



Van goed idee naar
dagelijkse praktijk

De Green Deal, met als doel een klimaatneutraal Europa in 2050, is even ambitieus als veelomvattend. Daniël Mes, die deel uitmaakt van het Green Deal-team van eurocommissaris Frans Timmermans, beantwoordt graag de meest prangende vragen over dit project.



'Met de Green Deal zetten we in op duurzaam, maar zeker ook op slim.'

de lange termijn, maar het is tegelijk belangrijk om realistisch te zijn en te blijven, ondanks de hoge ambities. Daarbij hoort de acceptatie dat je niet alles morgen al voor elkaar hebt.'

HVO100, nu al toepasbaar in 'gewone' dieseltrucks, is veel duurder dan reguliere diesel. Is de Europese Commissie van plan daar vanuit duurzaamheidsoogpunt iets aan te doen?

'Hier kijken we zeker naar, onder meer vanuit de fiscaliteit. We willen dubbele heffingen voorkomen, en juist toewerken naar een consistente aanpak in Europa, met de juiste prikkels voor het juiste gedrag. Ik verwacht dit punt overigens ook terug te zien in het Europese 'Fit for 55'-pakket, dat een emissievermindering van minimaal 55 procent in 2030 voorstaat.'

Is de Europese Commissie voorstander van terminals, waar trailers van de weg kunnen worden overgeheveld naar het spoor?

'De wens is te komen tot meer gecombineerd vervoer, om de doorstroom op de weg te bevorderen, maar ook om het vervoer in brede zin verder te verduurzamen. In dat plaatje passen dergelijke terminals. Alle modaliteiten moeten met elkaar kunnen concurreren, en dan niet alleen op prijs maar zeker ook op gemak en doorloop-snelheid. Dergelijke terminals, die hierop zijn ingericht, helpen daarbij.'

China claimt in 2060 klimaatneutraal te zijn. Hoe is dat te rijmen met het almaar stijgende aantal kolen-centrales in China? En wat doet de Europese Commissie hieraan?

'Verduurzaming houdt natuurlijk niet op bij de grens. Daarom gaan we hierover ook gesprekken aan met >>



Onlangs organiseerde Transport en Logistiek Nederland samen met Transfrigoroute Holland een webinar over de Green Deal. Tijdens dit webinar ging Daniël Mes onder meer in op de beschikbaarheid van zero-emissie vrachtauto's, de visie van de Europese Commissie op batterij-elektrische en waterstof-elektrische aandrijving en de inzet van Super EcoCombi's. De tijd was echter te kort om alle vragen te beantwoorden. Reden voor 'Nederland Logistiek' om de niet-beantwoorde vragen op een later moment alsnog voor te leggen aan Daniël Mes.

Hoe kijkt de Europese Commissie naar dual-fuels, waarbij aardgas of biogas wordt bijgespoten in een dieselmotor?

'Waar we naartoe werken, zijn vrachtwagens die elektrisch of door waterstof worden aangedreven. In sommige situaties, denk bijvoorbeeld aan de stadsdistributie, is zo'n zero-emissie scenario al heel realistisch en zie je zero-emissie transport dus ook steeds meer praktijk worden. Voor het transport over langere afstanden is zero-emissie nu nog niet realistisch, onder meer vanwege de zeer beperkte beschikbaarheid van het benodigde materieel. Wat automatisch maakt dat je voor dit soort transporten moet uitgaan van een transitiefase waarin ook mengoplossingen zoals bio-LNG tot de mogelijkheden behoren. Europa zet zich met geld en beleid in voor

landen buiten de Europese Unie. Zo ook met China. En hetzelfde geldt voor de Verenigde Staten, waar met de komst van Joe Biden hoogstwaarschijnlijk een andere, meer duurzame dynamiek gaat ontstaan. Echter, bovenal gaan we uit van eigen kracht. Wij willen op duurzaamheidsvlak leidend zijn in de wereld. En dan moet je niet te veel naar anderen, maar vooral naar jezelf kijken.'

Met het zero-emissie beleid in Nederland behoren we tot de koplopers in Europa. Betekent dat automatisch dat Nederland prioriteit krijgt bij de besteding van het geld uit het Europese herstelfonds?

'Besef wel dat de Europese Commissie niet over de besteding van het geld uit het herstelfonds gaat. De EU stelt geld beschikbaar aan de lidstaten, maar de lidstaten moeten plannen indienen om dit geld uiteindelijk ook te krijgen. Wat we vanuit onze rol wel trachten te doen, is richting geven. En aangezien we vol inzetten op verduurzaming, helpt het als je met een goed verhaal komt. En in die zin staat Nederland er goed op. Er wordt vanuit Brussel met veel interesse naar Nederland gekeken, bijvoorbeeld als het gaat om zero-emissie stadslogistiek. Nederland wordt wat dat aangaat echt als een baanbrekend land gezien.'

Hoe ziet de Europese Commissie de rol van artificial intelligence (AI) in het transport?

'Met de Green Deal zetten we in op duurzaam, maar zeker ook op slim. Want in onze ogen staat het één niet los van het ander. Sterker, het één versterkt het ander. We willen in Europa het juiste speelveld creëren om te kunnen experimenteren met nieuwe toepassingen als AI. Waarbij we het óók klein en simpel moeten houden, zodat het midden- en kleinbedrijf mee kan profiteren van de innovaties, en niet alleen het grootbedrijf. We willen slim vervoer toegankelijk maken voor iedereen. Onze doelen, op het gebied van innovatie maar ook op andere terreinen, moeten niet in de lucht blijven hangen, maar realiteit op de weg worden. Dat is ons streven, en dat is waar we voor gaan.'



Terugkijken

Op de website van TLN is het Green Deal-webinar met Daniël Mes terug te kijken via tln.nl/webinar/webinar-eu-green-deal. Tijdens dit webinar beantwoordt hij tal van kijkersvragen die niet in dit artikel aan bod komen.

'Mooie concepten tot wasdom laten komen'



Adrie Visbeen, mede-eigenaar van Daily Logistics Group, was een van de kijkers tijdens het TLN-webinar over de Green Deal. Hij spreekt van 'een goede sessie', maar is tegelijk positief-kritisch als het gaat om datgene wat besproken is.

'Natuurlijk is de Green Deal in de basis een prima initiatief. We moeten verduurzamen, anders gaat het in de toekomst echt mis. Echter, vervolgens stuit je op de vraag wat dit concreet betekent en – nog belangrijker – wat er concreet mogelijk is. Neem de Super EcoCombi, een innovatief voertuigconcept waarbij twee standaard trailers van 13,6 meter in één vrachtwagencombinatie worden vervoerd. Heel duurzaam en direct toe te passen, omdat de configuratie bestaat uit bestaande techniek. En dan zie je vervolgens dat zo'n duurzaam concept om allerlei redenen toch blijft hangen en geen praktijk wordt. Terwijl ze bijvoorbeeld in Finland al rondrijden.'

Volgens Visbeen is de oplossing niet zo moeilijk: 'Goede initiatieven, zoals de Super EcoCombi maar bijvoorbeeld ook de waterstoftruck, moet je structureel steun geven. En dan niet zoals toentertijd bij het Marco Polo-programma, waar je een zak geld kreeg en het vervolgens snel ophield. Maar met steun voor de lange termijn, om zodoende voor innovatieve ondernemers de grootste financiële risico's af te dekken, en een situatie te creëren waarin mooie concepten de kans krijgen tot wasdom te komen.'