden) en Frank Siemerink (logistiek adviseur) van de gemeente Amsterdam

Inleidend geven Christiaan van Grootheest en Frank Siemerink feiten en cijfers, uitgangspunten van het beleid, ontwikkelingen in het netwerk en de toekomstige uitbreiding en advies en ondersteuning bij netcongestie.

De aantallen elektrische bestelbussen en vrachtwagens in Nederland in 2025 zijn respectievelijk 36.821 en 1.170. De verwachte aantallen in 2035 zijn respectievelijk 602.533 en 60.177. Uitgangspunten voor het beleid zijn onder meer: laad waar je parkeert: vooral 's nachts op eigen terrein; privaat laden heeft (boven publiek laden) de voorkeur, het is veilig, voordelig en je hebt grip op je gebruik. Gebruik (semi-)publieke laadfaciliteiten als aanvulling. De gemeente plaatst laadpunten bij waar het druk is.

Het laadnetwerk in Amsterdam heeft momenteel circa 9.500 publieke laadpunten. De uitbreiding komende jaren vindt plaats op straat en bijvoorbeeld bij tankstations die omgebouwd worden naar snellaadstations. Voor zwaar materieel kan al geladen worden in het havengebied en vanaf volgend jaar in de touringcargarage van de Passenger Terminal. Langs snelwegen zijn inmiddels ook vele snelladers voor personen- en bestelauto's te vinden.

Zo'n 90 procent van de ondernemers in Amsterdam hebben naar verwachting slechts 1 of 2 bedrijfsvoertuigen. De grootste zorg bij het elektrisch laden zit vooral bij de middelgrote ondernemingen en wagenparken. Het betreft hier 10 tot 15% van het totaal, volgens een landelijk onderzoek. Driekwart van de bedrijven met een wagenpark heeft een kleinverbruikersaansluiting. Suggesties voor het omgaan met netcongestie zijn: analyse van inzet van je wagenpark, slim laden, rest- of blokstroomcontracten, batterijbuffers en zonnepanelen, het delen van een aansluiting, openstellen van laadpunten, V2G/bi-directioneel laden, groepstransportovereenkomsten en een ontheffing in het uiterste geval. De gemeente raad aan om kosteloos advies via logistiek adviseur van de gemeente in te winnen.

Het knelpunt was netcongestie. De aanwezige brancheverenigingen en ondernemers geven aan zelf bezig te zijn met elektrificatie en staan positief 'in de wedstrijd'. De brancheverenigingen hebben de elektrificatie van wagenparken op de agenda en kijken doe het allemaal verloopt en wat er aan mogelijkheden en faciliteiten beschikbaar is. De overzichten die vanmiddag worden gepresenteerd worden gewaardeerd.

Bij de tijdsblokgebonden contracten is langer stilgestaan. Het bleek een niet bij iedereen bekende optie die wel een heel goede maatregel is voor netcongestie. Het betreft een type transportrecht, dat alle netbeheerders moeten aanbieden. Blokstroom maakt gebruik van rest-/dalcapaciteit die in het net aanwezig is.

Omdat de verhuisbranche in een sessie vertegenwoordigd was noemde Christiaan een hem bekende casus van een verhuizer die werkt aan een bi-directioneel laadplein. Daarbij laad je niet alleen op maar geef je ook stroom vanuit de auto's terug aan het net. Dit is een nieuwe techniek die ook voor andere verhuizers interessant kan zijn. Een concrete actie die daaruit volgde was dat de branche van Erkende Verhuizers (OEV) graag een soort webinar wil organiseren voor hun achterban. Zij vragen de gemeente hierbij te helpen.

Ook bleek de logistiek makelaar Frank Siemerink niet bekend bij iedereen. Het was een mooie gelegenheid om hem een gezicht te geven en zijn diensten aan te bieden.

Tot slot werden een passeerden een aantal stellingen de revue:

1. "Ik ben optimistisch dat er voldoende oplossingen zijn voor mij om met netcongestie om te gaan."

De zaal kon zich goed vinden in de stelling, maar men besefte ook dat er een groep ondernemers zal zijn die dit anders zal ervaren.

2. "Delen van laadinfra: het zou mooi zijn als we daarmee efficiënt omgaan met zijn allen. Dat we daarop samenwerken."
   Met daarbij de vervolgvraag: "Zou jij je eigen laadinfra openstellen?"

Daarop kwamen toch nog wel wat praktische bezwaren om de hoek: "Het moet wel passen binnen onze bedrijfsvoering", was een van de reacties. Christiaan reflecteert hierop: dat is waar het ook wringt: we verwachten het wel van elkaar en we vinden het allemaal mooie ideeën maar voor de individuele ondernemer is zijn eigen bedrijfsvoering het vertrekpunt.

Er is hier vervolgactie nodig vanuit landelijk een taak (Nationale Agenda Laadinfrastructuur) maar ook vanuit de gemeente: onder welke voorwaarde zouden ondernemer meer geneigd zijn om hun laadpunten te delen? Helpt een platform hierbij? Er leefde bij de aanwezige ondernemers en branches ook behoefte aan kennis hoe je dat openstellen doet en waar moet je dat aanmelden. Daar zat ook meteen een communicatieopdracht in voor dit hele vraagstuk: hoe ga je al deze kennis overbrengen? Hoe kunnen we vanuit de overheid dit landelijk goed communiceren?
Een aanwezig communicatieadviesbureau wil hier graag met de logistiek adviseur over verder praten.