

Hoge drempels belemmeren elektrificatie stadsvervoer



Shutterstock © www.hollandfoto.net

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3	4. Conclusie	17
2. Resultaten enquête: Moeizame elektrificatie	6	Colofon	18
3. Mogelijke oplossingen	10		



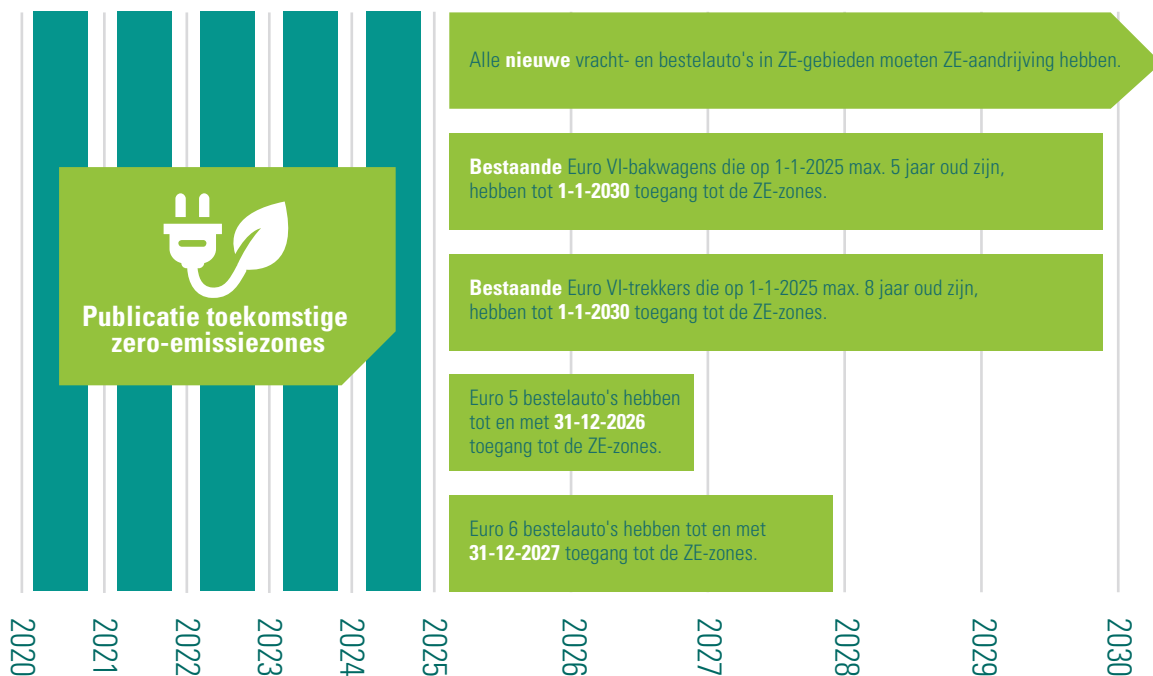
1. Inleiding

Veel transportbedrijven in de stadslogistiek zijn niet op tijd klaar voor de zero-emissiezones, die vanaf 2025 in tientallen steden worden ingevoerd. Dat blijkt uit een enquête die is uitgevoerd in opdracht van ABN AMRO. Bijna 40 procent van de ondervraagde transportbedrijven is niet van plan om voor 2030 over te stappen op elektrische voertuigen. De transportsector ziet de hoge aanschafkosten van elektrische voertuigen als grootste belemmering, maar liefst 36 procent geeft dat aan. Gevraagd naar het beleid van de gemeenten geeft 35 procent van de transportbedrijven aan dat dit niet duidelijk is.

In 2018 is het Klimaatakkoord opgesteld om de CO₂-uitstoot in Nederland voor 2030 met ten minste 49 procent terug te dringen. Bedrijven in de transport en logistiek spelen hierin een belangrijke rol. Om de uitstoot van deze sector te verminderen, is afgesproken dat 30 tot 40 grotere gemeenten een zero-emissiezone (ZE-zone) invoeren. Bedrijfsauto's met uitstoot mogen dan niet meer in een deel van de stad rijden. Deze ZE-zones zouden met ingang van 2025 gaan gelden. Hierdoor kunnen dieselbusjes en -vrachtwagens straks niet meer overal terecht.

Toch zal het zo'n vaart niet lopen. Gemeenten moeten de invoering van een ZE-zone namelijk vier jaar van tevoren aankondigen. Daarbij moet ook de ligging en omvang bekend worden gemaakt. Eind 2020 hadden 'slechts' 25 gemeenten formeel aangekondigd om per 1 januari 2025 een ZE-zone in te voeren. Een stuk minder dan de beoogde 30 tot 40 gemeenten. Daarnaast zijn dieselveertuigen in al deze gemeenten overigens pas in 2030 volledig uit het straatbeeld verdwenen. De invoering bevat namelijk een overgangsregeling voor bestaande voertuigen van nieuwe makelij. Met deze regeling moet de transitie geleidelijk verlopen. Een overzicht van de zones in de aangesloten steden en de geplande invoering is [hier](#) te vinden.

Overgangsregeling voor toegang bedrijfsauto's tot zero-emissiezones



Bron: TLN

De verschillen tussen gemeenten kunnen het ondernemers lastig maken. Ten eerste moeten sommige gemeenten nog hun ZE-zone aankondigen. Daardoor is het onduidelijk wanneer en waar de ZE-zone precies wordt ingevoerd. Dat maakt het voor ondernemers lastig om investeringsplannen te maken. De verschillen in het moment van invoering maken het vooral lastig voor transportbedrijven die in meerdere gemeenten actief zijn en in de ene gemeente al van elektrische voertuigen gebruik willen maken, maar in andere gemeenten nog concurrentie hebben van transportbedrijven die met (oude) dieselvoertuigen rijden omdat er nog geen ZE-zone is ingevoerd. Voor transportbedrijven die in meerdere gemeenten actief zijn, zou het daarom handiger zijn als de ZE-zones op hetzelfde moment zouden worden ingevoerd.

Ten tweede kan de omvang van de ZE-zones per gemeente sterk verschillen. Een aantal steden maakt een groot deel van de stad emissievrij voor goederenvervoer, maar andere alleen het centrum. Zo hebben Amsterdam en Rotterdam bekendgemaakt bijna het hele gebied binnen de ring uitstootvrij te maken voor vrachtverkeer, terwijl Zwolle alleen de binnenstad uitstootvrij maakt. Dat zorgt ervoor dat de omvang van de lokale markt voor emissievrij stadsvervoer per gemeente sterk verschilt, waardoor een investering in elektrische transportmiddelen in de ene gemeente wel zinvol is, maar in de andere gemeente nauwelijks. Voor ondernemers die in elektrische transportmiddelen investeren zorgt dit voor oneerlijke concurrentie van transportbedrijven die alleen buiten ZE-zones actief zijn met (oude) dieselvoertuigen.

Meer dan een kwart van de transportbedrijven heeft nog geen concrete plannen voor de elektrificatie van hun wagenpark. Ze voelen zich in de transitie belemmerd door de hoge aanschafkosten en beperkte actieradius van emissievrije voertuigen. Daarnaast denken ze dat de laadinfrastructuur niet op tijd gerealiseerd kan worden door de beperkte capaciteit van het stroomnet. Vooral kleine transportbedrijven zijn nog niet klaar voor de invoering van de ZE-zones. Zo blijkt uit ons onderzoek dat 46 procent van de kleine transportbedrijven nog geen plan heeft om te elektrificeren, ten opzichte van 18 procent van de grotere transportbedrijven.

Veel ondernemers wachten met elektrificeren omdat het beleid, de kosten en de technologie snel veranderen. Wanneer het helder is hoe de ZE-zones er precies uit gaan zien, kunnen ze makkelijker plannen maken. Bovendien dalen naar verwachting de aanschafkosten in de komende jaren en neemt de actieradius waarschijnlijk toe. De ondernemers zullen gaandeweg ook meer zekerheid krijgen over of en waar ze hun voertuigen kunnen opladen. Er zijn dus genoeg redenen om de kat uit de boom te kijken.

Voor dit rapport is in kaart gebracht hoe ondernemers zich voorbereiden op de invoering van ZE-zones. In opdracht van ABN AMRO heeft marktonderzoeksbureau Ipsos een enquête uitgevoerd onder 177 eigenaren en medewerkers van transportondernemingen.

Daarnaast hebben we interviews afgenomen bij een aantal bedrijven die al volop bezig zijn met elektrificatie van het wagenpark. Ook deze bedrijven ervaren nog belemmeringen, maar zijn desondanks voorlopers. Op basis van deze interviews komen we met aanbevelingen voor bedrijven die actief zijn in de stadslogistiek.



Shutterstock © Haelen Haagen



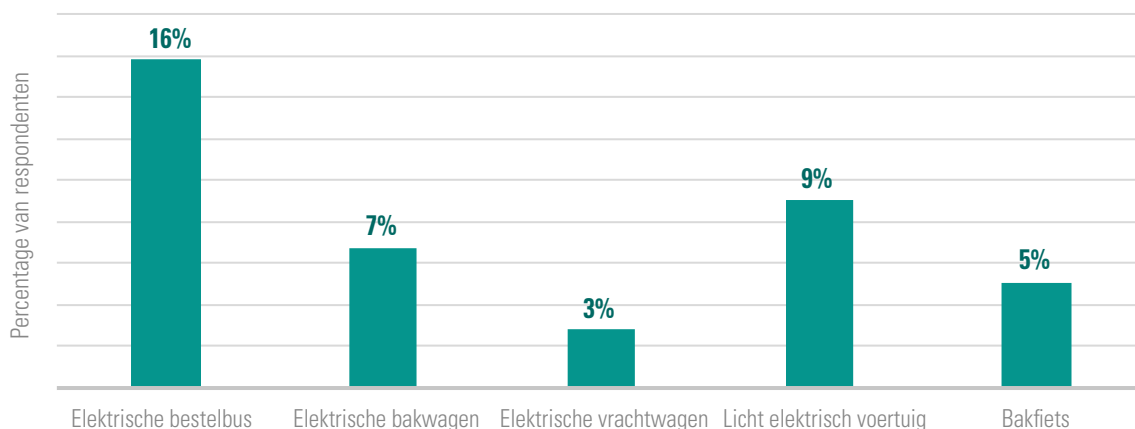
2. Resultaten enquête: Moeizame elektrificatie

Aan de enquête hebben 177 medewerkers van transportondernemingen deelgenomen. De bedrijven zijn actief in een of meerdere van de volgende segmenten: distributie facilitaire goederen (21 procent), bevoorrading bouw (16 procent), bevoorrading supermarkten (12 procent), bevoorrading overige retail (27 procent), bevoorrading horeca (12 procent), pakketbezorging (30 procent), dienstverlening aan huis (23 procent) en inzameling/transport afval (10 procent). Sommige bedrijven zijn in meerdere segmenten actief.

Op dit moment beschikt slechts 25 procent van de transportbedrijven die actief zijn in de stadslogistiek al over elektrische transportmiddelen. Elektrische bestelbusjes zijn het meest populair: 16 procent van de bedrijven heeft al minstens één elektrische bestelbus. Ook lichte elektrische voertuigen zijn populair, 9 procent van de respondenten beschikt daarover. Elektrische vrachtwagens (trekkers) komen het minst vaak voor (3 procent van de respondenten).

Meeste transportbedrijven gebruiken bestelbus voor emissieloos vervoer

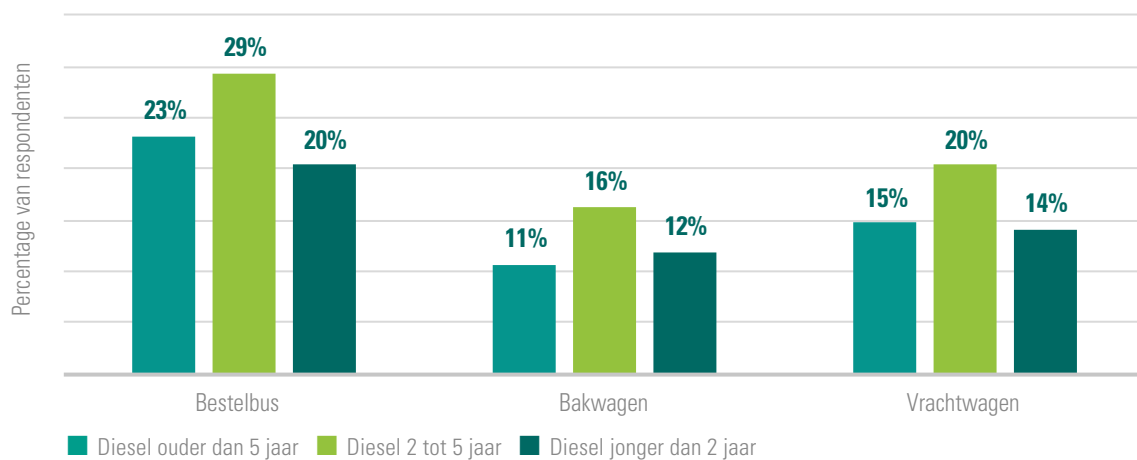
Wat voor voertuigen gebruikt uw bedrijf voor emissieloos vervoer?



Voor bestelbussen, bakwagens en vrachtwagens (trekkers) geldt dat diesel nog steeds de voorkeur geniet: 75 procent van de respondenten beschikt alleen over dieselveertuigen en niet over elektrische voertuigen. De aantallen nieuw aangeschafte dieselveertuigen zijn voor al deze categorieën hoger dan de elektrische voertuigen. De meeste voertuigen zijn twee tot vijf jaar oud. Aangezien voertuigen over het algemeen een economische levensduur hebben van circa zeven jaar, zijn deze voertuigen uiterlijk in 2027 aan vervanging toe. Daarnaast hebben veel ondernemers in de afgelopen twee jaar een dieselveertuig aangeschaft, die dus pas in 2029 aan vervanging toe is.

Transportbedrijven schaffen vaak nieuwe dieselveertuigen aan

Wat voor dieselveertuigen gebruikt uw bedrijf en hoe oud zijn deze?

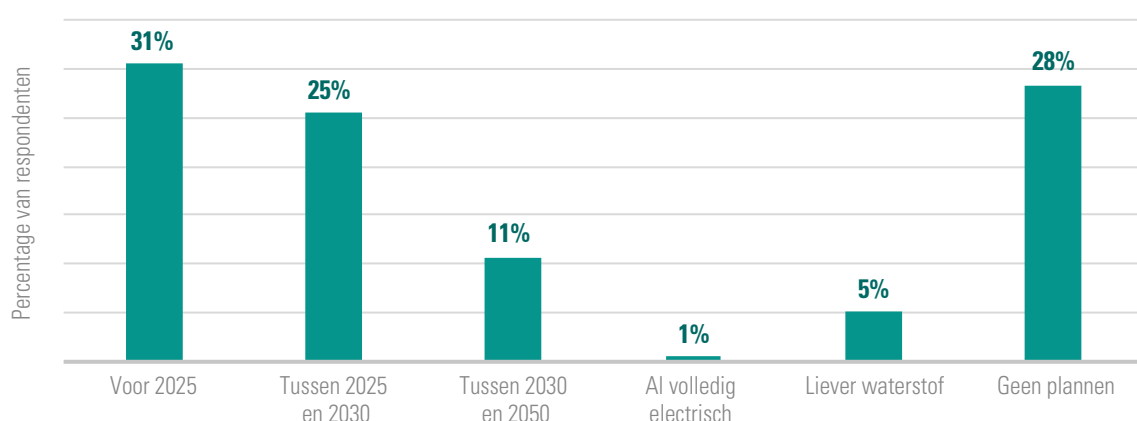


Duurzame plannen

Slechts 31 procent van de respondenten is van plan voor 2025 de voertuigen voor stadsdistributie te elektrificeren. Bij 25 procent staat dit gepland tussen 2025 en 2030. Ruim een kwart (28 procent) heeft nog helemaal geen plannen om te elektrificeren. Circa 5 procent geeft aan liever gebruik te maken van waterstof. Slechts 0,6 procent beschikt al over een volledig elektrisch wagenpark.

Een aanzienlijk deel van de transportbedrijven heeft nog geen plannen om te elektrificeren

Wanneer is uw bedrijf van plan om te elektrificeren?



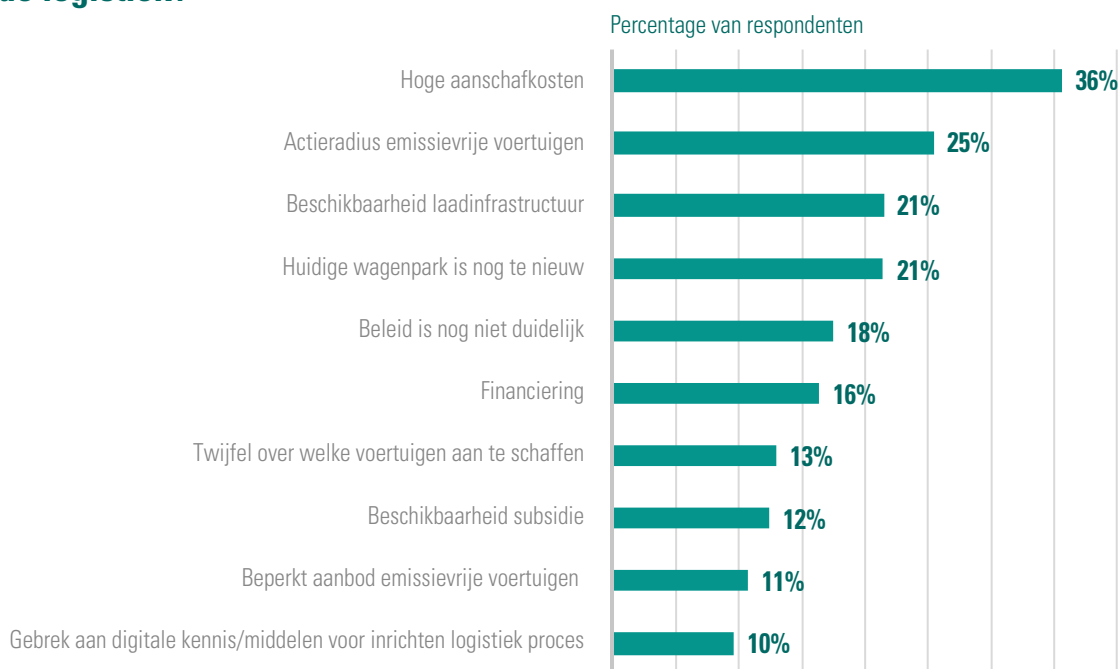
Vooraf kleine transportbedrijven hebben nog geen plannen om hun voertuigen te elektrificeren. Van de transportbedrijven met minder dan tien werknemers heeft 46 procent geen plan om te elektrificeren. Van de grote transportbedrijven met tien of meer werknemers heeft 18 procent geen plan om te elektrificeren. Doorgaans maken grote bedrijven vaker een langetermijnplanning. De kleine transportbedrijven plannen meestal niet meerjarig vooruit en kopen pas een nieuw voertuig als het nodig is of als er budget over is. Het risico is dat deze ondernemers een dieselveertuig met flinke restwaarde overhouden die ze moeten afschrijven bij de invoering van een ZE-zone.

Belemmeringen

Maar liefst 86 procent van de ondervraagde bedrijven ervaart een of meerdere belemmeringen voor elektrificatie.

Kosten en actieradius grootste belemmeringen voor elektrificatie

Welke belemmeringen ervaart of verwacht uw bedrijf bij het aanpassen van de logistiek?

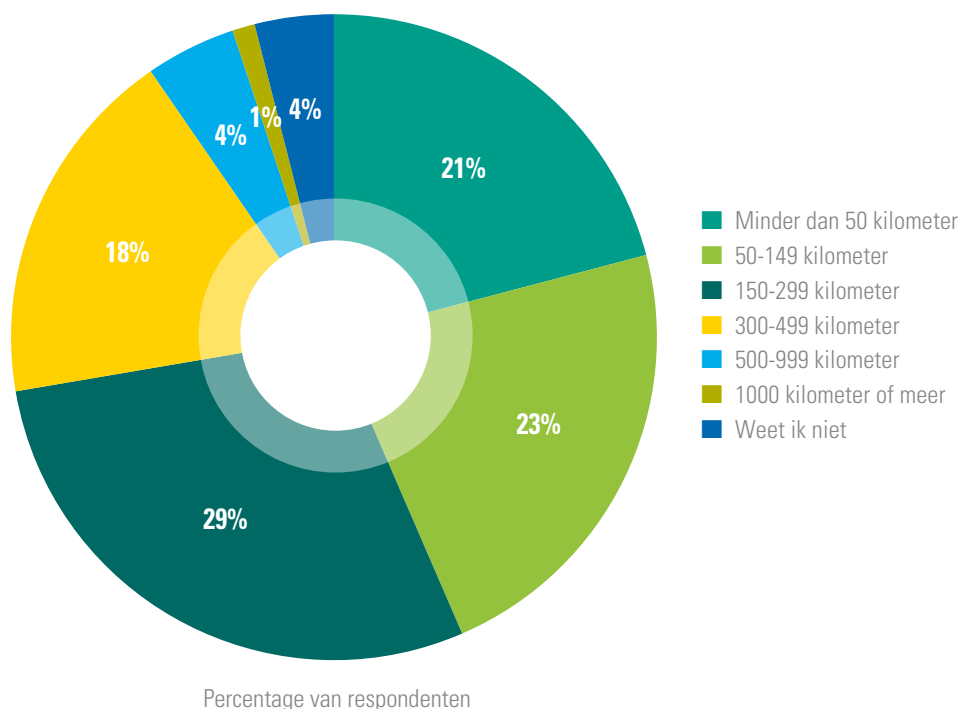


Verreweg de belangrijkste belemmering vormen de hoge aanschaffkosten voor emissievrije voertuigen: voor 36 procent van de respondenten is dit een belemmering.

De tweede meest genoemde belemmering is de beperkte actieradius: 25 procent van de respondenten geeft dat aan. Een minderheid van de respondenten (43 procent) legt per voertuig minder dan 150 kilometer per dag af. De meeste voertuigen leggen dus een langere afstand af. Bij 24 procent gaat het zelfs om 300 kilometer of meer. Indien het bereik van elektrische voertuigen niet sterk toeneemt, zullen deze voertuigen dus gedurende de dag moeten worden bijgeladen om de volledige afstand te kunnen afleggen.

De meeste ondernemers leggen met een voertuig 150 tot 300 kilometer per dag af

Wat is de gemiddelde afstand die voertuigen van uw bedrijf voor stadsdistributie dagelijks afleggen?



Met bijladen wordt kostbare tijd vermorst, tenzij dit tijdens de pauze van de chauffeur kan plaatsvinden, maar dat is gezien de beperkte beschikbaarheid van snelladers onwaarschijnlijk. Ook de beperkte beschikbaarheid van laadinfrastructuur is dus een beperkende factor: 22 procent van de respondenten ziet die als een belemmering.

Overheidsbeleid

Bij de transitie naar emissievrij transport zien bedrijven een grote rol weggelegd voor de overheid. Bijna de helft (48 procent) van de respondenten vindt dat de overheid de grootste verantwoordelijkheid draagt voor de transitie. Bijna een kwart (24 procent) vindt dat de transportsector zelf de grootste verantwoordelijkheid draagt. Slechts 16 procent vindt dat vooral de opdrachtgevers aan zet zijn. Onder andere Albert Heijn is bereid de hogere kosten van transportbedrijf Euser deels te vergoeden (zie interview met operationeel directeur Daniel Spetter op pagina 13). Een zeer kleine groep (4 procent) rekent op de consument.

Er is veel onvrede over het beleid omtrent zero-emissiezones. Slechts een op de vijf respondenten (20 procent) vindt dat de overheid duidelijke regels stelt omtrent zero-emissiezones. Een aanzienlijk aantal respondenten vindt de regels onduidelijk (35 procent) of vindt de verschillen in regelgeving tussen verschillende gemeenten te groot (29 procent).

Ook over de nieuwe subsidieregeling AanZET voor elektrische trucks, die op 9 mei 2022 beschikbaar is gesteld, waren veel respondenten eerder dit jaar kritisch. Slechts 12 procent noemt deze toereikend. Ongeveer een derde (35 procent) vindt elektrische trucks nog steeds te duur. Een kwart (26) procent meent dat het budget voor deze subsidie ontoereikend is. Brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) [vees](#) daar ook al op. De inschrijving voor deze subsidieronde was al in een paar uur vol en was op de eerste dag bijna twee keer overtekend. Zo'n 22 procent vindt dat ook subsidie nodig is voor laadinfrastructuur.



3. Mogelijke oplossingen

Grotere transportbedrijven hebben meestal een langetermijnplanning voor meerdere jaren. Hierin maken ze ook plannen om de transportmiddelen te elektrificeren. Een gedetailleerd plan voor elektrificatie bevat een tijdslijn met welk diesellootje op welk moment wordt afgeschreven en vervangen door een elektrisch voertuig. Zo zorgen bedrijven ervoor dat ze op tijd klaar zijn voor de invoering van ZE-zones.

Kleine transportbedrijven hebben doorgaans geen meerjarig plan. Van de transportbedrijven met minder dan tien werknemers heeft 46 procent geen plan om te elektrificeren. Het is belangrijk om deze bedrijven beter te informeren om de aanschaf van elektrische voertuigen op tijd te plannen. Enerzijds om hoge afschrijvingen op diesellootjes te voorkomen, anderzijds om opeens niet de stad in te mogen. Het kan namelijk zo zijn dat de levertijden op het moment van invoering te lang zijn, of dat er geen budget voor de aanschaf is. Overigens zijn er steeds minder kleine transportbedrijven in de stadsdistributie, aldus Walther Ploos van Amstel, lector City Logistics aan de Hogeschool van Amsterdam: “Bedrijven met minder dan tien medewerkers zijn er nauwelijks meer, de omvang is twintig tot vijftig medewerkers vandaag de dag. Kleine spelers overleven niet in deze markt.”

Efficiënte stadsdistributie

Transportbedrijven zien de hoge aanschafkosten en beperkte actieradius van voertuigen als grote belemmeringen voor elektrificatie van het wagenpark. Daarom is het belangrijk om de elektrische voertuigen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Wanneer minder ritten worden afgelegd, zijn minder voertuigen nodig en hoeven deze minder vaak aan de laadpaal. Overslag en bundeling van goederen aan de rand van de stad verminderen het aantal ritten in de stad.

Van de transportbedrijven wil 27 procent gebruikmaken van een stadshub aan de rand van de stad om goederen over te slaan. Door goederen over te slaan kunnen ze met vrachtwagens naar de stad rijden en met kleinere elektrische voertuigen goederen in de stad afleveren. Zo kunnen routes geoptimaliseerd worden. Om goederen met een vrachtwagen op verschillende plekken in de stad te leveren moet deze door de hele stad rijden en bovendien vaak niet vol beladen. Een bestelbus kan vol beladen naar een specifiek deel van de stad goederen leveren bij afnemers. Voor kleine leveringen kunnen ook licht elektrische voertuigen, zoals een bakfiets, worden ingezet. Hierdoor worden minder kilometers met grote voertuigen afgelegd. Met name in segmenten waarbij de goederen bij veel verschillende afnemers geleverd worden, zoals bij facilitaire goederen voor kantoren, kan het niet uit om goederen met een vrachtwagen in de stad te leveren. Uit de enquête blijkt dan ook dat 39 procent van de transportbedrijven die facilitaire goederen leveren gebruik willen maken van een stadshub.



Shutterstock © Dutchmen Photography-

Bij het overslaan van goederen op kleinere voertuigen kunnen bovendien verschillende goederenstromen gebundeld worden. Bundeling vindt plaats wanneer verschillende soorten goederen aan de rand van de stad verzameld worden en samen in één keer naar de afnemer of consument worden gebracht. Voertuigen leggen zo minder kilometers af dan wanneer een lading met dezelfde goederen naar verschillende afnemers of consumenten wordt gebracht. Bovendien is het voertuig dan meestal niet volledig beladen. Voor afnemers is het ook een voordeel dat zij in één keer beleverd worden. Logistiek dienstverlener Hulshoff: “Bundelen van facilitaire goederen leidt tot minder vervoersbewegingen bij het kantoor.” Ook hoeft minder vaak personeel aanwezig te zijn om goederen in ontvangst te nemen. Bijna 19 procent van de transportbedrijven wil goederen meer gaan bundelen met de invoering van zero-emissiezones.



Gemeenten spelen een belangrijke rol in het faciliteren van efficiënte stadsdistributie. Bijna 18 procent van de transportbedrijven ziet de beschikbaarheid van locaties aan de rand van de stad als belemmering. Om efficiënte stadslogistiek te faciliteren, kunnen gemeenten in hun bestemmingsplannen meer ruimte vrijmaken voor stadshubs. Daarnaast geven transportbedrijven aan dat venstertijden, de dagelijkse tijdvakken waarbinnen goederen geladen en gelost mogen worden, het moeilijk maken om routes te optimaliseren. Dit zorgt er namelijk voor dat voertuigen alsnog met weinig belading de stad in moeten.

Subsidies

Naast efficiënte stadsdistributie, helpen te beperkt geachte subsidies ook bij het verlagen van de belemmering van hoge aanschafkosten. De overheid stelt momenteel twee subsidieregelingen voor elektrisch transport beschikbaar. In 2021 is de Subsidieregeling Elektrische Bedrijfsauto's (SEBA) ingevoerd. Hiermee kunnen ondernemers tot 5.000 euro subsidie krijgen bij de aanschaf van een elektrische bedrijfsauto. Daarnaast komen alle elektrische bedrijfsvoertuigen in aanmerking voor de Milieu-investeringsaftrek (MIA) waarmee ondernemers fiscaal voordeel genieten.

Met name de aanschaf van elektrische vrachtwagens is nog te duur. Daarom is dit jaar de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET) ingevoerd. Deze subsidie dekt, afhankelijk van de grootte van de onderneming, veertig tot zestig procent van de meerkosten van de aanschaf voor emissievrije vrachtwagens, tot een maximum van 131.900 euro. Zo vindt 35 procent van de transportbedrijven elektrische vrachtwagens ondanks de subsidieregeling nog te prijzig. Daarnaast gaf 26 procent aan dat het budget voor de subsidieregeling te laag is. Dat bleek ook het geval. Het budget van de AanZET-regeling was al op de eerste dag, 9 mei 2022, bijna twee keer overtekend.

Van de transportbedrijven geeft 22 procent aan dat ook subsidie nodig is voor de laadinfrastructuur. Het kost vaak veel moeite en een grote investering om laadpalen op het terrein te realiseren. Jan van Deudekom, directeur van logistiek dienstverlener A.J. van Deudekom: “Het kostte ons veel tijd en een flinke investering om een laadplein met vier laadpunten te realiseren op ons terrein.”

Laadinfrastructuur

Een deel van de transportbedrijven in de stadsdistributie (22 procent) ziet de beperkte laadinfrastructuur als belemmering voor elektrificatie van de voertuigen. Op steeds meer plekken wordt de maximale capaciteit van het stroomnet al benut. Hier kunnen geen nieuwe laadpleinen of bedrijventerreinen worden aangelegd.

Volgens het recent verschenen onderzoek *Maak ruim baan voor elektrisch goederenvervoer* van Panteia en Qirion zijn flinke investeringen nodig om de benodigde netcapaciteit te realiseren. Desondanks verwachten zij dat de realisatie wel haalbaar is. Ze geven hierbij aan dat het belangrijk is dat transportbedrijven zich op tijd oriënteren op de benodigde laadcapaciteit en dat melden bij de gemeente en netbeheerder. Integrale regie is hier noodzakelijk, een duidelijk beleid vanuit gemeenten waar samen met netbeheerders en vervoerders de benodigde netcapaciteit in kaart wordt gebracht.

Mocht het realiseren van een laadplein op eigen locatie toch vertraging oplopen, dan kunnen transportbedrijven gebruik maken van publieke laadfaciliteiten. Overigens brengt dit wel hogere kosten met zich mee.

Consolidatie en samenwerking

De overgang naar emissieloos vervoer vraagt om flinke investeringen en slimme logistiek. Grotere transportbedrijven zijn beter in staat om dit te realiseren en zo hun schaalvoordelen te benutten. Dit kan leiden tot consolidatie in de sector.

Om te overleven in de stadsdistributie, is samenwerking of uitbesteding van bepaalde ritten cruciaal. Bijna 16 procent van de transportbedrijven geeft aan dat ze door de invoering van ZE-zones andere dienstverleners gaan inschakelen voor de stadsdistributie. Daarnaast geeft 16 procent aan dat ze gaan samenwerken met andere logistieke bedrijven om de leveringen in de stad gezamenlijk uit te voeren. Dankzij een samenwerking kunnen goederen meer gebundeld worden en worden minder kilometers afgelegd. Daarnaast kunnen de duurdere elektrische voertuigen beter worden benut.

Toch vindt bijna 15 procent van de transportbedrijven dat er te weinig logistieke dienstverleners voor stadsdistributie zijn. Bovendien vindt zo'n 21 procent deze logistieke dienstverleners te duur.



Euser experimenteert met elektrische vrachtwagens

Transportbedrijf Euser is begin dit jaar een pilot begonnen met twee elektrische vrachtwagens. Hoewel de oplevering steeds werd uitgesteld, zijn de elektrische vrachtwagens inmiddels geleverd. Deze pilot maakt Euser tot een voorloper. De data van de pilot leveren inzichten op die transportbedrijven kunnen helpen in de transitie naar zero-emissievervoer.

Euser is een familiebedrijf, gespecialiseerd in transport van goederen binnen Nederland en de Benelux voor de sectoren retail, horeca en zorg. Met 380 vrachtwagens en 150 opleggers rijdt Euser voor klanten als Sligro en Albert Heijn van eigen locaties in Barendrecht, Amsterdam en Veghel en veertien locaties bij opdrachtgevers. Daniel Spetter is als operationeel directeur van Euser volop betrokken bij de transitie naar zero-emissiestadslogistiek.

Hoever is Euser in de transitie naar zero-emissievervoer?

“We zijn elektrisch transport aan het ontdekken en ons aan het voorbereiden op de komende energietransitie. We hebben twee elektrische vrachtwagens aangeschaft. We zien dit als experiment voor elektrische stadsdistributie. TNO gaat de data uit deze trucks verzamelen en analyseren, daarmee krijgen we weer interessante inzichten over de inzetbaarheid van de trucks. We zijn blij dat onze opdrachtgevers Albert Heijn en HAVI Logistics bereid zijn om een deel van de hogere kosten van deze voertuigen te vergoeden. Voor hen zetten we de trucks in. De marges van transportbedrijven zijn te laag om op dit moment elektrische vrachtwagens in te zetten voor dezelfde tarieven. Helaas werd de levering van deze trucks steeds vertraagd, door een gebrek aan halfgeleiders.”

Daniel Spetter, Euser



Welke belemmeringen ervaart Euser?

“Naast de betaalbaarheid en lange levertijden, is het realiseren van de laadinfrastructuur de grootste uitdaging. Netbeheerders geven geen garantie voor netcapaciteit om elektrische vrachtwagens op te laden. En die vrachtwagens vragen hoge laadvermogens. We werken bijvoorbeeld voor een horecagroothandel. Hun depot bevindt zich in het Westelijk Havengebied van Amsterdam. Daar gaan we met zestig vrachtwagens elke dag de binnenstad van Amsterdam in. Die zestig vrachtwagens zouden 's nachts allemaal weer opgeladen moeten worden met de invoering van de zero-emissiezones. Het huidige stroomnet kan dat niet aan.”

Hoe gaat Euser hiermee om?

“We maken samen met de verladers plannen voor deze transitie in een zogenaamde 'roadmap'. In deze roadmap leggen we vast hoe we stap voor stap gaan elektrificeren. Zodra een voertuig aan vervanging toe is, willen we het liefste een elektrisch voertuig aanschaffen. We kijken hierbij ook naar de inzetbaarheid. Die is onder andere sterk afhankelijk van de flexibiliteit van stedelijke venstertijden. Wanneer mogen we met onze trucks de stad in? We willen de vrachtwagens namelijk graag zestien uur per dag kunnen inzetten. Hierin zit een tegenstelling waar we iets mee moeten. Vervolgens brengen we ook de benodigde elektrische laadcapaciteit in kaart. Dit plan leggen we bij de netbeheerders neer om te vragen of er voldoende netcapaciteit geleverd kan worden. ”

Wat vindt u van het huidige beleid?

“Het is goed dat de transitie gelijkmatig gaat door middel van een overgangsperiode. Ik maak me wel zorgen over dat het speelveld niet gelijk blijft, wanneer bijvoorbeeld een gemeente ervoor kiest de invoering toch uit te stellen. Dat risico maakt het minder aantrekkelijk om voorloper te zijn. Daarnaast is het landschap voor venstertijden en ontheffingen erg versnipperd. Beleidsmakers moeten ook vol op het verhogen van de netcapaciteit inzetten, en meer subsidies beschikbaar stellen. Anders is het met de kleine marges in de transportsector niet te doen.”

Renewi: 40 procent minder kilometers dankzij samenwerking

Al zijn hele loopbaan houdt Gerard Veldhuijzen, projectmanager bij afval- en recyclingbedrijf Renewi, zich bezig met afvalinzameling. Nu probeert hij bij Renewi de inzameling van bedrijfsafval in binnensteden tot 40 procent efficiënter te organiseren. “We zullen moeten samenwerken. Het model van ieder voor zich in een treintje door de Kalverstraat rijden, is niet houdbaar.”

Gerard Veldhuijzen komt uit een Haarlemse familie van afvalondernemers. Via fusies en overnames komt hij in 2001 uiteindelijk bij Renewi terecht, waar hij als projectmanager probeert de CO₂-uitstoot van het eigen transport te reduceren. Ook is hij bestuurslid van de werkgroep Afvalstoffentransport bij brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN).

U stelt dat door middel van samenwerking met andere partijen de CO₂-uitstoot omlaag kan. Hoe gaat dat in zijn werk?

“In Haarlem werken we samen met vier partijen. In de binnenstad van Haarlem zamelen we samen al het bedrijfsafval in. Zo voorkomen we dat we ieder met een eigen auto door de stad moeten rijden om afval in te zamelen. In acht andere steden werken we samen met afvalverwerker PreZero. We zijn daarvoor het Green Collective gestart, een samenwerkingsverband dat bedrijfsafval inzamelt in deze acht steden, waaronder Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Daar komen deze zomer nog acht steden bij. Green Collective haalt met auto's van de deelnemers bedrijfsafval op bij alle klanten. Alle afvalinzamelaars die actief zijn in de binnenstad kunnen aansluiten. Het ingezamelde afval en de transportkosten worden naar rato verdeeld. De samenwerking is getoetst door de ACM.”

Gerard Veldhuijzen, Renewi (foto: Peter Boer)



Wat levert deze samenwerking precies op in termen van lagere CO₂-uitstoot?

“Wij kijken altijd naar het aantal kilometers. Dankzij de samenwerking ligt het aantal kilometers zo’n 40 procent lager. We denken dat we de routes nog verder kunnen optimaliseren, zeker als meer afvalinzamelaars zich aansluiten. Dan moet een reductie van 50 procent haalbaar zijn. Dat scheelt ook circa 50 procent CO₂-uitstoot. We zullen moeten samenwerken. Het model van ieder voor zich in een treintje door de Kalverstraat rijden, is niet houdbaar. We rijden nu nog met Euro-6-dieseltrucks, omdat we in deze fase van de samenwerking vooral bezig zijn met het optimaliseren van de route. Vanaf 2025 willen we elektrisch rijden, zodat de uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen verder omlaag kan.”



Scheelt dat ook aanzienlijk in de kosten?

“Nou, het transport is efficiënter en dus goedkoper, ook omdat er minder auto’s nodig zijn, maar we maken veel projectkosten om dit nieuwe project goed te organiseren. Er komt ook veel administratie bij kijken. We laten nu een IT-platform ontwikkelen, waardoor de administratieve kosten kunnen dalen. Het platform moet ook data over de CO₂-uitstoot gaan bijhouden.”

Vanaf 2025 wilt u de inzameling van afval geheel ‘zero emissie’ organiseren. Is dat haalbaar?

“Inderdaad, vanaf 2025 willen we slim, schoon en veilig de stad in met elektrische trucks. We moeten wel opschieten. De levertijd op een elektrische truck is al snel een jaar, en er zijn nog niet veel verschillende varianten op de markt. Ook de laadinfrastructuur is een uitdaging, vanwege de beperkte capaciteit van het net. Omdat ook de afvalpers op de vrachtwagen elektriciteit gebruikt, moeten we gedurende de dag kunnen bijladen, ook in de stad. We hebben nu op de Amsterdamse Zuidas een elektrische truck rijden, want daar is een snellader waarmee de truck tijdens de pauze van de chauffeur in 45 minuten kan worden bijgeladen. We hebben nu laadcapaciteit voor twee of drie trucks, maar we moeten alleen al in Amsterdam straks elf trucks kunnen laden. Ook in de stad zullen we gebruik moeten kunnen maken van snelladers en die zijn er nu nog niet.”



4. Conclusie

Er is nog een lange weg te gaan in de transitie naar zero-emissie stadsdistributie, terwijl circa 25 gemeenten al per 1 januari 2025 een zero-emissiezone invoeren. Daarnaast heeft een aantal gemeenten nog geen gedetailleerde plannen. Dat maakt het voor transportbedrijven lastig langjarige investeringsplannen te maken. Ook kunnen verschillen in het moment van invoering het ondernemers lastig maken. Voor transportbedrijven die in meerdere gemeenten actief zijn, zou het handiger zijn als deze gemeenten de ZE-zones op hetzelfde moment invoeren. Ook de omvang van de zones verschilt nogal tussen de steden. Een aantal steden maakt een groot deel van de stad emissievrij voor goederenvervoer, maar anderen alleen het centrum. Dat zorgt ervoor dat de omvang van de lokale markt voor emissievrij stadsvervoer per gemeente sterk verschilt, waardoor een investering in elektrische transportmiddelen in de ene gemeente wel zinvol is, maar in de andere gemeente nauwelijks. Voor ondernemers die in elektrische transportmiddelen investeren zorgt dit voor oneerlijke concurrentie van transportbedrijven die alleen buiten ZE-zones actief zijn met (oude) dieselloftuigen.

Een aantal transportbedrijven heeft al elektrische bestelbussen, bakwagens en -fietsen, of licht elektrische voertuigen aangeschaft. Zij experimenteren volop met het gebruik van elektrische voertuigen en alles wat daar bij komt kijken. Met deze experimenten kunnen ze een duidelijk plan maken voor de elektrificatie van de rest van het wagenpark.

Een groot aantal ondernemers ziet nog een aantal grote belemmeringen voor deze transitie. Zo zijn de aanschafkosten van elektrische voertuigen nog te hoog en is de actieradius te laag. Voor de hoge aanschafkosten zijn de subsidies niet toereikend en het budget dat de overheid beschikbaar heeft gesteld is te klein. De overheid kan de transitie naar elektrische transportmiddelen versnellen door het budget voor de AanZET-regeling te verhogen. Ook moeten transportbedrijven de komende jaren afspraken maken met verladers over prijsverhogingen. De actieradius van voertuigen wordt steeds hoger, waardoor ondernemers geneigd zijn de investering uit te stellen. Tot slot maken de meeste transportbedrijven zich zorgen over de netcapaciteit en beschikbaarheid van laadinfrastructuur.

Om op tijd klaar te zijn, moeten transportbedrijven plannen maken voor het vervangen van de dieselloftuigen en hun logistieke proces optimaliseren. Zo zou het met de invoering van ZE-zones voordeliger kunnen zijn om de logistiek uit te besteden. Daarnaast kan samenwerking, bundeling en overslag aan de rand van de stad de stadsdistributie efficiënter maken. De gemeenten en overheid moeten de transitie betaalbaar maken, en investeren in het verhogen van de netcapaciteit en uitbreiden van de laadinfrastructuur.

Colofon

Dit is een uitgave van ABN AMRO.

Auteurs

David Bolscher, sector analist Transport en Logistiek - david.bolscher@nl.abnamro.com

Albert Jan Swart, sector econoom Transport en Logistiek - albert.jan.swart@nl.abnamro.com

Met medewerking van Bart Banning, sector banker Transport en Logistiek bij ABN AMRO

Enquête

De enquête onder transportondernemingen is in opdracht van ABN AMRO uitgevoerd door marktonderzoeksbureau Ipsos.

Interviews

Jan van Deudekom, directeur van A.J. van Deudekom

Anoek van Dooremaal, Sustainability manager bij DPD Nederland

Ger en Gerry Hulshoff, Hulshoff

Rick Rutte, directeur van City Barging, onderdeel van Rutte Groep

Daniel Spetter, operationeel directeur van Euser

Sander Starte, accountmanager bij Cycloon Fietskoeriers

Gerard Veldhuijzen, projectmanager bij Renewi

Eindredactie

Bendert Zevenbergen

Opmaak

Kollerie Reklame-advies & Promotions

Fotografie

Shutterstock.com, Euser, Peter Boer

Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie, die op zorgvuldige wijze in onze analyses en prognoses zijn verwerkt. Noch ABN AMRO, noch functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd. Deze publicatie is alleen bedoeld voor eigen gebruik. Het gebruik van tekstdelen en/of cijfers is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Teksten zijn afgesloten op 24 juni 2022.

