

Onderwerp Reactie internetconsultatie Klimaatplan
Van evofenedex
Datum 3 oktober 2019

evofenedex vertegenwoordigt de logistieke- en handelsbelangen van 15.000 bedrijven. Deze ondernemingen maken voor de logistieke afhandeling gebruik van alle verschillende modaliteiten en willen dat op een zo efficiënt en duurzaam mogelijke manier doen. Om deze vervoersstromen te verduurzamen werken wij op verschillende niveaus samen met andere betrokkenen, stakeholders en de overheid. Vanuit dat uitgangspunt hebben wij het afgelopen jaar deelgenomen aan de mobiliteitstafel. In deze notitie gaan wij in op de belangrijkste vragen die in de consultatie van het Klimaatplan worden gesteld ten aanzien van de algemene aandachtspunten en de vragen die gesteld zijn over het klimaatbeleid op het gebied van mobiliteit.

Algemene vragen

- **Wat zijn volgens u de belangrijkste aandachtspunten bij de uitvoering van het klimaatbeleid?**
- **Hoe kijkt u aan tegen de rollen van verschillende partijen in de transitie (burgers, bedrijven, overheid, kennisinstellingen, NGO's, etc.)?**

De aarde warmt op als gevolg van klimaatverandering. Duurzaamheid en verduurzaming zijn daarom een must voor alle activiteiten in de maatschappij, en dus ook voor alle handels- en logistieke activiteiten. Om deze reden zijn wij nauw betrokken geweest bij de klimaatplannen die zijn opgesteld aan de mobiliteitstafel. De deze zomer door het kabinet klimaatakkoord voor het verduurzamen van de logistiek van bedrijven zijn volgens ons reëel en sluiten aan op de afspraken die eerder gemaakt zijn aan de mobiliteitstafel. Wel is het belangrijk dat bij de verdere uitwerking van de plannen goed wordt gekeken naar de effectiviteit en impact op het concurrentievermogen van onze bedrijven. Het vervolg van de afspraken uit het klimaatakkoord wordt momenteel uitgewerkt in een uitvoeringsagenda, samen met alle betrokken partijen. De klimaatkoppeling is een stevige, die op verschillende onderdelen (financiële) consequenties voor ondernemers met een logistiek en handelsbelang met zich meebrengt. Het is belangrijk dat de uitwerking door alle betrokken partijen wordt gedragen, zodat het uiteindelijk een akkoord komt te liggen dat kan rekenen op breed maatschappelijk draagvlak.

Om het klimaatbeleid op een efficiënte manier vorm te geven is het daarbij ook van belang dat wetenschappelijke kennis en onderzoek op een goede manier ontsloten wordt. Wij werken in dat kader mee aan het vormgeven van de nieuwe agenda van de Topsector Logistiek, het samenwerkingsverband van overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen, waarin het verduurzamen van logistieke stromen een van de thema's zal zijn.

Afspraken mobiliteit -

- **Waar dient het kabinet rekening mee te houden bij de vormgeving van subsidies voor personen-, bestel- en vrachtauto's?**

Bij het vormgeven van de subsidies voor bestel- en vrachtauto's is het belangrijk dat deze beschikbaar zijn en blijven om het gebruik van zero emission/elektrische voertuigen in de logistiek te stimuleren. Uit onderzoek onder onze achterban komt naar voren dat bijna de helft binnen vijf jaar verwacht over te stappen op elektrische bestelauto. Probleem daarbij is dat ondernemers momenteel echter nog nauwelijks voertuigen kunnen aanschaffen, omdat deze simpelweg niet beschikbaar zijn. De subsidieregeling moet dus beschikbaar zijn op het moment dat er voldoende aanbod op de markt is, waardoor het voor ondernemers ook zinvol is deze aan te vragen. De beperkte voertuigen die momenteel op de markt beschikbaar zijn, zijn daarnaast erg duur in de aanschaf. De aanschaf van een nieuwe elektrische bestelauto is momenteel op basis van economische afwegingen, niet te maken. Dat geldt met name voor de grote groep mkb ondernemers onder onze achterban. Het is daarom belangrijk dat bij het vormgeven van de stimuleringsregeling rekening wordt

gehouden met de investeringscyclus van mkb ondernemers bij de aanschaf en vervanging van deze voertuigen, zoals ook is aangekondigd in het klimaatakkoord.

- Wat vindt u van deze instrumenten? Zijn er nog andere manieren om de aankoop van een elektrische auto aantrekkelijk te maken?

Deze subsidies voor bestel- en vrachtauto's zijn een stap in de goede richting om het voor ondernemers aantrekkelijker te maken de hoge investeringskosten voor dergelijke voertuigen te drukken. Naast de subsidieregelingen zijn op een aantal andere vlakken aanvullende inspanningen noodzakelijk.

Allereerst is beleidsmatige duidelijkheid benodigd. In het door het kabinet gepresenteerde klimaatakkoord is overeengekomen dat 30 tot 40 middelgrote zero emission zones per 2025 zullen worden ingevoerd. In deze zones zullen alle logistieke stromen uitstootvrij moeten worden gerealiseerd, en zullen elektrische vracht- en bestelauto's dus moeten worden ingepast in de distributie. Voor ondernemers met een handels- en productiebelang is het noodzakelijk dat er op korte termijn duidelijkheid komt over de plannen van aanpak om tot dergelijke zones te komen, inclusief ingroepaden op basis van de technologische ontwikkelingen. Deze duidelijkheid zorgt enerzijds voor het kader waarmee ondernemers investeringen kunnen doen, daarnaast zorgt het voor een stabiele afzetmarkt, waardoor het aantrekkelijker wordt voor voertuigproducenten om het aanbod van elektrische voertuigen in Nederland af te zetten.

Een tweede aspect om het gebruik een aanschaf van elektrische bestel- en vrachtauto's aantrekkelijk te maken is dat er gezorgd moet worden voor een betrouwbare, beschikbare en betaalbare laadinfrastructuur. Alleen met een sterk landelijk netwerk aan territoriaal goed gekozen-, betaalbare- en functionerende oplaadpunten kan de verduurzamingstransitie in het wegtransport ook echt vorm krijgen. Voor verschillende vormen van stedelijke distributie kan worden volstaan met het opladen van elektrische voertuigen bij de ondernemer op het eigen terrein. Uit onderzoek naar voren dat 20% van alle voertuigen die voor stedelijke distributie worden ingezet ook gebruik zullen moeten maken van publieke laadvoorzieningen. Voor het goederenvervoer over langere afstanden is de mogelijkheid om voertuigen in openbare voorzieningen elektrisch te kunnen opladen randvoorwaardelijk. Daarnaast zijn de investeringskosten voor (snel)laadinfrastructuur dermate hoog dat deze voor veel (mkb) ondernemers niet te dragen zijn. De kosten voor een snellaadpaal bedragen momenteel 300.000 euro. Een financieel plaatje dat momenteel voor veel ondernemers niet te dragen is. Aanvullende financiële ondersteuning bij het tot stand komen is daarom nodig om de overstap te kunnen maken. Tot slot is ook de betrouwbaarheid van de laadinfrastructuur essentieel om het voor ondernemers op een efficiënte manier mogelijk te maken. Investerings in de netcapaciteit om piekbelasting te kunnen opvangen is daarvoor noodzakelijk.

Een derde aandachtspunt is dat er met het verlenen van privileges voor het inzetten van elektrische vracht- en bestelauto's in stedelijke distributie een, door middel van het verruimen van venstertijden, aparte laad- en losplaatsen en het gebruik van aparte (busbanen) voor stadsdistributie. Met dergelijke privileges wordt het aantrekkelijk om elektrisch materieel in te zetten voor ondernemers. Distributie kan op die manier efficiënter en effectiever worden gerealiseerd, wat maakt dat een business case op met gebruik maken van elektrische voertuigen interessanter wordt.

- Wilt u nog andere overwegingen aan het kabinet meegeven voor de uitvoering van het klimaatbeleid voor mobiliteit?

In het klimaatakkoord zijn verschillende andere afspraken gemaakt op het gebied van mobiliteit. Wij zijn voor een integrale aanpak, waarbij alle opties wat ons betreft op tafel liggen om uiteindelijk de CO₂ reductiedoelstellingen te bereiken. Zo zijn er ook afspraken gemaakt over de inzet van duurzamere brandstoffen en het efficiënter maken van logistieke stromen. Hierbij willen wij graag de volgende overwegingen meegeven.



In het klimaatakkoord wordt een verkenning naar de mogelijkheden en inzet van Green Truck Fuel aangekondigd. evofenedex maakt zich hard voor een efficiënte inzet van maatregelen die dit vervoer kunnen vergroenen. We hameren daarbij op de noodzaak van het gebruik van (de gelimiteerd beschikbare hoeveelheid) duurzame en gecertificeerde biobrandstoffen in te zetten op de plek waar het CO₂ reductiepotentieel het grootste is, in het wegvervoer op lange afstand. Het gebruik van Green Truck Fuel heeft een significant CO₂ reductiepotentieel, dat momenteel op geen enkele andere manier in het wegtransport gerealiseerd kan worden. Nederland is binnen Europa een van de grootste producenten van duurzame biobrandstoffen en is er daarom ook bij gebaat een voortrekkersrol te nemen bij het stimuleren van gebruik. Deze biobrandstof kan na de transitie in het wegvervoer worden ingezet voor de verduurzaming van andere modaliteiten, zoals de scheepvaart en de luchtvaart.

Naast het verduurzamen van de voertuigen, en het verduurzamen van brandstoffen, wordt het efficiënter inrichten van logistieke ketens in ogenschouw genomen in het klimaatakkoord. Er is afgesproken dat betrokken partijen met het ministerie werken aan een plan om jaarlijks 2% CO₂ te reduceren door middel van het optimaliseren van logistieke processen. In de keten gaan we op zoek naar mogelijkheden om door middel van samenwerking minder kilometers te realiseren. Daarbij wordt eveneens gekeken naar het inzetten van andere modaliteiten dan het wegtransport, door middel van een modal shift. Om een modal shift te realiseren moet inzichtelijk gemaakt worden wat de bedrijfseconomische én maatschappelijke voordelen zijn van een overstap naar binnenvaart, spoor en/of short sea shipping.