

ALTERNATIEVE FEITEN

WAAR HET ENE TANKSTATION AL GROENGAS, LNG EN ELEKTRICITEIT VERKOOPT, HOUDT HET ANDERE HET OP DE TRADITIONELE BRANDSTOFFEN DIE ONS AL JAREN GEZELSCHAP HOUDEN. IS HET VERSTANDIG OM OOK ALTERNATIEVEN AAN TE BIJDEN? EN ZIJN AL DIE NIEUWE BRANDSTOFFEN WEL ZO DUURZAAM, OF WORDEN ZE GEHYPED? IS HET MOGELIJK EEN GOEDE KEUZE TE MAKEN VOOR DE KOMENDE JAREN OF MOET JE MET 'ALLE WINDEN MEEWAAIEN' OMDAT DE TOEKOMST NOG VEEL TE ONZEKER IS? IN DIT ARTIKEL VIND JE EEN AANTAL RELEVANTE KENMERKEN VAN DIE VERSCHILLENDE BRANDSTOFFEN. ZO KUN JE ZELF EEN BETERE KEUZE MAKEN.

Door Elske van de Fliert

Wat zijn die relevante kenmerken? Allereerst natuurlijk de economische factoren: welke kosten zijn ermee gemoeid, voor mij als tankstationhouder en voor de gebruiker? Als er geen goede economische businesscase te maken is, dan blijft het bij gebruik door een select gezelschap. Daarnaast is het natuurlijk relevant wie de brandstof gebruikt. De ene is geschikter voor particulieren, de andere zal eerder bedrijfsmatig ingezet worden. Hoe duurzaam is de brandstof eigenlijk? Misschien niet meer dan een intellectuele exercitie, maar als je de brandstoffen aanbiedt en er op wordt aangesproken, is het

wel nodig helder voor- en tegenstanders te woord te kunnen staan. En als je zelf een doelstelling hebt op het gebied van duurzaamheid is het natuurlijk belangrijk voor iets te kiezen dat hier echt een bijdrage aan levert. Als laatste is het belangrijk te weten of het moment van investeren in deze brandstof nu, op de korte termijn (twee jaar) of lange termijn (vijf jaar of meer) is.

Spekkoper als koploper?

Ontwikkelingen zijn er natuurlijk ook genoeg. Zo wordt er bio-LPG geproduceerd en wordt gekeken naar de mogelijkheden van mierenzuur. Zeer interessant om in de gaten te houden en zeker relevant als je een voortrekkersrol in duurzame brandstoffen wilt hebben. Verwacht extra kosten, maar ook extra aandacht van pers en politici omdat het bijzonder is. De echt innovatieve ondernemer, die goed weet hoe hij of zij dit marketingtechnisch uit kan buiten, is spekkoper bij het inzetten van dit soort brandstoffen.

Dieselvervanger HVO

Waar Shell al een aantal jaren GTL op de markt brengt, wordt de laatste tijd steeds meer aandacht besteed aan HVO. Deze dieselvervanger wordt uit reststromen gemaakt door waterstof te binden aan koolstofstructuren. Hiermee wordt een zeer schoon en volledig hernieuwbaar te produceren diesel gemaakt die geen nadelige gevolgen heeft voor de voedselketen. Op dit moment nog een tot twintig cent per liter duurder voor de consument, maar wel volledig in te passen in de huidige infrastructuur. Geschikt voor alle huidige dieselmotoren. Kortom, als je snel een duurzaam product wilt aanbieden voor de bewuste consument, dan ligt hier een kans. Zeker omdat je met HVO net zoveel meeneemt als met een gewone dieseltank en je dus niets verandert aan de actieradius.

Allemaal elektrisch?

Als we sommige politici en kranten mogen geloven, rijden we op korte termijn allemaal elektrisch. Het kan een reden zijn om in snellaadpalen op je station te investeren. De brandstofkosten voor de gebruiker liggen gemiddeld genomen laag (tot ongeveer de helft van benzine) en er zijn ook nog eens weinig onderhoudskosten. Het plaatsen van snellaadinfrastructuur vergt wel een aardige investering, maar als je de mogelijkheid hebt kan het slim zijn om de grond aan een exploitant ter beschikking te stellen. Geen kosten, wel het aanbod. In de komende jaren zien we vooral het aantal elektrische leaseauto's uitbreiden in combinatie met openbaar vervoer. Echt duurzaam is het pas als er echt groene stroom wordt aangeboden, van wind, water of zon. Omdat elektrisch rijden zoveel schoner is en groene stroom geen CO2 produceert, is het een grote verbetering qua duurzaamheid, ondanks de productie en afdanking van de accu. Die accu neemt overigens behoorlijk wat ruimte in, waardoor op dit moment de actieradius nog beperkingen kent. Van 200 tot ongeveer 700 kilometer, afhankelijk van het model.

Groengas voor nu

Groengas wordt ondertussen op ongeveer 160 stations in Nederland aangeboden. Dat lijkt nog niet veel, maar is een veelvoud van het aantal waterstof- en LNG-stations waarvan gedacht wordt in de komende vijf jaar. Ook hier kun je ervoor kiezen een externe exploitant toe te laten. Een investering zal rond de ton, twee ton liggen. Voor de gebruiker is het rijden op groengas goedkoop, ongeveer twee cent per kilometer goedkoper dan diesel. Groengas is vooral geschikt voor bestelbussen en auto's. Er zijn particulieren die een groengasauto rijden. Groengas gaat zeker nog een jaar of tien een oplossing bieden, waar elektrisch rijden of waterstof het nog niet is. Nu investeren houdt in dat de vruchten er nog van kunnen worden geplukt, anders is het te laat. Groengas wordt geproduceerd met reststromen uit bijvoorbeeld rioolwaterzuivering en mestvergisting. Zowel qua CO2-uitstoot als luchtkwaliteit een goede duurzame keuze. Omdat het gasvormig is, is er veel volume nodig, met beperkte actieradius. Van 300 tot 600 kilometer doorgaans.

'Grote broer' LNG

LNG is de grote broer van groengas in de zin dat transportbedrijven hiervan voor hun vrachtwagens gebruik maken. Nu nog wordt LNG geproduceerd van fossiel aardgas, maar op termijn van biogas. Ook hier is het voor de gebruiker qua brandstof goedkoper om op te rijden. Onderhoud en aanschaf zijn nog duurder. Investerings zijn behoorlijk omdat LNG koud wordt opgeslagen (ongeveer -130). Ruwweg tweemaal de investeringen voor groengas. LNG zal de komende vijftien tot jaar nog wel een rol spelen en is dus zeker het overwegen waard om in te investeren. Ook hier zijn vaak externe exploitanten actief. Omdat het vloeibaar is, kan er meer in een tank meegenomen worden dan bij groengas. Echter, vrachtwagens verbruiken ook een stuk meer dan de gemiddelde auto. Daardoor ligt de actieradius zo tussen de 800 en 1.200 kilometer.

Toepassingsmogelijkheden waterstof

Waterstof zal op termijn een deel van de elektrische, groengas- en LNG-markt vervangen. Maar het kan nog zeker veertig jaar duren voordat het helemaal zo ver is en alle vrachtwagens deze brandstof tanken. Zowel voor auto's, bestelbussen als vrachtwagens zijn er toepassingsmogelijkheden. Investerings liggen rond de twee tot viermaal hoger dan een LNG-station, afhankelijk van hoe het station wordt uitgevoerd. OV-bussen tanken bijvoorbeeld op een andere druk dan auto's, waardoor het bedienen van beide markten iets gecompliceerder is. Als het waterstof duurzaam geproduceerd wordt (uit groene stroom) is het zeker duurzaam, alhoewel ook hier met brandstofcel en batterij rekening gehouden moet worden in de totale milieubalans. Wil je voorop lopen, dan loont de investering nu de moeite. Qua actieradius en opslagcapaciteit is deze brandstof net wat beter dan groengas.

Elske van de Fliert is grondlegger van het CO2 afslankprogramma voor het wagenpark en de mobiliteit. Ze is expert op het gebied van groener, schoner en slimmer rijden. Elske rijdt al zo'n tien jaar op alternatieve brandstoffen. Haar bedrijf Zero-e helpt ondernemers met praktische mogelijkheden om duurzaam te ondernemen door het wagenpark te vergroenen en medewerkers de sleutel tot succes te maken. Kijk voor meer informatie op: zero-e.nl.