



Voor de vakwebsite eurotransport.de reageerde Siemens Mobility op de 11 meest genoteerde kritiekpunten en vooroordelen in verband met vrachtwagens onder bovenleidingen.

We vertaalden dit voor u.

SIEMENS

Is het gebruik van een vrachtwagen met pantograaf onder een bovenleiding ook economisch (operationeel) zinvol? Zijn er cijfers met betrekking tot de winstgevendheid?

Ja, een groot aantal onderzoeken bevestigt dit, bijvoorbeeld door de BDI, het Nationaal Platform voor de Toekomst van Mobiliteit in Duitsland, het Öko- en het Ifeu-Instituut.

Bedrijfsmatig: 16.000 euro aan brandstofbesparing per jaar voor 100.000 km rijden onder bovenleiding.

Maatschappelijk: De kosten per vermeden ton CO2 liggen rond de 450 euro. In vergelijking met de bekende alternatieven is de eHighway de goedkoopste. De kosten van vrachtwagens op waterstof-brandstofcellen zijn ongeveer drie keer zo hoog.

Zolang ze biomethaan tanken, zijn CNG / LNG-vrachtwagens al klimaatneutraal. Waarom wordt dit vaak niet genoemd?

Dat klopt. Biobrandstoffen (vooral die gemaakt van afval) kunnen een zinvolle bijdrage leveren aan het behalen van klimaatdoelstellingen. De kritische factor hierbij is echter voldoende beschikbaarheid en de duurzame herkomst.

Als het systeem met bovenleidingen de grote hit was geweest, zou de trolleybus overleefd hebben, maar dat is niet zo. Waarom?

Bovenleidingen hebben zich decennialang bewezen op de meest uiteenlopende gebieden (zowel technisch als economisch). Ze zijn vooral handig wanneer een voldoende groot verkeersvolume de aanleg ervan rechtvaardigt. Dit is het geval op druk bereden trajecten van doorgaande snelwegen, terwijl dit bij trolleybussen niet altijd het geval is. De operationele processen van bussen in steden maken ook steeds vaker het gebruik van batterij-elektrische voertuigen mogelijk, wat vandaag niet mogelijk is met vrachtwagens die vele kilometers per dag afleggen.

Er zijn al geëlektrificeerde goederenlijnen: de spoorwegen. Het elektrificeren van vrachtwagens is een verspilling van belastinggeld. Zie je het echt anders?

Het systeem kan bijvoorbeeld worden gefinancierd door middel van de bestaande kilometerheffing voor vrachtwagens, aangezien het bovenleidingsysteem een integraal onderdeel zal uitmaken van de wegeninfrastructuur. In het algemeen moet gezegd worden dat wanneer we vracht op de weg koolstofneutraal willen maken eHighway de laagste kosten heeft, zowel maatschappelijk als bedrijfseconomisch. Uiteraard is het van belang dat de verschuiving van het goederenvervoer naar het spoor doorzet. Maar omdat dit gezien de verwachte forse toename van het vrachtverkeer, nooit helemaal voldoende zal zijn, zelfs in de meest ambitieuze scenario's voor het spoor, hebben we extra klimaatvriendelijke oplossingen nodig voor zwaar vrachtvervoer over de weg.

Er is een groot potentieel om over te stappen op het spoor. Om dit potentieel te kunnen hebben is het belangrijk om de rails te digitaliseren. Waarom pleit Siemens hier niet voor, terwijl het bedrijf over veel spoorwegkennis beschikt?

Als onderdeel van de "Future Rail Alliance" werkt de hele spoorwegsector hard aan dit onderwerp, dat ook wordt ondersteund door passend verhoogde budgetten, ook door Siemens Mobility. Maar ook hierop geldt het antwoord op de vorige vraag: verdere en stevige groei van het goederenvervoer op het spoor is essentieel, maar het zal niet volstaan. We moeten dus ook kijken naar het klimaatvriendelijker maken van zwaar vrachtvervoer over de weg.

Met moderne telematica en routepanning kan eenvoudig tien procent op de brandstofkosten worden bespaard. Zou dat niet de betere hefboom zijn?

Deze vermeende tien procent die aan eHighway wordt toegemeten berust op een misverstand. Dit percentage is gebaseerd op het feit dat de geëlektrificeerde testroute in Hessen (DL) ongeveer tien procent uitmaakt van het totale traject van de daar geteste vrachtwagens. Met een hoger aandeel elektrificatie in het traject wordt uiteraard een hoger aandeel brandstofkosten bespaard. Het ene hoeft overigens het andere niet uit te sluiten waar door het effect cumulatief kan zijn.

In de winter is de bovenleidingstruck geen alternatief. De wegen zijn glad, de bovenleiding zorgt voor problemen. Hoe kun je dat uitsluiten?

Het bewijs van geschiktheid voor de winter werd met succes geleverd tijdens onze testoperatie in Zweden.

Als de bovenleidingen ijzig zijn, treden lichtflitsen op. Chauffeurs zijn verblind. Is dat geen groot risico?

In tegenstelling tot het spoor zal de bovenleiding waarschijnlijk niet bevroren door intensiever gebruik. Niettemin is er een de-icing-systeem ontwikkeld dat indien nodig kan worden gebruikt.

Er zijn proeftrajecten in Duitsland, maar er zijn bijna geen voertuigen op de weg. Waarom is dat zo en is het op die manier wel mogelijk om inzichten te krijgen?

De veldtesten in Duitsland zijn bedoeld om kennis op te doen. De voertuigen die momenteel beschikbaar en nog gepland zijn, zijn hiervoor voldoende. Voor de in de volgende fase geplande commerciële routes zal inderdaad wel een aanzienlijk groter aantal voertuigen beschikbaar moeten zijn.

Bij een ongeval onder de bovenleiding kan een reddingshelikopter niet landen. Kun je echt zonder een snelle redding vanuit de lucht?

Interventies via de lucht maakten deel uit van de testen met de Duitse proeftrajecten Er zijn passende trainingen en noodstopapparatuur voor de reddingswerkers. De bestaande interventieaanpak heeft zich bewezen in de context van de ongevallen die zich eerder hebben voorgedaan op de proeftrajecten.

Werkzaamheden aan de proeftrajecten veroorzaken files. Kunnen deze interventies niet worden vermeden of verminderd?

Veel van het werk kan vanaf de pechstrook gebeuren. Er zijn geen ingrepen in het wegdek zelf. Dit zorgt ervoor dat de installatie kan gebeuren met minimale verstoring van het verkeer. Dit is al met succes aangetoond bij de opbouw van de proeftrajecten.

Siemens Mobility

Toon Wassenberg
Mobility Advisor
toon.wassenberg@siemens.com

Guido Gezellestraat 123
1654 Beersel, Belgium

