

JAARGANG 71, MAART 2019

NEDERLANDS VERVOER

MAGAZINE OVER MOBILITEIT

***Op zoek naar
touringcarchauffeurs***

Veel belangstelling voor informatiedag

***KNV vraagt om realisme
over mobiliteit***

'Sector is vaak al aardig op weg'

**'MOBILITEIT IN NEDERLAND
KAN NIET ZONDER EUROPA'
Kandidaten Europees Parlement
aan het woord**

Trip NT, software

voor de touringcar- en
touroperatorbranche

Nu ook met:

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



IT controls your BUSiness

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

T +31 (0) 73 - 5494426

E info@tripsoftware.nl

I www.tripsoftware.nl

INHOUD

VOORWOORD

KNV-directeur
Hubert Andela
Snel verduurzamen maar wel
realistisch blijven

3

VERKIEZINGEN

De rol van Europa
in Nederlandse
mobiliteit
Kandidaten Euro-
parlement over hun
wensen en doelen

4

COLUMN

Busvervoer Ne-
derland-voorzitter
Theo Vegter
Politiek spel rond
noodzakelijke
maatregelen

9

BRANCHEORGANISATIE COLUMN

Jaarlijkse recep-
tie **KNV**
'Tijd van wegkij-
ken over mobili-
teit is voorbij'

10

**Update arbeids-
recht**
Ga actief om met
vakantiedagen

13

DUURZAAMHEID

Verduurzaming
touringcars
Zero emissie is nu
nog niet mogelijk

14

INTERVIEW

TCA-directeur: **ge-
lijk speelveld** voor
alle taxidiensten
'Samenwerking
met gemeente Am-
sterdam kan beter'

18

ONDERNEMEN

Informatiedag voor
nieuwe touringcar-
chauffeurs
Mogelijk antwoord
op groeiend tekort

22

COLUMN

Europarlementa-
riër **Wim van de
Camp**
Vierde Spoorpak-
ket en autonoom
vervoer

26

INTERVIEW

Nieuw bestuurs-
lid KNV Taxi en
Zorgvervoer
**Laurens van Re-
mortele** van ZCN
Totaalvervoer

27

Realistisch zijn over verduurzamen

Sinds een tijdje is het klimaat naast letterlijk ook figuurlijk hot. Er gaat geen dag voorbij of er verschijnt nieuws over. Is het geen verontrustend nieuws over het smelten van poolkappen of het warmer worden van oceanen, dan is het wel nieuws over klimaatspijbelen, klimaatdrammers, vlieg-schaamte, energietransitie, klimaatkosten of elektrisch rijden. Er komt geen eind aan de stroom artikelen, tweets, reportages, meningen en beleidsrapporten. Het is nog lastig om in die stroom het hoofd koel te houden en kaf van het koren te scheiden.



HUBERT ANDELA,
DIRECTEUR KNV

FOTO: BART MAAT

Als het aan KNV ligt, verduurzamen onze sectoren zo snel als mogelijk verder, maar met een realistisch beeld van wat er kan en wat er niet kan. Elke KNV-sector heeft zo zijn (on)mogelijkheden. Neem het doelgroepenvervoer. Er zijn behoorlijk wat gemeenten die in bestekken elektrisch rolstoelvervoer eisen voor 2020. Daar zouden de zorgvervoerders maar wat graag aan voldoen. Maar dat gaat om uiteenlopende redenen nog niet.

Geschikte elektrische taxibusjes zijn er nog niet, dus zouden brandstofvoertuigen moeten worden omgebouwd. Dat maakt ze onrealistisch duur. Chauffeurs moeten een ander rijbewijs gaan halen, want batterijen zorgen ervoor dat het maximumgewicht voor rijden met een B-rijbewijs overschreden wordt. En dan hebben we

het er nog niet over gehad dat er in bestekken wederom voor lagere prijzen gereden moet worden en dat de afschaffing van de vrijstelling van BPM op taxivoertuigen de onbetaalbaarheid nog schrijnender maakt.

De touringcars kennen eenzelfde probleem. Ze worden door beleidsmakers soms gemaks-halve hetzelfde behandeld als stadsbussen. Bij die laatste categorie gaat het inderdaad – en gelukkig – heel erg hard, maar bij het emissieloos maken van een touringcar komen toch echt andere zaken om de hoek kijken. Door de grotere afstanden voldoen de relatief kleine batterijen niet die vaak opgeladen worden, zoals bij een stadsbus. Grotere batterijen gaan ten koste van het aantal stoelen en dus van hoeveel een ondernemer kan verdienen met een bus. Logisch dus dat de sector vooralsnog eerst maar kijkt naar CO2-neutraal om de toch al verdraaid lage uitstoot per reizigerskilometer nog verder te vergroenen.

Gelukkig is het spoorgoederenvervoer al ontzettend ver. Waar mogelijk rijden treinen op groene stroom en of de trein nu groen rijdt of niet, een beetje goederentrein haalt meer dan vijftien (!) vrachtwagens van de weg. Dat scheelt flink veel uitstoot en neemt sowieso veel congestie weg. Kortom: het is geen kwestie van de sector wil niet, maar soms van de sector kan niet en - heel vaak gelukkig - de sector is al heel aardig op weg. In deze editie van Nederlands Vervoer komen we daar ook weer voorbeelden van tegen.

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
marijke.klos@promedia.nl

Opmaak
bureau OMA, Doetinchem

Abonneren

Alles over de abonnements-vormen 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

Damen Drukkers, Werkendam

© 2019 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 veeleelvoudigd, 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.

VERKIEZINGEN

Nederlanders mogen op 23 mei weer naar de stembussen om te stemmen voor hun vertegenwoordiging in het Europees Parlement. In 2014 werd voor het laatst gestemd en was de opkomst ruim 37 procent. Toch is het Europees Parlement van grote invloed op de mobiliteit in Nederland, stellen de Nederlandse kandidaten voor de komende verkiezingen.

TEKST: INGE JACOBS EN MARIEKE VAN GOMPEL

VERKIEZINGEN EUROPESE PARLEMENT **CRUCIAAL VOOR GOEDE** NEDERLANDSE MOBILITEIT



'WE KUNNEN DE NEDERLANDSE AMBITIES EEN DUW IN DE GOEDE RICHTING GEVEN'

De komende verkiezingen voor het Europese Parlement zijn een grote kans voor de mobiliteit in Nederland. Dat vindt D66-kandidaat Raoul Boucke. "In Nederland willen we dat alle nieuw verkochte auto's in 2030 elektrisch zijn. Dan helpt het enorm als we Europese afspraken maken over de laadinfrastructuur. Deze verkiezingen zijn dus een grote kans om de groene agenda sneller te realiseren."

Als Boucke verkozen wordt in het Europese Parlement zal hij vol gaan inzetten op een innovatie-agenda. Dat noemt hij voor de komende vijf jaar het belangrijkste thema. Dan gaat het bijvoorbeeld om innovaties voor het verminderen van CO₂-uitstoot of autonoom rijden. Dit laatste zorgt voor minder auto's op de weg en dus minder files.

Bovendien moeten beleidsterreinen beter samenwerken, zodat bijvoorbeeld transport, data en regelgeving gekoppeld kunnen worden. "We hebben ontzettend veel data in voertuigen, maar geen duidelijke regels over wie de eigenaar is van die data en wie er wat mee mag doen."

Emissiereductie staat hoog op de agenda van Boucke en innovaties kunnen daaraan bijdragen. Dan gaat het bijvoorbeeld om aerodynamische vrachtwagencabines of truck platooning. Maar ook op het gebied van reizigersvervoer zijn er nog enkele slagen te slaan om elektrische auto's aantrekkelijker te maken. Boucke vindt het bij uitstek een taak van het Europees Parlement om te voorkomen dat reizigers straks meer dan één pas nodig hebben om in Europa hun auto te laden.

"Je hebt niets aan een elektrische auto met een actieradius van 600 kilometer als je niet net zo gemakkelijk je auto in Frankrijk kunt opladen", aldus Boucke. "Dat is een manier van denken die we nu nog missen. Je ziet wel initiatieven die kant op, maar wetgeving mag die wat meer stimuleren. Dan kunnen we concrete stappen zetten naar een nieuwe, moderne en schone maatschappij."



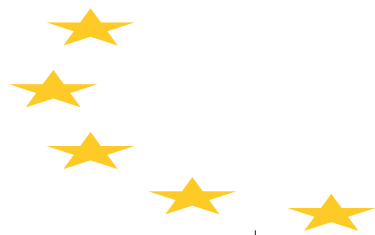
Europese afspraken zijn nodig omdat mobiliteit vaak grensoverschrijdend is. De D66'er verwijst naar eenduidige afspraken voor vrachtwagenchauffeurs die door heel Europa rijden. Over onder andere rij- en rusttijden en cabotage is nu nog geen akkoord bereikt en dat moet volgens Boucke zo snel mogelijk geregeld worden. Ook hier liggen kansen voor innovatie, namelijk door de inzet van slimme tachografen.

"Die slimme tachografen hadden we eigenlijk al moeten hebben en we moeten ze zeker zo snel mogelijk gaan gebruiken", meent hij. "In de nieuwste versies kun je precies bijhouden hoe lang een chauffeur rijdt en rust houdt. Dat maakt bijvoorbeeld

de handhaving veel effectiever en goedkoper en het scheelt papierwerk en tijd." Het is volgens hem zelfs voordelig voor de bedrijven, want dit zal betekenen dat chauffeurs minder lang naast de weg staan.

Daarnaast is Boucke van plan zich hard te maken voor meer treingebruik. "In Europa is vliegen heel goedkoop in vergelijking met de trein. Ik pleit absoluut niet voor minder reizen, maar wel voor een andere manier van voortbewegen." Hij wil daarom het vliegtuig zwaarder belasten, terwijl hij grensoverschrijdende treinen juist goedkoper en beter beschikbaar wil maken.

Dit laatste kan volgens hem door de nationale spoorboekjes beter op elkaar af te stemmen en door goed te kijken naar materieelinkoop. "In Duitsland en Nederland rijden andere locomotieven - daar moeten we vanaf, zodat treinen gemakkelijker over de grenzen kunnen rijden."



'EUROPA, GEEF DE MOBILITEITSSECTOR DE RUIMTE'

De mobiliteitssector heeft in de afgelopen jaren bij uitstek laten zien heel innovatief en ambitieus te zijn. Dit is echter enkel mogelijk wanneer het Europees Parlement de sector voldoende ruimte geeft om zelf met oplossingen voor mobiliteitsuitdagingen te komen, stelt Caroline Nagtegaal - van Doorn(VVD). Het is daarom essentieel dat er óók in het Europees Parlement volksvertegenwoordigers zitten die dit begrijpen en de sector daarin ook vrijheid geven.



In haar ogen is het belangrijk dat Europa niet te veel op detailniveau afspraken en regels neerlegt. "Wij moeten als Europa met kaders komen en dan is het aan de sector om op de proppen te komen met innovaties: van hyperloops en truck platooning tot digitale vrachtbrieven en alternatieve brandstoffen. Wij moeten de sector zelf de ruimte geven om de uitdagingen op gebied van digitalisering en duurzaamheid voortvarend op te pakken. Daar zijn zij toe en staat in ze kunnen dat als de beste."

Mobiliteit is volgens Nagtegaal een enorme verworvenheid, die dus ook gekoesterd moet worden. Daaraan kan het Europees Parlement weg degelijk een bijdrage leveren. Ze noemt daarbij het creëren van een Single European Sky (gemeenschappelijk luchtruim).

Volgens Nagtegaal heeft Europa de komende periode vier prioriteiten, waaronder digitalisering en innovatie ruim baan geven, een gelijk speelveld creëren voor eerlijke concurrentie en het uitrollen van een duurzaamheidsstrategie. Als laatste moet ingezet worden op bereikbaarheid en optimale ontsluitingen van het achterland. "We moeten zorgen voor optimale verbindingen van noord naar zuid en van oost naar west. Zowel voor goederen als voor reizigers."

Deze prioriteiten zijn cruciaal voor Nederland, volgens de VVD-politica. Nederland is namelijk een klein land, maar bij uitstek één waarin mobiliteit erg belangrijk is. Niet alleen reizen Nederlanders vaak en graag, maar er worden ook veel goederen geëxporteerd en geïmporteerd. "We zijn voor onze economie en banen afhankelijk van een goede mobiliteit. De sector brengt ons dus heel veel en iedereen profiteert ervan", aldus Nagtegaal.

"Europa heeft nu een mooie positie en moet moeite doen om die positie te behouden. In China gaan de ontwikkelingen erg snel, maar ook veranderingen door Trump en Brexit hebben effecten op Europa en op de logistieke en transportsector." Om koploper te blijven, denkt Nagtegaal daarom dat nagedacht moet worden over echt baanbrekende technologieën op het gebied van mobiliteit.

"Ik wil dat ze buiten Europa denken: wauw, in Europa vliegen ze elektrisch. Of: wauw, in Europa brengen ze truck platooning echt in de praktijk", schetst de politica twee voorbeelden. "We zijn dan innovatief bezig, het helpt het klimaat én het helpt onze concurrentiepositie. We kunnen en moeten baanbrekend zijn en juist daarom kan Europa niet te bemoederend en restrictief zijn. Geef de sector de ruimte."

'FATSOENLIJK LOON GAAT BOVEN DIVIDEND VAN AANDEELHOUDER'

Bij het vervoer van mensen en van goederen moet de mens centraal staan. Dit betekent dat een fatsoenlijk loon en goede arbeidsvoorwaarden boven het dividend van de aandeelhouder moeten gaan. Daarvoor wil Arnout Hoekstra, beoogd lijsttrekker van de SP, in Europa strijden.



FOTOCREDIT: WIEBE KIESTRA

Eerlijke arbeidsvoorwaarden zijn dus het belangrijkste speerpunt voor de SP op het gebied van mobiliteit in de komende vijf jaar. "Ik maak mij zorgen over de concurrentie onder chauffeurs", aldus Hoekstra. "Hier zijn vooral de bedrijven en hun aandeelhouders bij gebaat.

"Eerder deze maand was ik op de grensovergang bij Hazeldonk aanwezig bij een actie van vrachtwagenchauffeurs. Zij maken zich zorgen over de rusttijden, het aantal internationale ritten per week en de omstandigheden waaronder zij onderweg moeten overnachten. Ik wil hen daarin steunen. Dit is een actuele discussie die ook na de verkiezingen zal worden voortgezet."

Andere uitdagingen waar Hoekstra denkt dat de mobiliteitssector mee te maken zal krijgen, zijn de betaalbaarheid en bereikbaarheid van het OV en het behalen van de klimaatdoelstellingen. Juist op het gebied van klimaat en milieu moeten Europese richtlijnen overwogen worden. Daarbij vindt hij het belangrijk dat de lasten rechtvaardig worden verdeeld.

Aan die uitdagingen kan het hoofd worden geboden door een vinger aan de pols te houden bij de ontwikkeling en aanpassing van wetgeving. Elke keer dat wordt nagedacht over nieuwe wetgeving, moet worden gevraagd wat dit betekent voor mensen in Nederland, werknemers, het midden- en kleinbedrijf en de gebruikers. "Is wat wordt voorgesteld wel rechtvaardig?", vraagt Hoekstra zich hardop af.

De besluiten die door het Europees Parlement worden genomen, hebben veel invloed op de mobiliteit in Nederland. "Denk aan voorschriften op het gebied van emissie, de mobiliteitspakketten die op dit moment in Europa behandeld worden of verordeningen en richtlijnen van de interne markt. Noem maar op, er is invloed vanuit Europa."

Dit komt omdat mobiliteit en vervoer over grenzen heen plaatsvinden en zich dus niet beperken tot één lidstaat. Hoekstra: "Wel denk ik dat, juist vanwege de wijze waarop besluitvorming plaatsheeft, deze zo dicht mogelijk bij de betrokkenen moet plaatsvinden en dat daarbij hun invloed goed gewaarborgd is en blijft."



'BLIJVEN INZETTEN OP MODAL SHIFT'

CDA'er Wim van de Camp heeft al vijf jaar dienst gedaan als Euro-parlementariër en in die rol heeft hij zich hard gemaakt voor mobiliteit. Voor de komende jaren ziet hij de modal shift, technische vooruitgang, duurzaamheid en stadsmobiliteit als de belangrijkste uitdagingen op dit thema in Europa.



"Technische innovatie staat bij het CDA op nummer één, waarbij je bijvoorbeeld kunt denken aan het moderniseren van vervoersstromen via platooning. De basisgedachte is daarbij nog steeds de modal shift. We willen het vervoer van de weg verschuiven naar de binnenvaart en het spoor."

Van de Camp verwacht verder dat de individuele auto uit steden zal verdwijnen. Want auto's met een verbrandingsmotor vervangen door elektrische auto's of door zelfrijdende auto's zal de verkeersverstoppingen niet voorkomen. Ook die voertuigen hebben rubberdeeltjes en zorgen voor fijnstof.

"Ik voorzie een grote collectivisering van het stadsvervoer", aldus de CDA'er. "Dit is geen taak van de EU, maar we kunnen wel best practices delen van steden waar dingen goed werken, zoals Parijs, Praag en Boedapest. Daarnaast bestaan er Europese subsidies om innovaties te stimuleren."

Verder moet Europa de handschoen op het gebied van klimaat oppakken. De emissiewetgeving zal intensiever worden, onder andere door de afspraken die in het regeerakkoord zijn vastgelegd. "Dit vraagt om Europese wetgeving die uitnodigt tot innovatie. Die moet niet worden beperkt door de belangen van de huidige auto-industrie. Als je gifwolken in Wallonië hebt, dan stoppen die niet aan de grens bij Hazeldonk of Maastricht. De milieuwetgeving heeft een zeer Europees karakter."

"Europa zal daarnaast met wetgeving en subsidies voor autonoom vervoer komen om de Europese samenwerking te bevorderen. Je ziet dat bijvoorbeeld alleen in Nederland er al een stuk of acht tot tien projecten zijn op het gebied van ontwikkeling van zelfrijdende auto's. Wij willen de samenwerking stimuleren."

Mijnenveld in de mist

Zoals u weet wordt er al maanden in Brussel gesteggeld over de voorstellen van de Europese Commissie om de mobiliteitswetgeving van een update te voorzien. Inmiddels zijn we zo ver dat er een heus mijnenveld is ontstaan waar we ook nog eens in de mist doorheen moeten laveren. Het meest in het oog springende hierbij is dat de voorstellen die noodzakelijk zijn om de branche gezond te houden in een ouderwets politiek spel terecht dreigen te komen.

THEO VEGTER, VOORZITTER BUSVERVOER NEDERLAND

Het gaat hierbij voornamelijk om meer flexibiliteit in de sector creëren door een relatief kleine aanpassing in de rij- en rusttijden. Voor mij staat voorop dat je een goed product kan leveren waar enerzijds de reiziger om vraagt en dat anderzijds ook goed is voor de arbeidsomstandigheden van onze chauffeurs. Op die manier profiteert iedereen: de branche kan de klant beter bedienen, de ondernemer kan een gezond bedrijf in stand houden en de chauffeur heeft een goede baan.

Inmiddels hebben de mobiliteitspakketten zoveel vertraging opgelopen dat we mogelijk pas na de Europese verkiezingen in mei duidelijkheid krijgen. Dat zou ontzettend jammer zijn. Niet in de laatste plaats omdat Wim van de Camp dan afzwaait. Hij verzette de afgelopen maanden bergen werk en bracht als rapporteur steeds afgewogen amendementen in het debat. Zo maakte hij zich hard voor een duidelijk onderscheid in de wetgeving tussen vrachtvervoer en busvervoer. Ik mag hopen dat we na de verkiezingen wederom goede rapporteurs, die met dezelfde brede blik naar de



materie kunnen kijken, op dit dossier krijgen.

Ondertussen komt de volgende Europese uitdaging er alweer aan: de Clean Vehicles Directive, oftewel de richtlijn schone voertuigen. Vanaf deze plek is al meerdere keren aangegeven dat de bus verreweg het meest milieuvriendelijke voertuig is om je mee door Europa te laten verplaatsen. Gelukkig wordt

dat nu langzamerhand herkend en erkend. Het plan bevat veel voorstellen tot vergroening, maar erkent tegelijkertijd dat het vanwege de noodzakelijke actieradius met deze ontwikkeling in onze sector nog niet zo snel gaat als we zouden wensen. Daar worden we zeker niet voor gestraft, omdat breed erkend wordt dat de uitstoot per reizigerskilometer al ongeëvenaard laag is. Dit neemt niet weg dat er nog voldoende te doen is.

Het werk ligt sowieso nooit stil. De naderende Brexit levert veel ondernemers de nodige hoofdbrekens op. De problematiek van de btw blijft een heikel onderwerp. Een goede cao is onontbeerlijk. Kortom, er is altijd genoeg om me als voorzitter voor in te zetten.

DRIJFVEREN VOOR VERANDERING ZIJN AANWEZIG

NEDERLANDS VERVOER MAART 2019





Honderden KNV-leden en relaties uit de mobiliteitssector verzamelden zich op 4 februari voor de traditionele KNV-nieuwjaarsreceptie in de Sociëteit De Witte in Den Haag. Daar sprak voorzitter Bertho Eckhardt de aanwezigen toe over het belang van samenwerking in de mobiliteitssector en beschreef voorzitter van de klimaattafel voor mobiliteit Annemieke Nijhof haar visie op mobiliteit. Het klimaatakkoord is ambitieus maar haalbaar, zo liet ze de aanwezigen weten.



Bertho Eckhardt opende de nieuwjaarsreceptie door zijn waardering uit te spreken voor het momentum dat nu door mobiliteitssector is bereikt. “Mobiliteit is traditioneel een thema dat weinig maatschappelijke en politieke aandacht krijgt. Dat is nu anders. Dat komt aan de ene kant omdat het steeds voller wordt op de wegen en in het OV en aan de andere kant omdat het klimaat nu veel aandacht krijgt. De tijd van weggijken is voorbij.”

Hij benadrukte opnieuw hoe belangrijk het was om samen te werken als de sector verder wil komen. Hij ziet een oplossing in het integraal bekijken van mobiliteit. Soms is lightrail de beste optie, andere keren is dat een bus of een taxi. Mobility as a Service zoals het bedoeld is. “Dan krijgen we een win-win-situatie, voor reizigers, overheden en mobiliteitsaanbieders.

Zorgeloze mobiliteit

Hij droeg hierna het stokje over aan Annemieke Nijhof, voorzitter van de klimaattafel voor mobiliteit. Zij schetste een toekomstbeeld voor zorgeloze mobiliteit. Een maatschappij waar iedereen toegang heeft tot mobiliteit en elke reis van A naar B mogelijk is. Dit moet gebeuren met emissieloos vervoer, dat bovendien o verkeersdoden veroorzaakt en persoonlijk is. Het is niet alleen een middel voor verkeer, maar ook voor inclusiviteit door het gebruik van collectief vervoer.

In de toekomstvisie van Nijhof is ook een grote rol weggelegd voor het spoorvervoer. “De onbewaakte spoorovergangen zijn verdwenen en door innovaties en hogere voltages kunnen we het spoor veel optimaler benutten. Doordat we CO2 zijn gaan beprijzen is de concurrentiepositie van het spoor bovendien veel verbeterd.” Als laatste is de pakketbezorging veel efficiënter ingericht, waardoor het aantal bestelbusjes in de stad fors vermindert. “Dit lijkt misschien een utopie, maar ik denk dat het echt kan.”

Van bezit naar gebruik

Ze erkende dat die veranderingen niet van vandaag op morgen zullen plaatsvinden, maar benadrukte dat de wereld sneller verandert dan voor te stellen is. Dit komt on-

der meer door technologie en de omslag naar een 24-uurs economie. Dit biedt bijvoorbeeld kansen voor de aanpassingen van starttijden op hogescholen en universiteiten en dus voor een veel betere spreiding van de reizigersstromen.

Nijhof benoemde daarnaast de omslag van bezit naar gebruik en het klimaat als belangrijke drijfveren. Ze gebruikte daarnaast haar eigen ervaring om de aanwezigen te wijzen op het risico van niet over de grenzen kijken. “Ik merk dat ook bij mobiliteit nog erg langs de lijnen van de eigen modaliteit wordt gedacht. We zoeken niet altijd naar de meest efficiënte manier om van A naar B te gaan, maar denken nog te veel: krijg ik de reiziger of krijgt de andere partij de reiziger? En hebben we wel een level playing field? Het zal enorm helpen als het ons lukt de kanteling te maken en te kijken naar het meest efficiënte systeem.”

Ze riep de sector verder op aan de buitenwereld duidelijk te maken dat er veel werk wordt verricht voor een duurzaam en bereikbaar Nederland. “Jullie praten met elkaar, maar de buitenwereld weet er weinig van.” Dat moet veranderen, want mobiliteit is erg belangrijk in de samenleving. Ze gaf de aanwezigen twee tips mee. Ten eerste moet de sector zich duidelijker profileren als duurzaam en ten tweede moet de sector flink investeren in innovatie. Nijhof: “Een groot deel van de vraagstukken zullen we moeten oplossen met innovaties die er nu nog niet zijn.”

Het vervallen van wettelijke vakantiedagen

KNV-jurist Patrick Mommers bespreekt in deze rubriek onderwerpen op het gebied van arbeidsrecht. Deze keer: hoe om te gaan met het opnemen en vervallen van vakantiedagen. Voor werkgevers is het belangrijk om hier een actief beleid in te voeren.

MR.PATRICK MOMMERS, KNV-JURIST

Volgens de Nederlandse wet zijn werknemers in principe zelf verantwoordelijk voor het opnemen van vakantiedagen. Soms nemen werknemers echter geen of weinig vakantiedagen op. Wettelijke vakantiedagen (de twintig dagen per jaar waar elke fulltimer recht op heeft) vervallen binnen een half jaar na het jaar waarin ze zijn opgebouwd. Op bovenwettelijke vakantiedagen is een verjaringstermijn van vijf jaar van toepassing.

De eerder genoemde korte vervaltermijn van een half jaar geldt niet als de werknemer redelijkerwijs niet in staat is geweest om de vakantiedagen op te nemen. Dat speelt bijvoorbeeld in gevallen waarin werknemers volledig arbeidsongeschikt zijn en totaal niet kunnen reïntegreren. De werknemer zal moeten aantonen dat hier sprake van is.

Van belang is dat het recht op vakantie ook is vastgelegd in Europese regelgeving. In Europees verband wordt erg veel waarde gehecht aan het daadwerkelijk opnemen van vakantiedagen door werknemers. Op die manier kunnen zij bijkomen van hun werk, ontspannen en over vrije tijd beschikken. Die lijn is al lange tijd te zien in uitspraken van het Europese Hof van Justitie. Ook rechters in Nederland moeten rekening houden met de beslissingen van dat Europese Hof.

In een aantal uitspraken heeft het Europese Hof aangegeven dat vakantie-rechten kunnen vervallen als de werknemer daadwerkelijk de mogelijkheid heeft gehad om gebruik te maken van zijn recht op vakantie. Ook is van belang dat het Hof werknemers als de zwakkere partij binnen een arbeidsverhouding beschouwt. Daarom moet volgens het Hof worden vermeden dat de verantwoordelijkheid om ook echt



vakantiedagen op te nemen alleen bij de werknemer ligt. Als dat zo zou zijn, zou een werkgever simpelweg kunnen afwachten of een werknemer vakantie aanvraagt, of niet. Dezelfde werkgever zou dan kunnen stellen dat als er geen vakantie-aanvraag is gedaan, het recht op vakantie gewoon is vervallen als de vervaltermijn is verstreken. Het Hof ziet het dus niet op deze manier en vindt dat óók de werkgever een verantwoordelijkheid heeft om er voor te zorgen dat de vakantiedagen worden opgenomen.

Wat betekent dat in de praktijk? Werkgevers hoeven werknemers in elk geval niet te dwingen om werkelijk vakantiedagen op te nemen. Maar een werkgever moet wel (aantoonbaar) zijn werknemers in staat stellen om dat te doen. Volgens het Hof moet een werkgever waar nodig een werknemer formeel aanzetten om vakantie op te nemen, waarbij de werkgever dan tevens dient aan te geven dat de vakantie-rechten over enige tijd zullen vervallen. Natuurlijk zal dat op tijd moeten gebeuren, zodat de werknemer in kwestie de vakantiedagen nog vóór het verstrijken van de vervaltermijn kan opnemen.

Het is op basis van deze uitspraken zaak om als werkgever actief in de gaten te houden wanneer vakantie-rechten van werknemers vervallen, hen op tijd –aantoonbaar– te wijzen op het feit dat de rechten gaan vervallen en wanneer dat gebeurt, dat de vakantiedagen vóór die tijd moeten zijn opgenomen en dat de vakantie-rechten ook echt vervallen als dit niet of te laat gebeurt. De werkgever moet dus kunnen stellen en bewijzen dat een werknemer bewust, en wetende wat de gevolgen zijn, heeft afgezien van het opnemen van de wettelijke vakantie-rechten.

VERGROENING: TOURINGCARBRANCHE HEEFT NOG EEN LANGE REIS VOOR DE BOEG

Hoewel de toekomst groen is, laat hij in de touringcarbranche nog eventjes op zich wachten. Duurzaam ondernemer Elske van de Fliert (Zero-E) sprak op het jaarcongres en de algemene ledenvergadering van Busvervoer Nederland over CO2-vermindering. “Er wordt gezegd: alles moet groener. Da’s toch een beetje makkelijk praten; op het moment kán nultuitstoot simpelweg niet.”

TEKST: STEFAN KEERSSEMEECKERS

Van de Fliert studeerde Industrieel Ontwerp in Delft, en werkte daarna bij DAF. Bij de vrachtwagenfabrikant hield ze zich bezig met de uitstoot en de levenscyclus van de voertuigen. Sinds 2007 is ze duurzaam ondernemer; gericht op groener, schoner en slimmer rijden.

Beperkte opties

Hoewel nulemissie nog ver weg is, valt er door touringcarbedrijven nog wel winst te boeken qua CO2-reductie. Volgens Van de Fliert zit de sector echter in een impasse. Ontwikkelingen die in andere branches

succes boeken, zijn nog geen serieus alternatief voor touringcars. “Elektrisch rijden is natuurlijk erg in opkomst; voor de zakelijke autorijder en ook steeds meer voor particulieren. Voor touringcars is de techniek helaas niet zomaar geschikt. De actieradius van een elektrische bus is nog beperkt, en bij de fabricage worden zeldzame metalen gebruikt. Je elimineert weliswaar de CO2-uitstoot, maar het is nog steeds schadelijk voor het milieu.”

Van de Fliert ziet meer in een toekomst die wordt aangedreven door waterstof.

“Voor deze techniek heb je ook zeldzame metalen nodig, maar hij is potentieel véél efficiënter dan een batterij. Ik verwacht dat waterstof een grote stap vooruit betekent voor de touringcarsector. Op dit moment is de techniek er helaas nog niet klaar voor. Hierdoor bevinden touringcarbedrijven zich in een lastige situatie. Sommige willen wel vergroenen, maar de opties zijn gewoon erg beperkt.”

Afslankprogramma

Is een klimaatneutrale touringcarsector op de korte termijn realistisch? “Ik zie



het natuurlijk heel graag gebeuren. Het is makkelijk praten over klimaatneutraal rijden, maar momenteel kan het eigenlijk niet. Ik heb echt begrip voor de sector en het ontbreken van de vraag.” Als duurzaam ondernemer probeert Van de Fliert bedrijven wel te helpen om de CO₂-uitstoot in elk geval te minimaliseren. Ze ontwikkelde met haar bedrijf Zero-E het zogeheten CO₂ Afslankprogramma.

“In een vijfdelige workshop kijken we met de mensen die bij de bedrijven werken naar hoe het beter kan. Vanuit de da-

gelijkse praktijk bedenken we concrete doelstellingen en maken we een plan om ze te implementeren. Je reduceert je uitstoot niet van de ene op de andere dag, maar elk bedrijf kan er in zijn eigen tempo naartoe werken.” Van de Fliert neemt met de werknemers het wagenpark, de mobiliteit, het beleid, gedrag en tot slot de keten onder de loop.

“We kijken uitgebreid naar hoe het in elk geval zo zuinig mogelijk kan.” Hoewel nu-lemissie nog ver weg is, liggen er volgens haar ook kansen in het verminderen van

uitstoot. “Het is best mogelijk dat een onderneming binnenkort vol inzet op duurzaamheid en zich afficheert als ‘het groenste touringcarbedrijf’.”

Andere benadering

“Bedrijven die werken met aanbestedingen, bijvoorbeeld overheden of vervangend busvervoer bij het uitvallen van treinen, zijn helemaal vóór. Zij zetten groots in op het verminderen van uitstoot. Ze moeten eigenlijk wel, want het is een vereiste.” Voor andere touringcarbedrijven ligt het een stuk ingewikkelder. “De vraag



100% HVO

Hydrotreated vegetable oil (HVO) is een hernieuwbare brandstof, die wordt gewonnen uit biomassa. Deze stoffen, zoals afgewerkt frituurvet, worden behandeld met waterstof, vergast en weer verwerkt tot vloeibare brandstof.

In tegenstelling tot Gas-To-Liquid-diesel (GTL), wordt 100% HVO niet gemaakt van fossiele grondstoffen. Hoewel de verbranding van GTL en 100% HVO hetzelfde is, zorgt het productieproces van HVO voor minder CO₂-uitstoot. Ten opzichte van normale diesel reduceren zowel GTL als HVO de uitstoot van stikstof, fijnstof en zwavel. Bijkomend voordeel is dat GTL en HVO geen aanpassing van de dieselmotor vereist.

Recent stapte de Haarlemse touringcaroperator Jan de Wit Group al over op het gebruik van 100% HVO. Het bedrijf hoopt de CO₂-uitstoot van zijn vloot (100 touringcars) met 90% te reduceren. De Jan de Wit Group ziet de brandstof als geknipte tussenoplossing tot de overstap naar waterstofaandrijving. De onderneming verwacht dat de benodigde technologie en infrastructuur over vijf à tien jaar beschikbaar zullen zijn.

Fabrikanten als Toyota en Hyundai geloven in een toekomst die wordt aangedreven door waterstof. Toyota hoopt dat zijn brandstofceltrucks binnen vijf jaar een serieus alternatief zijn voor dieselvrachtwagens. Het Amerikaanse Nikola Corp presenteert in april twee nieuwe vrachtwagens: een torpedofront voor de Amerikaanse markt, en een frontstuurmodel dat is bedoeld voor Europa.



vanuit de consument is er eigenlijk niet; die wil gewoon vervoerd worden. CO₂-reductie gaat gepaard met investeringen en in die zin ontbreekt het aan noodzaak." Het blijft lastig. "Veel vakantiereizigers interesseert het helemaal niet hoe vervuילend hun bus is. Of een touringcarbedrijf er - naast minder uitstoot - verder baat bij heeft, is onzeker."

De term 'elektrisch rijden' wordt vaak gebruikt, maar de techniek is niet makkelijk toepasbaar op alle vervoerssectoren. "Lijnbussen in het openbaar vervoer rijden in principe voorspelbare routes,

dus daar is meer mogelijk. Met een touringcar vang je de ene keer gestrande treinreizigers op, en de week erop rijd je met jongeren naar Spanje. Beiden vereisen een totaal andere benadering en infrastructuur. In China zien we dat elektrische touringcars wél gebruikt worden, maar die markt is natuurlijk niet te vergelijken."

In de spiegel kijken

Touringcars vormen toch ook een aparte markt. De relatief kleine touringcarsector staat niet bepaald vooraan als het gaat om technologische vernieuwing. "Ver-

voersfabrikanten richten zich allereerst op vrachtwagens, op ruime afstand gevolgd door bussen voor het openbaar vervoer. Touringcars komen dáár nog eens achteraan, dus het is ook niet zo dat bedrijven érg veel keuze hebben qua samenstelling van het wagenpark."

Hoewel het perspectief op nulmissie momenteel dus niet bijzonder goed is, kan het ook geen kwaad om soms even in de spiegel te kijken. "Ik hoor af en toe nog steeds dat chauffeurs hun bus een uur lang stationair laten draaien. Dan gebruik je de touringcar eigenlijk als een soort



‘strandkachel’. Op het gebied van rijgedrag kan er ook winst geboekt worden. Voor een échte omslag zijn de omstandigheden nog niet optimaal, maar met een beetje inzet kom je al ver.”

Op dit moment is Van de Fliert voorstander van Hydrotreated Vegetable Oil (HVO), oftewel ‘blauwe diesel’. “Bedrijven zouden ook hun CO₂-emissie kunnen compenseren. Dat is beter dan helemaal niets doen. Het gevaar is wel dat ze dan misschien denken: ‘Oh, we compenseren onze uitstoot al, dus we zijn nu eigenlijk klaar...’”

CO₂-REDUCTIE WEL ÉN GEEN THEMA

Hilbert Michel, beleidsmedewerker van Busvervoer Nederland: “Wij en onze leden herkenden ons zeker in de pijn- en knelpunten die Elske benoemde. Daarnaast begrepen we van veel aanwezige leden dat haar nuchtere benadering érg werd gewaardeerd.”

Volgens Michel is de CO₂-vermindering wel én geen thema voor de touringcarbranche. “De sector wil wel vergroenen, maar we zien tegelijkertijd weinig mogelijkheden. Qua uitstoot per reizigerskilometer zitten we al aan de goede kant van de streep, maar de volgende stap, nul uitstoot, is véél moeilijker.” Lange reizen zijn met elektrische aandrijving gewoon nog niet mogelijk. “Al was het technisch mogelijk, dan speelt de oneerlijke concurrentie van bijvoorbeeld het vliegtuig nog een rol.” Michel doelt op de btw-vrijstelling op vliegtickets en het ontbreken van accijns op kerosine. “De benodigde investeringen zijn daardoor eigenlijk niet terug te verdienen.”

De toekomst lijkt dus óók voor touringcars groen, maar volgens Michel is het even wachten op het juiste moment. “Helaas lukt dat niet zelfstandig; ondanks de goede wil zijn we daar te klein voor. Qua ontwikkelingen in de aandrijvingstechniek volgen we als sector de vrachtwagens; de aandrijving van de voertuigen verschilt eigenlijk nauwelijks van elkaar.”

Michel blijft optimistisch, als hij ziet hoe snel de ontwikkelingen gaan in de vrachtwagenbranche. “Er wordt al veel gewerkt aan elektrische trucks, waterstofaandrijving, brandstofcellen; het is een kwestie van tijd voordat touringcars ook de volgende stap kunnen zetten.”

DIRECTEUR TCA WIL EEN **GELIJK** **SPEELVELD** VOOR **ALLE** TAXIDIENSTEN

In de dynamische taximarkt van Amsterdam valt volgens Hedy Borreman, directeur van Taxi Centrale Amsterdam, nog een hoop te winnen. Zo ligt de focus van de gemeente volgens haar vooral op de Toegelaten Taxi Organisaties en de opstapmarkt, terwijl juist daarbuiten van alles misgaat. Borreman zou daarom graag een gelijk speelveld voor alle taxidiensten zien. Ook de samenwerking met de gemeente kan in haar ogen naar een hoger plan worden getild.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

Hedy Borreman werkte een klein jaar bij TCA toen ze er in mei 2017 directeur werd. Ze hield zich destijds al bezig met het maken van marketingplannen voor de organisatie. Het directeurschap bood haar de kans om die plannen ook uit te voeren en TCA weer op de kaart te zetten, zoals ze het zelf destijds formuleerde. Voor de buitenwereld werd dat bijvoorbeeld zichtbaar in vaste ritprijzen en het in het zonnetje zetten van de 250 miljoenste passagier. Intern is er nog meer nadruk komen te liggen op kwaliteit en optimaal inspelen op de uitdagingen in de buitenwereld.

Een goed voorbeeld daarvan is elektrificering. TCA heeft een programma in het leven geroepen om het voor de aangesloten chauffeurs beter mogelijk te maken een elektrische taxi aan te schaffen. “Dat loopt goed, de teller staat nu op zo’n 170 elektrische taxi’s”, legt Borreman uit. “De beschikbaarheid van voertuigen is echter nog wel

beperkt. Daardoor kunnen en willen niet alle chauffeurs nu al de overstap maken.”

De gemeente wil eigenlijk dat de elektrificering nóg sneller gaat, vertelt Borreman. “Prima om zoiets te vragen van de markt, maar daar moet dan wel iets tegenover staan in bijvoorbeeld de vorm van een veel uitgebreidere laadinfrastructuur en voldoende standplaatsen. Bovendien gaat dit beleid alleen over de Toegelaten Taxi Organisaties, terwijl er in Amsterdam ook heel veel taxi’s rondrijden buiten het TTO-systeem. Dit geven we ook allemaal aan in ons overleg met de gemeente.”

Strijd om taxiklant heeft gevolgen

Met alle ontwikkelingen die er gaande zijn, hebben taxi-chauffeurs in Amsterdam het niet altijd even makkelijk. Er wordt op aangedrongen dat ze elektrisch rijden, maar de beschikbaarheid van voertuigen en laadpalen is gering, terwijl de actieradius van de auto’s nog beperkt is. De btw





Hedy Borreman, directeur van Taxi Centrale Amsterdam

is verhoogd, de BPM-teruggaveregelung wordt afgeschaft en met de enorme aantallen taxichauffeurs in de hoofdstad is er simpelweg een strijd om de taxiklant gaande. En dat heeft zijn gevolgen, merkt Borreman.

“Met alles wat er speelt, zien we wel steeds vaker dat chauffeurs zich nog eens goed beraden op de vraag of ze wel door willen gaan in dit werk. Zeker met de platformen die taxivervoer tegen goedkope prijzen aanbieden, zoals

Uber en ViaVan, is het vaak knokken voor je inkomen. Voor de consument werkt het, dat snap ik. Maar er is een schaduwzijde, want die chauffeur die dat goedkope ritje rijdt moet ook genoeg kunnen verdienen.”

Komt het van twee kanten?

Concurreren met aanbieders als Uber en ViaVan is eigenlijk niet mogelijk voor TCA. “En dat willen we ook niet”, bena-



drukt Borreman. “Wij bemiddelen net als die platformen op het gebied van taxiritten, maar dan wel met een goede balans tussen een aantrekkelijke ritprijs en de mogelijkheid voor aangesloten chauffeurs om genoeg te verdienen. Voor de ritverdeling betalen chauffeurs een vaste contributie en verder zijn ze ons geen commissie verschuldigd.”

Zoals meer mensen in de traditionele taximarkt pleit Borreman voor een gelijk speelveld voor alle aanbieders van taxivervoer. In een maximering van het aantal taxivergunningen ziet zij ook wel iets, al geeft ze meteen aan dat zo iets in de praktijk lastig te realiseren is. Hoe dan ook: over al deze en andere zaken wordt veel overlegd met de gemeente. Komt het in die gesprekken ook echt van twee kanten?

“Dat gevoel hebben we niet altijd”, erkent Hedy Borreman. “Het komt geregeld voor dat zaken gewoon worden meegedeeld. Later lees je dan terug dat iets in overleg met de TTO’s is besloten, maar dat is zeker niet altijd het geval. Zo gaat er een aantal standplaatsen verdwijnen en daar staat niets tegenover. De gemeente Amsterdam is volop bezig met duurzaamheid. Maar er is niets duurzaam aan een taxi die rondjes moet rijden omdat hij niet terechtkan op de standplaats.”

Betalen voor standplaats

Met ingang van 2019 zijn de Amsterdamse TTO’s zelf verantwoordelijk voor een deel van het standplaatsmanagement geworden. Er zijn standplaatsen aangewezen waar lang niet alles gaat zoals het moet

gaan. De TTO’s moeten van de gemeente zelf aan de slag om dat op te lossen. Volgens Borreman zal dat waarschijnlijk gebeuren met door de TTO’s ingehuurd toezichthouders, met als gevolg dat chauffeurs moeten betalen om op die standplaatsen te staan.

“Op zich zijn we niet tegen het idee dat de gebruiker betaalt”, legt Borreman uit. “Maar het zou wel goed zijn als de gemeente een maatstaf ontwikkelt om te beoordelen of TTO’s echt bezig zijn met het waar nodig verbeteren van het gedrag van de chauffeurs. En dat betekent ook dat er wordt ingegrepen als een TTO dat niet of onvoldoende doet. Maar hoe het allemaal gaat uitpakken, dat weten we nog niet. Het wordt één groot leerproces”, voorspelt Borreman. Overigens doen de TCA-chauffeurs veel besteld





werk. “Dat betekent dat ze kritisch kunnen zijn op welke standplaatsen ze aandoen. Zij zullen niet zo gauw op de standplaats op het Leidseplein gaan staan, tenzij het daar heel druk is met klanten en de doorlooptijd kort is.”

Bepaalde chauffeurs aanpakken

Voegt die werkwijze met TTO's nou echt wat toe aan het doel, een betere kwaliteit van het taxivervoer in de opstapmarkt? “Wat mij betreft niet”, is Borreman duidelijk. “De gemeente heeft hiermee een middel in handen om een bepaalde groep chauffeurs aan te pakken. Tot voor kort werd er eigenlijk niet gekeken naar alle andere chauffeurs die ook in de stad rijden. En als je bedenkt hoeveel taxi's er in Amsterdam rijden, valt het met de excessen onder TTO-chauffeurs enorm mee.”

“Wat op het moment wel de spuigaten uitloopt, is het aantal grote ongelukken met chauffeurs die niet bij een TTO zijn aangesloten maar via platformen hun diensten aanbieden”, vervolgt Borreman. “Dit hele stelsel behoeft hernieuwde aandacht. Helaas lijkt het versoepelen van de regels nu ook de keerzijde aan het licht te brengen.”

Kwaliteit en gedrag

Intussen was er onlangs wel een mooie mijlpaal. Kort voor kerst werd de 250 miljoenste passagier met een TCA-taxi vervoerd. Op vrijdag 21 december viel het uur waarin die rit werd gereden. Tien passagiers die zich in dat uur in een TCA-taxi bevonden, werden uitgenodigd in Café Nol. Daar werd Sofie Bergkotte officieel geselecteerd als passagier nummer 250 miljoen, wat haar een jaar lang gratis reizen met de taxi's van TCA opleverde. Na deze mijlpaal werkt TCA verder aan zijn doelstellingen.

“Chauffeurs moeten zich er soms nog meer bewust van worden dat ze onderdeel uitmaken van TCA”, legt Hedy Borreman uit. “Met TCA staan we voor kwaliteit en daar hoort bepaald gedrag bij. Aan die bewustwording gaan we nog wat meer werken. Daarnaast hebben we, ook vanwege het TTO-systeem, het liefst dat mensen via onze app een taxi bestellen. Daar zetten we sterk op in, ook met partners als hotels en beursorganisaties. Verder zijn we aangesloten op apps als Tranzer en Whim en doen we mee aan de Mobility as a Service-pilot in Amsterdam, zodat we mee blijven gaan in de ontwikkelingen van de mobiliteitsmarkt.”

VEEL POTENTIËLE



NEDERLANDS VERVOER MAART 2019

De organisatie was vanwege het matige weer nog bang voor een slechte opkomst, maar uiteindelijk kwamen er maar liefst tachtig belangstellenden naar een informatiedag over het beroep van touringcarchauffeur. De komende tijd moet blijken of dit de betrokken bedrijven ook helpt met het invullen van hun openstaande vacatures.

Het groeiende tekort aan touringcarchauffeurs is één van de grootste uitdagingen waar de sector zich voor gesteld ziet. Dat heeft enerzijds te maken met vergrijzing en anderzijds met een gebrek aan instroom. Van de huidige chauffeurs is ruim 43 procent tussen de 51 en 64 jaar oud. Bijna 20 procent zit tussen de 36 en 50 jaar, en een kleine 9 procent is 21 tot 35 jaar oud. Slechts 0,2 procent is jonger dan 21 jaar. Maar het meest opvallende is dat de op één na grootste groep, ruim 28 procent, 65 jaar of ouder is.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

TOURINGCARCHAUFFEURS OP INFORMATIEDAG IN ROTTERDAM



De aanwas van nieuwe chauffeurs wordt ook beperkt doordat in dezelfde vijver wordt gevist als transportbedrijven en OV-bedrijven. In de branche leeft het besef dat nieuwe chauffeurs zich niet vanzelf massaal zullen aandienen. Zo ook bij de zestien bedrijven die met elkaar de Touringcar Kring Rotterdam vormen. Samen met het Fonds Scholing en Ordening voor het Besloten Busvervoer, kortweg FSO, werd in januari een informatiedag gehouden voor iedereen die meer wilde weten over het vak van tou-

ringcarchauffeur. Plaats van handeling was het parkeerterrein bij de SS Rotterdam, waar voldoende ruimte was om de bussen te plaatsen en uitproberen.

Aangeklopt bij UWV

“Met geld van het Europees Sociaal Fonds hadden we afgelopen zomer al een soortgelijke dag georganiseerd”, vertelt Annemarie Ebbendorf. Zij is beleidsmedewerker bij FSO. “De samenwerkende touringcarbedrijven uit Rotterdam verzochten ons om nogmaals

aan zo’n dag mee te werken en dat deden we graag.” De bedrijven hebben werk gemaakt van de promotie van de dag, want zo iets valt of staat natuurlijk met voldoende deelnemers.

Daarom werd er ook aangeklopt bij uitkeringsorganisatie UWV. Mensen uit de regio met een WW- of bijstandsuitkering zijn op bepaalde competenties gescreend om te bekijken of het bezoeken van de informatiedag voor hen interessant kon zijn. “Eén van die competenties



is hospitality, ofwel gastvriendelijkheid. Maar natuurlijk ook of iemand al een rijbewijs D heeft dat hij of zij nog niet heeft gebruikt om als touringcarchauffeur te werken”, legt Ebbendorf uit.

Een interessante doelgroep wordt bijvoorbeeld gevormd door mensen die als vrachtwagenchauffeur hebben gewerkt en vanuit een uitkeringssituatie graag weer iets met hun groot rijbewijs willen gaan doen. Andere groepen liggen wellicht minder voor de hand. Ebbendorf: “Zo is er ook gekeken naar mensen die hebben gewerkt voor een bank of verzekeraar. Dat zijn namelijk sectoren die vaak gebruik maken van touringcars, waardoor er al enige bekendheid mee is. En bovendien zijn dat branches waar gastvriendelijkheid, die ook voor een touringcarchauffeur belangrijk is, hoog in het vaandel staat.”

Tevreden met de opkomst

Aan de promotie en voorbereiding lag het dus zeker niet. Maar het weer had nog wel roet in het eten kunnen gooien. Tijdens een soortgelijke dag vorige zomer was de opkomst met zo’n dertig mensen namelijk niet denderend. En halverwege januari was het in Rotterdam geen al te best weer. De organisatie was dus wel een beetje bevreesd dat

de dag misschien voor een handjevol mensen op poten was gezet.

“Gelukkig kwamen er rond de tachtig mensen op af”, meldt Ebbendorf. “Wij vonden dat best veel en we waren ook echt tevreden met die opkomst. Qua achtergrond waren ze heel divers. Zo waren er diverse mensen die voor Albert Heijn boodschappen bezorgen en die er wel oren naar hebben om over te stappen op de touringcar. Er waren ook veel mensen die al langere tijd een rijbewijs D hebben maar er nog nooit iets mee hebben gedaan. In de huidige arbeidsmarkt durven ze het dan wat eerder aan om voor een ander beroep te kiezen. Daarnaast waren er deelnemers met ervaring in de taxibranche of het bank- en verzekeringswezen, en binnen dat alles viel het op dat er best veel vrouwen op de informatiedag waren.”

Goed woordje doen

De aanwezige touringcarbedrijven hadden diverse bussen meegenomen naar Rotterdam, waardoor er een goed beeld ontstond van de verschillende voertuigtypen. Naast ondernemers waren er ook touringcarchauffeurs aanwezig om een goed woordje voor hun beroep te doen. “Zij kunnen natuurlijk als geen ander uitleggen wat het vak inhoudt en wat





er allemaal bij komt kijken". aldus Ebbendorf. "Dat laatste verschilt ook weer per bedrijf en het soort opdrachten dat wordt uitgevoerd."

Er werden ook verschillende workshops verzorgd. Eén daarvan was 'Pak die microfoon' genoemd. Touringcarchauffeurs

moeten met enige regelmaat hun passagiers toespreken over de intercom. Het praten in een microfoon is niet voor iedereen even makkelijk, dus met deze workshop werd die drempel alvast weggenomen voor de toekomstige chauffeurs. In een andere sessie werd uitgelegd wat je allemaal moet kunnen om als touringcarchauffeur te werken, maar ook wat je leuk moet vinden om er daadwerkelijk plezier in te kunnen hebben.

De touwtjes in handen

"Sociale vaardigheden zijn belangrijk, maar je moet bijvoorbeeld ook van flexibele werktijden houden. En een beetje handigheid in voertuigtechniek komt ook wel van pas. Daarnaast is zelfstandigheid belangrijk, want die bus vol mensen rekent er op dat jij de touwtjes in handen hebt. Veel mensen vonden het erg verhelderend om aan deze workshop mee te doen", vertelt Annemarie Ebbendorf. "Onderdeel ervan was een test waaruit bleek of diegene het in zich heeft om als touringcarchauffeur te werken." Verder konden er ook onder meer proefritten worden gemaakt met diverse touringcars.

De deelnemers aan de dag gingen dus heel wat wijzer weer naar huis. Mensen met belangstelling hoeven nog niet in

bezit te zijn van een D-rijbewijs. Middels het instroomproject van FSO kunnen toekomstige chauffeurs eerst worden opgeleid alvorens ze in dienst komen bij één van de bedrijven, die allemaal vacatures open hebben staan. Aan het volgen van de opleiding is wel de tegenprestatie verbonden dat de kandidaat een arbeidscontract tekent voor een 32-urige werkweek met een looptijd van twee jaar.

Contact opnemen

Intussen is de informatiedag alweer even geleden. Of het daadwerkelijk oplevert dat er vacatures worden ingevuld bij de touringcarbedrijven, is ook iets dat over een langere periode moet blijken. "De bedrijven hebben op de dag zelf directe afspraken gemaakt met mensen als die belangstelling hebben om als touringcarchauffeur aan de slag te gaan. Daarnaast konden de deelnemers op een soort sollicitatieformulier aangeven bij welk van de bedrijven ze het beste denken te passen. Via die voorkeuren nemen de bedrijven in kwestie contact op met die mensen om te kijken wat ze voor elkaar kunnen betekenen. Dat loopt nu allemaal nog, dus de komende tijd zal meer duidelijk worden over wat de dag uiteindelijk allemaal heeft opgeleverd."



Vierde Spoorwegpakket

Europarlementariër Wim van de Camp (CDA) geeft in zijn vaste column voor Nederlands Vervoer een update over wat er in Europa gebeurt op het gebied van mobiliteit. Dit keer vertelt hij over het Vierde Spoorwegpakket en wetsvoorstellen over autonoom vervoer.

WIM VAN DE CAMP, EUROPARLEMENTARIËR (CDA)

De Eerste Kamer heeft eind januari het wetsvoorstel Implementatie Vierde Spoorwegpakket aangenomen. Daarin staat onder meer opgenomen dat het onderhands gunnen van een spoorconcessie mogelijk blijft, maar onder bepaalde voorwaarden.

Nederland is te klein om het hoofdtrajnet op te knippen. Dan krijg je intercity's van de Deutsche Bahn die bijvoorbeeld zouden gaan rijden tussen Den Haag en Utrecht. Dan zou je eventueel moeten overstappen op een lijn van Utrecht naar Zwolle die dan weer in handen is van NS of van Arriva. Ik denk wel dat Nederland verstandig omgaat met die marktopening. Bedrijven als Arriva, Veolia met op de achtergrond Deutsche Bahn en SNCF zouden wel verder willen gaan in Nederland. Maar dit zie ik de komende jaren niet gebeuren. Dat regionale spoorlijnen zijn aanbesteed en nu in handen zijn van partijen zoals Arriva en Syntus, is een goede zaak. Een beetje concurrentie op het spoor houdt NS ook scherp.

Het is jammer dat de technische uniformering en modernisering van het Vierde Spoorwegpakket, met name in Oost-Europa, zo lang duurt. We zien nu al dat veel lidstaten achter zijn met de implementatie van de technische pijler die eigenlijk in 2019 al geïmplementeerd zou moeten zijn. Er zijn nu al 17 lidstaten die het doorschuiven naar 2020. Op de achtergrond speelt ook nog de vertraging in de implementatie van het beveiligingssysteem ERTMS mee.

AUTONOOM VERVOER

De Europese Commissie zal in 2019 met wetsvoorstellen komen om autonoom vervoer in Europa te



bevorderen. Deze wetsvoorstellen moeten ervoor zorgen dat autonome voertuigen de grens over kunnen rijden en dat verkeers- en aansprakelijkheidsregels zo veel mogelijk worden geharmoniseerd.

De wetsvoorstellen volgen na mijn rapport 'Autonoom rijden in Europees Transport'. Dit voorstel is een strategie voor de ontwikkeling van autonome voertuigen in de verschillende Europese transportsectoren zo-

als water, lucht, spoor en weg en is op 15 januari aangenomen.

INTERNATIONALE REGELGEVING

De Europese Commissie zal nu internationaal gestandaardiseerde regelgeving formuleren die ervoor moet zorgen dat de voertuigen digitaal met elkaar kunnen communiceren en interoperabel zijn. Dit zal ervoor zorgen dat een zelfrijdende auto door Europa kan rijden en bijvoorbeeld niet bij de grens in Hazeldonk stopt, omdat hij de Belgische verkeersborden niet kan lezen. Naast de bebording spelen veiligheidseisen ook een belangrijke rol.

Bij autonoom vervoer wordt vaak aan auto's gedacht, maar ik verwacht dat de ontwikkelingen sneller zullen gaan bij metro's, treinen, bussen, stadsvervoer, drones en zelfvarende schepen. Er zijn nu al experimenten met containerschepen die als het ware automatisch van Rotterdam naar Moerdijk varen.

De Europese Commissie zal naar verwachting in 2019 de wetsvoorstellen presenteren. Naar verwachting zal de nieuwe regelgeving in 2022 in werking treden.

LAURENS VAN REMORTELE NIEUW BESTUURSLID KNV TAXI EN ZORGVERVOER

ZCN Totaalvervoer-directeur Laurens van Remortele is sinds kort bestuurslid van KNV Taxi en Zorgvervoer. Hij wil onder meer graag helpen zorgen voor meer wederzijds begrip tussen de taxisector en de overheid, bijvoorbeeld op het gebied van de vergoedingen voor het vervoer.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

Van Remortele zette zijn eerste stappen in de taxibranche als planner bij PZN. Destijds was het nog een bijbaan, maar na zijn studie bleef hij bij PZN werken. Als accountmanager hield hij zich onder meer bezig met Stadsregiotaxi Arnhem Nijmegen en Regiotaxi 's-Hertogenbosch. In 2010 maakte hij de overstap naar adviesbureau Trafficcon, om in 2014 aan de slag te gaan als directeur van ZCN Totaalvervoer, onderdeel van de BIOS-groep.

“In al die jaren heb ik een hoop leuke en ook wel verbazingwekkende dingen gezien en meegemaakt”, legt Van Remortele uit. “Het begon voor mij met een bijverdienste, maar ik kreeg ook kansen bij PZN en ik ben destijds gebleven omdat ik de personenvervoerbranche erg interessant vond en vind. Het is heel dynamisch, elke dag is weer anders.”

Landelijk netwerk van vervoerders

Desondanks zijn er uiteraard wel grote lijnen in zijn dagelijkse werkzaamheden. Van Remortele is binnen ZCN met zijn team verantwoordelijk voor de aanbestedingen en het contractbeheer. “Wordt een opdracht verworven, dan zijn er twee opties: BIOS Personenvervoer voorziet in

voertuigen en chauffeurs of daar wordt een partnerbedrijf voor ingeschakeld. Voor dat laatste kunnen we bouwen op een sterk landelijk netwerk van zo’n zestig vervoerders. Per opdracht bekijken wat de beste van deze twee oplossingen is.”



Laurens van Remortele

Sinds kort is Van Remortele bestuurslid van KNV Taxi en Zorgvervoer. “De politieke lobby en het overheidsaspect van ons werk vind ik erg interessant. Dat was voor mij dan ook een belangrijke drijfveer om

me kandidaat te stellen voor de functie van bestuurslid.” Daarbij ziet hij ook bepaalde uitdagingen voor zichzelf en voor het KNV-bestuur als geheel.

Inzicht in elkaars belangen

“Wat ik heel erg proef, is dat er bij opdrachtgevers veel onwetendheid is over vervoer. En vervoerders zijn zich daar niet altijd van bewust. Daardoor is er soms te weinig inzicht in elkaars belangen. En dan is de kans groot dat je tegenover elkaar komt te staan. Voor overheden is het belangrijk om wat meer parate kennis te hebben, terwijl wij als branche soms wel wat transparanter kunnen zijn.”

Met dat laatste verwijst Laurens van Remortele naar de beperkte marges op de verdiensten voor personenvervoer. “In het verleden is er goed geld verdiend, maar op enig moment zijn bedrijven elkaar naar de bodem toe gaan concurreren. De afgelopen jaren zijn er veel verlieslatende contracten gereden. Maar opdrachtgevers geloven dat niet zomaar, die denken dat er nog steeds goed wordt verdiend. Aan het slaan van die brug tussen taxibranche en opdrachtgevers denk ik als KNV-bestuurslid een bijdrage te kunnen leveren.”



TCO at a glance: Find out more about the cost factors involved when operating a bus or coach <http://overall-economy.bus.mercedes-benz.com>

Different for everyone. Perfect for you.

The ideal choice for every business: The new Tourismo. Discover the unprecedented range of options in the new Tourismo. With four models, two engines at five performance levels, and many comfort features. Unmatched in its versatility, extremely economical, and with the most advanced safety technology, the new Tourismo is the perfect bus – for operators, drivers, and passengers. For more information visit www.mercedes-benz.com/buses

Mercedes-Benz

The standard for buses.

