



Netcongestie – waarom het lijkt alsof de stroom op is *(maar dat niet zo is)*

'Het stroomnet zit vol'

Elektrisch rijden is al stevig ingeburgerd en de laatste jaren trekt ook de transportsector serieus op. Maar overal hoor je 'het stroomnet zit vol.' Daarom worstelen veel bedrijven met de vraag: waar laad ik mijn trucks op? Is er eigenlijk wel genoeg stroom? Of komen we stil te staan?

Het antwoord is genuanceerder dan je denkt. Netcongestie is op dit moment voor veel transportbedrijven dé rem op verduurzaming. Geen aansluiting, geen laadpaal, geen elektrische trucks... toch? Volgens Ruud van Outersterp en Bas van Heertum van BAS Truck Center is het juist nú tijd om te schakelen. Want er is al veel mogelijk – als je tenminste weet waar je moet beginnen.

In deze editie van **BAS Insights** leggen ze uit waarom netcongestie niet betekent dat 'het net vol zit', maar dat we anders moeten leren omgaan met energie. Ze geven hun visie op de problematiek rond netcongestie, laten zien wat er nu al kan én hoe BAS Truck Center klanten helpt om ondanks de beperkingen tóch te verduurzamen.

Netcongestie en de parkeergarage-analogie: *wat is er écht aan de hand?*

Stel je een parkeergarage voor waar je een plek mag reserveren. Veel mensen doen dat, maar komen vervolgens niet opdagen. Hun plek blijft de hele dag leeg, maar niemand anders mag 'm gebruiken. Het lijkt dus vol, maar dat is het niet. Zo werkt het ook op het stroomnet.

Ruud van Outersterp legt uit: "Bedrijven reserveren gecontracteerd vermogen bij de netbeheerder. Die moet dat verplicht vrijhouden, ook als het in de praktijk nauwelijks gebruikt wordt. Hierdoor ontstaat schaarste op papier, terwijl er in werkelijkheid nog best wat ruimte is – als je het slimmer organiseert."



"De uitdaging zit 'm niet in het aantal trucks, maar in het feit dat iedereen tegelijk wil laden, of voor de zekerheid een hele dikke aansluiting claimt"

- Bas van Heertum, BAS Truck Center

Netcongestie: tijdelijk te weinig ruimte op het stroomnet

Netcongestie betekent dus dat er tijdelijk te weinig ruimte is op het elektriciteitsnet om nieuwe aansluitingen of extra vermogen toe te wijzen. Het probleem raakt vooral bedrijven die willen overstappen op elektrisch vervoer, want die hebben fors meer laadcapaciteit nodig.

Bas van Heertum: "Netcongestie is niet direct óns probleem," zegt Bas, "maar we lopen er wel keihard tegenaan met onze klanten. Ze willen verduurzamen, hebben subsidie op zak en zijn klaar om over te stappen op elektrische trucks. Maar dan zegt de netbeheerder: over twee jaar hebben we ruimte voor een zwaardere aansluiting. Tja, daar kun je geen planning op maken. De uitdaging zit 'm niet in het aantal trucks, maar in het feit dat iedereen tegelijk wil laden, of voor de zekerheid maar vast een hele dikke aansluiting claimt."



Slimmer omgaan met energie – *hoe dan?*

De oplossing zit volgens Bas niet alleen in zwaardere kabels, maar vooral in slimmer energiemanagement. Denk aan software die bepaalt wanneer je wél en niet moet laden, afhankelijk van de energietarieven en de beschikbare netcapaciteit. Bas: “De techniek is er al. De vraag is: wat is er te koop, en wat is toepasbaar voor onze klanten?”

Van file naar flow: wat gebeurt er op macroniveau?

De Autoriteit Consument & Markt (ACM) en netbeheerders rollen inmiddels maatregelen uit om het ‘parkeerprobleem’ aan te pakken. Denk aan:

- **Tijdsgebonden contracten:** wie piekt betaalt meer, wie spreidt krijgt korting.
- **Use it or lose it-regels:** als je gereserveerde capaciteit niet gebruikt, raak je ‘m kwijt.
- **Congestie management:** slimme afstemming van vraag en aanbod op het net.
- **Flexibiliteitsdiensten:** beloning voor bedrijven die vraag kunnen sturen of terugleveren.

Ruud licht toe: “Netbeheerders werken met verschillende instrumenten. Tariefprikkelers worden bijvoorbeeld ingezet omdat je ziet dat er vooral tijdens piekuren een flessenhals ontstaat. En daar komt binnenkort ook een prijskaartje aan. Er komen piek- en dal tarieven aan. Wie dan niet slim kan laden, betaalt de hoofdprijs. Een ander instrument is het ‘use it or lose it’ concept: Als je de voor jou gereserveerde stroomcapaciteit niet gebruikt, raak je die kwijt. Tijd is dus echt een factor. We zien dat netbeheerders in actie komen. Maar het systeem moet nog wel flink op de schop. En dat kost tijd.”

Op microniveau: het probleem zit vaak achter je eigen voordeur

Waar het voor transportbedrijven écht knelt, is niet op het landelijk net – maar bij hun eigen aansluiting.

Zo'n **75% van de bedrijven heeft nog een kleinverbruikaansluiting**, die niet berekend is op een groeiende vloot elektrische trucks. Ruud: "Als je nog niet bezig bent met verzwaring van je aansluiting, moet je nú in de wachtrij gaan staan. Zelfs als je het pas over twee jaar nodig denkt te hebben."

Daarnaast loont het om te kijken naar je huidige **verbruiksprofiel**: wanneer gebruik je stroom? Hoe stabiel is dat over de dag, week en seizoenen? En vooral: hoeveel ruimte heb je eigenlijk nog over? Bas: "Veel bedrijven denken dat ze vastzitten, maar zijn zich vaak niet bewust van de onbenutte capaciteit die ze nog over hebben binnen hun verbruiksprofiel."

"Elektrificatie is geen
alles-of-niets beslissing.
Het gaat om ingroeien, slim
plannen, en samenwerken met
de juiste partners."

- Ruud van Outersterp, BAS Truck Center



Van inzicht naar actie: de kracht van een ingroeiscenario

Om grip te krijgen op toekomstige stroombehoefte, helpt het om een realistisch ingroeiscenario te maken voor elektrificatie van je wagenpark. Daarbij breng je stap voor stap in kaart:

- Hoeveel trucks wil je elektrificeren, en wanneer?
- Wat betekent dat voor je stroombehoefte per dag/week/seizoen?
- Wat kun je nu al doen met je bestaande infrastructuur?
- Wat heb je nodig aan uitbreiding, laadcapaciteit en software?

Misverstand en angst houden verduurzaming tegen

Veel ondernemers haken (nog) af, uit angst of onwetendheid. Terwijl er al veel kan – en wie nu instapt, staat straks vooraan. Bas: “Veel van onze klanten zijn zich niet bewust van de hoeveelheid ruimte die ze nog hebben op hun aansluiting. Of dat je met een goedkope wisselstroomlader een Volvo FH gewoon in 10 uur kunt laden.”

Daarnaast is het publieke laadnetwerk in opbouw. In Nederland zijn er momenteel ruim **1.200 laadpunten voor vrachtwagens**, en dat aantal groeit hard. Ook onderweg is er dus steeds meer mogelijk.

Trucks als oplossing voor het probleem

Een opvallend punt: elektrische trucks kunnen straks zélf onderdeel worden van de oplossing. Met een accu van 500-600 kW zou een truck tijdens piekuren energie kunnen terugleveren aan het net – als de technologie dat toelaat. Bas: “De techniek is er al. Alleen truckfabrikanten houden het tegen vanwege zorgen over degradatie van accu’s. Maar het zou dé manier zijn om pieken af te vlakken.”

“De bedrijven die hun energiehuishouding nu op orde brengen, verbeteren hun concurrentiepositie.”

Een veranderend speelveld: de sterkste schakel wint

De energietransitie verandert het speelveld in transport. Er is consolidatie, bedrijven stoppen of worden overgenomen. Tegelijkertijd ontstaan er koplopers die juist wel investeren in elektrificatie en energiemanagement. Ruud: “De bedrijven die hun energiehuishouding nu op orde brengen, verbeteren hun concurrentiepositie.” Bas: “Voor grote bedrijven wordt energie een boardroom-thema. Daar zit het nieuwe verdienmodel!”

Denk aan het verkopen van HBE’s of ERE’s (verhandelbare duurzaamheidsbewijzen), het slim inkopen van energie, en het optimaal benutten van je infrastructuur. Kortom: wie slim met energie omgaat, wint.

Wachten is verliezen

Wat moet er volgens de heren gebeuren? “De overheid moet sneller schakelen, zeker bij knelpunten in het net. Maar bedrijven hoeven echt niet stil te staan tot het beleid verandert. We moeten leren rijden in de file – langzaam, maar wel vooruit. We moeten nú vooruit, al is het met omwegen. Daar helpen wij onze klanten elke dag mee,” aldus Ruud.

De grootste fout die je kunt maken? Niets doen. “Wachten op stroom is geen strategie. Elk jaar dat je niks doet, loop je achterstand op. Kijk naar wat nu al mogelijk is, ook al is het niet de perfecte oplossing.”

Quickscan: van praten naar doen

Samen met **Watts In Store** biedt BAS Truck Center een **praktische quickscan** aan voor transportbedrijven die willen verduurzamen. Op verzoek wordt hierbij ook een complete businesscase uitgewerkt waarbij de Total Cost of Ownership (TCO) van een dieselloerwagen ten opzichte van Electric (of eventueel LNG) wordt berekend.

Met een **quickscan** krijg je snel en concreet inzicht in:

- Je huidige aansluiting en mogelijke uitbreiding
- Wat je nu al kunt laden met je huidige infrastructuur
- De impact van slimme laders en energimanagement
- Je groeiscenario richting elektrificatie
- Mogelijke subsidies of fiscale voordelen, zoals MIA/Vamil, EIA en SPRILA/SPULA



“We maken het inzichtelijk: wat kun je nú doen, wat moet je aanvragen, en hoe zorg je dat je straks niet achteraan in de rij staat? Het is geen toekomstvisie, het is een plan van aanpak.”

- Willem van der Heijden, Watts in Store



BAS Insights: het probleem heet netcongestie. De oplossing heet samenwerken

Netcongestie is een knelpunt, maar geen rem op innovatie. Volgens Ruud en Bas is verduurzaming vooral een **teamsport**: je hebt de juiste partners nodig – en een plan dat meegroeit. BAS Truck Center helpt transportbedrijven om tóch stappen te zetten: van slimme laadoplossingen tot begeleiding bij subsidieaanvragen en samenwerking binnen energiehubbs.

*“Wacht niet op een wonder van de netbeheerder.
Ga aan de slag met wat er wél kan. Wij helpen je daarbij
– van scan tot laadstrategie tot de juiste truck.”*

Wil je weten wat mogelijk is op jouw locatie? Onze specialisten denken graag met je mee.

Neem contact op met jouw contactpersoon bij BAS Truck Center of stel je vraag via info@bastruckcenter.com.

Feiten op een rij

- In Nederland zijn er 161.000 trucks, <1% daarvan is elektrisch.
- Er zijn ruim 1.200 laadpunten voor vrachtwagens, met veel ruimte voor opschaling.
- De huidige energiebehoefte voor elektrificatie wordt geschat op 17 terawattuur extra in 2030.
- 90% van het laden gebeurt nu nog langs de weg, maar dat verschuift richting industrieterreinen.

Bronnen:

<https://www.vno-ncw.nl/artikelen/netcongestie-haal-de-rem-op-vooruitgang-weg>

<https://www.volkskrant.nl/economie/het-stroomnet-als-blinde-vlek-of-waarom-het-gevaar-van-netcongestie-lang-is-onderschat~bf537ce6/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

https://www.bndestem.nl/opinie/opinie-techniek-nederland-verkrijgbaarheid-van-stroom-is-niet-vanzelfsprekend~adace44f/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F&cb=fb2562b-9e7e-46d1-b754-b4cf823b622d&auth_rd=1

<https://doe-duurzaam.nl/artikel/het-kan-net/>

<https://www.mkb.nl/standpunten/netcongestie>



*Wij zijn dé partner en innovator in nieuwe (elektrische) vrachtwagens,
bedrijfswagens en bijbehorende services*

bastruckcenter.com