

# TRANSPORTSECTOR GROENER OP WEG

VOOR TRANSPORTEURS IS HET GOED OM TE WETEN DAT CO<sub>2</sub>-BEPERKENDE MAATREGELEN GELD KUNNEN OPLEVEREN. MET HET DEMONSTRATIEPROGRAMMA 'TRUCK VAN DE TOEKOMST' WILLEN TNO EN DE NEDERLANDSE OVERHEID DE SECTOR HIERVOOR ENTHOUSIAST MAKEN.

TEKST: Enith Vlooswijk

**N**aast het op peil houden van de bandenspanning bestaan er nog veel meer trucs en systemen die de gang naar de brandstofpomp uitstellen. Zó veel zelfs, dat transporteurs soms door de bomen het bos niet meer zien. Doordat bovendien van veel CO<sub>2</sub>-beperkende maatregelen onduidelijk is wat ze een bedrijf opleveren, zijn transportondernemers vaak terughoudend in de aanschaf of toepassing ervan.

'Bepaalde mogelijkheden worden niet breed gebruikt, omdat veel ondernemers de kat nog uit de boom kijken', constateert Willar Vonk, projectmanager Sustainable Transport bij TNO. 'Dat je geld kunt verdienen met duurzaam ondernemen, daarvan is de sector zich onvoldoende bewust.'

## DAGELIJKE PRAKTIJK

De beste manier om de uitstoot van koolstofdioxide te beperken, is brandstofbesparing.

Hoeveel zuiniger een truck precies rijdt door verschillende maatregelen, toonde TNO het afgelopen jaar aan met het demonstratieprogramma 'Truck van de Toekomst'. Bij ruim vijfhonderd vrachtauto's werden zeven systemen getest. De onderzoekers bekeken niet alleen de werkelijke besparing, maar zochten ook uit hoe gebruiksvriendelijk en kosteneffectief de systemen zijn in de dagelijkse praktijk. 'Een brandstofverbruik-coach heeft bijvoorbeeld weinig nut als de bestuurder zijn gedrag niet aanpast', legt senior businessconsultant ir. Gertjan Koornneef uit.

De resultaten van het project zijn gebundeld in een rapport dat staatssecretaris Wilma Mansveld van Infrastructuur en Milieu half juni in ontvangst nam. Op grond van de data kunnen transporteurs nu besluiten welke maatregelen voor hun bedrijf geschikt zijn.

## OBJECTIEVE EMISSIEGEGEVENS

Het programma maakt deel uit van een breder plan van aanpak om de transportsector te vergroenen. Volgens Europese plannen dient de CO<sub>2</sub>-uitstoot van transport in 2050 te zijn afgenomen met 60% ten opzichte van 1990. Er zijn in dat kader al strikte normen geformuleerd.

**'Dat je geld kunt verdienen met duurzaam ondernemen, daarvan is de sector zich onvoldoende bewust.'**

leerd voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's. Ook CO<sub>2</sub>-normering voor vrachtwagens wordt overwogen.

TNO ondersteunt zowel de nationale als de Europese overheid bij het ontwikkelen van beleid om deze doelen te halen. Dat beleid kan regelgeving betreffen, maar ook stimuleringsmaatregelen voor de ontwikkeling van schonere technologie door de auto-industrie. Omdat er bij dergelijke maatregelen veel belangen zijn gemoeid, is het noodzakelijk dat ze gestoeld zijn op objectieve emissiegegevens. TNO baseert haar beleidsadvies op eigen metingen, onderzoek en ontwikkeling. Daardoor zijn overheden niet uitsluitend afhankelijk van de emissiedata die de voertuigindustrie aanlevert. Tegelijkertijd houdt TNO bij het advies rekening met de mogelijkheden van de industrie. Want, zegt Vonk, 'de industrie moet telkens weer investeren in nieuwe technologieën. Doordat wij die zelf ook ontwikkelen,

## ZEVEN SYSTEMEN

TNO onderzocht zeven verschillende systemen om brandstof te besparen tijdens een vrachtwagenrit.

TNO innovation for life	BRANDSTOFBESPARING	TERUGVERDIENTIJD	GEbruikers-ERVARINGEN
Lage rolweerstand banden	0   ██████████   10%   2-4 %	██████████   0 JAAR	7,7
TPMS	0   ██████████   10%   0,5-2,5 %	██████████   1,5-3 JAAR	7,3
Uitlijning	0   ██████████   10%   0-4,5 %	██████████   0,6 JAAR	7,7
Afnetten lege containers	0   ██████████   10%   3,5-5,5 %	██████████   ?	7,8
Zijafscherming trailer	0   ██████████   10%   2,7-6 %	██████████   0-2,2 JAAR	7,8
Aerodynamische spatlappen	0   ██████████   10%   0,5-1,5 %	██████████   1,6 JAAR	7,6
ICT: brandstofmanagement	0   ██████████   10%   1-8 %	██████████   0-2,8 JAAR	7,1



hebben we veel kennis van actuele innovaties. We kunnen dus beoordelen welke eisen realistisch zijn. Het is belangrijk dat er uiteindelijk robuuste wetgeving komt, zodat voertuigen niet alleen op papier, maar ook in de praktijk schoner en zuiniger zijn.'

#### PROEFTUIN

De onafhankelijke positie van TNO in de sector, in combinatie met de technische expertise van de TNO'ers, maakt het bovendien eenvoudiger om een proeftuin als 'Truck van de Toekomst' van de grond te krijgen. TNO vond veel transporteurs bereid om aan het onderzoek mee te doen.

'Aan het aantal aanmeldingen voor het demonstratieprogramma zie je dat het onderwerp actueel is', zegt Vonk. 'De uitvoering van het project gebeurt direct in de praktijk van de transportsector. Daardoor leren we heel veel

en de resultaten zijn direct toepasbaar. Het is dankbaar en leuk werk om de sector zo te kunnen ondersteunen met verduurzaming.'

#### INFO:

[gertjan.koornneef@tno.nl](mailto:gertjan.koornneef@tno.nl), [willar.vonk@tno.nl](mailto:willar.vonk@tno.nl)



**10.000 kg p.p.**  
 Met z'n allen stooten we in Nederland in 2011 zo'n 167.600 miljoen kilogram CO<sub>2</sub> uit, oftewel ruim tienduizend kilo per persoon. Dat deden we deels rijdend: 31.020 miljoen kilogram CO<sub>2</sub> kwam via de uitlaatpijpen van het wegverkeer in de atmosfeer terecht. Vrachtvoertuigen stootten samen 10.460 miljoen kilogram CO<sub>2</sub> uit – iets meer dan de helft van wat personenauto's veroorzaakten. (BRON: CBS/StatLine)