

Pilot zero-emissie: ‘Vooruitkijken is beter dan je kop in het zand steken’

Gepubliceerd 26-sep-22 07:40 door [Editor dmi](#)

De binnenstad van Nijmegen kent vanaf 2025 zero-emissiezones. Dan mogen als het gaat om fossiele brandstoffen alleen nog Euro 6-vrachtwagens de stad in. Met de onlangs gestarte pilot Zero Emissie Regio Nijmegen bereidt Logistics Valley Regio Nijmegen transportondernemers voor op zero-emissie.

De officiële aftrap van de pilot Zero Emissie Regio Nijmegen was op 14 juli. “Maar eigenlijk zijn we al op 11 juli gestart”, vertelt Ben Hendriks, projectmanager bij Logistics Valley Regio Nijmegen. “Een van de vijf aan de pilot deelnemende transportbedrijven – Micodo Transport uit Nijmegen – voorziet in de opbouw voor de Nijmeegse Vierdaagse een groot deel van de stad van onder meer biertaps. Deze editie heeft zij daarvoor de batterijelektrische Renault-truck ingezet. Met deze truck gaan alle vijf de deelnemers de komende tijd een maand proefrijden. Bij Micodo Transport waren ze tevreden over het kunnen inzetten van deze truck in de dagelijkse planning en operatie. Met een actieradius van circa 290 kilometer voldoet dit voertuig daarvoor uitstekend.”

Drempelverlagend richting zero-emissie

Logistics Valley Regio Nijmegen (LVRN) is een zogenoemd triple helix-samenwerkingsverband tussen ondernemers, overheid en onderwijs. Een van de speerpunten is Innovatie & Duurzaamheid. “Hierbinnen is een demoproject gestart waarin ondernemers kennis en ervaring opdoen met een batterijelektrische vrachtwagen”, vertelt Hendriks. “Hiermee krijgen ze inzicht in de mogelijkheden van zero-emissietransport.”

De deelnemers aan het consortium Renault/LVRN hebben de intentie om in gesprek te gaan over de daadwerkelijke inzet van en uiteindelijke investeringsbeslissing voor een elektrisch voertuig. Hendriks: “Logistics Valley beoogt met dit project een drempelverlaging teweeg te brengen – onbekend maakt immers onbemind – en ondernemers te motiveren tot de aanschaf van een zero-emissievoertuig. LVRN heeft een actieve netwerkfunctie. Door het actieve contact met ondernemers en tussen de ondernemers onderling streven we naar een vliegwieleffect.”

Middelgrote en kleine transportbedrijven

Het is volgens Hendriks een belangrijk project en een belangrijke ontwikkeling. “In 2025 kun je nog met Euro 6 de stad in, maar vanaf 2030 helemaal niet meer. En kijk je naar het

klimaatakkoord en je ziet wat er nu met de boeren gebeurt, dan kun je wachten op het moment dat de overheid ook bij ons als sector aanklopt. Je kunt dan je kop in het zand steken, maar vooruitkijken is beter.”

Voor vooral de kleinere transportbedrijven is dat lastig, weet Hendriks. “Zij zijn druk met de dag van vandaag. Soms kijken ze ook naar morgen, maar niet naar overmorgen. De grotere bedrijven hebben daar vaak meer mogelijkheden toe. En dat zie je ook als kijkt naar grote logistieke dienstverleners in de regio, zoals Cornelissen Groep. Zij rijden al langer met elektrische voertuigen.” Voor de middelgrote en kleine transportbedrijven is dat volgens Hendriks minimaal zo belangrijk. “Vandaar dat wij hen de kans willen bieden er nu kennis mee te maken.”

Hendriks verwacht niet dat wat zero-emissie betreft waterstof dé brandstof gaat worden en dus zal naar zijn idee elektrisch voorlopig de oplossing zijn. “En natuurlijk is het aanbod van elektrische vrachtwagens op dit moment onvoldoende. Mede daardoor liggen de prijzen van deze voertuigen nog tweeënhalf tot drie keer hoger dan die van een conventionele dieseltrucks. Het is zaak dat de vraag en de productiecapaciteit omhooggaan, zodat de prijzen dalen.”





Ben Hendriks: "Alles zelf doen gaat niet werken binnen Nederland."

Over die productie maakt Hendriks zich geen zorgen. "De meeste truckfabrikanten zijn bezig met de ontwikkeling van productielijnen voor elektrisch en als je bedenkt dat slechts 30 procent van het totale wagenpark elektrisch hoeft te zijn, moet dat zeker tegen 2030 haalbaar zijn. Veel vrachtwagens rijden nu eenmaal veel kilometers of vervoeren zware lading en zijn dus ongeschikt voor elektrisch. Elektrisch zal toch vooral ingezet worden voor nationaal vervoer, en dan met name regionaal."

Blackbox

Voor de 150 leden die LVRN heeft, helpt de organisatie bij het vinden van de juiste informatie over bijvoorbeeld subsidies van het Rijk en de provincie voor elektrische voertuigen. Hendriks: "Daarvoor organiseren we onder meer iedere zes weken onze interactieve ontbijtbijeenkomsten waar we met elkaar in gesprek gaan over al deze zaken."

Ook staat LVRN haar leden bij met bijvoorbeeld het berekenen van de TCO ofwel total cost of ownership. "Wil je overstappen op elektrisch, dan moet je wel weten waar je aan begint en een goede businesscase hebben", zegt Hendriks. "Voor veel ondernemers houdt de kennis wel op na de prijs van een voertuig. Wat de prijs per kilometer is en hoe dat plantechisch het beste ingezet kan worden, is voor velen een blackbox. Daarbij helpen wij ze dan ook de juiste informatie te vergaren en de voor hen juiste weg te bewandelen."

Laadinfra

Het grootste probleem als het gaat om elektrisch rijden is, zoals iedereen weet, de laadinfra. "Het is niet, zoals een gedeputeerde onlangs zei, een kwestie van bij ieder laaddock maar even een laadpaal neerzetten", zegt Hendriks terwijl hij zijn wenkbrauwen optrekt. "Ten eerste is dat niet te doen voor een bedrijf met honderd laaddocks. Ten tweede kun je zelfs met een snellader je batterij niet in tien minuten opladen als dat je de laad- en lostijd is. Daarbij is snelladen ook nog eens slecht voor de levensduur van je batterij, omdat die dan maar ten dele wordt opgeladen. En dan niet te vergeten dat als al die laadpalen gebruikt zouden worden bij een paar bedrijven, je daarmee de elektriciteit van een hele stad als bijvoorbeeld Nijmegen in een keer plat zouden leggen. Wat dat betreft is er nog werk aan de winkel."

Maar belangrijk is volgens Hendriks om met deze proef te starten. “Om dat voor iedereen mogelijk te maken, werken we met mobiele laadinfra. We willen de drempels weghalen en de proef laten slagen. Wellicht kunnen met de positieve bevindingen vervoerders dan overgaan tot de aanschaf van een of twee elektrische voertuigen en zo de komende jaren gaan leren en ervaring opdoen met het inzetten van deze wagens in hun dagelijkse operatie. Je hebt het dan over het inritsen ervan in de dagelijkse planning met het oog op actieradius en gewicht. Tijdens de proef wordt dat alles wekelijks gemonitord en kunnen de deelnemers zaken aanpassen om tot de optimale inzet te komen.”

Zero-emissie de stad in

Over de vraag hoe Hendriks de toekomst voor zero-emissie ziet, hoeft hij niet lang na te denken. “Aangezien elektrische trekkers nog wel een issue zijn, omdat veel trekkers met opleggers veelal worden ingezet voor langere afstanden en hogere gewichten, zie ik twee opties. Vervoerders rijden met elektrisch naar een stad in de buurt voor distributie. Rijden ze landelijk, dan zullen ze met hun conventionele trucks lading afgeven bij stadshubs of collegavervoerders die dan de lading zero-emissie de betreffende steden in rijden. Andersom zullen zij voor hun collega’s ook lading krijgen en bijvoorbeeld Nijmegen in rijden. Er zijn mogelijkheden genoeg. Het zal leiden tot meer uitwisseling van vracht en samenwerking tussen vervoerders én dus een hogere beladingsgraad en een verlaging van de CO2-uitstoot. Alles zelf doen gaat niet werken binnen Nederland. Daar is de actieradius van de elektrische voertuigen onvoldoende voor.”

Bron: Transportlogistiek

Tags : lvrn, nijmegen, transport, zero-emissie, zero-emissiezones