

JAARGANG 70, DECEMBER 2018

NEDERLANDS VERVOER

MAGAZINE OVER MOBILITEIT

***Op een andere manier
naar het OV kijken***

Interview met nieuwe Qbuzz-
directeur Gerrit Spijksma

***'Introductie zelfrijdende
auto wordt geblokkeerd'***

Wim van de Camp over de strijd
tussen industrie en EU

***Taxibranche moet met de
markt mee veranderen***

IRU International Taxi Forum

**MOBILITEITSALLIANTIE:
MEER FOCUS OP INHOUDELIJKE
VERDIEPING**

Deltaplan mobiliteit is in de maak

Trip NT, software

voor de touringcar- en
touroperatorbranche

Nu ook met:

- Relatiebeheer (CRM)
- Klantenportaal
- Chauffeursportaal
- Online reserveren bussen



IT controls your BUSINESS

Trip Software B.V. - Kluistraat 79 - 5482 KL Schijndel

T +31 (0) 73 - 5494426

E info@tripsoftware.nl

I www.tripsoftware.nl

INHOUD

INTERVIEW

Qbuzz-directeur
Gerrit Spijsma
over de
drie grote
OV-dossiers

4

POLITIEK

**Wim van de
Camp:** 'Strijd EU
en auto-industrie
blokkeert
introductie zelf-
rijdende auto'

8

COLUMN

Een gespreid
bedje voor **Theo
Vegter**, maar
er is nog genoeg
te doen

11

VERSLAG

Diner pensant
**Mobiliteits-
alliantie:**
meer aandacht
voor inhoud

12

ACHTERGROND

Stabiel FSO:
druk met
Code95, werving
en duurzame
inzetbaarheid

16

ARBEIDSRECHT

Patrick Mommers:
Mag een gesprek
tussen werkgever
en werknemer
stiekem worden
opgenomen?

19

SPOORVERVOER

Test met
zelfrijdende
treinen
op de **Betuwe-
route**

20

TOURINGCAR

SKTB wil
zijn keurmerk
flink gaan
opfrissen

23

CONGRES

De **taxi-
sector** moet
veranderen
om bij
te blijven

26

Janus van de mobiliteit

KNV is een groot voorstander van het idee om de schotten te slopen die in de vorige eeuw zijn neergezet tussen vervoerssectoren. Mobility as a Service (MaaS) biedt een kans om dat te doen.



HUBERT ANDELA,
DIRECTEUR KNV

Zie MaaS eens als de Janus van mobiliteit. In de Romeinse mythologie is Janus de god met twee gezichten. Zijn twee gezichten representeerden oorspronkelijk de zon en de maan. In ons geval representeren de twee gezichten een flexibeler en groener mobiliteitssysteem en een mobiliteits-systeem onder druk. MaaS als Koninkrijk, dan zijn data de kroonjuwelen en hoort de overheid - als vertegenwoordiger van het maatschappelijk belang - Koning te zijn.

In 2017 heeft de Europese Commissie een verordening gepubliceerd om naadloze multimodale reisinformatiediensten tot stand te brengen en de interoperabiliteit in de hele EU te waarborgen. Onder andere om MaaS op Europees niveau te bevorderen.

Elke lidstaat moet een zogenaamd nationaal toegangspunt (NAP) opzetten vóór 1 december 2019. Alle relevante partijen moeten de statische data via NAP toegankelijk maken voor gebruikers. Lidstaten kunnen ook kiezen voor dynamische data, realtime informatie. De technische standaarden voor de data (API's) moeten openbaar zijn.

Finland heeft sinds januari 2018 een NAP. In ons Nederland moet dit nog worden ingesteld. Nederland is trouwens al koploper als het gaat om de beschikbaarheid van reisinformatie en heeft de eerste stappen gezet voor de ontwikkeling van MaaS. Er worden zeven MaaS-pilots georganiseerd, commerciële partijen werken er alleen en soms samen aan en dat zijn stuk voor stuk prima ontwikkelingen. Er blijft echter nog veel werk over.

Minister Van Nieuwenhuizen stelde belangrijke vragen tijdens een Diner Pensant van de Mobiliteitsalliantie, namelijk "Hoe komen we tot een effectieve data-uitwisseling tussen overheden en bedrijven? Om welke data zou het dan gaan? Onder welke condities, en welke waarden vinden we daarbij belangrijk? De minister heeft aangekondigd dat zij de Tweede Kamer in de eerste helft van 2019 wil informeren over de diversiteit aan data-onderwerpen binnen de mobiliteitssector. Daar kijken we naar uit.

Om mobiliteit voor alle Nederlanders op lange termijn te garanderen, moet de overheid een rol in het vaststellen en faciliteren van de data-architectuur oppakken. Mobiliteit gaat immers ook over het gebruik van openbare ruimte, de veiligheid van reizigers, een fris functionerende markt waar plaats is voor zowel grote als kleinere spelers, de toegang tot vervoer voor mensen met een beperking, ruimte voor innovaties, enzovoorts. Allemaal maatschappelijke belangen.

Colofon

Nederlands Vervoer wordt gemaakt in samenwerking met Koninklijk Nederlands Vervoer en verschijnt vier maal per jaar.



www.nederlands-vervoer.nl

Managing Director
joan.blaas@promedia.nl

Publishing Manager
arie.van.dijk@promedia.nl

Redactie

Hoofdredacteur
Vincent Krabbendam
vincent.krabbendam@promedia.nl

Inge Jacobs

Jan Pieter Rottier

Marieke van Gompel

Mandy Smit

Monique Houliker

Conceptontwerp en vormgeving
marijke.klos@promedia.nl

Abonneren

Alles over de abonnementsvormen op Nederlands Vervoer, alsook bedrijfsabbonnementen vindt u op:
www.nederlands-vervoer.nl

Adverteren

jasper.rodenhuis@promedia.nl
T. 076 206 32 00
M. 06 810 43 666

Druk

PostNL, Nederland

© 2018 ProMedia Publishing B.V.

Een uitgave van:



ProMedia Group
Willemstraat 5
4811 AH Breda
T. 076 30 30 376
www.promedia.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

DE BELANGRIJKSTE DOSSIERS VOOR DE



In de OV-sector spelen momenteel drie grote dossiers waarmee alle vervoerders zich bezig houden. Het gaat dan om de transitie naar zero emissie-vervoer, nieuwe vormen van OV-betalen en natuurlijk MaaS, Mobility as a Service. Dat zegt de directeur van vervoerder Qbuzz, Gerrit Spijksma.

TEKST: INGE JACOBS

“Iedere vervoerder zoekt in biedingen naar een manier om aan reizigers een grotere verpersoonlijking te kunnen bieden, zoals voorkeursreizen of stremmingsinformatie”, vertelt Spijksma. “Wij bewegen ook mee in die ontwikkeling, maar een reisplanner die echt een ketenreis kan bieden - dat is nog een uitdaging voor de sector.” Daarbij hoeft het traditionele OV voor Spijksma niet het vervoer van deur tot deur op zich te nemen. “Ik geloof heel erg in hubs. Kijk, een eigen auto geeft 100 procent beschikbaarheid op elk gewenst moment en dat gevoel heeft de reiziger nog niet bij openbaar vervoer. Dus moeten we de beschikbaarheid vergroten. Maar dat hoeft niet noodzakelijkerwijs met een grote OV-bus, het kan ook met een kleiner vervoermiddel als de vraag laag is. Een trein komt niet overal en een OV-bus ook niet.”

Hij erkent dat hierdoor wel op een andere manier gekeken moet worden naar het openbaar vervoer. Volgens Spijksma hechten reizigers vooral belang aan de mogelijkheid om te kunnen reizen. “Je moet naar vervoerslijnen kijken.

Op de drukste lijnen zet je treinen in, op iets minder drukke lijnen lightrail of bussen en op rustige lijnen kleinere bussen. In dorpen van 500 mensen is het misschien prima dat iedereen een auto heeft, of kun je voldoen met een paar deel-fietsen of -auto's. Op die manier kun je het systeem veel fijnmaziger maken.”

Beprijzing

De omslag van auto naar OV kan bovendien geholpen worden door mobiliteit beter te beprijzen. “Op het moment dat betalen naar gebruik de norm wordt, zie ik enorme kansen voor Mobility as a service, waar het OV een belangrijk onderdeel van kan worden”, aldus de Qbuzz-directeur. “Als je het kostenmodel van autobezit zodanig kunt maken dat de vaste kosten juist dalen en de variabele gebruikskosten omhoog gaan, kan reiziger écht een keuze vanuit mobiliteit of reisoptimalisatie nemen en niet vanuit het feit dat de auto al grotendeels betaald is.”

Spijksma denkt persoonlijk dat dit variabele rekenmodel er wel gaat komen. “Als wij in elektrische auto's gaan rijden,

SECTOR



**Gerrit Spijksma, directeur
Qbuzz**

krijgt de overheid minder belastingopbrengsten uit hoofde van (benzine en diesels)accijnzen en BPM. De huidige belastingopbrengsten zijn nu ongeveer 18 miljard euro per jaar. De overheid kan in dat geval - meer dan nu - de keuze in mobiliteit sturen met behulp van een variabel prijsmechanisme. Ik ben ervan overtuigd dat het bezit en gebruik van de auto gaat afnemen en dat tegelijkertijd het gebruik van het OV heel erg gaat toenemen. Autofabrikanten houden zelfs rekening met scenario's waarin het autobezit door particulieren met 30 procent gaat verminderen. Dit schept natuurlijk wel weer kansen voor MaaS, waarbij ook deelautosystemen een prominente rol zullen gaan innemen”.

Prijs of comfort

Nu al kan het OV aantrekkelijker gemaakt worden door meer nadruk te leggen op comfort en kwaliteit van ver-

voersplannen in plaats van op kosten, zoals nu nog in de meeste aanbestedingen gebeurt. De overheid beoordeelt inschrijvingen op tenders, waarbij prijs nog steeds rond de 70 procent van de totaalscore bepaalt. Spijksma: “De maatschappelijke discussie gaat steeds meer over de modal shift in mobiliteit van auto naar OV, maar de nadruk van de overheid bij het uitschrijven van tenders ligt nog

op steeds goedkoper opereren. Mensen die van de auto overstappen naar het OV willen hetzelfde niveau van comfort. En wat is het belangrijkste voor comfort? Dat bussen niet stampvol zitten.”

“Dat betekent dat er meer bussen op piektijden ingezet moeten kunnen worden met een hoge frequentie. Nu is er vaak geen ruimte voor investeringen om de ochtend- en

middagspits te verdichten met extra bussen. Dit omdat deze een relatief lagere inzet krijgen en dus relatief duurder zijn.”

Mobiliteitsuitdaging

Sinds de introductie van WP2000 is het aanbestede deel van het openbaar vervoer in Nederland beduidend efficiënter en goedkoper geworden. Ook is de kwaliteit flink gestegen toont de OV-klantenbarometer. “Ik ben van mening dat in deze tijd van economisch herstel het realiseren van kostenbesparingen door de overheid op openbaar vervoer niet haar primaire doel zou moeten zijn, maar het oplossen van de mobiliteitsuitdaging waar Nederland voor staat. Ik vind dat dit onvoldoende zijn weerslag krijgt in de uitvraag binnen de openbare aanbestedingen.



Op dit punt verwacht ik echt meer visie.” Vanuit die visie dient de overheid het risico te durven nemen op een tijdelijke verlaging van de kostendekkingsgraad van het OV.

“Dit risico is naar mijn mening echter beperkt. In het eerste en tweede jaar van een concessie zie je vaak de grootste stijging van het aantal reizigers”, legt Spijksma uit. “Dan wordt er nieuw materieel ingezet en zijn de bussen nog leeg, want er is meer capaciteit bijgekomen. Je ziet dat effect in de jaren erna afvlakken of tot stilstand komen. De overheid zou dan in moeten stappen en bereid zijn om verder te investeren in de ontwikkeling van het openbaar vervoer in plaats van te wachten tot een volgende aanbesteding.”

“Vervoerders doen echt hun stinkende best om efficiënter te presteren en hebben dat de afgelopen jaren laten zien. De subsidiebedragen van de overheid zijn niet in dezelfde mate als het aantal dienstregelingsuren omhoog gegaan. Klantwaardering is gestegen tot ‘all time highs’. De marktwerking is dus goed, maar dit spel wordt op het scherpst van de snede gespeeld. Dat baart me zorgen. Er is vaak

te weinig ruimte is voor innovatie - vooral gedurende de contractperiode”, aldus Spijksma.

OV-bureau

“Het OV-bureau Groningen Drenthe is hierop echt een uitzondering. De afgelopen tien jaar heeft het OV-bureau sterk ingezet op het ontwikkelen van de concessie samen met Qbuzz als vervoerder. De stijging in reizigersaantallen en -kilometers is hier indrukwekkend geweest. Naar mijn overtuiging is visie van de opdrachtgever hier doorslaggevend geweest.” Hierover moet dus het gesprek worden aangaan. “Een contract duurt gemiddeld tien jaar en je wilt niet na vijf jaar alleen maar een contract uitdienen. Nederland staat niet stil, dus kunnen de overheid en de vervoerder dat ook niet. Er moet een gemeenschappelijke intentie zijn van ver-

voerder en opdrachtgever om het OV te blijven stimuleren. Hierin moet je als partners de gezamenlijke doelstelling om toegankelijk en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer voor de maatschappij als uitgangspunt nemen. ”

Gewonnen concessies

In het afgelopen jaar heeft Qbuzz twee concessies gewonnen. De vervoerder mag Groningen Drenthe voortzetten en in december neemt de vervoerder de concessie DAV over van Arriva. “De maanden voor de implementatie zijn bijzonder uitdagend”, erkent Spijksma. De vervoerder heeft zich al enkele jaren niet meer bezig hoeven houden met de implementatie van een nieuwe

concessie en dus moesten de oude draaiboeken weer afgestoft worden en aangepast.

De concessie DAV omvat ook het treinvervoer op de MerwedeLingeLijn. Waar de vervoerder nu alleen bussen en trams heeft, zal het dus voortaan ook treinvervoer moeten verzorgen. Daarvoor heeft de vervoerder voormalig NS-directeur Nanouke van 't Riet aangetrokken. Bovendien neemt de vervoerder de treinen over van Arriva. Naast het treinvervoer heeft de vervoerder ook verschillende innovaties aangeboden, zoals elektrische bussen, ketenvervoer, bestelbussen en passend vervoer in kwetsbare gebieden. “Het ketenvervoer is nieuw voor ons en dat zijn we nu samen met partners druk aan het ontwikkelen. Het is nieuw, maar dat zal ons helpen als organisatie een stap te maken in Mobility as a Service.”

OV-betalen

Naast MaaS noemt Spijksma zero emissie-busvervoer en OV-betalen belangrijke ontwikkelingen in het OV. Over de opvolging van de OV-chipkaart wordt nu flink nagedacht.

“Dit proces is erg ingewikkeld omdat niet alle partijen die onderdeel van het OV-chipkaartsysteem zijn onder dezelfde marktordening vallen”, vertelt Spijksma. “Deze partijen kijken anders aan tegen investeringen, omdat ze met een verschillende investeringshorizon werken. Dat maakt de transitie naar een nieuw systeem met hoge investeringen erg uitdagend.”

De vervanging van de OV-chipkaart is belangrijk voor de verbetering van de toegankelijkheid van het OV en het aansluiten van MaaS-partijen op een betaalsysteem. “Vanuit de Coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven is de sector hard bezig om regie te nemen op dit dossier, maar een nauwe samenwerking met de overheid is hierin onontbeerlijk. Maar er wordt op dit moment hard gewerkt om deze samenwerking in te vullen”, stelt Spijksma.

Duur systeem

De vervoerders hebben hierbij aanbestedende overheden nodig. ‘Het is heel duur als je het OV-chipkaartsysteem nog tien jaar in stand moet houden, terwijl je er tegelijker-

tijd ook een ander systeem naast zet. Dan heb je twee volledige IT-systemen nodig. De uitdaging zit erin om de periode van twee systemen naast elkaar zo kort mogelijk te houden en dus alle vervoerders vrijwel gelijktijdig over te laten gaan. Als de resterende looptijd van een concessie op het transitiemoment relatief kort is, zijn de investeringen relatief hoog. Hier moet in gezamenlijkheid een oplossing voor gevonden worden.”

Spijksma meent dat de sector de verantwoordelijkheidsrol hiervoor samen met de overheid zou moeten nemen. “We dansen nu allemaal om de hete brij heen. De staatssecretaris heeft de verantwoordelijkheid voor het OV betaalsysteem bij de markt gelegd, maar wij als vervoerders kunnen de transitiekosten niet zelfstandig dragen. We kunnen het wel allemaal het probleem van een ander vinden, maar eigenlijk moeten we het een gezamenlijk probleem maken zodat we het samen oplossen. Dat vergt visie van zowel de politiek als de sector, maar ik heb het gevoel dat de tijd en de geesten hier rijp voor beginnen te worden.”

(ADVERTENTIE)

BUS₂BUS

Trade Show and Congress

GET ON BOARD TODAY WITH
OUR **EARLY BIRD** OFFER:
VALID UNTIL **31 OCTOBER 2018**



NEXT STOP: FUTURE

19 – 21 MARCH 2019 · BERLIN EXHIBITION GROUNDS

bus2bus.berlin



bcb Bundesverband
Deutscher
Omnibusunternehmer

Messe Berlin

DE VERDERE ONTWIKKELING VAN DE ZELF- RIJDENDE AUTO BLOKKEERT

Een stammenstrijd tussen de Europese Commissie en de auto-industrie zit op dit moment de verdere ontwikkeling van de zelfrijdende auto in de weg. Dat zegt Europarlementariër Wim van de Camp (CDA) in een interview.

TEKST: MARIEKE VAN GOMPEL

Van de Camp presenteerde in augustus een rapport, waarin hij pleit voor Europese regelgeving die de ontwikkeling van autonoom vervoer een boost geeft. "Bij de introductie van de zelfrijdende auto mist de kracht van de interne markt, zoals we die hebben in de landbouw- of staalindustrie. Er zijn heel veel landen en universiteiten bezig om autonoom vervoer te ontwikkelen, maar zodra we over de grens gaan is er geen verbinding en zijn er andere verkeers- en aansprakelijkheidsregels."

Om die reden is het volgens hem belangrijk dat er harmonisatie van regels plaatsvindt.

Communicatietechnologie

Eén van de grootste struikelpunten is het verschil in communicatietechnologie, denkt Van de Camp. "In Europa hebben we niet met fysieke grenzen te maken, maar met telecommunicatiegrenzen. Daardoor liggen we steeds verder achter op China en Amerika, waar veel meer uniformiteit is."



Wim van de Camp



Europese landen zouden samen moeten optrekken in de keuze voor bepaalde technologieën. “Landen afzonderlijk zijn te klein en nationalistisch om zelf technieken te ontwikkelen. Dan krijg je straks bijvoorbeeld een Duits systeem waar andere landen niet mee kunnen werken. De Europese Unie moet met regelgeving komen, zodat in alle Europese landen dezelfde technologieën kunnen worden toegepast.” Europa zou zich daarnaast flexibel moeten opstellen. “De Europese Commissie

wil dat wifi dé communicatietechnologie wordt van de zelfrijdende auto, terwijl de auto-industrie lobbyt voor 5G. Er is een soort stammenstrijd gaande terwijl we weten dat we beide technieken nodig hebben.”

Krachten bundelen

Van de Camp zou graag zien dat de Europese industrie de krachten bundelt, maar stelt vast dat dit (nog) niet het geval is. “Bij de ontwikkeling van technologieën als autonoom vervoer is de industrie

vaak leidend. Toch zie je dat bijvoorbeeld BMW en Daimler eigen ontwikkeltrajecten hebben. Dit is overigens ook in de VS het geval. Ook daar zie je dat Uber en Google hun eigen pad volgen. Wat wij wel kunnen doen als Europese Unie is met ontwikkelingsgelden financiële prikkels geven.”

De Europese Commissie is bezig met een voorstel voor Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS). C-ITS maakt het mogelijk voor weggebruikers in Europa om data uit te wisselen, waardoor

technologieën zoals connected cars en autonoom vervoer mogelijk worden. “Het is goed dat we met C-ITS zaken gaan harmoniseren. Wij gaan echter niks goedkeuren als er alleen voor wifi wordt gekozen”, stelt Van de Camp.

Vergelijking met China

Van de Camp wijst erop dat China drie steden heeft aangewezen om autonoom vervoer te ontwikkelen. “Deze steden of regio’s hebben alle vrijheid. Over twee jaar wordt de winnaar aangewezen en dat systeem wordt dan in heel China toegepast.”

In Europa wordt er gewerkt met het onderzoek- en innovatieprogramma Horizon 2020, waarmee ontwikkelingen in de industrie worden gestimuleerd. Na 2020 wordt er opnieuw een verdeling gemaakt vanuit Horizon Europe, de

Verkeersveiligheid

Daarnaast vindt Van de Camp dat er een duidelijkere koppeling moet komen in het beleid voor autonoom vervoer en ver-

“In Europa vielen vorig jaar ruim 25.000 verkeersdoden, waarvan de helft door menselijke fouten”

keersveiligheid. “In Europa vielen er vorig jaar ruim 25.000 verkeersdoden, waarvan de helft door menselijke fouten. Wij verwachten dat de autonome auto daar veel verbetering in kan brengen.”

van Level 4. Als straks Level 4 mogelijk is en we hebben geen regelgeving dan lopen we vast.” De zelfrijdende technologie heeft 5 verschillende Levels die van een bestuurder die zelf rijdt (0) naar een volledig zelfrijdende auto (5) gaan.

Van de Camp wijst erop dat ook de regels voor aansprakelijkheid Europees dienen te worden vastgesteld. “Bij niveau 5 is de producent aansprakelijk. Bij niveau 3 is dit nog niet helemaal duidelijk, want de mens is ook verantwoordelijk.”

Bij level 3 is het mogelijk voor de bestuurder om in bekende en niet-complexe omgevingen de aandacht van zijn rijtaken naar iets anders te verleggen. Echter, als het nodig is moet hij of zij de controle van het voertuig overnemen. Hier is nog geen regelgeving voor.



Een konvooi slimme auto's liet dit eerder jaar zien wat er allemaal al mogelijk is.

opvolger van Horizon 2020. “De vraag is dan hoeveel geld er naar transport gaat en hoeveel naar telecommunicatie. In Europa krijgt iedereen een beetje, volgens het rechtvaardigheidsprincipe. Ik zou liever zien dat net zoals in China de beste meer krijgt.”

Europa moet daarnaast volgens de Euro-parlementariër haast maken, om de ontwikkeling van de verschillende niveaus van de autonome technologie niet in de weg te staan. “In de ontwikkeling van de zelfrijdende technologie zitten we nu aan het einde van Level 3, en het begin

Gespreid bedje, maar ook werk aan de winkel

Op het moment van schrijven van deze column heb ik er een paar maanden op zitten als voorzitter ad interim van Busvervoer Nederland. Zonnige maanden, zowel letterlijk als figuurlijk. Figuurlijk, omdat het goed is te kunnen constateren dat de discussies in het besloten busvervoer gaan over de inhoud, zoals de cao en de vraag hoe je kwaliteit in de branche definieert.

THEO VEGTER, VOORZITTER BUSVERVOER NEDERLAND

Het is mooi dat mijn voorgangers Arend Klaassen en Tonnie Hodes van twee verenigingen weer één hebben kunnen smeden. Als voorzitter a.i. van de nieuwe vereniging kom ik wat dat betreft in een gespreid bedje terecht.

Niet dat alles koek en ei is overigens. Hoewel het goed gaat in Nederland en het – na een aantal magere jaren – ook weer enigszins beter gaat in de branche, kunnen we zeker niet op onze lauweren rusten. Neem bijvoorbeeld het tekort aan chauffeurs. Als we niet opletten kampen we al heel snel met een massaal tekort aan chauffeurs in onze sector. Nu al is bijna een derde van de chauffeurs ouder dan 65 jaar en ruim 60 procent is ouder dan 50 jaar. Dat geeft te denken.

En natuurlijk heeft de touringcarbranche bij het aantrekken van chauffeurs concurrentie van andere sectoren, zoals het openbaar vervoer en het



vrachtvervoer. Daar is soms meer te verdienen en er is ook geen sprake van seizoenspatronen. Ook het imago van onze sector onder potentiële chauffeurs schiet tekort. Dat moet een werkgeversvereniging zich aantrekken en logischerwijs wil ik dat natuurlijk graag – samen met alle stakeholders – verbeteren.

Een ander probleem dat mijn aandacht heeft, is de oneerlijke concurrentie die onze leden ondervinden van bedrijven die in Nederland personenvervoer uitvoeren maar daar geen btw over afdragen. We vroegen er al een keer aandacht voor met een brief aan het ministerie, maar daar kregen we een nietszeggend antwoord op. Vandaar ook dat we nu overwegen zwaarder geschut in te gaan zetten. De Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB) is in dit geval misschien een goed middel om meer transparantie en duidelijkheid te krijgen.

De Mobiliteitsalliantie is in de aanloop naar de formatie van het huidige kabinet opgericht om een duidelijk signaal af te geven aan de politiek: mobiliteit moet snel anders benaderd gaan worden. Nu zet het samenwerkingsverband van tal van partijen in de mobiliteitssector meer in op inhoudelijke verdieping. Zo zijn de leden druk bezig met het opstellen van een deltaplan mobiliteit. Dit alles maakte dat het onlangs gehouden Diner Pensant een andere insteek had dan in 2017.

TEKST: JAN PIETER ROTTIER

HOE ZIET MOBILITEIT



Zes organisaties gaven eind december 2016 het startsein voor de nieuwe beweging. Dit speelde rond de vorming van de huidige regering. Ze hebben een manifest opgesteld waarin ze benadrukten dat de mobiliteit in Nederland anders kan en moet.

De Mobiliteitsalliantie maakt nu een transitie door. Niet alleen groeit het aantal aangesloten partijen, het samenwerkingsverband verlegt ook de focus. "Ik ben in maart aangesteld om de transitie vorm te geven van een lobbyclub naar een meer inhoud-gedreven club", vertelt Jeroen Fukken, sinds maart programmadirecteur. "Want wie tegen de politiek zegt: we vinden dat dit en dat nodig is en dat hier en daar geïnvesteerd moet worden, moet ook de daad bij het woord voegen. Dus zijn we sinds mei

bezig om onze toekomstbeelden te concretiseren tot een strakke visie op de toekomst van mobiliteit."

Nadruk

Dat maakte dat het Diner Pensant, afgelopen 8 oktober in het Louwmanmuseum, een andere insteek had, vertelt Fukken. De nadruk lag meer op samenwerking en inhoudelijke plannen maken. Zo'n zeventig genodigden waren aanwezig.





“Overheden, belangrijke bedrijven, koepels, verenigingen – eigenlijk iedereen die een belangrijke rol heeft in mobiliteit was aanwezig”, vertelt Fukken.

Rode draad tijdens de avond was de vraag: hoe ziet de mobiliteit er in 2030 uit? “Iedereen begint te beseffen dat mobiliteit echt een dienst gaat worden, een dienst zoals Spotify of Netflix”, vertelt Fukken. “Dat lijkt allemaal heel makkelijk: je hebt



CHRIS JAEGER

EXCLUSIEF VERVOER

HOTEL

4417-18 - Foto: Anthoni



**EXCLUSIEF
VERVOER NODIG?**

Reserveer nu, om teleurstellingen te voorkomen.
Whatsapp: 06-20171244 - Online: www.chrisjaeger.nl

WWW.CHRISJAEGER.NL

een telefoon nodig en vervolgens gebeurt het vanzelf. Niet dus. Want er is ontzettend veel nodig om zo'n dienst ook daadwerkelijk te laten werken. Als jij zo'n dienst wilt bieden, dan moet je een waanzinnig aanbod weten neer te zetten: een groot en breed aanbod van diverse modaliteiten, zoals OV-diensten, deelauto's, deelfietsen, e-bikes, et cetera. Dit brede aanbod moet altijd betrouwbaar en beschikbaar zijn en een dekingsgraad over heel Nederland hebben. Dat betekent nogal wat: voor het aantal vervoersmiddelen, voor de infrastructuur en voor hoe alles met elkaar verbonden moet worden."

Goed verhaal

De lezing van minister Cora van Nieuwenhuizen vond Fukken eruit springen. "Het was heel indrukwekkend. Zij kwam rechtstreeks met Roger van Boxtel en Pier Eringa uit de herdenking van het vreselijke ongeval in Oss. Zij moesten alle drie de knop behoorlijk omzetten. De minister maakte iedereen deelgenoot van hun ervaring. Dat vond ik wel heel indrukwekkend. Vervolgens had ze een goed verhaal en legde ze prikkelende uitdagingen neer waar zij tegenaan loopt als minister. Ook stak ze de hand naar ons uit. Ze ziet de Mobiliteitsalliantie als belangrijke partner voor het verwezenlijken van haar beleid."

"Iedereen begint te beseffen dat mobiliteit echt een dienst gaat worden, een dienst zoals Spotify of Netflix - er is ontzettend veel nodig om zo'n dienst ook daadwerkelijk te laten werken."

Jeroen Fukken, programmadirecteur Mobiliteitsalliantie

Fukken was ook te spreken over de lezing van Frits van Bruggen, voorzitter van de Mobiliteitsalliantie en directeur van de ANWB. "Hij gaf een sneak preview van het deltaplan dat wij aan het opstellen zijn. Hij lichtte een tipje van de sluier van hoe wij aankijken tegen mobiliteit in 2030 en wat er voor nodig is om daar te komen."

Dit deltaplan voor mobiliteit is een van de punten waar Fukken stevig op inzet als programmadirecteur van de Mobiliteitsalliantie. Het deltaplan vordert gestaag, vertelt hij. "Stap een en twee zijn gezet. Nu zijn we druk bezig met stap drie en vier. Waarschijnlijk gaan we er rond april mee naar buiten."



FSO 2019:

DUURZAME INZETBAARHEID EN NIEUWE CHAUFFEURS



2017 was een turbulent jaar voor het Fonds Scholing en Ordening voor het besloten busvervoer (FSO). De organisatie moest fors inkrimpen omdat het stopte met de controle op het naleven van de cao. FSO is nu in stabiel vaarwater gekomen en bouwt verder aan haar activiteiten op het gebied van Code95, werving en opleiding van nieuwe chauffeurs en duurzame inzetbaarheid.

TEKST: JAN PIETER ROTTIER

De cao besloten busvervoer controleren op naleving deed FSO al zeker dertig jaar. In 2017 is besloten hiermee te stoppen, vertelt Henk van Gelderen, die sinds begin dit jaar directeur. De beslissing

leidde tot een forse inkrimping van de organisatie. Van Gelderen spreekt van “een turbulent jaar”. Inmiddels is FSO in “stabiel vaarwater” gekomen, beschrijft Van Gelderen. FSO heeft sinds 1 januari

geen controletaken meer en is zich met overgave gaan richten op allerlei taken op gebied van arbeidsmarkt en opleidingen. Dat is het moment dat Van Gelderen instapte als directeur.



Hij is geen vreemde bij FSO, dat opgericht, gefinancierd en bestuurd wordt door werkgevers (KNV bus) en de vakbonden (FNV en CNV). “Ik ben al twaalf jaar directeur van Sociaal Fonds Taxi. We zitten in hetzelfde pand en onder onze leden hebben we veel ‘combi-bedrijven’: bedrijven die zowel taxi- als touringcar- vervoer verzorgen.”

Dezelfde kenmerken

Het directeurschap bevalt hem goed. Heel anders is het ook niet, vertelt hij. “De organisaties lijken erg veel op elkaar. Beiden hebben een bestuur met werkgevers en werknemers. Bovendien: activiteiten op het gebied van opleidingen en arbeidsmarkt deden we bij SFT ook al. Ook qua arbeidsmarkt hebben de sectoren taxi en bus dezelfde kenmerken. Wat

wel anders is: touringcar is veel meer dan taxi seizoenswerk.”

Ondanks de vele overeenkomsten wil Van Gelderen benadrukken dat de organisaties wel los van elkaar staan, elk een ander bestuur hebben en allebei een zelfstandige koers varen.

Het bestuur stelt het beleid vast; FSO voert het uit. Maar aan de manier van uitvoeren kan de nieuwe directeur wel zijn eigen kleur geven.

“Na een turbulent jaar is het zaak om weer rust en structuur te krijgen. We willen FSO weer opbouwen en weer op de kaart zetten. Op de financiën letten vind ik ook erg belangrijk. Ons geld komt van de branche en die moet hard werken voor weinig geld. We proberen ook zoveel mogelijk andere inkomsten te vinden, zoals bijvoorbeeld Europese subsidies.”

Financiële bijdrage

Een van de activiteiten waar FSO komende jaren op wil inzetten, is het stimuleren van de code-95-opleiding, het verplichte vijfjaarlijkse bijscholings-traject. Chauffeurs krijgen hiervoor een vaste financiële bijdrage van FSO. Van Gelderen en het bestuur denken erover na om hierin meer te differentiëren. Met andere woorden: dat chauffeurs voor de ene opleiding meer krijgen dan voor de andere.

Dat zou nuttig kunnen zijn, denkt Van Gelderen. “Er zijn trainingen waar je echt met de bus de weg op gaat, maar die zijn duurder dan een bhv- of andere klassieke cursus. En als je ziet dat die eerste wat weinig wordt afgenomen, dan zou je die meer kunnen subsidiëren. Maar dit ligt bij het bestuur.

Ook op het werven en opleiden van nieuwe chauffeurs wil FSO sterk inzetten. Een belangrijke taak, vindt Van Gelderen.

“De bedrijfstak is enorm vergrijsd. Dat betekent dat de gemiddelde leeftijd alleen maar stijgt. Het is wel zo dat heel veel chauffeurs die met pensioen kunnen, toch weer een oproepcontract tekenen. Maar ook dat is niet voldoende. Het personeelstekort doet zich steeds meer voelen, zeker nu de arbeidsmarkt aantrekt. En wat ook meespeelt: de concurrentie van het OV. Want ook daar zien we vergrijzing en voor sommige chauffeurs is dat een aantrekkelijk alternatief.”

Wervingsactiviteiten

Om te zorgen dat de instroom aantrekt, organiseert FSO verschillende wervingsactiviteiten. “Met de website ikwordgraagtouringcarchauffeur.nl werven we permanent op landelijke schaal. Hier staan per regio vacatures op, aangevuld met achtergrondinformatie. Daarnaast doen we veel via social media. En in overleg met bedrijven of kringen van bedrijven kunnen we regionale wervingsdagen organiseren.”

De uiteindelijke selectie vindt bij het betreffende bedrijf plaats. Zij regelen ook de opleiding. Een nieuw element in de hele wervingscampagne is dat FSO een deel van de opleidingskosten van een nieuwe chauffeur betaalt. Dat gebeurt sinds juli dit jaar. FSO stelt wel voorwaarden. “Bedrijven moeten minimaal een contract aanbieden voor twee jaar en 32 uur in de week. Dan vergoeden wij eenderde van de opleidingskosten met een maximum van 2000 euro.”

Personeel behouden

Mensen aantrekken is belangrijk, maar mensen behouden is net zo belangrijk, benadrukt Van Gelderen. Ook dat is de komende jaren een belangrijk speerpunt. “Als je al een tekort hebt, moet je extra zuinig zijn op je bestaande personeel. En dat zit ‘m in allerlei factoren. Dat je kijkt of je enigszins rekening kunt houden met bepaalde wensen van de mensen. De touringcarsector kent een enorme flexibiliteit en vraagt dat ook van haar mensen. Maar je kunt wel kijken hoe je de balans kunt vinden tussen de eisen van het werk en de wens van mensen om werk en privé in evenwicht met elkaar te houden.”

Die balans is erg belangrijk voor de nieuwe instroom, merkt Van Gelderen. “De jongere generatie staat anders in het leven. Vroeger was het adagium ‘niet zeuren, altijd klaarstaan voor de zaak’. Moest je alle weekenden werken, dan was dat geen probleem. Tegenwoordig is dat anders. Jongeren willen ook een keer een weekend thuis zijn. Het gaat erom dat je dat beseft als bedrijf en dat je kijkt wat mogelijk is.”

Health checks

Een ander element van duurzame inzetbaarheid is gezondheid, vertelt Van

Gelderen. Ook hier probeert FSO aan bij te dragen. “We kunnen langskomen bij bedrijven en health checks uitvoeren bij het personeel. Maar denk ook aan workshops over stoppen met roken en gezond eten. Gezondheid is niet alleen de verantwoordelijkheid van de werkgever; ook de werknemer heeft een rol. Het begint allemaal bij bewustwording.”

Van Gelderen is enthousiast om zich in te zetten voor deze activiteiten. Hij is ervan overtuigd dat FSO van meerwaarde is voor de medewerkers en bedrijven in de touringcarsector.



Henk van Gelderen

CURSUSSEN TOUR (INTER)NATIONAAL NIEUW LEVEN INGEBLAZEN

“De cursussen tour nationaal en tour internationaal werden altijd als zinvol en relevant ervaren. Per 1 januari is het CBR echter gestopt met examinering. Ook moesten we vaststellen dat de lesstof verouderd was.”

FSO is nu druk bezig om de cursus nieuw leven in te blazen. “We hebben een examenbureau gevonden dat wil examineren en we hebben een uitgever in de arm genomen die de lesstof wil actualiseren. Begin volgend jaar moet alles rond zijn en moet de cursus weer gegeven kunnen worden.”

Stiekem een gesprek opnemen. Mag dat?

Opnemen van gesprekken tussen werknemers en werkgevers met een smartphone is tegenwoordig heel erg eenvoudig. Het gebeurt ook steeds vaker. In verhouding komt het vaker voor dat een werknemer een gesprek met een werkgever opneemt, dan andersom. Is dit toegestaan? En hoe gaan rechters hiermee om?

MR. PATRICK MOMMERS, KNV-JURIST

Allereerst is het erg belangrijk dat als iemand zelf deelneemt aan een gesprek - en dat gesprek opneemt, al is het stiekem - er in elk geval géén sprake is van een strafbaar feit. Strafrechtelijk is er dus geen probleem.

Vervolgens is de vraag hoe het opnemen van gesprekken gezien moet worden met het oog op de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). De privacy van een gesprekspartner lijkt immers in het geding. Op zichzelf zal een bandopname onder de definitie van verwerking van persoonsgegevens vallen. Vervolgens moet er, zoals dat in de AVG heet, een grondslag zijn. Die zou gevormd kunnen worden door het zogenaamde gerechtvaardigde belang. Maar de AVG kent, zoals bekend, meer strenge regels en voorwaarden. Zo zal een middel, in dit geval het stiekem opnemen van een gesprek, noodzakelijk moeten zijn.

Ook zal het zo moeten zijn dat het doel echt niet op een andere, minder vergaande manier, kan worden bereikt. Als een werknemer lange tijd vaststelt dat een werkgever gespreksverslagen onjuist opstelt, dan zou het voorstelbaar kunnen zijn, als het niet anders kan, dat het opnemen van een gesprek op grond van de AVG is toegestaan. Benadrukt wordt dat hier niet te lichtvaardig mee omgegaan mag worden. Als er te snel, zonder noodzaak naar dit middel wordt gegrepen, terwijl er misschien andere mogelijkheden zijn om het doel te bereiken, dan zal het opnemen als onrechtmatig worden aangemerkt.

Dan de vraag hoe rechters in arbeidszaken omgaan met heimelijk opgenomen gesprekken. Belangrijk is dat als er al sprake is van onrechtmatig verkregen



bewijs, er een belangafweging moet plaatsvinden, waarbij – kort gezegd - de waarheidsvinding voorop staat. Voor zover bekend laten rechters stiekem opgenomen gesprekken bijna altijd toe als bewijs. Veelal overwegen rechters dat dit het geval is omdat de gesprekken een zakelijk karakter hebben. Het wordt dus toegestaan. Zoals al gezegd: het gaat hier vaak over gesprekken die door werknemers opgenomen zijn. Over werkgevers die gesprekken opnemen is er bijna geen jurisprudentie. Bedacht kan worden

dat ook hier het eerdergenoemde zakelijke karakter een rol zal spelen. Van de andere kant zou een werkgever voor de voeten geworpen kunnen worden dat van zijn kant andere mogelijkheden voorhanden zijn om stellingen te bewijzen. Bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat er meerdere personen bij een gesprek aanwezig zijn.

Dat niet zomaar klakkeloos gesprekken moeten worden opgenomen blijkt uit de volgende zaak. In een geval waarin een werknemer lange tijd stelselmatig gesprekken met zijn werkgever opnam, werden de opnames een boemerang: juist op basis daarvan vond de rechter dat de werknemer een groot wantrouwen had laten zien richting werkgever. De arbeidsovereenkomst werd ontbonden.

Maar zo gaat het niet altijd. In weer een andere zaak betoogde de werkgever ook dat de opnames lieten zien dat werknemer de werkgever wantrouwde. Daar had de rechter in dit geval geen boodschap aan. De werknemer begon namelijk pas met het opnemen van gesprekken nadat de arbeidsverhouding al flink verstoord was. Het verzoek van de werkgever tot ontbinding werd door de rechter afgewezen.

TEST: AUTONOOM RIJDEN



N OP DE BETUWERROUTE

Bij de proef met geautomatiseerde goederentreinen op de Betuweroute dit najaar, worden ook sensoren getest die objecten in de spoorbaan herkennen. Deze techniek maakt het op lange termijn mogelijk om de treinen volledig autonoom te laten rijden. Directeur Alwin van Meeteren van Alstom Utrecht lichtte onlangs deze techniek toe tijdens InnoTrans in Berlijn.

TEKST: MARIEKE VAN GOMPEL

Het experiment werd in november uitgevoerd met een BR203-goederentrein van Rotterdam Rail Feeding (RRF). Op dit moment wachten de samenwerkende partijen ProRail, Alstom en RRF nog op de laatste goedkeuring van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Proeven

De proeven op de Betuweroute betreffen Automatic Train Operation (ATO), waarbij het automatiseringsniveau 2 wordt beproefd. Dit wordt GoA2 genoemd, wat staat voor Grade of Automation level 2. Pas vanaf niveau 4 rijdt de trein volledig autonoom. Dit zal niet op korte termijn plaatsvinden op het reguliere spoor in Nederland.

Met GoA2 wordt wel geëxperimenteerd, waarbij de trein een deel van de taken van de machinist overneemt. De treinbestuurder houdt toezicht en kan zo nodig ingrijpen. Bij de proeven op de Betuweroute hiermee zullen verschillende zaken worden onderzocht, zoals de overgang

van ERTMS Level 1 naar Level 2, automatisch ritsen van treinen en het menselijk gedrag. Aanvullend worden ook sensoren op de trein geplaatst voor objectdetectie voor verder onderzoek in de toekomst.

Techniek

Van Meeteren: "De voordelen die deze techniek biedt zijn bijvoorbeeld een verhoging van de capaciteit, omdat alle rijstijlen uniform zijn. Daarnaast kunnen de treinen dichter op elkaar rijden. Ook zal kwaliteit van het vervoer verbeteren, omdat de treinen punctueler gaan rijden en er veel energie wordt bespaard."

Functionaliteiten ATO

Van Meeteren: "We gaan op de Betuweroute verschillende functionaliteiten van ATO testen over een afstand van 100 kilometer dubbelspoor onder het beveiligingssysteem ERTMS. Daarbij blijven we binnen de veiligheidsgrenzen van ERTMS, waardoor de veiligheid op ieder mo-

ment gegarandeerd is.” Volgens de directeur is ATO een ‘game changer’, omdat het in combinatie met ERTMS voor een flinke capaciteitsverhoging kan zorgen. Alstom werkt samen met andere leveranciers in het Europese samenwerkingsverband Shift2Rail aan de specificaties van ATO, zodat deze techniek straks in heel Europa toepasbaar is.

Voordelen voor Nederland

Deskundigen verwachten dat ATO in Nederland op veel plekken voordelen kan opleveren, onder meer bij de flessenhals Schiphol. Daarbij wordt naar voorbeelden uit het

helpen door de snelheid van de goederentrein precies af te stemmen op die van de personentreinen, zodat zij kunnen ritsen.

Realiteit

“GoA2 is geen droom, maar realiteit”, stelt Van Meeteren. Hij wijst erop dat Alstom de ATO-techniek vijftien jaar geleden al bij de metro in Singapore heeft geïntroduceerd. Inmiddels rijden er al op verschillende plekken in de wereld volledig zelfrijdende metro’s (GoA4). Een belangrijk verschil tussen metroverbinding en het reguliere spoor is



Alwin van Meeteren

buitenland gekeken, zoals de Thameslink in Engeland. Daar werd in maart van dit jaar de eerste succesvolle rit met reizigers uitgevoerd met ATO GoA2. Deze verbinding loopt via een spoortunnel onder het stadscentrum van Londen door. ATO is nodig om vanaf december 2019 tijdens de spits met 24 treinen op en neer tussen de stations St. Pancras en Blackfriars te rijden.

Ook op de A2-corridor kan deze techniek waarschijnlijk voordelen opleveren. Goederentreinen die van de Betuwe-route komen, moeten in Amsterdam op een bepaald moment intakken op het gemengde net. ATO kan daarbij

dat metrolijnen vaak afgesloten zijn en geen tot weinig overwegen hebben. Bovendien is het materieel wat er rijdt vaak hetzelfde, homogeen, met dezelfde karakteristieken en functionaliteiten.

Om op het reguliere spoor volledig autonoom te kunnen rijden, is aanvullend objectdetectie nodig en nog een paar andere zaken die geregeld moeten worden. “Volledig zelfrijdende treinen op het reguliere spoor is nog toekomstmuziek, maar we vinden het wel belangrijk om belangrijke bouwstenen hiervan in deze proef mee te nemen”, benadrukt de directeur.



NA 25 JAAR NOG STEEDS RUIMTE VOOR EEN KEURMERK IN DE **TOURINGCARBRANCHE**

Stichting Keurmerk Touringcarbedrijf wil de inhoud van het touringcarkeurmerk komende jaren flink opfrissen om zo het keurmerk weer stevig in de markt te kunnen zetten. Dat kwam naar voren tijdens het seminar Busveiligheid, dat werd gehouden aansluitend aan de beurzen BusVision en Taxi Expo en georganiseerd was als vijftiengste verjaardagsfeest van de stichting.

TEKST: HILBERT MICHEL

Touringcarvervoer is weliswaar een van de veiligste vormen van vervoer, maar dat betekent niet dat je op je lauweren kan rusten: dat was de rode draad in de

verschillende lezingen. Zelfs vijftieng jaar na oprichting van SKTB is nog steeds plaats voor een keurmerk in de touringcarbranche, stelde Reinout Böggemann,

de nieuwe voorzitter van het keurmerk. De uitgangspunten voor het keurmerk veranderden in de loop der tijd wel flink. Hij memoreerde aan de tijd, vijftieng

jaar geleden, dat het nog noodzakelijk was om met een keurmerk duidelijk te maken dat een bedrijf voldeed aan basale eisen op veiligheidsgebied. Tegenwoordig voldoen alle bedrijven aan die basale eisen, want een deel ervan is al lang en breed omgezet in (inter)nationale wetgeving. En ook de daarna in allerlei toegevoegde eisen zijn inmiddels gemeengoed.

“Als jouw aanvankelijk vooruitstrevende standaard inmiddels het basisniveau is”, zo stelde Böggermann, “dan moet je verder gaan en kijken of én welke meerwaarde je nog biedt”. Böggermann gaf aan dat de stichting aan keurmerkhouders én andere stakeholders gevraagd had om aan te geven welke relevantie een touringcarkeurmerk heeft.

Een deel van de antwoorden was geruststellend, maar een deel van de feedback raakte aan het bestaansrecht van het keurmerk. Vooral de grote meerderheid die het eens was met de stelling dat het tijd werd om de lat hoger te leggen, wees in die richting. Met de opmerking dat het nieuwe bestuur het nodige huiswerk had meegekregen, maar daarmee enthousiast aan de slag wilde gaan, beëindigde Böggermann het SKTB-gedeelte van het seminar.

Leidraad

Om aan te geven dat SKTB serieus nadenkt over flinke wijzigingen, had de stichting Frans Schuitemaker, voormalig directeur van OAD-bus, uitgenodigd om te spreken over het invoeren van een ‘best practices’-leidraad voor touringcarvervoer. Op basis van ervaring uit zijn tijd in het tankwagenvervoer leverde hij een waslijst aan bovenwettelijke voorbeelden van hoe veiligheid in het touringcarvervoer nog beter geregeld kan worden.

Hoe kan het bijvoorbeeld dat een tankwagen in het donker altijd zichtbaar is door de reflecterende striping die aangebracht is, terwijl diezelfde striping bij een touringcar slechts als mogelijkheid wordt genoemd? Wat er in de bus zit, is veel waardevoller dan wat er in die tank zit, aldus Schuitemaker.

Naast de praktische voorbeelden gaf Schuitemaker ook zijn mening over hoe veiligheid georganiseerd zou moeten zijn in de branche. Schuitemaker zette de boel op scherp door te stellen dat de huidige systematiek – waarin een ander certificeert – wellicht niet de juiste weg is.

Schuitemaker pleitte juist voor het regelmatig verzetten van de bakens door een klein groepje trendsetters, afkomstig uit de gelederen van de opdrachtgevers en touringcarbedrijven zelf. Op die manier kan snel worden ingespeeld op wat er in de branche leeft, is de gedachte daarachter. Bovendien, zo

“Als jouw aanvankelijk vooruitstrevende standaard inmiddels het basisniveau is, dan moet je verder gaan en kijken of én welke meerwaarde je nog biedt.”



Reinout Böggermann,
voorzitter SKB





is het idee, willen bedrijven graag bij die toplaag horen die de bakens uitzet.

Hernieuwde belangstelling

Na Schuitemaker sprak Rob Eenink, verkeersveiligheidsspecialist bij de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), over het inmiddels al enige tijd geleden verschenen rapport 'Veiligheid van touringcars'. Aanleiding voor de hernieuwde belangstelling was de aankomende update van het onderzoek, waarin de bus niet alleen vergeleken wordt met de auto, maar ook met andere modaliteiten (zoals de trein en het vliegtuig).

De uitgangspositie voor de bus is in ieder geval goed: per miljard afgelegde kilometer in een bus vallen slechts 0,15 doden, tegenover 2,3 in de auto. En ook qua ernstig gewonden zijn de cijfers in de bus gunstig vergeleken met de auto. Per miljard reizigerskilometers vallen er in de bus 2,3 ernstig gewonden, tegen maar liefst 39 in de auto. Dat het vergelijken van cijfers niet altijd even gemakkelijk is, liet Eenink zien aan de hand van enkele voorbeelden.

Ingrijpen

Als afsluiter van het seminar had de organisatie Bas Dubois van Volvo Bus Benelux gevraagd te komen spreken over veiligheid bij touringcars. Dubois opende zijn presentatie met een indringende film die in één klap duidelijk maakte wat bij elk product van Volvo het idee is achter de veiligheidssystemen. De systemen zijn er voor de momenten dat de weerbarstige praktijk zorgt voor een onheilspellende samenloop van omstandigheden. Juist dan moeten de systemen ingrijpen en aanvullend zijn op de taken van de chauffeur.

Met een bezoekersaantal van rond de zeventig bezoekers, kende de eerste versie van het seminar Busveiligheid een prima start. Medeorganisator SKTB keek dan ook tevreden terug op deze debuut-editie, merkte dagvoorzitter Monique Sniijders in haar slotwoord op.

DIT IS NIET HET EINDE MAAR HET **BEGIN** VAN EEN NI

De taximarkt heeft de laatste jaren veel veranderingen doorgemaakt. Tegelijk moet de sector zelf veranderen om een gezonde toekomst te hebben. Dat bleek tijdens het IRU International Taxi Forum in Keulen.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

De achtste editie van het IRU International Taxi Forum draaide om de taxi van de toekomst. In de diverse welkomstwoorden werd niet alleen benadrukt dat de taxisector allerlei veranderingen doormaakt, maar dat het ook essentieel is om daarop in te spelen. Dat idee werd in verschillende sessies nader verkend, met telkens een andere invalshoek.

Professor Richard Darbéra van onderzoeksinstituut CNRS is expert op het gebied van taxi en economie. Hij betoogde dat er niet één antwoord voor de internationale taximarkt is. Elk land heeft immers zijn eigen regels en wetten; elke stad zijn eigen dynamiek in de vervoersmarkt.

Maar wat alle taximarkten gemeen hebben, zijn de veranderingen van de laatste jaren. Technologie heeft de manier

van bestellen en ritten of chauffeurs beoordelen veranderd en daardoor hebben veel nieuwe aanbieders de markt betreden. Daar moet de traditionele taxisector opnieuw zijn weg in vinden. Door technologische revoluties zijn de regels die taxibedrijven nog beschermen eigenlijk niet meer van deze tijd, stelt Darbéra.

Flexibeler en goedkoper

Door ontwikkelingen in techniek verandert er van alles, betoogt hij. Veiligheid en controle kan met behulp van GPS en dus veel goedkoper. En apps maken het ook beter mogelijk om op ritprijs te concurreren. Je kunt als individuele taxiondernemer flexibeler en goedkoper werken en beter inspelen op pieken en dalen in de vraag.

Tegelijk zijn er in de huidige economie bedrijven die dankzij investeerders jarenlang zonder winst kunnen draaien. Omdat ze niet naar winst op korte termijn hoeven te kijken, kunnen ze grote marktaandelen veroveren. Amazon doet dat in distributie en Uber is daarvan een goed voorbeeld in de taximarkt, aldus Darbéra. En verder kunnen taxibedrijven in de door technologie geregeerde maatschappij niet meer buiten diensten als Google, TripAdvisor en meer. Wie mee wil blijven doen, moet aansluiting vinden bij zulke netwerken.

Doel belangrijker dan middelen

Een andere sessie draaide om slimme taxi's in slimme steden. Tsu-jui Cheng van ICLEI, een samenwerkingsverband van lokale overheden inzake duurzaam-

EUWE TAXIMARKT



heid, sprak over de toekomst van stedelijke mobiliteit. Voor lokale overheden zijn de uitdagingen volgens hem onder meer sociaal en economisch geladen. Steden worstelen met drie vragen: waar is precies een visie voor nodig, welke vervoersaanbieders hebben daarin voorrang en hoe kan technologie helpen om de vraagstukken op te lossen?

Het doel moet volgens Cheng in elk geval belangrijker zijn dan de middelen. Steden moeten niet kijken naar welke technologieën ze willen gebruiken, maar naar wat ze willen bereiken op het gebied van mobiliteit. Duurzaamheid is dan het doel en een geïntegreerd systeem van verschillende transportdiensten, waaronder taxi en openbaar vervoer, ligt dan voor de hand. Cheng

benadrukte ook het belang van leren van elkaar. Dat gebeurt bijvoorbeeld in de EcoMobility Alliance, waarin steden en andere partijen die ambitieus zijn op het gebied van nieuwe mobiliteit elkaar verder helpen.

80.000 taxi's in Moskou

Een stad die veel uitdagingen op het gebied van mobiliteit kent, is Moskou. Dimitry Ponin is daar werkzaam op het departement van vervoer. De Russische hoofdstad telt zo'n 80.000 taxi's die voor het grootste deel via één centraal systeem worden aangestuurd. De afgelopen jaren zijn er allerlei ontwikkelingen geweest maar Moskou kijkt ook naar de toekomst, waarbij het volgens Ponin de vraag is of er dan nog taxi's zullen zijn. Hij is daar overigens optimistisch over.

De laatste jaren zijn er in Moskou allerlei zaken geregeld om het rijden van taxi's mogelijk te maken. Denk aan rijbanen alleen voor bussen en taxi's en speciale parkeerplaatsen voor taxi's. Maar dankzij een subsidiesysteem wordt het ook mogelijk gemaakt te investeren in nieuwe voertuigen. Met een gemiddelde leeftijd van 2,8 jaar heeft Moskou daardoor een relatief jonge taxivloot.

En door te werken met één centraal systeem, kunnen data op grote schaal worden geanalyseerd. Dat maakt het volgens Ponin ook weer mogelijk om aanpassingen en ontwikkelingen richting de toekomst te doen. Als gevolg van al deze inspanningen is het aantal taxi's in acht jaar tijd acht keer zo groot geworden. Het aantal vervoerde passagiers werd in die periode zeventien keer zo groot, terwijl de wachttijd voor taxiklanten zes keer zo kort werd. Volgens Ponin is dit bestaande en moderne systeem - aangepast op de stad in taxi en in combinatie met andere vervoersvormen - al een prima voorbeeld van slimme mobiliteit.

Op oude manier red je het niet

De rol van de taxi in de mobiliteitsketen van de toekomst kwam eveneens aan bod. Marko Javornik van digitale dienstverlener Comtrade liet daar zijn licht over schijnen. Binnen dat bedrijf richtte Javornik onder meer het Digital Transportation Lab op. Voor de traditionele taxisector heeft hij goed nieuws en slecht nieuws. De huidige stand van zaken is volgens hem een fase, geen eindpunt. Door technologische ontwikkelingen zijn we hier gekomen, maar het gaat nog verder. En in de volgende fase wordt de auto als individueel bezit de grote verliezer, dus dat biedt mogelijkheden voor taxi's.

Het slechte nieuws: in die volgende fase ga je het niet redden als je op de oude manier naar taxiklanten blijft kijken. Volgens Javornik moeten ook aanbieders van taxivervoer onderdeel worden van het systeem waarin de ervaring van de consument leidend is. Binnen dat slechte nieuws is het goede nieuws dan weer dat veel meer sectoren die omslag moeten maken en dat dit ook goed mogelijk is. Het antwoord op alle vragen lijkt ook hier Mobility as a Service, waarbij de consument centraal staat in een ecosysteem van vervoersoplossingen - waaronder de taxi.

NIET NODIG



Rijden in de nieuwe Volvo 9900 en 9700 is meer dan alleen comfortabel. Volvo Dynamic Steering geeft volledige controle zonder inspanning en door het rustige rijgedrag komt niet alleen elke passagier uitgerust aan op de eindbestemming, maar ook de chauffeur. Rijden en gereden worden in een Volvo 9000-serie is niet vermoeiend, en daarom ook extra veilig.

DE NIEUWE VOLVO 9000-SERIE

Volvo Buses. Driving quality of life

