

Groene pioniers in rouwvervoer

Van slurpende Amerikaan naar rouwauto op groen gas



Michèle Verburgt-Wester: 'Ik doe niet aan duurzaam, ik ben duurzaam' Foto's: Passend Afscheid

Voor ondernemers in rouwvervoer is het lastig om aan het begrip duurzaamheid inhoud te geven. Toch is er een aantal pioniers in Nederland die het erop waagt.

Michèle Verburgt-Wester twijfelde geen moment toen ze in de krant las over de Duurzaam MKB Award en gaf haar bedrijf Passend Afscheid op voor deze wedstrijd. Met succes: ze werd tweede in de regio Amstelland. Volgens de ondernemster het hoogst haalbare, vooral als je kijkt naar de branche waarin ze werkt. Verburgt-Wester is uitvaartondernemster en verzorgt ook het rouwvervoer. Om dit verantwoord te doen, maakt ze gebruik van een rouwauto die op groen gas rijdt en een interieur heeft gemaakt van bamboe.

Hiermee is ze aan het pionieren in een branche die wordt gekenmerkt door grote, brandstof-slurpende Amerikaanse auto's. Met haar bedrijf wil ze een groen alternatief bieden. "Ruim een jaar geleden ben ik voor mezelf begonnen als uitvaartondernemer. Ik heb daarvoor stages gelopen en telkens zat het rouwvervoer me niet helemaal lekker. Ik miste respect. Niet alleen ten opzichte van de overledene, ook ten opzichte van het milieu." Duurzame oplossingen in deze branche zijn op één hand te tellen, weet de ondernemer. Verburgt-Wester kon geen geschikte auto vinden die op milieuvriendelijke brandstof reed. Daarom besloot ze een Volkswagen Maxi Caddy op groen gas om te bouwen tot rouwauto. "Ik heb er zelf vlaggen op gemonteerd en een eigen binnenwerk laten maken. Ook dit is milieuvriendelijker. We hebben de snelgroeiende grassoort bamboe gebruikt in plaats van hout."

Stiller

Verburgt-Wester heeft alle 'groene' alternatieven op het gebied van brandstof overwogen. "Elektrisch rijden is geen optie in de uitvaartbranche. Als ik een melding krijg, moet ik er direct zijn. Dan kan ik niet een half uur wachten omdat mijn auto nog opgeladen moet worden. Groen gas was voor ons een mooi alternatief. Er was net een tankpunt bij ons in de buurt geopend en we kregen subsidie. Het tanken duurt iets langer, maar daar staat tegenover dat je stiller en zuiniger rijdt dan bijvoorbeeld op diesel. Ook scheelt het in de kosten ten opzichte van benzine. Ik had zelfs de mogelijkheid om een eigen tankpunt voor groen gas te krijgen. Dat zou ons zo'n 3000 euro kosten." Verburgt-Wester benadrukt dat ze voor groen gas heeft gekozen uit overtuiging, niet uit economisch oogpunt. "Je steekt je nek uit als ondernemer. Een benzine-auto is uiteraard wel goedkoper in aanschaf. Maar

ik vind het belangrijk om een *statement* te maken. Ik doe niet aan duurzaam, ik ben duurzaam. Als zelfs een rouwauto op groen gas rijdt, heeft geen enkel bedrijf een reden om het niet te doen."

'Als zelfs een rouwauto op groen gas rijdt, heeft niemand een reden om het niet te doen'

Denktank

Ook de meer traditionele vervoersbedrijven zijn bezig om een duurzaam alternatief te ontwikkelen. Zo hebben Patrick Straver, verzorger van rouwtransport in de regio Gouda - Rotterdam, Maurits Monnereau uit de regio Doetinchem en het Haagse bedrijf Van der Lans & Busscher de handen ineen geslagen om een 'groene' rouwauto aan te schaffen. Ook Marc van Ravensteijn van the Hearse & Limo Company zit in de denktank. Bij een groene rouwauto stuiten de ondernemers wel op praktische problemen. "Het staat al jaren op de agenda", bekent Straver. "Maar het is ontzettend moeilijk om een geschikte auto te vinden. Er is nog geen carrosseriebouwer die een hybride rouw-

auto op de markt heeft gebracht." Wat voor Straver het dichtst in de buurt komt, zijn de *blue efficiency* motoren van Mercedes. Deze motoren houden het brandstofverbruik constant en dringen schadelijke uitstoot terug. "We onderzoeken nu of er een zogenaamde 'NGT-motor' (Natural Gas Technology red.) kan worden ingebouwd bij een rouwauto. Dit is geen gemakkelijke opgave. De carrosseriebouwer moet met name rekening houden met de aslanten. Een hybride auto is zwaarder dan een 'normale' auto. En daar zit het probleem voor ons."

Tussenoplossing

Volgens Monnereau is de techniek nog niet ver genoeg. "Je kunt het vergelijken met het begin van de mobiele telefoon. We weten waar we naartoe willen, maar de techniek is nog niet verfijnd genoeg."

Volgens de ondernemers heeft de hybride auto niet de toekomst, ze zien het als een tussenoplossing. "Elektrisch rijden lukt op het moment ook nog niet. We rijden gemiddeld 250 kilometer per dag. Dan kun je niet zonder stroom komen te zitten. Ik denk dat groen gas, waterstof en misschien ook elektrisch rijden de toekomst is", aldus Straver. Hij is blij dat ook de gemeente Gouda actief naar de toekomst kijkt. "Sinds vorig jaar hebben we nu groen gas bij een tankstation. Dat maakt de overstap makkelijker."

De wagenparken bestaan nu uit benzine- en

dieselauto's. De Mercedes en Cadillac zijn echte slurpers, maar wel populair onder de klanten. Daarom stappen de ondernemers niet zoals Michèle Verburgt-Wester over op een Volkswagen Caddy. "Klanten vragen niet specifiek naar een duurzame auto. Maar als ondernemer vind ik dat je verplicht bent om maatschappelijk verantwoord te ondernemen. We zitten echt in een periode van transitie." Omdat de groene auto nog op zich laat wachten, heeft Monnereau een andere manier bedacht om iets terug te doen voor het milieu. In de Achterhoek, vlakbij de A18 hebben de ondernemers op het

'We weten waar we naartoe willen, maar de techniek is nog niet verfijnd genoeg'

landgoed Het Hoenderbosch zojuist 1100 jonge eiken gepoot ter compensatie van de CO₂-uitstoot. "We stellen het landgoed ook open voor Natuurmonumenten en de bijvereniging. Een paar keer per jaar worden er rondleidingen gegeven", vertelt Monnereau. De vervoersbedrijven zijn nu in contact met een carrosseriebouwer in Spanje. In 2014 willen ze de knoop doorhakken en een rouwauto op groen gas laten maken. ■

Groen gas

Groen gas is een hernieuwbare energiebron en wordt geproduceerd uit afvalwaterslib en biomassa zoals GFT-afval en mest. Rijden op groen gas vermindert de CO₂ uitstoot met minimaal 73 procent in vergelijking tot benzine en diesel en verbetert de luchtkwaliteit aanzienlijk ten opzichte van diesel (door sterk verminderde fijnstof en NO_x uitstoot). Groen gas is de duurzaamste schone brandstof voor voertuigen op dit moment. Groen gas is er in gasvormige variant CNG (Compressed Natural Gas) en vloeibare variant LBG (Liquid BioGas).

Aardgas

Vergeleken met een dieselmotor is de uitstoot van roetdeeltjes en stikstofoxiden lager bij aardgas. Ten opzichte van een benzinemotor is de CO₂-uitstoot 20% minder. Bovendien zorgt aardgas voor een 'stille' verbranding. Niet onbelangrijk: aardgas is relatief goedkoop. Al vanaf 10.000 km per jaar is aardgas een aantrekkelijk alternatief. Het tanken van aardgas is in de meeste midden-Europese landen geen probleem en in Nederland is het netwerk vrijwel landelijk dekkend.

Aardgas (methaan) is in drie verschillende vormen als autobrandstof op de markt:

- Compressed Natural Gas (CNG) - Samengeperst aardgas
- Liquefied Natural Gas (LNG) - Vloeibaar aardgas
- Groen gas - Duurzaam geproduceerd biogas gezuiverd tot aardgaskwaliteit en vervolgens samengeperst

De voorraad aardgas is niet oneindig. Daarom is men op zoek naar duurzame alternatieven voor aardgas. De productie van groen gas biedt daarom uitkomst, aangezien groen gas voor exact dezelfde toepassingen kan worden gebruikt als aardgas. CNG en LNG zijn allebei aardgasproducten van hetzelfde gas dat ook thuis uit het gasfornuis komt en worden ook wel 'transitiebrandstoffen' genoemd. Ze bereiden de markt voor op de overgang (of transitie) naar groen gas.

Verschil biogas en groen gas

Biogas wordt geproduceerd uit onder meer slijb, afval van stortplaatsen, tuinafval, resten groente

en fruit, en dierlijke restproducten zoals koeienmest. Het biogas wordt vervolgens gezuiverd en gedroogd en op dezelfde kwaliteit als aardgas gebracht. Na deze bewerkingen mag het groen gas heten.

