



# ‘Nooit meer in dieseldampen werken’

## Haags groenbedrijf ‘tankt’ met elektrische hoogwerker aan de laadpaal

SG2020-1 20200206 Elektrische hoogwerker  
Het gebruik van elektrisch gereedschap neemt in de groensector gestaag toe. Toch blijven er locaties waar aannemers nog steeds terug moeten grijpen op alkylaatz benzine- of diesel- machines. Dat geldt vooral in de stad en voor grotere machines zoals hoogwerkers. Romeijn krijgt vaak klachten van medewerkers over de dieseldampen van de hoogwerkers waar ze mee werken. Het liefst wil hij volledig over op een elektrisch machinepark, maar het ontbreekt in de stad nog aan voldoende geschikte oplaadpunten voor niet-draagbaar materieel.

### Laadpalen

De voorman ging op zoek naar een oplossing

voor het laadprobleem. ‘En zo viel mijn oog op de laadpalen in de stad. Dankzij de opkomst van de elektrische auto zien we het netwerk van laadpalen steeds verder uitbreiden.’ Het probleem is echter dat de laadpalen voor de zogenaamde EV’s krachtstroom leveren (380 V), terwijl de machines waarmee het groenbedrijf van Den Haag werkt 230 V nodig hebben. Om te voldoen aan de wens om ook in stedelijke gebieden stil en emissiearm te kunnen werken, zijn er door machinebouwers al hybride hoogwerkers ontwikkeld. De eerste generatie hybridetechnologie is onder meer te vinden op modellen als de Genie GS-4069 BE-schaarlift en de Z-45/25 BE-kniktelescoophoogwerker. Het zijn feitelijk volledig elektrische machines die

Het is misschien even wennen, als je ‘s avonds met je Tesla thuiskomt van kantoor en ‘jouw’ plekje aan de openbare laadpaal is bezet door een elektrische hoogwerker van de gemeente. Maar als het aan Michel Romeijn ligt, kan dat in de toekomst wel voorkomen. De voorman boomverzorging van de gemeente Den Haag wil zijn medewerkers verlossen van dieseldampen op de werkplek en de hoeveelheid uitlaatgassen in de stad reduceren. Daarvoor gaf hij de eerste aanzet tot de ontwikkeling van een slimme lowtech oplossing, die weleens een heel nieuw gebruik van de Haagse laadpalen kan inluiden.

Auteur: Paul van der Sneppen



4 min. leestijd

rancier HDW Nederland in zijn presentaties. Ook de boomverzorgers van de Haagse gemeente werken met zo'n machine. 'Die kan bij ons vaak twee dagen elektrisch gebruikt worden.' Dat is onvoldoende, zo blijkt echter in de praktijk. 'We merken dat we nog veel op diesel draaien.'

### Laadpunten

En dat heeft dus vooral te maken met het ontbreken van geschikte laadpunten, legt Romeijn uit. 'Bij snoeiwerkzaamheden hebben we de hoogwerker vaak voor langere tijd, dus meerdere dagen, op één locatie nodig. Om dan elke twee dagen met een dieplader de stad in te gaan om de hoogwerker naar een laadstation



Op locatie in de stad 230 V 'tanken' vanaf een standaard krachtstroomlaadpaal met niets meer dan een aangepaste stekker



De Genie Z60-hybride telescoophoogwerker heeft nog wel een dieselmotor aan boord voor nood, maar werkt voor het groenbedrijf van de gemeente Den Haag inmiddels volledig elektrisch.

te brengen en op te laden, dat is onwerkbaar. We hebben dus echt laadpunten op locatie nodig om de beschikbare hybridetechniek optimaal te benutten.'

Romeijn heeft zijn dilemma voorgelegd aan verhuurder Mateco en aan HDW Nederland, de leverancier van de Genie-hoogwerkers waarmee zijn boomverzorgers werken. Hij heeft gevraagd of er een mogelijkheid is om het netwerk van laadpalen te gebruiken voor het laden van de hoogwerkers.

### Lowtech

HDW heeft daarop een kabel ontwikkeld die de 380 V van de laadpaal omvormt naar 230 V, een relatief lowtech oplossing die geen verdere aanpassingen aan het materieel nodig maakt. 'Dat is de gedroomde oplossing. De druppelplader op de hoogwerker heeft ongeveer zes uur nodig om het accupakket helemaal op te laden. Dat lukt makkelijk tijdens een nachtje slapen.' Om de stekker aansluiting 'hufterproof' te maken, is die weggewerkt in de machinekast van de hoogwerker en voorzien van een extra borging.

Die aandacht voor potentieel vandalisme komt niet helemaal uit de lucht vallen. Of de oplossing voor Romeijns laadprobleem door iedereen even goed wordt ontvangen, valt namelijk nog te bezien. Met de groei van het aantal elektrische auto's neemt de druk op laadpalen flink toe. Voor een belangrijk deel komt dat ook door inefficiënt gebruik. 'Laadpaalklevers' zijn de grootste ergenis geworden van elke EV-automobilist. Energiebedrijf NUON-Vattenfall becijferde vorig jaar dat slechts gedurende 20 procent van de tijd dat een laadpaal bezet is, ook daadwerkelijk wordt opgeladen. Vooral 's nachts, wanneer alle EV-automobilisten op één oor liggen, wordt de laadpaal inefficiënt gebruikt.

### Ontheffing

'Als wij werktuigen aan de laadpaal gaan hangen, kan dat leiden tot verhitte gemoederen bij omwonenden', begrijpt Romeijn. 'Gelukkig zijn de laadpalen in Den Haag allemaal in beheer bij de dienst Stadsbeheer. Mijn collega's daar zijn enthousiast over het idee om de emissie van onze werkzaamheden te verlagen door het gebruik van de openbare laadvoorzieningen. We hebben dus alle medewerking gekregen voor een Haagse pilot. Maar op dit moment gebeurt dat wel nog met een ontheffing. De gemeente gaat niet over één nacht ijs.' Het doel van de pilot is onder meer om te kij-

## ACHTERGROND

ken hoe omwonenden reageren op het gebruik van 'hun' laadpalen door de gemeentewerkers. 'Het aantal laadpalen in een buurt is afgestemd op het aantal elektrische auto's. Wij fietsen daar als een soort nomaden dwars doorheen. We maken geen deel uit van het reguliere gebruik. We blijven een aantal dagen of weken en verplaatsen ons werk dan weer naar elders. Daar kun je als gemeente natuurlijk moeilijk op anticiperen in het aanbod van laadpalen. De kans dat bewoners ons gebruik als overlast ervaren, is dus heel reëel.'

### Wetgeving

Het gebruik van laadpalen is geregeld in lokale wetgeving. Tot nog toe mogen er alleen elektrische auto's gebruik van maken. Het verruimen van die wetgeving zet de deur open voor een groot aantal andere toepassingen en dat is een probleem. 'Dat is een flinke belemmering voor het emissiearm maken van ons werk', zegt Romeijn daarover. 'Met de omvormer van HDW is het immers mogelijk om elk elektrisch accu-apparaat aan de laadpaal te hangen. Wij kunnen er zelfs onze koffiemachine op laten draaien of onze mobieltjes mee opladen. Je voelt het al: misbruik ligt op de loer en dat moeten we op voorhand zien uit te sluiten.' Nu ziet Romeijn nog niet zo snel mobieltjes aan de laadpaal hangen, maar als de lokale wetgeving het toelaat, is het ook mogelijk dat buurtbewoners hun campers en caravans aan de laadpaal koppelen. 'Of denk aan bouw- en groenaanemers die bijvoorbeeld een bus bij de laadpaal zetten waarin ze een hele serie gekoppelde accu's opladen voor draagbaar gereedschap. En waarom geen graafmachine of heftruck?'

Volgens Romeijn hangt het succes van de pilot nu af van twee factoren. 'Allereerst zijn we afhankelijk van een verdere uitbreiding van het aantal laadpalen in de stad. Maar zelfs met meer laadpalen is er goede, doordachte wetgeving nodig om het gebruik ervan in goede banen te leiden.'



Be social

Scan of ga naar:

[www.stad-en-groen.nl/article/32380/nooit-meer-in-dieseldampen-werken](http://www.stad-en-groen.nl/article/32380/nooit-meer-in-dieseldampen-werken)