

Stadslogistiek van de

De bevoorrading van binnensteden moet duurzamer. Daarover is iedereen het eens. Maar de weg naar emissieloze stadslogistiek ligt nog altijd bezaaid met hobbels. Vijf experts trachten niettemin richting te geven. 'Het is absoluut tijd voor de volgende stap.'

Kees van der Burg
 Directeur-generaal Mobiliteit bij
 het ministerie van Infrastructuur
 en Waterstaat



Ministerie van Infrastructuur
 en Waterstaat

'Stadslogistiek en de wijze waarop dit duurzaam te organiseren. Rondom dit vraagstuk bruist het van de energie. En gelukkig maar, want het betreft een belangrijk thema. Mobiliteit is van iedereen en mobiliteit raakt iedereen. Daarom is het belangrijk om dit goed te regelen.' 'Zero emissie vervoer in 2050 is het doel. Een noodzakelijk doel, waarvoor een mix van maatregelen nodig is. Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek, waarbij het streven is om in 2025 zoveel mogelijk emissievrije stadslogistiek te realiseren, is daarvan een mooi voorbeeld. Dit initiatief heeft inmiddels tot veel inspiratie en mooie praktijk-cases geleid.'

'We zijn goed op weg, maar het kan sneller. Het Klimaatakkoord helpt ons daarbij, maar er is nog altijd sprake van een grote opgave. Een tijdige voorbereiding blijft dus van belang. Als het gaat om de bepaling van zero emissie zones in binnensteden, maar bijvoorbeeld ook voor wat betreft de beschikbaarheid van voldoende laadinfra.' 'De afslag naar een toekomst met enkel duurzame stadslogistiek is definitief genomen. Mijn advies aan gemeenten is vooral mee te doen. En ondernemers adviseer ik anderen een stap voor te zijn. Wacht niet af, maar maak van de gelegenheid gebruik om op duurzame wijze een voorsprong te nemen op de rest.'



toekomst

Arjan de Jong
 Manager vervoer bij
 logistiek dienstverlener CB



'CB distribueert jaarlijks een half miljoen zendingen naar zo'n 22.000 adressen in Nederland, voor een belangrijk deel gelegen in binnenstedelijk gebied. Dat doen we met 115 distributieauto's op evenveel routes. Door ons vervoersmodel kritisch tegen het licht te houden en de nodige aanpassingen hierin aan te brengen, zijn we erin geslaagd 10 procent kostenbesparing, 10 tot 30 procent kilometerbesparing en 10 tot 30 procent tijdbesparing te realiseren.' 'Gezien vanuit het oogpunt van rendement, is het voor ons interessant om te verduurzamen. Immers, verduurzaming gaat hand-in-hand met een efficiëntere logistiek en daarmee een hoger rendement.' 'Verdere verduurzaming komt bij CB tot stand door processen slimmer te maken, mede op basis van machine learning prognoses. Maar ook door te kiezen voor duurzame brandstoffen zoals gas-to-liquid en hydrotreated vegetable oil en door gebruik te maken van duurzame voertuigconcepten zoals de lange en zware vrachtwagencombinatie en – op termijn – de elektrische truck. Tevens zetten we in op de factor mens, onder meer door het rijgedrag van onze chauffeurs waar nodig positief bij te sturen.'

Jan Robbert Albrechts

Coördinator goederenvervoer
 bij de gemeente Rotterdam



'Als gemeente staan we voor een aantal grote uitdagingen. Hoe verbeteren we de luchtkwaliteit? Hoe zorgen we voor schone modaliteiten? En hoe pakken we onze verantwoordelijkheid in de CO₂-opgave? Belangrijke vragen waarop we zo snel mogelijk een antwoord willen vinden.'

'In 2014 zijn we in Rotterdam gestart met Green Deal 010 Zero Emission Stadslogistiek. Daarin werken we samen met een groot aantal organisaties, waaronder zes transportbedrijven: DHL, Getru, Roadrunner Koeriersdiensten, Breytner, Renewi en Post-Kogeko. Gezamenlijk werken we aan de stadslogistiek van de toekomst, met als uiteindelijk doel emissieloos goederen distribueren in de binnenstad van Rotterdam.'

'Als gemeente trachten we duurzame vervoersconcepten

waar mogelijk te faciliteren. Bijvoorbeeld door een ontheffing te verlenen voor het rijden op busbanen. Of door de geldende venstertijden voor dit type voertuigen te verruimen. En zelf willen we zoveel mogelijk het goede voorbeeld geven, bijvoorbeeld met de ontwikkeling van een elektrische afvalwagen.' 'In de stadslogistiek is het absoluut tijd voor de volgende stap. Daarom adviseer ik ondernemers ook zoveel mogelijk aan te haken. De demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport ondersteunt de inzet van hernieuwbare brandstoffen en energievormen voor transport en kan ondernemers wat dat aangaat verder op weg helpen. En de subsidieregeling bouwlogistiek is interessant voor aannemers die werk willen maken van gereduceerde of emissievrije ritten in de Ruit van Rotterdam.'



Michiel Kuijs

Algemeen directeur bij
DAF Nederland



'Als vrachtwagenfabrikant zijn wij klaar voor toekomstbestendige stadslogistiek. De modernste Euro 6-motor stoot inmiddels een minimale hoeveelheid NO_x en fijnstof uit. Parallel hieraan zien wij de toepassing van hydrotreated vegetable oil als kansrijke oplossing, met het bewezen succes in onder meer Scandinavië.'

'Batterij-aangedreven voertuigen zijn op dit moment nog relatief duur en zwaar. Ook kennen ze een beperkte actieradius. Elektrificatie van het wagenpark is daarom voor veel vervoerders op dit moment nog een stap te ver. Het is realistischer om wagenparken zoveel mogelijk te upgraden naar Euro 6.'

'Laat duidelijk zijn dat verbetering van de lokale luchtkwaliteit voor DAF nog altijd een belangrijke drijfveer is om te innoveren. Daarin zijn we onveranderd ambitieus. Emissieloze stadslogistiek is de richting die ook wij willen opgaan. Daarom pionieren we met elektrische vrachtwagens en vuilniswagens. En daarom breiden we in 2020 onze veldtest met elektrische voertuigen uit, om nóg meer ervaring op dit vlak op te doen.'

'We kijken op dit moment ook naar hybride voertuigconcepten. Daarmee kunnen vervoerders in de stad elektrisch en buiten de stad op diesel rijden. Interessant, gezien de grotere actieradius ten opzichte van 100 procent elektrische voertuigen, de flexibele inzetmogelijkheden en de toch significante reductie van CO₂.'

'Ik ben ervan overtuigd dat we alle voertuigconcepten nodig hebben om de klimaatdoelstellingen richting 2025 en 2030 te halen. Dus Euro 6, hybride én elektrisch.'

En wellicht in de toekomst ook waterstof, alhoewel die toepassing op dit moment nog heel lastig en enkel tegen hoge kosten is te realiseren.'

Jeroen Kroonen

Als zelfstandige betrokken
bij de energietransitie



'De verandering gaat gruwelijk snel; de boel gaat op z'n kop. Het is daarom aan ondernemers om zich goed te oriënteren op wat komen gaat en tijdig te anticiperen. Zeker als het emissieloze stadslogistiek betreft. En denk daarbij in kansen, niet in onmogelijkheden.'

'Vaak hoor ik dat onze laadinfrastructuur achterloopt. Maar vergeet niet: wij zijn wereldkampioen op het gebied van laadpalen. Nergens anders in de wereld hebben ze zoveel laadpalen per inwoner als in Nederland. En ja, we zijn er nog niet. De meeste laadpalen zijn nu nog voor personenauto's bedoeld. Maar we zijn al best wel ver en zoals gezegd, sneller dan verwacht is de benodigde laadinfrastructuur voor vrachtwagens er. En dan moeten vervoerders er wel klaar voor zijn.'

'De optimale laadstrategie verschilt per sector, en per deelmarkt. Per situatie moet een vervoerder afwegen wat wijsheid is: bijladen bij de klant, langs de weg of op het eigen depot? Helder is in ieder geval dat slim bijladen voor veel extra rijbereik zorgt. Door daar nu al goed over na te denken, bijvoorbeeld op de planningsafdeling, ben je als vervoerder eerder 'zero emission ready' dan anderen.'

