



“Veel vraag naar duurzaam transport”

Vos Transport Group komt met waterstof vrachtwagens

Als één van de eerste transportbedrijven in Nederland investeert Vos Transport Group in twee waterstof-elektrische vrachtwagens. Die verschijnen binnenkort op de Nederlandse wegen. “Klanten reageren enthousiast. Maar het terugverdienen van de hoge investering zal moeilijk worden”, zo verwacht directeur Jules Menheere. Toch wil hij ervaring opdoen met deze trucks.



De eerste waterstof-vrachtwagen – voor zover bekend ook het eerste operationele exemplaar in Nederland – is gebouwd bij VDL Special Vehicles. Die maakt gebruik van brandstofcel-technologie van Toyota. Het voertuig is zo goed als klaar, staat al op kenteken en gaat waarschijnlijk in juni de weg op. De eerste testen zien er goed uit.

Omdat de auto geen slaapcabine heeft, zal hij niet worden gebruikt voor het internationaal transport. “Deze truck zal dedicated ingezet worden”, aldus Menheere, die waterstof ziet als een belangrijke energiebron om het lange-afstandstransport te kunnen verduurzamen. “De range van 400 tot 500 kilometer is voor het type werk dat wij doen heel belangrijk. We vinden waterstof een goede aanvulling wanneer het gaat om grotere en zwaardere vormen van transport, of op locaties waar stroom onvoldoende voorhanden is.”

Vos heeft daarnaast elektrische vrachtwagens besteld en is het bezig met het op orde krijgen van eigen laadinfrastructuur.

Met slaapcabine

Zepp Solutions bouwt momenteel de tweede waterstof-vrachtwagen voor Vos Transport

Group om bij Ginaf. Dit is onderdeel van het DREAMH2AUL-project. In dit project heeft overigens ook BCTN een waterstof vrachtwagen gekocht. Deze truck, die vermoedelijk in het najaar de weg op zal gaan, heeft wél een slaapcabine. De vrachtwagen is dan ook bedoeld voor het internationaal transport, de core business van Vos.

Het wagenpark van het transportbedrijf bestaat momenteel uit 450 trucks. Daarvan rijdt inmiddels een groot percentage op biodiesel ofwel HVO100.

Waterstof tanken

Naar duurzaam transport en ook naar waterstof-vrachtwagens is veel vraag, merkt Menheere. “We krijgen er veel positieve reacties op.” De bedoeling is om ervaring op te doen met het rijden met waterstof-vrachtwagens, eerst op korte afstand en daarna op langere ritten.

De chauffeurs worden momenteel in samenwerking met VDL geïnstrueerd. “Daar leren zij bijvoorbeeld ook waar zij waterstof kunnen tanken. Er zijn nog maar enkele locaties in Nederland waar dat kan.”

Gelukkig komt er binnenkort ook in Deventer

waterstof beschikbaar. Voordeel van waterstof-vrachtauto's is dat het tanken eenvoudiger en sneller verloopt dan bij elektrische vrachtwagens.

In Brussel is afgesproken om het aantal tankstations met waterstof sterk uit te breiden.

Niet rendabel

Maar behalve ervaring opdoen, wil Vos ook een business case voor de toekomst ontwikkelen. Daar zit een uitdaging in. “De precieze operationele kosten van de waterstof-vrachtwagen zijn nu nog niet bekend. Klanten zijn bereid om mee te gaan met een hogere prijs. Maar waterstof is veel te duur om rendabel te kunnen zijn. Het scheelt meer dan 1 euro per kilometer aan brandstofkosten. De kilometerkosten zijn met ongeveer 1,50 euro veel hoger dan 0,30 tot 0,40 euro van de dieseltrucks met HVO. De aanschaf is ook drie à vier keer zo duur, ondanks de subsidie op de waterstof-vrachtwagen. Toch kijken we erg uit naar deze innovatieve truck waarmee we echt verschil gaan maken.”

Deze waterstof-vrachtwagen zien we binnenkort op de Nederlandse wegen rijden.