



## CLIENT STORY

# St vd Brink: wagenpark elektrificeren ondanks netcongestie

Meer dan 500 trucks, een vol elektriciteitsnet en toch elektrificeren.

Lees hoe St vd Brink netcongestie oplost en de weg vrijmaakt voor volledig elektrisch transport.

# St vd Brink: wagenpark elektrificeren ondanks netcongestie

De infrastructuur achter toekomstbestendig transport	3
Aanpak en oplossing	4
Van studie naar realisatie	5
De techniek op de locatie	6
Slim sturen in plaats van het net verzwaren	7
Resultaten en impact	8
Verder verduurzamen	9
Een partner voor de lange termijn	10



## De infrastructuur achter toekomst- bestendig transport

**St vd Brink is een logistiek dienstverlener uit Ermelo, een familiebedrijf met meer dan 500 trucks en ruim 800 medewerkers. Om onafhankelijk te worden van diesel-prijzen en aanscherpende wetgeving wil het bedrijf zijn wagenpark elektrificeren. Maar de locatie in Ermelo had dertien losse netaansluitingen met samen 507 kW, terwijl de behoefte op 1.700 kW lag. Elektrificeren leek er onmogelijk.**

Voor St vd Brink is de richting helder. De marges in transport zijn klein, de dieselkosten onvoorspelbaar en de wetgeving schuift steeds verder op. Wie zijn wagenpark elektrificeert, maakt zich onafhankelijker en sluit gunstiger contracten met opdrachtgevers die hun CO<sub>2</sub>-voetafdruk willen verlagen. Elektrificeren staat dus vast; de enige vraag is hoe je het doet.

wagenpark te elektrificeren: 1.700 kW. Een zwaardere aansluiting met meer vermogen aanvragen was geen optie, want het net in de regio zit vol. Netcongestie blokkeerde zo de laadinfrastructuur én de hele ambitie.

Daarmee lagen er een paar fundamentele vragen op tafel:

### HET WAGENPARK ELEKTRIFICEREN TERWIJL HET NET OP SLOT ZIT

En precies daar liep het vast. De locatie in Ermelo was met de jaren gegroeid, en elke uitbreiding had zijn eigen netaansluiting meegekregen. Dertien stuks, samen goed voor 507 kW. De werkelijke behoefte om het

- Hoe elektrificeer je een groeiend wagenpark als het net géén ruimte biedt?
- Hoe consolideer je dertien losse aansluitingen tot één toekomstbestendig systeem?
- Hoe realiseer je laadcapaciteit voor vijftig tot honderd elektrische vrachtwagens, zonder de operatie te verstoren?
- Hoe maak je die verduurzaming financieel haalbaar terwijl de marges krap zijn?

# Aanpak en oplossing

Losse maatregelen zouden de kern van het probleem niet raken. Alleen zonnepanelen of alleen een paar extra laadpalen: het lost de versnippering niet op en schaal niet mee met de groei van de vloot. De enige werkbare route was een integrale herbouw van de energie-infrastructuur: dertien aansluitingen terugbrengen naar één, en op dat nieuwe fundament laag voor laag een compleet energiesysteem bouwen.

St vd Brink koos die route samen met Equans, dat voor de nieuwe aansluiting nauw samenwerkte met netbeheerder Liander. Binnen Equans nam het team van Carbon Shift het voortouw: de specialisten die transport- en logistieke bedrijven helpen hun wagenpark te

elektrificeren en hun energie te verduurzamen, ook waar het net vol zit.

Het startpunt was een energiestudie: eerst inzicht in verbruik, pieken en capaciteit, en pas daarna investeren. Die studie bracht de knelpunten en de mogelijke routes in kaart, met hun haalbaarheid, fasering en financiële impact. Equans adviseerde en St vd Brink hield de regie. Samen vertaalden ze dat naar een onderbouwd, gefaseerd plan voordat de eerste schop de grond in ging.

**HET RESULTAAT? EÉN AANSLUITING IN PLAATS VAN DERTIEN EN RUIMTE OM HET HELE WAGENPARK TE ELEKTRIFICEREN.**



## Van studie naar realisatie

Het project startte eind 2025 en loopt naar verwachting vier tot vijf jaar. De locatie in Ermelo wordt tegelijkertijd volledig herontwikkeld, met oude gebouwen eraf en een nieuw kantoor met werkplaats en wasstraat erbij. Energie-infrastructuur en bouw lopen parallel, dus elke stap moet aansluiten op wat er na komt. Een compleet nieuw hoofdkantoor erbij met 2 kantoorlagen bovenop de werkplaats. Niet de breedte maar de hoogte in.

2025

1

### Fase 1: Energiestudie (2025)

Analyse van de bestaande situatie: dertien versnipperde aansluitingen, 507 kW beschikbaar, 1.700 kW nodig. Vanuit die studie werkte Equans meerdere oplossingsrichtingen uit, met advies over wat het eerst opgepakt kon worden en hoe de rest gefaseerd zou volgen.

2025 • 2026

2

### Fase 2: Ontwerp en vergunning (2025-2026)

Technisch ontwerp van één nieuwe grootverbruikaansluiting ter vervanging van de dertien losse, een middenspanningsring met drie transformatorstations en drie laadpleinen. Aanvraag en afstemming met Liander maakten deel uit van dit traject.

2026

3

### Fase 3: Realisatie infrastructuur (2026)

Aanleg van de nieuwe aansluiting en de middenspanningsring. Parallel komen de drie laadpleinen: één achter op het terrein, één in het midden en één voor bij het hek. Deze laatste wordt semi-publiek opengesteld voor andere partijen in de omgeving. Zon-PV op het dak en batterij-opslag achter de meter worden in deze fase toegevoegd.

LOPEND

4

### Fase 4: Energiemanagement en optimalisatie (lopend)

Een energie- en vermogensmanagementsysteem (EMS/PMS, het slimme brein dat verbruik, opwek en laden op elkaar afstemt) gaat de locatie sturen. Zo wordt de beschikbare capaciteit maximaal benut, zonder pieken die de aansluiting overbelasten.

2026 EN VERDER

5

### Heden en verder

Ermelo is de eerste locatie die St vd Brink op deze manier elektrificeert. Het eerste laadplein is in de loop van 2026 operationeel. Inmiddels rijden ongeveer 25 tot 30 elektrische trucks, die vandaag grotendeels op klantenlocaties laden, zoals de distributiecentra van hun opdrachtgevers. De infrastructuur in Ermelo brengt dat laden stap voor stap naar de eigen locatie. De volgende stap ligt al klaar: locatie Wormerveer.



## De techniek op de locatie

Techniek	Prestatie of kenmerk	Strategische impact voor St vd Brink
<b>Grootverbruikaansluiting met inkoopstation</b>	1 aansluiting vervangt 13 losse aansluitingen	Lagere beheerkosten, minder storingsrisico, eenduidig energiebeheer voor de hele locatie.
<b>Middenspanningsring + 3 transformatorstations</b>	Capaciteit van 507 kW naar 1.700 kW	Structurele ruimte voor elektrificatie van het volledige wagenpark en toekomstige groei.
<b>3 laadpleinen (DC-snel + overnight charging)</b>	Laadcapaciteit voor 50 tot 100 elektrische vrachtwagens; 1 plein semi-publiek	Elektrificatie op eigen locatie, plus een verdienmodel via emissiereductie-eenheden.
<b>Zon-PV op dak + batterijopslag achter de meter</b>	Eigen opwek en piek-afvlakking	Lagere netvraag en energiekosten, meer onafhankelijkheid van het net.
<b>EMS/PMS-systeem</b>	Realtime sturing op verbruik, opwek en opslag	Maximale benutting van de netcapaciteit; St vd Brink houdt zelf de regie.

## Slim sturen in plaats van het net verzwaren

**De laadvraag van tientallen elektrische trucks mag de aansluiting nooit overschrijden. Het EMS/PMS-systeem regelt dat. Trucks die 's nachts laden, laden slim: het systeem verdeelt het vermogen op basis van prioriteit, aankomsttijd en beschikbare capaciteit, zodat pieken worden afgevlakt. De 1.700 kW die de locatie nodig heeft, wordt zo nooit in één keer gevraagd.**

Daarnaast geeft het systeem inzicht: in wat er verbruikt wordt, wat er opgewekt wordt, wat er in de batterij zit en wat er nog beschikbaar is. Die data zijn de basis voor betere keuzes over wanneer te laden, wanneer terug te leveren en hoe de volgende uitbreiding eruit moet zien. Zo wordt elke laadsessie en elk zonnepaneel onderdeel van een systeem dat meegroeit met de vloot.

Het is dezelfde gedachte die ook breder bij Equans leeft: het overgrote deel van de verduurzamingsopgave is op te lossen binnen de bestaande netcapaciteit, mits je weet waar je pieken zitten en hoe je ze stuurt.

De vrachtwagenheffing, die op 1 juli 2026 ingaat, belast dieselkilometers fors. Het gemiddelde tarief ligt rond 19 cent per kilometer, terwijl een elektrische truck in de gunstigste klasse valt en ongeveer 3 cent per kilometer betaalt. Voor een ondernemer die veel kilometers maakt, loopt dat verschil per truck op tot tienduizenden euro's per jaar. De opbrengsten van die heffing vloeien via een backsluis terug in de AANZET-subsidie, waarmee ondernemers de aanschaf van emissievrije trucks deels gefinancierd krijgen. Wie blijft rijden op diesel, betaalt zo mee aan de verduurzaming van wie wél overstapt.

### HET VLEGGWIEL ACHTER DE BUSINESSCASE

Elektrisch rijden vraagt een stevige investering. Een elektrische truck kost al gauw bijna drie keer zoveel als een diesel: ruwweg 300.000 euro tegenover 110.000 tot 120.000 euro. Tegelijk verandert de financiële context snel, en juist dat maakt de overstap aantrekkelijk.

### DIRECTE INKOMSTEN VIA EMISSIEREDUCTIE-EENHEDEN

Daar komt nog een mechanisme bij. Wie op eigen locatie laadt en eigenaar is van de eigen energievoorziening, genereert per laadsessie emissiereductie-eenheden, verhandelbaar via de Nederlandse Emissieautoriteit. Dat levert directe inkomsten op en verkort de terugverdiendtijd. Het systeem belooft wie vooruitloopt, en het verschil met wie blijft wachten wordt elk jaar groter.





# Resultaten en impact

**St vd Brink beschikt nu over een energie-infrastructuur die klaar is voor de elektrificatie van het volledige wagenpark, grotendeels onafhankelijk van verdere netcapaciteit.**

## 1 GROOTVERBRUIK-AANSLUITING

vervangt 13 losse aansluitingen, met lagere beheerkosten en minder storingsrisico.

## VAN 507 KW NAAR 1.700 KW

beschikbaar vermogen: netcongestie structureel opgelost.

## LAADGEREED VOOR 50 TOT 100 ELEKTRISCHE VRACHTWAGENS

op eigen terrein.

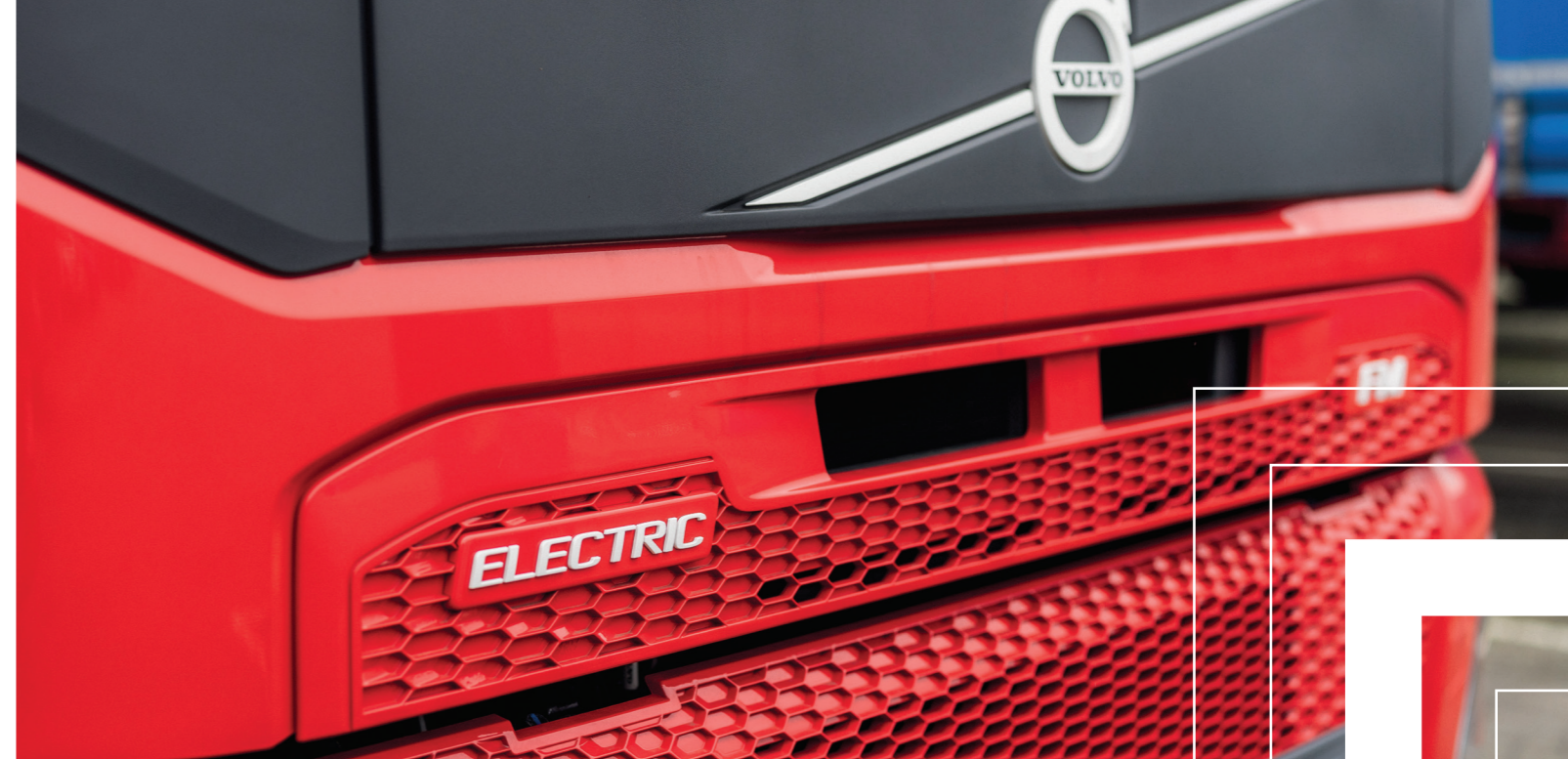
## ONGEVEER 25 TOT 30 ELEKTRISCHE TRUCKS

rijden inmiddels, en het eerste laadplein is in de loop van 2026 operationeel, inclusief semi-publieke openstelling voor andere partijen.

De modulaire aanpak maakt toekomstige uitbreiding mogelijk zonder opnieuw te beginnen. St vd Brink is een van de eerste logistieke spelers die netcongestie structureel oploste via een integrale energieaanpak. Het project laat zien dat elektrificatie van een wagenpark ook in een congestiegebied haalbaar is, mits je het integraal aanpakt.

**QUOTE ROELY VAN DEN BRINK, PROJECTMANAGER ST VD BRINK;**

**“Het is fijn om deze complexe puzzel samen te hebben gemaakt. Het is een dynamische wereld waar je stap voor stap duidelijke keuzes moet maken en koers moet houden. Samen met Leon Sluiman, consultant van Equans, hebben we deze stappen kunnen zetten.”**



## Verder verduurzamen

**De aanpak werkt door buiten de hekken van Ermelo. In de tijd dat Equans en St vd Brink samenwerken, nam Alex van den Brink drie bedrijven over. Kleinere transporteurs klopten zelf bij hem aan. Ze zagen wat St vd Brink deed, konden de transitie zelf niet financieren en zochten in een overname of samenwerking de continuïteit van hun eigen bedrijf.**

## EEN HELDERE STRATEGIE LEVERT ZO MEER OP DAN EEN BETERE LOCATIE: OOK EEN STERKERE POSITIE IN DE MARKT.

De volgende stap is Wormerveer, de uitvalsbasis voor supermarkt- en stadsdistributie in de Randstad. De netcapaciteit is daar nóg krappere dan in Ermelo. Equans voert ook daar al een energiestudie uit en verkent met omliggende bedrijven of een gezamenlijke energieoplossing mogelijk is.

Alles wat in Ermelo geleerd en gebouwd is, bereidt die volgende locatie voor. St vd Brink laat daarmee zien dat logistieke bedrijven die vastlopen op netcongestie toch kunnen versnellen, als ze kiezen voor een integrale aanpak in plaats van losse maatregelen.

Dat model is herhaalbaar voor iedere logistieke speler met elektrificatieambities, ook in regio's waar het net vol zit.



## Een partner voor de lange termijn

De elektrificatie van Ermelo loopt over vier tot vijf jaar. St vd Brink zoekt daar een partner voor de lange termijn bij en koos Equans, met één consultant voor integrale energie-

oplossingen, als vast aanspreekpunt. Dat vaste gezicht was voor het bedrijf een uitdrukkelijke voorwaarde: iemand die het hele traject meeloopt en ook na de oplevering in beeld blijft.

### EEN TRANSPORTONDERNEMER ZOEKT EEN PARTNER DIE ER OOK NÁ DE OPLEVERING NOG STAAT. ↗

Sindsdien zit Equans twee keer per maand in Ermelo aan tafel. Bij het bouwoverleg, bij een offertebespreking of gewoon om bij te praten. Offertes worden toegelicht in plaats van alleen opgestuurd, en beslissingen worden samengenoemen. Dat vertrouwen vertaalt zich naar de praktijk: St vd Brink vraagt geen offertes meer op bij derden, simpelweg omdat de aanpak transparant en navolgbaar is.

Achter die werkwijze zit een visie op de transportsector. Voor een transportondernemer is stilstand direct verlies. Een chauffeur draait per dag zo'n 600 euro omzet, waarvan ongeveer 30 euro marge overblijft. Staat de truck stil omdat hij niet kan laden, dan is dat al snel 570 euro verlies, per truck, per dag.

In het publieke domein is een haperende laadpaal vervelend maar oplosbaar: je belt een nummer en pakt zo nodig de volgende paal. Een transportbedrijf heeft die luxe niet. De ondernemer wil zelf in control zijn, zelf de eerste storing kunnen verhelpen en pas bij echte problemen een partner bellen die dan ook snel reageert. Dat is het verschil tussen reactief en proactief beheer.

## Over Equans

**Bedrijven en overheden staan onder druk: het elektriciteitsnet zit vol, energieprijzen blijven stijgen en CO<sub>2</sub>-kosten en regelgeving nemen toe. Groei en verduurzaming vragen daardoor om meer dan losse maatregelen. Ze vragen om samenhang, inzicht en regie over het volledige systeem van energie, assets en processen.**

Equans is wereldwijd marktleider in energie- en technische diensten en ondersteunt organisaties bij deze complexe vraagstukken rond verduurzaming, elektrificatie en digitalisering. Met 5.000 medewerkers in Nederland combineren we diepgaande technische kennis, digitale expertise en praktijkervaring in complexe omgevingen om organisaties te helpen hun energiehuishouding slimmer in te richten, ruimte te creëren binnen bestaande netcapaciteit en verduurzaming daadwerkelijk uitvoerbaar te maken.





Klaar om de volgende stap te zetten? Equans combineert technische expertise met uitvoeringskracht. Van strategie tot realisatie. We vertellen je graag wat er in jouw situatie haalbaar is. Neem contact op via [energietransitie@equans.com](mailto:energietransitie@equans.com)

Energietransitie heeft een naam.

