



Duurzame mobiliteit Goederenvervoer

Om de CO²-uitstoot van zwaar vervoer terug te dringen en de klimaatdoelstellingen te halen, zijn grote veranderingen nodig. Enpuls ziet uitdagingen en kansen. Logistieke processen moeten slimmer, elektrische voertuigen zijn een must en ook voor de infrastructuur en het energiesysteem zijn verbeterlagen nodig.

Om de klimaatdoelstellingen te halen zijn, moeten in 2030 alle nieuw verkochte bestel- en vrachtauto's in Nederland batterij-elektrisch zijn en is een infrastructuur aangelegd om deze voertuigen te laden. Dat wil volgens ons zeggen dat:

- ⊙ elektrische aandrijving (motor) de enige mogelijkheid is tot volledige verduurzaming van transport;
- ⊙ Nederland een voortrekkersrol op zich moet nemen mede vanwege de grote kennis op het gebied van elektrisch personenvervoer en het belang van Nederland distributieland;
- ⊙ batterij-elektrische voertuigen gaan zorgen voor de grootste operationele voordelen in relatie tot hoge efficiëntie en lage total cost of ownership:

Waterstof vraagt twee tot drie keer zoveel duurzame energie ten opzichte van batterij-elektrisch. Daardoor reduceert een keuze voor elektrische mobiliteit de CO²-uitstoot meer dan waterstof en is de business case beter.

'Je kunt ervan uitgaan dat de komende jaren al het vervoer elektrisch wordt. Personenauto's, maar ook bestelbussen en zelfs vrachtwagens.'

De toekomst van goederenvervoer

Personenmobiliteit en goederentransport zijn verantwoordelijk voor 21% van de totale CO²-uitstoot van Nederland. Ongeveer de helft daarvan wordt veroorzaakt door goederenvervoer en ander zwaar transportmaterieel over de weg.

Op dit moment rijden vrachtwagens en bestelbussen nagenoeg volledig op benzine en diesel. Deze op olie gebaseerde brandstoffen zijn zeer belastend voor het klimaat. De verwachting is dat het goederenvervoer tot 2050 sterk zal groeien, waardoor de uitstoot van CO² en het gebruik van olie nog verder dreigt toe te nemen.

De sterk kostgedreven logistieke sector kiest nog niet voor duurzaam vervoer. Dit doordat techniek van zero-emissie vrachtauto's nog in de kinderschoenen staat, waardoor nog niet het juiste betrouwbaarheidsniveau geboden kan worden en dat hierdoor de kosten nog hoog zijn.

Hoewel de uitdagingen groot zijn, is het noodzakelijk om nu grote stappen te maken richting duurzame oplossingen voor de logistieke sector. Alleen is zero-emissie goederenvervoer in 2050 mogelijk. Een belangrijk deel van de stappen liggen binnen de logistieke processen zelf. Maar voor de versnelde overstap naar zero-emissie bestel- en vrachtauto's moet ook het bijbehorende energiesysteem op effectieve wijze worden georganiseerd. Enpuls richt zich daarom op de transitie naar zero-emissie goederenvervoer en het bijbehorende energiesysteem.

Een rol voor iedereen

Om dit duurzame toekomstbeeld te realiseren moeten overheden, marktpartijen en netbeheerders aan de slag. Een korte beschrijving van de rollen die wij zien.



1. Overheden

Lokaal, nationaal en internationaal zullen de overheden moeten zorgen voor duidelijke langetermijnkaders en beleid (financieel en wet- en regelgeving).

De logistieke sector wil wel investeren, maar mist duidelijke langetermijnkaders en regie van overheden ten aanzien van belastingen, subsidies en regelgeving, die richting geven aan de juiste investeringsbeslissingen. Versnippering en gebrek aan focus zorgt voor vertraging voor het invoeren van zero-emissievoertuigen.

2. Marktpartijen (verladers en vervoerders)

Voor de overgang naar elektrische voertuigen zijn aanpassingen in de logistiek en bijbehorende verdienmodellen vereist.

Met alleen het vervangen van dieselveertuigen door elektrische bestel- en vrachtwagens zal het behalen van de zero-emissiedoelstelling niet haalbaar zijn. Binnenvaart en spoor zullen een groter aandeel moeten krijgen. Slimmere logistiek en ICT-oplossingen zullen het vervoersysteem nog efficiënter moeten maken. Het is van belang dat de opdrachtgevers (verladers) en uitvoerders (transportbedrijven en dienstverleners) in de logistieke sector het voortouw nemen in elektrisch vrachtvervoer, zodat de sector gestimuleerd wordt om duurzame oplossingen aan te bieden die zullen zorgen voor lagere transportkosten.

De logistiek zal zich daarbij ook moeten aanpassen aan de kenmerken van elektrisch vervoer, waarbij ketens anders ingericht zullen moeten worden om de transitie mogelijk te maken. De logistieke sector kent een grote verscheidenheid aan goederensoorten, voertuigtypen en ritkenmerken. Deze diversiteit vergt een 'dedicated' aanpak om aan te tonen dat zero-emissie goederenvervoer en lagere transportkosten mogelijk zijn door elektrisch vrachtvervoer. Grote verladers die het voortouw nemen bij pilots met elektrische vrachtwagens kunnen het verschil maken en de kennis en ervaring die wordt opgedaan is cruciaal voor de transitie naar zero-emissievervoer.

3. Marktpartijen (producenten en exploitanten)

Er worden voldoende elektrische bestelwagens en vrachtauto's geleverd en er is een passende laadinfrastructuur voor het zware verkeer.

De eerste producenten hebben al een serieproductie aangekondigd voor batterij-elektrische bestel- en vrachtwagens en de eerste prototypes rijden al rond. De eerste praktijkervaring wordt al opgedaan maar batterij-elektrisch vervoer kan pas grootschalig worden ingezet als er voldoende vracht- en bestelwagens geleverd kunnen worden en de vereiste infrastructuur voor het laden aanwezig is. Hiervoor is het nodig dat producenten van batterij-elektrische bestel- en vrachtauto's vaart gaan maken met massaproductie.

Voor laadpaalfabrikanten en -beheerders geldt dat de laadvoorzieningen geplaatst moeten worden op locaties waar deze binnen het logistieke proces passen en voldoen aan de juiste vermogensvraag. Daarnaast moet er nadruk worden gelegd op standaardisatie van technieken, het naleven van normen en het gebruik van open-protocollen.

4. Energiesector

De vereiste aansluitingen voor de laadinfrastructuur en duurzaam opgewekte elektriciteit zal door de energiesector moeten worden geregeld.

Er is momenteel nog onvoldoende duurzame energie voor elektrisch rijden en dit wordt ook niet optimaal benut. Voor maximale CO²-reductie is rijden op duurzame energie noodzakelijk. Daarom is een grote opschaling van duurzame opwek en aanpassing van het elektriciteitsnetwerk om deze opwek op het juiste moment te leveren essentieel.

Speerpunten voor Enpuls

Enpuls zal zich inzetten om het geschetste toekomstbeeld te realiseren door zich te richten op de volgende drie speerpunten.

1. Volledig elektrisch vrachtvervoer is de toekomst

Enpuls staat voor de versnelling van de energietransitie van de gebouwde omgeving. Als onafhankelijk expert met veel ervaring in trajecten waarin draagvlak een grote rol speelt, zien wij voor onszelf een constructieve, activerende rol weggelegd als aanjager en verbinder. We zetten maximaal in op vrijwilligheid, maar zien ook dat we niet heel Nederland mee krijgen wanneer verduurzamen vrijblijvend blijft. We maken ons daarom ook sterk voor het stap voor stap opvoeren van de druk en uiteindelijk de verplichting om te verduurzamen. Daarbij zijn wij voorstander van ondersteuning daar waar die het hardst nodig is zodat ook kwetsbare groepen mee te kunnen doen.

2. Er komt geschikte laadinfrastructuur voor elektrisch vrachtvervoer

Enpuls zal stimuleren dat er een laadinfrastructuur wordt gerealiseerd die aansluit op de logistieke behoefte en voldoet aan de technische eisen voor vrachtvervoer. Zodat vervoerders geladen kunnen laden waar en wanneer nodig is, met de juiste vermogens. Wij zorgen voor voorspellingen zodat aansluitingen voor laadinfrastructuur tijdig gerealiseerd worden.

3. Laden is efficiënt en makkelijk

Enpuls stimuleert (internationale) standaardisatie, normen en protocollen voor (slim) laden zodat landgrenzen vrachtvervoer beperken. Wij adviseren en delen kennis over beschikbare voertuigen. Ook geven we inzicht in sectoren inzicht geven in sectoren en segmenten waar snelle invoering en kostenvoordelen mogelijk zijn.

Facts & figures Nederland

- Doel CO2-reductie in 2030 (t.o.v. 1990) Regeerakkoord/Nationaal Klimaatakkoord 49%
- Doel CO2-reductie in 2050 (t.o.v. 1990) Regeerakkoord/Nationaal Klimaatakkoord 95%
- Aantal bestelwagens 850.000
- Aantal vrachtwagens 140.000
- Aantal mobiele werktuigen en tractoren 120.000
- Totale uitstoot CO2 wegverkeer 30 Mton
- Totale uitstoot CO2 zwaar verkeer 12 Mton
- Aantal elektrische bestelwagens op 1 januari 2019 2700
- Aantal elektrische vrachtwagens op 1 januari 2019 96

Wil je meer weten over dit onderwerp? En ben je benieuwd naar de volledige onderbouwing van onze visie. Download dan de whitepaper Goederenvervoer op enpuls.nl/goederenvervoer.

> Download hier

