

JAARGANG 71, JUNI 2019

NEDERLANDS VERVOER

MAGAZINE OVER MOBILITEIT

De vernieuwde spoorzone van Zwolle

Opgefrist knooppunt klaar voor volgende
uitdaging

Mobility as a Service in Den Bosch

MaaS moet verkeersdruk in toom helpen
houden

EUROPESE AMBITIES VOOR SCHONER TRANSPORT

Uitdagende transitie naar uitstootvrije mobiliteit

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

VERBOUWING

Spoorzone Zwolle grondig verbouwd

Oplossingen voor drukte op spoor-knooppunt

4

DUURZAAMHEID

Europa wil uitstoot transport terugdringen

Voorstellen voor verdere verduurzaming

8

KWALITEIT

Touringcars en kwaliteit

Sector maakt werk van controle op naleving

12

MOBILITEIT

Mobility as a Service in het Paleiskwartier

MaaS als middel in strijd tegen verkeersdruk

14

COLUMN

Theo Vegter

Hoe haalbaar is de uitstootvrije touringcar?

18

INTERVIEW

Het Deltaplan van de Mobiliteitsalliantie

Antwoord op veranderingen in mobiliteit

19

INTERVIEW

Uitstootvrije ambities

Mogelijkheden en beperkingen van brandstoffen

22

COLUMN

Rubriek arbeidsrecht

Ontslag vanwege liegen over CV

25

INTERVIEW

Auke Hoekstra van de TU/e

'Elektrisch rijden heeft écht zin'

26

AWARD

Gouden Bus Award voor Breda

Busvervoer NL prijst touringcarbeleid

30

INTERVIEW

De Lijn-topman Roger Kesteloot

'Wederkerigheid van open data regelen'

34

Moeilijke marktsituatie

Op woensdag 12 juni organiseert KNV Zorgvervoer & Taxi voor de zesde keer haar Jaarevent. Nadat we de afgelopen jaren te gast waren in het imposante hoofdkantoor van Mercedes-Benz, worden we dit jaar welkom geheten in het BOVAG-huis te Bunnik.



HUBERT ANDELA,
DIRECTEUR KNV

We zijn verheugd dat staatssecretaris Stientje van Veldhoven is ingegaan op onze uitnodiging het event te openen. Het toont haar betrokkenheid bij de sector en de uitdagingen waar de leden van KNV voor staan.

KNV-leden in het zorgvervoer hebben nog altijd te maken met lage marges, als ze al zwarte cijfers schrijven. In het belang van de continuïteit voor de mensen die zijn aangewezen op zorgvervoer en voor behoud van de innovatiekracht in de sector, werken we aan verbetering van deze moeilijke marktsituatie. Zo kwam er een modelbestek en is samen met de vakbonden het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) opgericht.

Ook KNV-leden in het vervoer van consumenten in de grote steden kennen lastige tijden. Zij hebben te maken met een overaanbod van legale en illegale concurrenten. Sterke eerlijke concurrentie is volkomen normaal. Oneerlijke concurrentie als gevolg van ontbrekende regels en/of geen handhaving van regels is dat niet. KNV hoopt dat gemeentebesturen in de grote steden, om te beginnen in Amsterdam, met een uitbreiding van hun taxiverordening en goede handhaving van de regels weer een eerlijk speelveld gaan creëren. Onze leden helpen daar van harte bij.

Als partij die onderdeel uitmaakt van de Mobiliteitsalliantie, is KNV blij met het Deltaplan dat de alliantie opstelde. We hopen dat het kabinet de breed gedragen visie op toekomstige mobiliteit omarmt. Mobiliteitsondernemers, onder andere verenigd binnen KNV, bedienen dagelijks miljoenen reizigers en zullen ook die toekomst vorm gaan geven.

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 abonnementsvormen op Nederlands Vervoer, alsook bedrijfsabonnementen 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 veelelvoudigd, 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.



ZWOLLENAREN NAUW BETROKKEN BIJ HERONTWIKKELING STATIONSGBIED

Station Zwolle en het gebied eromheen worden grondig verbouwd. Onlangs is het busstation van de noord- naar de zuidkant van het station verhuisd. Een ranke, S-vormige busbrug is de verbindende schakel. De uitdaging waar de gemeente nu voor staat: van beide stationsingangen aantrekkelijke entrees maken.

TEKST: JAN PIETER ROTTIER





Ed Anker (l) en Toon van Beek



De gemeente Zwolle heeft alles uit de kast getrokken op deze zaterdag in februari. De opening van het nieuwe busstation en de bijbehorende busbrug krijgt veel aandacht. Speciaal voor sportliefhebbers is er 's ochtends een recreatief hardloopevent: de Busbrugloop. Rond 12.30 uur is het tijd voor het officiële moment: dan rijdt de eerste bus over de nieuwe busbrug. Later die middag is iedereen welkom om een kijkje te komen nemen.

"Het stond de hele dag vol met mensen", zegt wethouder Ed Anker (Spoorzone) een paar maanden later op het busplatform. "Ik schat dat er 15.000 mensen zijn geweest. Het was echt een topdag."

"Waar ik trots op ben, is dat de stad trots is", vult projectleider Toon van Beek aan.

Er is veel veranderd. De mannen staan onder een overkapping die is verfraaid door drie Zwolse kunstenaars en kijken uit op aankomende en vertrekkende bussen. "De stads- en streekbussen stopten eerst aan de noordzijde van het station", zegt Anker. "Het was ramvol". Van Beek knikt. "Bussen, fietsers, voetgangers: tijdens de spits kon niemand z'n weg vinden zonder verkeersregelaars."

Wat meespeelt is dat Zwolle een knooppunt is. De stad is het tweede spoor-knooppunt van het land. Je kunt met de

trein acht richtingen op. Ook voor de bus is Zwolle een belangrijk regionaal knooppunt. Dagelijks vertrekken 1.800 stad- en streekbussen vanaf het busstation.

Elektrische bussen

Een oplossing voor de drukte vond de gemeente aan de zuidzijde van het station. Daar lagen sporen die niet meer gebruikt werden. Op 4 december 2017 startten de werkzaamheden aan het nieuwe busstation. Iets meer dan een jaar later was alles klaar. Het busplatform heeft 21 haltes van verschillende lengtes. Ook aan de toekomst is gedacht: benodigheden om elektrische bussen te kunnen laten rijden liggen in de grond.

'BRUG VERNOEMD NAAR BUSBEDRIJF WAAR IK WERKTE'

"Een hele luxe brug is het." Hans Schutte klinkt een beetje beduusd. De oud-directeur van Schutte Tours Zwolle, zoon van de oprichter, is vereerd dat de busbrug over het spoor vernoemd is naar 'zijn' onderneming.

"Schutte was een van de opties", herinnert Schutte zich. "Mijn kleinzoon heeft toen spreektijd aangevraagd én gekregen in de gemeenteraad. Alle fracties waren het gelijk eens met de naam." Schutte kijkt uit op een historische plek. Hier in het centrum stond vroeger het hoofdbusstation. Het enige dat nog aan de gloriejaren van Schutte herinnert, is een grote zwart-witfoto op de gevel van het café waar we zitten, Lekker Zwols.

Schutte Tours was een begrip in Zwolle en omstreken. Het bedrijf, opgericht in 1937, verzorgde het stadsvervoer en organiseerde reizen met touringcars. Schutte, trots: "Iedereen kent de naam Schutte." Zelf kwam hij in '64 in dienst. In '72 werd hij directeur. Hij had toen alle functies in het bedrijf doorlopen.

Het ging goed met de onderneming. Eigenlijk iets te goed. "Op een gegeven moment werd het te groot: we hadden over de honderd man. Mijn vrouw zei wel eens: 'je komt steeds chagrijniger thuis.' Een opvolger had hij niet. In '82 verkocht hij het



bedrijf aan de Verenigde Autobus Diensten, een dochteronderneming van de NS. Met dubbele gevoelens.

Schutte kijkt met veel plezier terug. Het leukste vond hij met de bus de weg op gaan. "Ik heb koningin Juliana wel eens gereden. Een hele eer."



Anker en Van Beek zijn erg blij met het eindresultaat. “Mensen die van de trein overstappen op de bus, kunnen zo vanuit dezelfde reizigerstunnel het busperron op lopen”, zegt eerstgenoemde. “Bus en trein sluiten zo veel beter op elkaar aan.”

Anker roemt de verkeersveiligheid en toegankelijkheid van het nieuwe busstation. Auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen kunnen er niet komen. De perrons zijn extra breed. En de gemeente heeft werk gemaakt van adviezen van mensen met een handicap.

Complex

Het busplatform van de noord- naar de zuidkant verplaatsen had nogal wat voeten in de aarde. “We zaten met het spoor, dat maakte het complex”, vertelt de projectleider. “Een tunnel bleek bovendien onmogelijk.” De wethouder zegt: “Toen ik aantrad, was net het besluit gevallen dat er dan ‘toch maar’ een brug moest komen. Toen dacht ik: dan moet het een hele mooie brug worden, eentje waar Zwollenaren zich goed bij voelen.”

Inwoners konden onder meer hun zegje doen tijdens een inspiratiesessie. Enkelen van hen maakten aansluitend ook deel uit van de beoordelingscommissie. De uitkomst was een ranke, elegante S-vormige brug van metaal en beton, aan de onderkant afgewerkt met bamboe-delen. Naam van de brug is de Schuttebusbrug, genoemd naar de grondlegger van het busvervoer in Zwolle (zie kader). 1.200 bussen rijden er dagelijks overheen. Het nieuwe busstation en de Schuttebusbrug hebben de doorstroming veel

goeds gedaan, vertellen de mannen. “Het is rustiger en overzichtelijker geworden”, zegt Anker. Er staat nóg een brug op de planning: een openbaar toegankelijke passerelle over het spoor. Die maakt niet alleen het busplatform beter bereikbaar, maar zorgt er ook voor dat de binnenstad en Hanzeland - de wijk aan de zuidkant van het station - beter met elkaar verbonden worden.

Meer bedrijvigheid

Ze hopen dat volgend jaar het eerste stuk, het deel over het spoor, aangelegd kan worden. De aanlandingen van de passerelle kunnen later geoptimaliseerd worden. Van Beek: “Wij willen eigenlijk dat Hanzeland ook bij het centrum hoort.” Anker: “Maar zo voelt dat nog niet.” Het verandert al wel iets, benadrukt hij. “Je ziet hier steeds meer bedrijvigheid, steeds meer woningen, steeds meer onderwijs.”

De passerelle moet daar volgens hen een belangrijke bijdrage aan leveren. Anker neemt zijn ideaalbeeld in gedachten. “Iedereen gebruikt het voorbeeld van de High Line in New York. Een heel tof, oud, in onbruik geraakt goederenspoorlijntje door het Meatpacking district. Daar hebben ze er een soort park opgebouwd.” Het lijkt de wethouder wel wat, dat ‘zijn’ passerelle zo door Hanzeland kronkelt, richting de campus van Hogeschool Windesheim.

Golfplaten

Het zou ook mooi zijn, zeggen Anker en Van Beek, als hier aan de zuidkant van het station op termijn een mobiliteitshub

ontstaat. Het lijkt een hele natuurlijke plek voor zoiets. Touringcars hebben er al een halte gekregen. Voor taxi's is net een nieuwe keerlus aangelegd.

Heel concreet is zo'n hub nog niet. Het gaat er vooral om dat het plein voor de zuidingang aantrekkelijker gemaakt wordt. Het golfplaten gebouwtje met een eindeloze hoeveelheid fietsen ervoor, zoals het er nu uitziet, moet een mooie entree worden. Een plek die uitnodigt om de trein te pakken én om Hanzeland te verkennen. Onder meer door ontvangst, fietsenstallingen, trein, bus en andere mobiliteitsvormen nog verder met elkaar te integreren.

Anker en Van Beek kijken naar NS, die eigenaar is van de grond. En naar het Rijk, dat een potje heeft voor fietsenstallingen. Zelf staken de gemeente en provincie al zo'n 110 miljoen euro in de renovatie van de hele Spoorzone, maar dat blijkt niet genoeg. En om het helemaal af te maken, zou volgens hen ook de noordingang aangepakt moeten worden. “Stap je de reizigerstunnel uit, dan blokkeren allerlei winkeltjes je zicht op de stad”, zegt Anker.

De noordkant wordt in ieder geval wel al aangepakt. Zo krijgt de stationshal een opfrisbeurt en komt er onder het Stationsplein een fietsenstalling voor circa 5.500 fietsen. Anker vindt het leuk om aan dit soort ontwikkelingen bij te kunnen dragen. “Wat ik heel gaaf vind, is dat ik merk dat de Spoorzone steeds meer van de stad geworden is. De mensen zijn hier gewoon trots op.”

'ALLEEN WEGVERVOER EEN VIJFDE VAN EU-UIT



Maja Bakran

Vervoer is op dit moment verantwoordelijk voor bijna een kwart van de uitstoot van broeikasgassen in Europa. Om dit aan te pakken, is de afdeling Mobility en Transport van de Europese Commissie met een voorstel gekomen voor het verder verduurzamen van het transportsysteem in Europa. Maja Bakran Marcich, deputy director-general bij DG MOVE en nauw betrokken bij het voorstel, licht de ambities van de Europese Commissie verder toe in dit eerste deel van een tweeluik.

TEKST: INGE JACOBS

VEROORZAAKT AL DE TOTALE STOOT'





Waarom is het zo belangrijk voor de Europese Commissie dat de CO₂-uitstoot door mobiliteit vermindert?

“Tegenwoordig draagt het vervoer in belangrijke mate bij aan de uitstoot van broeikasgassen. In tegenstelling tot de meeste andere sectoren van onze economie zijn de emissies in het afgelopen decennium niet gedaald. Om onze verplichtingen uit het akkoord van Parijs na te komen, moeten we onze mobiliteit tijdig koolstofvrij maken. In alle scenario's die de Commissie heeft onderzocht, kwam naar voren dat de vervoeremissies met ten minste 60 % moeten dalen om de wereldwijde temperatuurstijging onder de 2 graden Celsius te houden. Daarom heeft de Commissie verschillende initiatieven voorgesteld om de overgang naar emissievrije mobiliteit te versnellen.”

Wat is de huidige impact van transport en personenvervoer op de totale vervuiling in Europa?

“Wat de gevolgen van de klimaatverandering betreft, is vervoer momenteel verantwoordelijk voor bijna een kwart van de uitstoot van broeikasgassen in Europa. Het wegvervoer alleen veroorzaakt al bijna een vijfde van de totale EU-uitstoot. De vervoerssector levert nog steeds de grootste bijdrage aan NO_x-emissies, namelijk 48 % van het totaal in 2016. Wat stikstofdioxide betreft, is in een meerderheid van de lidstaten - en hierbinnen meer dan 130 steden - al jarenlang niet voldaan aan de grenswaarden, zodat efficiënte maatregelen om de situatie te corrigeren dringend nodig zijn.”

ciënte maatregelen om de situatie te corrigeren dringend nodig zijn.”

Kunt u de ambities voor CO₂-reducties voor de modaliteiten bussen, touringcars en vrachtwagens tot 2030 toelichten?

“Het Europees Parlement en de Raad hebben onlangs overeenstemming bereikt over het voorstel van de Commissie tot vaststelling van CO₂-emissionormen voor zware voertuigen, met bindende kortingen voor nieuwe voertuigen van 15 % tegen 2025 en 30 % tegen 2030 in vergelijking met 2019.

Dit is een belangrijke stap in onze inspanningen om de uitstoot terug te dringen. In tegenstelling tot auto's en bestelwagens - waarvoor dit soort vereisten al jaren bestaan - is dit de eerste keer dat we zulke maatregelen toepassen op zware voertuigen. Daarom zijn in deze eerste fase de gestelde emissienormen alleen van toepassing op vier categorieën vrachtwagens, die samen verantwoordelijk zijn voor bijna 70 % van de totale emissies van zware bedrijfsvoertuigen. Een evaluatie in 2022 biedt gelegenheid om ook andere zware voertuigen, zoals bussen en touringcars, te integreren

Maar het feit dat andere voertuigcategorieën nog niet onder de CO₂-emissionormen vallen, betekent niet dat we niet van hen verwachten dat zij bijdragen aan het koolstofarm

maken van de economie. Andere instrumenten, zoals de recente herziening van de richtlijn schone voertuigen, zullen een belangrijke rol spelen bij het bevorderen van de overgang naar zero emissie-bussen.

Overheidsopdrachten vertegenwoordigen ongeveer 70 % van de markt als het gaat om bussen en die richtlijn zal duidelijke marktsignalen voor de lange termijn naar de industrie sturen. Daarin wordt geëist dat een minimum-percentage van de bussen die door overheidsinstanties worden aangekocht schoon is, met minimale nationale streefcijfers die in de periode 2021-2025 oplopen tot 45 % en tot wel 65 % in de periode 2026-2030. De helft van die schone bussen moet zero emissie zijn.”

Wat zijn de grootste uitdagingen voor de overgang naar duurzame mobiliteit in de vervoerssector?

“Als we onze doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit willen bereiken, is het niet voldoende om voertuigen een op een met elkaar te verwisselen. Het uitwisselen van een dieselauto met een elektrische auto en het op dezelfde manier gebruiken ervan, zal ons probleem niet oplossen. We moeten ons transportsysteem als geheel bekijken en de algemene efficiëntie verbeteren.

Om dit doel te bereiken, hebben we eerst behoefte aan betere planning en logistiek, het verminderen van lege ritten en onnodige bewegingen, het bevorderen van multimodaliteit - de slimme en efficiënte combinatie van verschillende vervoerswijzen - en het vergroten van het gebruik van het

openbaar vervoer. Vervolgens moeten we het gebruik van efficiëntere vervoerswijzen promoten, zoals vervoer per spoor en over water, en actieve vervoerswijzen zoals wandelen en fietsen. Tenslotte moeten we elke vervoerswijze schoner en efficiënter maken; dit betekent dat conventionele voertuigen efficiënter worden gemaakt en dat er een veel snellere uitrol van voertuigen met lage en nul-emissie wordt bewerkstelligd.

Elk van deze stappen heeft zijn eigen uitdagingen natuurlijk: gewoonten zijn moeilijk te veranderen, multimodaliteit vergt zorgvuldige planning en betrokkenheid van verschillende belanghebbenden. Bovendien moet hogere initiële aanschafkosten van schone voertuigen worden gehonoreerd, busdepots moeten vaak worden aangepast en chauffeurs en werknemers hebben training nodig. Tevens is het noodzakelijk dat voertuigen voldoende bereik hebben en dat de bijbehorende infrastructuur voor het laden en vullen aanwezig is. Geen van deze uitdagingen is onoverkomelijk, maar we hebben alle actoren - steden, regio's, transportbedrijven, autofabrikanten - nodig om samen te werken als we de voordelen van deze overgang ten volle willen benutten.”

In de volgende editie van Nederlands Vervoer zal het tweede deel van het interview met Maja Bakran Marcich verschijnen. Dan zal ze onder andere ingaan op de financiële hulp die de Europese Commissie wil geven aan bedrijven die worstelen met de hogere kosten voor duurzaam vervoer.



TOURINGCARSECTOR MAAKT MEER WERK VAN KWALITEIT

De Nederlandse touringcarbedrijven zijn al een tijdje bezig met het verbeteren en waarborgen van de kwaliteit van hun eigen werk. Tijdens de meest recente ledenvergadering van Busvervoer Nederland werd gekozen voor ISO 9001 als norm om de controle op die kwaliteit te waarborgen. Veel leden zijn al gecertificeerd met ISO of SKTB. Zij die dat nog niet zijn, krijgen daarbij nu hulp van hun branchegenoten.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

Busvervoer Nederland hield onlangs zijn algemene ledenvergadering. Daarbij ging het uiteraard over diverse onderwerpen, maar het belangrijkste thema was kwaliteit. Secretaris Carlo Cahn legt uit dat dit onderwerp in de sector al een aantal jaren hoog op de agenda staat.

“Een grote groep bedrijven wil het niveau van de hele sector verhogen als het om kwaliteit gaat. Daarom is er een nieuwe kwaliteitsnorm ontwikkeld en goedgekeurd. Maar je moet ook kunnen controleren of die wordt nageleefd. Daarom is gekozen voor een ISO 9001-norm, want dat biedt de beste onafhankelijke controle of iedereen zich daadwerkelijk aan de regels houdt. En dan niet alleen de wettelijke regels, maar ook de regels die wij als branche voor onszelf opstellen.”

Efficiënter werken

ISO 9001 is een internationaal en sector-overstijgend systeem voor kwaliteitsmanagement. De controle op het naleven gebeurt door onafhankelijke partijen. De eisen en criteria van zo'n norm, de vroegere gedragscode, zijn volgens Cahn “op zich niet eens zo spannend, daar voldoet eigenlijk iedereen wel aan. De keuze voor ISO 9001 maakt echter externe controle door middel van audits mogelijk. Verder zorgt het ervoor dat je als bedrijf zaken middels een bepaalde systematiek af-

handelt, waardoor je ook efficiënter kunt gaan werken.”

De branche heeft al meer dan 25 jaar zijn eigen kwaliteitssysteem: Stichting Keurmerk Touringcarbedrijven (SKTB). “Zo'n 90 bedrijven hebben dat keurmerk, waarbinnen ISO 9001 al sinds een jaar of vijf een vereiste is”, legt Cahn uit. “Het gaat nu dus vooral om het beperkte groepje kleinere bedrijven dat nog geen ISO 9001 en/of SKTB heeft. Voor hen zijn vooral de kosten en tijd die het met zich meebrengt een probleem.”

Helpen om aan de norm te voldoen

Busvervoer Nederland is er als vereniging voor al haar leden, benadrukt Cahn. “Daarom ben ik blij dat er tijdens de vergadering is ingestemd met het voorstel dat de leden die al ISO 9001 hebben de

kleinere bedrijven gaan helpen om ook aan die norm te voldoen.” De brancheorganisatie gaat bijvoorbeeld de bijbehorende opleiding financieren en er is afgesproken dat de kleinere bedrijven niet aan die investering hoeven bij te dragen.

“Verder moeten er allerlei procedures op papier worden gezet. Veel kleine touringcarbedrijven leveren prima kwaliteit. Maar ze komen er dan vaak niet aan toe om de procedures waarmee ze dat doen op papier te zetten”, licht Cahn toe. “ISO 9001 is zeker niet perfect, maar het is wel dé manier om de kwaliteit die je als sector afsprekt extern te laten toetsen door certificerende instanties.” Nu de leden van Busvervoer Nederland het hierover eens zijn, moeten ze binnen enkele jaren ook daadwerkelijk allemaal ISO 9001-gecertificeerd zijn om lid te kunnen blijven.

VOORBEELDEN VAN DE NIEUWE KWALITEITSEISEN

- Het bedrijf moet beschikken over een calamiteitenplan en klachtenprocedure
- De algemene reis- en vervoersvoorwaarden worden toegepast
- Diverse eisen op het gebied van verzekeringen
- Chauffeurs informeren reizigers actief over veiligheid in de touringcar
- Het gebruik van veiligheidskaarten of een veiligheidsfilm is verplicht
- Toilet en watertank moeten geregeld gereinigd worden
- De banden moeten aan bepaalde criteria voldoen
- Er moeten sneeuwkettingen aan boord zijn om indien nodig te kunnen gebruiken



(ADVERTENTIE)

25^{STE}
EDITIE

We verhuizen
van Kortrijk
naar Brussel



busworld®

EUROPE **BRUSSELS**

18-23 OKTOBER 2019

www.busworldeurope.org



DE ANDERE BUSWORLD BEURZEN:

CENTRAAL-AZIË **ALMATY** | 25-27 JUNI 2019
 TURKIJE **ISTANBUL** | 5-7 MAART 2020
 CHINA **SHANGHAI** | 18-20 MAART 2020
 LATIJNS-AMERIKA **BOGOTÁ** | 2020
 INDIA **BANGALORE** | 2020
 RUSLAND **MOSKOU** | 26-28 OKTOBER 2020
 ZUID-OOST AZIË **JAKARTA** | 24-26 MAART 2021

MOBILITY AS A SERVICE IN PALEISKW DEN



NEDERLANDS VERVOER JUNI 2019

Het Paleiskwartier in Den Bosch presenteert de gemeente met een paar interessante uitdagingen. De wijk is centraal gelegen, kent een hoge parkeerdruk en de forensen en studenten in de zone zitten elkaar regelmatig in de weg. 's-Hertogenbosch startte onlangs met een pilot: kan Mobility as a Service (MaaS) helpen de verkeersdruk te beteugelen?

TEKST: STEFAN KEERSSEMEECKERS

Het Paleiskwartier in Den Bosch ligt vlak achter het centraal station van de stad, en is vernoemd naar het Paleis van Justitie dat in 1999 werd geopend. De wijk bevat veel hoogbouw; zowel met woon- als werkfunctie. Zoals de naam van de Onderwijsboulevard al doet vermoeden, zijn er aan deze weg meerdere (hoge) scholen gevestigd en kruisen lopende studenten en autoverkeer elkaar hier vaker dan wenselijk is, met de nodige hinder voor beiden.

Volgens Ron Bos, verkeersplanoloog bij de gemeente 's-Hertogenbosch, is het Bossche Paleiskwartier een mooie proeftuin. "De wijk is één van de binnenstedelijke plekken waar op dit moment flink wordt gebouwd. Het Paleiskwartier heeft al een hoge parkeerdruk én een paar be-

ARTIER BOSCH



staande verkeersknelpunten. Maar ook zijn we hier al jaren actief om samen met bewoners, bedrijven en onderwijsinstaties mobiliteitsopgaven aan te pakken. Er is al een communityplatform actief waarop we voortborduren.”

Vervoersmiddelen combineren

De pilot in het Paleiskwartier ging eind maart van start, in het kader van Mobility as a Service (MaaS). 2.500 bewoners kunnen met de app van vervoersbedrijf Beamr ridesharen, auto's en elektrische fietsen huren, het openbaar vervoer nemen, een taxi bestellen óf verschillende vervoersmiddelen combineren.

“De vraag naar woonruimte in de steden neemt toe, terwijl de ruimte al beperkt is. Door personenvervoer als dienst in te

zetten, worden wijkbewoners minder afhankelijk van een eigen auto én ontstaat er hopelijk meer ruimte in het Paleiskwartier. Ruimte die we kunnen benutten op een manier die beter past bij een stedelijk milieu”, legt Bos uit. “Belangrijke doelstellingen van vernieuwende initiatieven als MaaS zijn het verbeteren van de bereikbaarheid van drukke wijken en het verminderen van de parkeerdruk. Waarmee ook meer ruimte ontstaat voor ruimtelijke verdichting, wat eveneens een opgave van de stad is.”

Experimenten

De pilot is onderdeel van het Innovatieprogramma Mobiele Stad. Dit project behelst verschillende experimenten op het gebied van mobiliteit, in opdracht van de provincies Zuid- en Noord-Holland,

Noord-Brabant, Utrecht en Gelderland en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het programma wordt uitgevoerd met de Radboud Universiteit, Universiteit van Amsterdam en Bureau Unlimited Urban Management. De verschillende instellingen houden gezamenlijk experimenten op het gebied van mobiliteit, bespreken de resultaten en richten zich op kennisuitwisseling.

Karst Geurs, professor Transport Planning aan de Universiteit Twente, coördineert het Innovatieprogramma namens deze onderwijsinstelling. Doel is om te onderzoeken of MaaS een bijdrage kan leveren aan stedelijke ontwikkeling door autogebruik te reduceren. Volgens Geurs is het de bedoeling dat MaaS-gebruikers het ‘individueel autogebruik’ (ritjes



zonder passagiers) met 5 tot 10 % verminderen. Daarnaast wordt onderzoek gedaan of dit effect nog versterkt wordt door spelelementen in het MaaS-project te verwerken ('gamification'). "We onderzoeken of gamificatie geschikt is om meer gebruikers te bereiken, of bestaande gebruikers te laten terugkeren. We beogen een verdere afname van 5% individueel autogebruik ten opzichte van MaaS-deelnemers zonder gamificatie."

Grote klus

Naast een prettigere leefomgeving baant dit ook de weg om wijken geschikter te maken voor meer bewoners en forensen. Ron Bos: "De pilot geldt ook als proef om te kijken of de omgeving verdicht kan worden zonder dat dit extra autoverkeer oplevert. Met de test wil de gemeente Mobility as a Service introduceren in de stad en alvast een groep gebruikers op de been brengen. Voor 's-Hertogenbosch zijn met name vragen rondom duurzame mobiliteit bijzonder belangrijk: kunnen we in de toekomst met minder auto's toe? En kunnen we drukke stedelijke gebieden op duurzame manier blijven ontwikkelen? Als gemeente werken we al samen met de bewoners, bedrijven en de verschillende onderwijsinstellingen

binnen de wijk, in het kader van het Brabants Mobiliteitsnetwerk. De MaaS-pilot was hier erg goed in te bedden."

De gemeente is een belangrijke stakeholder in het project. "Er zijn meerdere partners bij betrokken, maar als gemeente heb je een taak in het domein van de openbare ruimte. We reserveren de benodigde ruimte voor deelfietsen en -auto's, nemen verkeersbesluiten én staan in contact met de bewoners." Vanwege de nabijheid is de gemeente ook de plek waar mensen als eerste aankloppen. "Een dergelijke pilot vraagt coördinatie en afstemming, met de partners onderling alsook met bewoners en bedrijven. Dat vergt tijd en het loont om deze vooraf te in-

vesteren. We zijn samen met de partners ook een jaar bezig geweest om het project vorm te geven. Het is geen pilot die je er snel even bij doet en dat geldt ook voor de andere partners."

Transitie

"De gemeente houdt de ogen op de toekomst gericht", vervolgt Bos. "Deze pilot is onderdeel van een bredere transitie richting duurzame mobiliteit, een speerpunt van het Bossche college. Het vraagt echter ook een interne transitie. De gemeente heeft grote belangen bij dit soort projecten, maar die zijn niet altijd eenduidig. Duurzame mobiliteit is erg belangrijk, maar de gemeente is bijvoorbeeld óók parkeerexploitant. Als MaaS



en de transitie van bezit naar gebruik écht aanslaan en opschalen, dan gaat het veel inkomsten uit het parkeergeld kosten. Dat is op de langere termijn iets waar we óók rekening mee moeten houden. Een pilot als deze is hiermee op meerdere fronten een leerproces: hoe en óf MaaS werkt, hoe we samenwerken met onderwijs- en marktpartijen, maar ook liggen er opgaven binnen de gemeentelijke organisatie: wat wordt het inkomstenmodel wanneer de deeleconomie echt mainstream wordt?”

De Mobility as a Service-proef in het Paleiskwartier duurt in eerste instantie een half jaar; daarna wordt de app beschikbaar voor iedereen.

Energietransitie in het busvervoer

De energietransitie vormt een complex vraagstuk. Uiteraard komt er in de toekomst een antwoord op, maar zo ver is het nog niet. Het is niet alleen technisch een moeilijk onderwerp, maar de transitie veroorzaakt ook maatschappelijke de nodige reuring. Ook in het personenvervoer is de energietransitie een belangrijk thema.

THEO VEGTER, VOORZITTER BUSVERVOER NEDERLAND

Gelukkig wordt dit onderwerp in het personenvervoer niet met hoog oplopende emoties besproken, maar het technisch even complex. In het OV is de elektrificering goed op gang gekomen. Een gevolg van de concessie-eisen, maar ook doordat bedrijven zelf willen en kunnen. Voordeel is natuurlijk dat een OV-bus plek heeft om batterijen kwijt te kunnen, dat de actieradius niet extreem hoeft te zijn, dat er voldoende plekken voor laadplekken zijn en dat iedereen stille schone bussen toejuicht.

Hierdoor aangemoedigd lijken overheid en de rest van de maatschappij te denken dat het zorgvervoer en de touringcarsector ook wel 'even' om kunnen. Daar gaat het mis. Niet omdat ondernemers niet willen, maar omdat het complexer is. Zomaar een paar hobbels: doelgroepenvervoerbusjes worden door de batterijen zwaarder, waardoor er een ander rijbewijs nodig is. De actieradius van een rolstoelbus is nog niet groot genoeg en dat maakt ze domweg een stuk minder goed inzetbaar. En de actieradius van een touringcar is nog te klein voor operationele inzet en een verantwoorde exploitatie. De vraag is hoe bovenstaande vervoersvormen



emissieloos worden. Ik ben daar nog niet uit. Ik hoor veel over groene waterstof, maar dat heeft als nadeel dat onderweg meer dan 60% van de energie verloren gaat voordat het in de tank zit. En je kunt bijna nergens tanken. Batterijen kennen veel minder verlies maar hebben ook nadelen. Ze zijn nu nog duur, zwaar en groot en zware laadinfrastructuur is nog niet op peil. De enige zekerheid is dat het nog zeer onduidelijk is. En misschien wint niet eens het beste systeem, maar het systeem dat als eerste de markt heeft veroverd.

Wat me opvalt is dat één wijze van uitstootvermindering relatief weinig aandacht krijgt, terwijl de potentie zo groot is voor personenvervoerondernemers: alternatieve brandstoffen zoals groengas of blauwe diesel (Hydrotreated Vegetable Oil). Vooral laatstgenoemde brandstof heeft voor ondernemers veel voordelen: het is weliswaar duurder, maar de huidige vloot kan er moeiteloos op rijden en er zijn spectaculaire emissiereducties te behalen. U leest het: de energietransitie houdt ons bezig. Vandaar ook dat we met de stichting Veteraan Autobussen bezig zijn met een symposium over dit onderwerp. We houden u op de hoogte.

DELTAPLAN ALS ANTWOORD OP VERANDERINGEN IN MOBILITEIT

Als het aan de mobiliteitssector ligt, kent Nederland in 2030 een vraaggestuurd, drempelloos systeem voor alle reizigers. Om dit te realiseren heeft de Mobiliteitsalliantie het Deltaplan ontwikkeld dat mobiliteit integraal benadert. De directeur van de Mobiliteitsalliantie, Jeroen Fukken, licht tijdens het Jaar-event van KNV Zorgvervoer & Taxi dit nieuwe Deltaplan toe.

TEKST: INGE JACOBS



Foto: NS

“De reiziger is aan het veranderen. Vroeger was je automobilist, treinreiziger of fietser. Maar een reiziger wil in toenemende mate op ieder moment kunnen kiezen uit verschillende modaliteiten, afhankelijk van het weer en zijn behoeftes. Het is dus aan ons als mobiliteitssector om een meer integraal totaalaanbod te doen aan die reiziger. Dat kan niet vanuit één vervoerder komen, maar moet door de hele mobiliteitssector worden aangeboden.”

“We hebben met een aantal partijen die handschoen opgepakt en gekeken wat het mobiliteitssysteem in Nederland nu nodig heeft. Daarbij vonden we het belangrijk om in het oog te houden dat Nederland nu tot de wereldtop behoort op het gebied van mobiliteit. Dat willen we zo houden. Veel mensen zijn tevreden over het wegennet, de klanttevredenheid over het OV is heel hoog en ook fietsers en vrachtwagenchauffeurs zijn blij. In wereldwijde statistieken staat Nederland vrijwel altijd in de top 5 of de top 10. Nu willen we ook de eerste zijn die mobiliteit echt integraal gaat neerzetten, zodat de reiziger en de gebruiker centraal staan en altijd keuzes kunnen maken op basis van zijn behoefte.”

Meedoen in de samenleving

“We moeten meer beseffen dat mobiliteit niet op zichzelf staat, maar onderdeel is van de ruimtelijke ontwikkelingsopgave. Als je duizenden woningen gaat bouwen, moet je vooraf ook een plan hebben over de mobiliteit en hoe je het bereikbaar houdt. Daarnaast gaat mobiliteit niet puur om bereikbaarheid - het is veel breder en fundamenteel. Het sociale belang van mobiliteit is onderschat, want

als je niet bent aangesloten op een goed mobiliteitssysteem kun je eigenlijk niet meedoen in de samenleving.”

“We zien in toenemende mate dat ‘dichtbij’ steeds vaker aanvoelt als ‘ver weg’, terwijl wat verder weg is in de wereld steeds dichterbij lijkt te zijn. Probeer maar eens in de spits van de ene kant van Den Haag naar de andere kant te komen. Het begrip afstand is dus heel anders geworden. We hebben echter wel te maken met verschillende vraagstukken op verschillende plekken in Nederland.”

Abonnement

“In de steden gaat het vooral om verdichting. Daar gaat het simpelweg niet passen om twee auto's voor de deur te plaatsen. Mensen die ervoor kiezen om in steden te gaan wonen, zullen dus op een andere manier hun mobiliteit moeten gaan regelen. Zij hebben bijvoorbeeld veel meer aan een abonnement, waarmee ze kunnen kiezen uit meerdere modaliteiten.”

“In de rustigere gebieden trekken voorzieningen weg uit kleinere dorpen. Het is daar ingewikkeld om collectieve, aanbodgestuurde systemen aan te bieden. Treinen rijden te veel uren te leeg rond. In die rustigere gebieden kunnen dus bijvoorbeeld beter on-demand systemen ingezet worden.”

“Nederland kent verder nog een aantal grote capaciteitsknelpunten. Die moeten sowieso opgelost worden. Naar de toekomst toe zal er wel extra capaciteit benutbaar worden door de mogelijkheden van connectiviteit. Daarvoor zijn weer andere investeringen nodig, zoals in 5G.”



Groei

“In het Deltaplan hebben we rekening gehouden met de belangrijkste trends. Het is de verwachting dat het personen- en het goederenvervoer verder gaan groeien. Ook staan we achter de afgesproken klimaatdoelstellingen. Die moeten we halen. Net als de verkeersveiligheid die we willen verbeteren. Het aantal ongevallen moet echt snel gaan afnemen. Als je al die veranderende wensen, de verwachte groei en de huidige knelpunten bij elkaar optelt, ligt er een enorme opgave voor de hele mobiliteitssector. En daarom komen wij nu met dit plan.”

“We willen op twee manieren inspelen op die veranderingen. Ten eerste doen wij als sector een goed totaal-aanbod van multimodale oplossingen. Als tweede willen we meer proberen om gedrag te veranderen. We zitten teveel in dezelfde vaste patronen. Meer flexibiliteit is nodig. Als mensen een lease-auto hebben, hebben zij bijvoorbeeld geen trigger om de auto een dag te laten staan. Zij hebben al een vast bedrag betaald voor de fiscale bijtelling. Idealiter gaan we naar een systeem waarin mobilisten betalen voor hun gebruik. Dan worden mensen flexibeler in hun keuzes. En dat zorgt voor een andere balans. Ook werkgevers en onderwijsinstellingen kunnen hun steentje bijdragen door het gemakkelijker te maken voor medewerkers dat ze niet altijd om 09.00 uur hoeven te beginnen.”

Mobility as a Service

“In het Deltaplan hebben we een uitgebreide lijst opgesteld met verschillende maatregelen die genomen moeten worden. Denk dan bijvoorbeeld aan de maatregelen voor Mobility as a Service. Aan de ene kant is dit een app, die iedereen op maat kan bedienen. Maar de vervoersdiensten moeten natuurlijk wel even georganiseerd worden. Al die deelfietsen- en deelauto's moeten beschikbaar zijn en de trein moet te boeken zijn. In 2030 moet hier echter al een grote groep mee kunnen reizen.”

“Een andere maatregel is het ontwikkelen van mobility hubs. MaaS is het digitale deel, maar die drempelloze reis moet natuurlijk ook ruimtelijk bij elkaar komen. Daarvoor komen er mobility hubs - dat is het fysieke deel. Het zou mooi zijn als je in 2030 bijna met je auto de file inrijdt en van je telefoon een melding krijgt dat je ook in de buurt kunt parkeren bij een mobility hub. Vanaf daar krijg je het advies om een tram of metro te pakken, zodat je toch nog op tijd op je werk bent.”

Omarmen

“Het Deltaplan wordt aangeboden aan alle inwoners van Nederland, want we vinden dat zij recht hebben op een super mobiliteitssysteem in 2030. De regering zal dit natuurlijk ook moeten omarmen.”

“Als het aan ons ligt, gaan we dus richting een vraaggestuurd, drempelloos systeem waarin duurzame mobiliteit centraal staat en de veiligheid enorm zal toenemen. Dit



systeem is bovendien flexibel en die keuzevrijheid wordt in de hand gewerkt door de fiscale systemen en door de systemen van werkgevers en scholen. Het is de kracht van dit plan dat de hele sector samen zegt hoe we tot een totaal verhaal voor mobiliteit kunnen komen. Dat doen we door het integraler, beter en breder te benaderen vanuit de reiziger.”

STAAT HET LICHT VOOR BRANDSTOF OP **GROEN**, **ROOD** OF **ORANJE?**

Dat er op het gebied van brandstoffen veel gaat veranderen, staat wel vast. In het kader van klimaatplannen wordt er immers toegewerkt naar uitstootvrije voertuigen en die rijden niet op brandstoffen. Hoe en in welk tempo verloopt de transitie naar een uitstootvrije wereld? Brancheorganisatie BOVAG ontwikkelde een methode die de leden in staat stelt om op dit gebied weloverwogen beslissingen te nemen.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

BOVAG is de brancheorganisatie voor mobiliteitsretailers. De circa 9.000 leden zijn onder meer autobedrijven, tankstationondernemers, voertuigverhuurders en schadeherstelbedrijven. Jan Bessembinders is bij BOVAG specialist op het gebied van veiligheid en milieu. Bij dat laatste bestaat het onderscheid tussen voertuiggebonden en bedrijfsgebonden milieuzorg. “Enerzijds dus het

schoner maken van vervoer, wat betrekking heeft op onder meer brandstof en banden. En anderzijds helpen we onze leden om binnen hun bedrijf te werken volgens de regels en wetten die gelden op milieugebied.”

Randvoorwaarden en innovatiekracht

Belangenbehartiging draait voor een belangrijk deel om



Jan Bessebinders

randvoorwaarden scheppen die ondernemers in staat stellen om zo goed mogelijk te presteren. Maar de brancheorganisatie wil ook de innovatiekracht van de leden vergroten door kansen en ontwikkelingen in beeld te brengen. De aanpak van BOVAG op het gebied van brandstoffen voldoet aan beide criteria. Bessebinders sprak er onder meer over tijdens het KNV Zorgvervoer en Taxi

Jaarevent, op 12 juni in Bunnik. Daar bestond het publiek met name uit taxibedrijven en hun opdrachtgevers, die samen één van de vele sectoren vormen die met het brandstofvraagstuk te maken hebben.

“Er is sprake van een samengesteld krachtenveld als het om brandstoffen gaat. Dat wordt mede bepaald

door het klimaatakkoord, milieuzones, wetten, convenanten en afspraken. Al die zaken spelen mee in de keuzes die je als ondernemer maakt. Voor zowel tankstations als hun klanten, zoals personenvervoerders en transportbedrijven, is de vraag in welke brandstoffen en voertuigen zij moeten investeren. Vervoer en transport worden uiteindelijk uitstootvrij, maar hoe en in welk tempo we dat gaan bereiken, staat nog niet in detail vast.”

Groen: geen belemmeringen

Om de leden te helpen, heeft BOVAG CNG/groengas, waterstof-elektrisch, batterij-elektrisch, biodiesel en andere beschikbare en toekomstige brandstoffen en aandrijftechnieken langs de meetlat gelegd. Bessembinders: “Daarbij is gekeken naar drie B’s: beschikbaarheid, betaalbaarheid en betrouwbaar overheidsbeleid. En naar aanleiding van die analyse staat voor elk brandstofspoor het verkeerslicht op rood, groen of oranje. Groen betekent dat er op dit moment voor die brandstof geen belemmeringen zijn om op eigen kracht een succes te worden in de markt. Er is in zo’n geval ook geen actie van BOVAG vereist. Bij oranje is dat wel nodig, maar zijn de knelpunten niet onoverkomelijk. Rood betekent dat een brandstof of aandrijftechniek zonder aanvullende inspanningen niet aantrekkelijk is als alternatieve brandstof.”

Sein nadrukkelijk op rood

Er is bij het bepalen van de kansen en beperkingen verder onderscheid gemaakt tussen personenauto’s, stadsdistributie (bestelauto’s en lichte vrachtwagens) en zwaar transport. Bessembinders geeft aan dat bij al die modaliteiten sprake is van ten minste één brandstof waarvoor het licht nadrukkelijk op rood staat. Bio-ethanol E85 bij personenauto’s is daar een voorbeeld van. “Aanvankelijk was daar vrij veel over te doen, maar de betaalbaar-

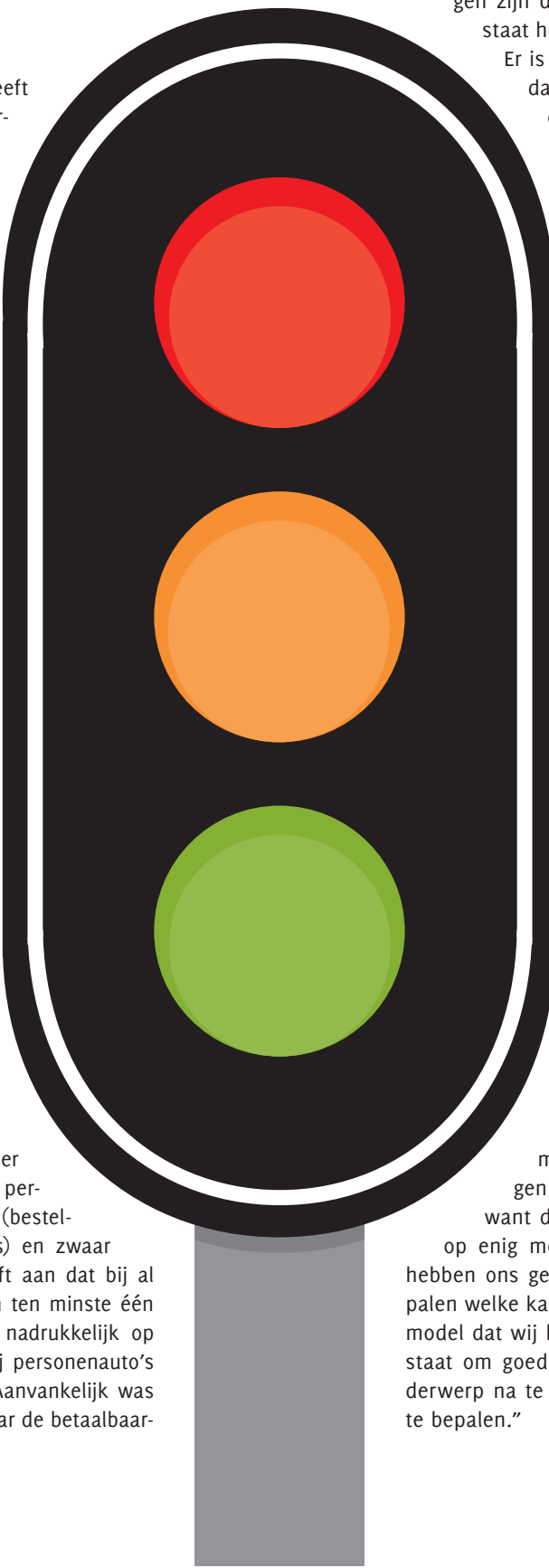
heid van brandstof én voertuigen is niet best en ook het aanbod in auto’s op deze brandstoffen is beperkt. Qua overheidsbeleid wordt er eigenlijk niet naar omgekeken.”

Bij waterstof voor personenauto’s is de situatie iets genuanceerder. “Qua beschikbaarheid staat het verkeerslicht daar nog op rood. Over de betaalbaarheid van de brandstof is veel onduidelijk en de voertuigen zijn duur. Voor het overheidsbeleid staat het sein in onze ogen op oranje. Er is nu wel eindelijk serieuze aandacht voor waterstof, maar als die aandacht niet blijvend is, springt ook dat derde licht op rood.”

Transitiebrandstof

Anderzijds staan het licht voor CNG/groengas wat BOVAG betreft op groen. “Het wordt aangeboden op voldoende locaties en de brandstof is betaalbaar, terwijl voor het voertuig zelf ook een sluitende business case te maken is. Ook het overheidsbeleid voor CNG/groengas is in onze ogen betrouwbaar. Je kunt er nu echt al volwaardig mee aan de slag.” Punt van aandacht bij deze brandstof is wel dat het in zijn algemeenheid wordt gezien als een transitiebrandstof op weg naar volledig zero emissie. Maar er is ook weer geen einddatum aan verbonden, dus volgens BOVAG staat niets op dit moment het succes van deze brandstof in de weg – wat overigens geen garantie op dat succes is.

“Ons model geeft geen garanties”, benadrukt Jan Bessembinders. “Onze leden moeten investeren en bewegen als het om brandstoffen gaat, want de huidige situatie houdt komst op enig moment ten einde. Onze leden hebben ons gevraagd om te helpen met bepalen welke kant ze op moeten bewegen. Het model dat wij hebben ontwikkeld, stelt ze in staat om goed en genuanceerd over dit onderwerp na te denken en hun eigen richting te bepalen.”



Ontslag op staande voet vanwege een onjuist CV

KNV-jurist Patrick Mommers licht in deze rubriek ontwikkelingen in het arbeidsrecht toe aan de hand van praktijkvoorbeelden. Ditmaal een werknemer die op staande voet werd ontslagen, omdat bleek dat hij bij zijn sollicitatie een onjuist CV had verstrekt.

MR. PATRICK MOMMERS, KNV-JURIST

In de vacature werd aangegeven dat men op zoek was naar kandidaten met een volledig afgeronde opleiding én ten minste vier jaar relevante werkervaring. De man solliciteerde op de functie en stuurde zijn CV mee. Daarin stond dat hij de opleiding had afgerond en dat hij zes jaar werkervaring had als zzp'er. Ook verstrekte hij referenties. In de sollicitatiegesprekken gaf de medewerker aan dat hij de functie, gezien zijn achtergrond en ervaring, gemakkelijk in vier dagen per week zou kunnen uitvoeren.

Na korte tijd meldde de werknemer zich ziek. Hij gaf aan overspannen te zijn. De werkgever wilde controleren of werknemer niet –als zzp'er– aan het werk was voor andere opdrachtgevers en hij wilde de eisen aan de functie nog eens nagaan. Daarom vroeg hij de werknemer om diploma's op te sturen, de bedrijfsnaam en het KvK-nummer (als zzp'er) door te geven en nadere informatie over een opgegeven referentie te verschaffen.

Eerst weigerde de werknemer om de gegevens te laten zien. Uiteindelijk stuurde hij een bewijs waaruit bleek dat hij alleen het eerste jaar van de opleiding had gevolgd. De opleiding was dus niet afgerond. Ook bleek dat de opgegeven referenties niet klopten. Bovendien kwam vast te staan dat hij maar twee jaar ingeschreven stond bij de KvK, en dus niet over de vereiste vier jaar werkervaring beschikte.

De werknemer werd op staande voet ontslagen, maar was het daar niet mee eens. Hij betoogde dat in de sollicitatieprocedure bleek dat het belang van de



diploma's en het belang van de referenties helemaal niet zo groot was. Ook zou hij in een gesprek met de directeur van het bedrijf hebben aangegeven dat hij de opleiding in kwestie niet afgerond had, hetgeen geen probleem zou zijn, omdat –aldus de werknemer– het de directeur veel meer over werkervaring ging.

De kantonrechter was van oordeel dat het ontslag op staande voet onterecht was gegeven, omdat de werkgever onvoldoende aannemelijk had gemaakt

dat met de werknemer het belang van het diploma en de referenties besproken zou zijn.

Het gerechtshof stelde in hoger beroep vast dat de werknemer zonder meer had gemeld dat hij de opleiding had afgerond, en dat hij deze suggestie ook op zijn CV had gewekt. Benadrukt werd dat een CV een kerndocument is waarop een werkgever in goed vertrouwen mag afgaan. In de vacature werd erg duidelijk aangegeven dat sollicitanten over een afgeronde opleiding moesten beschikken.

Daarnaast bleek uit getuigenverklaringen van zowel de werknemer en de directeur als de leidinggevende dat de harde eis van de afgeronde opleiding zeker één keer was besproken, waarbij werknemer aangaf aan die eis te voldoen. Uit de getuigenverklaringen bleek ook dat er wel degelijk over referenties en het belang daarvan was gesproken. Het gerechtshof concludeerde dat er wel degelijk sprake was van een dringende reden voor ontslag op staande voet.

Deze zaak toont nog maar eens aan dat het als potentieel werkgever erg belangrijk is om nog tijdens de sollicitatieprocedure kritisch te onderzoeken of een CV correct is.



'MENSEN BESEFFEN NIET HALF HOEVEEL GELD ZE BESPAREN ALS ZE ELEKTRISCH RIJDEN'

Volgens Auke Hoekstra is fossiele brandstoffen achter ons laten is niet langer een droom die nooit uitkomt. Met zijn onderzoek op de Technische Universiteit Eindhoven wil hij bijdragen aan de verwerkelijking van die droom. Maar de weg daar naartoe is niet zonder hobbels.

TEKST: JAN PIETER ROTTIER

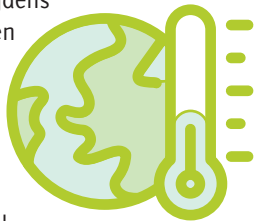
Auke Hoekstra FOTO Erwin de Rooy

Wat trekt u zo aan in dit onderwerp?

"Ik heb een dikke vijftien jaar geleden een sabbatical genomen. Toen kwam ik er achter dat duurzame energie niet langer een droom is die nooit uitkomt. Ik ontdekte dat er een heleboel nieuwe technologieën zijn die niet alleen beter voor het milieu zijn, maar ook voor de portemonnee. Toen dacht ik: dat is gaaf, daar wil ik aan bijdragen. Toen heb ik binnen duurzame energie het onderwerp gekozen dat ik het meest hot vond: elektrisch rijden. Ik sta nog elke dag met veel plezier op. Want dit is iets waar een prima boterham mee te verdienen is. En het heeft écht zin."

Waarom?

"Het is echt belangrijk dat de CO₂-uitstoot omlaag gaat. Elektrische auto's zijn de enige realistische manier om dat te doen die we nu kennen. Al tijdens de Industriële Revolutie wisten we: we hebben nu ontzettend veel energie tot onze beschikking, maar het raakt een keer op. Nu maken we de omslag naar een veel duurzamere oplossing, waardoor we de tien miljard mensen die we linksom of rechtsom een plek moeten geven, de luxe kunnen geven die we nu kennen."



Welke hobbels liggen er nog op de weg naar grootschalige elektrificatie van auto's?

"Vooral het aanbod: ze moeten gemaakt worden. Maar dat is een tijdelijk probleem. Uiteindelijk komt dat aanbod ook. Het is natuurlijk erg omschakelen voor grote autofabrikanten. Het lastige is die batterij. Daar deden de bestaande autobouwers eigenlijk nooit iets mee. Er komen wel nieuwe spelers, maar voordat die opgeschaald zijn naar het niveau van de grote jongens... Bij een auto komt een stuk meer kijken dan alleen een batterij maken. Je moet als nieuweling ongelofelijk veel investeren voordat je een nieuw goedkoop massaproduct kunt maken."

Moet de vraag niet gewoon groeien? Is het niet tijd voor een gedragsveranderingscampagne?

"Daar geloof ik helemaal niet in. Er is vrij veel onderzoek naar cognitieve dissonantie. Specifiek ook naar wat er gebeurt als je mensen duidelijk maakt hoe vervuילend hun auto is. En daar blijkt uit dat mensen vooral hun normen en waarden aanpassen. Vraag je: 'vind je vervuiling erg?' Dan zeggen ze: 'ja'. Zeg je: 'uw auto vervuilt best wel erg.' Dan zeggen ze niet: 'ik rij minder auto'. Nee, dan zeggen ze: 'die vervuiling valt wel mee'. Mensen zijn eigenlijk erg flexibel. Maar ze beseffen niet half hoeveel geld ze besparen als ze elektrisch rijden."

Hoe bedoelt u?

"In principe weten de meeste mensen niet hoeveel een elektrische auto maandelijks kost in vergelijking met een benzineauto. Daarom denken ze dat die duur is, zelfs als hij hen geld bespaart. Maar ook dat is een heel tijdelijk

probleem. In 2025, denken we, kosten een elektrische auto en een benzineauto evenveel in de showroom."

Waarom zien mensen het verschil dan niet?



"Omdat ze gewend zijn om naar de aanschafprijs te kijken. Wat ik eigenlijk zou willen voor elektrische auto's, is een energielabel. Neem de koelkast. Op een gegeven moment kon je zien: model A is 200 euro duurder dan model B, maar je bespaart 26 euro per jaar."

Zo'n label maken is wel lastig: voor elke individuele gebruiker is het voordeel net weer anders. Maar het zou mooi zijn als er een app of website komt waarop je snel kunt zien wat iedere auto jou per maand kost."

Je kunt mensen ook verleiden met subsidie, maar daar is de laatste tijd veel discussie over: rekenmodellen van de overheid kloppen niet en de subsidie gaat alleen naar de rijken.

"Pieter Omtzigt (Tweede Kamerlid voor het CDA) heeft een punt als hij zegt dat het gebruikte Carbon Tax Model van Revnext geheim is en dat niemand echt stapt hoe het precies werkt."

Wat je sowieso ziet is dat mensen van een middenklasser overschakelen op een Tesla. Die kost hen door de subsidies en lagere energie en onderhoudskosten hetzelfde per maand. Als je dat meerekent, loopt de overheid veel minder belastinggeld mis. Ook neemt het model de opbrengsten niet mee: minder uitstoot zorgt bijvoorbeeld voor lagere gezondheidskosten."

En wat betreft die rijke mensen, dat is gewoon waar. Maar het doel is toch, en ik mag hopen dat iedereen dat intussen snapt, dat je door nu duurdere auto's te stimuleren, straks meer goedkopere auto's krijgt."



Waarom is er dan zoveel misinformatie?

"Eigenlijk komt het hierop neer: mensen vinden dat er sprake is van overstimulering. Zij irriteren zich en geven tegengas. Het is ook een stukje 'penisnijd', denk ik. Mensen zeggen: 'hij rijdt wel in een hele mooie auto, dat zou ik ook wel willen.' Als je kijkt naar de meest emotionele reacties op Twitter, zit er toch heel veel misgunnen bij. Maar goed, ik zal dolblij zijn als elektrische auto's goedkoper zijn. Dan zijn we af van dat elitaire karakter."

Is een elektrische auto echt duurzamer dan een 'gewone' auto?

"Er zijn twee problemen. De eerste: de hoeveelheid energie die het kost het om een batterij te maken. Die hoeveelheid neemt heel snel af. Een paar jaar geleden kostte het nog 200 kg CO₂ per kw/uur. En op dit moment is dat nog maar 65 kg CO₂ per kw/uur. En we gaan nog een stuk lager komen, kan ik je zeggen. En batterijen veranderen erg. Kobalt wordt heel vaak genoemd als boosdoener. In



de nieuwste batterijen is drie keer zo weinig aanwezig als in de batterijen van vijf jaar geleden. En er is alle reden om aan te nemen dat we kobalt op termijn niet meer nodig hebben. Het tweede is de stroom in de batterij. Met een elektrische auto moet je twintig jaar kunnen rijden. Dat neemt toe. En we weten dat die gedurende levensduur de energiemix steeds groener wordt. Zo kom je uit bij mijn stelling dat een elektrische auto na 40.000 tot 60.000 kilometer rijden groener wordt.”



Er zijn ook mensen die zeggen: ‘je moet waterstof hebben’.

“Waterstof kost twee tot drie keer zoveel energie. Doe je het op de schone manier, dan begin je met elektriciteit. Daar maak je waterstof van. En dat wordt dan weer elektriciteit.

Ik vind het standpunt van Volkswagen wel aardig: met waterstof is niks mis, maar de komende tien jaar is het elektrisch.”



Elektrisch biedt ook potentie voor stads- en streekbussen.

“Stads- en streekbussen worden allemaal elektrisch. Het is eigenlijk al een gelopen race. Je ziet het aan de OV-concessies die uitgeschreven worden. Allemaal elektrisch. Ik denk dat over vijf tot zeven jaar overal elektrische bussen zullen rijden. Dan zegt de aanbestedende overheid: ‘doe maar elektrisch’, en antwoordt de vervoerder: ‘ja, dat dacht ik al.’ Ik acht de kans naderend naar de 100 procent dat je binnen tien jaar een redelijke mainstream bus kan kopen met een range van 700 kilometer.”

En touringcars dan?

“Die stoten qua roet en fijnstof eigenlijk niet eens zoveel uit. Die motoren zijn tegenwoordig hartstikke schoon. Ja, alleen CO₂ dus. Uiteindelijk worden die ook elektrisch. Absoluut. Maar het is een relatief kleine markt in vergelijking met vrachtwagens. Dus als je als bedrijf ergens je geld in steekt, doe je het daarin. Maar voor touringcars zal het ongetwijfeld ook gebeuren. The future is electric! Vijftien jaar geleden hield ik precies hetzelfde verhaal. Toen werd ik eigenlijk niet gehoord. Maar tegenwoordig is dat niet bepaald het geval meer.”

BREDA WINT EERSTE GOUDEN BUS AWARD



Theo Vegter van Busvervoer Nederland (links) en wethouder Boaz Adank van Breda.



Breda is de eerste Nederlandse stad die de Gouden Bus Award heeft gewonnen. Dit vanwege het voeren van het “meest vriendelijke verkeersbeleid voor touringcars”, aldus de initiatiefnemer van de prijs, Busvervoer Nederland. De belangenbehartiger van de touringcarsector roemt het scheiden van de verschillende type busreizen. De Brabantse stad heeft drie aparte haltes: voor vakantie-reizen, internationale busverbindingen en dagtochten.

TEKST: JAN PIETER ROTTIER

Wethouder Boaz Adank (Bereikbaarheid, VVD) nam de prijs onlangs in ontvangst. Plaats van handeling was de busstop voor internationale vakantieritten in Prinsenbeek, dat tot de gemeente Breda behoort.. Theo Vegter, voorzitter van Busvervoer Nederland, onderdeel van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), sprak de wethouder bij deze gelegenheid toe.

Door het beleid dat de gemeente voert, kan de reiziger niet alleen makkelijker op- en uitstappen, benadrukte Vegter. Het beleid pakt volgens hem ook prettig uit voor de stad zelf: het scheiden van de verschillende busstromen maakt het rustiger op de weg. En tenslotte, zegt hij, is het beleid fijn voor de sector: dat kan wel een steuntje in de rug gebruiken. Daarna kreeg Adank een oorkonde en een sculptuur van een touringcar, gemaakt door kunstenaar Ron Moret.

Alternatief

De Bredase wethouder was aangenaam verrast door de prijs, zei hij. "Ik ben hier heel erg blij mee. Touringcars zijn soms een beetje een ondergeschoven kindje. Maar wij zeggen: het is een belangrijk onderdeel van de mobiliteit." Adank roemt het duurzame karakter van de touringcar en benadrukt dat het een goed alternatief is voor de auto en het vliegtuig. Zodoende faciliteert hij de sector als gemeente graag. Deze twee facetten komen wat hem betreft terug in de prijs. "Deze prijs is niet alleen een steuntje in de rug van Breda, maar ook van de touringcarsector."

De prijsuitreiking is het sluitstuk van een bustour langs de drie officiële touringcarhaltes in Breda. De eerste stop was een uurtje eerder, bij het Chasséveld, aan de rand van de binnenstad. Hier kunnen sinds 2008 bussen vol 'dagjes-tochtmensen' parkeren, vertelt wethouder Adank. Deze halte, met plek voor twee touringcars, is volgens hem zowel centraal voor de toerist als de touringcarchauffeur. "Hij functioneert goed", zegt Adank trots.

Blij

De tweede stop is de bushalte achter het centraal station, de noordkant. Vanaf hier vertrekken de internationale lijnbussen, onder meer van Flixbus. Voor dit

type bussen zijn twee plekken gereserveerd. De wethouder is er blij mee. "Wat ik mooi vind: de trein uit België komt hier aan en je kunt zo overstappen op een Flixbus, verder Europa in. Daarmee word je echt een leuke hub."

Het is 'een wereld van verschil' vergeleken met de oude situatie, vertelt Adank. Station Breda is in september 2016 officieel geopend. De vier jaar daarvoor is hard gewerkt aan een heel nieuw gebouw, waarin zich behalve de perrons, ook meerdere winkels, parkeerplaatsen,

"De award is een steuntje in de rug voor zowel de stad Breda als de touringcarsector"

bijna 150 appartementen én een gelijkvloers busstation bevinden. De stads- en regiobussen, maar ook de internationale bussen, vertrokken tot dan toe altijd vanaf de zuidzijde van het station. Maar dat vond de gemeente niet ideaal. Bussen, automobilisten, fietsers en voetgangers klonterden op dezelfde plek samen.

Warmer

De voormalige halte is nu een autoluwe zone. Bij de zuidelijke uitgang van het station begint een breed, verhoogd en met bomen omgeven voetpad in de richting van de binnenstad. Breda won hiermee in 2017 de Falco Award Beste Openbare Ruimte. "Het is echt een aantrekkelijke loper naar het centrum geworden", blikt Adank terug. "We hebben hoogwaardige bouwmaterialen gebruikt en slimme straatlantaarns geplaatst: ze stralen op verschillende momenten verschillende typen licht uit. 's Avonds is het licht bijvoorbeeld feller en in het weekend is het juist wat warmer."

Helemaal af is de internationale bushalte achter het station nog niet. "Er komt nog een luxe, overdekte wachtruimte van zo'n acht meter breed", zegt Vincent Boelen, mobiliteitsadviseur bij de gemeente. "Het wordt een modern gebouw, ontworpen door de stationsarchitect Koen van Velsen. Over anderhalf jaar moet het er staan." Boelen vertelt dat de gemeente en de provincie de kosten samen dragen:



Breda betaalt 150.000 euro en de provincie subsidieert de resterende 100.000 euro.

Ideaal

De bus is aanbeldend bij treinstation Prinsenbeek, de derde stop vandaag. Vanaf deze plek vertrekken sinds 2013 ook bussen naar het buitenland. Het gaat hier om de vakantieritten naar onder meer de Oostenrijkse bergen of Spaanse costa's. De halte, met zeven plaatsen, ligt vlak langs de A16 - ideaal voor de chauffeur én de reiziger.

Er is onlangs nog een toiletgebouwtje geplaatst, vertelt Boelen. De nood was redelijk hoog volgens hem: reizigers belden regelmatig bij de kantoren in de buurt aan met de vraag of ze van de wc gebruik mochten maken. Geen ideale situatie, zegt hij. "Daarom hebben we JCDecaux gevraagd om een volautomatisch toilet te plaatsen." Uiteraard kunnen reizigers beschut tegen regen en kou wachten op hun bus.

Prettig

Door deze facetten was er volgens Bus-



vervoer Nederland geen andere winnaar mogelijk dan Breda. De belangenbehartiger van de touringcarsector wil met de prijs gemeentes die touringcar-vriendelijk beleid voeren in het zonnetje zetten. “De sector levert een mooi product”, zegt secretaris Carlo Cahn. “Een touringcar vervangt zo’n dertig auto’s en is in reizigerskilometers een van de schoonste en veiligste vervoersmiddelen. Maar veel gemeentes hebben dat nog niet in beeld. Zij denken in weren in plaats van faciliteren. Vandaar dat het bestuur een aanmoedigingsprijs in het leven heeft geroepen.”

Breda is een terechte winnaar, stelt de touringcarchauffeur van dienst vandaag, Edwin Plat. “Wij rijden makkelijk en prettig in Breda”, zegt de medewerker van Brabant Expres. “De aan- en afvoerwegen zijn goed en de parkeerterreinen zijn prettig. Zeker in Prinsenbeek; je bent zo de snelweg op. Maar ook parkeren op het Chasséveld is makkelijk, net als bij het NAC-stadion trouwens. Ja, het is erg prettig hier, zeker in vergelijking met Amsterdam, waar de parkeergelegenheid vrij slecht is.”

De halte achter het centraal station van Breda

DE LIJN-TOPMAN: TOEGANG TOT ALLE DATA BINNEN MAAS-PLATFORM REGELEN

Het zou goed zijn als vervoerders die onderdeel uitmaken van een MaaS-platform over alle verplaatsingsdata beschikken van personen die hier gebruik van maken. Dat zegt directeur-generaal Roger Kesteloot van Belgische vervoersmaatschappij De Lijn. “We moeten de wederkerigheid van open data regelen.”

TEKST: MARIEKE VAN GOMPEL

Roger Kesteloot is sinds 2010 directeur-generaal van De Lijn, de Vlaamse openbare vervoersmaatschappij. De Lijn rijdt in heel Vlaanderen maar ook in Brussel, enkele Waalse gemeenten en in de grensstreek met Nederland. De vervoerder rijdt met bussen, trams en belbussen en verzorgt leerlingenvervoer.

“Open data kan vervoerders helpen om de dienstregeling en het fleetmanagement te optimaliseren. Daardoor kunnen we de juiste vervoersmiddelen inzetten. Dat geldt ook voor spoorwegen”, aldus Kesteloot. Daarbij dienen volgens hem nog wel een aantal privacy-vraagstukken te worden opgelost.

Kesteloot wijst op de ‘digitaliseringsroadmap’ van De Lijn, waarbij de vervoerder zijn data ook beschikbaar aan andere partijen stelt. “Wij geloven in business to business open data. De vier Belgische vervoersmaatschappijen (De



Lijn, NMBS, MIVB, TE) werken bijvoorbeeld op het gebied van ticketing samen, waarbij we onze abonnees een fysieke chipkaart aanbieden.”

Goede werrelatie

“Een ander project waar we gezamenlijk aan werken is het mogelijk maken van contactloos betalen met de bankpas in de voertuigen. Dit zal begin volgend jaar mogelijk zijn.” De vier vervoerders hopen hiermee de sociale veiligheid te verbeteren. De partijen werken verder aan een gezamenlijke routeplanner die binnenkort live gaat. Ook zijn er stappen gemaakt in het verbeteren van de nauwkeurigheid van realtime informatie bij haltes.

“Ik denk dat we de afgelopen jaren met de vier vervoerders heel hard gewerkt hebben aan een goede werrelatie. We hebben gezamenlijke initiatieven ontplooid op het vlak van data-uitwisseling en gezamenlijke



Roger Kesteloot

vervoersbewijzen. Op het vlak van digitalisering heeft er een evolutie plaatsgevonden. Dat was hard nodig. Samen zijn we rond de tafel gaan zitten om te kijken hoe we dit konden realiseren.”

Zelfrijdend vervoer

Volgens Kesteloot zullen de ontwikkelingen op het gebied van reisinformatie, digitalisering en betaalsystemen “hard gaan”. Ook zal er volgens hem een “evolutie plaatsvinden” naar volledig autonoom rijden. Met name in Brussel, Gent en Antwerpen komt het openbaar vervoer volgens hem onder druk te staan door de demografische ontwikkelingen. Op dit moment werkt vervoerder MIVB in Brussel aan de automatisering van metrolijnen 1 en 5. De verwachting is dat hiermee de frequentie omhoog kan gaan van iedere drie minuten naar iedere twee

minuten een metro. Verder start De Lijn samen met zgetthere en Brussel Airport binnenkort met het testen van een zelfrijdende, elektrische shuttlebus. De verwachting is dat dit voertuig in 2021 ook passagiers gaat vervoeren op de luchthaven.

Vervoerregio's

Een andere interessante ontwikkeling op het gebied van OV waar de directeur-generaal op wijst, is dat Vlaanderen zal worden ingedeeld in vijftien vervoerregio's. “Daarbij gaat de zeggenschap van de Vlaamse gedeeltelijke overheid over naar de regio's die zelf bijvoorbeeld vervoer op maat gaan aanbieden. Wij willen daarin een van de spelers zijn, maar dit gebeurt volledig in concurrentie.” Tegen het einde van het jaar moeten alle vervoerregio's hun mobiliteitsplan presenteren.



18 JUNI 2019

**1931 CONGRESCENTRUM
DEN BOSCH**

**Save
the date**



INTERESSANTE WORKSHOPS

INSPIRERENDE BEURS

WRM-BIJSCHOLINGEN

TESTRITTEN

ONDERNEMERSONTBIJT

