



Position paper

Duurzame bereikbaarheid



Iedere dag rijden vrachtwagens vol levensmiddelen de steden en dorpen van Nederland in om de ruim 4300 supermarkten en maar liefst 43.000 horecagelegenheden van eten en drinken te voorzien. Een heel belangrijke taak, want betrouwbare logistiek is essentieel voor de distributie van levensmiddelen. Daarom vinden de leden van het CBL het van belang dat het transport wordt ingericht met oog voor de leefomgeving en het klimaat. Supermarkten en groothandels zijn continu bezig om het logistieke proces efficiënter en duurzamer in te richten.

Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van het Klimaatakkoord, waarin overheid, bedrijfsleven en burgers samen werken aan het tegengaan van klimaatverandering. De ambitie om in 2050 gezonde, schone en goed bereikbare steden te hebben, wordt door het CBL onderschreven.

In het Klimaatakkoord is afgesproken om in 2025 circa dertig tot veertig zero-emissiezones te hebben gerealiseerd. Begin 2021 is de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek gelanceerd om eenduidige landelijke overgangsregelingen voor vracht- en bestelauto's te realiseren, zodat overgegaan kan worden naar zero-emissieverkeer. Het CBL hecht hier veel waarde aan. Daarom hebben wij, samen met diverse leden, de Uitvoeringsagenda ondertekend. Daarnaast zijn er drie voorwaarden die de supermarkten en groothandels extra willen uitlichten die nodig zijn om zero-emissie en duurzaam transport te realiseren:

1. Zorg voor uniforme en duidelijke afspraken op nationaal niveau ten aanzien van emissies en zero-emissiezones;
2. Investeer in een duurzame energie-infrastructuur;
3. Bekijk wet- en regelgeving in integraliteit.

In dit position paper worden de drie voorwaarden verder toegelicht.

1. Zorg voor uniforme en duidelijke afspraken op nationaal niveau ten aanzien van emissies en zero-emissiezones

Veel steden zijn momenteel bezig met het vormgeven van de regels en mogelijke uitzonderingen in de zero-emissiezones. Gefragmenteerde regelgeving, waarbij steden individueel keuzes maken omtrent de vormgeving van de zones, is voor de leden van het CBL onwerkbaar. Het komt namelijk geregeld voor dat vrachtwagens door verschillende zones moeten rijden. De vrachtwagens moeten dan aan de regels van die verschillende zones voldoen. Het is voor de supermarkten en groothandels daarom van groot belang dat de regels in de zero-emissiezones eenduidig worden vormgegeven en dat er sprake is van uniformiteit met betrekking tot toegestane voertuigen en mogelijke ontheffingen. De vormgeving van deze zones moet zo veel mogelijk op landelijk niveau worden gecoördineerd. Het is daarbij belangrijk dat uitzonderingen ook zo veel mogelijk bij een landelijk loket kunnen worden geregistreerd. Indien nationale afstemming niet haalbaar is, zal dit op regionaal niveau moeten gebeuren.

Naast de noodzaak van uniforme afspraken is het cruciaal dat de betreffende afspraken duidelijk zijn en voor de langere termijn worden vastgelegd. Zo is duidelijkheid nodig over onder meer de grootte van de zones (zijn deze vast of kunnen deze nog worden aangepast?) en de inrichting van de handhaving. Het is essentieel dat gemeenten en steden over voldoende expertise beschikken, bijvoorbeeld over de overgangperiode die tot 2030 loopt, om uniforme en duidelijke regels te kunnen opstellen. Het is belangrijk dat deze overgangperiodes worden gehandhaafd.

Ook is duidelijkheid nodig met betrekking tot de toegang van plug-in hybride voertuigen. Op dit moment is het nog niet duidelijk of deze voertuigen na 2030 nog welkom zijn in de zero-emissiezones. Momenteel kennen volledig elektrische wagens slechts een beperkte actieradius en het rijden op waterstof bevindt zich nog in de beginfase. De plug-in hybride vrachtwagens zijn dan ook een goede oplossing om zero-emissie te rijden totdat de markt volwassen genoeg is, de energie-infrastructuur op orde is en er voldoende en betaalbare zero-emissie voertuigen beschikbaar zijn.¹ De leden van het CBL pleiten voor een overgangsregeling zodat deze hybride voertuigen ook na 2030 de zones nog kunnen betreden. Als deze voertuigen na 2030 de zones niet meer mogen betreden, moeten deze namelijk versneld worden afgeschreven, wat niet in lijn is met de duurzaamheidsgedachte.

¹ Dit is onder meer het geval voor de beleving van winkels binnen zero-emissiezones op afstand waar veel elektriciteit voor nodig is en de huidige actieradius van elektrische voertuigen nog niet toereikend is.

Tot slot is het voor de leden van het CBL belangrijk dat er duidelijkheid komt over de voorwaarden waar koelmotoren/koelinstallaties met dieselgeneratoren aan moeten voldoen om de zero-emissiezones binnen te mogen komen. Momenteel zijn hier nog geen duidelijke regels over opgesteld. Om te voorkomen dat deze installaties versneld moeten worden afgeschreven, is heldere regelgeving nodig.

Het is essentieel dat de Rijksoverheid communiceert over de zero-emissiezones met een helder overzicht van de afbakening, voorwaarden en uitzonderingen.

2. Investeer in een duurzame energie-infrastructuur

De leden van het CBL zijn voorstander van het gebruik van alternatieve brandstoffen zoals (bio-)LNG en biogas in de overgang naar zero-emissiebeleving. Deze brandstoffen zorgen voor een lage emissiebeleving en kunnen - net als hybride voertuigen - zorgen voor een overgangperiode totdat de energie- en tankinfrastructuur op orde is en zero-emissievoertuigen de norm zijn. Door het gebruik van alternatieve brandstoffen kan er al op korte termijn impact worden gemaakt op het klimaat. Voldoende tanklocaties voor alternatieve brandstoffen zijn daarbij wel noodzakelijk. Ook buiten de zero-emissiezones kunnen bio-brandstoffen een belangrijke rol spelen in het reduceren van de CO₂-uitstoot. Het gebruik van deze brandstoffen zou dan ook meer moeten worden gestimuleerd.

Om uiteindelijk richting de standaard van zero-emissievoertuigen te bewegen, is het essentieel dat er een toereikende infrastructuur wordt aangelegd. Zowel voor batterij-elektrische als waterstofvoertuigen. De aanwezigheid van een goede netwerkaansluiting is daarbij een voorwaarde voor een succesvolle zero-emissie transitie. Afstemming tussen gemeenten, de overheid² en netbeheerders is nodig om de infrastructuur te realiseren.³

Om elektrische vrachtwagens op grote schaal te kunnen laten rijden, moeten er voldoende laadmogelijkheden beschikbaar zijn en moet aansluitvermogen worden gerealiseerd. Deze laadinfrastructuur zal onder meer moeten worden aangelegd bij distributiecentra en op publieke

² Samenwerking tussen ministeries onderling (het mobiliteitsdossier binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het energiedossier binnen het ministerie van Economische Zaken en Klimaat) is tevens van groot belang.

³ Het gebrek aan en het vertraagd realiseren van de benodigde energie-infrastructuur bemoeilijkt de implementatie van elektrische en waterstof vrachtwagens. Onder meer in het geval van de infrastructuur met voldoende aansluitvermogen voor de batterijlader en de tankinfrastructuur voor het waterstof tanken met hoge capaciteit.

locaties (bijvoorbeeld parkeerplaatsen voor groot verkeer). Voldoende netcapaciteit is hiervoor een voorwaarde. Overheden hebben samen met netbeheerders een belangrijke taak om deze capaciteit te bewerkstelligen. Op deze manier moet onder meer worden voorkomen dat aanvragen voor duurzame opwekkingsbronnen worden afgekeurd doordat de maximale netbelasting is bereikt.

Doordat bekend is geworden dat het elektriciteitsnetwerk in Nederland in verschillende regio's te maken heeft met forse congestie op het netwerk, wordt de opschaling van elektrische trucks fors belemmerd. Dit betekent namelijk dat aanvragen voor extra uitbreiding van aansluitvermogen voor nieuwe, of uitbreiding van al bestaande, laadinfrastructuur met vele jaren wordt vertraagd. De transitieperiode tot 2030 wordt daardoor meer dan noodzakelijk, waarbij niet uit te sluiten is dat een nog langere periode nodig zal blijken te zijn.

Om waterstof in de toekomst toegankelijker te maken (zeker in het kader van lange-afstandsverkeer) is hier ook passende infrastructuur noodzakelijk. Dit betekent onder meer het realiseren van voldoende tanklocaties voor een landelijk dekkend netwerk.

3. Bekijk wet- en regelgeving in integraliteit

Voor de leden van het CBL is het van belang dat de overheid wet- en regelgeving op het gebied van transport afmeet aan de gestelde duurzaamheidsambities met betrekking tot klimaat en leefbaarheid.

Een goed voorbeeld hiervan is de vormgeving van venstertijden. Te krappe venstertijden werken contraproductief voor het bewerkstelligen van duurzaam transport, omdat veel leveringen dan in de ochtend moeten plaatsvinden. En dat is vaak het drukste moment van de dag.

Door verruiming van venstertijden kunnen leveringen beter worden verspreid over de dag, wat zorgt voor een hogere beladingsgraad en minder voertuigen op de weg en in de stad. Dit draagt weer bij aan een dalende uitstoot, een betere leefbaarheid en verkeersveiligheid in steden. De leden van het CBL pleiten er dan ook voor om venstertijden in alle steden te verruimen, zodat laden en lossen binnen brede tijdsvensters, zowel in de ochtend als in de avond, mag plaatsvinden.⁴ Regionale afstemming tussen gemeenten is hierbij belangrijk, zodat routes efficiënt kunnen worden opgesteld.

⁴ Het is belangrijk dat de zero-emissie overgangperiode tot 2030 ook wordt meegenomen bij de inrichting van de venstertijden waarbij zero-emissie en conventionele voertuigen gelijkwaardig moeten worden behandeld.

Naast het afmeten van de wet- en regelgeving aan de duurzaamheidsambities is het voor de leden van het CBL van belang dat er gekeken wordt naar de administratieve lasten die de betreffende regels met zich mee brengen. Het is belangrijk dat de lasten die de handhaving met zich mee brengt zo beperkt mogelijk worden gehouden. Hier denken wij graag over mee.

Bij het CBL zijn aangesloten:

Albert Heijn | Aldi | Bidfood | Boni Markten | Boon Food Group | Coop Supermarkten | Deen Supermarkten | Detailresult | Hoogvliet | Jan Linders | Jumbo Supermarkten | De Kweker | Lekkerland | Lidl Nederland | Makro Nederland | Nettorama | NS Stations Retail Bedrijf | PLUS Retail | Poiesz Supermarkten | Sligro | Spar | Vakcentrum | Groothandel in Levensmiddelen Van Tol | Vomar Voordeelmarkt

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met
Jennifer Muller (manager Duurzaamheid)

jennifer.muller@cbl.nl →