

In dit verslag vindt u een korte samenvatting van de **Klankbordbijeenkomst CO<sub>2</sub>** van De Duurzame Leverancier op 29 januari 2019 bij Movares in Utrecht.

De Duurzame Leverancier is het platform voor organisaties die willen investeren in duurzaamheid.

De Duurzame Leverancier is een samenwerkingsinitiatief van ingenieurs- en adviesbureaus. De Duurzame Leverancier ondersteunt bedrijven, opdrachtgevers en leveranciers bij hun actuele duurzaamheidsuitdagingen.

Het platform ondersteunt bedrijven en opdrachtgevers bij het duurzaam opzetten van hun bedrijfsvoering en projecten.

Daarbij wordt milieuverantwoord gehandeld en worden innovatieve methoden ontwikkeld om milieubelasting te verminderen.

Duurzaam inkopen én voldoen aan duurzame eisen van opdrachtgevers is het uitgangspunt.

De Duurzame Leverancier biedt onder meer:

- Platform voor bedrijven (en overheden) die zich duurzaam willen profileren;
- Klankbordbijeenkomsten en keteninitiatieven met verschillende thema's;
- Transparantie-index (database) met duurzame bedrijven;
- Duurzame bedrijfsvoeringscan (MVO/CO<sub>2</sub>/Innovatie);
- Database met CO<sub>2</sub>-footprints van bedrijven;
- Carbon berekentool, een CO<sub>2</sub>-footprint tool volgens het GHG-protocol.

Op de platformbijeenkomst waren bedrijven, opdrachtgevers en NGO's die werk maken van duurzame oplossingen als overheden aanwezig.

**Het onderwerp** van deze bijeenkomst was het *vergroenen van het wagenpark*.

**Maurice van der Ven van PwC** gaf een lezing over een door hem opgestelde analyse over de voor- en nadelen van elektrisch rijden versus rijden op waterstof.

Besproken zijn onder andere de verschillende typen brandstofcellen, de productiemethoden van waterstof en de ontwikkelingen op de automarkt.

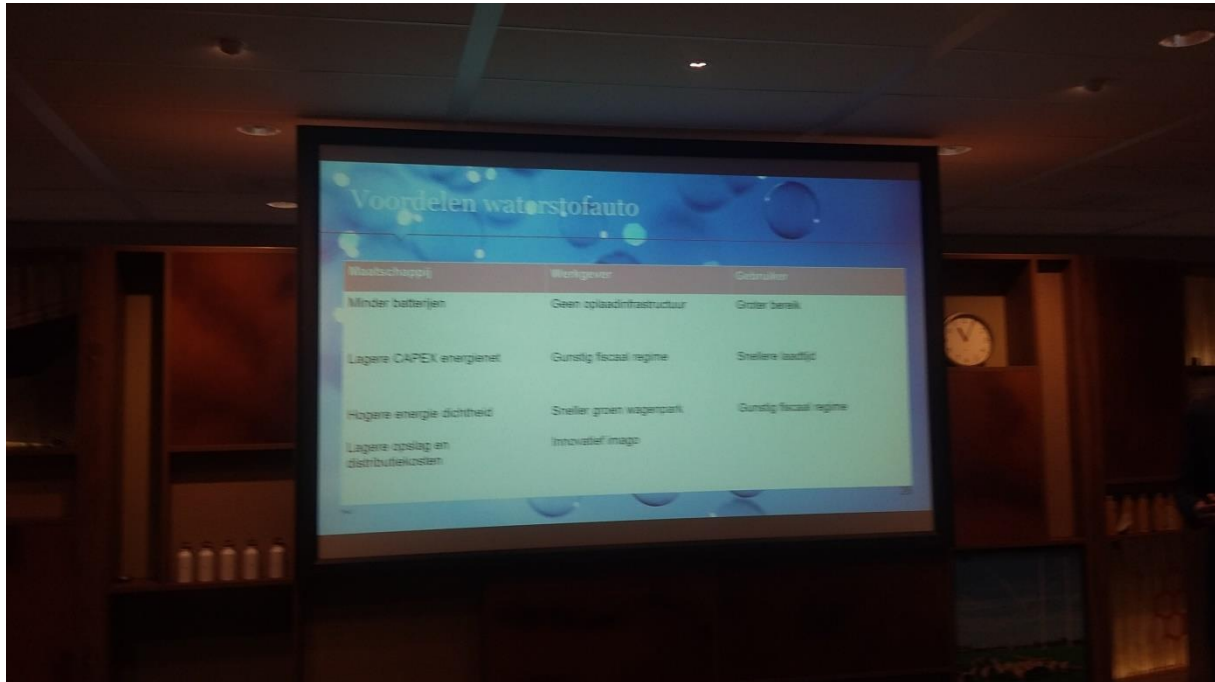
De belangrijkste voordelen van waterstof zijn dat er geen oplaadinfrastructuur nodig is, er minder tijd nodig is om voertuigen opnieuw van energie te voorzien (tanken versus laden) en biedt het rijden op waterstof een grotere actieradius.

Echter, omdat er veel energie nodig is om waterstof te maken en er vervolgens veel energie verloren gaat om deze waterstof weer om te zetten in energie is het gebruik van waterstof weinig efficiënt. Bovendien is er momenteel te weinig energie uit duurzame bronnen voorhanden om fossiele



brandstoffen te vervangen voor waterstof. Momenteel wordt waterstof in Nederland niet duurzaam geproduceerd.

De conclusie is dat het gebruik van waterstof, ten opzichte van elektrisch, vooralsnog vooral gezien moet worden als aanvulling of alternatief wanneer elektrisch rijden te veel beperkingen geeft, zoals bijvoorbeeld bij vrachtverkeer. Zou er echter in de toekomst een surplus zijn van elektriciteit uit duurzame energiebronnen, dan zou de energieke inefficiëntie van waterstof geen bezwaar meer vormen. Momenteel is elektrisch rijden het meest kosteneffectief.



Peter Soonius van Natuur & Milieu gaf een toelichting over de initiatieven Anders Reizen en Road to Zero, gevolgd door een discussie over de mogelijkheden voor verduurzaming van mobiliteit en de knelpunten van duurzame mobiliteit.

Met Road to Zero wil Natuur & Milieu samen met koplopers in de zakelijke markt de transitie naar elektrisch rijden versnellen. De missie is een wagenpark dat in 2030 volledig elektrisch is.

Er werden verschillende maatregelen gepresenteerd die bedrijven kunnen inzetten om de CO<sub>2</sub> uitstoot door mobiliteit te reduceren.

Het monitoren van rijgedrag; Door middel van een dongle worden verschillende gegevens verzameld over de auto. Zo kan er feedback gegeven worden over de rijstijl van de bestuurder. Door middel van het beïnvloeden van rijgedrag van chauffeurs met behulp van nieuwe technologieën veranderd rijgedrag niet alleen het milieu maar gaat dit hand in hand met forse kostenbesparingen. (Mindful Driving)

Invoeren mobiliteitsbudget met bonus malus systeem: een mobiliteits-budget is een budget dat een werknemer krijgt om zijn vervoer te bekostigen. Door binnen het budget zuinig rijgedrag en een schone autokeuze te belonen, wordt een CO<sub>2</sub> reductie van minimaal 5% per jaar behaald.

Ook het verdelen van niet gebruikt brandstofgeld 50/50 tussen werkgever en medewerker kan een effectieve maatregel zijn.

In de discussie werden diverse knelpunten genoemd; de productiecapaciteit voor accu's, de kostprijs van elektrische auto's met een acceptabele actieradius, de beperkte laadinfrastructuur.

De conclusie is dat elektrisch rijden flink in opkomst is. Naast dat elektrisch rijden beter is voor het milieu en de luchtkwaliteit, biedt elektrisch rijden nieuwe mogelijkheden.

Hoewel er nog veel moet gebeuren om onder andere de gestelde klimaatdoelstellingen te halen, is er in de laatste 10 jaar al veel veranderd. Maar de meest effectieve maatregel blijft niet onnodig gebruik maken van vervuilende mobiliteit. Neem wanneer mogelijk de fiets, pak de trein of werk thuis.

Uit de gehouden presentaties, discussies met andere kan worden geconcludeerd dat een kosteneffectieve en CO<sub>2</sub> neutrale inzet van voertuigen op waterstof, in de nabije toekomst niet realiseerbaar zal zijn. Dit betekent dat er mede gezien de reisafstand naar de diverse projecten en de (on)mogelijkheid materieel te transporteren, voorlopig geen duurzaam neutraal alternatief is voor de inzet van bedrijfsbusjes bij Hermans SSB. Vooralsnog zal moeten worden ingezet op carpoolen, het monitoren van rijgedrag en brandstofverbruik van de individuele bestuurders en het belonen van zuinig rijgedrag.

In de discussie werd ook de inzetbaarheid van elektrische auto's betwijfeld. Hier heb ik de ervaring gedeeld dat een elektrische auto gewoon inzetbaar is voor het meeste dagelijkse gebruik, dat bij langere afstanden een kwartiertje aan de snellader vrijwel altijd voldoende is om je bestemming te bereiken en dat het dagelijks gebruik van een elektrische auto meer een kwestie van mindset is, dan van onoverkomelijke praktische bezwaren.