

JAARGANG 70, JUNI 2018

NEDERLANDS VERVOER

MAGAZINE OVER MOBILITEIT

***'Niet alleen Zuid-Hollandse
projecten staan op het
wensenlijstje'***

Interview met gedeputeerde
Floor Vermeulen

***Vroeg om de tafel met
opdrachtgevers van
doelgroepenvervoer***

Aanbestedingsinstituut Mobiliteit
maakt meters

**PER SPOOR
OF DOOR DE LUCHT?
Eurostar als alternatief voor
het vliegtuig**

Trip NT, software

voor de touringcar- en
touroperatorbranche

Nu ook met:

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



IT controls your *BUS*iness

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

T +31 (0) 73 - 5494426

E info@tripsoftware.nl

I www.tripsoftware.nl

INHOUD

INTERVIEW

Gedeputeerde
Floor Vermeulen
over mobiliteit
in Zuid-Holland

4

FEATURE

Eurostar:
concurreren
met het vlieg-
tuig naar
Londen

8

SPOORSECTOR

Miljarden-
schade aan
het spoor na
het **Rastatt-**
incident

12

COLUMN

**Tonnie
Hodes:**
missie
volbracht

13

MILIEU

Meer dan
250 bussen
op **stroom**
rond Schiphol
in 2021

14

ONDERNEMEN

Taxi Stam
sneed de
'slechte
omzet'
weg

16

ARBEIDSRECHT

**transitie-
vergoeding**
bij ontslag
op staande
voet

19

BELASTINGEN

Btw op
**touring-
cars** vraagt
om deskundig
advies

20

INTERVIEW

Contract-
duur en prijs
blijven schuren
in **taxi-
aanbesteding**

22

IMPRESSIE

**MaaS
Congres**
brengt
uitdagingen
in kaart

26

DUURZAAMHEID

Vlaanderen
maakt werk
van **elektrifi-
cering** van
de taxivloot

29

Overheid, regissee de mobiliteitspuzzel

Eigenlijk zijn alle partijen het er wel over eens. De grote thema's voor de mobiliteit zijn verduurzaming, zelfrijdende voertuigen, de reiziger centraler stellen, 'betalen voor gebruik', een aantrekkelijk openbaar vervoer, een up-to-date infrastructuur en het slim koppelen van vervoersvormen.



BERTHO ECKHARDT,
VOORZITTER KNVU

Over het 'maar hoe?' is die overeenstemming er minder. Want achter al deze thema's gaan uiteenlopende politieke wensen, grote economische belangen en kleinere, maar vaak doorslaggevende deelbelangen schuil. Zo wil de overheid de congestie terugdringen en de doelstellingen van het Parijse klimaatakkoord halen. Een wegbeheerder van een gemeente probeert met krimpende budgetten zijn wegennet zo goed mogelijk op orde te houden. Een vakbond zal de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen met argusogen volgen, omdat dat impact op de werkgelegenheid kan hebben. Intussen regent het congressen en artikelen over de te varen koers en komen er vooral veel meningen voorbij. De KNVU-leden zitten in het oog van de storm. Al die koersbepalende thema's en discussies doen er voor hen toe, en tegelijkertijd is het voor de dagelijkse

ondernemerspraktijk ondoenlijk om er nu al rekening mee te houden. Strikt genomen is dat ook nog niet nodig. Want de eerste paar jaar zal er niks wezenlijks veranderen bij het vervoeren van gehandicapte passagiers, of schoolkinderen die naar de Efteling gaan. Maar toch knaagt er wat. Want ook deze vervoerswijzen zullen gaan veranderen. Geen onmiddellijke reden voor paniek, maar wel reden om betrokken te blijven bij de grote thema's.

Het openbaar vervoer, het spoor, de taxi en de bus zijn onmiskenbaar allemaal onderdeel van de oplossing. Maar wie heeft voldoende overzicht om de puzzel op te lossen? Uit alles blijkt dat de bestuurlijk ervaren minister Van Nieuwenhuizen snapt hoe de mobiliteitsvork in de steel zit. Ze start binnenkort een aantal regionale pilotprojecten op het gebied van Mobility as a Service, streeft het behoud van de Nederlandse koppositie bij de ontwikkeling van zelfrijdende auto's actief na en boekt vooruitgang bij het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Maar is dat genoeg voor een echte sprong naar een werkelijk vernieuwend, samenhangend mobiliteitssysteem? Ik denk het niet. Wat Nederland en de mobiliteitssector nodig hebben is een overheid die nadrukkelijker de regie neemt. Die over de verschillende deelbelangen heen kan kijken.

Als branche doen en kunnen we heel veel. Samenwerking initiëren bijvoorbeeld, zoals in de Mobiliteitsalliantie. Of proefprojecten uitvoeren, voorlichten, meedenken, beïnvloeden, adviseren. Wat we niet kunnen is regels afkondigen en de wettelijke kaders stellen waarbinnen de puzzelstukjes moeten komen te liggen. Evenmin zijn we in staat om, ongehinderd door praktische belangen, zelfstandig tot een invulling van al die hogere doelen te komen. Daarvoor zal de overheid toch echt de touwtjes in handen moeten nemen.

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 veelevoudigd, 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 mobiliteitsopgave voor de provincie Zuid-Holland is fors. Door verstedelijking wordt het in Rotterdam en Den Haag steeds drukker, maar op het platteland spelen juist compleet andere knelpunten. Bovendien is er op logistiek gebied een groot karwei te klaren. “In het diverse Zuid-Holland hebben we alles en we hebben dus ook alle bijbehorende problematiek”, stelt de Zuid-Hollandse gedeputeerde Floor Vermeulen van Verkeer en Vervoer.

TEKST: INGE JACOBS

‘WE MOETEN OVER DE EIGEN PR

Die diversiteit van de provincie wordt lang niet altijd herkend, want vaak wordt gedacht dat Zuid-Holland alleen Randstad is. De gedeputeerde wil echter het hele palet bekijken. “Wat zijn de problemen, maar ook: wat zijn de oplossingen”, aldus Vermeulen. “We moeten met zijn allen blijven bewegen en goederen moeten op hun bestemming komen.”

Zuid-Holland heeft door de haven in Rotterdam een enorme hoeveelheid goederenvervoer te verwerken. “We willen allemaal een modal shift, maar tot nog toe neemt het transport over de weg alleen maar toe”, peinst Vermeulen. “Dat is een tegengestelde beweging en daar maak ik me zorgen over.” Om te realiseren dat er minder goederen over de weg worden vervoerd, moet het vervoer over water en over het spoor betrouwbaarder worden gemaakt. De gedeputeerde gelooft in slimme oplossingen, zowel op het spoor als in de haven. Onder andere speciale laad- en loskaders voor de binnenvaart en een blauwe golf verbeteren de betrouwbaarheid van de binnenvaart. Ook vaste tijden en duidelijke afspraken leiden tot meer efficiëntie, wat weer voordelig is voor deze modal shift. “Je kunt dan de belofte maken aan het achterland dat je goederen werkelijk op een specifieke tijd in de haven zijn. Dit helpt transporteurs om een betere afweging te maken wat de kosten over water en de kosten over de weg zijn.”

Investerings in spoor

Bovendien zijn extra investeringen van de overheid in rail nodig, zoals in het Derde Spoor of in ERTMS. Daardoor kunnen veel meer goederen per trein worden vervoerd. “Op de Betuwelijn ligt nog veel capaciteit, maar dan moet er wel voor gezorgd worden dat die treinen ook op de Betuwelijn terecht komen”, denkt Vermeulen. “We moeten eerlijk zijn: meer goederentreinen op het spoor betekent ook meer concurrentie met het personenvervoer. Dat is een afweging die je politiek-bestuurlijk moet maken.” Het gaat hierbij niet louter om investeringen in Zuid-Holland zelf. Zowel op nationaal als op internationaal niveau zijn goede aansluitingen nodig en het is dus van groot belang om over de grenzen te kijken. Een investering in het Derde Spoor in Duitsland is uiteindelijk ook goed voor het goederenvervoer in Zuid-Holland zelf. Hetzelfde geldt voor investeringen in reizigersverbindingen die in andere provincies worden gedaan.

“Het belang van Zuid-Holland en de bevolking houdt niet op bij provinciegrenzen”, vertelt de gedeputeerde. “Soms moet je een investering doen of ondersteunen die niet in Zuid-Holland plaatsvindt. Dat is een mind shift, maar we kunnen niet langer een wensenlijstje met alleen maar Zuid-Hollandse projecten indienen. We moeten verder kijken dan onze eigen grenzen en dat gebeurt ook steeds vaker.”

ROVINCIEGRENZEN HEEN KIJKEN'

Gedeputeerde Floor Vermeulen.



BEELD: E. FECKEN



Om te realiseren dat er minder goederen over de weg worden vervoerd, moet het vervoer over water en over het spoor betrouwbaarder worden gemaakt. Bovendien

Dit betekent niet dat er binnen de provinciegrenzen geen projecten op de agenda staan. Er wordt al gewerkt aan bijvoorbeeld de A16, de RijnlandRoute en de Hoekse Lijn, maar de provincie wil ook aan de slag met de verschillende knelpunten in de NMCA. Bovendien liggen er grote uitdagingen om de binnensteden bereikbaar te houden, moet de woningbouw slim worden aangepakt en is het de wens om de RandstadRail uit te breiden.

Geen gratis geld

Een behoorlijke lijst waarvoor een flinke duit nodig is. Vermeulen: “Wij moeten in gezamenlijkheid met de Rijksoverheid forse investeringen doen. Daarbij moeten we het budget op een dusdanige manier investeren dat we het ook nog kunnen terugbetalen. Er is namelijk geen gratis geld in Nederland. Linksom of rechtsom moeten we het terugbetalen.” De wens van de Mobiliteitsalliantie voor één miljard per jaar extra is door het Rijk niet ingewilligd. Hoewel investeringen van het Rijk volgens de gedeputeerde altijd nodig zullen zijn, moet daarom ook gekeken worden naar andere mogelijkheden. “Het is belangrijk om lessen uit het verleden te trekken. Uit ieder huis dat bij de lijn tussen Alphen en Gouda wordt gebouwd, wordt een bijdrage geleverd aan de bouw van stations. Dit is een mooi voorbeeld van bijdragen uit de woningbouw.”

“Het is geen rocket science; de voorbeelden liggen op tafel”, vult Vermeulen aan. “Toch lijken we nu niet in staat om keuzes te maken en de businesscases daarvoor dicht te krijgen. Terwijl we uit het verleden al weten hoe het werkt, of je nu een Hyperloop of een tramlijn probeert te financieren. Het belangrijkste is het maken van keuzes en wij weten als regio heel goed welke projecten we willen.”

Bereikbaarheid

Een belangrijk project is het bereikbaar houden van Rotterdam en Den Haag. De directeurs van RET en HTM en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag uitten al eerder hun zorgen over de drukte hier. Zij pleitten voornamelijk voor extra investeringen in het OV. Dit is inderdaad nodig, maar de gedeputeerde acht het onmogelijk om de auto volledig uit de binnenstad te weren. Bepaalde mensen zijn namelijk afhankelijk van hun auto en ook zijn auto's bijvoorbeeld nodig voor de distributie van pakketten.

“Het is altijd en/en. De auto blijft soms nodig, maar je kunt auto's in de steden ook niet bovenop elkaar parkeren.” De verwachting is dat de mobiliteitsmarkt de komende jaren flink gaat veranderen en daarom is het belangrijk dat de provincie ontwikkelingen goed in de gaten blijft houden. Nieuwe ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Vermeulen erkent dat hij drie jaar geleden verwachtte dat het niet zo hard zou gaan met de zero emissie-bussen. Nu is de DAV-concessie net gegund - een concessie waarin dertig elektrische bussen gaan rijden.

Open blik

“Ik denk niet dat we over tien jaar allemaal in een vliegende taxi zitten, maar ze zijn er wel al. De wereld gaat erg snel. Dit soort ontwikkelingen houdt ons er alert op dat de dingen heel rap kunnen veranderen en dat we hier een open blik voor moeten houden. Soms moet je als aanbestedende overheid geld neerleggen en de marktpartijen uitdagen. Dat doen wij dus ook.”

Dit is ook gedaan bij de OV-concessie rondom de Drechtsteden. In overleg met marktpartijen, consumentenorganisaties en gemeenten is bepaald wat er nodig en mogelijk was.



liggen er grote uitdagingen om de binnensteden bereikbaar te houden.

Aan de ene kant werd zo enthousiasme gecreëerd bij de mogelijke inschrijvers, aan de andere kant werd ook kennis van de markt benut. Vermeulen: “Dit zie je bij wegprojecten ook - we krijgen daardoor steeds meer concurrentiegericht dialoog en zo haal je bij iedereen het beste naar boven.”

Rol provincies

De gedeputeerde heeft gemerkt hoe belangrijk het is dat provincies hun rol pakken als regisseur van een proces en het verwachtingspatroon duidelijk maken. “We willen niet meer aanbesteden op laagste prijs, maar op het maximale resultaat. Hoe kan ik voor mijn euro zoveel mogelijk rendement voor de samenleving realiseren? Dat is een andere vraag dan: hoe kan ik zo goedkoop mogelijk aanbesteden? Dat deden we in crisistijd, maar daar heeft niemand iets aan gehad.” In de concessie DAV worden nu ook stappen gezet in het maatwerk in het openbaar vervoer. Dit is een turbulent thema binnen de OV-markt. Enkele projecten zijn al uitgerold in andere concessies, maar daar hebben we wel gemerkt dat veranderingen in het aanbod niet te snel moeten gaan voor reizigers. Daarom worden de veranderingen in de concessie rondom de Drechtsteden geleidelijk geïntroduceerd.

Flexibel vervoer

In eerste instantie zal dus gewerkt worden met normale lijndiensten, die later flexibeler worden. “De vraag zal op bepaalde plekken groeien en op andere plekken minder groot worden”, legt Vermeulen uit. “We zetten zwaar in waar reizigers zijn, maar willen ook op de plaatsen waar minder vraag is een passend aanbod doen. Qbuzz zal het

flexibele concept allereerst naast de normale lijndienst aanbieden. Vervolgens wordt gekeken of ze het bestaande concept kunnen verminderen op basis van de vervoersvraag en de reizigers kunnen verleiden om gebruik te maken van het flexibele concept. Daardoor kunnen mensen wennen.”

Het werkt volgens de politicus niet om de wijzigingen abrupt door te voeren. Die kennis zal ook worden meegenomen als in Zuid-Holland Noord gepoogd wordt om het wmo-vervoer en het OV met elkaar te integreren. “Dit doen we niet als bezuiniging, maar om het hele vervoer beter te organiseren. Daarbij kunnen we mensen niet confronteren met een stap van A naar Z in

één keer. Dat moet op een zorgvuldige manier. En ook hier geldt: we kunnen het geld maar 1 keer uitgeven, dus dat willen we zo slim mogelijk doen.”

Reizigers

In de ogen van Vermeulen zal het reizigersvervoer uiteindelijk zodanig veranderen dat reizigers niet langer willen reizen met één specifieke modaliteit. Zelfs nu gebruiken reizigers vaak al meerdere modaliteiten, al gebeurt dit vaak onbewust. Daarom moeten zij goed gewezen worden op alle opties om een reis af te leggen. “Wij willen dat mensen de keuze maken om hun auto te stallen op station Bleizo, zodat ze niet in de file staan. Dat soort keuzes moet je bieden - dat wordt de uitdaging van de mobiliteitsaanbieders.”

“We kunnen het geld maar 1 keer uitgeven, dus dat willen we zo slim mogelijk doen”

De grote toekomstvraag is nu nu of de huidige OV-bedrijven de rol van mobiliteitsaanbieder gaan vervullen of dat Uberachtige diensten in dit gat springen. Vervoerders functioneren dan als leveranciers van de voertuigen en chauffeurs. “Dat vind ik heel spannend. Maar de overheid moet wel meekijken en zijn rol als marktmeester goed oppakken. Je wilt niet dat straks een soort AirBnB het hele systeem overhoop haalt. Je ziet nu dat het niet altijd positief uitpakt. Daarom moeten we regelgeving opstellen en duidelijkheid creëren aan de voorkant.”

EUROSTAR

SERIEUS
ALTERNATIEF
VOOR HET
VLIEGTUIG

NEDERLANDS VERVOER JUNI 2018





Waarom het vliegtuig pakken, als je ook met de trein kunt? Dat lijkt Eurostar te willen zeggen met de nieuwe rechtstreekse verbinding van Rotterdam en Amsterdam Centraal naar Londen. En luchtvaartmaatschappijen mogen zich ook serieus zorgen maken: reizen per Eurostar-hogesnelheidstrein is comfortabel en gemakkelijk. Nederlands Vervoer mocht mee met een testrit van de hogesnelheidstrein.

TEKST: CARLIJN KRUIDHOF / BEELD: EUROSTAR

Vanaf begin april is het mogelijk om op Rotterdam en Amsterdam Centraal een trein te pakken die reizigers naar het centrum van Londen brengt. Els Buzzi is General Manager van Rail Partnerships & Connections bij Eurostar en is al jaren bezig met de realisatie van deze lijn. "Eurostar heeft jaren geleden haar oog laten vallen op de Nederlandse markt. Het is een zeer aantrekkelijke markt wegens het groeipotentieel. Er reizen jaarlijks namelijk vier miljoen mensen tussen Nederland en Londen." Eurostar moest zich wel voorbereiden op het betreden van de Nederlandse markt. De treinen die Eurostar op dat moment had, waren namelijk niet geschikt om op het Nederlandse spoor te rijden. "De eerste stap was nieuwe treinen bestellen. We hebben daarop 17 treinen besteld bij Siemens." Op dit traject rijden er daarom alleen nieuwe e320's van Siemens. Forenzen met de trein op dit soort afstanden heeft de toekomst. Het is vele malen milieuvriendelijker dan het vliegtuig, want er kunnen meer mensen mee en de CO₂-uitstoot is veel lager. Buzzi: "Met een trein kunnen 900 passagiers mee. Per reiziger is de uitstoot van de Eurostar 80 procent lager dan van het vliegtuig. Dat is aanzienlijk." Maar zelfs als dat niet de doorslaggevende factor is om voor de trein te kiezen, kan het comfort van de nieuwe treinen dat wel zijn.

Trein of vliegtuig

Er zijn veel overeenkomsten tussen reizen met trein en met vliegtuig. Je hebt een eigen stoel, reist op hoge snelheid en moet door de paspoort- en veiligheidscontrole. Maar dan de verschillen. Inchecken gebeurt bij de trein slechts dertig minuten voor vertrek. Elke reiziger kan twee stuks bagage en een stuk handbagage meenemen. Er geldt geen maximum gewicht per koffer, dus je komt niet voor een nare verrassing te staan als je koffer wordt gewogen en deze een kilo te zwaar blijkt te zijn. Je neemt mee wat je zelf kunt tillen.

Maar er zijn ook verschillen. De stoelen in vliegtuigen zijn steeds kleiner geworden, net als de beenruimte. Alles om meer mensen in een toestel te krijgen. De stoelen in de hogesnelheidstrein zijn comfortabel en de beenruimte is groot. Dit zal niet zomaar worden verkleind om de capaciteit te verhogen. Er kunnen tenslotte al 900 passagiers mee per trein.

Reizen met de Eurostar is aangenaam voor families, zegt Buzzi. “De trein is lang, waardoor kinderen zat ruimte hebben om even te gaan lopen. Er is wifi aan boord en de trein heeft een kanaal waarop films en series kunnen worden bekeken.” Dat kan via een applicatie of een browser op een eigen tablet of laptop. Net als in een vliegtuig, maar reizigers moeten wel hun eigen scherm meebrengen. Bij elke stoel zit ook een stopcontact en een USB-outlet.

Meer stoelen voor aantrekkelijke prijs

Bij een vroege boeking kost de Eurostar maar 40 euro enkele reis voor een stoel in de tweede klas. Daarmee is het ook goedkoper dan het vliegtuig: dezelfde reis van Schiphol naar het centrum van Londen, inclusief een ingecheckte koffer, kost minstens 100 euro retour. “Vaak bieden luchtvaartmaatschappijen maar vier of vijf stoelen aan op een laag tarief,” legt Buzzi uit. “Wij hebben veel meer stoelen in een trein, dus wij kunnen veel meer stoelen aanbieden voor een aantrekkelijke prijs.” De Eurostar gaat van centrum naar centrum. Buzzi: “Er zijn hierdoor geen bijkomende kosten, zoals een metro- of busrit.”

Reizen per trein is daarom ook sneller. De check-in bij Schiphol start twee uur voor vertrek, de vlucht duurt een uur en vanaf de meest gangbare en goedkope vliegvelden (Luton en Heathrow) is het nog een uur reizen naar het centrum van de stad. Dat komt neer op minstens vier uur reizen. Als de Eurostar eenmaal rechtstreeks reist, duurt de totale rit van Amsterdam naar Londen drie uur en veertig minuten. Er zijn veel opties om eenvoudig vanuit waar dan ook snel naar een centraal station te komen. Het spoorwegenet en de lokale busnetwerken zijn ingericht om de reiziger naar het centraal gelegen station te brengen, terwijl het OV-netwerk van en naar vliegvelden nog wat te wensen over laat, ook in Engeland (Schiphol is een uitzondering). Daarom is het simpelweg laagdrempelig om de Eurostar te pakken.

Controle

Op de heenreis moeten reizigers eerst met de Eurostar naar Brussel, om daar door paspoortcontrole te gaan. Dat is onhandig, want passagiers moeten uitstappen op station Brussel Zuid, zich een weg naar de Eurostar banen door een druk treinstation, daar inchecken, door de veiligheidscheck, dan door naar paspoortcontrole door een douanier en dan uiteindelijk nogmaals door een automatische paspoortcontrole voordat de wachthal is bereikt.

Als je met meerdere stukken bagage reist, hoe klein dan ook, is dat zeer onhandig. Maar dat is te verwachten bij



NS-directeur Roger van Boxtel (links) en Eurostar-topman Nicolas Petrovic bij de aankomst



van de eerste Eurostar-trein in Amsterdam.

het reizen naar het buitenland. Ook met forenzen per vliegtuig blijft door de douane gaan een traag en onhandig proces. Tip: neem niet meer dan twee tassen mee en doe geen riem om, als het kan. Voorlopig kunnen de paspoort- en veiligheidscontroles niet in Nederland plaatsvinden omdat er eerst afspraken moeten worden gemaakt tussen deelnemende landen over beveiligings- en grenscontroles. Staatssecretaris Stientje van Veldhoven van Infrastructuur en Waterstaat denkt dat de checks vanaf eind 2019 in Rotterdam en Amsterdam kunnen worden gehouden.

Dat duurt nog zo lang omdat het een ingewikkeld proces is, legt Buzzi uit. "Het is zeer complex. Een vliegtuig gaat door de lucht en een trein gaat over land. De Eurostar gaat niet alleen door Nederland, maar ook door België, Frankrijk en Engeland. Het kost veel meer tijd dan verwacht." Wat Eurostar betreft, kunnen de paspoortcontroles direct van start, zegt Buzzi. "Wij zijn wat dat betreft ongeduldig. We willen graag die rechtstreekse verbinding gaan aanbieden." De heenreis vanaf Rotterdam Centraal duurt voorlopig nog vier uur. Dat klinkt lang, maar omdat er een overstap van vijftig minuten tussen zit, lijkt de reis korter. Effectief zitten reizigers namelijk maar een kwartier stil. Dat komt door de controles en het feit dat het instappen 25 minuten voor vertrek alweer start. Bovendien duurt de rit vanaf Brussel nog maar twee uur, waarvan een uur ingeleverd wordt door het tijdsverschil.

Volle snelheid

De trein rijdt niet het hele traject op volle snelheid. Tussen Brussel en Antwerpen ligt er geen hogesnelheidslijn en gaat de Eurostar langs allerlei kleine stations, waardoor de hogesnelheidstrein niet meer dan 150 kilometer per uur kan rijden op dat stuk. Als hij wel op volledige snelheid had kunnen rijden, was de rit ongeveer een kwartier korter geweest. Er zijn voor

zover bekend geen plannen om hier een hogesnelheidsspoor aan te leggen.

Toch is het niet allemaal rozengeur en maneschijn. Ondanks dat het makkelijk is om goedkope tickets te krijgen voor de Eurostar, is een reis boeken vlak voor vertrek een dure grap. Ticketprijzen voor het vliegtuig blijven relatief lang laag. Maar dat ligt niet zozeer aan het bedrijf Eurostar: de politiek moet ervoor kiezen om volledig in te zetten op duurzaam reizen.

Bij een vroege boeking kost de Eurostar maar 40 euro enkele reis voor een stoel in de tweede klas. Daarmee is het ook goedkoper dan het vliegtuig.

Buzzi: "Er wordt geen accijnzen geheven op kerosine, terwijl er wel btw is verschuldigd bij een treinreis. Er is zeker nog werk bij overheden te doen, namelijk de belasting verla-

gen." Dit telt ook niet alleen voor Eurostar, voegt Buzzi toe. "Het is geen alleenstaand issue voor Eurostar. Dit geldt ook voor NS, Thalys, NMBS, TGV, ga zo maar door." In het gevecht om duurzamer te gaan reizen, kunnen spoorvervoerders wel extra steun gebruiken.

Twee diensten

Eurostar is in april gestart met dagelijks twee diensten van en naar de Engelse hoofdstad. Deze vertrekken om 7.48 uur en 16.48 uur vanaf Amsterdam Centraal en 8.25 uur en 17.25 uur vanaf Rotterdam Centraal, volgens de voorlopige dienstregeling. Binnen deze dienstregeling valt nog een overstap op station Brussel Zuid voor paspoort- en veiligheidscontrole. Zonder overstap duurt de rit vanaf Amsterdam drie uur en veertig minuten en vanaf Rotterdam drie uur.

Eurostar hecht veel waarde aan een korte reistijd: deze onder de vier uur houden heeft prioriteit. Daarom wordt er op de terugweg, van Londen St. Pancras terug naar Nederland, niet gestopt op Lille, Antwerpen of Schiphol. De enige haltes zijn Brussel, Rotterdam en Amsterdam. Met deze nieuwe verbinding is de Eurostar een serieus alternatief voor het vliegtuig geworden.

SCHADE

DOOR

SPOOR-

VERZAKKING:

2 MILJARD
EURO

Het spoor in het Duitse Rastatt kon door verzakkingen bij werkzaamheden bijna twee maanden niet worden gebruikt. Dat heeft het onderzoeksbureau Hanseatic Transport Consultancy (HTC) berekend. Het onderzoek is uitgevoerd onder de leden van de internationale belangenorganisaties ERFA en NEE en UIRR.

TEKST: MARIEKE VAN GOMPEL / BEELD: BENEDIKT SPETHER

De totale kosten voor de sector komen uit op ruim twee miljard euro. Het verlies voor spoorgoederenvervoerders is 969 miljoen euro en fabrikanten liepen 771 miljoen euro schade op. Gerelateerde bedrijven, zoals spoorbeheerders en terminals, leden 308 miljoen euro schade door de versperring.

Incident

Op 12 augustus stortte een deel van de nieuwe Rastatt-tunnel in Duitsland in. Het spoor boven de tunnel raakte hierdoor ernstig beschadigd. De gevolgen voor het spoorgoederenverkeer waren enorm. Het Karlsruhe-Baseltraject vormt een belangrijk onderdeel van de noord-zuidverbinding van de havens van Rotterdam, Hamburg en Antwerpen naar Zwitserland en Italië. Omleidingsroutes kwamen langzaam op gang en boden beperkte

capaciteit. Het gevolg waren enorme vertragingen en een opeenstapeling van goederen die niet konden worden geleverd. Secretaris-generaal Carole Coune van ERFA wijst erop dat de Europese spoorgoederenvervoerders operationeel en financieel 'ernstig zijn geraakt' door het incident en dat ze dit type verlies 'niet zelf kunnen opvangen'. Ze roept op dat de claims voor compensatie snel moeten worden behandeld en betaald. Opdrachtgever DB Netze van de spoorwerkzaamheden bij Rastatt is op dit moment in een juridische strijd verwickeld met de aannemers over de schuldvraag. Naar verwachting komt in het najaar hierover meer duidelijkheid.

Onderzoek

Voor het onderzoek werden spoorvervoerders, verladers, terminals en andere

betrokkenen bij de spoorgoederensector geïnterviewd. Ze hebben de berekeningen defensief gemaakt, wat betekent dat de schade in de praktijk nog groter zou kunnen zijn.

Diverse factoren zorgden voor de geleden schade. Voor goederentreinen die niet konden vertrekken, moesten alternatieve logistieke oplossingen worden geregeld. Treinen die wel konden vertrekken, moesten worden omgeleid. Dit betekende een extra inzet van personeel, tractie en rollend materieel. Verder kregen spoorvervoerders boetes uitgedeeld voor vertraagde en uitgevallen treinen. Spoorbeheerders moesten extra planningstaken uitvoeren. Ook verladers en fabrikanten die met spoorvervoer te maken hebben, kregen meer werk waardoor ze onderaan de streep minder overhielden.

Missie volbracht

Toen ik iets minder dan tweeëneenhalf jaar geleden voorzitter werd van KNV Bus had ik één belangrijke missie: het samenbrengen van de twee ondernemersverenigingen, KNV Bus en Altrovia, in het besloten busvervoer. Dat is gelukt en daar ben ik best trots op!

TONNIE HODES, VOORZITTER KNV BUS

De titel van deze column is echter niet voor niets 'missie volbracht'. Ik ga namelijk plaatsmaken voor een andere voorzitter, die met een frisse blik de vereniging kan gaan leiden. Dat had ik al besloten voor ik aan de klus begon en die tijd is dus gekomen. Dit is dus mijn laatste column. Maar voor het zover is, wil ik eerst even terug- en vooruitkijken.

Het gevolg van twee verenigingen is helaas dat je te veel met elkaar bezig bent, terwijl je inzet elders broodnodig is. Zeker als je actief bent in een relatief bescheiden sector zoals de onze, is dat het geval. De sector besloten busvervoer is immers niet groot en omvat uiteindelijk 'maar' een 450-tal bedrijven die een kleine 4.000 touringcars exploiteren.

Gezamenlijk zijn de Nederlandse touringcars per jaar dan wel weer goed voor indrukwekkende getal van 11,2 miljard (veelal internationale) reizigerskilometers. Dit zijn – in vergelijking met andere modaliteiten – zeer groene en tevens veilige kilometers. Die boodschap uitdragen zou meer centraal moeten staan, was ons idee. En gelukkig leefde die gedachte bij beide verenigingen.



Het grootse karakter van de sector sneeuwde te veel onder en mocht wel weer wat meer over het voetlicht worden gebracht. Samengaan was daarom de enige juiste beslissing.

Wat me opvalt aan het nieuwe bestuur van de vereniging Busvervoer Nederland is de mooie mix van jong en oud. Van de combinatie van een frisse blik en ervaring is immers nog nooit een vereniging slechter geworden. De ambitie om

de kwaliteit in de sector te voorzien van een minimumniveau, vind ik tevens een goede zaak. Dat daarbij ook nagedacht wordt over meer dan alleen minimumeisen en dat er bijvoorbeeld ook gekeken wordt naar het vrijwillig veel hoger leggen van de lat of het voldoen aan de strengste milieunormen, is eveneens goed. Op die manier laat de sector zien midden in de maatschappij te staan.

Ik ben benieuwd hoe dat allemaal verder zal gaan en welke voorzitter dit gaat leiden. Tot die tijd zal ik de honneurs nog even waarnemen in het federatiebestuur van KNV.

We komen elkaar vast wel weer eens tegen. Tot die tijd goodgoan!

CONNEXXION

GAAT VOOROP IN ZERO-EMISSIE

De grootste elektrische busvloot van Europa rijdt voortaan rondom Schiphol. Onlangs presenteerden de Vervoerregio Amsterdam, vervoerder Connexxion en Schiphol de eerste honderd elektrische bussen die in de concessie Amstelland-Meerlanden rijden. In 2021 zal dit aantal toenemen tot 258 elektrische bussen.

TEKST: INGE JACOBS / BEELD: SUZANNE BLANCHARD

“Als Vervoerregio Amsterdam zijn we erg blij met deze mooie elektrische busvloot in de regio Amsterdam”, aldus Pieter Litjens, portefeuillehouder OV in de Vervoerregio Amsterdam. “Het is een zeer innovatief project waarin we door samenwerking tot een bijzonder mooi resultaat voor reizigers en bewoners zijn gekomen.” Hij noemde het bovendien een ‘grote eerste stap’ in het bereiken van de afspraken in het bestuursakkoord om uiterlijk vanaf 2025 alleen nog maar bussen aan te schaffen die vrij van de uitstoot van schadelijke stoffen zijn.

Vervoerder

De bussen worden geëxploiteerd door vervoerder Connexxion. Tot voor kort was het record voor het hoogste aantal elektrische bussen in Nederland in handen van dochtermaatschappij Hermes, die eind 2016 met 43 van deze bussen ging rijden in Eindhoven.

Eigenlijk zou Connexxion dit record eerder overnemen, maar vanwege vertraging bij het realiseren van de infrastructuur konden de bussen nog niet de weg op.

Dat probleem was eind maart opgelost. Om goed de weg op te kunnen met deze voertuigen, kregen circa 500 chauffeurs een speciale rij-instructie voor het rijden met zero emissie-bussen, inclusief hoe ze veilig konden laden.

“Ik ben uitermate trots op deze prestatie van formaat”, aldus topman Bart Schmeink van Connexxion. “Samen met de Vervoerregio, de gemeente Amsterdam en Schiphol hebben we deze prestatie neer kunnen zetten, niet in de laatste plaats ook door de inzet en het harde werken van ons personeel. Met een concessie en een vloot als deze is de gemeente Amsterdam klaar voor de toekomst.”

Staatssecretaris

De presentatie van de duurzame bussen werd ook bezocht door staatssecretaris Sientje van Veldhoven van Infrastructuur en Waterstaat. Ze noemde de introductie van deze honderd zero emissie-bussen een mijlpaal. De betrokken partijen mogen daarom ook trots zijn op zichzelf. “Het mooie van vandaag is dat u, de betrokken partijen bij deze concessie, ook



Ard Romers (directeur VDL Bus & Coach), Bart Schmeink (topman Connexxion)

aanjager bent voor andere OV-vervoerders en concessiehouders”, aldus de ambtsvrouw. Ze benadrukte meer duurzaam openbaar vervoer te willen stimuleren, onder andere door bedrijven fiscaal te steunen bij de aanschaf van bussen. “We steunen partijen om Europese co-financieringsmiddelen voor innovatie in het OV naar Nederland te halen. En daarom hebben we met elkaar het Bestuursakkoord Zero emissie Busvervoer getekend.”

Schiphol

Voor de concessie AML besloten de Vervoerregio Amsterdam en Schiphol samen dat elektrisch busvervoer een voorwaarde zou worden in de aanbesteding, omdat het voor deze twee partijen belangrijk is om in te zetten op duurzaam vervoer.



an Connexxion) en Stientje van Veldhoven (staatssecretaris IenW).

“Schiphol is meer dan alleen vliegtuigen”, aldus Miriam Hoekstra-van der Deen, directeur Operations bij Schiphol. “Het is een van de grootste knooppunten van het Nederlandse openbaar vervoer. Het is fantastisch dat vanaf nu elke dag duizenden reizigers, forensen en werknemers hier in een duurzame bus stappen. Schiphol heeft dat met veel enthousiasme aangejaagd en er heel graag onze bijdrage aan geleverd. Uiteindelijk willen we dat Schiphol in 2040 klimaatneutraal is.”

Laders

De elektrische bussen rondom Schiphol rijden 24 uur per dag en hebben een batterijcapaciteit van 170 kWh. De actieradius van een bus met volle batterij is maximaal 80 kilometer, uitgaande van een verbruik van 2 kilowattuur per kilometer.

De bussen kunnen zowel door snel- als door langzaam-laders worden bijgeladen. Snelladen gaat met 450kWh en duurt maximaal 15 tot 25 minuten. Langzaam laden gaat met 30kWh en neemt tussen de vier en vijf uur in beslag.

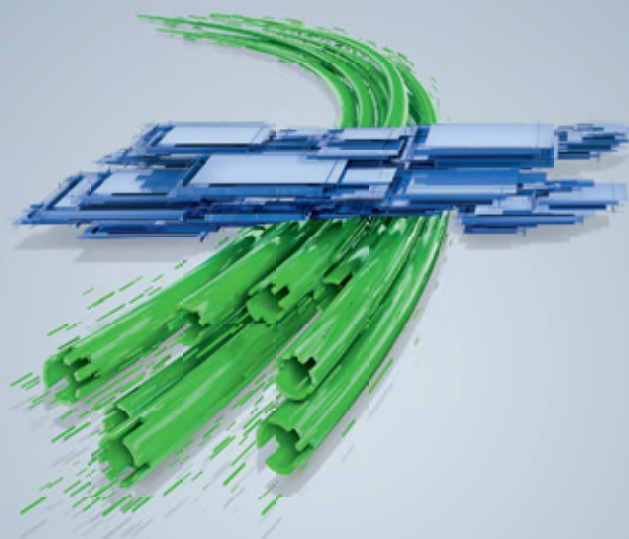


InnoTrans 2018

18–21 SEPTEMBER · BERLIN

International Trade Fair for Transport Technology
Innovative Components · Vehicles · Systems

innotrans.com



THE FUTURE OF MOBILITY

Contact

Nederlands-Duitse Handelskamer
Nassauplein 30
2585 EC Den Haag
T +31 70 3114 158
F +31 70 3114 198
g.corbelli@dnhk.org

 Messe Berlin

TAXI STAM KREEG HET



NEDERLANDS VERVOER JUNI 2018

Na jaren van groei bleek Taxi Stam het onder de streep eigenlijk niet zo goed te doen. Door maatregelen te nemen werd het bedrijf weer rendabel, maar in de taxi-markt zijn de marges nooit ruim genoeg om achterover te leunen. Daarom blijft Taxi Stam goed nadenken over wat het wel en juist niet doet.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

Taxi Stam begon in 1932 als een garage-bedrijf dat ook fietsen verhuurde en over één taxi beschikte. Jan Stam nam de zaak rond 1953 over van zijn vader Dirk. In 1973 werd het bedrijf een BV waarna eind 1991 de huidige eigenaar, Ron Stam, het roer overnam. De groei is vooral sindsdien in gang gezet. In 1991 had het bedrijf zestien voertuigen, nu zijn er dat rond de 75. Ook heeft het bedrijf ongeveer honderd medewerkers.

Zoals bij de meeste taxibedrijven wordt ook aan de Pieter Zeemanweg in Dordrecht niet op één paard gewed. Er worden verschillende vormen van contractvervoer

LEK WEER BOVEN



NEDERLANDS VERVOER JUNI 2018

gereden, waaronder DrechtHopper en sinds 1 januari jongstleden het jeugdzorgvervoer, beide onder de vlag van Stroomlijn. In het contractvervoer wordt ook nauw samengewerkt met Taxi Haars, dat eveneens bij DVG is aangesloten. Stam heeft diverse voertuigen voor rolstoelgebruikers tot zijn beschikking en rijdt daarnaast ook luchthavenvervoer, zakelijke vervoer en ritten in de opstapmarkt.

Slechte omzet

Tegenwoordig gaat het weer goed met Stam, maar het bedrijf heeft wat moeilijke jaren achter de rug. Er was een tijd

waarin de budgetten niet zo onder druk stonden als vandaag de dag. In die tijd maakte Stam zijn sterkste groei door. Later kwamen de aanbestedingen. Verschillende opdrachten bleken onder de streep echter voor problemen te zorgen. En dat gebeurde eigenlijk ongemerkt.

“Als een bedrijf groeit, wordt er na verloop van tijd niet echt meer nagecalculeerd”, legt adviseur Floor Krullaars uit. “Op een gegeven moment sloten we een jaar met verlies af. Het volgende jaar was weer verliesgevend. En dat begon desastreuze vormen aan te nemen. Toen hebben we

forse reorganisatiemaatregelen moeten nemen om het tij te keren. Dat is gelukt en het bedrijf is weer rendabel, maar het blijft een breekbaar geheel. Je moet als taxiondernemer altijd de teugels in handen houden, om te zorgen dat de winkel goed blijft draaien.”

Bleek niet te werken

Dat betekende onder meer afscheid nemen van ‘slechte omzet’. Daar is sprake van als een opdracht weliswaar geld in het laatje brengt, maar uiteindelijk meer kost dan oplevert. Dat was voor Stam specifiek bij twee opdrachten het geval:

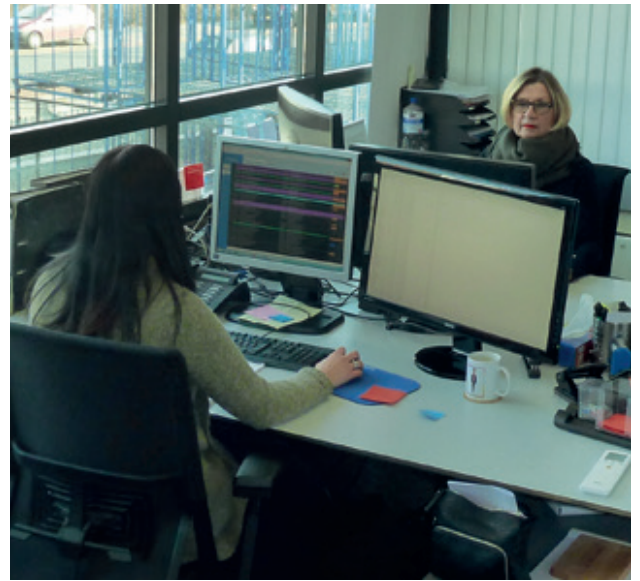
Valys en aanvullend openbaar vervoer voor Arriva. “In dat laatste geval bleken de dunne lijnen ook voor ons echt te dun. Wij zijn aangesloten bij De Vier Gewesten en via die organisatie is het werk ook weer teruggeven toen het voor ons niet bleek te werken. Dat ging allemaal in goed overleg”, aldus Krullaars. “Van Valys dachten we altijd dat het goede omzet

weekend ook een dagje meerijden met de Drechtopper. Hoe dan ook moet je luisteren naar wat mensen graag willen.”

‘Anders hou je het niet vol’

“Sinds we niet meer voor Arriva en Valys rijden is onze overhead gehalveerd en we werken bovendien een stuk efficiënter dan voorheen”, benadrukt Krullaars. “En

opdrachtgevers houden er ook geen rekening mee. Maar het is wel cruciaal. En snel schakelen gaat beter als je niet te veel personeel hebt. Veel ondernemers richten hun personeelsbestand in op pieken in het werk, maar dat is niet rendabel. Je moet daarin wel altijd eerlijk zijn tegen je klanten. Op piekmomenten zijn we soms wat later, maar het alternatief



was, totdat we dat werk kwijtraakten. We schreven intussen alweer zwarte cijfers, maar zonder Valys werden die cijfers nog een stuk beter.”

Te veel intern personeel

Joke Meerhof werkt al tientallen jaren bij Taxibedrijf Stam en zag de markt en de onderneming door de tijd heen veranderen. Zij merkt op dat het werk voor Arriva en Valys ook bovengemiddeld arbeidsintensief was. “Het vraagt om enorm veel planning en er moeten altijd mensen zijn om de ritten te rijden en de telefoon aan te nemen. Al met al hadden we daardoor veel te veel intern personeel. Van al die medewerkers op kantoor is nu nog ongeveer de helft over”, legt Meerhof uit.

Nu de markt aantrekt, ontstaat er steeds meer een tekort aan chauffeurs. Taxibedrijf Stam merkt daar vooralsnog weinig van. Het gevaar bestaat dat mensen vertrekken als ze elders meer uren kunnen krijgen. “Dat proberen we te voorkomen door met mensen te praten en de mogelijkheden die we hebben te bekijken”, legt Meerhof uit. “Wellicht kan een chauffeur in het leerlingenvervoer in het

dat is wel de crux voor een taxibedrijf: de overhead zo laag mogelijk houden en de organisatie efficiënt inrichten. Anders haal je het niet en hou je het niet vol. Nu werken we met een kleinere maar redelijk vaste groep mensen die hun verantwoordelijkheden kennen en nemen. De directeur kijkt die mensen ook niet constant op de vingers maar geeft ze de ruimte om zelf hun werk goed te doen.”

“Veel ondernemers richten hun personeelsbestand in op pieken in het werk, maar dat is niet rendabel”

Floor Krullaars, adviseur

Hij stipt nog een belangrijk aandachtspunt aan, iets waar veel taxibedrijven moeite mee hebben en dus soms de prijs voor betalen. “Als er werk wegvalt, moet je snel schakelen. Dat is vaak lastig, want

is een te grote, niet rendabele organisatie en dat is niet vol te houden.”

Symbool voor werkwijze

Taxibedrijf Stam heeft geleerd van het verleden en werkt nu vanuit een veel optimalere organisatie dan voorheen. En het kan altijd wat scherper. Voor elk moment van de dag kan een rit worden geboekt, maar midden in de nacht bellen om een taxi te bestellen is er niet meer bij, want 24 uur per dag beschikbaar zijn om eventueel wat losse ritten aan te nemen is niet rendabel genoeg. En zo blijft Taxi Stam de zaak tegen het licht houden.

“Onlangs hebben we geïnvesteerd in een nieuw roosterprogramma. Dat kost natuurlijk iets, maar dat verdienen we snel terug omdat het rooster nu veel soepeler gemaakt wordt”, vertelt Meerhof. Krullaars geeft aan dat zo’n investering eigenlijk symbool staat voor de tegenwoordige werkwijze van Taxi Stam. “We blijven kritisch kijken naar de bedrijfsvoering en zoeken naar manieren om nog meer synergie en efficiency te realiseren. Wat we ook doen, we moeten er in elk geval goed bij op blijven letten en altijd nadenken over wat we doen.”

ONTSLAG OP STAANDE VOET EN TOCH EEN TRANSITIEVERGOEDING

Waarschijnlijk zult u het idee hebben dat als een medewerker terecht op staande voet wordt ontslagen, er geen transitievergoeding uitbetaald hoeft te worden. Hoe opmerkelijk het misschien is: dat is niet altijd het geval. De Hoge Raad heeft daar kort geleden een beslissing overgenomen.

TEKST: PATRICK MOMMERS, KNV

Een werknemer verscheen onder invloed van alcohol op zijn werk. Onderweg naar zijn werk viel hij van zijn fiets. Hij werd uiteindelijk door een collega naar zijn werk gebracht. Daar werd geconstateerd dat hij moeilijk liep, moeilijk te verstaan was en naar alcohol rook. Ongeveer een half jaar eerder had de werknemer al een waarschuwing gekregen omdat hij toen ook al ruikend naar alcohol naar zijn werk kwam. De man werd op staande voet ontslagen. Niet ter discussie stond dat de medewerker in kwestie onder invloed was. Kort na het ontslag heeft de werknemer zich onder behandeling van een verslavingsarts en psychiater gesteld. Hij betoogde dat er sprake was van alcoholverslaving.

Dringende reden

In het geval van ontslag op staande voet moet er sprake zijn van een zogenaamde dringende reden. Het moet volgens de wet dan gaan om zodanige daden, eigenschappen of gedragingen van een werknemer dat die tot gevolg hebben dat van de werkgever redelijkerwijs niet kan worden gevergd de arbeidsovereenkomst te laten voortduren. Let erop dat in deze formulering de term 'ernstig verwijtbaar' niet is opgenomen. In de wet wordt ook geregeld wanneer er géén recht op een transitievergoeding bestaat. Dat is aan de orde als de werkne-

mer ernstig verwijtbaar heeft gehandeld. De twee criteria, dringende reden enerzijds en ernstig verwijtbaar handelen anderzijds, verschillen dus, met als gevolg dat er sprake kan zijn van een dringende reden terwijl tegelijkertijd ernstige verwijtbaarheid niet aan de orde is. In dergelijke gevallen moet dan dus toch een transitievergoeding worden betaald.

Ernstig verwijtbaar

Ontslag op staande voet is dus ook in gevallen waarin een werknemer geen ernstig verwijt gemaakt kan worden mogelijk. Te denken valt aan situaties zoals hierboven beschreven. Een ander voorbeeld, in een andere zaak, betrof een werknemer die in overspannen toestand een stoel richting bedrijfsarts gooide. De werknemer werd op staande voet ontslagen, maar de rechter oordeelde dat

gezien de toestand waarin die werknemer verkeerde, er geen sprake was van ernstige verwijtbaarheid. Met als gevolg dat toch de transitievergoeding betaald diende te worden.

In weer een andere kwestie had een werknemer niet gereageerd op oproepen van de werkgever voor het overdragen van zijn werkzaamheden en van de arbodienst voor de begeleiding van het ziekteverzuim. Ook had hij zijn contactgegevens niet doorgegeven. De rechter oordeelde dat er sprake was van een dringende reden voor ontslag op staande voet. Omdat psychische problemen van invloed konden zijn geweest op het nalaten van de werknemer werd echter geen ernstige verwijtbaarheid aangenomen. Kort en goed bestaat de mogelijkheid dus dat in geval van ontslag op staande voet toch een transitievergoeding betaald moet worden.



STEVIGE BTW-NAHEFFINGEN VOOR TOURING- CARBEDRIJVEN

Diverse Nederlandse touringcarbedrijven hebben de laatste tijd forse naheffingen in verband met de Duitse btw gekregen. Veel bedrijven regelen de btw-afdracht voor de verschillende landen waar ze rijden zelf. Maar het is complexe materie, vooral omdat de regels en controles per land sterk verschillen. KNV Bus adviseert daarom, op aanraden van de Duitse belastingdienst, dat touringcarbedrijven zich op dit gebied door een belastingdeskundige laten bijstaan.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM / BEELD: PROMEDIA

In veel landen buiten Nederland moeten touringcarondernemers btw betalen over de daar afgelegde kilometers. Naar rato van de in het buitenland gereden kilometers moet de btw verrekend worden in de totale ritprijs. De btw-percentages verschillen per land, net als de mate waarin er achteraf wordt gecontroleerd op het juist afdragen van btw. Een foutje is dan snel gemaakt, wat jaren later tot aanzienlijke naheffingen kan leiden.

Onlangs hield KNV Bus in samenwerking met de Duitse belastingdienst (Finanzamt) een bijeenkomst voor Nederlandse touringcarondernemers. Hilbert Michel

van KNV Bus over de aanleiding van die bijeenkomst: "De indruk bestond dat de Duitsers anders waren gaan nacontroleren op het afdragen van btw door Nederlandse touringcarbedrijven. De regels bleken echter niet veranderd, de communicatie erover door het Finanzamt wel. Verder zijn de controles in de loop der tijd wel een stuk uitgebreider en daarvoor strenger geworden."

Duizenden euro's per jaar

Als gevolg daarvan kregen de nodige Nederlandse touringcarbedrijven dus aanzienlijke naheffingen van de Duitse belastingdienst op de mat. "Bij controles

is gebleken dat niet iedereen alle kosten volledig had meegerekend. In sommige gevallen gaat het om naheffingen van duizenden euro's per jaar. En het gaat om naheffingen over een jaar of twee geleden, dus dat geld kan ook niet meer in de toenmalige ritprijs worden verrekend."

Bij Nederlandse touringcarondernemers bestaat de indruk dat zij vollediger worden gecontroleerd op het naleven van de Duitse btw-regels dan collega's in bijvoorbeeld België en Frankrijk. Het Finanzamt heeft namelijk per land een ander kantoor om de belastingzaken met dat land af te handelen. Een touringcar-



bedrijf in België zou dus anders of strenger kunnen worden gecontroleerd dan een soortgelijke onderneming in Frankrijk of Nederland. Overigens verschillen de btw-systemen per land zo dat het haast onbegonnen werk is om daar op Europees niveau één geheel van te maken.

“Of het echt zo is dat Nederlandse bedrijven strenger worden gecontroleerd, weten we niet. Maar dat gevoel is wel nadrukkelijk aanwezig onder onze leden. En dat geldt ook voor mensen die met hun bedrijf vestigingen in meerdere landen hebben en het verschil dus kunnen ervaren”, aldus Michel. “Op zich zijn strenge

controles geen probleem, maar wel als ze alleen voor Nederlandse bedrijven gelden en die daardoor veel meer dan touringcarbedrijven in andere landen met naheffingen te maken krijgen.”

Niet alles zelf doen

Daar komt nog bij dat de mate waarin een belastingdienst btw-controles uitvoert op buitenlandse touringcarbedrijven per land enorm verschilt. In sommige landen is volgens hem nagenoeg geen sprake van controles, met de Duitse werkwijze als andere uiterste.

Hilbert Michel adviseert bedrijven om binnen dat geheel vooral niet altijd alles

zelf te willen doen, want een paar foutjes kunnen een paar jaar later dus dure gevolgen hebben.

“Wij adviseren de touringcarondernemers uiteraard om zich aan de btw-regels te houden. En daarbij is het echt raadzaam om je door een belastingdeskundige te laten bijstaan, zo vertelde het Finanzamt ons. Het viel hen ook op dat veel Nederlandse bedrijven de btw-aangifte zelf doen, terwijl Duitse touringcarbedrijven daar belastingadviseurs voor in de arm nemen. Het is lastige materie, dus om alles volgens de regels te doen heb je eigenlijk gewoon deskundige hulp nodig.”

A woman, Saida Akaaboune, is speaking into a microphone at a conference. She is wearing a dark blazer over a light-colored top and a dark skirt. A name tag on her chest reads "TAXI Saida Akaaboune". To her right, a man in a dark jacket and light-colored trousers is looking at her. The background features large, stylized text: "onaaal Co" in white and "nt actv" in orange. A blue car is partially visible behind them.

***“Een rode draad
in mijn werk was altijd
tussen de regels door lezen
en zo uitzoeken welke
maatwerkoplossing de
opdrachtgever wilde”***

Saida Akaaboune, AIM-manager

Steeds vaker denkt het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit mee over hoe aanbestedingen in het doelgroepenvervoer voor alle partijen optimaal kunnen worden vormgegeven. Vooral op het gebied van contractduur, gunnen op prijs, de risicoverdeling en de controle op naleving van gemaakte afspraken, kan nog veel worden verbeterd. Bovendien zou het AIM graag in nog veel meer gevallen een gesprekspartner van opdrachtgevers zijn. Daarover vertelt AIM-manager Saida Akaaboune.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

BEWUSTWORDING CREËREN BIJ OPDRACHTGEVERS

Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit werd bedacht door werkgeversorganisatie KNV en vakbonden FNV en CNV, en het wordt gefaciliteerd door Sociaal Fonds Taxi. Werkgevers en werknemers willen een einde aan gunningen die vooral op prijs plaatsvinden en die weinig ruimte laten om te investeren, innoveren of geld te verdienen. Het AIM neemt aanbestedingen voor doelgroepenvervoer onder de loep en adviseert opdrachtgevers waar nodig over de contractduur, risicoverdeling, toezicht op naleving van de gemaakte afspraken en meer.

Saida Akaaboune is sinds september 2017 manager van het AIM. Zij heeft veel ervaring opgedaan met Europese aanbestedingen bij haar vorige werkgevers, Sharp Electronics en TNT, de voorganger van PostNL. “Een rode draad in mijn werk

was altijd tussen de regels door lezen en zo uitzoeken welke maatwerkoplossing de opdrachtgever wilde”, legt zij uit. Door de jaren heen zag Akaaboune de bestekken echter steeds minder transparant worden.

Doorn in het oog

“Vragen werden onvoldoende beantwoord en bestekken misten steeds vaker het juiste gevoel met de markt. Dat zag je dan terug in kwaliteitscriteria die al achterhaald waren, het stellen van buitenproportionele eisen aan inschrijvers, scheve risicoverhoudingen en meer. Via Nota's van Inlichtingen kon je daar tegen ageren. Dat leidde soms tot een onnodige rits aan vragen om opheldering. En een eventueel effect was nooit branchebreed. Die gang van zaken was me een

doorn in het oog. En in het doelgroepenvervoer is eigenlijk hetzelfde aan de hand.” In de vorm van het AIM diende zich voor Akaaboune de kans aan om voor een hele sector werk van bewustwording over aanbestedingen te maken. Dat doet zij niet alleen. Drie mensen die elk tientallen jaren in of met het doelgroepenvervoer hebben gewerkt, kijken kritisch en onafhankelijk mee naar de bestekken. Dat leidt in veel gevallen tot een aantal voorstellen aan de opdrachtgever om een aanbesteding aan te passen. Momenteel wordt er bovendien een gebruikersadviesraad samengesteld, zodat er vanuit nog breder perspectief naar vervoersaanbestedingen kan worden gekeken.

Vaak geen reactie

In de sector zelf wordt het AIM breed gedragen, merkt Akaaboune. “Maar vanuit de opdrachtgevers, met name overheden, zou dat nog een stuk beter kunnen”, erkent ze. “Er zijn verschillende voorbeelden van aanbevelingen door het AIM die in bestekken zijn terug te vinden. Maar vaak blijft het ook beperkt tot een uitleg waarom die aanbevelingen niet zijn overgenomen. En in de meeste gevallen krijgen we zelfs helemaal geen reactie.” In de eerste vier maanden van dit jaar zijn er achttien aanbestedingen gepubliceerd. “In vier of vijf gevallen hebben we voorafgaand aan dat traject kunnen adviseren. Dat had best wat meer mogen zijn”, vindt Akaaboune. “Natuurlijk proberen we via ons netwerk te achterhalen waar en wanneer wat speelt. Maar het zou ook heel fijn zijn als opdrachtgevers ons al in een vroeg stadium vragen om met ze mee te denken. We werken er ook hard aan om onze naamsbekendheid te vergroten.”

Het gaat niet om goed of fout

Het komt al wel voor dat opdrachtgevers het AIM zelf weten te vinden. De regio Gooi- en Vechtstreek deed dat en nam ook diverse aanbevelingen over. Hier werd onder meer een gunningssystematiek uitgewerkt met als insteek om juist niet op de laagste prijs te gunnen. Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft voor een nieuwe aanbesteding eveneens overleg met het AIM gezocht. Daarnaast weten steeds meer adviseurs die opdrachtgevers bij-



staan het instituut te vinden.

Een instrument om opdrachtgevers te dwingen aanbevelingen op te volgen is er niet. De adviezen van het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit zijn nu eenmaal niet bindend. Saida Akaaboune geeft aan niet in sancties te geloven. “Het gaat niet zozeer om goed of fout. We willen een bepaalde bewustwording bij opdrachtgevers creëren over de negatieve gevolgen van beleid dat wordt gevoerd. Dat gaat het beste door met elkaar de dialoog aan te gaan.”

Vanaf het begin meepraten

Er zijn dus ook voorbeelden van aanbevelingen die wel (deels) worden overgenomen. Vaak gaat het dan om zaken als langere contractduur en het beter mogelijk maken dat werknemers vaste contracten krijgen. Een ander voorbeeld: meer transparantie in en onderbouwing van de

“Het gaat niet zozeer om goed of fout - we willen bewustwording bij opdrachtgevers creëren over de negatieve gevolgen van beleid dat wordt gevoerd”

tarieven uitvragen, zodat het veel lastiger wordt om onder of tegen de kostprijs in te schrijven.

In Zeeuws-Vlaanderen mocht het AIM vanaf het begin meepraten, wat ertoe leidde dat er naar de adviezen werd geluisterd. Er werd in de aanbesteding van het doelgroepenvervoer minder nadruk gelegd op prijs. Ook kwam er relatief veel gewicht voor arbeidsomstandigheden en



de inzet van vaste chauffeurs. Bovendien is er gekozen voor een relatief lange looptijd van vijf jaar en de mogelijkheid om twee keer met twee jaar te verlengen. Dat zorgt voor meer rust bij alle partijen en voor de opdrachtnemer biedt een lange looptijd meer kansen om te investeren. Ook in Voorne-Putten zag het AIM dat de opdrachtgever de adviezen niet zomaar naast zich neerlegde. Een dozijn aanbevelingen werd, al dan niet deels, meegenomen in het uiteindelijke bestek. Dat betrof onder meer toepassen van een minimum- en een plafondtarief, het bundelen van meerdere doelgroepen, een contractduur van vijf jaar en de mogelijkheid om nog eens met die termijn te verlengen.

Positieve effecten

Van schoolvoorbeelden spreekt Akaaboune nog niet, want op elke aanbesteding valt uiteindelijk nog wel iets aan te

merken. En de mate van invloed op de besluitvorming is ook niet altijd even duidelijk. “Als we meteen aan het begin instappen, kunnen we precies nagaan wat er met onze adviezen is gedaan. Dat is heel anders wanneer je halverwege instapt. Maar daar waar we mee mogen praten, merken we gewoon dat dat positieve effecten heeft op de manier waarop het bestek wordt ingevuld.”

Tegelijk maakt het onder de loop nemen van vele tientallen aanbestedingen voor het doelgroepenvervoer ook duidelijk dat er nog een berg werk te verzetten is. Daarbij gaat het zoals aangegeven niet om opdrachtgevers die iets goed of fout doen, maar wel om de mogelijkheden om een aanbesteding zo in te richten dat de gevolgen ervan voor alle partijen beter uitpakken.

Initiële looptijd van een jaar

Een aantal van die verbeterpunten dient zich het vaakst aan, merkt Saida Akaaboune. “Als die zaken niet veranderen, zullen ze een negatief effect hebben en houden op de branche”, geeft zij aan. Een goed voorbeeld daarvan is de gemiddelde contractduur. Van alle aanbestedingen die het AIM in 2017 onderzocht, was de looptijd gemiddeld 35 maanden.

“Onlangs is er zelfs een bestek uitgezet met een initiële looptijd van een jaar. Dan kun je van de vervoerder niet verwachten dat hij investeert en vast personeel in dienst neemt. Je kunt dan als opdrachtnemer geen langetermijnvisie op dat vervoer ontwikkelen. En ik vraag me sterk af of een opdrachtgever dat wél kan. Zo’n korte contractduur is voor niemand goed.”

Het zal ook geen verbazing wekken dat wat het AIM betreft in veel aanbestedingen nog veel te sterk op prijs wordt gegund. Het hele onderliggende idee is immers dat er meer op waarde moet worden gegund.

“Veel opdrachtgevers schrijven de kwaliteitseisen te uitputtend voor of waarderen deze te laag”, licht Akaaboune toe. Zo was er een opdrachtgever die dacht dat de kwaliteit, voor zover de markt die zou kunnen leveren, voldoende was gewaarborgd door deze uitputtend voor te schrijven in de eisenlijst.

Onderscheidend vermogen

“Het resultaat van die aanpak was dat er uiteindelijk alleen op prijs werd gegund. Dat is volgens mij niet de juiste weg om te bewandelen. Door niet met onderscheidende kwaliteitscriteria te komen, zet je de vervoersbranche weg als een sector die niet kan of wil innoveren. Terwijl je wel degelijk instrumenten kunt voorschrijven waarmee vervoerders zich van elkaar kunnen onderscheiden. Ik denk dan aan tevredenheidsverklaringen van medewerkers en onderzoeken naar de klanttevredenheid, want dat zegt iets over werkgeverschap en dienstverlening.” Het AIM loopt verder vaak tegen een scheve risicoverdeling aan.

Akaaboune: “Zo’n 80 procent van het werk in het doelgroepenvervoer komt van overheden. Die sterke afhankelijkheid leidt er regelmatig toe dat vervoerders risico’s accepteren die ze eigenlijk niet kunnen dragen.”

Een vervoerder moet volgens het AIM bijvoorbeeld veel beter dan nu vaak het geval is, kunnen inschatten wat een afnemend vervoersvolume voor zijn omzet en bedrijf gaat betekenen. “Spreek bijvoorbeeld een bandbreedte af en ga om tafel als het vervoersvolume daar buiten valt, want dan is dat oorspronkelijke contract misschien wel niet meer rendabel voor het vervoersbedrijf.”

Beloofd

Iets anders waar volgens het AIM veel meer aandacht voor moet komen, is goed contractmanagement. Een opdrachtgever kan van alles vragen en de inschrijvers kunnen van alles beloven. Maar het ontbreekt nog erg vaak aan toezicht op naleving van de gemaakte afspraken.

Saida Akaaboune vindt: “Iemand moet wel controleren of dat wat is beloofd ook wordt nagekomen. De opdrachtgevers krijgen dan de kwaliteit die ze vragen. En het voorkomt dat vervoerders maar van alles beloven in hun inschrijving omdat er toch niet of nauwelijks op wordt gecontroleerd. Want andere vervoerders zijn misschien buiten de boot gevallen omdat ze dezelfde beloftes hebben gedaan, maar dan tegen realistische en dus hogere vergoedingen.”

MAAS: ER GEBEURT AL VEEL MAAR DE UITDAGINGEN ZIJN GROOT

Wil Mobility as a Service (MaaS) echt van de grond komen, dan moeten overheden, vervoerders en andere marktpartijen snel grote stappen zetten. Dat was de teneur op het MaaS Congres 2018, dat Verkeersnet onlangs organiseerde in congresgebouw De Doelen in Rotterdam.

TEKST: JAN PIETER ROTTIER / BEELD: RICHARD THEEMLING

Het MaaS Congres 2018 begint met de vraag: is het vijf voor twaalf? Tijdens de introductie staan de organisatoren hier uitgebreid bij stil. Natuurlijk, erkennen ze: MaaS heeft veel potentie. Via een app op je tablet of telefoon kun je straks ritten met alle mogelijke modaliteiten plannen, boeken en betalen. Met dit persoonlijke reisadvies wordt reizen van A naar B een eitje. Zo makkelijk zelfs, dat je eigenlijk geen eigen auto meer nodig hebt. Goed voor de doorstroming én voor het milieu, is de gedachte.

Maar, zo klinkt het tijdens de opening: voor we van deze voordelen kunnen genieten, moeten we een aantal belangrijke stappen zetten. En wel nú. Want anders zijn partijen als Google, Uber en Amazon de overheden, vervoerders en andere marktpartijen voor, is de redenatie. En dat kan nadelige gevolgen hebben. Zulke grote partijen kunnen OV-lijnen die niets in het laatje brengen snel opheffen. Of ze laten doelgroepen staan die commercieel oninteressant zijn.

En dan zijn er nog andere redenen om haast te maken. De bereikbaarheid van steden staat onder druk: OV-lijnen zitten bomvol in de spits en op de autowegen staat verkeer vaak vast. En wat te denken van de luchtkwaliteit? In

verschillende steden zit de kwaliteit onder het Europese gemiddelde.

Veel onderzoeksvragen

Er gebeurt wel veel op MaaS-gebied, blijkt uit de bijdragen van de verschillende sprekers. Maar is het genoeg? Eric Mink, projectmanager innovatieve mobiliteit bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, verhaalt plenair over de zeven regionale MaaS-pilots die het ministerie samen met de regio's en verschillende marktpartijen lanceert.

Niels van Oort, onderzoeker van het Smart Public Transport Lab van de TU Delft, laat zien dat er steeds meer onderzoek over MaaS verschijnt, maar benadrukt ook dat er nog heel veel onderzoeksvragen open liggen. Onderzoek kan





volgens hem duidelijk maken welke gevolgen MaaS heeft. Nadenken over die gevolgen - of beter: nadenken over wat we willen bereiken met MaaS - is erg belangrijk, stelt hij. MaaS kan volgens hem niet alles. Wat bijvoorbeeld reisgemak bevordert, zo zegt hij, is niet per se goed voor het milieu of de doorstroming.

Ruimte voor de deelauto

Na het plenaire deel gaan de bezoekers tweemaal uiteen in een viertal parallelsessies met de thema's vervoersvormen, apps en data, beleid en verkeersmanagement. Martien Das, senior adviseur lokaal klimaatbeleid en duurzame mobiliteit bij Rijkswaterstaat en Friso Metz, adviseur bij adviesbureau Advier, vertellen in een van die sessies dat deelauto's veel voordelen hebben. Maar ze onderstrepen tegelijk dat de groei van het aantal deelauto's sterk afhankelijk is van gemeentelijk beleid. En daar zit volgens hen het probleem: de meeste gemeenten bieden hierin nog geen ruimte voor de deelauto.

Dennis Mica, business development manager bij zgetthere, zegt dat zelfrijdende shuttles een belangrijke bouwsteen zijn van MaaS. zgetthere levert onder andere de shuttles op bedrijventpark Rivium in Capelle aan den IJssel. Dat die zo'n succes zijn en uitgebreid worden, bewijst volgens hem zijn stelling. Ook twee app-bedrijven nemen het woord.

Ralph de Jong, verantwoordelijke voor de lancering van de Whim in de Benelux, vertelt over de filosofie achter de app én over de uitbreidingsplannen in Nederland.



Paul Rooijmans, mede-oprichter van Tranzer, verhaalt over de groei van zijn app. Maar hij benadrukt ook dat vervoerders hun eigen diensten te veel beschermen. Dat belemmert de ontwikkeling van zijn app, stelt hij. Hij ziet wel kansen voor verandering: de bezettingsgraad in het OV moet omhoog en daarom moet het systeem wel open.

Nodige uitdagingen

Ja, er gebeurt genoeg op MaaS-gebied. Maar er zijn ook de nodige uitdagingen. En dat concluderen ook de bezoekers als ze aan het eind van de parallelsessies. Na iedere sessie kunnen ze door middel van handen opsteken aangeven hoe ze de betreffende ontwikkeling vinden vorderen.

Slecht, zo blijkt. Vervoersvormen, apps en data, beleid en verkeersmanagement krijgen gemiddeld een 5,5. Genoeg werk aan de winkel dus.

De uitdagingen zijn legio, vat dagvoorzitter Kamille Kres aan het eind van de dag samen. Er zijn veel initiatieven op gebied van vervoersvormen, zegt ze, maar overheden zouden die wat meer ruimte mogen geven - zowel fysiek als financieel. Op gebied van beleid blijft volgens haar de vraag open wie de kar gaat trekken. De overheid? Of toch de markt? Diezelfde vraag rijst op gebied van verkeersmanagement. Data-uitwisseling is een grote uitdaging gebleken op gebied van apps en data. Partijen blijken toch vaak de kaarten strak tegen de borst te houden.



VLAAMSE TAXI'S GAAN OVER OP ELEKTRISCH RIJDEN

Over een paar jaar moet in Vlaanderen 10 procent van alle taxi's elektrisch aangedreven zijn. Clean Power for Taxis is er op gericht om dat te realiseren. Het helpt daarbij enorm als steden maatregelen nemen om de elektrificering van hun taxisector te ondersteunen. Maar er zijn ook belemmerende factoren, zoals een laadinfrastructuur die lang niet overal even snel tot stand komt. Dat en meer vertelt projectmanager Bart Dumoulin van Clean Power for Taxis in gesprek met Nederlands Vervoer.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM / BEELD: BBL CLEAN POWER FOR TAXIS, JASPER LÉONARD

Het project is een initiatief van milieuorganisatie Bond Beter Leefmilieu en de taxifederatie GTL. In 2016 draaiden zij een pilot, die in 2017 uitmondde in het daadwerkelijke project. Clean Power for Taxis wordt financieel mogelijk gemaakt

door de Vlaamse overheid. In Vlaanderen rijden ongeveer 2.000 taxi's rond. Het doel is dat 10 procent daarvan in 2020 elektrisch is. Momenteel staat de teller op een kleine twintig elektrische taxi's, waarvan de helft in Leuven.

Bart Dumoulin is namens de Bond Beter Leefmilieu projectmanager van Clean Power for Taxis. Hij legt uit dat de pilot in 2016 zowel uitdagingen als mogelijkheden voor elektrisch taxivervoer in Vlaanderen in beeld moest brengen.



Bart Dumoulin.

“We wilden bekijken hoe we de Vlaamse taxisector konden vergroenen richting uiteindelijk zero emissie. Want op dat moment reed er in Vlaanderen nog geen enkele elektrische taxi rond.”

Er werd onder meer vastgesteld dat de duurdere aanschafprijs van elektrische auto's voor taxiondernemers een bezwaar kan zijn. En de ontwikkelingen gaan snel, maar de actieradius van de beschikbare voertuigen was twee jaar geleden nog vrij beperkt. Verder vormt het realiseren van een dekkende laadinfrastructuur een uitdaging.

2.500 laadpalen in 2020

“Maar we zagen naast die uitdagingen heel veel opportuniteiten”, benadrukt Dumoulin. “Je moet niet alleen kijken naar de aanschafprijs, maar naar de total cost of ownership. Dan ontstaat er een heel ander plaatje. Bij een elektrisch voertuigen zijn de kosten voor onderhoud en energieverbruik veel lager dan bij een auto met verbrandingsmotor. Bovendien wil de Vlaamse overheid 2.500 laadpalen realiseren in 2020. Daarnaast lopen er diverse Europese programma's om snel-laden mogelijk te maken.”

Ook kwamen er positieve ervaringen uit de pilot voort die aanmoediging gaven om verder te gaan. “Chauffeurs en klanten vonden het rijden in een elektrische taxi's een stuk rustiger en comfortabeler omdat deze nu eenmaal veel minder geluid maken”, legt Dumoulin uit.

Al met al dus voldoende aanleiding om het project een vervolg te geven. Clean Power for Taxis richt zich in eerste instantie op vijf steden: Leuven, Antwerpen, Mechelen, Gent en Brugge. Het aantal elektrische taxi's verschilt per stad, wat ook te maken heeft met de ondersteunende maatregelen die daar zijn genomen. Die maatregelen zijn in elke stad anders. In de meeste gevallen werd eind 2017 bekend wat ze inhielden en waar taxiondernemers aan toe waren. Daardoor moet de grote golf ondernemers die elektrisch gaat rijden nog komen.

Subsidies en voorrang

Bart Dumoulin vertelt dat er in grote lijnen vier soorten maatregelen zijn om

de elektrificering van de taxisector in Vlaamse steden te stimuleren. De eerste zijn de subsidies. “Zo zijn er programma’s waarbij men 3.000 tot 4.000 euro subsidie op de aanschaf van een elektrische taxi kan krijgen. Maar het is ook mogelijk om financiële hulp te krijgen bij het realiseren van een eigen laadinstallatie.”

Een ander soort maatregel is het prioriteit geven aan elektrische taxi’s. Het aantal taxivergunningen in Vlaamse steden is beperkt tot ongeveer één op duizend inwoners. In sommige steden zijn er lange wachtlijsten.

“Verschillende steden hebben nu een tweede wachtlijst in het leven geroepen waar uitsluitend zero emissie-taxi’s op staan. Als er een vergunning vrijkomt, dan komt een aanvrager op die tweede lijst het eerst in aanmerking om die vergunning over te nemen”, aldus Dumoulin. “In een markt waarin meer taxiondernemers dan vergunningen zijn, kan dit dus een sterke stimulans zijn om elektrisch te gaan rijden.”

Meteen zes of zeven taxi’s

De steden met zo’n wachtlijst voor elektrische taxi’s, boeken ook de snelste vooruitgang. In Leuven is tot nu toe de grootste stap voorwaarts gezet. Die stad telt negen elektrische taxi’s op een totaal

chelen beleefde in maart zijn primeur en er komt nog meer aan. Ook Brugge telt nu één elektrische taxi, maar er is uitzicht op meer.

Naast de subsidies en de voorrang bij vergunningen, is er in diverse steden sprake van fysieke voorrang op de standplaats voor elektrische taxi’s.

“Daarmee compenseer je ook de tijd die nodig is om een elektrische taxi op te laden”, stelt Dumoulin. Die voorrang is bijvoorbeeld in Mechelen van kracht. Tot slot zijn er de maatregelen die per stad moeten zorgen voor een snellaadinfrastructuur waar iedereen mee uit de voeten kan. “Steden hoeven dat zelf niet te financieren maar moeten wel bijvoorbeeld grond ter beschikking stellen voor die laadpalen.”

Leren van werkbezoek

Onlangs bracht een Vlaamse delegatie een werkbezoek aan Amsterdam. Daar hebben de gemeente en de taxibranche een convenant gesloten om richting uitstootvrije opstapmarkt in 2025 te werken. “Van dat bezoek hebben wij het nodige geleerd”, vertelt Bart Dumoulin.

“Het heeft onder meer bevestigd dat je zoiets alleen kunt doen in samenwerking en dialoog met de betrokken partijen.

Dumoulin is daarnaast enthousiast over de rol van de Hogeschool van Amsterdam, die samen met andere instellingen onderzoek doet naar de effecten van het gevoerde beleid.

Veel factoren spelen mee

Maar is 10 procent van de taxi’s elektrisch in 2020 haalbaar? Dumoulin erkent dat dit “van heel veel afhankelijk is. En we hebben niet op al die factoren vat.”

De snelheid waarin een stad of gemeente beslissingen neemt over het faciliteren van elektrische taxi’s is zo’n factor. Net als de laadinfrastructuur. De plannen en ambities zijn er wel, maar het uitrollen van die infrastructuur verloopt soms vrij traag. “Terwijl de mogelijkheid om te kunnen laden heel belangrijk is in de overweging van taxiondernemers om elektrisch te gaan rijden. Vanwege die trage uitrol is er best wat frustratie bij sommige ondernemers.”

Wat ook niet helpt, is dat veel elektrische voertuigen maar beperkt beschikbaar zijn op de Vlaamse markt. “Voor sommige elektrische voertuigen is de wachttijd opgelopen tot acht of negen maanden”, weet Dumoulin. “Zo lang wil je als taxiondernemer niet wachten als je besluit om elektrisch te gaan rijden eenmaal is genomen.”

“Je moet kijken naar de total cost of ownership. Bij een elektrisch voertuig zijn de kosten voor onderhoud en energieverbruik veel lager dan bij een auto met verbrandingsmotor.”

Bart Dumoulin, projectmanager Clean Power for Taxis

van zestig. Leuven zat ook in de pilot en bouwde daarmee een voorsprong op; de voorrang bij vergunningen voor elektrische taxi’s gaf een tweede sterke impuls. Dat is ook in Gent het geval. Daar komen de eerste elektrische taxi’s in juni, maar dan zullen het er wel meteen zes of zeven zijn. Op korte termijn worden dat er zelfs twintig.

In andere steden is men minder ver. Antwerpen telt twee elektrische taxi’s; Me-

En als stad of gemeente moet je ondersteuning bieden, maar je kunt ook harde doelen stellen en maatregelen nemen om te zorgen dat er schot in de zaak komt.” Amsterdam werkte onder meer met een subsidie van in totaal 2,1 miljoen euro, waarmee tegemoet werd gekomen in de aanschaf van 420 elektrische taxi’s.

Ook is er geëxperimenteerd met voorrang voor uitstootvrije voertuigen op de belangrijkste standplaatsen in de stad.

Desondanks is Dumoulin optimistisch. “Nu zijn er een kleine twintig elektrische taxi’s en er komt het nodige aan. Het doel voor dit jaar is om door te groeien naar 45 elektrische taxi’s. Die groei moet daarna doorzetten, ook in andere steden dan de vijf waar nu wordt gewerkt. We komen dan in een versnelling terecht, mits het aanbod in voertuigen en laadvoorzieningen kan meegroeien. Als dat het geval is, kunnen we onze doelen zeker halen.”

TAXI EXPO '18

Het jaarlijkse
vakevenement voor kleinschalig
personenvervoer

donderdag
11 oktober 2018
Expo Houten

www.taxi-expo.nl



BUSVISION

**DONDERDAG 11 OKTOBER 2018
EXPO HOUTEN**

HET VAKEVENEMENT VOOR HET
OPENBAAR VERVOER
EN DE TOURINGCARSECTOR

WWW.BUSVISION.NL

SCHRIJF NU IN