

Elektrische ov-bus moet prestatie opschroeven

Rond 2025 rijden alle openbaarvervoerbussen in ons land zonder uitstoot van schadelijke emissies, zo wil het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Maar hoe zit het met de prestatie tussen bijvoorbeeld elektrische bussen en de huidige dieselbussen? TNO onderzocht de prestaties van een 12 meter lange elektrische bus in de praktijk: dat kan nog beter.

Het onderzoek richtte zich op het energieverbruik en de actieradius. 'Er was nog geen enkele methode beschikbaar om een dergelijke studie te doen,' vertelt Sam van Goethem van TNO. 'We kozen voor een combinatie van meetprocedures die gangbaar zijn voor gewone benzineauto's en bussen.' Eind november 2012 vonden de proefnemingen plaats op een proefterrein in Lelystad. Een elektrische Ebusco-bus reed eerst een aantal rondjes om het energieverbruik

vast te leggen. Dat kwam neer op gemiddeld ongeveer 1,15 kWh/km. Uit de vervolgproef bleek dat de bus met een volledig opgeladen accu een afstand van 177 km kon afleggen; overigens onder slechte weersom-

standigheden. 'Sommige stadsbussen leggen op een dag geen grotere afstand af,' aldus Van Goethem, 'maar op andere lijnen rijden bussen soms veel verder. Door tussendoor de accu op te laden is de actieradius

te verhogen. Maar dat kost wel tijd en dus geld. Ook blijkt er nog winst te behalen door de rijprestaties te verbeteren, bijvoorbeeld door met de remenergie elektriciteit op te wekken.' (RK)



Op een proefterrein in Lelystad werd de elektrische Ebusco bus uitvoerig door TNO getest

ANWB: persoonlijke mobiliteitsmanager

De ANWB treedt vanaf 1 mei actief op als bond voor duurzame mobiliteit. Onder meer opent die dag het bespaarplatform: anwb.nl/besparen, waar mensen een persoonlijk bespaaradvies krijgen wat betreft hun reisgedrag. Voor de ontwikkeling van de bespaaradviezen werkt de ANWB samen met TNO.

Besparen is de insteek waarmee de ANWB haar leden wil betrekken bij duurzame mobiliteit en bij het platform. Bezoekers wordt een aantal vragen gesteld over hun actuele reispatroon en krijgen daarbij – afhankelijk van hun antwoorden – gerichte adviezen voor alternatieve vervoerswijzen of – als ze toch met de auto zouden moeten of willen reizen – adviezen voor zuiniger rij-

den. Monique Verhoef, senior medewerker beïnvloeding van de ANWB: 'deze aanpak is geïnspireerd op de populaire Amerikaanse test 'wat is je echte leeftijd?'. Deze uitgebreide test van zo'n 20 minuten bevat allerlei vragen over je gezondheid. Vanuit een goed georganiseerde backoffice geeft de medische wereld vervolgens persoonlijke gezondheidsadviezen, gerelateerd aan de antwoorden.

Dit beparingsplatform bevat een vergelijkbare backoffice. Verhoef: 'TNO heeft meegedacht over de vraagstelling en krijgt geanonimiseerde data terug die wordt gebruikt ter validatie van hun eigen data-analysemodel. Dit is een model dat de effectiviteit van mobiliteitsmaatregelen analyseert. De ANWB analyseert ook informatie uit dit platform en is met name geïnteresseerd in knelpunten die leden aangeven om over te gaan op duurzame vormen van mobiliteit, zodat de bond daar gericht actie op kan voeren.'

De ANWB maakt deze stap naar duurzame mobiliteit om meerdere

redenen. Verhoef: 'We stellen vast dat de kosten voor automobilititeit hoog zijn, daarnaast merken we dat jongeren minder waarde hechten aan een rijbewijs. En wij signaleren ook een steeds bredere trend van bezit naar gebruik, denk aan deelauto's of aan andere vormen van vervoer. Anderzijds rijden ouderen juist meer en langer in de auto. De ANWB wil voor al deze weggebruikers relevant blijven en als maatschappelijke organisatie duurzame mobiliteit stimuleren omdat het CO₂, geluid en files reduceert. En, niet in de laatste plaats: omdat het kosten bespaart. (NB)