

ZERO-EMISSIE DWINGT BEDRIJVEN EN OVERHEID TOT INNOVATIE

“ANDERS KIJKEN NAAR GOEDERENSTROMEN”

Tekst en foto's Job Halkes

De manier waarop goederen de steden inkomen gaat de komende tien jaar drastisch veranderen. De hele keten van goederenvervoer gaat op de schop, zo verwachten experts. Onder meer door gebruik te maken van hubs, slimmer en gedeeld vervoer moet de uitstoot richting nul.



Amsterdam centrum. In grote en middelgrote gemeenten werken stadsbesturen aan plannen om per 2025 zero-emissiezones in te voeren voor bestelauto's.



Wekelijks rijden er 28.000 bestelauto's in en uit de milieuzone in Rotterdam.



Hans Quak: "Het creëren van een hub moet geen doel op zichzelf zijn."

In grote en middelgrote gemeenten werken stadsbesturen aan plannen om per 2025 zero-emissiezones in te voeren voor bestelauto's en per 2030 voor vrachtauto's. Dat veroorzaakt in bijvoorbeeld Rotterdam en Amsterdam problemen; hoe krijg je alle goederen zonder enige vorm van uitstoot de binnenstad in? Aanvoer via het water kan een interessante optie zijn, net als het gebruik van logistieke hubs.

Het bekijken van de hele keten is noodzakelijk, want het is nog maar de vraag of er in 2025 voldoende elektrische bestelauto's zijn. "Het is nogal een opgave", rekent Hans Quak, onderzoeker stedelijke distributie bij TNO en lector Smart Cities and Logistics aan de Breda University of Applied Sciences, voor. "In Rotterdam rijden wekelijks zo'n 28.000 bestelbussen in en uit de milieuzone. Die maken in totaal 82.000 ritten. In Nederland rijden nu in totaal 4500 elektrische bestelauto's rond. In krap vijf jaar tijd is er een veelvoud nodig om alleen al Rotterdam te kunnen voorzien van goederen. Daar komt bij dat ook in het buitenland de vraag naar elektrische voertuigen groeit."

Extra bouwverkeer

Het gaat niet alleen om pakketjes en thuisbezorgingen. "Dat is maar zo'n vijf procent van alle bestelautoritten die de milieuzone ingaan", aldus Quak. "Vooral voor retail en bouwlogistiek en onderhoudsdiensten gaan bestelauto's steden in en uit. Neem de stad Rotterdam, die de komende jaren vijftigduizend woningen in de binnenstad wil bouwen. Dat veroorzaakt dus extra bouwverkeer en daarna komen er extra bewoners, die ook weer belevend moeten worden en willen reizen. Dat botst met

de vraag om minder en duurzamere logistiek. Want meer infrastructuur komt er niet en, zoals al eerder geschetst, er zijn ook nog eens onvoldoende voertuigen beschikbaar."

Volgens Quak zouden logistieke hubs aan de stadranden kunnen helpen om goederen toch de stad in te krijgen met bijvoor-

"Een hub is niet altijd een stedelijk distributiecentrum"

beeld fietsen of kleine elektrische voertuigen, maar wie alleen maar denkt aan grote gebouwen die dienen als verzamel- en overslagplaats, zit er volgens hem naast. "Als je dat gaat doen, heb je er een hele wijk bij in je stad, want zoveel gaat erin en eruit." Volgens hem moet er per stroom goederen worden bekeken hoe het anders kan worden georganiseerd. "Een hub is niet altijd een stedelijk distributiecentrum en het creëren van een hub moet geen doel op zichzelf zijn. De Sligro in Berkel en Rodenrijs bijvoorbeeld is ook een hub. Vanuit daar beleveren ze Rotterdam, Delft en Den Haag."

Door de komst van zero-emissiezones worden bedrijven volgens Quak wel gedwongen om na te denken over dergelijke oplossingen. "Het vergt een andere denkwijze van alle partijen in een keten. En daarnaast verschilt het ook nog per stad: zo



Robbert Gosman bij de tijdelijke kade die het bedrijf wil vervangen door een permanente.

heeft Amsterdam de grachten als optie, terwijl bijvoorbeeld Eindhoven geen mogelijkheden heeft voor vervoer over water. In zo'n geval kan bijvoorbeeld de trekker van de vrachtauto aan de rand van de stad worden vervangen door een elektrische trekker voor de laatste kilometers."

Een bedrijf dat al volop experimenteert met schoner en slimmer vervoer is Van Keulen Hout- en bouwmaterialen, gevestigd in Amsterdam-Noord, pal aan het IJ. "We gaan miljoenen euro's investeren om hier een kade aan te leggen", vertelt Robbert Gosman, directeur Sales en Operations. De afgelopen tijd heeft het bedrijf meegewerkt aan projecten om bouwmaterialen met schepen naar de binnenstad te brengen vanaf een tijdelijke kade. "Amsterdam is groot geworden door het water en bovendien is er voor ons specifieke transport nog geen elektrische oplossing. Er zijn wel elektrische vrachtauto's en elektrische kranen, maar een combinatie daarvan bestaat nog niet. En met kleine busjes de stad ingaan is lastig als je het hebt over grote bouwmaterialen."

Eén schip

De aanvoerketens in bouwmaterialen zijn nog erg traditioneel, vertelt Gosman. "Dat bleek ook wel tijdens onze pilot. In plaats van hier iets af te leveren om over te zetten op een schip reden sommige leveranciers nog steeds de binnenstad in."

Tijdens de proef bleek vervoer per schip veel voordelen te hebben. "Vrachtauto's hoeven zich dan niet door de binnenstad te wurmen en ze blokkeren ook de weg niet tijdens het lossen. Een schip kan gewoon aanleggen en ook nog dienen als een

opslagplaats. In plaats van een hele trits leveranciers kwam er nu één schip naar de bouwplaats. Dat was ook voor de uitvoerder prettig. Afval ging mee terug op het schip." Toch liggen de schepen er nu werkloos bij. "We hebben nu geen projecten waarvoor we materialen via het water aanvoeren. Helaas is het bij overheden nog geen vereiste bij bijvoorbeeld een aanbesteding, terwijl diezelfde gemeente enorme duurzaamheidsambities heeft. Daarnaast worden de grachten druk bevaren door toeristenboten; daar moet ook ruimte worden gemaakt voor vrachtvervoer. Verder valt er nog heel veel tijd te winnen met laden en lossen en dat kan straks twee keer zo snel dankzij bepaalde investeringen die we nu doen, zoals een vaste kade." Quak hoopt dat Van Keulen toch doorzet. "Het bedrijf is zijn tijd

"Het vergt een andere denkwijze van alle partijen in een keten"

al vooruit. Het is alleen lastig om de winst die je behaalt te berekenen. Dat vergt echt anders denken door de hele keten heen." Daar sluit Gosman zich bij aan, maar hij vindt ook dat de politiek het voortouw moet nemen. "Alleen met duidelijke regels gaat het werken." ●●●