



SNEL DUIDELIJKHEID NODIG OVER EMISSIELOZE GEBIEDEN 2025 CRUCIAAL JAAR VOOR STADSDISTRIBUTIE

AI is het procentuele aandeel in het Nederlandse wagenpark nog bescheiden, elektrische personenauto's zijn een vertrouwd beeld. De sexy Tesla is een gewilde eyecatcher. Elektrische trucks daarentegen zijn een stuk zeldzamer. Daar komt verandering in. De Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek bevat een heldere doelstelling: emissievrije bevoorrading van de Nederlandse binnensteden in 2025. TLN verwacht dat dit haalbaar is, mits aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan.

In de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ligt de ambitie vast dat bevoorrading van binnensteden in 2025 zoveel mogelijk emissievrij is. Onder deze afspraak staan handtekeningen van ruim vijftig partijen: ministeries, gemeenten, vervoerders, autofabrikanten, branche- en belangenorganisaties. Gemeenten zijn bezig de gezamenlijke doelstelling te concretiseren. Utrecht beet het spits af en maakte afspraken met ondernemers en vervoerders over een volledig uitstootvrije centrumbelevering. Meer gemeenten volgen en de kans is groot dat veel binnensteden in 2025 verboden gebied zijn voor CO₂-uitstotende vrachtauto's.

UITSTOOT HALVEREN

TLN vertegenwoordigt 5.500 wegtransportbedrijven en logistieke dienstverleners. De brancheorganisatie zet in op een halvering van de CO₂-uitstoot door het beroepsgoederen-

vervoer in 2030. Analoog aan de Green Deal moeten vijf jaar eerder voor de bevoorrading van grotere binnensteden uitsluitend emissieloze voertuigen worden ingezet. In de rest van het land zouden vrachtauto's op groene brandstof moeten rijden. Zodra het rendabel wordt lange afstanden met elektrische vrachtwagens af te leggen, komt zero emissie ook buiten de stadscentra binnen bereik.

Voor de beoogde CO₂-reductie is volgens TLN tot 2030 een uitfaseringsregeling nodig voor het gebruik van biodiesel en biogas. Zonder deze subsidie kunnen ondernemers in de problemen komen tijdens de overgangsfase naar ander materieel.

TIJDIG INVESTEREN

Gezien de benodigde forse investeringen in elektrische voertuigen moeten transpor-

tondernemers volgens TLN zo snel mogelijk weten hoe de zero emissie gebieden eruit zullen zien. Vrachtauto's zijn kostbaar en de afschrijvingstermijn is lang. 2025 lijkt ver weg maar het kan goed zijn dat het in sommige gevallen al in de afschrijvingsperiode valt van binnenkort aangeschafte trucks. TLN verwacht daarom van de veertig grootste gemeenten dat zij uiterlijk 2018 aangeven voor welke gebieden emissieloos transport de norm wordt. Transportondernemers kunnen dan tijdig gericht investeren in de benodigde voertuigen. Andere voorwaarde voor goed functionerend elektrisch vervoer: logistieke hubs aan de rand van centrumgebieden. Inrichting daarvan lukt niet van vandaag op morgen. Ruimte in de grote steden is schaars en ook als het gaat om voorzieningen – oplaadfaciliteiten, beveiliging – moet nogal wat gebeuren. Ook hier geldt: snelheid is geboden.

“DE PRIJS VAN TRANSPORT MOET OMHOOG, WANT VERDUURZAMING KOST GELD.”

GROTE MERKEN

Om de CO2-doelstellingen te realiseren, moeten voldoende emissieloze voertuigen leverbaar zijn. De elektrische vracht- en bestelwagens die op dit moment rondrijden, zijn veelal gemaakt door specialistische leveranciers. Grote merken schitteren nog door afwezigheid maar dat gaat veranderen. Mercedes-Benz heeft zijn eerste elektrische truck gepresenteerd. MAN introduceert de komende jaren volledig elektrische versies van zijn distributietrucks. Eind 2018 moet de productie starten. Ook Tesla toont binnenkort een elektrische truck. Die zou in 2019-2020 van de band moeten rollen en is naar verwachting vooral geschikt voor regionaal vrachtverkeer. Na 2020 zouden transportondernemers dus keuze hebben uit meerdere alternatieven.

VERDUURZAMING KOST GELD

De transportsector kenmerkt zich door hoge investeringen en vaak bescheiden marges. Dit kan een belemmering vormen voor snelle verduurzaming. Transport is nu een sluitpost, stelt TLN-voorzitter Arthur van Dijk in het VNO-NCW magazine Forum. “De prijs van transport moet dus omhoog, want verduurzaming kost geld.” Vergeleken met traditionele dieselv

sies zijn elektrische voertuigen kostbaar. Complicerende factor bij de financiering is dat verschil bestaat tussen de afschrijftermijn van de accu en de rest van het voertuig. Ook los van de financiële aspecten heeft de inzet van elektrische trucks veel impact op de bedrijfsvoering van vervoerders. Denk aan de planning van ritten die complexer wordt omdat rekening gehouden moet worden met oplaadtijden.

VOORDELEN VOOR KOPLOPERS

Ondanks de drempels heeft een snelle adaptie van elektrisch transport zeker voordelen. Veel gemeenten bieden gunstiger omstandigheden voor elektrisch aangedreven voertuigen, zoals ruimere venstertijden. Die vervallen uiteraard zodra emissieloos transport meer gemeengoed wordt. Early adaptors kunnen nu ook nog gebruikmaken van subsidies en stimuleringsprogramma's zoals de Demonstratieregeling Klimaattechnologieën en -innovaties (DKTI) Transport. Deze loopt tot en met 2021 en stelt subsidie beschikbaar voor transportoplossingen met een lage of geen CO2-uitstoot.

GROEN BIER

Door al in een vroeg stadium elektrisch transport te omarmen, profileren vervoerders en opdrachtgevers zich als innovatieve bedrijven. Zo zet Simon Loos voor Heineken en Amstel al jaren elektrische trucks in voor de bevoorrading van de Amsterdamse binnenstad. Met een laadvermogen van 5 ton en een bereik tot 120

kilometer zijn deze trucks geschikt voor stedelijke distributie. De benodigde stroom wordt opgewekt door zonnepanelen op het dak van het Heineken-distributiecentrum. Voor de ontwikkeling van deze emissieloze trucks namen de bierbrouwer en de gemeente Amsterdam samen deel aan Frevue, een Europees project dat elektrisch vrachtvervoer door de stad stimuleert. Heineken wil al in 2020 voor de horecadistributie in de grote Randstad-steden alleen nog maar zero-emissie voertuigen inzetten.

GEZAMENLIJKE VERANTWOORDELIJKHEID

Opdrachtgevers zoals Heineken spelen een belangrijke rol bij de transitie naar emissieloos transport. Steeds meer partijen – overheden én bedrijven – stellen bij aanbestedingen eisen aan de beperking van CO2-uitstoot. Wat kunnen consumenten doen? Waar de keuze-mogelijkheid voor groene stroom of biologisch voedsel vanzelfsprekend is, is dat bij de wijze waarop je een pakje laat bezorgen niet het geval. Waarom bieden de bol.coms van deze wereld bij een bestelling geen mogelijkheid om te kiezen voor groen transport, voor een emissieloze levering met een kleine meerprijs of een iets minder snelle bezorging? Dit draagt bij aan de bewustwording dat verduurzaming van transport vooralsnog geld kost. En een gezamenlijke verantwoordelijkheid is.



Foto: www.hollandfoto.net/Shutterstock.com

EV100: BEDRIJVEN NEMEN HUN VERANTWOORDELIJKHEID

De helft van alle auto's op de weg is in het bezit van bedrijven. EV100 is een nieuw wereldwijd initiatief om het invoeren van elektrische voertuigen en de benodigde infrastructuur sneller te laten verlopen. Onder de tien oprichters onder meer Unilever, IKEA, Deutsche Post DHL en LeasePlan. Deze bedrijven beloven dat 100 procent van hun personenauto's – ook leasewagens – in 2030 elektrisch aangedreven zal zijn. Bij vrachtauto's tussen de 3,5 en 7,5 ton zal dit voor minstens de helft gelden. Ook wanneer een taxi wordt besteld of een auto wordt gehuurd, moet dit een elektrische variant zijn. Verder beloven de EV100-initiatiefnemers dat ze zorgen voor het inrichten van infrastructuur zoals laadpalen.