

MEMO

Aan : Leden van het Algemeen Bestuur
Van : Portefeuillehouder Openbaar Vervoer
Onderwerp : Toelichting op de keuze van de nieuwe bussen
Datum : 9 januari 2009

In de afgelopen dagen is ophef ontstaan over de uitstoot van de 144 nieuwe bussen die zijn gaan rijden in het kader van de concessie Regiovervoer sinds medio december 2008. Ten onrechte is het beeld ontstaan dat de nieuwe bussen 'niet schoon' zouden zijn. Vandaar deze toelichting met feiten en overwegingen die bij de zorgvuldige keuze van nieuwe bussen een rol spelen. Er zijn verschillende keuzes mogelijk zoals dieselbussen, aardgasbussen of hybride bussen. Daarnaast wordt gekeken naar zaken als reizigerscomfort, reisinformatie, prijs/kwaliteit, bedrijfseconomische aspecten en natuurlijk naar de uitstoot van de te kiezen bussen. Van belang is ook of het gaat om regionaal vervoer of om stadsvervoer. Bij de concessie waarvoor deze nieuwe dieselbussen zijn aangeschaft gaat het om regionale buslijnen.

Aardgasbussen versus dieselbussen

Destijds (in 2007) is niet gekozen voor aardgasbussen vanwege bepaalde nadelen aan dit type bus met name op regionale lijnen. Aardgasmotoren hebben een laag rendement in vergelijking met dieselmotoren. Bussen op aardgas hebben een beperktere actieradius vergeleken met bussen op diesel. Daarom moeten aardgasbussen tussendoor vaker brandstof tanken. Bij regionale buslijnen betekent dit dat er onderweg verschillende aardgasvulstations aangelegd moeten worden om de bussen zo veel mogelijk op hun regionale routes te laten rijden. Die zware vulstations zijn niet eenvoudig aan te leggen (vanwege bestemmingsplanprocedures, veiligheidseisen, ontploffingsrisico's voor de omgeving e.d.) en er is dus veel tijd en geld mee gemoeid. Andere overweging is dat aardgasbussen ook kostbaarder zijn in aanschaf. Daarnaast speelt een rol dat aardgas een 'eindige' brandstof is en diesel is dat niet. Onderzoekers verwachten dan ook dat dieseltechnieken meer toekomst hebben dan aardgastechieken.

Schone diesel

In de beeldvorming wordt een dieselbus vaak per definitie gezien als een 'vieze' bus, maar dit is feitelijk onjuist. Het gekozen type dieselbus is met de nieuwste dieseltechniek aan boord de schoonst mogelijke keuze waarbij wordt voldaan aan de Euro-5 norm die nu wettelijk is voorgeschreven. De gekozen bus voldoet zelfs aan de EEV norm. EEV staat voor Enhanced Environmentally friendly Vehicle. De EEV norm is nog iets hoger dan de Euro-5 norm. Het Bestuur Regio Utrecht loopt daarmee vooruit op de toekomstige norm die in het najaar 2009 landelijk verplicht gaat worden.

Bestuur Regio Utrecht heeft deze keuze voor de schone dieselbussen in de concessievoorschriften opgenomen en als uitgangspunt gehanteerd bij de aanbesteding van de concessie Regiovervoer vanaf eind 2007. De concessie Regiovervoer is maart 2008 verleend aan Connexxion en in december 2008 zijn de 144 nieuwe bussen in gebruik genomen.

Ook door andere concessieverleners in andere concessiegebieden in Nederland wordt vaak gekozen voor dit type dieselbussen bij concessies op regionale lijnen.

Uitstootnormen

De gekozen dieselbussen voldoen aan hoogste uitstootnormen (Euro-5 / EEV). Bij de EEV norm wordt standaard gekeken naar de uitstoot van CO (Koolmonoxide), HC (Koolwaterstoffen), NOx (de gemiddelde stikstof uitstoot), deeltjes en rook. De NO-2 uitstoot is onderdeel van de gemiddelde stikstofuitstoot (NOx) en als zodanig geen apart aandachtspunt binnen de totale uitstoot bij de keuze van dieselbussen.

De totale uitstoot is bepalend voor het effect van bussen op de luchtkwaliteit. Bussen die voldoen aan de EEV norm hebben dus het meest positieve effect op de luchtkwaliteit, ongeacht of het NO2 deel binnen de totale uitstoot groter is of niet.

De gekozen bussen zijn veel schoner dan de vroegere bussen, waarvoor zij in de plaats zijn gekomen. De vroegere bussen waren vooral van het type Euro-3 en Euro 4. De Euro-5 norm is hoog en de EEV norm is nog iets hoger dan de Euro-5 norm. De nieuwe bussen (diesel EEV) voldoen daarmee aan een zeer hoge uitstootnorm op milieugebied die in heel Nederland voor bussen wordt gehanteerd.

Hybride technologie

Hybride bussen combineren aandrijving door middel van een elektromotor (met energie opslag in batterijen) met aandrijving door een verbrandingsmotor (die batterijen oplaadt). Hybride bussen hebben vooral voordelen in het stadsvervoer, in stedelijke gebieden met veel haltes. Deze hybride bussen moeten ook tussentijds 'tanken' dat wil zeggen opgeladen worden door de bus aan te sluiten op het elektriciteitsnet. Hybride bussen zijn vooral geschikt voor stadsvervoer en veel minder geschikt voor toepassing op regionale lijnen met relatief weinig haltes.

Bestuur Regio Utrecht ziet kansen om de komst van hybride bussen in het stadsvervoer te stimuleren. Belangrijke drijfveer daarbij is dat hybride bussen veel minder uitlaatgassen en fijnstof veroorzaken en dat is goed voor de luchtkwaliteit. Hybride bussen zijn wel duurder in aanschaf. Mede om die reden werd een beroep gedaan op (mede) financiering door het Rijk om ruim 80 hybride bussen naar Utrecht te halen in samenwerking met GVU. Getracht is om deze bussen nog tijdens de lopende concessie Stadsvervoer in te laten stromen. In de loop van 2008 is gebleken dat dit - om financiële en technische redenen - nog niet haalbaar was op korte termijn. Technische hobbel is dat de hybride technologie nog niet zover dat dit type bus op grote schaal ingevoerd kan worden. Financieel obstakel vormde de hoge kosten om tussentijds relatief 'jonge' en nog niet afgeschreven bussen te vervangen door dure hybride bussen.

Bestuur Regio Utrecht blijft streven naar hybride bussen in het stadsvervoer. De ontwikkelingen van de hybride technologie worden nauwlettend in de gaten gehouden in de verwachting dat dit in de toekomst wel haalbaar is.

Toekomstige concessies

Inmiddels is er een landelijke tendens om bij toekomstige concessie procedures niet zozeer het type bus (de technologie) in de voorschriften vast te leggen. De nadruk komt te liggen op de norm waaraan de uitstoot van bussen in een concessie moet voldoen. De technologische ontwikkelingen op dit gebied gaan immers snel. Het is van belang steeds op de nieuwste en beste mogelijkheden in te kunnen spelen. De vervoersaanbieders kunnen dan van de meest passende mogelijkheid gebruik maken of dat nu diesel-, aardgas- of hybride technieken zijn. Op die manier kan er op meerdere manieren aan de gestelde milieudoelstellingen worden voldaan, ongeacht de onderliggende technologie.

Conclusie

Op grond van deze zorgvuldige overwegingen en afwegingen is gekozen voor de zeer schone nieuwe dieselmotoren (met Euro- 5 / EEV norm) voor de regionale lijnen die vallen onder de concessie Regiovervoer.