

Verdiepings sessie Logistieke privileges in Den Haag

17 maart 2017

Locatie: Djinny, Den Haag

Aanwezigen:

- Bakkerij Maison Kelder
- Bereikbaar Haaglanden
- Gemeente Den Haag
- TLN
- Focus koeriers
- Djinny
- Post Kogeko
- UTS Abbink

Michel Oldenburg, logistiek makelaar Bereikbaar Haaglanden heet iedereen van harte welkom.

Speciaal bedankt hij Andre van Herk van Djinny bij wie we te gast zijn.

Bereikbaar Haaglanden is een kennisplatform waar werkgevers, kennispartners en overheden rond de tafel zitten om met elkaar te zorgen dat de regio Haaglanden en Rijnland goed bereikbaar blijft en daardoor economisch sterk is. Alle aangesloten werkgevers proberen met elkaar de onnodige kilometers te vermijden en spitsritten te voorkomen, zowel in de logistiek als in het personenvervoer. We ondersteunen, met kennis, lobby, financiën, netwerk, de partijen die echt iets willen.

Hij geeft een korte toelichting op het programma. De gemeente Den Haag wil anders omgaan met de logistiek in de stad; het moet duurzamer en met minder congestie. De gemeente denkt daarbij aan een privilege beleid. Het doel van de bijeenkomst is om input te geven aan dit privilege beleid.

Wanneer wel, onder welke voorwaarden, wat zijn de wensen.

Andre van Herk van Djinny licht in het kort zijn visie toe. Zijn motto luidt: Er kan nog zeer veel veranderen in de logistiek om deze slimmer te maken mits we bereid zijn te veranderen. Iedereen die verandert, is een winnaar. In de logistiek is het mogelijk om slimmer te combineren en slimmer te communiceren over de manier waarop je goederen naar de stad kan brengen. Djinny is 5 jaar geleden gestart met de bouw van een pand net buiten de stad waar je alle goederen kan brengen en ze daarna op maat naar de bouw worden gebracht. Het is een soort butler in de bouw. We hebben vooral geleerd dat de bouw traditioneel is en lastig te veranderen is. Inmiddels hebben we vier hubs in Rotterdam, Amsterdam, Utrecht en Den Haag, er is een werkend systeem en we zijn op weg om emissievrij te rijden. Probleem is dat er in Nederland nog maar 50 wagens emissievrij rijden want het grote nadeel is dat je er maar 160 km per dag mee kunt rijden. We zijn er dus nog niet maar we zijn goed op weg.

In 2016 hebben we 2400 autoroutes uit de stad gehaald, dat hadden er ook 10.000 kunnen zijn. We moeten het nu doen. Niet veel langer praten maar aan de slag gaan.

Robert Motshagen van de gemeente Den Haag licht toe dat de gemeente in haar stedelijke logistiekbeleid vooralsnog niet bezig is met emissie loos rijden. Wel wordt daar naar toe gewerkt want de ambitie is om vanaf 2025 emissie loos de stad in te gaan. Een forse ambitie!

Een privilege beleid alleen is te smal om de problemen op te lossen. De gemeente Den Haag heeft een actieplan Luchtkwaliteit. 2015–2018. Daarin worden dertien maatregelen benoemd waaronder de inzet op stedelijke distributie en op schone voertuigen. De volgorde daarbij is CNG, LNG, synthetische biobrandstoffen.

Het privilegebeleid kan bestaan uit drie componenten:

- Verruimen van venstertijden voor EV of LNG (beperkt in tijd, 1 a 2 jaar. Beperkt in toegang)
- Stoepparkeren voor laden en lossen
- Laad-en losplaatsen voor elektrische voertuigen (EV)

Reacties:

- De doelstelling van 2025 kan ook remmend werken. Zet een stip op de horizon, hooguit 8 jaar vooruit. Die stip moet dynamisch zijn. Als ondernemer heb je anders de angst dat je straks de stad niet meer in kan. Dan ga je niet investeren. Zekerheidsstelling dat je 8 jaar kan blijven rijden.
- We moeten de Randstad zien als geheel, Den Haag en Rotterdam niet apart.
- De techniek is er nog niet klaar voor om zero emissie te gaan. Ook gas moet inzetbaar zijn.
- Het bestelverkeer blijft achter. In het MKB is de TCO berekend. Wat betekent het voor jou om elektrisch te rijden? De helft is beter af. Maar toch gaan de MKB'ers niet over op schoon rijden. Den Haag heeft veel laadstations en daarbij ook twee snelladers. Aanbod gemeente Den Haag: wanneer je elektrisch wil gaan rijden geef dan aan waar je een laadstation wilt, dan zorgen we ervoor.
- Er zijn geen/weinig schone bestelauto's. De Nissan EV200 is een alternatief maar niet voor iedereen geschikt.
- Er worden vier opties gezien:
 1. sloopregeling voor oude auto's (3000 – 5000 euro)
 2. het hoeft niet alleen elektrisch te zijn, ook CNG
 3. kan ook een elektrische bakfiets zijn daar is ook subsidie voor.
 4. daarna subsidie voor elektrisch.
- Let op: veel kleine auto's veroorzaken soms meer vertragingen dan 1 grote auto (gebundeld vervoer) of een volle trailer.
- Vergeet niet dat we tegenwoordig dynamisch plannen: we zien waar de vertraging is en op basis daarvan passen we de planning aan. Dat kan niet met elektrisch rijden dat heeft een beperkte actieradius.
- Ondernemers lopen een risico als een klant wegvalt die elektrisch wenst te rijden. Dan klopt de exploitatie niet meer. Er zijn nu ideeën om te komen tot een risicofonds om de voorlopers/koplopers hiermee te helpen. Voor de prototypes zijn geen business model op te bouwen. Het moet massaproductie worden.
- Wanneer wordt gewerkt via een hub moet de klant wennen. Zo lopen de financiële stromen anders. Voordeel voor de winkler is dat de goederen in een keer gecentraliseerd wordt gebracht of worden opgehaald. Je hoeft als winkelier weinig voorraad te hebben en gelijk wordt de afvalstroom meegenomen. Het is belangrijk om bij de nieuwe ontwikkelingen ook de retail te betrekken.
- Alleen met verruimen venstertijden kom je er niet. Gewoon voor 10 uur bevoorraden. Iedereen moet veranderen. Betrek de ontvangende partij er bij. Voor openingstijden heb je niets aan. De winkels zijn pas om 10 uur open.
- Betrek de retail, de winkelier erbij. Zij moeten ook veranderen. Het is maatwerk. Op schaal professioneel uitwerken van hub problematiek en in positie brengen van degene die betaalt. Verruiming venstertijden lopen de meningen uiteen. Van wel doen naar niet doen.
- Stoepparkeren is voor de bestelwagens een optie, niet voor de grote wagens.
- Richt logistieke routes in, bijvoorbeeld het gebruik maken van onder andere bus banen voor EV.
- Belangrijke factor is het te weten hoe laat de klant de bestelling wil hebben. Dat moet je digitaal hebben.
- Denk aan dynamische laad en losplaatsen. Daar zijn al apps voor.
- De subsidie van 5000 euro is te laag.

Tot slot

- Er ligt een aanbod van de gemeente Den Haag: wanneer je elektrisch wilt gaan rijden geef dan aan waar je een laadstation wilt, dan zorgen we ervoor.
- Op winkelstraat niveau zal er wellicht een pilot plaatsvinden. We gaan het dan gewoon doen. Retail wordt erbij betrokken.
- We gaan kijken naar openstelling busbanen voor EV. Dit is een serieuze suggestie vanuit TLN.
- Bij bundeling van vrachten met Hub of GUP ook euro 6 privileges?
- Via Bereikbaar Haaglanden, Michel Oldenburg, houdt de gemeente Den Haag contact met de aanwezigen.
- Vervolg: De Gemeente Den Haag gaat nu het kader uitwerken en er komt mogelijk een vervolg bijeenkomst met retailers/binnenstad bedrijven