

EU-demonstratieproject moet inzet e-bussen bevorderen

■ VDL en Volvo waren er op 23 januari meteen al bij. Ruimte voor meer bussen was er ook niet....



Een project met mythologische proporties en (mogelijk) veel herhalingen van eerder gedane zetten ging op 23 januari in Brussel van start: het ZeEUS demonstratieproject, met een budget van € 22,5 mln. (waarvan €13,5 mln. afkomstig van EU's DG Mobility and Transport), gaat in 42 maanden en in 8 steden verschillende innovatieve oplossingen voor de inzet van elektrische bussen toetsen. Betrokkenen zijn meer dan 40 partners: lokale en regionale overheden, OV-bedrijven, leveranciers van materieel en energie, universiteiten en consultants plus andere stakeholders. De UITP coördineert het geheel.

Uiteindelijk moet het project, dat eigenlijk al in november afgelopen jaar met alle administratieve voorbereidingen uit de startblokken kroop, een hele serie richtlijnen en tips opleveren die andere stakeholders óók en wellicht eenvoudiger in staat stellen elektrische bussystemen in hun steden te introduceren. Ditmaal zijn Barcelona, Bonn, Glasgow, Londen, Münster, Plzen, Stockholm en een nog nader te noemen stad in Italië, de proefkonijnen. Busproducenten (waaronder VDL voor Nederland), zullen met plug-in hybrids of complete e-bussen uiteenlopende laadmogelijkheden en inzetstrategieën testen. Volvo en VDL gaven alvast acte de presence bij de ZeEUS-introductie. Voor de komende jaren is dan ook een serie van conferen-

ties, demonstraties, pilots en seminars over dit thema te verwachten – náást alle congressen die in de OV-wereld toch al aan duurzaam vervoer en productontwikkeling worden gewijd. Het ZeEUS Observatory moet ervoor zorgen dat alle relevante informatie niet alleen wordt verzameld binnen en buiten het project, maar ook ter beschikking wordt gesteld aan een bredere groep van stakeholders.

Veelbelovend alternatief

"Elektriciteit is de energie die aangeduid is als een van de meest veelbelovende alternatieve brandstoffen voor het vervoer", stelde UITP president Sir Peter Hendy. "De grootschalige toepassing ervan in stedelijke bussystemen wint steeds meer terrein. En als een van de grootste elektro-mobiliteitsprojecten ooit gesubsidieerd door de EU en gecoördineerd door Umberto Guida, directeur van UITP EU Projects, is dit een bijzonder moment voor ons en voor onze leden." Centraal staan vooral de ontwikkeling van een snelle en betrouwbare laadinfrastructuur (en de inpassing ervan in stedelijke gebieden) en de (verdere) ontwikkeling van elektrische bussen met grote reizigerscapaciteit zonder teveel gewicht toe te voegen of ruimte aan batterijen te verliezen.

Officieel heeft het ZeEUS-project drie doelen:

- de uitbreiding van elektrische tractie tot het 'hart' van het stedelijke bussysteem, dat wil zeggen bussen van 12 meter en meer;
- het evalueren van de economische, ecologische en maatschappelijke haalbaarheid van elektrische stedelijke bussystemen, en
- het populariseren en faciliteren van de afzet van elektrische bussen in Europa.

Helpt al elektrisch

In 2011 stelde de EU Commissie in haar Witboek Vervoer dat tegen 2050 de uitstoot van broeikasgassen door de vervoerssector terugge-



■ Diverse stakeholders keken in twee paneldiscussies elk op hun manier naar de inzet van de e-bus. Zoals de –regelmatig vergeten– elektriciteitsleveranciers, hier vertegenwoordigd door Gunnar Lorenz van Eurelectric.



■ Een thuiswedstrijd voor UITP-chef Alain Flausch, die sprak van “een doorbraak in e-mobiliteit in het openbaar vervoer.”

bracht moet zijn met 60%. Volgens de Commissie is de vervoerssector in Europa voor 94% afhankelijk van olie. Olie, waarvan de import Europa per dag maar liefst € 1 miljard kost. Dat nog afgezien van de stijgende kosten met betrekking tot het milieu, ruimtebeslag en gezondheid. In december 2013 lanceerde de EU dan ook een voorstel voor een richtlijn ('Alternative Fuels Infrastructure') waarin de lidstaten worden uitgenodigd zelf maatregelen te nemen om het gebruik van alternatieve brandstoffen en de daarmee samenhangende infrastructuur te stimuleren.

Al enkele jaren hamert de UITP zelf, met een flink aantal van haar leden op OVx2, een verdubbeling van het OV-gebruik in 2020 en op de overstap van de privé-auto naar het in principe schonere OV, plus het terugbrengen van de CO₂- en stofdeeltjes-uitstoot van (vooral) dat stedelijk openbaar vervoer. Voordeel hiervan: niet alleen minder uitstoot van broeikasgassen, maar ook minder congestie in stadscentra.

Niets nieuws

Elektrische OV-voertuigen zijn niets nieuws. En net als in de taxi-wereld zijn de oudste voertuigen vaak elektrische uitvoeringen. Vrijwel de helft van het OV in stedelijke gebieden rijdt al elektrisch: het gaat hier natuurlijk om railgebonden systemen zoals spoorwegen, licht rail, trams en metro's, maar ook om veelal kleinere bussystemen zoals trolleybussen die met z'n allen in Europa dagelijks 90 miljoen mensen vervoeren.

ZeEUS wil helpen een eind te maken aan de wildgroei van allerlei uiteenlopende technische specificaties op het gebied van laadpunten voor bussen. Niet alleen in de garage maar ook tijdens de diensttijd aan de eindpunten of misschien zelfs onderweg (via inductie-laadsystemen). Hier is dringend behoefte aan een standaardiseringsproces. Maar op welke wijze en op welk niveau?

Dat moet de inzet van 35 12 m. volledig elektrische en plug-in hybride bussen met verschillende laadsystemen in 8 steden gaan uitwijzen.

Vergrijzing: meer baankansen in vervoer

Met een lichte economische groei in het vooruitzicht zal de werkgelegenheid in de sector vervoer en opslag dit jaar op peil blijven. De jarenlange krimp in de sector wordt hiermee tot staan gebracht. Na 2014 zal er ruimte zijn voor groei van het aantal banen. Dit blijkt uit de vandaag gepubliceerde sectoranalyse vervoer en opslag van UWV. De analyse laat zien dat de sector kampt met een vergrijzingsgolf die sterker is dan in andere sectoren van de Nederlandse economie. Dit biedt kansen voor schoolverlaters en werkzoekenden.

De sector Vervoer en opslag zal als een van de eerste sectoren profiteren van economische groei. Na 2015 neemt het aantal banen structureel toe met ruim 1% per jaar. In 2018 werken er dan 390.000 werknemers en 40.000 ondernemers in de sector. De groei zorgt voor een toename van het aantal vacatures in de sector. Voor de jaren 2015-2018 verwacht UWV jaarlijks 36.000 nieuwe vacatures, tegen ongeveer 25.000 nu. Daarmee wordt de piek van het topjaar 2007 niet bereikt toen er 48.000 vacatures ontstonden in de sector.

Actieplan en tariefhervorming voor Brusselse taxi's

Tariefhervorming en verbetering van de dienstverlening staan vanaf nu centraal in de Brusselse taxisector. Samen met de taxisector bespraken Brussels minister-president Rudi Vervoort en de minister van Openbaar Vervoer Brigitte Grouwels in een rondetafelconferentie hun actieplan. Voornaamste aanleiding waren de recente ongeregelde heden omtrent de invoering van de digitale taximeter.

De taxi's vormen een unieke mobiliteitsdienst met een aanbod op maat voor de reizigers. Daarom moeten ze beschouwd worden als integraal onderdeel van het OV als alternatief voor de privéauto, aldus het Gewest.

De sector heeft problemen en wordt negatief in beeld gebracht. Voor de Brusselse regering moet deze tendens omgekeerd worden. "Mijn ambitie is dat de taxi's echte ambassadeurs van het Brussels Gewest worden", stelde Vervoort. Ook Grouwels liet zich even positief uit: "Ik geloof rotsvast in het enorme potentieel van de taxi in de stedelijke mobiliteit, met de nadruk op het gebruik van moderne technologie, zoals de invoering van de digitale taximeters en kredietkaartlezers. Er komt ook een juridisch kader waarbinnen apps ontwikkeld zullen kunnen worden."

Het Brussels Gewest wil de taxi's meer werk bieden via partnerschappen met organisatoren van evenementen (zoals Visit Brussels) en het opnemen van de taxi in mobiliteitsplannen. Daarnaast moet de gemiddelde snelheid van de taxi worden verhoogd (via gebruik van alle vrije banen), worden de taxistandplaatsen zichtbaarder gemaakt en komt er een imagocampagne. Ook komt er een aparte app voor Brusselse taxi's.

Omdat de taxisector kampt met een negatieve rentabiliteit ontstaat onvoldoende transparantie: het illegale systeem van huurforfaits, het onjuiste gebruik van tarief II in zone I om de inkomsten te verhogen e.d. Er komt een nieuw tariefsysteem met één tarief van € 2,00 per km. Het wachtgeld wordt € 30,00 per uur, de eerste aanslag € 2,40 en de toeslag voor nachtritten € 2,00.

Tenslotte wordt de invoering van een minimumtarief na 2016 (enkel uitvoerbaar met digitale taximeters) overwogen. Met deze hervorming zal niet alleen de kostprijs van de ritten naar de luchthaven verminderen (-0,70€/km), maar zal ook de gewestelijke belasting verlaagd worden tot 200 € per jaar (in plaats van 575 €).

■ Taxi's met één tarief nu nadrukkelijk onderdeel van het Brusselse OV op meer herkenbare standplaatsen.

