

Truck op stroom



Claes Nilsson (Volvo): „Onze truck is ideaal in steden.“
VOLVO TRUCKS



VOLVO TRUCKS In Göteborg rijdt de FL Electric als vuilniswagen rond.

FL Electric | Als eerste fabrikant zet Volvo wereldwijd een elektrische vrachtauto in de markt. Bedrijven en overheden kunnen hem vanaf nu bestellen. In Zweden rijdt hij al rond.

NIEK SCHENK

Volvo is Tesla te slim af. Terwijl ze bij de Californische fabrikant nog experimenteren met elektrische vrachtauto's, namen twee klanten van Volvo er deze maand al één in gebruik. Tesla mikt vooral op het zware goederenvervoer over lange afstanden. Hoewel Volvo daar ook aan werkt, geven de Zweden met de FL Electric voorrang aan een compacter model dat ideaal is voor het vervoer in en om Europese steden.

Tesla's elektrische vrachtwagen in spe lijkt vooral ontwikkeld voor de Amerikaanse highways. Hij kan 480 tot 800 kilometer rijden zonder bij te laden. Koeriersdienst UPS heeft 125 exemplaren besteld, PepsiCo tekende in op 100 exemplaren en ook DHL heeft interesse getoond. Intussen hebben ook andere fabrikanten, vooral in China, de eerste stappen gezet op het gebied van volledig elektrische trucks.

Dat er veel belangstelling voor is, laat zich raden. Elektrische vrachtauto's leveren voor het milieu zo mogelijk nog meer winst op dan elektrische personenauto's. Juist het vrachtvervoer is immers een van de grootste veroorzakers van luchtvervuiling én geluidsoverlast in woongebieden.

Als de elektrische Volvo langs rijdt, produceert hij 69 decibel geluid. Een vergelijkbare diesel produceert 79 dB. Dat lijkt een klein verschil, maar volgens Volvo scheelt het voor het menselijk gehoor gevoelsmatig de helft.

's Nachts op pad

Het is nu ook weer niet nodig om een kunstmatig geluid in te bouwen. Voetgangers en fietsers horen de elektrische truck toch wel aankomen, stelt Volvo. Want hij produceert nog altijd meer geluid dan een personenauto. Dat komt vooral door het bandengeluid.

Het stillere karakter leidt er in elk geval toe dat ze vaker 's nachts op pad kunnen zonder stedelingen wakker te maken. Doordat zo'n truck 's nachts ook niet vastloopt in druk stadsverkeer, gaat het afleveren of ophalen van goederen tot wel een derde sneller, heeft Volvo becijferd. Dat scheelt in de bedrijfskosten. Bovendien er is minder kans op ongevallen, omdat het stiller is op straat. Bijkomende winst voor de stad is dat de verkeersdrukke overdag afneemt.

„Overal ter wereld vragen steeds meer steden om milieuvriendelijke

oplossingen voor het transport", zegt Claes Nilsson, presidentdirecteur van Volvo Trucks. „De elektrische truck betekent niet alleen winst voor de leefomgeving in steden. Ook de mensen die in en om zo'n auto werken, krijgen een prettiger werkomgeving. En doordat deze truck geen uitlaatgas verspreidt, kan hij gemakkelijk tot ver in een magazijn, terminal of overdekte markthal rijden."

Vuilnisauto

De Volvo FL Electric is niet alleen inzetbaar voor stadsdistributie, maar bijvoorbeeld ook als vuilnisauto. Met volledig opgeladen batterijen komt hij 300 kilometer ver. Zo kan een elektrische vuilnisauto een volledige dienst van acht uur draaien, voordat hij weer aan de laadpaal moet. Het opladen duurt, afhankelijk van het type stroomaansluiting, twee tot tien uur. De stroomaansluiting is dezelfde als die voor elektrische personenauto's.

Over de prijs wil Volvo nog niets zeggen, maar voorlopig zullen elektrische trucks duurder zijn dan vrachtauto's op diesel. Dat komt onder meer door het grote en kostbare batterijpakket dat ze nodig hebben. Maar de verwachting is dat de prijs voor autobatterijen komende jaren door massaproductie en nieuwe technologie daalt. Bovendien wordt de hogere prijs van de elektrische truck voor een belangrijk deel gecompenseerd doordat stroom goedkoper is dan diesel en doordat elektrische aandrijving minder onderhoud nodig heeft dan een verbrandingsmotor.

Minpunten

Bij Volvo is de voorverkoop al gestart en inmiddels zijn de eerste twee klanten in Göteborg, de thuishaven van Volvo, ermee de weg op gegaan. Dat zijn afvalverwerkingsbedrijf Renova en

transportbedrijf TGM, dat er vooral supermarkten mee gaat bevoorraden.

Hoewel de elektrische truck in veel opzichten ideaal lijkt, zijn er nog wel een paar minpunten. De productie, vooral van de batterijen, leidt tot meer CO₂-uitstoot dan bij een dieseltruck. Eenmaal in gebruik is de uitstoot wel minder.

Een ander nadeel: Volvo gaat er van uit dat een truck gemiddeld twaalf jaar mee gaat, maar bij de elektrische variant zullen na een jaar of zes de batterijen uitgeput zijn. Dan moeten ze vervangen worden, door nieuwe of gerecyclede. Dat is een dure grap.

En tot slot: de luchtkwaliteit zal er pas echt van profiteren als de elektrische trucks op groene stroom rijden. Grote delen van Europa gebruiken nog nauwelijks groene stroom. Ook in Nederland komt een aanzienlijk deel van de stroom nog altijd uit milieuvriendelijke elektriciteitscentrales.