



**PATRICIA DE WILDE** is eigenaar/directeur van Bureau Qtrans B.V.

Door haar jarenlange werkervaring in de mobiliteitssector (transport/automotive) richten haar werkzaamheden zich met name op branchegerelateerde adviestrajecten. Tevens is zij secretaris bij BOVAG voor de afdeling truck- en trailerbedrijven.

## Een alternatief voor alternatieve brandstof

Historicus Maarten van Rossem vindt de hoeveelheid aandacht voor biobrandstoffen vanwege het klimaat een schertsvertoning. Volgens de historicus grijpen we naar biobrandstoffen om ons huidige onzinnige energieverbruik te handhaven. “Terwijl daar het probleem zit”, zei hij begin vorig jaar in een gesproken column in het Volkskrant Kennis-Café. Van Rossem vindt dat de Nederlander zijn energieverbruik moet halveren. “Dat kan gemakkelijk. Hou op met al dat vliegen naar die Turkse zuidkust. Ga op de fiets naar Bennekom, naar pension Dennenrust, en fiets na drie weken weer terug. Dat deden uw grootouders ook.”

Biobrandstoffen worden gewonnen uit planten en zijn in theorie klimaatneutraal, omdat ze evenveel kooldioxide vastleggen als bij gebruik loslaten. Volgens de Europese Unie zou in 2020 10 procent van de autobrandstof te bestaan uit biobrandstof. Afnemers van olie in de voedingssector zagen al een verhoogde concurrentie uit de brandstofsector. In 2007 zijn de grondstoffen voor voedingsmiddelen met zo'n 16 procent gestegen. Dierlijke en plantaardige oliën zijn in één jaar 45 procent duurder geworden. Palmolie spant de kroon met 80 procent prijsstijging.

Immiddels overweegt de EU daarom de richtlijn biobrandstof aan te passen. Zijn er alternatieven of moeten we ons aansluiten bij de mening van Maarten van Rossem? Er zijn alternatieven zoals ethanol, methanol, aardgas, elektriciteit of waterstof. Gas wordt al jaren gebruikt als goedkoop alternatief voor benzine. Toch laat een grootschalige overstap op gas lang op zich wachten, aangezien de inbouw van een gastank vrij duur is en de tank veel ruimte in beslag neemt. Auto's op elektriciteit zijn ook daadwerkelijk schoner, maar veroorzaken indirect alsnog vervuiling, omdat de elektriciteit nog wel opgewekt moet worden. Daarbij duurt het opladen van een elektrische auto vaak vrij lang, is de snelheid beperkt en moet de accu sneller vervangen worden dan een gewone accu. Een andere zeer milieuvriendelijke vorm van brandstof, is waterstof. Waterstof wordt tegenwoordig gezien als dé brandstof van de toekomst wat voertuigen betreft. Deze vorm van brandstof is ideaal, omdat de uitstoot uitsluitend bestaat uit waterdamp. Daarbij is water eveneens een hernieuwbare energiebron en is het probleem van schaarste niet aan de orde. Het enige nadeel is dat er iets vaker getankt zal moeten worden. Alleen aanschaf van een truck op waterstof is op dit moment zonder subsidie gewoonweg onbetaalbaar.

Vooralsnog sluit ik me aan bij de uitspraak van Maarten van Rossum. Wat mij betreft kunnen we ons allemaal een stuk kritischer opstellen bij het gebruik van onze auto. Natuurlijk is de Nederlandse vervoerder op de hoogte van de hoge dieseloliekosten. Natuurlijk houdt de gehele mobiliteitssector zich bezig met duurzame investeringen... Toch ben ik verbaasd hoe weinig echte tijd en aandacht (meten = weten) wordt besteed aan het zuiniger en bewuster omgaan met het verbruik van de auto en het gedrag van de chauffeur. Ik ben ervan overtuigd dat 75% van het gehele nationale wagenpark minimaal 3 tot 4 % kan besparen op de dieselolie. Een verdienste van gemiddeld zo'n 40.000 euro per jaar per truck, om nog maar niet te spreken van reductie op de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

*Patricia de Wilde,*  
eigenaar Qtrans B.V.

“We kunnen ons allemaal een stuk kritischer opstellen bij het gebruik van onze auto”