

# VERGROENING: TOURINGCARBRANCHE HEEFT NOG EEN LANGE REIS VOOR DE BOEG

**Hoewel de toekomst groen is, laat hij in de touringcarbranche nog eventjes op zich wachten. Duurzaam ondernemer Elske van de Fliert (Zero-E) sprak op het jaarcongres en de algemene ledenvergadering van Busvervoer Nederland over CO2-vermindering. “Er wordt gezegd: alles moet groener. Da’s toch een beetje makkelijk praten; op het moment kán nuluitstoot simpelweg niet.”**

TEKST: STEFAN KEERSSEMEECKERS

Van de Fliert studeerde Industrieel Ontwerp in Delft, en werkte daarna bij DAF. Bij de vrachtwagenfabrikant hield ze zich bezig met de uitstoot en de levenscyclus van de voertuigen. Sinds 2007 is ze duurzaam ondernemer; gericht op groener, schoner en slimmer rijden.

## **Beperkte opties**

Hoewel nulemissie nog ver weg is, valt er door touringcarbedrijven nog wel winst te boeken qua CO2-reductie. Volgens Van de Fliert zit de sector echter in een impasse. Ontwikkelingen die in andere branches

succes boeken, zijn nog geen serieus alternatief voor touringcars. “Elektrisch rijden is natuurlijk erg in opkomst; voor de zakelijke autorijder en ook steeds meer voor particulieren. Voor touringcars is de techniek helaas niet zomaar geschikt. De actieradius van een elektrische bus is nog beperkt, en bij de fabricage worden zeldzame metalen gebruikt. Je elimineert weliswaar de CO2-uitstoot, maar het is nog steeds schadelijk voor het milieu.”

Van de Fliert ziet meer in een toekomst die wordt aangedreven door waterstof.

“Voor deze techniek heb je ook zeldzame metalen nodig, maar hij is potentieel véél efficiënter dan een batterij. Ik verwacht dat waterstof een grote stap vooruit betekent voor de touringcarsector. Op dit moment is de techniek er helaas nog niet klaar voor. Hierdoor bevinden touringcarbedrijven zich in een lastige situatie. Sommige willen wel vergroenen, maar de opties zijn gewoon erg beperkt.”

## **Afslankprogramma**

Is een klimaatneutrale touringcarsector op de korte termijn realistisch? “Ik zie



het natuurlijk heel graag gebeuren. Het is makkelijk praten over klimaatneutraal rijden, maar momenteel kan het eigenlijk niet. Ik heb echt begrip voor de sector en het ontbreken van de vraag.” Als duurzaam ondernemer probeert Van de Fliert bedrijven wel te helpen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in elk geval te minimaliseren. Ze ontwikkelde met haar bedrijf Zero-E het zogeheten CO<sub>2</sub> Afslankprogramma.

“In een vijfdelige workshop kijken we met de mensen die bij de bedrijven werken naar hoe het beter kan. Vanuit de da-

gelijke praktijk bedenken we concrete doelstellingen en maken we een plan om ze te implementeren. Je reduceert je uitstoot niet van de ene op de andere dag, maar elk bedrijf kan er in zijn eigen tempo naartoe werken.” Van de Fliert neemt met de werknemers het wagenpark, de mobiliteit, het beleid, gedrag en tot slot de keten onder de loep.

“We kijken uitgebreid naar hoe het in elk geval zo zuinig mogelijk kan.” Hoewel nulmissie nog ver weg is, liggen er volgens haar ook kansen in het verminderen van

uitstoot. “Het is best mogelijk dat een onderneming binnenkort vol inzet op duurzaamheid en zich afficheert als ‘het groenste touringcarbedrijf’.”

#### **Andere benadering**

“Bedrijven die werken met aanbestedingen, bijvoorbeeld overheden of vervangend busvervoer bij het uitvallen van treinen, zijn helemaal vóór. Zij zetten groots in op het verminderen van uitstoot. Ze moeten eigenlijk wel, want het is een vereiste.” Voor andere touringcarbedrijven ligt het een stuk ingewikkelder. “De vraag



### 100% HVO

Hydrotreated vegetable oil (HVO) is een hernieuwbare brandstof, die wordt gewonnen uit biomassa. Deze stoffen, zoals afgewerkt frituurvet, worden behandeld met waterstof, vergast en weer verwerkt tot vloeibare brandstof.

In tegenstelling tot Gas-To-Liquid-diesel (GTL), wordt 100% HVO niet gemaakt van fossiele grondstoffen. Hoewel de verbranding van GTL en 100% HVO hetzelfde is, zorgt het productieproces van HVO voor minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ten opzichte van normale diesel reduceren zowel GTL als HVO de uitstoot van stikstof, fijnstof en zwavel. Bijkomend voordeel is dat GTL en HVO geen aanpassing van de dieselmotor vereist.

Recent stapte de Haarlemse touringcaroperator Jan de Wit Group al over op het gebruik van 100% HVO. Het bedrijf hoopt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zijn vloot (100 touringcars) met 90% te reduceren. De Jan de Wit Group ziet de brandstof als geknipte tussenoplossing tot de overstap naar waterstofaandrijving. De onderneming verwacht dat de benodigde technologie en infrastructuur over vijf à tien jaar beschikbaar zullen zijn.

Fabrikanten als Toyota en Hyundai geloven in een toekomst die wordt aangedreven door waterstof. Toyota hoopt dat zijn brandstofceltrucks binnen vijf jaar een serieus alternatief zijn voor dieselvrachtwagens. Het Amerikaanse Nikola Corp presenteert in april twee nieuwe vrachtwagens: een torpedofront voor de Amerikaanse markt, en een frontstuurmodel dat is bedoeld voor Europa.



vanuit de consument is er eigenlijk niet; die wil gewoon vervoerd worden. CO<sub>2</sub>-reductie gaat gepaard met investeringen en in die zin ontbreekt het aan noodzaak." Het blijft lastig. "Veel vakantiereizigers interesseert het helemaal niet hoe vervuילend hun bus is. Of een touringcarbedrijf er - naast minder uitstoot - verder baat bij heeft, is onzeker."

De term 'elektrisch rijden' wordt vaak gebruikt, maar de techniek is niet makkelijk toepasbaar op alle vervoerssectoren. "Lijnbussen in het openbaar vervoer rijden in principe voorspelbare routes,

dus daar is meer mogelijk. Met een touringcar vang je de ene keer gestrande treinreizigers op, en de week erop rijd je met jongeren naar Spanje. Beiden vereisen een totaal andere benadering en infrastructuur. In China zien we dat elektrische touringcars wél gebruikt worden, maar die markt is natuurlijk niet te vergelijken."

### In de spiegel kijken

Touringcars vormen toch ook een aparte markt. De relatief kleine touringcarsector staat niet bepaald vooraan als het gaat om technologische vernieuwing. "Ver-

voersfabrikanten richten zich allereerst op vrachtwagens, op ruime afstand gevolgd door bussen voor het openbaar vervoer. Touringcars komen dáár nog eens achteraan, dus het is ook niet zo dat bedrijven érg veel keuze hebben qua samenstelling van het wagenpark."

Hoewel het perspectief op nulmissie momenteel dus niet bijzonder goed is, kan het ook geen kwaad om soms even in de spiegel te kijken. "Ik hoor af en toe nog steeds dat chauffeurs hun bus een uur lang stationair laten draaien. Dan gebruik je de touringcar eigenlijk als een soort



‘strandkachel’. Op het gebied van rijgedrag kan er ook winst geboekt worden. Voor een échte omslag zijn de omstandigheden nog niet optimaal, maar met een beetje inzet kom je al ver.”

Op dit moment is Van de Fliert voorstander van Hydrotreated Vegetable Oil (HVO), oftewel ‘blauwe diesel’. “Bedrijven zouden ook hun CO<sub>2</sub>-emissie kunnen compenseren. Dat is beter dan helemaal niets doen. Het gevaar is wel dat ze dan misschien denken: ‘Oh, we compenseren onze uitstoot al, dus we zijn nu eigenlijk klaar...’”

## CO<sub>2</sub>-REDUCTIE WEL ÉN GEEN THEMA

Hilbert Michel, beleidsmedewerker van Busvervoer Nederland: “Wij en onze leden herkennen ons zeker in de pijn- en knelpunten die Elske benoemde. Daarnaast begrepen we van veel aanwezige leden dat haar nuchtere benadering érg werd gewaardeerd.”

Volgens Michel is de CO<sub>2</sub>-vermindering wel én geen thema voor de touringcarbranche. “De sector wil wel vergroenen, maar we zien tegelijkertijd weinig mogelijkheden. Qua uitstoot per reizigerskilometer zitten we al aan de goede kant van de streep, maar de volgende stap, nul uitstoot, is véél moeilijker.” Lange reizen zijn met elektrische aandrijving gewoon nog niet mogelijk. “Al was het technisch mogelijk, dan speelt de oneerlijke concurrentie van bijvoorbeeld het vliegtuig nog een rol.” Michel doelt op de btw-vrijstelling op vliegtickets en het ontbreken van accijns op kerosine. “De benodigde investeringen zijn daardoor eigenlijk niet terug te verdienen.”

De toekomst lijkt dus óók voor touringcars groen, maar volgens Michel is het even wachten op het juiste moment. “Helaas lukt dat niet zelfstandig; ondanks de goede wil zijn we daar te klein voor. Qua ontwikkelingen in de aandrijvingstechniek volgen we als sector de vrachtwagens; de aandrijving van de voertuigen verschilt eigenlijk nauwelijks van elkaar.”

Michel blijft optimistisch, als hij ziet hoe snel de ontwikkelingen gaan in de vrachtwagenbranche. “Er wordt al veel gewerkt aan elektrische trucks, waterstofaandrijving, brandstofcellen; het is een kwestie van tijd voordat touringcars ook de volgende stap kunnen zetten.”