

JAARGANG 70, MAART 2018

NEDERLANDS VERVOER

MAGAZINE OVER MOBILITEIT

***'Een branchevereniging
moet zich altijd aanpassen
aan de omgeving'***

Interview met de nieuwe
KNV-directeur Hubert Andela

***De uitdagingen van
Mobility as a Service***

Zeven pilots moeten vele vragen
beantwoorden

***Mobiliteit op
gemeentelijk niveau***

Vier wethouders
aan het woord

VOORUITBLIKKEN
met staatssecretaris Van Veldhoven
tijdens de KNV-receptie

Trip NT, software

voor de touringcar- en
touroperatorbranche

Nu ook met:

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



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

T +31 (0) 73 - 5494426

E info@tripsoftware.nl

I www.tripsoftware.nl

INHOUD

INTERVIEW

Hubert Andela
'Van toegevoegde
waarde zijn voor
KNV-leden'

4

VERSLAG

OV en doel-
groepenvervoer:
samen verder,
maar hoe?

9

FEATURE

Mobiliteit in
Tilburg, Almere,
Maastricht en
Amsterdam

13

EVENT

Vooruitblik op
de OV-beurs
**Transport
Publics**

18

COLUMN

**Wim van de
Camp:** over
Europees
Mobility Package

19

KWALITEITSNORM

Waardering
voor het
TX-Keur moet
groeien

20

DINER PENSANT

Brainstorm:
hoe houden
we Nederland
bereikbaar?

22

COLUMN

Tonnie Hodes
over een
stevig pakket
maatregelen

25

BIJENKOMST

De nieuw-
jaarsreceptie
van **KNV**
in Den Haag

26

PILOTPROJECT

De zeven
**MaaS-
pilots** van
I&W

28

‘Samen voor ons eigen’

‘Samen voor ons eigen’ was het devies van de ooit door Koot en Bie opgerichte Tegenpartij. Een grappige maar ook wat cynische benadering van het belang van samenwerken. Toch bewijst KNV keer op keer dat samenwerking op alle niveaus loont.



BERTHO ECKHARDT,
VOORZITTER KNV

Neem de Mobiliteitsalliantie waarin wij met vier andere brancheverenigingen het voortouw hebben. Die coalitie heeft veel invloed op politiek en beleid. Op belangrijke onderwerpen levert dat meer op dan wat de afzonderlijke organisaties op eigen houtje zouden kunnen bereiken. Samen met de vereniging OV-NL, KNV Taxi en Zorgvervoer, KNV Bus en KNV Spoorgoederenvervoer kunnen we daadwerkelijk veranderingen tot stand brengen. Of versnellen, zoals in het geval van MaaS.

MaaS staat voor een overgang naar integrale mobiliteit, waarbij de consument zijn mobiliteit, zijn reis, inkoopt, in plaats van te investeren in ‘eigen’ transportmiddelen. Dat vereist verregaande samenwerking aan de aanbiederskant. KNV is in staat om de belangrijke spelers samen te brengen.

Ons doel? MaaS van tekentafel tot praktijk brengen. De gemeenteraadsverkiezingen staan voor de deur. We pleiten ervoor dat gemeenten, geheel in de geest van MaaS, de burger – en meer in het bijzonder, de reiziger – centraal stellen.

We hebben drie speerpunten. In de eerste plaats: verbeter de bereikbaarheid. Bijvoorbeeld door de infrastructuur voor onze taxi's en bussen tegen het licht te houden. Gemeenten doen er daarbij goed aan zich te richten op voldoende opstap- en afzetmogelijkheden voor taxiklanten, goede halteringsmogelijkheden voor touringcars en tijdige, heldere communicatie over verkeersmaatregelen en werkzaamheden. In de tweede plaats wordt in veel gemeentelijke verkiezingsprogramma's gepleit voor schone(re) binnensteden. Ook daarbij vervult de vervoerssector een belangrijke rol. Door onze ervaring met steden in heel Europa zijn we goed in staat het effect van voorgestelde milieumaatregelen op het verkeer te beoordelen. Zo weten we dat het lukraak instellen van een milieuzone, of het dwingend voorschrijven van één bepaalde brandstof, lang niet altijd het beoogde effect op de duurzaamheid heeft. Een slimme verkeerscirculatie kan op veel plekken de situatie al verbeteren.

Ten slotte is er in veel gemeenten nog een wereld te winnen als het gaat om goed opdrachtgeverschap. Denk aan het vervoer van kwetsbare leerlingen en WMO-geïndiceerden, maar ook aan groepsvervoer bij gemeentelijke instellingen. Nog veel te vaak spelen kwaliteit en toezicht op naleving van een contract een te kleine rol. Nog veel te vaak is de laagste prijs van doorslaggevend belang. Bijvoorbeeld via het mede door KNV opgezette Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM), kunnen we gemeenten aanzienlijk helpen met kennis en informatie over goed aanbesteden. We bieden gemeenten dus graag de helpende hand om de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit te verbeteren en om de mobiliteit van soms kwetsbare groepen te vergroten. Van deze samenwerking op gemeentelijk niveau profiteren zowel onze leden als de Nederlandse gemeenten. Dus, open deur of niet: ‘Als je niet samenspeelt, kèn je niet winnen!’

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.tankpro.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeleenvoudigd, 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.

***“We moeten niet alleen
roepen dat het anders en
beter moet, we moeten
dat ook zelf helpen
vormgeven”***

Hubert Andela, directeur Koninklijk
Nederlands Vervoer

Hubert Andela volgde op 1 januari 2018 Ad Toet op als directeur van Koninklijk Nederlands Vervoer. In een uitgebreid interview legt hij uit wat de uitdagingen voor KNV als brancheorganisatie zijn en wat per sector binnen KNV de belangrijkste thema's zijn.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

'KNV MOET HET IN DE OGEN VAN DE LEDEN GOED DOEN'

Hubert Andela is al sinds 2004 werkzaam voor KNV, waar hij zich altijd met taxi en zorgvervoer heeft beziggehouden. Zijn functie als secretaris van KNV Taxi en Zorgvervoer blijft hij combineren met zijn rol als directeur van de brancheorganisatie. Dat kan vooral omdat KNV sinds 1 januari niet meer met afdelingen per vervoerssector werkt. In plaats daarvan wordt er door de medewerkers als één team aan alle sectoren gewerkt. Dat zorgt in de hele organisatie voor een efficiëntere werkverdeling, die het mogelijk maakt dat Andela zijn beide functies combineert.

Ook vóór zijn tijd bij KNV hield Andela zich al jarenlang met belangenbehartiging bezig, toen voor de vlees- en pluimveesector. "Het spreekt me vooral aan dat je voor ondernemers van toegevoegde waarde kunt zijn door hun relatie-

beheer met overheid en politiek te verzorgen. Daar hebben de meeste ondernemers zelf geen tijd voor en ze zijn er vaak ook niet voor in de wieg gelegd. Als ondernemer wil je vooruit, terwijl belangenbehartiging vaak een kwestie van lange adem en vooral op tijd beginnen is. Bij wetgeving gaat het bijvoorbeeld om jarenlange trajecten. En je samen met andere bedrijven bij overheden en politici laten vertegenwoordigen is natuurlijk vooral veel efficiënter dan alles op eigen houtje doen."

Een belangrijke uitdaging is zorgen dat alle leden zich goed vertegenwoordigd voelen. "Het zal nooit lukken om op elk dossier elk lid helemaal tevreden te stellen", erkent Andela. "Er zijn soms verschillen in de belangen van grote

en kleine bedrijven. Zolang we ons dat realiseren, zijn we goed op weg om daar voor iedereen een middenweg in te vinden. Als KNV we moeten het in de ogen van onze leden goed doen. Daarom moet je naar gezamenlijke belangen zoeken en dat gaat het beste wanneer je als branchevereniging wegblijft van commercie.”

Bevoegdheden weer naar gemeenten

Zo dacht KNV er een paar jaar geleden over om een white label taxi-app te ontwikkelen, waar leden dan onder hun eigen naam gebruik van zouden kunnen maken voor het binnenhalen van werk. Maar er waren op dat moment ook verschillende leden bezig een eigen app te ontwikkelen, zo merkte het bestuur van KNV Taxi en Zorgvervoer op. “En dan kun je als KNV niet met verenigingsgeld ook zo’n app gaan maken”, legt Andela uit. “Het NS Zonetaxi-project konden we wel doen, omdat we samen met NS in een stichting stapten die tussen de partijen stond en omdat alle ondernemers konden deelnemen. Die constructie kon ook volgens onze achterban. Het was voor KNV op die manier geen commerciële activiteit. Maar verder dan dat kunnen we niet gaan.”

Uit de jaren dat hij zich vooral met de taxibranche bezighield, noemt hij de veranderingen in de Wet Personenvervoer in 2011 als belangrijkste ontwikkeling in de opstapmarkt. Door die wetwijziging kregen gemeenten weer de bevoegdheden om de eigen opstapmarkt aan te sturen met verordeningen en in sommige gemeenten Toegelaten Taxi Organisaties. Met de invoering van de WP 2000 waren zij die bevoegdheden kwijtgeraakt.

Andela: “Begin deze eeuw zaten veel gemeenten met de handen in het haar. Er gebeurde van alles op taxigebied maar ze konden daar niets aan doen. We zijn er vijf jaar mee bezig geweest om die aanvullende bevoegdheden aan de gemeenten toegekend te krijgen, en sindsdien staan we ze bij met het implementeren ervan. Nu zie je een begin van een resultaat in verschillende steden. Ik zal echt niet beweren dat het nu de hemel op aarde is, maar gemeenten kunnen in elk geval zelf werk maken van hun taxibeleid en er is weer wat zicht op en contact met die plaatselijke opstapmarkten. En daardoor zie je over het algemeen toch lichte verbeteringen optreden.”

Dat er stappen in de goede richting zijn gezet, wil volgens Hubert Andela niet zeggen dat KNV achterover kan leunen. “In de opstapmarkt wordt het interessant om te zien welke kant het opgaat. Er is sprake van overaanbod, waardoor veel taxi-ondernemers geen droog brood kunnen verdienen. Daar kan de overheid niet op ingrijpen, maar wel op de overlast die het voor bewoners met zich meebrengt. Daarom praten we met gemeenten over toevoegingen aan taxiverordeningen, specifiek gericht op het terugdringen van die overlast. En dan gaat het zowel om de opstapmarkt als de bel- en appmarkt, want dat zijn vaak dezelfde voertuigen. Daar moet je in onze visie hetzelfde beleid op



loslaten, en we hebben de indruk dat de landelijke overheid die visie deelt.”

Marktwerking verbeteren

Waar de straattaxi het beeld bepaalt dat veel mensen van de taximarkt hebben, zorgt het contractvervoer van doelgroepen als ouderen en leerlingen voor het leeuwendeel van het werk. KNV heeft op verschillende manieren geprobeerd om de marktwerking in dit zorgvervoer te verbeteren. Samen met gemeenten, gebruikers en vervoerders zijn er handboeken voor beter vervoer opgesteld. Omdat dit nog niet genoeg bleek te zijn, werd het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit opgericht. “Ook hier geldt dat niet alles nu opgelost is, maar zonder onze inspanningen was de situatie wellicht nog slechter geweest dan nu. We moeten niet alleen roepen dat het anders en beter moet, we moeten dat ook zelf helpen vormgeven.”

Voor de komende jaren staat in het contractvervoer de samenwerking met het openbaar vervoer hoog op de agenda. “Dat heeft het altijd gedaan, maar nooit zo con-



creet als nu”, legt Andela uit. “In beide markten zal Mobility as a Service een steeds belangrijker onderdeel van de werkwijze worden. We gaan steeds meer richting een vraaggestuurde complete reis in plaats van een onderdeel daarvan. Dat is een boeiende ontwikkeling, met kansen voor zowel taxi als openbaar vervoer. En in sommige regio’s gebeurt het al, zoals met Publiek Vervoer Groningen Drenthe. Daar worden taxi’s ook voor openbaar vervoer ingezet. Dus van er alleen maar over praten, zijn heel wat partijen al overgegaan naar een hechtere samenwerking tussen taxi’s en OV.”

Dat openbaar vervoer is sinds vorig jaar weer aangesloten bij KNV. Niet als afdeling binnen de brancheorganisatie, maar in de vorm van OVNL. Deze vereniging van OV-bedrijven werkt zelfstandig, maar wordt in de organisatie ondersteund door KNV. “Dat gebeurt sinds mei 2017 naar tevredenheid van alle partijen en we willen daar op voortbouwen. De inhoudelijke koers is aan OVNL en haar leden; wij zullen ze zo goed mogelijk bedienen bij het ontwikkelen en uitvoeren daarvan. Belangrijke thema’s binnen

KNV’s werk voor de OV-sector zijn in elk geval de OV-studentenkaart, sociale veiligheid en de cao. Op die gebieden blijven we actief. De komende tijd zullen we proberen om samen met met OVNL het thema MaaS naar een hoger plan te tillen.”

Touringcars in binnensteden

In tegenstelling voor de taxibranche is voor de touringcars de internationale wetgeving van groot belang. “Zaken als arbeids- en rusttijden worden op Europees niveau geregeld en het touringcarverkeer is natuurlijk in sterke mate grensoverschrijdend”, legt Andela uit. Hij noemt het mobiliteitspakket van de Europese Commissie als een ontwikkeling die ook voor de touringcarsector interessante onderdelen bevat. “Er is onder meer voorgesteld om de markt voor personenvervoer wat meer vrij te geven. Dan wordt het bijvoorbeeld makkelijker om als touringcarbedrijf een vaste lijn te gaan exploiteren, zoals FlixBus bijvoorbeeld doet tussen Enschede en Groningen. De voorstellen moeten nog goedgekeurd worden, maar de Europese Commissie stelt in elk geval voor om de markt voor commercieel personenvervoer vrijer te maken.”

Voor het besloten busvervoer is er ook een andere ontwikkeling gaande die veel minder met open armen wordt ontvangen: de neiging van Europese steden om touringcars uit het centrum te weren. Andela kan zich dat in zeer oude steden met smalle straten nog wel voorstellen, maar dat Amsterdam min of meer een touringcarverbod instelt kan op weinig begrip van KNV rekenen. “Steden willen die toeristen in hun binnenstad hebben, maar dan moeten ze er wel kunnen komen. Met de auto is dat niet wenselijk. Voor grote groepen is het lastig om hun weg te vinden met het openbaar vervoer. Dus dan is de touringcar toch echt het geëigende vervoermiddel. Die kan niet overal rijden en parkeren, dat begrijpen we echt wel. Maar touringcars helemaal weren, dat is geen verstandig beleid.”

Kabinet stimuleert spoorgoederenvervoer

Met Andela's voorganger Ad Toet is er iemand vertrokken bij KNV die veel kennis van het spoorgoederenvervoer had. "Het spoorgoederenvervoer blijft een belangrijk thema, maar de vereniging die zich daar binnen KNV mee bezighoudt wil meer zelf gaan doen in samenwerking met de leden. Voorzitter Aart Klompe blijft zich met de andere bestuursleden onverminderd voor die leden inzetten. Zij doen 80 tot 90 procent van het verenigingswerk, maar ze blijven ook in 2018 onderdeel van KNV en wij zorgen gezamenlijk dat het spoorgoederenvervoer bij de politiek, in de Mobiliteitsalliantie en elders in het netwerk op de kaart blijft staan", aldus Andela.

Wat alvast helpt, is een kabinetsbrief die in december naar de Tweede Kamer werd gestuurd. Daarin zegt het kabinet toe om deze vorm van vervoer te zullen stimuleren. Enerzijds omdat de wegen dicht dreigen te slibben en veel transport dat nu over de weg gaat ook over het spoor kan plaatsvinden. Anderzijds ziet het kabinet mogelijkheden om met meer spoorgoederenvervoer een grotere bijdrage aan de klimaatdoelstellingen te leveren. "Dat is uiteraard heel positief voor de sector", stelt de KNV-directeur.

Zakelijker geworden

Voor KNV als geheel wordt Mobility as a Service haast met de dag een belangrijker onderwerp. Het heeft op veel leden betrekking, biedt hen tal van mogelijkheden en heeft

als voordeel dat het nog voor een groot deel moet worden vormgegeven. De vraag wat MaaS is, moet eigenlijk nog worden beantwoord. "Wij zullen ons ook sterk in dit onderwerp gaan verdiepen de komende tijd", zegt Andela. "Dat we intern geen schotten meer tussen de afdelingen hebben, maakt dat we ook op dit vlak efficiënter kunnen werken."

"Een branchevereniging moet zich altijd aanpassen aan zijn omgeving. Dat is misschien een beetje een dooddoener, maar je moet het desondanks wel altijd in je achterhoofd hebben. Want de wereld verandert en onze achterban verandert mee. In de meeste sectoren vindt schaalvergroting plaats, en daarmee veranderen ook de eisen van de bedrijven. Vroeger had een brancheorganisatie een hoog gezelligheidsgehalte. Die netwerkfunctie zal er altijd blijven, maar tegelijk is het allemaal wat zakelijker geworden. Zij betalen contributie en daar moet voldoende tegenover staan in de zin van informatie, zichtbare lobbyresultaten, goede presentaties over de markt die bedrijven echt verder helpen. We zullen steeds meer in beeld moeten brengen welke kant de markt opgaat, zodat de leden daar op kunnen anticiperen."



HET OV EN HET DOELGROEPEN- VERVOER WILLEN **SAMEN VERDER**



In Rotterdam werd onlangs door CROW de eerste Netwerkdag Collectief Vervoer gehouden. Dit was een bundeling van wat eerder twee losse evenementen waren: het Landelijk Congres Doelgroepenvervoer en de OV-Netwerkdag. Het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer krijgen steeds meer met elkaar te maken en hebben ook bepaalde knelpunten en uitdagingen gemeen.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM / BEELD: CROW

Tijdens de plenaire opening werd al snel duidelijk dat 'samen verder' meer is dan een streven dat mooi klinkt. Het is in zekere zin ook noodzaak. Beide vormen van vervoer staan onder druk: het OV met

name in de landelijke gebieden, waar de dunne lijnen steeds dunner worden, en in het doelgroepenvervoer staan de budgetten nog altijd onder druk. Er vinden al verschillende vormen van samenwerking

plaats en tegelijk is die samenwerking niet op alle vlakken mogelijk. Maar het congres was wel een mooie gelegenheid om te bekijken wat OV en doelgroepenvervoer voor elkaar kunnen betekenen,



worden gebracht, door een vakkundige bestuurder en voorzien van de juiste informatie. Uit die overeenkomsten valt voor beide sectoren veel winst te behalen.

Community doelgroepenvervoer

Na de plenaire opening waarin de overeenkomsten en verschillen tussen de deelnemers globaal in kaart werden gebracht, konden de deelnemers een reeks workshops bijwonen. Eén daarvan ging over samenwerken in een community, en dan specifiek gericht op doelgroepenvervoer. Is daar behoefte aan? Zo ja, wie nemen er dan aan deel? En met welk doel? Is 'community' eigenlijk wel een goede benaming?

Op deze en andere vragen hoopte CROW wat eerste antwoorden te verzamelen. Daarom werden er drie uitdagingen geformuleerd. De eerste: "Er is grote behoefte aan een community." Dat bleek zo te zijn. "We willen van elkaar leren en met elkaar delen, maar wel onder randvoorwaarden", stelde een workshopdeelnemer. Zo moeten partijen niet alleen kennis uit de community halen, maar ook kennis inbrengen. Er moet een moderator zijn die de kwaliteit in het oog houdt, een rol die CROW kan vervullen. Het moet draaien om samenwerken, inspireren en leren.

Ook reizigers en adviesbureaus

Uitdaging 2 luidde dat de community tijdsbesparing kan opleveren. Ook daar waren de deelnemers het over eens, zij het dat er bepaalde voorwaarden zijn. Het is van belang om de reizigers bij de community te betrekken. Kennisuitwisseling levert op termijn een tijdsbesparing op, mits de leden van de community professioneel zijn en zich actief opstellen.

En de workshopdeelnemers vinden eigenlijk dat alle belanghebbenden in zo'n community vertegenwoordigd moeten zijn, zo antwoordden zij op de derde uitdaging. Dus OV en doelgroepenvervoer, maar ook reizigers, adviesbureaus en meer. Een community is volgens de deelnemers gebaseerd op vertrouwen. "Je deelt niet alleen kennis, maar ook data en inzichten." Geopperd werd ook om de community zo breed mogelijk op te zetten en waar mogelijk ook andere sectoren met gedeelde raakvlakken te betrekken. En misschien



Het gaat erom dat mensen op een comfortabele, veilige, snelle en betaalbare manier van A naar B worden gebracht.

zodat in beide sectoren efficiënter kan worden gewerkt.

Verschillen zijn er natuurlijk ook. De gebruikersgroepen zijn anders en waar het OV enkele handenvol opdrachtgevers kent, vervult in het doelgroepenvervoer elke gemeente die rol. Ook de financiering vindt op verschillende manieren plaats, net als het meten van de klanttevredenheid. Het OV kent een jaarlijkse, algemene barometer die wellicht in het contractvervoer ook niet zou misstaan. Maar daar staan overeenkomsten tegenover. Het gaat erom dat mensen op een comfortabele, veilige, snelle en betaalbare manier van A naar B



Mark Frequin (links) van Infrastructuur en Waterstaat en Hubert Andela van KNV / Mobiliteitsalliantie (midden) nemen het manifest aan van John Pommer van CROW.

kunnen er deelcommunity's met bepaalde thema's aan de gang, waarna er weer wordt teruggekoppeld aan het grotere geheel.

Zero emissie-doelgroepenvervoer

Een andere workshop ging over zero emissie-doelgroepenvervoer. Om dat concept daadwerkelijk een kans van slagen te geven, moet vooral de beschikbaarheid van uitstootvrije taxivoertuigen verbeterd worden. Voor de gebruikers is het belangrijk dat het voorzieningenniveau hetzelfde blijft. Dat bleek tijdens een workshop over dit onderwerp, die werd verzorgd door Vincent Joanknecht en Mark van Kerkhof van APPM Management Consultants. Zij hadden drie stellingen geformuleerd.

"In het proces op weg naar volledig emissievrij doelgroepenvervoer in 2025 moeten alle gemeenten meegenomen worden", zo luidde de eerste uitdaging. De tweede uitdaging was hetzelfde gefor-

"Een community is gebaseerd op vertrouwen - je deelt niet alleen kennis, maar ook data en inzichten"

muleerd, maar met vervoerders in plaats van gemeenten. Uitdaging drie ging uit van de mensen die vervoerd moeten worden: "Acceptatie van zero emissie-doelgroepenvervoer door gebruikers verdient de aandacht."

Beter financieren

Na afloop van de workshop lichtte Mark van Kerkhof de belangrijkste bevindingen toe.

"Als je uitgaat van volledige emissievrij doelgroepenvervoer in 2025, dan lopen vervoerders vooral tegen de beschikbaarheid van taxivoertuigen aan. Het aanbod daarin is nu nog beperkt. Door verschillende mensen werd ook nog over de financiering van die voertuigen gesproken. Maar ik geloof er zelf in dat naarmate er meer zero emissie-voertuigen beschikbaar worden ook de financierbaarheid ervan sterk zal verbeteren."

Het was volgens de workshopdeelnemers zeker van belang om ook naar de wensen van gebruikers te luisteren. Tegelijk was er het besef dat de overstap naar uitstootvrij vervoer voor veel mensen weinig zal uitmaken, zolang dat vervoer zelf er maar niet onder lijdt.

"Voor die gebruikers moet vooral het voorzieningenniveau gehandhaafd blijven. Zero emissie-doelgroepenvervoer in 2025 is een mooi doel, maar het moet niet ten koste van alles gaan. En het speelt

een rol dat je met een kwetsbare groep mensen te maken hebt”, benadrukt Van Kerkhof.

Hij geeft aan dat uitstootvrij vervoer als nadeel heeft dat het niet echt zichtbaar is. “Uitstoot en fijnstof zijn schadelijk voor de gezondheid van mensen, alleen zie je dat niet direct. Als iemand wordt aangereden, zijn de gevolgen meteen duidelijk. Niemand valt om bij een verkeerslicht omdat hij aan schadelijke uitstoot is blootgesteld, maar het kan wel het leven van die persoon verkorten. Daarom wordt er zo veel geld in verkeersveiligheid gestoken, terwijl schoner vervoer ook een groot positief effect zal hebben.” Volgens Van Kerkhof zijn marktpartijen klaar om werk te maken van zero-emissie doelgroepenvervoer. “De vraag is niet meer of het gaat gebeuren, maar in welk tempo. Marktpartijen sorteren daar op voor en vinden het fijn de overheid duidelijk over dit onderwerp. Dan weten ze ook waar ze op moeten investeren. Wel zien we dat zero emissie-doelgroepenvervoer bij gemeenten nog niet echt een thema is, dus er ligt wel een uitdaging om dat meer onder de aandacht te brengen.”

Niet meteen alle antwoorden

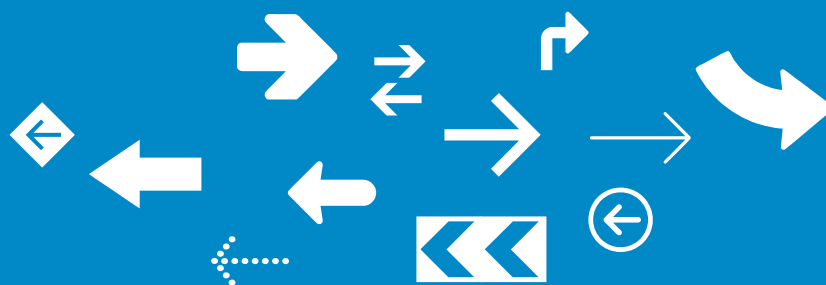
Naast deze twee workshops werden er nog zes andere gehouden. Deze gingen over onder meer MaaS in landelijk gebied, een toegankelijk OV-netwerk en vraaggestuurd OV. Daarnaast werd in het CV-Lab gepraat over de integratie van beide vervoersvormen en bood het Community Café de mogelijkheid om uitgebreid over alle thema's van de dag te praten. Tijdens de afsluiting kreeg KNV-directeur Hubert Andela een manifest aangeboden waarin in alle globale bevindingen van de dag staan. Uiteraard zijn dat nog geen definitieve antwoorden, maar tezamen vormen ze wel een startpunt om verder te praten over de samenwerking tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. ‘Samen verder’ betekent ook dat wordt gekeken naar de vraag ‘Hoe nu verder?’ Dat is niet zozeer een kwestie van meningen, maar eerder van allerlei aspecten van OV en doelgroepenvervoer die allemaal tegen het licht moeten worden gehouden. Een Netwerkdag Collectief Ver-



voer hoeft niet meteen alle antwoorden op te leveren, maar geeft de betrokkenen uit beide sectoren en allerlei subsectoren wel de kans om daar met elkaar over na te denken en een beeld van elkaar te krijgen. Zo worden wensen, kansen, en beperkingen in kaart gebracht. Bovendien hoeft men niet op nul te beginnen, want er gebeurt al veel op het snijvlak van OV en doelgroepenvervoer. Hoe de sectoren samen verder gaan, moet de komende maanden en jaren worden bedacht.

Mobiliteit is geen onderwerp dat alleen in de landelijke en provinciale politiek behandeld wordt. Wethouders hebben vaak een duidelijke zienswijze op de bereikbaarheid en het vervoer van hun stad. Voorafgaand aan de gemeenteraadsverkiezingen op 21 maart delen wethouders uit Maastricht, Almere, Tilburg en Amsterdam hun visie op mobiliteit.

TEKST: INGE JACOBS EN JAN PIETER ROTTIER



Gemeenteraadsverkiezingen 2018:

WETHOUDERS OVER MOBILITEIT



‘Ondertunneling van de A2 is het grootste verkeerskundige project in 2000 jaar’

JOHN AARTS
WETHOUDER
MOBILITEIT
IN MAASTRICHT
(VVD)

Het meest in het oog springende project van afgelopen periode noemt John Aarts de ondertunneling van de A2. Verkeer rijdt nu sinds een jaar niet meer door de stad, maar onder de stad - door de 2,3 kilometer lange Koning Willem Alexandertunnel. “Het is het grootste verkeerskundige project in Maastricht sinds de brug die tweeduizend jaar geleden Maastricht deed ontstaan”, zegt Aarts trots.

En wel om twee redenen is het groots: hij gaat onder een groot deel van de stad door én het is de eerste tunnel in Nederland die uit twee verdiepingen bestaat. 860 miljoen euro kostte het geheel. De tunnel was hard nodig, benadrukt Aarts. De snelweg scheidde stadsdeel Oost van de rest van de stad, sluipverkeer zorgde voor overlast, de luchtkwaliteit hobbelde achteruit en Maastricht zou op termijn onbereikbaar worden. Maar dit is dus allemaal verleden tijd. Onder de grond vindt het verkeer zijn weg. En boven de grond komt een ‘groene loper’: een strook met veel groen en met fiets- en voetpaden. Oost en de rest van de stad zijn veel beter met elkaar verbonden, zegt hij. De tijd dat fietsers en voetgangers bijvoorbeeld op maar vier plekken konden oversteken, is voorbij.

Spectaculaire renovatie

Er is nog een grappig feitje, zegt Aarts. “Ik was bij de totstandkoming van de plannen betrokken in 1998 én ik was bij de opening in 2016. Dat is zeer uitzonderlijk. Zulke projecten duren zo lang, dat redt normaal geen wethouder.” Bijna al die tijd was hij wethouder - slechts één periode van vier jaar niet.

Het tweede project dat hij wil noemen, is de renovatie van de Noorderbrug. “Op hele innovatieve wijze is een nieuw stuk brug op z’n plaats geschoven. Het was heel spectaculair: tienduizenden mensen zijn komen kijken.” De renovatie verbetert de bereikbaarheid flink, legt Aarts uit. Heel veel mensen moeten in het centrum zijn en nemen dan die brug. De opstoppen werden alleen maar

erger. Komend jaar worden de puntjes op de i gezet, vertelt Aarts. De groene loper moet verder afgemaakt worden en rondom de brug moet nog het een en ander gebeuren. Er staat ook nog een heel ander project op de planning: de realisatie van de tram van Hasselt naar Maastricht. “Het project loopt al langer, maar heeft wat tegenslagen gehad: het lukte technisch en financieel allemaal niet. Maar nu zijn we bezig met het aanpassen van het bestemmingsplan en lijkt het erop dat de tram er vóór 2024 is.” De eindhalte moet aan de westzijde van de stad komen - een plek die veel bezoekers trekt en gaat trekken volgens Aarts. Er is een groot poppodium gerealiseerd en er komt een grote woonwinkel.



‘Ik ben erg enthousiast over onze nieuwe metro-achtige busdienst’

FRITS HUIS

WETHOUDER LOKAAL

VERKEER EN (OPENBAAR)

IN ALMERE

(LEEFBAAR ALMERE)

Het belangrijkste dat Frits Huis naar eigen zeggen heeft bereikt de afgelopen jaren is de aanbesteding van een nieuwe OV-concessie.

Op 10 december vorig jaar is Keolis Connexxion opgevolgd in en rond Almere. Het is het sluitstuk van een lang proces. Al vanaf het moment dat Huis vier jaar geleden aantrad, hebben hij en de afdeling verkeer er keihard aan gewerkt. Afgelopen jaar is de knoop doorgeslagen.

Het ging niet allemaal van een leien dakje, vertelt Huis. Om te beginnen waren er begin 2016 verschillende steengooi-incidenten en een overval waarvan de daders inmiddels gepakt en berecht zijn. Dit zorgde voor veel onrust en stakingsacties waren het gevolg. “Onderhandelingen over nieuwe voorwaarden verliepen stroef”, zegt Huis. “Maar er is een akkoord gekomen waar iedereen, ook de bonden en de chauffeurs, best tevreden over zijn”.

Daarnaast moest de gemeente Almere rekening houden met een flinke vershringing van het vervoersaanbod in de nieuwe concessie.

“Connexxion had zich heel erg verkeken op die inschrijving. Dus wij gingen ervan uit dat nieuwe vervoerders met hele voorzichtige biedingen zouden komen. Wij rekenden op een teruggang van zo’n 25 tot 35 procent van het vervoersaanbod.”

Metro-achtig systeem

Maar, zo meldt Huis opgewekt: de teruggang is, zeker binnen Almere, beperkt. Hij is erg enthousiast over wat Keolis heeft geleverd. “In de spits rijden ze elke 5 minuten, overdag acht keer per uur - het is een soort metro-systeem. Het gaat ook nog eens om nieuwe bussen, 107 stuks, waarvan zeven elektrisch.” Over het algemeen zijn reizigers en chauffeurs enthousiast, zegt Huis. Maar hij erkent dat ze even moesten wennen. Dat bussen bijvoorbeeld strak op tijd moeten rijden en dus niet even kunnen wachten op een verlate passagier, dat waardeerde niet iedereen gelijk.

Ook voor de komende jaren liggen er grote projecten op stapel.

Huis wijst erop dat er 60.000 woningen bij komen in Almere en dat het nodige moet gebeuren om die allemaal goed te ontsluiten.

Hiervoor is geld van het Rijk beschikbaar, vertelt hij. Ook de fietspaden in de stad worden aangepakt. Gestart is met het Spoorbaanpad, Almere’s langste fietspad. Eind dit jaar moet het klaar zijn, en helemaal aangepast aan de eisen van de tijd.



‘We stellen asfalt niet meer centraal, maar de gebruiker’

MARIO JACOBS

WETHOUDER VERKEER IN

TILBURG

(GROENLINKS)

De gemeente Tilburg heeft in de afgelopen jaren al een flinke stap gezet op het gebied van mobiliteit, denkt GroenLinks-wethouder Mario Jacobs. Eerder werd namelijk vooral gewerkt met een mobiliteitsplan dat uitging van blauwdrukken, maar nu zijn adaptiviteit en wendbaarheid de sleutelwoorden.

“We willen mobiliteit verslimmen”, aldus de wethouder. “Het centrale punt daarbij is dat we asfalt niet langer centraal stellen, maar de gebruiker. Mobiliteit is een middel. Het gaat om de reiziger die van A naar B wil komen en met name waarom.” Dit betekent onder andere dat met name in de binnenstad meer ruimte wordt gegeven aan de voetganger en dat de gemeente volop wil inzetten op snelfietspaden. Schoon en snel zijn belangrijke thema’s voor mobiliteit.

Jacobs stelt dat mobiliteit nu een flinke uitdaging vormt omdat die flink aan het veranderen is. Hij schetst het voorbeeld van parkeergarages, die momenteel nog midden in de stad gebouwd worden. Maar de vraag is of dat nog wel een slimme keuze is als er zelfrijdende auto’s komen. “Dit soort ontwikkelingen hebben een enorme impact. Daarom hebben we nu een wendbare agenda en zijn we voorzichtig met plannen voor veertig jaar.”

Jacobs gelooft dat Mobility as a Service (MaaS) op lange termijn toonaangevend wordt voor de mobiliteit. Daarbij erkent hij dat de omslag naar deze nieuwe vervoersvormen met schokken verloopt. “Er zijn mensen die willen vasthouden aan het oude en er zijn mensen die het nieuwe omarmen. Daartussen zit een transitieperiode. Daarom moeten we elk jaar onze agenda herijken.”

Verkeersveiligheid

De grootste uitdaging voor mobiliteit in Tilburg is de verkeersveiligheid. Het centrum van de Brabantse stad is namelijk omringd door de Cityring. Het centrum is echter aan het groeien. De drukke weg rondom het huidige centrum wordt nu gezien als een barrière. “Dit is op de korte termijn echt een van onze grootste uitdagingen”, aldus de wethouder. Verder poogt de gemeente Tilburg de loop- en fietsroutes naar scholen veiliger te maken. Daarbij wordt samengewerkt met kinderen zelf, die gevraagd worden naar hun mening. Jacobs: “Dit biedt hele interessante perspectieven. Je ziet dat kinderen hindernissen noemen die wij helemaal niet zien en andersom.”

Virtual reality

In de ambitie om mobiliteit te verslimmen, gaat de gemeente aan de slag met het gebruik van virtual reality. Veilig Verkeer Nederland en Interpolis werken aan een verkeerstraining, waarbij kinderen via virtual reality leren omgaan met verkeersveiligheid. Door ze te laten oefenen met levensechte situaties, wordt het verkeer veiliger. Dit wil de gemeente met Interpolis verder uitbouwen. Ook snelfietspaden worden virtueel beproefd. “Dit past bij onze nieuwe aanpak”, aldus Jacobs.



‘Autoverkeer is een ruimte-inefficiënte vervoersvorm in de binnenstad’

PIETER LITJENS

**WETHOUDER VERKEER EN
VERVOER IN AMSTERDAM**

(VVD)

De Amsterdamse wethouder Pieter Litjens roept op tot investeringen in het openbaar vervoer, zoals in lightrail en metro. Volgens de wethouder van Verkeer en Vervoer worden in de komende twintig jaar een kwart miljoen woningen in regio Amsterdam bijgebouwd en een tijdige investering van tientallen miljarden is nodig om te voorkomen dat iedereen voor de auto kiest.

“De vernieuwde populariteit van de steden zorgt voor nieuwe banen, die weer zorgen voor nieuwe ontwikkelingen en voor welvaart in Nederland.” Dat betekent een noodzaak voor nieuwe woningbouw. Litjens voegt toe dat de huidige infrastructuur en de politiek heel erg gericht zijn op de positie van de auto. “We hebben maar beperkte ruimte in de stad. Maar autoverkeer is een ruimte-inefficiënte vervoersvorm in de binnenstad.” De wethouder vervolgt: “We hebben in Amsterdam een toename gezien in reizigers van 6 procent. Het piept en het kraakt. Het OV rijdt als een trein, wat mij betreft. Maar als je die extra aanwas wil opvangen, moet je fors investeren. Daar moet de discussie over gaan. Het gaat er niet om of de auto zijn dominante rol moet behouden. Als we tot de conclusie komen dat we een verschuiving van mobiliteit ten gunste van openbaar vervoer willen

realiseren, moet er een tandje bijgeschakeld worden. Hoe doen we dat, daar moet het over gaan.”

Eerst hoogwaardig OV

Litjens trekt lessen uit het verleden. Tijdens de Vinex-periode werden hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen beloofd, maar nu wordt geconstateerd dat die er nog niet liggen. “Daar hebben ze nu twee auto’s per huis en zijn de groene perkjes omgekapt voor extra parkeerplaatsen.” Hij benadrukt dat hij chargeert, maar dat doet hij om aan te geven dat het in de toekomst anders moet: eerst goed OV aanleggen, daarna oplevering van de huizen. En die huizen zullen er komen. “Tegen het jaar 2040 worden er 150.000 woningen bijgebouwd in Amsterdam. In de metropool zijn het 250.000.” En daarom moet er op tijd worden besloten om hoogwaardig openbaar vervoer

te realiseren, zegt Litjens. Hij noemt als voorbeeld de wijk IJburg, waar er de komende tien jaar ongeveer 12.000 woningen gebouwd gaan worden. “Het openbaar vervoer barst al uit zijn voegen. Tram 26, ook wel bekend als de IJ-trein, is de drukste lijn van Amsterdam. We moeten ervoor zorgen dat de IJ-trein doorgetrokken is, op het moment dat die nieuwe huizen worden opgeleverd.”

Toekomstige projecten

Litjens heeft ook al een verlanglijstje aan projecten waar dit geld aan zou moeten worden besteed, zoals een hoogfrequente metro- of lightrailverbinding van Amsterdam naar Schiphol. Op Amsterdam Zuid is er behoefte aan een vijfde en zesde perron, om eventuele extra treinen of metro’s te kunnen accommoderen. En ook een Oost/Westlijn, ter aanvulling van de Noord/Zuidlijn, staat op het lijstje.

ZERO EMISSION TIJDENS **TRANSPORTS PUBLICS**

Duurzaam transport vormt dit jaar het hoofdthema op de Franse OV-beurs Transports Publics. Op deze tweejaarlijkse beurs in Parijs wordt drie dagen ingegaan op nieuwe energiebronnen, instrumenten voor de beperking van vervuilende stoffen, voertuigen met lage uitstoot en actieve mobiliteit.

TEKST: INGE JACOBS



BEELD: TRANSPORTS PUBLICS

De mobiliteitsbeurs vindt dit jaar plaats op 12, 13 en 14 juni in het beurscomplex van Paris Porte de Versailles in Parijs. Sprekers uit de hele wereld zullen hun visie geven op duurzaam vervoer en toekomstige transportmogelijkheden.

KNV neemt een delegatie uit Nederland mee naar Parijs om daar te bekijken welke innovaties inspelen op vraagstukken in het kader van de actuele energie- en milieutransitie.

Mobiliteit wordt een steeds belangrijker onderdeel van de samenleving. Europeanen brengen gemiddeld twee uur per dag door in het verkeer. Dit heeft tot gevolg dat de verwachtingen van reizigers steeds hoger worden. Ze vragen niet alleen om groene, maar ook om flexibele en intelligente mobiliteit.

Vervoerders, opdrachtgevers en fabrikanten moeten daarom inspelen op die vraag. Duurzame multimodale oplossingen moeten worden gecombineerd. Vervoer moet namelijk op maat gemaakt worden zodat het past bij drukke steden,

maar ook bij afgelegen gebieden waar het aantal reizigers minder hoog is. Transports Publics wil daarvoor de juiste partijen bij elkaar brengen.

Keolis en Transdev

Op deze beurs, die georganiseerd wordt door GIE Objectif transport public, zijn ruim 250 exposanten te bezoeken. Ook vervoerders hebben een stand op deze beurs, zoals Keolis en Transdev.

“Alle noviteiten van fabrikanten worden er gepresenteerd en heel Europa wordt vertegenwoordigd”, aldus Jean-Pierre Farandou, voorzitter van Keolis.

Algemeen directeur Thierry Mallet van vervoerder Transdev noemt Transports Publics een manier om ‘inzicht te krijgen in deze snel ontwikkelende wereld.’

Prijzen

Tijdens dit evenement worden ook verschillende prijzen uitgereikt. Uit de exposanten op de beursvloer wordt de beste innovatie gekozen en er is voor het eerst een prijs voor start-ups. Nieuwe bedrijven

kunnen hier toekomstgerichte mobiliteitsoplossingen onder de aandacht brengen. Verder worden opnieuw de ‘Talent in Mobility Awards’ uitgereikt aan de personen uit de OV-wereld die hun best doen om openbaar en duurzaam vervoer in Europa verder te brengen. Ook vanuit Nederland kunnen tot 6 april kandidaten voor deze prijs worden aangedragen.

Eregast

De eregast van de beurs is dit jaar de stad Los Angeles. Daarvoor is gekozen omdat inwoners van deze stad in 2016 hebben ingestemd met het grootste transportinfrastructuurproject in de Verenigde Staten. Voor dit project wordt geïnvesteerd in het bussysteem en wordt het spoorwegaansysteem uitgebreid.

En daarnaast wordt gewerkt aan verbeteringen aan de snelweg en lokale wegen en aan betere fiets- en voetgangersverbindingen. Het project moet niet alleen de mobiliteit verbeteren, maar ook zorgen voor een impuls in de lokale economie en meer banen creëren.

Laatste vorderingen in EU Mobility Package

De Europese Commissie is op dit moment heel veel regelgeving voor het wegtransport aan het herzien. Dit wordt vormgegeven in het Mobility Package, dat uit meerdere delen bestaat.

WIM VAN DE CAMP, EUROPARLEMENTARIËR

Het Mobility Package is bedoeld om de concurrentiepositie van vervoerders in de EU te verbeteren met behoud van goede arbeidsomstandigheden voor chauffeurs. Ook zet de Commissie met de maatregelen in op een verdere terugdringing van de CO₂-uitstoot en op digitalisering van mobiliteit.

Voor wat betreft het Mobility Package 1, waarover ik al in mijn column in september schreef, zijn er ontwikkelingen omtrent de afwijkende rij- en rusttijden voor het besloten busvervoer en het goederenvervoer over de weg.

Tot nu toe werden deze rij- en rusttijden gelijkgetrokken. Maar door betere dienstverlening in het besloten busvervoer worden de verschillen in rij- en rusttijden steeds groter. Daarom ga ik verschillende amendementen indienen om deze verschillen te verkleinen.

Als een vrachtwagenchauffeur zijn voertuig op een beveiligde parkeerplaats zet, kan hij meteen aan zijn rust beginnen. Een bestuurder van een touringcar met ouderen is na aankomst nog een tijd bezig met het begeleiden van de passagiers. Een vrachtwagenchauffeur maakt makkelijker even een plaspauze dan een buschauffeur. De amendementen dienen ervoor de specifieke dienstverlening van de buschauffeur beter te verwerken in de rij- en rusttijden.

LIBERALISERING BUSMARKT

In het Mobility Package 2 staat een richtlijn voor de liberalisering van de busmarkt. In Nederland is deze markt al geliberaliseerd, want wij hebben



het systeem van de concessieverlening. In met name de Zuid-Europese landen is de liberalisering nog niet doorgevoerd. Het is de bedoeling dit te veranderen met een Europees vergunningstelsel. Het gevaar hiervan is dat een verdere liberalisering van de busmarkt in Zuid-Europa leidt tot cherry picking. Je ziet bijvoorbeeld dat FlixBus de mooie lijnen kiest, maar zich niet met het vervoer in de dorpen bemoeit. Om dit te voorkomen gaat de Europese Commissie een even-

wichtstoets bouwen. Dat moet ervoor zorgen dat vervoerders een combinatie van dikke en dunne lijnen gaan rijden. Ik merk in Nederland dat provinciebesturen steeds vaker voor de laagste prijs gaan, waarbij de dorpen worden vergeten. Wij breken de monopolies open, maar overheden moeten cherry picking voorkomen.

CABOTAGE

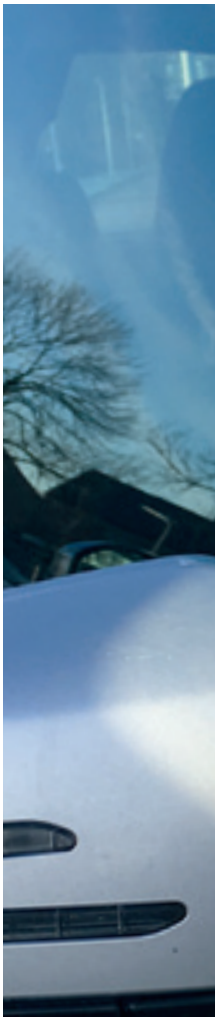
Bij de busliberalisering gaan we verder de cabotagevoorwaarden afschaffen. Als voorbeeld zou een Pools busbedrijf vanuit Polen met toeristen naar Amsterdam komen. Eenmaal in Amsterdam aangekomen zou dit bedrijf ook nog passagiers kunnen vervoeren tussen Amsterdam en Utrecht. Omdat dit bijna niet voorkomt, schaffen we de regels die dit beperken af.

Verder gaan we de problemen met toegang tot busterminals oplossen. Buitenlandse busbedrijven krijgen bijvoorbeeld geen toegang tot Spaanse en Portugese busterminals. We willen ervoor zorgen dat dit wel mogelijk wordt. Er komt een college van toezicht dat hier op zal toezien.

TAXIBEDRIJVEN ONTGAAT NOG VAAK DE MEERWAARDE VAN HET TX-KEUR

Stichting TX-Keur wil er de komende jaren voor zorgen dat de waardering voor dit keurmerk groeit. Zowel bij taxibedrijven, als bij chauffeurs en bij reizigers. TX-Keur moet niet langer gezien worden als een verplichting, maar als een keurmerk waarvan taxibedrijven zelf ook de meerwaarde zien. De nieuwe voorzitter van de stichting, Reinout Böggemann, gaat daar de komende tijd mee aan de slag.

TEKST: INGE JACOBS



Hij heeft de ambitie om de markt in beweging te krijgen in samenwerking met de andere bestuursleden, brancheorganisatie KNV, het college van deskundigen én de achterban zelf. “Ik wil het gesprek voeren over hoe het beter kan en hoe we de waardering voor het keurmerk kunnen vergroten”, vertelt Böggemann.

Stichting TX probeert al langere tijd meer mee te denken met de keurmerkhouders en hen te faciliteren. Dat past ook bij de wens van de keurmerkhouders. “Het TX-Keurmerk moet garant staan voor veiligheid en comfort”, legt de nieuwe voorzitter uit. “Door een kwaliteitsnorm te stellen, helpen we keurmerkbedrijven om kwaliteit te leveren en zo kunnen zij zich onderscheiden in de markt.”

Dit betekent ook dat de stichting het keurmerk om wil vormen van een ‘licentie to operate’ naar een middel waarmee bedrijven zich kunnen onderscheiden. Die ambitie wordt volgens secretaris Hilbert Michel al opgemerkt in de sector en wordt ook gewaardeerd. “Nu we als stichting meer bezig zijn met het ondersteunen van keurmerkhouders, merk ik dat zij ook veel meer meedenken over plekken waar de lat misschien wel hoger kan.”



Reinout Böggemann,
voorzitter Stichting TX-Keur

Waar voor het geld

Een voorbeeld van de wijze waarop de stichting keurmerkhouders wil ondersteunen, is door een meer signalerende positie aan te nemen betreffende de leef-

tijd van de auto. Door eerder aan te geven dat het voertuig bijna vervangen moet worden, biedt TX-Keur een helpende hand in plaats van alleen een tik op de vingers. Böggemann: “Het is voor ons belangrijk dat keurmerkhouders waar voor hun geld krijgen met dit keurmerk. Het zou mooi zijn als we – los van de hardere doelstellingen – kunnen bereiken dat keurmerkhouders nog trotser worden op het keurmerk. We willen dat het niet meer gezien wordt als een moetje.”

Ritbeleving

Een concreet thema waar de stichting binnenkort mee aan de slag wil, is het vergroten van de rol die ritbeleving speelt. Op dit moment zijn er weinig mogelijkheden voor reizigers om de beleving door te laten klinken naar de dienstverlener of naar TX-Keur. De hoop is om later dit jaar met een prototype van een ritbeoordelingstool te komen. Overigens wordt ritbeleving geen criterium waarop het TX-Keur kan worden afgepakt, maar dient het vooral als een aanvulling voor de bedrijven zelf.

TX-Keur voert circa 10.000 straatcontroles per jaar uit, maar de klantvriendelijkheid



van chauffeurs wordt op afstand beoordeeld. Dat hoort niet meer bij deze tijd, vindt de stichting. De tool is bovendien bedoeld als extra instrument voor een ondernemer om aan te tonen dat er kwaliteit geleverd wordt. Böggemann schetst een situatie waarbij chauffeurs net iets minder scoren op punctualiteit, omdat ze meer tijd nemen voor reizigers. “Hierdoor kun je als bedrijf onafhankelijk aan de opdrachtgever laten zien dat je weliswaar iets minder scoort op tijdigheid, maar heel goed op vriendelijkheid.”

Groei

Het hoofddoel van Böggemann is ervoor zorgen dat de waardering voor het TX-Keur stijgt, maar daarbij wordt wel grotendeels de bestaande lijn voortgezet. “Het is niet de bedoeling om de tent op zijn kop te zetten en vrijblijvend wordt het ook niet ineens”, legt hij uit. “De basis van het TX-Keur is goed, maar kan hier en daar nog beter.” Daar heeft de hele sector baat bij, volgens hem.

Heel concreet betekent dit bijvoorbeeld dat de stichting nu de prestaties van de keurmerkhouders duidelijker teruggeeft aan de keurmerkhouders. “We kunnen

de ondernemers ook echt resultaten laten zien”, aldus Böggemann. “We willen het bewustzijn vergroten over wat er allemaal goed gaat, bijvoorbeeld dat een taxibedrijf vijftig keer gecontroleerd is en dat 47 keer niets geconstateerd is. Het communiceren van die cijfers heeft tevens een positief effect op het imago van de branche.”

Bestuur TX

Böggemann is begin dit jaar gestart in de functie van voorzitter en is in eerste instantie voor vier jaar benoemd. Hij wordt in het bestuur bijgestaan door Marcel Chandrikapersad van de Utrechtse Taxi Centrale en Maarten van Driel, directeur van Vervoersservice Van Driel. Böggemann zelf heeft geen ervaring in de sector en is actief in het verandermanagement. Voor de stichting is het een voordeel dat Böggemann geen relatie heeft met de sector. Daarmee heeft hij niet alleen een volledig onafhankelijke positie, maar heeft hij ook een andere kijk. “Daarom kan ik een aantal activiteiten benoemen die volgens mij tot die meerwaarde moeten leiden.” Ook secretaris Michel erkent dat dit een voordeel is. “Het is prettig dat

niemand van buitenaf kijkt. Soms denk ik, of denken keurmerkhouders, bij voorstellen: been there, done that. Reinout scherpt ze dan juist verder aan.”

Meerwaarde

De stichting hoopt dat de waardering van het TX-Keur stijgt door het succes meer uit te dragen. Daarbij is het van groot belang dat reizigers beter bewust worden van de betekenis van TX, dat keurmerkhouders de meerwaarde hiervan zien én dat chauffeurs zelf trots zijn op het keurmerk. “Als een taxibedrijf TX alleen maar heeft omdat het ‘moet’, wordt zo’n merk niet positief geladen”, stelt Michel. “Juist de taxichauffeurs zelf moeten het leuk vinden om met die ritbeleving aan de slag te gaan.”

Böggemann hoopt dat het TX-Keur zo’n goede naam krijgt dat alle bedrijven het keurmerk willen hebben. Dan gaat het met name om de opstapmarkt, want bij het contractvervoer is een TX-Keur al gemeengoed. Uiteindelijk is groei echter niet het doel. Integendeel, het komende jaar wordt de lat zelfs iets hoger gelegd. “Als alle partijen de meerwaarde zien van TX, zijn wij tevreden”, aldus Böggemann.

BRAINSTORMEN OVER

Nadenken over hoe Nederland bereikbaar blijft. Dat was het doel van het diner pensant dat de Mobiliteitsalliantie, waar ook KNV deel van uitmaakt, onlangs organiseerde in de oude tramremise van HTM in Den Haag. Hoofdgast was staatssecretaris Stientje van Veldhoven (D66).

TEKST: JAN PIETER ROTTIER / BEELD: BART MAAT

Tussen de trams praten over hoe Nederland bereikbaar blijft, mooier kan het bijna niet samenvallen. Verspreid over zeven fleurig opgedekte tafels zitten dinsdag 21 november zo'n zestig aanwezigen, waaronder wethouders, gedeputeerden, Tweede Kamerleden, vertegenwoordigers van het Havenbedrijf Rotterdam, Schiphol Group en ProRail. Per tafel zit één tafelheer of -dame en plenair worden een drietal lezingen gegeven.

Met dit diner pensant willen de Mobiliteitsalliantie en KNV zich als gesprekspartner laten zien, vertelt Monique Verhoef, procesmanager van de alliantie en gespreksleider van de avond. Zij en de alliantieleden zijn, zegt ze, niet zo van het alleen maar vergaderen in zaaltjes achteraf. Nee, handen uit de mouwen steken en jezelf zichtbaar presenteren als serieuze gesprekspartner, daar gaat het om. Want alleen zo kan hun doel bereikt worden: samenwerken én uiteindelijk ook echte stappen zetten om Nederland bereikbaar te houden in de toekomst. Want de urgentie is groot, zien ze. "Als we nu niets doen, slijbt Nederland dicht - op het spoor, over de weg en op het water."

BEREIKBAARHEID



DINER PENSANT

Verhoef kijkt terug op een geslaagde avond. Er zijn namelijk mooie ambities uitgesproken. Ze wijst op de woorden van hoofdgast Stientje van Veldhoven, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat namens D66. “Ze erkende: het gebruik van het spoor en de weg neemt toe en daar moet op ingespeeld worden, maar dit alles moet wel duurzaam gebeuren. Meer mobiliteit organiseren op duurzame wijze, dat was haar rode draad.” Van Veldhoven gaf aan vaker te willen sparren met de leden van de Mobiliteitsalliantie, vertelt Verhoef. Het is een voorstel dat de alliantie graag aanneemt.

Ook over de bijdragen van de andere sprekers is ze erg te spreken. Ze noemt ANWB-directeur Frits van Bruggen, die sprak over het onderwerp ‘Mobiliteitsgeluk’. Dat begrip heeft alles te maken met de vraag of iedereen wel werk, ziekenhuis of school kan bereiken. Hij vertelde in dat verband over de rol van ANWB-vrijwilligers die op afroep mensen die slecht ter been zijn naar zulke plekken rijden.

Ze wijst ook op de boodschap van Steven van Eijck, voorzitter van de RAI Vereniging. Hij benadrukte het belang van brede samenwerking vanuit diverse vervoersmogelijkheden, in plaats van ‘ieder voor zich’.

Enthousiast is ze ook over de woorden van Saskia Kluit, directeur van de Fietzersbond. De honderd miljoen die het ministerie uittrekt voor fietsbeleid is mooi, vertelde zij. Maar er is tegelijk nog een hele slag te slaan: onder andere op het gebied van fiets-infrastructuur en voorzieningen bij stations.

“Dit is de Mobiliteitsalliantie in optima forma”

**Monique Verhoef, procesmanager
Mobiliteitsalliantie**

Ook de inbreng van Alexandra van Huffelen, directeur van de GVB in Amsterdam, was volgens haar veelzeggend. Zij schetste de enorme uitdaging waar de Randstad voor staat: het aantal passagiers in het openbaar vervoer gaat flink groeien. Maar ze deed ook suggesties voor oplossingen. Ze pleitte voor meer lightrailverbindingen en noemde dat het mooi kan zijn als externe financiers als pensioenfondsen die (deels) bekostigen. Dit is de Mobiliteitsalliantie in optima forma, vertelt Verhoef. “Wat ik zie, en wat ik bewonder, is de diversiteit aan partners die betrokken zijn vanuit het gemeenschappelijk belang: het bereikbaar houden van Nederland. Alle modaliteiten zijn vertegenwoordigd. En iedereen kijkt verder: iedereen voelt de urgentie om wat aan de mobiliteitsproblematiek te doen en iedereen heeft de wil om de handen uit de mouwen te steken. Dat de mobiliteitssector zo breed de handen ineen slaat, dat is nog nooit eerder vertoond.”



Een pakket maatregelen en overleggen waar je u tegen zegt

Eind 2017 presenteerde de Europese Commissie het tweede gedeelte van het omvangrijke pakket beleidsmaatregelen. In het eerste pakket van mei vorig jaar kwamen zaken als rij- en rusttijden aan bod. In dit tweede pakket stonden zaken centraal als toegang tot de busvervoermarkt en – net als in het eerste gedeelte – milieuzaken.

TONNIE HODES, VOORZITTER KNV BUS

Het beïnvloeden van Europese wetgeving vergt een lange adem en het vermogen om op meerdere borden tegelijk te schaken. Bij tijd en wijle is dat een flinke uitdaging. Neem alleen al de verschillende gremia die de voorstellen formeel of informeel dienen te passeren. Voor onze ideeën over het eerste pakket van mei maakten we meerdere rondjes Den Haag en Brussel. Voor, tijdens en na het verschijnen ervan. In Brussel spraken we als voorbereiding tezamen met onze internationale collega's met ambtenaren van de Commissie. In eigen land spraken we met het ministerie, checkten we standpunten van onze collega's in het goederenvervoer en peilden we de stemming onder onze eigen leden.

En om de lastendruk aan te pakken, schakelden we tussendoor nog met VNO-NCW. Na het verschijnen van de voorstellen, op het moment dat het officieel de beurt was aan onder meer het Europees Parlement, spraken we weer met onze internationale collega's (om de koppen dezelfde kant op te houden) en met leden van het Europees Parlement. En ondertussen presenteerde de Commissie de tweede lichting. Een Babylonische spraakverwarring ligt dan op de loer, kan ik u melden. Zoals iedereen zal begrijpen is gelijk hebben iets anders dan gelijk krijgen. Alle wensen op het eigen lijstje ga je dan ook niet binnenhalen.



Dat toch nastreven betekent vaak dat je met lege handen achterblijft. Het is bij zo'n ingewikkeld krachtenveld dus heel verstandig om prioriteiten te stellen en zelf de rode draad aan te brengen in al je gesprekken. Dan is het mooi wanneer je bij de rode draad een oneliner kunt gebruiken die in een klap duidelijk maakt waarin jouw zaak verschilt van die van een ander. In ons geval moeten we steeds het onderscheid tussen het goederen- en personenvervoer opnieuw uitleggen. En gek genoeg

helpt het dan om te zeggen dat onze lading een eigen mening heeft. Onze leden vervoeren immers personen. En anders dan een container hebben onze inzittenden een mening over wanneer bijvoorbeeld een bus rijdt. Onze inzittenden vinden er wat van wanneer zij een controle langs een drukke weg meemaken. Pleiten we dan voor meer rijden voor touringcarchauffeurs? Nee, zeker niet. We pleiten voor meer flexibiliteit. Bij ons gaat het niet om het maken van kilometers. Bij ons gaat het veel meer over wanneer je de kilometers maakt. Pleiten we voor minder controles op het busvervoer? Zeker niet, we pleiten voor slimmere controles. En bij voorkeur op momenten dat we toch al stil staan. Bij ons draait het om wat de klant wil en soms zitten de regels die we delen met het vrachtvervoer dan in de weg. Ofwel: a coach is not a truck!

OVER GRENZEN

DURVEN KIJKEN ÉN DOEN

In Den Haag verwelkomde KNV op 8 februari honderden leden en relaties voor de nieuwjaarsreceptie 2018. Bij deze gelegenheid zwaaide Ad Toet af als directeur van KNV en sprak Stientje van Veldhoven voor het eerst als staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de achterban van de brancheorganisatie toe. Zij moedigde de aanwezigen aan om vooral over de grenzen van de eigen sector heen te kijken met het oog op de toekomst van mobiliteit en maatschappij.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM / BEELD: BART MAAT





Het bal werd geopend door Hubert Andela, de nieuwe directeur van KNV. Na hem nam Bertho Eckhardt het woord, voornamelijk om namens de brancheorganisatie mooie woorden te spreken richting vertrekkend directeur Ad Toet. Hij werd onder meer gekenschetst als een verbinder en wereldverbeteraar. Toet blikte zelf ook terug op ruim een decennium dat enerzijds voorbij was gevlogen, maar waarin anderzijds ook enorm veel is bereikt. In het vorige nummer van Nederlands Vervoer (december 2017) werd met Toet al uitgebreid nabeschouwd op zijn directeurschap. Ook staatssecretaris Stientje van Veldhoven van Infrastructuur en Waterstaat sprak de aanwezigen toe, zoals haar voorganger Sharon Dijksma dat vorig jaar deed. Als Kamerlid was zij met de nodige van hen al bekend, niet in de laatste plaats met Ad Toet. “Ik heb erg goede ervaringen in de samenwerking met jou, en navraag leert dat je ook op het ministerie als een echte verbinder wordt gezien. Je hebt altijd naar alle kanten geluisterd en wist ook de moeilijke dingen op een goede manier bij elkaar te brengen.”

Goede bereikbaarheid

Daarmee sloeg Van Veldhoven een bruggetje naar het over de muren van sectoren heen kijken, iets wat volgens haar van groot belang is voor de toekomst van mobiliteit. Mobility as a Service vereist dat zelf, maar ook het tegengaan van klimaatverandering vraagt om een passende aanpak van alle betrokkenen. “Ik wil graag dat we met zijn allen zorgen voor een goede bereikbaarheid, sprak zij de wens voor haar samenwerking met de mobiliteitssector uit.

“Het OV moet, inclusief de fiets, een echt goed alternatief voor de auto zijn. Want anders gaan we met zijn allen heel lang in de file staan”, noemde Van Veldhoven een speerpunt. Zij hamerde ook op de noodzaak van schoon en uitstootvrij vervoer. “Er is 2 miljard euro extra vrijgemaakt voor mobiliteit. Voor alle plannen en wensen die er liggen is veel meer dan dat nodig, maar de minister en ik willen het geld dat er is in elk geval zo veel mogelijk effect laten sorteren. Momenteel zijn we druk bezig om daar keuzes in te maken.”



Bertho
Eckhardt



Ad
Toet



Stientje van
Veldhoven



Hubert
Andela

De staatssecretaris schetste nog wat voorbeelden van uitdagingen en mogelijkheden in mobiliteit. Natuurlijk sprak ze ook over MaaS, waar de samenwerking tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer veel kansen biedt. Ze benoemde ook de zeven pilots voor MaaS waar nu aan wordt gewerkt. Na afsluitende woorden van Bertho Eckhardt, die de staatssecretaris ook nog wat ‘huiswerk’ en wensen meegaf, spraken de aanwezigen nog uitgebreid met elkaar na over het voorbije jaar en de ontwikkelingen waar nu en straks op ingespeeld moet worden.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en diverse regionale overheden lanceren gezamenlijk zeven Mobility as a Service-pilots. Door middel van marktconsultaties wordt inzicht gegeven in hoe de aanpak van MaaS de grote uitdagingen kan oplossen op het gebied van verkeer, bereikbaarheid en vervoer.

OP WEG NAAR EEN NIEUWE MOBILITEITSMIX



TEKST: JAN PIETER ROTTIER / BEELD: MINISTERIE VAN IENW

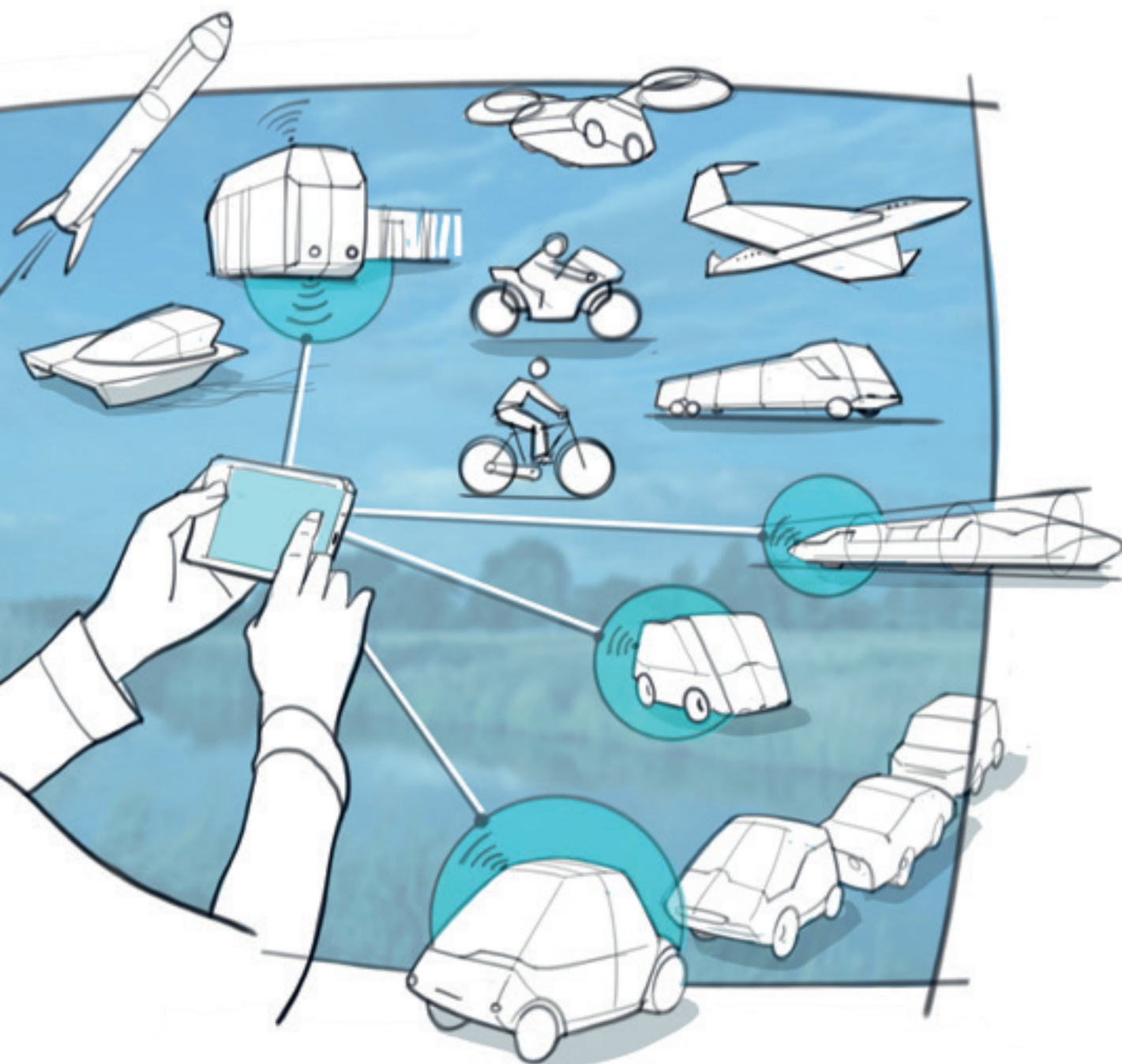
Het aantal reisbewegingen in, rond en tussen steden blijft groeien. Het gevolg is dat autowegen, sporen, fietspaden en parkeerplaatsen nog meer gebruikt gaan worden - en ze worden vaak al zoveel gebruikt. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) ziet deze ontwikkeling en concludeert: we gaan extra investeren in infrastructuur, maar er moeten ook alternatieve oplossingen komen. Veel ruimte om infrastructuur uit te breiden, is er op de meeste plekken gewoonweg niet. En bovendien heeft dat slechte invloed om het klimaat en de luchtkwaliteit.

Mobility as a Service (MaaS) noemt het ministerie als een van die alternatieve oplossingen. Het betekent zoveel als reizigers de mogelijkheid geven om via een app reizen met

alle mogelijke vervoersmiddelen te plannen, te boeken en te betalen. Van deur tot deur reizen wordt zo nog veel makkelijker - zo makkelijk zelfs dat sommigen zeggen dat reizigers geen eigen auto of fiets meer nodig hebben. Van daar ook dat 'service' in MaaS: mobiliteit wordt een dienst, in plaats van iets dat je bezit.

Regeerakkoord

MaaS heeft ook een belangrijke plek in het regeerakkoord van VVD, CDA, D66 en ChristenUnie. Zij willen wet- en regelgeving aanpassen om MaaS te stimuleren, schreven ze eind vorig jaar. Ze noteerden ook dat overheidsinformatie over verkeer zoveel mogelijk beschikbaar gesteld moet



worden via open data. Zodat dit gebruikt kan worden voor onder andere auto's, reisplanners en navigatieapparatuur - uiteraard gewaarborgd met duidelijke spelregels.

Het bedrijf MaaS Global uit Finland is voor velen een voorbeeld. Zij zijn, zo wordt vermoed, de eerste die MaaS in een werkende dienst wisten om te zetten. Reizen met trein, tram, bus, taxi, fiets of deauto boeken, plannen en betalen - het kan eenvoudig met hun Whim-app. De app is actief in Helsinki en omgeving en de West Midlands in het Verenigd Koninkrijk. Antwerpen en Amsterdam zijn ook snel aan de beurt, is de verwachting. Overigens staat de ontwikkeling in Nederland niet stil: hier timmeren initiatieven als TURNN en Tranzer aan de weg.

MaaS zou zich nu goed kunnen ontwikkelen, stelt IenW. Onder meer doordat belangrijke bouwstenen op steeds grotere schaal beschikbaar worden: open data, reisplanners, reisinformatiediensten en deelconcepten. Om de ontwikkeling van MaaS-diensten te versnellen en om inzicht te krijgen in de effecten, lanceren het ministerie en verschillende regionale overheden zeven pilots. Elke pilot heeft een andere focus (zie kaart). De bedoeling is dat ze op korte termijn landelijk opgeschaald kunnen worden.

Verstandige keuze

Een verstandige keuze, vindt Henk Meurs, bijzonder hooglebaar mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling aan de Radboud

Universiteit Nijmegen. “Hier en daar wordt geëxperimenteerd met kleinschalige MaaS-projecten. Maar om echte slagen te maken, heb je grote pilots nodig. En die kondigt de overheid nu aan.” Bovendien bereidt de overheid zich zo goed voor op de mogelijkheid dat partijen als Google ineens grote MaaS-projecten in Nederland aankondigen. “Of die bedrijven nou wel of niet komen, daar heb je nauwelijks invloed op natuurlijk. Maar als je wet- en regelgeving in orde zijn, en de gevolgen van MaaS voor bijvoorbeeld reizigers



Geïnteresseerden worden tijdens een Marktconsultatiesessie in de pilot Noord-Nederland bijgepraat.

in kaart zijn gebracht, dan kun je wel goed op hun komst inspelen.” Meursj wil benadrukken dat hij hun komst niet als bedreiging ziet - eerder als kans. Het helpt om innovatief te worden, zegt hij, en geld te verdienen met MaaS, net als in Finland gebeurt. Dat iedere pilot een specifieke focus heeft gekregen, daar is Meurs ook over te spreken. “Dat is nodig om ervaring op te doen op allerlei vlakken. Zo kun je goed zien wat potentie heeft en wat barrières en succesfactoren zijn.”

Hij vindt het ook mooi dat de regio's zo'n belangrijke rol krijgen in het ontwikkelen van de pilots. Een kanttekening wil hij echter ook plaatsen. “Eigenlijk alle pilots worden uitgevoerd binnen bestaande afspraken en concessies. Beter zou zijn om ook pilots op te starten in regelloze omgevingen, dat je echt iets helemaal vanaf de grond opzet. Verwacht wordt namelijk dat MaaS het hele systeem omgooit, maar dat kunnen we nu niet testen.”

Samenwerking met marktpartijen

De landelijke en regionale overheden doen de pilots niet alleen; ze zoeken nadrukkelijk de samenwerking met marktpartijen. Zij kunnen zich inschrijven op een overkoepelende, Europees aanbestede raamovereenkomst. Hierin staan onder andere de algemene doelstellingen, spelregels, condities en vereisten. Daarna houden de regionale

De zeven MaaS-pilots

AMSTERDAM

De pilot in Amsterdam richt zich op twee plekken in de stad: de Zuidas en de binnenstad. Op de Zuidas is de filedruk hoog en die zal komende jaren door grote wegwerkzaamheden alleen maar toenemen, voorziet het ministerie. Een multimodaal vervoersaanbod kan de bereikbaarheid verbeteren, is het idee. Dit wordt ook als oplossing gezien voor de binnenstad, waar stilstaande auto's en fietsen veel kostbare ruimte innemen.

LEIDSCHE RIJN

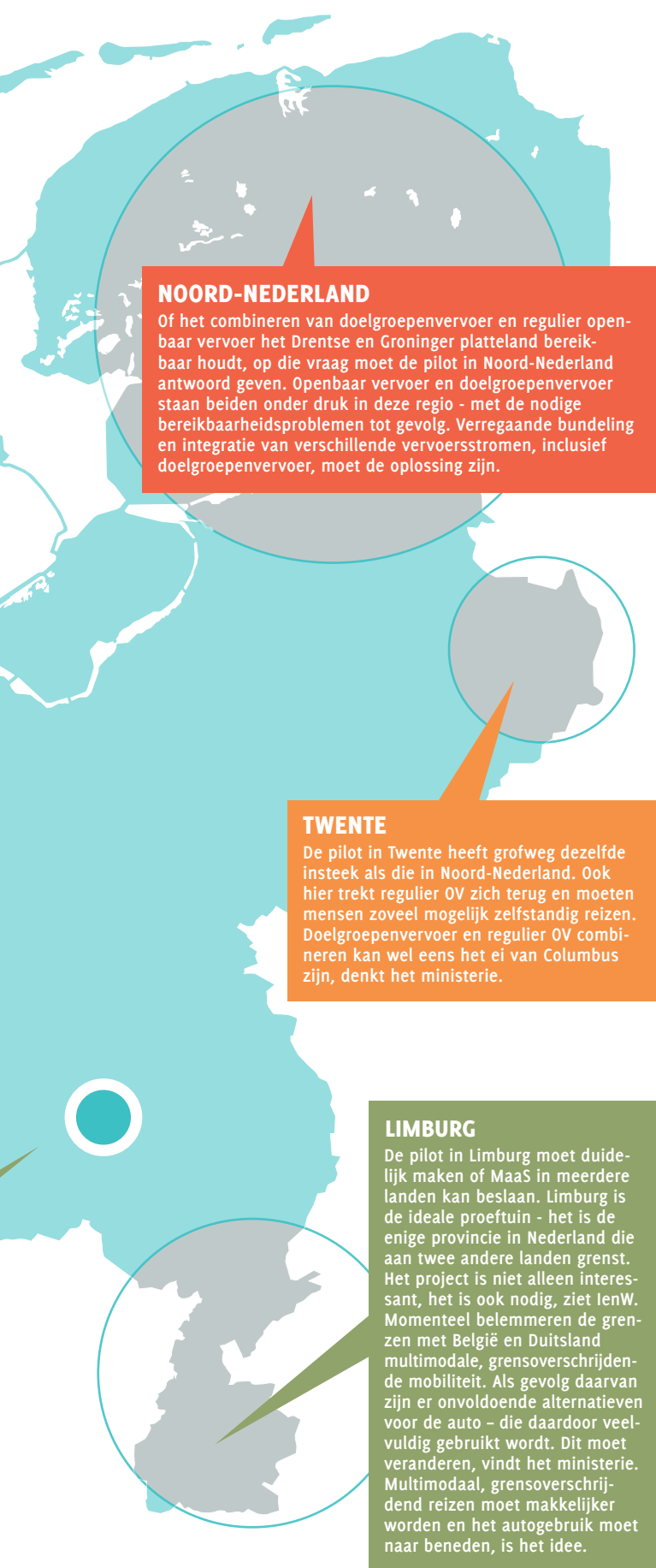
Ook in de Utrechtse vinexwijk Leidsche Rijn wordt de auto veelvuldig gebruikt. Het autobezit is hier 'gemiddeld hoog' - met de nodige congestie tot gevolg. En bovendien, zo verwacht IenW, kan het verkeerssysteem overbelast raken als er de komende tien, vijftien jaar nog eens 25.000 inwoners bijkomen. Vandaar dat de pilot hier bewoners moet gaan verleiden om alternatieve vervoersopties te kiezen. En om misschien de auto zelfs wel weg te doen.

ROTTERDAM

Rotterdam-The Hague Airport ligt dan wel in de randstad, de bereikbaarheid laat ook hier te wensen over. De luchthaven is momenteel alleen per auto goed bereikbaar. Daarom heeft de pilot hier als focus: de ontsluiting van de luchthaven op duurzame en multimodale vervoersmiddelen verbeteren. Dat moet, verwacht het ministerie, niet alleen goed zijn voor de vele reizigers en medewerkers, maar ook voor de regionale economie.

EINDHOVEN

De pilot in Eindhoven heeft weer een hele andere insteek. Alle zakelijke mobiliteitsbewegingen van de 2000 medewerkers van de gemeente duurzaam en emissie-vrij maken is het doel. Hoe? Één of meerdere mobiliteitspartners moeten straks een breed scala aan duurzame vervoersmiddelen aanbieden, waarna de reiziger het meest duurzame vervoersmiddel kan kiezen - zowel onder werktijd als daarvoor of daarna. Ook andere organisaties in de stad zijn aangehaakt aan bij het initiatief. Zo ontstaat een grote pool van deelvoertuigen - wat het makkelijker maakt om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen.



NOORD-NEDERLAND

Of het combineren van doelgroepenvervoer en regulier openbaar vervoer het Drentse en Groninger platteland bereikbaar houdt, op die vraag moet de pilot in Noord-Nederland antwoord geven. Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer staan beiden onder druk in deze regio - met de nodige bereikbaarheidsproblemen tot gevolg. Verregaande bundeling en integratie van verschillende vervoersstromen, inclusief doelgroepenvervoer, moet de oplossing zijn.

TWENTE

De pilot in Twente heeft grofweg dezelfde insteek als die in Noord-Nederland. Ook hier trekt regulier OV zich terug en moeten mensen zoveel mogelijk zelfstandig reizen. Doelgroepenvervoer en regulier OV combineren kan wel eens het ei van Columbus zijn, denkt het ministerie.

LIMBURG

De pilot in Limburg moet duidelijk maken of MaaS in meerdere landen kan beslaan. Limburg is de ideale proeftuin - het is de enige provincie in Nederland die aan twee andere landen grenst. Het project is niet alleen interessant, het is ook nodig, ziet lenW. Momenteel belemmeren de grenzen met België en Duitsland multimodale, grensoverschrijdende mobiliteit. Als gevolg daarvan zijn er onvoldoende alternatieven voor de auto - die daardoor veelvuldig gebruikt wordt. Dit moet veranderen, vindt het ministerie. Multimodaal, grensoverschrijdend reizen moet makkelijker worden en het autogebruik moet naar beneden, is het idee.

overheden zogenaamde minicompetities onder de partijen die zich ingeschreven hebben. Zij kunnen dit naar eigen inzicht invullen.

In november en de eerste week van december van 2017 konden marktpartijen informatie inwinnen en hun visie geven op de pilots - onder andere door vragen te beantwoorden in het marktconsultatiedocument en door de marktconsultatiedag te bezoeken. Ruim tweehonderd belangstellenden kwamen daar op af en op de meer dan dertig consultatievragen reageerden zeker tachtig bedrijven, laat het ministerie weten. Inmiddels is de uitkomst van de consultatie bekend. Die wordt verwerkt bij de verdere vormgeving van de aanbestedingen. In het voorjaar wordt gestart met het Europees aanbesteden van de raamovereenkomst. De gunning van de overeenkomst en de start van de aanbesteding van de losse MaaS-pilots staat voor de zomer gepland.

De pilots moeten over tal van zaken duidelijkheid verschaffen. Bijvoorbeeld data-uitwisseling tussen vervoersaanbieders en MaaS-dienstverleners - volgens lenW een essentieel onderdeel voor het functioneren van de MaaS-keten. Nagedacht moet worden hoe het data-uitwisselingsproces precies gaat verlopen: via een nationaal platform, naar bepaalde standaarden of via randvoorwaarden. En of dit dan publiek, privaat of publiek-privaat geregeld moet worden. Ook moet worden nagedacht over vormen van toezicht. Dat is nodig, zegt lenW, om te zorgen dat afspraken over privacy en veiligheid en bepaalde technische standaarden nagekomen worden.

Belemmeringen

De pilots moeten ook duidelijkheid verschaffen over mogelijke belemmeringen in de huidige wet- en regelgeving en in structuren of gebruiken in de markt. Het ministerie noemt als voorbeelden dat er nog geen uniform, landelijk dataplatform is met daarin alle vervoer- en data-aanbieders, en ook geen betaalbaar, uniform betaalsysteem of overeenkomsten tussen private partijen over data delen en open data.

In de marktconsultatieronde gaven marktpartijen het ministerie nog wat voorbeelden terug. Onder andere dat het nu nog moeilijk is om als derde partij OV-kaarten te verkopen en dat de poortjes op bijvoorbeeld veel metrostations alleen geopend kunnen worden met een OV-chipkaart.

De MaaS-pilots moeten ook op verschillende andere vragen antwoord geven. Gaan mensen anders reizen? Welke rol heeft de overheid? Wat zijn de obstakels om met name de publieke en semi-publieke vervoersaanbieders mee te laten doen? Hoe belangrijk is en blijft de OV-chipkaart? En onder welke voorwaarden kunnen, mogen, willen of moeten OV-concessiehouders hun diensten aanbieden? Vragen genoeg dus. Ze worden, zo belooft lenW, allemaal goed gemonitord en geëvalueerd.

Transports2018 Publics

The European Mobility Exhibition

Parijs 2018
12-13-14 juni

© GIE Objectif transport public - Februari 2018 - Thinkstock - legenceverte

Contact

Promosalons Nederland

Tél. : +31 20 462 00 20

E-mail : c.rosdorff@promosalons.nl

www.transportpublics-expo.com

Georganiseerd door

GIE Objectif transport public
Groupement des Autorités
Responsables de Transport
GART | UTP Union des Transports
Publics et Ferroviaires

In samenwerking met



Met de steun van



Eregast



Promotiecomité

