



Trekgewicht een groot pluspunt, twijfels over actieradius

Johan Nendels (Hoveniers & Boomverzorgingsbedrijf Johan Nendels) test de elektrische Nissan Townstar bedrijfsbus

Zero-emissiezones in stedelijk gebied, verhoging van de accijnzen op brandstof en het wegvallen van de bpm zorgen ervoor dat de elektrische bedrijfsbus aantrekkelijker wordt. In onze branche hebben we in dit verband te maken met verschillende hete hangijzers. Actieradius, trekgewicht en prijs komen het meest voorbij. De vakbladen Stad+Groen en De Hovenier hielden onlangs een grootschalig onderzoek in de groene sector naar de elektrische transitie, waarbij de deelnemers aantrekkelijke prijzen konden winnen. Een van de winnaars was Hoveniers & Boomverzorgingsbedrijf Johan Nendels, die een week lang de elektrische Nissan Townstar-bedrijfsbus mocht testen. Wat waren zijn ervaringen?

Auteur: Emiel te Walvaart



ten is een groot nadeel dat de accu eigenlijk te klein en misschien het verbruik te groot is om de hele dag onbezorgd rond te rijden. Een dieselbus gooi je vol, waarna je probleemloos zes- à zeventienhonderd kilometer kunt rijden. Je hoeft er eigenlijk niet over na te denken. Bij de Nissan is dat toch anders. Als je hem helemaal oplaadt, doet hij goed 170 kilometer. Deze actieradius is doorgaans wel voldoende voor een dag klussen. Echter, zeker met dit weer en af en toe de kar erachter, zit je toch wel te veel te loeren op je teller. Zo van: oei, er gaat weer zoveel kilometer vanaf. Dat vind ik toch nog wel een minpunt. Als je bijvoorbeeld met de diesel nog een kwart tank hebt, maak je je niet meteen druk en kijk je een paar uur later nog maar eens naar de brandstofmeter.'

'We stonden met de bus op een pleintje in het stadscentrum, geen dieseldampen of niks. Daar is hij in zijn element'

Hij vindt het vraagstuk of er genoeg capaciteit is om zonder nadenken door te rijden, wel enigszins een belemmering. 'Het heeft natuurlijk ook te maken met een afweging over het gewicht. Je gaat er te veel rekening mee houden dat je niet even snel hiernaartoe of daarnaartoe kunt rijden. We moesten in de testweek eens even snel heen en weer, omdat we voor een klus wat spullen moesten halen. Dan gaat er zo veertig kilometer vanaf en dan kom je al gauw in de buurt van de limiet. Maar misschien is dit gevoelsmatig en is het een kwestie van gewenning.'

Elk nadeel heb zijn voordeel

Het gezegde van Johan Cruyff, elk nadeel heb zijn voordeel, gaat eigenlijk ook op voor Nendels en de Nissan. 'We moesten op een gegeven moment in het stadscentrum zijn voor tuinonderhoud. We stonden met de bus op een pleintje, geen dieseldampen of niks. Daar is hij in zijn element.'

Nendels is ervan overtuigd dat er toekomst is met de accubus. 'Hij kan absoluut van

toegevoegde waarde zijn. Maar momenteel werpen het bereik en, verhoudingsgewijs, de prijs nog een barrière op. De Nissan Townstar staat vanaf een kleine 36.000 euro in de catalogus. Wij hadden ook nog de verlengde versie en als je hem in een andere kleur en met een trekhaak wilt, dan ga je al gauw richting de 38.000 à 40.000 euro. Dat is serieus geld om terug te verdienen. Ook moet je nog weten wat de overheid doet, als die maar koersvast is. Dat wisselt nog wel eens. En wat gaat er met de wegenbelasting gebeuren?'

Positief over rijcomfort

Nendels is eveneens positief over het rijcomfort. 'De bus rijdt in het algemeen goed. Een grappige feature is dat je niet achteruit kunt rijden met de linkerdeur open. Dat doe ik normaal met de dieselbus als ik een oprit in moet steken. Maar de Nissan Townstar stopt dan automatisch. Ik dacht: o ja, vanuit veiligheid snap ik dat helemaal. De volgende keer steek ik gewoon mijn hoofd uit het raam, even wennen dus.' Ook kwam hij wat kleine designmissers tegen. 'Zo is de versnellingspook niet verlicht. Onze huidige bus heeft dat wel en dan is het in het donker wat lastig in een vreemde bus. Maar dit is echt klein leed. Dat is niet het punt, want de Nissan is snel genoeg, komt lekker van zijn plek af en het rijden met de kar gaat gewoon goed. Het trekgewicht van 1500 kilogram is een echt groot pluspunt; er zijn weinig busjes in die klasse die dat kunnen.'

Nendels had in de testweek niet de mogelijkheid om de Nissan Townstar aan een laadpaal te hangen. 'We hebben geen oplaadpunt in de buurt. Ik heb hem gewoon thuis op 220 volt opgeladen, maar dat is veel te langzaam. Maar dat zal in de toekomst vast veranderen.' Nendels' testervaring met de Nissan Townstar geeft overwegend een positief beeld. Het bereik en de prijs zijn echter discussiepunten, maar de elektrische bus heeft ook veel pluspunten. Al met al blijft de hovenier zeker in voor de aanschaf van een elektrobus op termijn ter vervanging van de aloude dieselbus.

Johan Nendels, eigenaar van Hoveniers & Boomverzorgingsbedrijf Johan Nendels uit Rossum, overweegt zijn Fiat Doplo op termijn in te ruilen voor een elektrische bus. De testweek met de Nissan Townstar was dan ook een welkome verrassing. 'Over een tijdje mogen we de steden niet meer in met een dieselbus. We hebben een aantal klanten in Den Bosch, en daar zijn we naar verwachting vanaf 1 januari 2027 niet meer welkom met Euro 5-diesel. Ik ben zeker geïnteresseerd om over te schakelen op elektrisch rijden.'

Twijfel over actieradius

Nendels blikt terug op een vruchtbare week proefrijden met de Nissan Townstar EV. 'Ik vond het een interessante ervaring. Enerzijds biedt de elektrische bus een hele hoop voordelen, zoals dat je je niet hoeft te bekommeren om hem warm te draaien. Naast tal van pluspun-



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!