

“Te vroeg? We zijn eerder te laat!”

Multiobus Tienen breidt in 2021 uit met tien elektrische bussen

Zaakvoerders Olivier van Mullem (links) en Jo van Pee (rechts) waren in 2018 met Multiobus de eerste busondernemers die met elektrische bussen begonnen te rijden voor De Lijn.

In 2018 zette [Multiobus](#) uit Tienen als eerste privé-busonderneming twee elektrische bussen in voor De Lijn. “Uit dat proefproject hebben we veel geleerd. In het voorjaar van 2021 breiden we uit met tien nieuwe elektrische bussen. Die rijden in het Hageland voor De Lijn. Het is een milieuvriendelijke investering die op termijn ook de meest rendabele is,” zegt zaakvoerder **Olivier van Mullem** overtuigd. De vergroening van de vloot van Multiobus is onomkeerbaar.

Klaar voor de toekomst

De beslissing om geen dieselbussen meer aan te kopen, maakte Olivier van Mullem in 2019. Europese wetgeving toen legde de CO2-emissie van vrachtwagens en bussen aan banden vanaf 2025. “Als we zouden wachten tot die datum om te vergroenen, dan zou de vernieuwing van onze vloot plots in een steile curve terechtkomen. Dat kunnen wij als KMO niet aan.” Die vooruitziendheid maakte van Multiobus al in 2018 een pionier. De aankoop van de twee eerste elektrische bussen toen was een stap in het onbekende.

“Maar we konden veel leren van landen als Nederland, Frankrijk en Duitsland. Daar staan ze verder. **In China rijdt zelfs 98% van de elektrische bussen wereldwijd.** In eigen land is onze sector conservatief. Als collega’s me zeggen dat we te vroeg zijn, antwoord ik dat we eigenlijk al te laat zijn. De prijzen van de voertuigen zullen nog dalen, dat is juist, maar als vooruitziend ondernemer zie ik dat als leergeld. Ondertussen leren wij immers veel over de toekomst. Het klopt dat de technologie voortdurend verbetert. Maar je kunt niet blijven wachten. Dat hoort bij ondernemen. **Onze mekaniekers krijgen ondertussen de tijd om zich om te scholen tot techniekers,**” aldus Olivier van Mullem.

Grote batterijen

De elektrische bussen van Multiobus zijn modellen met grote batterijen van de Nederlandse constructeur Ebusco. Daarbij wordt de batterij pas na de volledige dagrit opnieuw opgeladen. De bus is dus niet uitgerust met een pantograaf waarmee onderweg op laadpunten kan bijgeladen worden. Olivier van Mullem: **“Ik geloof niet in laadpunten onderweg of hybride modellen.** Op onze lijnen rijden de bussen 300 à 400 kilometer per dag. Met hun grote batterijen kunnen de bussen onze ritten door het Hageland volledig afwerken. Alleen op zware ritten, bijvoorbeeld in Brussel, Antwerpen of Gent, kom je misschien net niet toe.” **Het voordeel van die grote batterijen is dat je ze ’s nachts traag kan laden aan een laag vermogen.** Dat is beter voor de levensduur van de batterij. Het blijft voorlopig immers een onbekende hoe de batterij zal reageren als ze ouder wordt. Multiobus ziet dat trage laden niet als een praktisch probleem. “Een volgetankte dieselbus staat op de stelplaats ’s nachts ook twaalf uur te wachten. Die tijd kan net zo goed gebruikt worden om een batterij op te laden. Het is vooral een uitdaging voor de planning. Niet alle bussen kunnen tegelijk in het stopcontact. Welke bussen vertrekken eerder en moeten dus eerst opgeladen worden? Dat wordt een oefening in efficiëntie,” aldus Olivier van Mullem.

Financieel voordeliger

De laadinfrastructuur is een belangrijke kost in de transitie naar een duurzame busonderneming. Technisch is het geen probleem om je stelplaats zo uit te rusten dat je grote hoeveelheden elektriciteit kan afnemen. “Maar net zoals we zoeken om diesel goedkoop in te kopen, willen we ook **onze energiekost zo laag mogelijk houden. Via ons eigen zonnepanelenpark produceren we een deel van onze energie zelf.** Die slaan we op in power packs. Zo kunnen we de energie die we overdag opwekken ’s nachts overladen in de bus. Dat is voordeliger dan onze zonne-energie rechtstreeks aan de elektriciteitsleverancier te verkopen.”

Uiteindelijk maakt Multiobus zoals elke onderneming de rekening. En die kleurt volgens Olivier van Mullem rood wanneer je vandaag een nieuwe dieselbus aankoopt. De aanschafprijs van een elektrisch bus is dan wel het dubbele van een dieselbus. De energiekost per kilometer en onderhoudskost is echter veel lager. Na ongeveer zes jaar bereik je een evenwicht tussen beiden. En dan wordt de maatschappelijke winst door het verminderen van de uitstoot niet in rekening gebracht. **“Van een nieuwe elektrische bus weet ik dat die binnen tien jaar nog in dienst is. Of dat ook voor een nieuwe dieselbus geldt, kan**

vandaag niemand zeggen. En wat is de waarde nog van die bus in 2025?” vraagt Olivier van Mullem zich af.

Omgekeerde wereld

De ondernemer weet dat Multiobus op het vlak van duurzaam investeren een pionier is. “Wij geloven dat de mobiliteit van de toekomst er een is waar mensen **gebruikmaken van gemeenschappelijk vervoer dat op een duurzame manier georganiseerd wordt.** Wij zien onze toekomst dus rooskleurig in.” Al heeft de busondernemer soms het gevoel in de omgekeerde wereld te leven. “Het verbaast me hoe Belgische constructeurs achterop hinken. Zij komen aan mij vragen hoe het werkt en waarom ik het doe. Moet het niet omgekeerd, vraag ik me soms af. Dat betreurt ik.”

Zelfs bij De Lijn is een duurzame strategie nog niet helemaal doorgedrongen. Hoewel 2025 niet ver meer af is. “De Lijn denkt wel mee als wij met onze elektrische bussen afkomen. Maar druk om versneld over te schakelen naar duurzame bussen ervaar ik niet. **Het zijn eerder de steden waar we met onze bussen rijden,** die via hun steeds strengere emissienormen onze sector voor voldongen feiten zullen plaatsen. Op dat moment zullen wij klaar staan met onze groene vloot,” besluit Olivier van Mullem met een geruste blik op de toekomst.