Zero Emission
Stadslogistiek



De reis van Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek

Een efficiënte stadslogistiek is essentieel voor de economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van steden. Het zorgt ervoor dat internetbestellingen thuis worden afgeleverd, restaurants hun gasten kunnen bedienen, winkels op tijd de nieuwste collectie in huis hebben, een verbouwing probleemloos verloopt en afval tijdig wordt opgehaald. Klimaatdoelen, volgend uit het SER Energieakkoord, vragen daarnaast om een duurzame stadslogistiek. Vandaar dat sinds 2014, in opdracht van de ministeries van IenW en EZK, overheden, bedrijfsleven en kennisinstituten samenwerken in de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GD ZES).

Het secretariaat is ondergebracht bij Connekt. Het kernteam, bestaand uit de RAI, BOVAG, Natuur & Milieu, evofenedex, TLN, het ministerie van IenW en de Hogeschool van Amsterdam, zorgt voor sturing en control.

rai vereniging · BOVAG · NATUUR & MILIEU · evofenedex · TLN · Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat · Ministerie van Economische Zaken en Klimaat · Hogeschool van Amsterdam



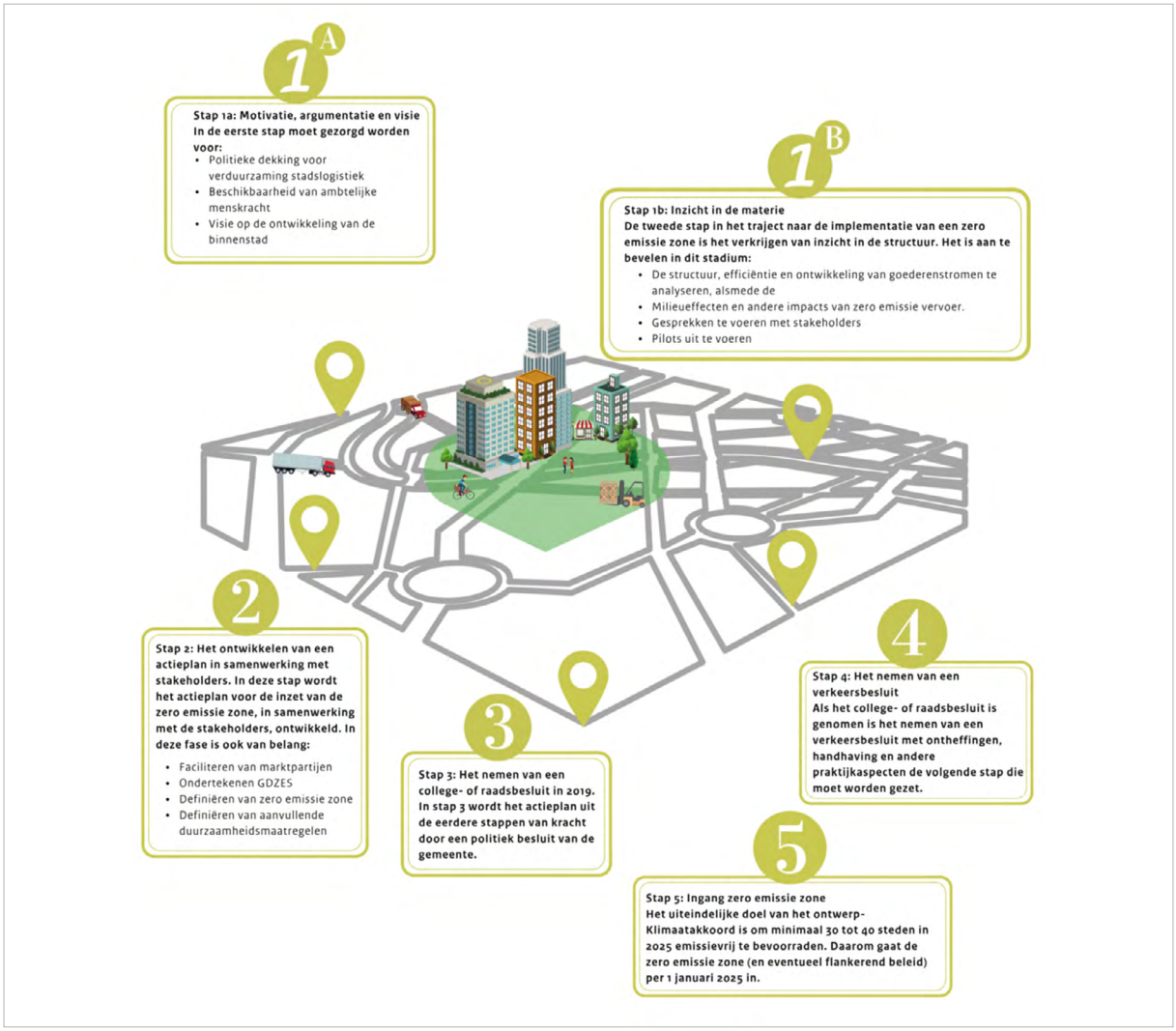
Aanpak

Op dit moment kent de GD ZES ruim 200 ondertekenaars uit het bedrijfsleven, de publieke sector en kennisinstellingen. De overheid telt zo'n zestig gemeenten, een paar provincies en diverse ministeries als ondertekenaars. Bij het werken aan emissievrije stadslogistiek bewandelen de partijen binnen de GD ZES geen geëffende paden. Juist het ontwikkelen en beproeven van nieuwe concepten op het gebied van stedelijke distributie is steeds het uitgangspunt. Deze aanpak en het grote netwerk maakten dat de GD ZES in 2016 is uitgeroepen tot beste Green Deal.

Van luchtkwaliteit en geluid naar klimaat

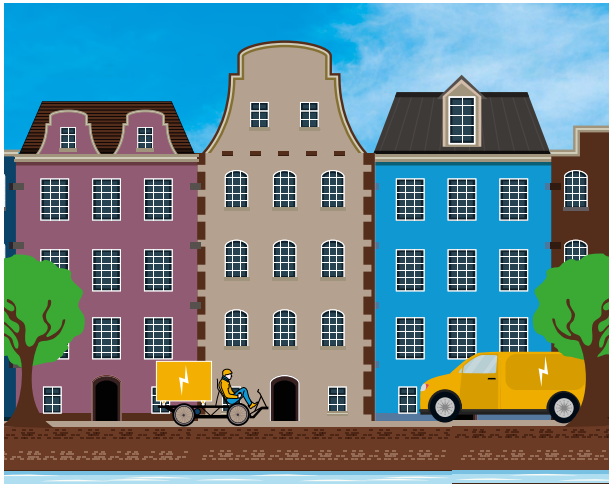
Inmiddels zijn we ruim vijf jaar verder en is duurzame stadslogistiek geen zaak meer van een groep pioniers, maar een onderwerp dat hoog op de politiek-bestuurlijke agenda staat. Een belangrijke katalysator daarvoor is het klimaatdebat. Waren pakweg tien jaar geleden luchtkwaliteit, geluidsreductie en het ontzien van kwetsbare binnensteden belangrijke aanjagers, nu is zero emissie in de stad vooral ook een instrument geworden om bij te dragen aan CO_2-reductie.

Als we op lokaal niveau de collegeprogramma's of coalitieakkoorden van 2014 vergelijken met die van 2018, dan zien we dat inmiddels bijna alle grotere gemeenten passages wijden aan schone stedelijke logistiek. Het Klimaatakkoord, ondertekend door onder andere het Rijk, VNG en koepels van belangenorganisaties van transporteurs en verladers, heeft als expliciete doelstelling opgenomen dat in 2025 in 30 tot 40 grote steden een middelgrote zero-emissiezone is ingesteld. Dat lijkt nog vrij ver weg, maar om tijdig te kunnen anticiperen op emissievrije logistiek, moeten gemeenten in 2020 al een besluit nemen over het instellen van een zero-emissiezone. Dit biedt zekerheid. Bedrijven kunnen er bij hun investeringsbeslissingen voor bijvoorbeeld nieuwe voertuigen rekening mee houden en overheden hebben dan een aantal jaren de tijd om alle noodzakelijke uitvoeringsmaatregelen te nemen.



We gaan dus van pionieren naar regulier beleid. De GD ZES heeft de afgelopen jaren emissieloze logistiek hoger op de agenda gezet. De klimaatdiscussie is de katalysator die het proces versnelt. In 2025 is Zero Emissie in de binnenstad niet meer de uitzondering maar de norm. Daarmee verandert de opgave voor de GD ZES en gaan we een volgende fase in. De vraag is wat we kunnen leren van de afgelopen jaren.

Lessons learned: living labs



De GD ZES-partijen zijn met concrete lokale pilots aan de slag gegaan om te onderzoeken welke combinaties van logistiek, regelgeving, voertuigen en gedrag effectieve bijdragen leveren aan de reductie van CO_2, NO_X en fijnstof. Veel experimenten op lokale schaal zijn onder de naam living labs ontwikkeld. Samenwerking staat daarbij steeds centraal. Verladers, ontvangers, logistieke dienstverleners, brandstofleveranciers, voertuigproducenten, kennisinstellingen en lokale overheden zoeken gezamenlijk naar werkzame en praktische oplossingen om vervoer in de stad schoner, stiller en effectiever te krijgen. Efficiënter beladen en slimmere routes reduceren het aantal gereden kilometers en dat is de eerste winst. Intelligente voertuigtechnologie en innovatieve logistieke processen helpen daarbij. Schone voertuigen beperken de uitstoot. Dat alles wordt versterkt als wet- en regelgeving niet in de weg zitten, maar helpen bij het realiseren van nieuwe oplossingen.

Een aantal interessante voorbeelden van living labs zijn:

- het verruimen van venstertijden voor elektrische vervoerders;
- het bevoorraden van de binnenstad met elektrische cargohoppers vanaf hubs aan de rand van de stad;
- het aanleveren van pakketten voor een winkelcentrum bij een goederenuitgiftepunt en verdere verspreiding door een welzijnsorganisatie;
- de introductie van fietskoeriers en sneller laden en lossen door elektrische bestelbusjes dankzij privileges in de binnenstad.

Een succesvol voorbeeld is het gecombineerd ophalen van bedrijfsafval door meerdere private bedrijven in de binnenstad, zodat het aantal vrachtwagenbewegingen wordt beperkt.



Living labs in de vorm van lokale pilots hebben kennis en ervaring opgeleverd en er is veel geleerd over hoe je kunt samenwerken, waar nieuwe regelgeving kan helpen en wat er sowieso nodig is om een idee succesvol uit te rollen. Maar het zit ook in de aard van pilots dat experimenten niet lukken of alleen beperkt blijven tot een lokaal succesje. Inmiddels weten we dankzij de living labs misschien wel net zo veel van wat er niet werkt als van wat er wel lukt. Een belangrijke les is dat het strooien met pilots aanvankelijk veel belanghebbenden enthousiast maakt en ideeën-rijkdom oplevert, maar dat dit niet vanzelfsprekend tot succes leidt. In de praktijk sterven pilots een stille dood of komen -ook succesvolle- niet altijd verder dan de eigen specifieke lokale context waarbinnen ze zich afspelen. Massa maken blijkt vaak moeilijk. Nu we aan de volgende fase richting ZE-zones zijn begonnen en elke vrijblijvendheid er af is, liggen er een paar belangrijke lessen.

SPES

Focus wordt steeds belangrijker en opschaalbaarheid en delen van best practices wordt een steeds belangrijk criterium. Het ondersteuningsprogramma SPES voor gemeenten richt zich daar ook op.





Juridische instrumenten - Kansenkaart 2019

De meest gangbare instrumenten die het gemeentebestuur kan inzetten om de beleidsambities voor de verduurzaming van de bouwlogistiek te realiseren en juridisch te borgen zijn:

- **De Bouwverordening**
- **De Algemene Plaatselijke Verordeningen (APV)**
- **Vergunningen**
- **Het Bestemmingsplan**
- **Beleidsprogramma's zoals een verkeersplan of een mileubeleidsplan**
- **Overeenkomsten zoals convenanten**



Als we in 2025 zero emissie willen zijn in veertig gemeenten, dan moeten we niet meer divergeren en experimenteren met te veel losse ideeën en ideetjes. We weten inmiddels dat we concrete vraagstukken moeten benoemen en daar gericht zo universeel mogelijke oplossingen voor moeten vinden. Waar pionieren en divergeren belangrijke en nuttige kenmerken van de afgelopen fase waren, zijn convergeren en focussen randvoorwaarden voor nu. We weten inmiddels dat vraagstukken als eenduidige regelgeving en handhaving, beschikbaarheid van laadinfrastructuur en voldoende betaalbare schone bestelbusjes cruciale randvoorwaarden zijn. De inzet van slimme logistieke concepten kan daarbij een flinke ondersteuning bieden, net als cruciale onderwerpen als bouwlogistiek en facilitaire inkoop. Ook op die terreinen is inmiddels veel uitgezocht en in gang gezet.

Op weg naar ZES





Kracht van GD ZES: platform en netwerk

De GD ZES heeft in de afgelopen jaren voor de pioniers heel erg goed gewerkt als katalysator om kennis te bundelen en te delen. Vanuit een gemeenschappelijke stip op de horizon hebben koplopers uit bedrijfsleven, kennisinstituten en overheden een gezamenlijke taal en ambitie ontwikkeld. Zij komen elkaar ook in talrijke andere platforms geregeld tegen. En ondanks verschillen in prioriteiten en belangen is er sectorbreed een soort gemeenschappelijk besef en een gezamenlijke taal ontstaan als het gaat om emissievrije logistiek. Het issue is breed geagendeerd en geadresseerd en er is op belangrijke punten een gedeeld beeld ontstaan van wat de prioriteiten moeten zijn. Zowel gemeenten als koepelorganisaties weten dat de beschikbaarheid, betaalbaarheid en bereikbaarheid van bestelbusjes voor de slager, de installateur en de marktkoopman cruciaal is. Overheden snappen dat zonder tijdige besluitvorming over ZE-zones bedrijven wachten met hun investeringsbeslissingen. En het Rijk weet dat je zonder harmonisatie van regelgeving -al is het maar een wettig verkeersbord- zowel gemeenten als bedrijven het bos in stuurt.

De samenwerking heeft -met natuurlijk de nodige uitzonderingen- ook geleid tot een gedeelde urgentie. Dat zie je onder meer terug in de genoemde coalitieakkoorden van gemeenten en lees je terug in de communicatie van de koepel- en belangenorganisaties naar hun achterban. En het heeft tot nog iets geleid. De totstandkoming van het Klimaatakkoord is in tal van sectoren niet zonder slag of stoot gegaan. Maar aan de mobiliteitstafel ging het zeker op het gebied van schone logistiek eigenlijk opvallend eensgezind. Dat kan de winst zijn van het functioneren als netwerk, waar de GD ZES de grondslag voor heeft gelegd.

Al met al: richting ZE-zones moet nog veel worden uitgewerkt. Maar kennis is beschikbaar en net zo belangrijk is dat er een platform en een netwerk is ontstaan, waar ook nieuwe partijen die met de ZE-zone aan de slag moeten laagdrempelig op kunnen aanhaken.

OpwegnaarZES

Connekt

