

'Duurzaam moet uit ov-concessie'

ING wil milieuvriendelijk wagenpark weghalen bij ov-bedrijven

Nelleke Trappenburg
Amsterdam

Investerings in duurzame bussen moeten worden losgekoppeld van de openbaar vervoersconcessies. Op die manier kan de stap naar elektrische bussen worden gezet. Dat stelt ING. De bank-verzekeraar presenteert morgen tijdens een seminar een model, waarbij de verantwoordelijkheid voor een duurzaam wagenpark niet langer bij de vervoersbedrijven wordt neergelegd, maar bij een aparte organisatie.

De nieuwe organisatie zou zwaardere investeringen kunnen doen, omdat zij niet meer afhankelijk is van de looptijd van een concessie. 'De echte stap naar emissieloze bussen is nu niet te maken, omdat langetermijninvesteringen botsen met de acht jaar die een concessie duurt', zegt Annerie Vreugdenhil, directeur Commercial Banking Nederland van ING.

Bovendien ligt de nadruk bij aanbestedingen volgens haar zó op de laagste prijs dat vervoerders nauwelijks geld kunnen vrijmaken voor duurzaamheid. ING zegt veel vervoersbedrijven als klant te hebben.

De bank-verzekeraar bedacht een nieuw model dat ervan uitgaat dat elektrische bussen de toekomst hebben. De nieuwe organisatie, de zogeheten Service Provider, investeert in de energielevering van elektrisch aangedreven bussen, hetzij via een bovenleiding, hetzij met accu.

Dirk Jan van Swaay, bedenker van het model bij ING, kan nog niet zeggen of de Service Provider ook eigenaar wordt van de bussen. 'Het is nog een concept. Het eigendom zou zowel bij Service Provider als bij de vervoersbedrijven kunnen liggen.' Wel is duidelijk dat de Service Provider wordt betaald uit een deel van de BDU-gelden van het Rijk die nu naar de concessiehouder gaan.

De Service Provider zelf zou volgens Van Swaay een overheidsorganisatie kunnen zijn, maar ook een samenwerkingsverband tussen publieke en private organisaties. Zo zou de European Investment Bank er volgens ING wel oren naar hebben om als investeerder in te stappen. ING zelf ziet er ook wel potentie in. Vooral als deze organisatie naast de publieke taak ook commerciële activiteiten zou mogen uitvoeren.

Arjen Jaarsma, adviseur bij aanbestedingen openbaar vervoer, ziet weinig in het model. Hij erkent dat de stap naar nieuwe energieaandrijving, zoals elektriciteit, nu niet gemaakt wordt,

De stap naar schone bussen is nu niet te maken: langetermijninvesteringen botsen met concessie

omdat dat nog relatief duur is. Maar volgens hem is overschakeling een kwestie van afwachten totdat de prijzen zijn gedaald. Hybride bussen, bussen die deels elektrisch rijden, zijn volgens hem in iets meer dan een jaar al ruim € 25.000 gedaald en zijn nu nog slechts zo'n 20% duurder dan een standaard dieselbus, die ongeveer € 220.000 kost.

Jaarsma ziet ook weinig in het ING-model, omdat vervoersbedrijven de ruimte die ze hebben gekregen om te ondernemen, weer deels zou worden afgenomen. 'Dat vermindert de innovatieprikkel.' Te denken valt aan de lage opstap in de bus.

Daarbij is er volgens Jaarsma geen loskoppeling nodig, juist als voor elektrische bussen wordt gekozen, omdat daar geen aparte infrastructuur voor nodig is. Dat zou anders liggen bij aardgas- en waterstofbussen, waarvoor aparte kostbare stations nodig zijn.