

Zienswijze Zero Emissie Stadslogistiek (ZES)

Van Ondernemers vertegenwoordigd in netwerk van POLO (Port Of Logistics Overijssel)
Datum 9 februari 2021

Een aantal ondernemers uit het POLO-netwerk maakt zich zorgen over de gevolgen van de ondertekening van de uitvoeringsagenda Zero Emissie Stadslogistiek door het Ministerie van IenW en logistieke brancheorganisaties op 9 februari 2021. Met deze ondertekening wordt een volgende stap gezet in het verduurzamen van de logistiek in de binnensteden van Nederland waarbij op dit moment nog een heleboel onduidelijkheden zijn aangaande de haalbaarheid, maakbaarheid en beschikbaarheid van de benodigde voorzieningen. Vasthouden aan het doel lijkt belangrijker te worden dan het goed in kaart brengen van een weloverwogen routekaart om te zorgen dat de randvoorwaarden die noodzakelijk zijn voor het slagen van de uitvoeringsagenda onderdeel worden van het besluitvormingsproces. Deze ondernemers pleiten voor het toevoegen van meer evaluatiemomenten aan de routekaart ZES om te voorkomen dat er binnenkort wetgeving ontstaat zonder absolute zekerheid over de toepasbaarheid daarvan. Want dan kan een vergelijkbaar probleem ontstaan als in het stikstofdossier.

De opgaven vanuit de klimaatdoelstellingen staan buiten iedere discussie. Maar soms lijkt het dat daardoor de uitvoering en haalbaarheid op deelonderwerpen niet meer ter discussie kan worden gesteld.

De ondertekening van de uitvoeringsagenda is daar een voorbeeld van: ondanks grote twijfels vanuit de praktijk committeren we elkaar steeds verder, denkt onze omgeving dat we de oplossing zullen vinden en wordt het probleem als dat onverhoopt niet lukt steeds groter.

Een goed voorbeeld van zo'n proces is de stikstofproblematiek die op basis van te rooskleurige toekomstverwachtingen in wetgeving werd gegoten en nu leidt tot woningnood en grote economische schade. Datzelfde zou over enkele jaren kunnen gebeuren met de beleving van de grotere binnensteden in Nederland als we nu niet realistischer gaan kijken naar dit onderwerp en lering trekken uit de ontwikkelingen in de praktijk.

Zero Emissie Stadslogistiek is in 2014 geformaliseerd in een Green Deal. Zes jaar later (medio 2020) zijn er in Nederland ongeveer 200 Zero Emissie-voertuigen van 3½ ton of zwaarder gekentekend. Dat is anderhalf promille van de totale vloot vrachtwagens en ongeveer 1 procent van het aantal vrachtwagens dat dagelijks wordt ingezet voor de beleving van de 30 à 40 grootste binnensteden van Nederland.

Deze voertuigen zijn experimentele voertuigen van soms niet meer bestaande leveranciers. Een substantieel deel van deze voertuigen wordt niet meer ingezet omdat ze niet voldoen of te onbetrouwbaar zijn. Toch gaat de uitvoeringsagenda er van uit dat binnen drie jaar dit experimentele stadium is verruild voor een stabiele fase waarin zero emissie voertuigen ruimschoots voorhanden zijn, voldoende inzetbaar en betrouwbaar zijn en de bijbehorende energievoorziening (laadinfrastructuur, H₂ of anderszins) voorhanden is.

Hoewel alle partijen uit het POLO-netwerk niets liever zouden willen dan dat dit een realistisch scenario is, zien we om ons heen dat het nog onduidelijk is welke techniek de overhand krijgt en weten we dat het realiseren van een dergelijke transitie meer tijd kost dan we zouden willen.

Dat is zorgelijk, zeker als 40 gemeenten de komende tijd Zero-Emissie beleving van hun binnenstad in wetgeving gaan verankeren en er daardoor geen weg meer terug is. Het bekrachtigen van dit tijdsfad door de ondertekening van de uitvoeringsagenda gaat voorbij aan de magere ontwikkeling die we de afgelopen jaren hebben gezien.

Natuurlijk is het voor deelmarkten binnen de stadsdistributie mogelijk om snel en goed naar zero emissie voertuigen toe te werken; de pakketbezorging is daar een goed voorbeeld van. Andere stromen zijn prima via cityhubs te vervoeren. Maar lang niet alle stadslogistiek verloopt op die manier. Geconditioneerde beleving van horeca en supermarkten leent zich niet voor cityhubs en bakfietsen en kan niet verantwoord gecombineerd worden met bouw- of afvallogistiek. Het feit dat in de besluitvorming dit onderscheid niet wordt gemaakt onderstreept de theoretische benadering van dit onderwerp.

Om te voorkomen dat we ongewild onze stadsdistributie vast laten lopen en daarmee de binnensteden eerder onaantrekkelijker dan aantrekkelijker maken pleiten deze ondernemers uit het POLO-netwerk voor het inbouwen van jaarlijkse evaluatiemomenten waarbij de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de benodigde logistieke systemen en technieken kritisch wordt beoordeeld. Pas als deze evaluatie uitwijst dat de routekaart met zekerheid is af te leggen, zou die route in gemeentelijke verordeningen en wetgeving moeten worden vastgelegd.

Deze zienswijze wordt ondersteund door de volgende organisaties: Bolk Transport | Wezenberg Transport | Tielbeke | Graansloot | Vos Transport