

Steeds slimmer en schoner vervoer

Nederland Distributieland kan nog een flinke inhaalslag maken als het gaat om slimmer en milieuvriendelijker vervoer. Wat is daarvoor nodig?

TEKST NICO VAN DIJK

De logistieke sector wil de CO₂-emissie in 2020 met dertig procent verlaagd hebben. Elektrische voertuigen kunnen daarbij een prominente rol spelen. Verschillende truckbouwers hebben volledig elektrische vrachtwagens ontwikkeld die het proefstadium al lang ontgroeid zijn. Dergelijke schone trucks zijn ideaal voor allerlei vormen van stadsdistributie die in Nederland in opmars zijn. Amsterdam had naar eigen zeggen in oktober vorig jaar de primeur van een volledig elektrische vrachtwagen die het binnenstedelijk transport voor een aantal bedrijven verzorgt. Recent is in de hoofdstad een proef gestart om bedrijven in de binnenstad met elektrisch aangedreven vrachtboten te bevoorraden. De boten zetten hun vracht met een kraan op de wal en nemen verpakingsafval mee terug.

In Rotterdam startte eind september een project waarbij bedrijven in de binnenstad bevoorrad worden door een vrachtwagen die op aardgas rijdt. Daarmee worden bij circa vijftig winkels in de binnenstad pakketten bezorgd. De goederen worden verzameld op een overslagpunt aan de rand van de stad en daar gebundeld. Ook in steden als Arnhem, Nijmegen en Den Bosch wordt met dit systeem gewerkt en meer gemeenten onderzoeken het concept. In Utrecht wordt bevoorrading van bedrijven in de binnenstad verzorgd met een elektrisch treintje, dat bij mooi weer op zonne-energie rijdt.

KIP EN EI

Elektrisch aangedreven vormen van stadsdistributie zijn niet alleen schoner, maar zorgen door de gebundelde bezorging ook voor een afname van het aantal vrachtauto's in de stad. Elektrische trucks zijn echter nog geen kilometerreters.

Transporteurs en truckbouwers studeren daarom op de ontwikkeling van vrachtwagens op biobrandstoffen en vloeibaar aardgas. Dat laatste is op dit moment een kip en ei-verhaal: er zijn geen trucks op vloeibaar aardgas omdat er weinig tankstations zijn en die zijn er niet, omdat de vraag er nog niet is. Bekeken wordt hoe die impasse doorbroken kan worden.



Trucks op biobrandstof zijn nu nog duurder in aanschaf, maar zijn veel stiller en schoner. Biodiesel is ook nog eens 35 procent goedkoper.

Maar ook de vertrouwde dieselmotor blijkt nog een stuk schoner te kunnen. Fabrikanten doen nu proeven waarbij dieselmotoren deels groen aardgas krijgen ingespoten. Dat leidt tot een lager brandstofverbruik en minder uitstoot van CO₂ en fijnstof. Dan zijn er ook nog EEV-motoren (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle). Zij zitten qua roet- en stikstofuitstoot tussen de thans Europees geldende Euro5-norm en de Euro6-norm die in 2014 van kracht wordt.

"Ecocombi's: meer vracht met minder trucks"

Minder auto's op de weg en een CO₂-reductie van twintig procent is ook haalbaar door de inzet van grotere vrachtwagens, de zogeheten ecocombi's. Deze 25 en een kwart meter lange zestigtonners, ook wel Lange Zware Vrachtwagens (LZV) genoemd, kunnen 12 extra pallets meenemen. Dat scheelt jaarlijks per ecocombi zo'n 50.000 kilo CO₂-uitstoot. Inzet van de LZV's vereist echter aanpassing van onder meer laadstations en wijziging van de wet. Oud-minister Eurlings noemde eind mei de ecocombi als één van de manieren om de logistieke keten te verduurzamen. In Duitsland gaan in 2011 tests met de weggeuzen van start, al blijft grensoverschrijdend LZV-verkeer voorlopig taboe. Dat mag namelijk niet van EU-commissaris Kallas, dit tot ergernis van Eurlings.