



ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN

Nog niet voor morgen

Aardgas, waterstof, elektriciteit of wind: het aanbod van alternatieve brandstoffen is ruim genoeg, maar hoe zit het in de praktijk? Uit het project 'Powering Logistics 2020' van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) blijkt dat deze alternatieve brandstoffen voor (zwaar) wegvervoer nog niet matuur genoeg zijn om het transport van morgen in te palmen.

Yannick Haesevoets
yannick.haesevoets@transportmedia.be

Het VIL deed samen met VITO en een groep van veertien bedrijven onderzoek naar welke brandstoffen vandaag daadwerkelijk inzetbaar zijn voor goederenvervoer met een massa toelaatbaar vermogen (MTM) van meer dan 3,5 ton. Bovendien werd er ook in de praktijk getoetst naar de rendabiliteit en de operationele werking van deze brandstoffen.

Uit dit onderzoek is gebleken dat enkel voertuigen op CNG, LNG en met hybride aandrijflijnen vandaag technisch voldoende matuur zijn en in mindere of meerdere mate te beantwoorden aan de operationele vereisten. Toch zijn de kostenplaatjes met de huidige brandstof- en voertuigprijzen echter in alle gevallen negatief.

MEERPRIJS EN BEPERKT AANBOD

Onder andere de meerprijs en het beperkte aanbod van CNG of LNG voertuigen zijn één van de redenen waarom alternatieve brandstoffen nog niet klaar zijn voor het grote publiek. Daarnaast is ook het aanbod aan voertuigen op CNG of LNG te beperkt. Enkel Iveco en Scania bieden vandaag volwaardige trekkers aan, maar uit de testen bleek dat de vermogens van respectievelijk 330 en 340 pk niet inzetbaar zijn om zware lasten te vervoeren, laat staan op heuvelachtig terrein. Bovendien ligt het kostenplaatje van deze voertuigen tot 40% hoger dan vergelijkbare (doch krachtigere) dieselmotoren. Tenslotte is de tankinfrastructuur in Vlaanderen te beperkt. Hoewel er een



Enkel Iveco en Scania bieden vandaag volwaardige trekkers aan, maar uit de testen bleek dat de vermogens van respectievelijk 330 en 340 pk niet inzetbaar zijn om zware lasten te vervoeren.

inhaalbeweging aan de gang is (mede dankzij DATS24) op gebied van CNG-tankstations, moet er nog hard gewerkt worden aan een netwerk van LNG tankstations op strategische locaties. Met slechts twee tankstations lopen de omrijkmeters veel te hoog op. En met de beperkte autonomie van de CNG en LNG voertuigen is de komst van een uitgebreide infrastructuur een opportuniteit.