



© MAN - NEXT TRUCKS

Elektrische bestelwagens in tuinaanleg: een overweging waard

Europa wil de CO₂-uitstoot tegen 2030 verminderen met 55 % ten opzichte van 1990. Dit betekent dat er in onze mobiliteit een gigantische ommekeer moet gemaakt worden. Is de markt van de elektrische bestelwagens al ver genoeg ontwikkeld om verleidelijk te zijn voor de tuinaannemer?

Bart Verelst, consulent tuinaanleg
Daniel Ornelis, lid Groen Groeien



De e-Ducato van Fiat (links) is verkrijgbaar met een accu van 47 of 79 kWh, wat een actieradius van respectievelijk 220 of 360 km moet opleveren. De MAN eTGE (rechts) is met een aandrijving van 136pk bijna gelijkwaardig aan modellen met een dieselmotor, maar dan zonder enige uitstoot.

De switch naar elektrische aandrijvingen is volop bezig. Veel tuinaannemers werken al met elektrische machines. De traditionele, benzine-aangedreven haagscharen, bladblazers en bosmaaiers worden vaker vervangen door accu-aangedreven exemplaren.

Uit overtuiging en noodzaak

Meer dan andere sectoren is het de taak van de sector om verantwoordelijk te werken en respect te tonen voor natuur en omgeving. Het is immers onze habitat én onze werkplaats. Er is voor professionele tuinarchitecten en tuinaannemers een belangrijke rol weggelegd in het beheer van de biodiversiteit en de klimaatproblematiek bij het ontwerpen van tuinen en landschappen.

Met dit in ons achterhoofd laten we een ander idee-fixe achter ons: dat van de tuinaannemer die een tweedehandse vrachtwagen koopt van minstens 15 jaar oud met enkele honderdduizenden kilometers op de

teller. Met de invoering van het rekeningrijden en het ontstaan van de lage-emissiezones (LEZ) verdwenen de avondse vrachtwagens en bestelwagens uit het straatbeeld. Deze emissiezones zijn momenteel enkel terug te vinden in de grootsteden, maar het valt niet uit te sluiten dat kleinere steden en gemeenten zullen volgen.

Van klein naar groot

Hagen scheren met een elektrische haagschaar is één ding, maar van de ene dag op de andere kiezen voor een elektrische bestelwagen, dat is een andere zaak. De investering is niet te vergelijken met de aankoop van een stuk elektrisch aangedreven gereedschap. Wie niet graag met de accuschaar werkt, neemt gewoon terug een benzineschaar ter hand en voert daarmee de werken uit. Een werknemer die plots geconfronteerd wordt met de aanschaf van een elektrische bestelwagen, heeft weinig keuze: het is dat of niets.

Kijk wat je nodig hebt

Het is de verantwoordelijkheid van de werkgever om de beste wagen te kiezen voor zijn bedrijf. Als de bestelwagen enkel moet dienen om werven te begeleiden en af en toe een vergeten machine te vervoeren, volstaat een kleine bestelwagen. Moet het hele tuinonderhoudalaam mee, dan zal een verhoogd en verlengd model beter passen. Weten wat je nodig hebt is belangrijk, want klein of groot maakt een verschil in de mogelijkheden en beperkingen in het geval van een elektrische aandrijving.

Waar op letten bij aankoop?

Staar je niet blind op de opgegeven actieradius van het voertuig. Bij een testrit of bij aankoop kan je de opgegeven range, die vaak rond de 340 à 350 km ligt, toetsen aan de praktijk. Barre weersomstandigheden enerzijds en hitte anderzijds leiden tot het gebruik van ruitenwissers, chauffage en airco. Deze zijn meestal niet van de partij bij het opstellen van het kilome-

Tuinaanleg- en onderhoud

terbereik in de fabriek. In de praktijk blijkt dat het reële rijbereik slechts 70 à 75% bedraagt van het aantal kilometers dat de fabrikant opgeeft. De bovenvermelde bepalende factoren (warm, koud, lichten aan of uit, ruitenwissers aan of uit, airco ...) gelden voor alle wagens en voor alle gebruikers.

Aanhangwagen beperkt verder

We moeten binnen de sector ook rekening houden met typisch gebruik, bijvoorbeeld het trekken van een aanhangwagen. Wie 's ochtends vertrekt met een elektrische bestelwagen met aanhangwagen en denkt dezelfde afstand af te leggen als de dag ervoor zonder aanhangwagen, komt van een kale reis terug. Afhankelijk van het gewicht en de staat van de aanhangwagen, moet je er rekening mee houden dat de actieradius aanzienlijk kleiner wordt. Een afname van 30% is niet uitzonderlijk. Omwille van de hoeveelheid batterijen, die het gewicht van de camionette en het rijbereik bepalen, zal men een compromis moeten beogen bij aanvraag van de homologatie voor een trekhaak.

Maar het zou onterecht zijn de fabrikanten met de vinger te wijzen: initieel zijn de elektrische wagens in het leven geroepen om stadsverkeer milieuvriendelijker te maken. En in die stedelijke context kan men spreken van een succesverhaal. Maar wegen de beperkingen op tegen de voordelen?

Geniet van de voordelen

Ook de voordelen moet je immers in kaart brengen. Elektrische auto's rijden quasi geruisloos. Je moet niet meer manueel schakelen. Het kilometer tarief is lager dan van een soortgelijke wagen op fossiele brandstoffen én er zijn de fiscale voordelen: geen BIV en geen rijtaks. En wanneer in de toekomst rekeningrijden - dat volledig op c-uitstoot gebaseerd is - veralgemeend wordt, zullen de elektrische wagens het allergeodkoopste tarief genieten.

Bovendien is een elektrische wagen goedkoop in onderhoud omdat deze auto's weinig onderhoud vergen. Een



Wie thuis wil laden, moet geduld hebben.

elektromotor zelf heeft in principe géén onderhoud nodig. Eén keer per jaar verwacht men de wagen nog voor vervanging van de ruitenwissers, remmencontrole, bandencontrole en dergelijke meer.

Laden

Het laden van de batterij kan met een snellader relatief snel. Maar ook dan moet je rekening houden met een laadtijd van minstens een uur. Laadpalen voor snelladers zijn bovendien nog schaars gezaaid in Vlaanderen. Een snellaadpaal thuis installeren is zeer duur en slechts in zeldzame gevallen praktisch mogelijk. Wie thuis wil laden, moet dus geduld hebben. De huidige laadpalen in de straten en op pleintjes zijn 11 KW en ze zijn bijna altijd bezet. Ze hebben geen drijfkracht en dus vraagt een laadbeurt ook daar minstens 5 uur. Laadpalen vind je online op bijvoorbeeld www.plugsurfing.com, waar je duidelijk de naam van de gemeente moet invoeren. Een klik op het paalicoontje geeft aan of de desbetreffende paal al dan niet vrij is.

Doe ik het of doe ik het niet?

Alle voor- en nadelen in acht genomen, kan gesteld worden dat er nog werk aan de winkel is, al is er reeds

veel vooruitgang geboekt. Elektrisch rijden wordt over het algemeen als aangenaam ervaren. Het is relatief goedkoop: op elektriciteit worden tot dusver geen accijnzen geheven en in Vlaanderen rijden elektrochauffeurs BIV- en rijtaks-vrij. Wie zonnepanelen heeft, geniet op dit moment nog van een bonus. Naargelang er meer elektrische wagens op onze wegen rijden, zal de overheid minder gul worden. De elektrische auto's zijn - bij wijze van verkooptruc - allen uitgerust met een eindeloze reeks opties.

Strategie en evolutie duidelijk

Wie overschakelt moet een knop omdraaien, een andere manier van rijden vinden, en wat vooroordelen langs de kant zetten. De evolutie is duidelijk. Zowel de auto-industrie als onze overheid moedigt bedrijfsleiders aan om in te zetten op elektrische wagens. Het is een te rechtvaardigen strategie: als professionelen kiezen voor niet-fossiele brandstoffen, zullen niet-professionelen snel volgen. Wij tuinaannemers helpen met andere woorden de knop omdraaien bij particulieren. Op die manier tonen we nog maar eens onze bekommernis en verantwoordelijkheidszin ten opzichte van Moeder Natuur. ■