

JAARGANG 70, SEPTEMBER 2018

NEDERLANDS VERVOER

MAGAZINE OVER MOBILITEIT

Busvervoer Nederland kan aan de slag

Chauffeurs werven en concurreren
met goedkoop vliegen

Taxi Expo en BusVision 2018

Twee vakbeurzen over personen-
vervoer op één dag

200.000 AUTOMOBILISTEN MOETEN FIETSERS WORDEN

Erg ambitieus of veel te bescheiden?

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. - Kluisstraat 79 - 5482 KL Schijndel

T +31 (0) 73 - 5494426

E info@tripsoftware.nl

I www.tripsoftware.nl

INHOUD

INTERVIEW

De touringcar
verdient **erkenning**.
Flinke uitdagingen
voor Busvervoer
Nederland

4

SPOORVERVOER

Een nieuw maat-
regelenpakket
voor het
Nederlandse
spoorgoederen-
vervoer

8

STADSMOBILITEIT

Forensen?
Uit de auto, op
de **fiets** - óók
voor langere
afstanden

10

VOORUITBLIK

Vol programma
op **Taxi Expo**
2018 en het
landelijk **Congres**
Contractvervoer

14

INNOVATIE

De **Volvo**
9000 series:
comfort voor
chauffeur
en passagier

16

COLUMN

Theo Vegter:
de eerste, maar
zeker niet de
laatste

19

ONDERNEMEN

Bedrijf in
beeld: **Brouwer**
Tours en **Taxi**
Brouwer

20

VAKBEURS

Transports
Publics: open-
baar vervoer
krijgt een steeds
breder definitie

24

COLUMN

Patrick
Mommers:
Arbeidsonge-
schiktheid en
vakantie

29

VOORUITBLIK

BusVision
2018 op
11 oktober in
Expo Houten

30

P(a)rijs akkoord?

There's no such thing as a free lunch! Een mooie Amerikaanse wijsheid die, vrij vertaald, betekent: voor niets gaat de zon op. Maar eigenlijk wordt ermee bedoeld dat overheidsbeleid altijd een kostenkant kent. Om iets te krijgen moeten we meestal iets anders opgeven.



BERTHO ECKHARDT,
VOORZITTER KNV

Als we de internationale klimaatdoelstellingen willen behalen is een nationaal klimaatakkoord nodig. En ja, dan volgen er onvermijdelijk maatregelen die een prijs hebben. Forse investeringen in laadinfrastructuur bijvoorbeeld. Want er zal veel meer elektrisch gereden gaan worden. Voor doelgroepenvervoer wil men in 2025 zo ver zijn. Nu al vormt elektrische aandrijving een vaak voorgeschreven eis in aanbestedingen. Stads- en streekvervoerders rijden daarom al veelvuldig met elektrische voertuigen.

Voor touringcars is er nog geen sluitend business model. Dat komt vooral door de grote afstanden die worden afgelegd, zo blijkt ook uit onderzoek van de International Road Transport Union. Daar blijft het vooralsnog diesel.

Over de hele linie zal echter de komende jaren moeite moeten worden gestoken in de kwaliteit en kwantiteit van biobrandstof en het bijmengen daarvan. Wat dat precies met de prijs per liter doet valt nog niet helemaal te voorspellen, want andere sectoren als het vrachtvervoer over de weg en de scheepvaart lonken naar biobrandstoffen. Daar komt bij dat de fiscale maatregelen nog niet bekend zijn maar wel een grote impact zullen hebben op de bedrijfsvoering. Nu wordt nog op één liter diesel 0,49 cent accijns geheven en 21 procent btw. Met de overgang naar elektrisch zal er dus ook op dat punt veel veranderen.

Maar meer elektrische aandrijving is geen geneesmiddel voor alle kwalen. Immers, de stroom in de accu's moet natuurlijk wel een groene herkomst hebben. Anders lijkt het alleen maar emissieloos. De accu's moeten bovendien meer capaciteit krijgen en ook lichter en het liefst kleiner worden. Een elektrische stadsbus weegt meer en dat kan in sommige oude binnensteden met kwetsbare bruggen van invloed zijn op de routes.

Over de steden gesproken: het instellen van milieuzones, overigens vaak ingegeven vanuit de luchtkwaliteit, draagt bij aan een versnelde vernieuwing van het wagenpark, en daarmee aan de vermindering van de emissies. Het is echter hoog tijd dat er eenduidige regels komen voor de milieuzones. De huidige lappendeken zorgt voor frustraties in het beroepsvervoer. Het is daarom een goede zaak dat staatssecretaris van Veldhoven vlak voor de zomer aankondigde om de regels te gaan harmoniseren.

Voor niks gaat de zon op. Dus moet er onvermijdelijk geïnvesteerd worden de komende jaren. Laten we dat dan vooral doen in technologieën waarvan verschillende modaliteiten in de toekomst kunnen profiteren, zoals de doorontwikkeling van batterij- en oplaadtechnologie en de ontwikkeling van hoogwaardige duurzame (bio)brandstoffen en groene waterstof.

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 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.

REIZEN PER TOURING CAR

MOET VEEL MEER OMARMED WORDEN

Een nieuwe brancheorganisatie, een nieuwe koers, een nieuwe voorzitter. Uit KNV Bus en AltroVia ontstond Busvervoer Nederland, dat in Theo Vegter een voorzitter van het nieuwe bestuur vond. De vereniging pakt een aantal zaken anders aan dan voorheen en is momenteel volop bezig om dat vorm te geven. Intussen zijn er voor de sector als geheel uitdagingen genoeg, waaronder het werven van jongere chauffeurs en de concurrentie met goedkope vliegreizen.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

De partijen die nu zijn verenigd in Busvervoer Nederland vormden ooit samen KNV Bus. Een groep ontevreden leden splitste zich af en richtte AltroVia op. Deze organisatie telde uiteindelijk zo'n 25 leden. Na enkele jaren besloten de partijen eerder in 2018 toch weer met elkaar verder te gaan. "Voor de afsplitsing waren meerdere oorzaken", vertelt Carlo Cahn, algemeen secretaris van Busvervoer Nederland. "Er was onvrede over een imago-campagne die in 2012 en 2013 werd gevoerd, maar ook over het keurmerksysteem en de organisatie van de vereniging. En zo waren er nog wel wat oorzaken die tot de afsplitsing hebben geleid."

Gelukkig liep het allemaal goed af. Tonnie Hodes werd als voorzitter van KNV Bus binnengehaald om de clubs

weer bij elkaar te brengen. Afgelopen april stemden de leden van beide organisaties tijdens hun afzonderlijke jaarvergaderingen met de fusie in, waarna ze als Busvervoer Nederland verder vergaderden. Er werd een nieuw bestuur aangesteld en Hodes maakte plaats voor een opvolger, omdat zijn klus was geklaard.

"Busvervoer Nederland heeft een andere commissiestructuur gekregen dan KNV Bus. Deze commissies houden zich onder meer bezig met sociale zaken, financiën, innovatie en veiligheid. De commissie kwaliteit is druk bezig met een nieuwe gedragscode die eind dit jaar door alle leden ondertekend moet gaan worden", legt Cahn uit. "Ook is de manier veranderd waarop de contributie wordt





vastgesteld. We gingen altijd uit van aantallen bussen, nu van het aantal vergunningen. Dat is eerlijker en laat veel minder ruimte voor discussie.”

Ruime ervaring

Bij een nieuwe brancheorganisatie hoort een nieuw bestuur, met leden uit beide voormalige verenigingen. En omdat Hodes zijn werk had gedaan, werd er ook een nieuwe voorzitter gevonden. Theo Vegter is niet bepaald een nieuwkomer in mobiliteitsland. De afgelopen decennia vervulde hij diverse directie- en managementfuncties bij Connexxion en Arriva, zowel op



**Theo Vegter, voorzitter
Busvervoer Nederland**

het gebied van taxi als openbaar vervoer. Ook was hij commissaris bij onder meer Taxicentrale Amsterdam (TCA), 9292 en Vervoersbewijzen Nederland.

De laatste jaren is hij actief als adviseur en interim-manager. Als zzp'er werd hij bijvoorbeeld door Transvision betrokken bij de Valys-aanbesteding. Maar hij is ook als

materiedeskundige actief voor het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit. Zijn nieuwste opdracht is het voorzitterschap van Busvervoer Nederland. Vegter had de afgelopen jaren geregeld te maken met de touringcarsector. Nu moet hij

deze wereld van binnen en van buiten kennen. Nederlands Vervoer treft Vegter dan ook tussen twee werkbezoeken aan touringcarbedrijven door.

Leeftijd chauffeurs

“Van de ervaring die ik met touringcar heb, weet ik dat het een leuke en uitdagende sector is”, licht Theo Vegter zijn besluit om de functie te gaan vervullen toe. “Een grote uitdaging betreft de chauffeurs. Van alle chauffeurs is meer dan 70 procent ouder dan 50, en meer dan een kwart van

niet zo makkelijk om het voor elkaar te krijgen, maar op het gebied van administratie en regeldruk zou wat versimpeling geen kwaad kunnen”, vindt hij.

Cahn: “Omdat het mobiliteitspakket van de Europese Commissie door het Europees Parlement is terugverwezen naar de tekentafel, zitten we als sector nog vele jaren opgezadeld met de detacheringsrichtlijn. Daardoor moeten touringcarbedrijven in elk EU-land waar ze rijden aantonen dat de chauffeurs volgens de regels worden betaald. En ieder land heeft daar zijn eigen systeem voor, terwijl het



BEELD: BART MAAT

“Vliegen zal, onder druk van de klimaatdoelstellingen, steeds duurder worden”

Carlo Cahn, algemeen
secretaris Busvervoer
Nederland

het totaal is zelfs boven de 65. De sector trekt aan en die 65-plussers stoppen er een keer mee, dus daar moeten we als brancheorganisatie wel mee aan de slag. Dat geldt ook voor het imago van de touringcar. Op zich is dat imago best goed. Maar de touringcar moet nog veel meer omarmd worden als een comfortabel, veilig, goedkoop en milieuvriendelijk vervoermiddel.”

De touringcarsector ziet vooral veel winst in eerlijker concurreren met goedkope vliegreizen. “Voor een deel zal dat vanzelf gaan, omdat vliegen onder druk van de klimaatdoelstellingen steeds duurder zal worden”, redeneert Cahn. “Niet alleen de vliegtaks, maar ook accijns op kerosine en btw op vliegtickets gaan er voor zorgen dat vliegen voor flink wat mensen minder aantrekkelijk wordt. Maar we moeten daar ook zelf mee aan de slag.”

Opgezadeld

Vegter noemt ook Europese regelgeving als uitdaging waar Busvervoer Nederland mee aan de slag moet. “Het is nog

mobilitéitspakket in één Europees systeem voorzag. Maar van die administratieve verlichting gaat het dus voorlopig niet komen.”

Andere zaken waar Busvervoer Nederland mee aan de slag moet zijn er genoeg. Denk aan de innovatie richting elektrisch vervoer over langere afstanden. Of de bereikbaarheid en toegankelijkheid van Europese binnensteden. Dat is een groeiend probleem, terwijl de sector stelt: beter vijftig mensen in een bus dan diezelfde vijftig mensen verspreid over dertig auto's of de verschillende vormen van openbaar vervoer. Er is, kortom, genoeg werk te doen en Vegter is vol goede moed om daarmee aan de slag te gaan.

BUS₂BUS

Trade Show and Congress

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



NEXT STOP: FUTURE

19 – 21 MARCH 2019 · BERLIN EXHIBITION GROUNDS

bus2bus.berlin



Bundesverband
Deutscher
Omnibusunternehmer



Messe Berlin

TAXI EXPO 18

Het jaarlijkse
vakevenement voor kleinschalig
personenvervoer

donderdag
11 oktober 2018
Expo Houten



www.taxi-expo.nl

EEN GOED PAKKET MAATREGELN MAAR ZE GAAN NIET VER GENOEG

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat tot 2023 jaarlijks 12 tot 14 miljoen euro vrijmaken om de gebruikersvergoeding voor spoorgoederenvervoerders te verlagen.

De subsidie is onderdeel van een maatregelenpakket dat staatssecretaris Stientje van Veldhoven in juni naar de Tweede Kamer heeft gestuurd.

Het pakket heeft als doel de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland ten opzichte van omringende landen aanzienlijk te verbeteren.

TEKST: MARIEKE VAN GOMPEL

Verder vermindert de regeldruk in het spoorvervoer, wordt er samengewerkt om het spoorgoederenvervoer in havengebieden efficiënter te maken en worden er stiller materieel en hybride locomotieven ingezet. In augustus begon er een pilot op de Brabantroute met goederentreinen van 740 meter om in de toekomst beter te kunnen concurreren met het wegvervoer.

Volgens voorzitter Aart Klompe van KNV Spoorgoederenvervoer is het

goed dat het maatregelenpakket er ligt, maar zijn er verdere stappen nodig. "Het is positief dat het ministerie het belang van spoorgoederenvervoer met de toegezegde investeringen in het spoorgoederenvervoer erkent. Toch zijn er nog een heleboel zaken die de komende jaren de nodige aandacht vragen."

Doorbraak

"We zijn er gelukkig mee dat we na vele jaren intensief overleg met het ministerie

een doorbraak hebben bereikt. En we zijn blij met de toezegging die het ministerie ons heeft gedaan. Aan de andere kant zijn er nog een heleboel zaken die de nodige aandacht vragen", aldus Klompe. De werkgeversvereniging maakt zich onder meer zorgen over de relatie met de Duitse netbeheerder. "Het gebruik van het Duitse spoor wordt beperkt door werkzaamheden aan het Derde Spoor in Nederland. Onze overheid en ProRail moeten ervoor zorgen dat er zo goed mogelijk



**Aart Klompe, KNV Spoor-
goederenvervoer**

gebruik kan worden gemaakt van de Betuweroute. DB Netze heeft de neiging om spoorgoederenvervoerders om te leiden via Venlo en Oldenzaal." De Betuwerou-

te is een spoorlijn die alleen bedoeld is voor het goederenvervoer, wat betekent dat goederentreinen en passagierstreinen elkaar niet storen.

Ontsluiting spoor

Ook de ontsluiting van het spoor in Amsterdam verdient meer aandacht, stelt Klompe. "Het is mooi dat er extra geld is vrijgemaakt voor het vergroten van de capaciteit van het reizigersvervoer in Amsterdam. Tegelijkertijd moet ervoor

gezorgd worden dat een dergelijke toename niet ten koste gaat van het goederenvervoer. Zonder investeringsmaatregelen gaat de beoogde groei naar zestig miljoen ton per jaar niet lukken." Om die reden dient er volgens KNV ook aandacht uit te gaan naar de ontsluiting van de haven van Amsterdam en de toegang van Tata Steel in IJmuiden tot het spoor.

Hoewel er 'na verregaand overleg' een passage over ERTMS in het maatregelenpakket is opgenomen, dient volgens Klompe te worden voorkomen dat de investeringen in dit beveiligingssysteem ten koste gaan van de gewenste modal shift. "Het is heel erg belangrijk dat we ons realiseren dat ERTMS ondanks de subsidiëring een hele grote kostenpost wordt voor de vervoerders. De subsidiëring zit tussen de 50 en 60 procent. Wij verwachten dat de vervoerders nog ongeveer 120 miljoen moeten gaan investeren."

Vereenvoudiging regelgeving

Verder dient de Nederlandse overheid volgens Klompe verregaande stappen te maken om de regelgeving te vereenvoudigen. "Wat wij zien is dat internationale regelgeving onvoldoende is geharmoniseerd. Vervoerders en aannemers willen dat er Europese uniformering komt van toelatingseisen voor locomotieven en onderhoudsmaterieel. Het is bijvoorbeeld soms niet mogelijk voor aannemers om met bepaald materieel een spoor te betreden voor het onderhoud, terwijl onderhoud juist zo belangrijk is voor de veiligheid. Daarnaast brengt deze verregaande bureaucratie een heleboel extra kosten met zich mee."

Daarnaast wijst de belangenbehartiger erop dat aannemers met de toenemende intensiteit van het treinverkeer vrezen in de knel te komen met hun onderhoudsschema's. "Zij dringen zeer nadrukkelijk aan op extra capaciteit daarvoor."

200.000 forenzen wil staatssecretaris Stientje van Veldhoven uit de auto en op de fiets krijgen. Hoogtijd, vinden fietsdeskundigen, maar ze hebben vragen bij de invulling van het fietsstimuleringsprogramma. Zijn de maatregelen wel voldoende? Wat is de rol van de werkgever en de lagere overheden? "Mensen aansporen om langere afstanden te fietsen, daar is veel winst te behalen."

FORENSEN? PAK TOCH DE FIETS

TEKST: JAN PIETER ROTTIER

Geluk, zo omschrijft staatssecretaris Stientje van Veldhoven (Infrastructuur en Waterstaat) het gevoel dat ze krijgt als ze met de fiets naar haar werk kan. "Als ik van huis op de fiets naar het departement kan, dan vind ik dat een heerlijke start van de dag", zo vertelde ze haar gehoor onlangs op het Nationaal Fietscongres 2018 in Rotterdam. "En als ik na een lang debat in de kamer nog even kan uitwaaien op weg naar huis, dan blaast dat letterlijk de werkdag uit je hoofd."

We zouden veel vaker de fiets naar ons werk en terug moeten pakken, benadrukte ze. "Fietsen is naast gezond ook goed voor het welzijn van onze planeet en haar bewoners. Fietsen zorgt voor een betere bereikbaarheid van onze steden. Als we zien dat er komende tien jaar 500.000 mensen bijkomen in de Randstad, en dat al die mensen

naar werk, naar school en naar vrienden en familie willen, dan loopt Nederland vast als we niet investeren in de fiets." Het is om deze redenen, zei ze, dat ze het fietsgebruik flink wil stimuleren. Vlak voor het congres, midden juni, presenteerde ze haar plan om 200.000 forenzen uit de file en op de fiets te krijgen. Doel is dat er 3 miljard meer kilometers gefietst gaat worden.

Fietsinfrastructuur

Om dit voor elkaar te krijgen, trekt ze 100 miljoen euro uit voor de investering in fietsinfrastructuur. 74 miljoen gaat naar de aanpak van het tekort aan fietsenstallingen bij stations, de overige 26 miljoen is voor de aanleg van snelfietsroutes. Van Veldhoven wil dat de regionale overheden stevig bijdragen: ze legt maximaal 40 procent van de projectkosten bij. In totaal, zo hoopt ze, wordt er





3!

du voor een kwart miljard geïnvesteerd in de fiets. Ook werkgevers hebben een belangrijke rol. Van Veldhoven wil met hen in gesprek hoe bestaande (fiscale) regelingen optimaal benut kunnen worden.

Rijke traditie

Aandacht voor de fiets is hard nodig, stellen verschillende deskundigen op het gebied van de fiets. Nederland heeft een rijke traditie op het gebied van fietsbeleid en het is belangrijk om dat vast te houden, vindt Kevin Krizek, tot vorig jaar Visiting Professor Cycling in Changing Urban Regions aan de Radboud Universiteit Nijmegen. “Zonder goed plan heb je het gevaar dat de fiets weggedrukt wordt door motoren, scooters, elektrische fietsen en andere gemotoriseerde voertuigen.”

Dat dit plan nodig is, staat voor Martijn van Es, campag-

neleider bij de Fietzersbond “buiten kijf”, maar hij vindt het wel een beetje mager. “Het is nog steeds te weinig, dat geven ze zelf ook toe. Lokale overheden moeten ook mee-investeren. Dan is het altijd de vraag: gaat dat lukken, doen er wel genoeg overheden mee? Al die lagere overheden moet je meekrijgen en dat maakt het een stuk onzekerder dat het investeringsbedrag uitgroeit naar een kwart miljard.” Bovendien, zegt hij, de investering is geen nieuws. “Die honderd miljoen, die gaat voor een deel naar plannen die al bekend waren. Zeker die 74 miljoen voor stationsstallingen wisten we al, die heeft Dijkzema ook al een keer aangekondigd.”

En dat terwijl de ambities enorm zijn, zegt hij. De mobiliteit moet verbeteren, we moeten het milieu sparen en mensen moeten vanwege hun gezondheid vaker de fiets pakken.

Van Es ziet deze wensen onder andere terugkomen in het klimaatakkoord en het preventieakkoord tegen overgewicht. “Als je deze dingen bij elkaar zet, dan zie je dat de fiets echt veel meer aandacht moet krijgen dan er nu wordt gegeven.” De fiets moet dan ook “echt een structureel onderdeel” worden van het beleid en dat moet terug te zien zijn in toekomstige begrotingen.

Overkoepelend kader

Angela van der Kloof, senior adviseur duurzame mobiliteit, fietseducatie & -gedrag bij adviesbureau Mobycon, ziet ook dat de fiets met heel veel ontwikkelingen en uitdagingen samenhangt, en daarom pleit ze voor een overkoepelend kader. “Een programma met een visie op de toekomst van mobiliteit die samenhangt met ruimtelijke, sociale en technologische ontwikkelingen, is hard nodig. Nu is de samenhang met andere ontwikkelingen die veel invloed hebben op het fietsgebruik niet expliciet.” Bij het ontwikkelen van zo’n kader moeten volgens haar ook andere ontwikkelingen binnen het eigen ministerie en andere ministeries meegenomen worden.

Het ministerie focust bewust op werkgevers en werknemers. Bij hen komen bereikbaarheid, leefbaarheid en vitaliteit echt samen, is het idee. Bovendien heeft het ministerie door het Beter Benutten-programma veel ervaring met deze doelgroep.

De fietsdeskundigen begrijpen de keuze voor deze doelgroep. Van der Kloof onderschrijft dat het ministerie kan voortborduren op de ervaringen met de Beter Benutten-programma’s. Wel wil ze benadrukken dat de groep werknemers en werkgevers niet homogeen is en dat ze zich

“Mensen maken veel verplaatsingen en slechts een deel daarvan is in het kader van werk. Het is niet zo dat iedereen in de spits reist.”

Angela van der Kloof, senior adviseur duurzame mobiliteit fietseducatie en -gedrag, adviesbureau Mobycon

afvraagt of daar wel voldoende aandacht voor is. “Over welke sectoren van werkgevers en werknemers hebben we het? Welke worden wel bediend en welke niet? Het is goed dat in kaart te brengen, zodat je in de gaten houdt of de maatregelen wel eerlijk zijn.” Ze pleit dan ook voor een “inclusieve kijk op fietsstimulering”. De focus op werk

vindt ze bovendien eenzijdig. “Mensen maken veel verplaatsingen en slechts een deel daarvan is in het kader van werk. Het is niet zo dat iedereen in de spits reist. Er zijn juist verschillende activiteitenpatronen die mensen hebben en daar is te weinig aandacht voor.”

Van Es noemt de keuze voor de doelgroep werkgevers en werknemers “vrij logisch”. Alleen, zegt hij, werkgevers en werknemers betrekken is niet het enige. De overheid heeft ook een rol. Bijvoorbeeld het aanleggen van goede fietsroutes en fietsvoorzieningen. De overheid zet hier wel op in, erkent hij, maar hij blijft erop hameren dat er te weinig geld tegenover staat.

Investeren in snelfietsroutes is belangrijk, weet Krizek. “Met het aanleggen van meer en betere snelfietsroutes is veel winst te behalen, zeker gegeven het feit dat het merendeel van de reizigers op minder dan 15 kilometer afstand van zijn werk woont.” Maar ook hierbij waarschuwt hij dat de fiets weggedrukt wordt zonder goed beleid. “Deze snelfietsroutes kunnen grote aantallen gemotoriseerde voertuigen aantrekken. Het nieuwe RijnWaalpad tussen Arnhem en Nijmegen bijvoorbeeld wordt overspoeld door scooters, elektrische fietsen en pedelecs.

Overkoepelend

Of het uit de auto halen van 200.000 forenzen veel is, hangt af van het perspectief, stellen de geïnterviewden. “Als je kijkt naar hoeveel mensen met de auto gaan, dan lijkt het relatief weinig”, zegt Van Es. “Maar dit zijn mensen die niet zelfstandig voor de fiets kiezen. Je moet ze echt overhalen.”





Zo bezien is 200.000 een flinke ambitie, stelt hij. “Meestal krijg je per project - vaak lokale of regionale initiatieven - een paar honderd mensen structureel op de fiets. Dus je hebt heel wat van dit soort projecten nodig om dat aantal te halen.” Krizek noemt het aantal haalbaar. “De werkzame beroepsbevolking bestaat uit ongeveer 8,7 miljoen mensen. Neem aan dat grofweg 60 procent, dus zo’n 5,3 miljoen, van hen met de auto naar het werk gaat. Zo’n 4 procent van hen uit de auto halen, de genoemde 200.000, moet lukken. Tegelijk: het lijkt mij een te klein aantal voor een betekenisvolle of merkbare omslag. Maar om geloofwaardig

“Als je kijkt naar hoeveel mensen met de auto gaan, dan lijkt het relatief weinig, maar dit zijn mensen die niet zelfstandig voor de fiets kiezen.”

Martijn van Es, campagneleider Fietzersbond

te blijven als staatssecretaris, zou Stientje van Veldhoven de effecten moeten laten meten over twee jaar.” Van der Kloof vindt de aantallen niet veel zeggen. “Wat wordt hier precies mee bedoeld? Gaat het om dagelijkse ritten? Om een keertje in het jaar fietsen? Zijn we al blij als het een paar keer per jaar is?” Wat haar betreft is er veel winst te behalen in het aansporen van mensen om

langere afstanden te fietsen. De gemiddelde fietsafstand per persoon per dag is voor volwassen Nederlanders 2 tot 3 kilometer, legt ze uit op basis van het factsheet Nederland Fietsland van het CBS uit 2015.

“De uitdaging zit hem in het breder uitdragen van het idee dat je ook prima verder dan 3 of zelfs 5 kilometer kunt fietsen. Als dat lukt, dan kun je veel meer meters maken. En dan is 200.000 mensen op een werkzame beroepsbevolking van 8,7 miljoen mensen, waarvan 60 procent binnen een straal van 15 kilometer van het werk woont, niet veel. Dat is minder dan 3 procent.” Tegelijk zegt ze, misschien mag Van Veldhoven blij zijn als ze het aantal van 200.000 haalt.

Overkoepelend

Van Veldhoven hoeft het niet alleen te doen. Ze betreft, zoals gezegd, ook actief werkgevers en lokale en regionale overheden bij het bedenken en uitvoeren van maatregelen. Werkgevers kunnen inderdaad veel doen, zien de fietsexperts. “Werkgevers kunnen in principe nu al een kilometervergoeding geven aan fietsers”, weet Van Es.

“Maar heel veel doen het niet, weten het niet of vinden het niet nodig.” Van Es ziet ook andere maatregelen om mee te experimenteren. “Bijvoorbeeld door mensen die dichtbij wonen geen of minder kilometervergoeding te geven als ze met de auto komen, of juist een hogere vergoeding als ze op de fiets komen terwijl ze verder weg wonen.”

Wat Van der Kloof betreft mogen werkgevers best meer meedenken met fietsstimuleringsmaatregelen, en mogen ze hun werknemers ook stimuleren om vaker de fiets te pakken. Maar ze beseft wel dat het niet hun core business is om mee te werken aan het oplossen van bereikbaarheidsproblemen of andere maatschappelijke effecten van mobiliteit.

Lokale en regionale overheden erbij betrekken is ook belangrijk, vindt Van Es. Maar een waarschuwing vindt hij wel op z’n plaats. “Lokale en regionale overheden krijgen steeds meer op hun bord. Het is heel logisch dat zij denken: wij kunnen met het geld voor fietsstimulering ook andere dingen doen. Dus zij moeten betrokken en gemotiveerd worden. Je moet voorkomen dat er vanuit de lokale en regionale overheden geen overeenstemming komt en dat de plannen in schoonheid sterven.”

VEEL TE DOEN TIJDENS **TAXI EXPO / NATIONAAL CONGRES CONTRACTVERVOER 2018**

Expo Houten is op donderdag 11 oktober opnieuw het toneel voor Taxi Expo en het Nationaal Congres Contractvervoer. Naast het congres over de wereld van aanbestedingen staan onder meer een uitgebreide vakbeurs, verschillende workshops en de Proefrit Experience op het programma. Ook wordt er voor de touringcarsector een kort seminar over busveiligheid verzorgd.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

Taxi Expo is al jarenlang het belangrijkste evenement voor de taxisector in Nederland. De organisatie wordt verzorgd door ProMedia (uitgever van TaxiPro) in samenwerking met KNV. De laatste edities vonden allemaal plaats in het centraal gelegen Expo Houten.

De vakbeurs bestaat uit tientallen toeleveranciers en verschillende organisaties uit de taxibranche. Op de stands ontmoeten partijen die samenwerken elkaar weer eens, of kan juist de basis worden gevormd voor zo'n samenwerking.

Deelname aan deze beurs gratis is voor mensen die werkzaam zijn bij taxibedrijven en overheden. Consultants en

toeleveranciers betalen wel een kleine vergoeding voor deelname. Een actueel overzicht van exposanten wordt online aangeboden. Onder 'registratie' kan worden ingeschreven voor deelname.

Ook het bijwonen van de verschillende workshops is gratis. Dit aanbod wordt richting de beurs steeds verder uitgebreid. Op het programma staan onder meer sessies over het systeem met Toegelaten Taxi Organisaties in Eindhoven, de vernieuwde Code VVR, ritbeleving als pijler van goed taxivervoer, een update over arbeidsrecht en de nieuwe cao Taxivervoer.

Andere workshops zullen gaan over de Mobiliteitsalliantie en de rol van KNV

daarin en over het gemeentelijk netwerk voor taxibeleid dat onlangs in het leven werd geroepen.

Nationaal Congres Contractvervoer

Tegelijk met Taxi Expo 2018 vindt het Nationaal Congres Contractvervoer plaats. Opdrachtgevers, vervoerders, consultants en andere belanghebbenden bij het Nederlandse doelgroepenvervoer gaan met elkaar de diepte in over een breed palet aan onderwerpen: reizigersparticipatie, grote aanbestedingen, nut en noodzaak van TX-Keur in aanbestedingen en juridische ontwikkelingen in het afgelopen jaar. Ook onder meer de overgang naar uitstootvrij doelgroepenvervoer en

GRES



de mogelijkheden van klankbordgroepen in aanbestedingen komen aan bod. Deelname aan het congres is betaald.

Tijdens Taxi Expo 2018 is het ook mogelijk om testritten te maken met de nieuwste taximodellen van verschillende automerken. Tevens staat de uitreiking van de Taxi Innovatie Prijs 2018 op het programma. De dag wordt afgesloten met een netwerkbordel en aansluitend een netwerkdiner in het Van der Valk Hotel in Houten.

Congres Busveiligheid

Dit jaar wordt Taxi Expo tegelijk georganiseerd met BusVision. Op het snijvlak van beide evenementen past de eerste editie

van het seminar Busveiligheid, dat wordt verzorgd door ProMedia en Stichting Keurmerk Touringcarbedrijven (SKTB). Aan bod komen onder meer best practices over busveiligheid en een update over een onderzoek van SWOV naar dit onderwerp. Ook wordt kort stilgestaan bij de meest recente ontwikkelingen binnen SKBT. Ook hier geldt dat op taxi-expo.nl meer informatie te vinden is en dat

mensen zich hier kunnen aanmelden voor deelname. Het Congres Busveiligheid kan door geregistreerde beursbezoekers gratis worden bijgewoond.

www.taxi-expo.nl

www.taxi-expo.nl/congres-contractvervoer

VOLVO 9000 SERIES

COMFORT VOOR CHAUFFEUR

Volvo brengt een volledige nieuwe serie touringcars op de markt. De Volvo 9900 is binnen deze reeks de luxe variant, terwijl de twee versies van de 9700 veelzijdigheid willen bieden. Bij het ontwerpen van de nieuwe touringcars heeft Volvo ingezet op comfort voor zowel passagiers als bestuurders. Het nieuwe design brengt ook onder meer verbeterde aerodynamica, minder brandstofverbruik en meer veiligheid met zich mee. Het Care-programma moet de aanschaf en het gebruik van de voertuigen makkelijker maken.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM



De Zweedse producent presenteerde in Göteborg de nieuwe touringcars aan klanten en media. Håkan Agnevall, president van Volvo Buses, toonde zich erg enthousiast over het resultaat van een jarenlang ontwikkeltraject.

“Dit is de grootste vernieuwing van onze Europese touringcarfamilie van de afgelopen tientallen jaren. Alles, van de constructie van het voertuig en de

rij eigenschappen tot een volledig nieuwe, moderne ontwerptaal, is veranderd. Dit is een nieuw platform voor touringcars, gebouwd op een integraal concept. Ik ben ervan overtuigd dat onze klanten en hun passagiers het resultaat zullen waarderen.”

Compleet nieuw ontwerp

Product Manager Michele Ferrara legt uit

dat het niet om een facelift van eerdere touringcars gaat, maar om een compleet nieuw ontwerp en dus een compleet nieuwe touringcar met als sleutelwoorden “modern, innovatief en exclusief.” Ferrara geeft aan dat de bussen ook zijn ontworpen om indruk te maken, want dat is waar de markt om vroeg.

De Volvo 9900 is de luxe variant. Deze is 12 centimeter hoger dan zijn voorganger,



EN PASSAGIER

wat meer ruimte voor bagage biedt. De passagiers zitten hoger doordat het plafond met 8 centimeter is verhoogd. Samen met de aflopende theatervloer en de grote ruiten zorgt dit voor ruim zicht richting voor- en zijkant van de bus. Waar de Volvo 9900 3.85 meter hoog is, zijn de 9700 Superior en Select 20 centimeter lager. Deze modellen zijn meer op veelzijdige inzet ontworpen, zodat ze bijvoorbeeld ook inzetbaar zijn op lijndiensten.

'Simpel stuk glas kan levens redden'

De verschillende modellen hebben met elkaar gemeen dat ze zijn gemaakt om comfortabel vervoer mogelijk te maken voor alle inzittenden. Voor de chauffeur betekent dat een ergonomisch verantwoorde werkplek.

“Hoe groot of klein de chauffeur ook is, alle knoppen op het dashboard zijn binnen handbereik”, stelt Ferarra. Dat dashboard is bovendien aangepast naar

de esthetische eisen van deze tijd en kan met opties verder worden aangekleed. De optie dynamic steering kan de inspanningen aan het stuur zelf aanzienlijk helpen verminderen.

Ook in andere opzichten is aan de chauffeur gedacht. Als de bus rijdt, brandt er in de voorste drie meter nooit licht. Dat voorkomt reflecties in de voorruit die af kunnen leiden van de weg en het verkeer. Een extra stuk glas in de voordeur maakt

dat vanuit de chauffeursstoel fietsers, voetgangers, objecten en meer aan de rechterzijde beter zichtbaar zijn. “Het is uiteindelijk maar een simpel stuk glas, maar wel een simpel stuk glas dat levens kan redden”, stelt Ferarra.

Lichtere dakstructuur

De bussen zijn vanaf nul opnieuw ontworpen. De absorberende structuur die dat heeft opgeleverd, zorgt dat de voertuigen aanzienlijk minder gevoelig zijn voor trillingen. Ook is het centrum van de zwaartekracht binnen de touringcars lager komen te liggen. Dit is met name dankzij de dakstructuur, die in plaats van stalen profielen uit een sandwichconstructie van composietmateriaal bestaat. Dat maakt deze structuur fors lichter, en daarmee de bus als geheel ook. Daardoor ligt het centrum van de zwaartekracht lager en ligt de touringcar stabiel op de weg.

Andere aspecten waar veel aandacht en geld aan zijn besteed: klimaat, lucht en temperatuur. De touringcars zijn getest in zeer uiteenlopende omstandigheden: van -36 graden in het noorden van Zweden tot +45 graden in het zuiden van Spanje. In beide gevallen was het voor alle inzittenden, inclusief de chauffeur, een comfortabele rit. Door isolatie en het klimaatbeheersingssysteem worden de temperatuur en de lucht gelijk over het voertuig verdeeld.

Minder brandstofverbruik

De Volvo's 9900 en 9700 zijn niet alleen ontworpen om visueel indruk te maken, ze zijn ook aerodynamischer dan eerdere touringcars van dezelfde fabrikant. “We liepen al voorop in laag brandstofverbruik, maar door de verbeterde aerodynamica kan dat verbruik met nog eens 4 procent worden gereduceerd”, stelt Ferarra. Daar kan overigens nog 0,5 procent af, want zodra de bus 80 kilometer per uur rijdt, gaat het geheel 20 millimeter omlaag. Dit dringt de luchtweerstand nog



wat verder terug, bleek uit een vergelijkende test op de snelweg. Al deze verbeteringen komen volgens Volvo ook de veiligheid ten goede.

Aanvullende maatregelen moeten de kans op een ongeval nog kleiner maken. Zo is er een systeem dat bijhoudt of de chauffeur wel zijn aandacht bij het rijden houdt en zelfs adviseert een pauze te nemen als de chauffeur moe lijkt te zijn. Verder zorgen zware stalen balken in de voorkant van de bus ervoor dat de impact van een eventuele botsing zo klein mogelijk is. Bovendien zijn er maatregelen genomen om de kans op brand bij een aanrijding te minimaliseren.

Financiering en onderhoud

Volvo hoopt de aanschaf en vooral het gebruik van de 9900 en de 9700 Select en Superior te vergemakkelijken. Dat gebeurt middels het uit vier stappen bestaande Care-concept. De eerste stap helpt de keuze tussen de verschillende modellen te maken, waarna bij stap twee met (voor



de Nederlandse markt) zes verschillende pakketten de bus naar specifieke wensen kan worden aangekleed.

Stap drie betreft de verschillende services, bijvoorbeeld inzake onderhoudscontracten. De vierde en laatste stap gaat over financiering van het voertuig. Daarbij wordt een extra verzekering aangeboden voor pech onderweg, waarbij sleepkosten en twee hotelovernachtingen voor chauffeur en passagiers worden vergoed.

De eerste, en wat mij betreft zeker niet de laatste

Dit is mijn eerste column als (nu nog toekomstig) voorzitter van Busvervoer Nederland, maar als het aan mij ligt is het zeker niet de laatste. Komend najaar hoop ik tijdens de Algemene Ledenvergadering van Busvervoer Nederland officieel het stokje over te kunnen nemen van Tonnie Hodes. Tot die tijd ben ik druk bezig opnieuw kennis te maken met de touringcarsector.

THEO VEGTER, VOORZITTER BUSVERVOER NEDERLAND

Opnieuw, want hoewel ik de vervoerswereld goed ken, kennen de meesten mij waarschijnlijk van mijn activiteiten in de taxi- en OV-sector.

De komende jaren zijn er flink wat uitdagingen voor de touringcarbranche en een van de voornaamste ervan is om de touringcar de plek in de mobiliteitsketen te geven die hij hoort te hebben. De toekomst draait om het samenwerken van alle modaliteiten om onze reizigers goed en efficiënt in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien.

Om daar een voorbeeld van te geven: iedereen denkt bij Mobility as a Service (MaaS) al snel aan een perfecte geschakelde keten van bijvoorbeeld OV, taxi en (leen)fiets. Maar daar hoort ontegenzeggelijk ook de touringcar tussen. Bij de wat grotere groepen is de touringcar vaak die ontbrekende schakel. Veel van onze leden laten het ook al jaren zien, bijvoorbeeld in de Rotterdamse haven, in het schoolvervoer of tussen plekken in Nederland die wat minder goed bediend zijn met snelle verbindingen. Maar op de radar van de MaaS-beleidsmakers zijn we op dit moment



misschien toch nog niet goed genoeg zichtbaar. En dat is jammer, want onze sector heeft toegevoegde waarde in het realiseren van nieuwe systemen voor mobiliteit.

Een ander voorbeeld van de uitdaging die alle branches staat te wachten is de beweging naar Zero Emissie-vervoer. Deze transitie is voor onze leden heel lastig, duurt waarschijnlijk lang, is zeker weten heel kostbaar, maar is zeker niet onmogelijk.

Het vergt veel lobbywerk om wensen, verwachtingen en praktijk goed op elkaar aan te laten sluiten. En er moet tegelijkertijd ook voor worden gewaakt dat de - nu al heel groene - touringcar onterecht het kind van de rekening wordt bij het steeds schoner worden van vervoer. Daarom is het maar beter om de veranderingen aan te sporen en te begeleiden (zoals bij de invoering van milieuzones), in plaats van rustig achterover te gaan leunen en maar te zien wat het wordt.

U leest het, uitdagingen en ambitie genoeg. Werk aan de winkel!



BEDRIJF IN BEELD: BROUWER TOURS EN TAXI BROUWER

Brouwer Tours en Taxi Brouwer in Noordwijk vormen samen een bedrijf waarvan de eigenaren goed de vinger aan de pols van het werkveld houden. Zo wordt het tekort aan touringcarchauffeurs deels opgelost door taxichauffeurs om te scholen. Ook kijken John en Joke Brouwer kritisch naar welk werk ze wel of juist niet doen als het om taxivervoer gaat.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

De eerste taxi van de familie Brouwer ging in 1927 de weg op. Al dekt 'taxi' eigenlijk de lading niet, legt John Brouwer uit. "Het ging toen om een luxe vorm van vervoer die maar voor een enkeling was weggelegd." Niet veel later, in 1930, werd in de naburige smederij een vrachtwagen omgebouwd tot de eerste touringcar van het bedrijf. Anno 2018 geven John en Joke Brouwer leiding aan Brouwer Tours en Taxi Brouwer in Noordwijk.

De opa van John Brouwer richtte het bedrijf op. Twee zoons volgden hem op, waarvan er al snel één (de vader van John) alleen verder ging. Zijn zeven kinderen waren allemaal wel korte of langere tijd in het bedrijf samen, maar John en zijn oudste broer vormden 25 jaar lang samen de directie. Joke Brouwer maakte in 1992 haar entree in het bedrijf, als vrouw van John. "Daar ging nog een uitgebreide familievergadering aan vooraf", herinnert zij zich lachend.

Investeren in wagenpark

"Natuurlijk is er door de jaren heen veel veranderd", vertelt John Brouwer. "We zijn een

paar keer verhuisd: in 1967 en naar de huidige locatie in 2000. En de soorten vervoer die we doen, veranderen ook steeds. Maar de eigen werkplaats en spuiterij zijn altijd gebleven, net als het harde werken en goed nadenken over wat we doen. We hebben ook altijd in het wagenpark geïnvesteerd. Van Hool en Mercedes vormen de rode draad in de touringcarvloot en vrijwel al onze taxi's zijn van Mercedes-Benz."

Het werken dat met de bussen wordt gedaan, is gevarieerd, legt Brouwer uit. "Natuurlijk heb je in deze sector een hoop losse opdrachten, maar we hebben ook veel vaste, leuke opdrachtgevers. Zo vervoeren we al 7,5 jaar lang de cast van de musical Soldaat van Oranje, maar we rijden ook voor de TU Delft. Veel werk begint in en rond Noordwijk. We zien het aantal dagreizen naar Amsterdam nog steeds toenemen, en naar Rotterdam en Den Haag ook. Touringcarritten naar het buitenland maken ongeveer 10 procent van ons werk uit."

Alle ritten worden gereden door ervaren (buitenland)chauffeurs, maar daar is sectorbreed een

tekort aan. Vergrijzing is daar een belangrijke oorzaak van: meer dan 70 procent van de Nederlandse touringcarchauffeurs is ouder dan 51, en ruim een kwart van deze beroepsgroep is zelfs ouder dan 65 jaar. Ook is er sprake van concurrentie met het wegtransport, dat in dezelfde vijver vist. Gelukkig bestaat Brouwer uit zowel een touringcarbedrijf als een taxi-onderneming, want op dat snijvlak bleken er mogelijkheden te liggen.

Chauffeurs omscholen

“Het komt geregeld voor dat mensen die al een hele tijd op de taxi rijden, toe zijn aan een nieuwe uitdaging. Die vinden ze dan achter het stuur van een touringcar. Voor die andere functie leiden we ze zelf op. En we kijken, ook met andere partijen, naar mogelijkheden om meer vrouwen op de touringcar te krijgen. Het is best wel een mannenberoep, maar een vrouw kan net zo goed een touringcar besturen als een man”, zegt Joke Brouwer.



***“We geloven in
verduurzaming, maar in het
besloten busvervoer
is nauwelijks aan elektrische
voertuigen te komen”***

John Brouwer

“In zijn algemeenheid moet er bij jonge mensen gewoon meer bekendheid komen met het beroep van touringcarchauffeur. Juist als je jong en ongebonden bent, is het toch prachtig om al die ritten naar het buitenland te maken? Daar moeten we als sector mee aan de slag. Onder meer door de lonen beter te laten aansluiten op

die in het openbaar busvervoer. En een echte opleiding tot touringcarchauffeur zou ook helpen. Als individueel bedrijf kunnen we zelf scholen uitnodigen en open dagen organiseren om zo mensen al op jonge leeftijd te interesseren voor het beroep van touringcarchauffeur.”

Klein begonnen

Jarenlang lag de focus binnen de onderneming vooral op het touringcarvervoer. De taxivoertuigen werden alleen ingezet voor het lokale zorgvervoer. Dat was netjes over drie plaatselijke taxibedrijven verdeeld, die elk een blok van vier maanden voor hun rekening namen. De rest van de tijd stonden de taxi's van Brouwer eigenlijk stil. Totdat men doorkreeg dat er ook een hele interessante zakelijke markt te bedienen viel. In 1992 werden de eerste twee jonggebruikte taxi's voor die markt aangeschaft.

“Dat begon dus heel klein”, legt Joke Brouwer uit. “Als er in de avonden of in het weekend een rit werd aangevraagd, dan reden we die zelf. En dan maakte het echt niet uit hoe laat het was, alles was leuk en welkom. Mijn schoonzus kwam een half jaar na mij in het bedrijf en samen zijn we de taxiwerkzaamheden gaan uitbouwen. Nu hebben we ongeveer 75 taxi's, dus dat is aardig gelukt. We doen vooral veel in de zakelijke markt en het zorgvervoer. Ook rijden we als onderaannemer voor Valys en doen we wat leerlingenvervoer voor internationale scholen.”

Anderhalve euro per kilometer

Toch wordt er kritisch naar de eigen werkzaamheden gekeken. Joke Brouwer: “Met het zakelijk vervoer kun je een goede boterham verdienen, al heb je ook daar met hoog- en laagseizoenen te maken. Maar met name in het zorgvervoer zijn de marges heel klein geworden of zelfs verdwenen. Soms krijg je maar anderhalve euro per kilometer, maar met een rit van twee kilometer is een chauffeur met rolstoelbus zo een half uur bezig. Daar kan je echt niet mee uit. Dus we zijn serieus aan het analyseren waar we mee doorgaan en van welk werk we misschien afscheid moeten nemen.”

Het op peil houden van het personeelsbestand vormt de grootste uitdaging van dit moment voor Brouwer. Een ander belangrijk thema is het elektrificeren van de vloot touringcars en taxi's. “Voor het openbaar vervoer zijn er elektrische bussen beschikbaar. En voor de kortere ritten zouden wij ze ook graag inzetten, want we geloven echt in verduurzaming”, legt John Brouwer uit. “Maar in het besloten busvervoer is nauwelijks aan elektrische voertuigen te komen. Je betaalt zo anderhalve ton meer voor een elektrische touringcar. Dat verschil kun je niet in de prijs voor de klant verrekenen, dus die investering moet je echt zelf doen als bedrijf.”

Servicenetwerk

Ook in het taxivervoer wil Brouwer graag elektrificeren, maar daar zijn eveneens praktische bezwaren. “We hebben één Tesla waarvan de koplampen moeten worden vervangen, maar het duurt weken voordat we die



“Met name in het zorgvervoer zijn de marges heel klein geworden of zelfs verdwenen.”

Joke Brouwer

een keer hebben. Dus die staat nu stil. We hadden een keer schade buiten onze schuld om: drie maanden niet kunnen rijden. Tesla heeft nog niet het servicenetwerk dat een merk als Mercedes-Benz wel heeft en daar lopen we nu op deze manier tegenaan. Wij wachten eigenlijk nog op een elektrische auto die vergelijkbaar is met de E-Klasse, want die zakelijke uitstraling is belangrijk voor ons en onze klanten”, aldus Joke Brouwer.

“In Amsterdam loopt nu opnieuw een subsidieprogramma voor de aanschaf van elektrische taxi’s. Maar daar kunnen wij geen gebruik van maken, en dat zorgt in zekere zin voor een oneerlijk speelveld. Waarom is daar geen landelijke programma voor?”, vraagt zij zich af.

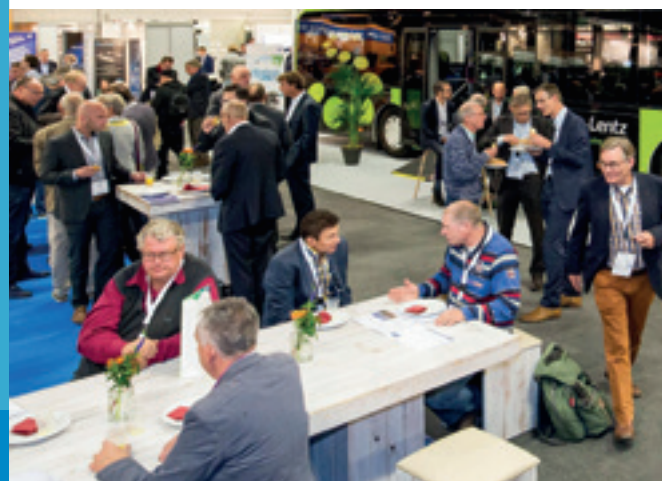
Vooruitkijken is intussen lastig, maar John en Joke Brouwer houden hun oren en ogen goed open. “Er speelt van alles dat nu nog in de kinderschoenen staat, terwijl het over een paar jaar zomaar realiteit kan zijn. Denk aan autonome voertuigen of vliegende taxi’s. Daar kunnen we over vijf of zes jaar al mee te maken hebben. Welke kant het ook op gaat, er zal in ons werk nog heel veel gaan veranderen.”



BUSVISION

**DONDERDAG 11 OKTOBER 2018
EXPO HOUTEN**

HET VAKEVENEMENT VOOR HET
OPENBAAR VERVOER
EN DE TOURINGCARSECTOR



VAKBEURS | CONGRES | WORKSHOPS

De actieve netwerkdag voor OV- en touringcarbedrijven en haar opdrachtgevers.

BusVision 2018 vindt gelijktijdig plaats met Taxi Expo 2018, de vakbeurs voor kleinschalig personenvervoer.

WWW.BUSVISION.NL

OPENBAAR VERVOER KRIJGT EEN STEEDS BR

Verduurzaming, digitalisering en de komst van nieuwe modaliteiten gooien het traditionele openbaar vervoer op de schop. Zowel vervoerders als concessie-verleners moeten hier mee omgaan en moeten hun eigen rol in de OV-sector herzien. Een tiental afgevaardigden uit de Nederlandse mobiliteitssector vertrok onlangs naar de Franse OV-beurs Transports Publics in Parijs om daar kennis op te doen.

TEKST: INGE JACOBS

Naast Franse vervoerders zoals de RATP, Transdev en Keolis, en busleveranciers zoals Daimler en Iveco waren ook nieuwe partijen in de sector aanwezig. Dan gaat het bijvoorbeeld om mobiliteitsaanbieders, app-ontwikkelaars en fietsvervoerders. Deze spelen in op de wens van de reiziger om beter bediend te worden.



R EDERE DEFINITIE



Innovatie

De Franse vakbeurs werd door een delegatie van Nederlands OV-professionals bezocht onder de vleugels van KNV. De groep bekeek op deze beurs wat de innovaties zijn in andere Europese landen en hoe hier wordt omgaan met de bredere definitie van openbaar vervoer. In ieder geval is Mobility as a Service (MaaS) belangrijk voor de toekomst van het vervoer, zo bleek hier weer.

In Frankrijk komen partijen op die zich bezighouden met het koppelen van alle verschillende vervoersmodaliteiten, zoals CityWay en Instant System. Dergelijke partijen bieden dus zelf geen modaliteiten aan, maar richten zich op de IT in de keten. Ze zorgen dat de reiziger wordt geïnformeerd over zijn opties en maken het boeken van een rit mogelijk, maar ondersteunen ook vervoerders met het verkopen van kaartjes en het controleren van hun systemen.

Dit gebeurt allemaal met behulp van data. Zo verzamelt CityWay de informatie van vervoerders over de ticketprijzen en de tijden van de bussen, maar ook verkeersdata over het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de ruimte op de weg. Die 'ruwe' data wordt verwerkt in gespecificeerde informatie die de reiziger actief informeert over zijn opties.

MaaS

Data is dan ook een van de belangrijkste woorden in de toekomst voor het openbaar vervoer. Door een goede analyse te maken van de beschikbare data, kunnen dergelijke bedrijven en OV-vervoerders de reiziger informatie geven over de te nemen route, de beschikbare modaliteiten voor die reis en de alternatieven bij een verstoring. Het geeft tegelijkertijd vervoerders en vervoersautoriteiten inzicht in de manier van reizen en de reizigersstromen.

Dit kan allemaal gebruikt worden om een goed MaaS-systeem van de grond te krijgen, waarbij niet meer het aanbod van de vervoerder maar de vraag van de reiziger voorop staat. Zo heeft Transdev bijvoorbeeld de ambitie om MaaS aan te bieden. In Frankrijk werkt het bedrijf al



samen met de vervoersautoriteit om hier mobiliteitsoplossingen aan te bieden.

Open data

Het bedrijf erkent dat daarvoor open data een belangrijke randvoorwaarde is,

waarbij alle partijen de beschikbare data onderling delen. Sterker nog, zonder open data kan een functioneel MaaS-systeem wel vergeten worden. Dit maakt het ook mogelijk om MaaS aan te bieden, zonder dat een partij alle vervoersmodaliteiten



Ervaringen van bezoekers:

'Het is mooi wat er tijdens een reis kan gebeuren: nieuwe ontmoetingen rondom MaaS. En alle tijd in de trein naar huis om je visie samen uit te werken. Hieruit is het MaaS-manifest voortgekomen, met daarin de rol van de overheid en de inrichting van een data-interface om MaaS te versnellen, volgens dezelfde principes als de uitwisselingslag voor parkeren'

Antoinette Wieman - Bizaline

'Transdev biedt in enkele steden in Frankrijk MaaS-oplossingen aan ten behoeve van de publieke Vervoerautoriteit. Dat laatst is onderdeel van hun strategie en maakt het mijn inziens opvallend en heel kansrijk'

Nico van Paridon - Vervoerregio Amsterdam

'Duurzaamheid is het thema, in alle facetten. Niet alleen elektrische bussen, maar ook fietsen en multi-modaliteit (MaaS) zijn een volwaardig thema'

Arjan Vaandrager - KNV

'Iedereen kan MaaS-platforms maken, nu is het een kwestie van goed regelen'

Robert Jan ter Kuile - GVB

'In Parijs was veel aandacht voor MaaS-concepten. Niet alleen het concept zelf, maar ook de techniek die het mogelijk maakt. Opvallend was daarbij dat door velen open data en de verkoop door anderen als randvoorwaarde werd gegeven'

Nico van Paridon - Vervoerregio Amsterdam

'Een zeer leerzame dag. Ik heb nieuwe ideeën en inzichten gekregen op het gebied van ontwikkelingen in mobiliteit. De gemengde samenstelling van de groep maakte het ook mogelijk om vanuit verschillende gezichtspunten de impact van deze ontwikkelingen te bespreken en te overwegen'

Gerrit Spijksma - Qbuzz



aanbiedt. “We hebben niet de ambitie om het Google van MaaS te worden; we willen samenwerken met andere partijen”, aldus de Franse vervoerder. Voor een ideaal MaaS-systeem is het dus niet nodig dat één vervoerder alle modaliteiten aanbiedt. Maar wel dient een partij de controle te houden over de data die gedeeld wordt en deze MaaS-systemen. De Franse partijen menen dat die taak het beste door de overheid kan worden opgepakt. Door wetgeving kan een aanbestedende overheid partijen dwingen om data te delen om een goed MaaS-systeem van de grond te krijgen en de overheid kan ook het beheer van deze data in eigen hand houden.

Ketenreizen

Als het OV meer vraaggestuurd kan worden ingericht, geeft dat ook meer ruimte voor ander materieel. De verwachting is namelijk dat door MaaS de mobiliteitsgewoontes van reizigers kunnen veranderen. De reiziger wil niet langer wachten op een bus die slechts eens per uur komt. Keolis heeft daarmee al ervaring opgedaan in Frankrijk en in andere Europese regio's. Zo is de vervoerder aan de ene kant positief over vraaggestuurde



bussen, want een traditionele bus is lang niet op alle lijnen nodig en is duidelijk goedkoper.

Uit onderzoek van de vervoerder blijkt bovendien dat de meeste mensen best bereid zijn 15 tot 30 minuten op hun bus te wachten nadat ze bellen. Maar tegelijkertijd kan zo'n voertuig slechts een

beperkt aantal reizigers vervoeren én is de frequentie nog steeds beperkt. Dat kan bepaalde reizigers hinderen. “We willen reizigers uiteindelijk altijd helpen bij hun reis van A naar B en daarbij ook een multimodale reis faciliteren. Zelfs als wij niet al die modaliteiten zelf kunnen aanbieden.”

Arbeidsongeschiktheid en vakantie

Mag een werknemer op vakantie als hij of zij arbeidsongeschikt is? KNV-jurist Patrick Mommers beantwoordt deze vraag aan de hand van een praktijkvoorbeeld.

MR. PATRICK MOMMERS, KNV-JURIST

Met een arbeidsongeschikte werknemer wordt afgesproken om op 27 februari 2018 te beginnen met werkzaamheden in het kader van het tweede spoor. De werknemer dient een formele verlofaanvraag in. Werkgever laat meteen mondeling weten dat het verlof niet wordt toegestaan, en dat werknemer dus gewoon op 27 februari 2018 wordt verwacht. Daarna bevestigt werkgever schriftelijk dat het verlofverzoek niet wordt ingewilligd, omdat het verlof een onacceptabele vertraging van re-integratie en herstel op zal leveren. Werknemer wordt gewaarschuwd, en wordt gewezen op arbeidsrechtelijke sancties, alsmede op stopzetting van de loonbetaling. Kort daarna geeft werkgever nogmaals schriftelijk en uitgebreid aan dat het verlof niet wordt toegestaan. Herhaald wordt dat als werknemer op 27 februari 2018 niet verschijnt, het loon wordt stopgezet.

Op 7 maart 2018 schrijft werkgever aan werknemer dat vastgesteld is dat werknemer niet is komen opdagen, en dat daarom per 7 maart 2018 het loon wordt stopgezet. In de brief wordt ook aangegeven dat als blijkt dat werknemer zonder deugdelijke grond afwezig was, ontslag op staande voet kan volgen. De werknemer reageert per e-mail. Hij geeft aan nog op vakantie te zijn. Op dat moment staat het voor werkgever dus vast dat de werknemer, ondanks het verbod, toch op vakantie is gegaan. Werknemer wordt op staande voet ontslagen.

Het is goed om in het achterhoofd te houden dat de wet in beginsel voorschrijft dat de sanctie op het niet nakomen van re-integratieverplichtingen door een



werknemer, bestaat uit het verlies van het recht op doorbetaling van het loon, en dat verdergaande sancties niet nodig zijn. De werknemer, die het ontslag aanvocht, betoogde dit in de procedure. De rechter oordeelde echter dat dit uitgangspunt alleen betrekking heeft op situaties waarin een werknemer passende arbeid weigert. In dit geval was van zo'n weigering echter geen sprake. Sterker nog, werknemer was enthousiast om de passende arbeid te gaan verrichten. De rechter vond dat

werknemer bewust en weloverwogen, zonder toestemming en ondanks meerdere waarschuwingen, wegbleef van zijn werk, zonder zijn werkgever te laten weten dat hij niet aanwezig zou zijn. Dat levert een dringende reden op voor ontslag op staande voet. Ook in de situatie waarin een werknemer arbeidsongeschikt is. Dit keer werd de werkgever dus in het gelijk gesteld. In een soortgelijk geval verloor de werkgever de procedure. In dat geval was in veel mindere mate sprake van het weloverwogen wegblijven van het werk. De werkgever in die zaak verleende eerst namelijk wel toestemming, en trok die toestemming later zonder noodzaak weer in, om op die manier ervoor te zorgen dat de werknemer niet op vakantie kon. Daar werd door de rechter doorheen geprikt.

Samengevat: in deze zaak ging het goed voor werkgever. Kleine verschillen in het onderliggende feitencomplex kunnen echter al tot een volstrekt andere uitkomst leiden. Zeker gezien de mogelijke verregaande financiële consequenties van een ontslag op staande voet dat door een rechter van tafel wordt geveegd, blijft het zaak om uitermate goed na te denken voordat overgegaan wordt tot zo'n maatregel.

VOORUITBLIK

BUSVISION 2018

OP 11 OKTOBER IN EXPO HOUTEN



Het is belangrijk dat de OV-sector zich blijft ontwikkelen. Aanbestedende overheden eisen vervoer dat duurzamer is, reizigers vragen om meer flexibel vervoer en dit moet allemaal tegen een budget dat onder druk staat. De markt speelt op deze ontwikkelingen in met nieuwe producten, diensten en typen aandrijfmotoren.

TEKST: INGE JACOBS

Daarom biedt BusVision 2018 aan geïnteresseerden een platform waar industrie en politiek de dialoog met elkaar kunnen aangaan en waar bezoekers innovaties, nieuwe producten, technieken en diensten kunnen bekijken.

BusVision 2016 wordt georganiseerd door vakblad OVPro en zal worden be-

zocht door enkele honderden bezoekers. Een bezoek aan de beurs is gratis. Parallel aan deze beurs vindt ook de Taxi Expo plaats.

Congres

In Expo Houten vindt tegelijkertijd het BusVision Congres 2018 plaats. Dit jaar

geven experts hun visie op het gebruik van reizigersdata in het openbaar vervoer en de transitie richting smart mobility. Wat zijn de mogelijkheden en moeilijkheden met het gebruik van deze data? Hoe beïnvloedt dit de transitie van een aanbodgestuurd vervoer naar goede ketenreis van deur tot deur?

Die ontwikkelingen in het openbaar vervoer vereisen niet alleen een andere visie en werkwijze van vervoerders en marktpartijen, maar legt ook een belangrijke taak bloot voor overheden. Zij kunnen en moeten hierdoor de manier waarop ze hun mobiliteitsbeleid uitvoeren, veranderen. Verschillende sprekers zullen over deze thema's hun licht laten schijnen. Deelname aan het congres is betaald.

Hoewel de sprekers een schat aan kennis hebben, is het aan de deelnemers van het congres om hierna werkelijk met de

EN



opgedane kennis aan de slag te gaan. Het is niet voldoende om de intentie uit te spreken om data te delen en met smart mobility aan de slag te gaan. Om hiervan ook realiteit te maken, wil BusVision geïnteresseerde deelnemers na het congres de mogelijkheid bieden om bij elkaar te zitten en oplossingen te verzinnen voor dit vraagstuk.

Workshops

Op de vakbeurs kunnen bezoekers verschillende interessante workshops bezoeken. Tijdens deze workshops wordt onder andere de transitie naar zero emissie-busvervoer behandeld. Op verschillende plaatsen in Nederland rijden al elektrische bussen, maar de ontwikkelingen gaan hard en innovaties maken de implementatie van zero emissie-bussen steeds gemakkelijker.

Tegelijkertijd zijn er verschillende andere thema's die vervoerders op dit moment voor grote uitdagingen plaatsen, zoals het werven van voldoende buschauffeurs in een sterk vergrijzende sector en de komst van vraaggestuurd vervoer. Experts op het gebied van deze ontwikkelingen delen hun kennis hierover in interessante workshops. Deze sessies zijn gratis toegankelijk voor alle bezoekers.

Exposanten

Verder hebben zich al verschillende exposanten gemeld die hier hun nieuwe producten, diensten zullen tonen. Tot nog

toe hebben zich aangemeld: From A to B, ZF, Bulthuis, E & R Opleidingen, VDL, ABB, Dedicon, Groenendijk, Centraal Beheer, Randstad, EBLO, Bender, Allego, Volvo, Consolid, Tripsoftware en Heliox.

De dag wordt afgesloten met een netwerkbordel en aansluitend een netwerkdiner in het Van der Valk Hotel in Houten.

www.busvision.nl

www.busvision.nl/congres

NIET NODIG



De nieuwe Volvo 9900 heeft met zijn oplopende theatervloer en unieke raamlijn een ongeëvenaard zicht naar buiten. Zo begint je reis al wanneer je plaatsneemt in een van de comfortabele stoelen. Ga er maar eens lekker voor zitten.

DE NIEUWE VOLVO 9900

Volvo Buses. Driving quality of life

