

JAARGANG 71, SEPTEMBER 2019

NEDERLANDS VERVOER

MAGAZINE OVER MOBILITEIT

'OV is gebaat bij aanbesteden'

Afscheidsinterview Keolis-directeur
Cees Anker

7.000 taxipassagiers per dag

De organisatie achter het Rotterdamse
doelgroepenvervoer

OP EEN POSITIEVE MANIER ANDERS
[W]heels: Mobiliteitsnetwerk voor vrouwen

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

MOBILITEIT

'Mobiliteitssector moet diverser worden'

De vier oprichtsters van [W]heels aan het woord

4

INTERVIEW

Een betere omgeving creëren voor schone voertuigen

Europese ambities nader toegelicht

8

MILIEU

VerkeersNet Academy over milieuzones

Harmonisering staat voor de deur

10

COLUMN

Theo Vegter

De lastige weg richting milieuzones

12

MOBILITEIT

Doelgroepenvervoer in Rotterdam

Innoveren en hard werken

14

COLUMN

Rubriek arbeidsrecht

Ontslag na gokken met geld van de zaak

18

BEURS

Taxi Expo 2019

Vakbeurs in een nieuw jasje

19

INTERVIEW

'Stel OV grote steden open voor marktwerking'

Interview met Cees Anker (Keolis)

20

TOURING

Touringcar van de toekomst

Overstap op schone brandstoffen kost tijd

24

MOBILITEITSSERVICE

Het MaaS Lab van KNV

Voorkomen dat alle macht bij één partij ligt

30

Taxi en touringcar zijn onmisbaar zijn in MaaS

Touringcar en taxi zijn onmisbare elementen van Mobility as a Service (MaaS). MaaS staat voor het samenbrengen van álle modaliteiten, inclusief touringcar en taxi, zodat elke reiziger makkelijk de reis kan kiezen, boeken en betalen die hem of haar het beste uitkomt.



BERTHO ECKHARDT,
VOORZITTER KONINKLIJK
NEDERLANDS VERVOER

Als mensen zelf hun ideale reis samenstellen op basis van het beschikbare vervoersaanbod, krijgen alle modaliteiten steeds meer met elkaar te maken. MaaS kan daarmee de sleutel zijn naar verdere integratie van touringcarvervoer, zorg- en taxivervoer en openbaar vervoer.

Binnen dit geheel zien wij het collectief vervoer als de basis waar andere mobiliteitsdiensten, zoals parkeren, aan worden toegevoegd. Maar om dit goed te doen moeten we als mobiliteitssector wel fundamenteel veranderen en écht gaan samenwerken. Digitalisering luidt voor de mobiliteitsmarkt een nieuw tijdperk in, waarin reizigers via één toegangspunt het plannen, boeken en betalen voor verschillende vervoersvormen regelen. Die transitie naar 'mobiliteit als dienst' betekent een ingrijpende hergroepering binnen een bij uitstek traditionele markt.

Touringcar en taxi zijn flexibel en duurzaam, maar daarnaast ook bijzonder veilig. Dit werd bevestigd in een recent onderzoek in het kader van de Europese publiek-private Smart Move-groep: een verdubbeling van het gebruik van bus- en touringcardiensten op Europees niveau leidt tot 1.500 verkeersdoden minder per jaar, 40 tot 50 miljoen ton minder CO₂-uitstoot en 10 tot 12 procent minder autoverkeer per jaar. Bovendien zou het drie miljoen nieuwe, duurzame banen creëren.

De capaciteit van het Nederlandse wegnnet en openbaar vervoer is onvoldoende om de stijgende vraag naar mobiliteit op te vangen. Mobility as a Service biedt mogelijkheden voor een fundamentele transformatie van ons vervoerssysteem, inclusief een verschuiving naar collectief vervoer. Collectief vervoer is de ruggengraat van duurzame, naadloze en betaalbare mobiliteit voor iedereen.

Om de kansen optimaal te benutten en negatieve gevolgen effectief tegen te gaan, hebben alle betrokken MaaS-marktpartijen uit de Nederlandse mobiliteit de handen ineengeslagen. Daarom heeft KNV het MaaS-Lab gelanceerd. Het MaaS-Lab is een samenwerkingsverband tussen alle partijen uit het bedrijfsleven. Doel is het creëren van de juiste randvoorwaarden voor gezonde en optimale MaaS-diensten in Nederland die aansluiten op het publieke belang en de wensen van de reiziger.

De missie van het MaaS-Lab is de totstandbrenging van optimale en gezonde MaaS-diensten door het creëren van de best mogelijke condities om deze diensten te laten ontstaan. Op die manier kan MaaS straks benut worden als een toegankelijke bron van duurzaam reizen, met alle positieve effecten van een betere bereikbaarheid voor bedrijven, reizigers en overheden van dien.

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 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 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.



*Van links naar rechts: Chrétiënne Hoek,
Ananda Groag, Monique Verhoef en
Monique Monster*

'HOE MEER PERSPECTIEVEN, HOE RIJKER DE DISCUSSIE'



De mobiliteitswereld diverser maken. Dat is de doelstelling van het onlangs opgerichte vrouwennetwerk [W]heels. Aan vrouwelijke input ontbreekt het namelijk nogal eens. Op congressen, maar ook binnen bedrijven, vinden de vier oprichters. Op een positieve manier willen ze laten zien hoe het anders kan. In gesprek met Monique Verhoef (eigenaar en consultant bij MOVE), Ananda Groag (initiatiefnemer van Living Mobility), Monique Monster (woordvoerder bij De Verkeersonderneming) en Chrétienne Hoek (consultant bij Rebel).

TEKST: JAN PIETER ROTTIER BEELD: PRIVÉFOTO'S

Monique Verhoef:

***'We zijn niet anti-man,
we willen meer
diversiteit'***



"De concrete aanleiding om [W]heels op te richten, was een symposium vorig jaar zomer, waarop achter elkaar acht blanke mannen spraken. Het was interessant, maar ik vond het een te eenzijdige schets van stakeholders.

De oververtegenwoordiging van mannen valt me sowieso op, ook op televisie. Daar hebben we de mannentafel, denk ik dan. En ik ben niet anti-man, begrijp me goed. Maar ik denk dat we gebaat zijn bij meer diversiteit.

Dus na afloop van het symposium sprak ik de organisator, ook een man, hierop aan. Hij zei: Ik heb wel vrouwen benaderd, maar ze konden niet. Waarop ik reageerde: Eén telefoontje en ik had acht vrouwen voor je geregeld.

Op de fiets terug naar huis voelde ik mij 'die vrouw met het vingertje'. Daar had ik geen zin in. Dat is geen rol die bij mij past. Toen dacht ik: ik moet het omdraaien, ik moet zorgen dat vrouwen vindbaar worden, ik moet onze kracht als uitgangspunt nemen. Zo ontstond het idee om vrouwen beter zichtbaar te maken. Niet alleen voor congres-organisatoren, maar bijvoorbeeld ook voor raden van bestuur en raden van toezicht.

Korte tijd later polste ik het idee bij Chrétienne, Ananda en Monique en ze reageerden gelijk enthousiast. Met z'n vieren besloten we dit op te pakken."

Kwaliteit

"We hadden uitvoerige discussies over de doelstelling. Gaat het alleen om zichtbaarheid? Nee, vonden we, het gaat ook om diversiteit. Iedereen kijkt anders naar een onderwerp. Met meer diversiteit onder ontwikkelaars, wordt de kwaliteit en uitvoering van projecten alleen maar beter. Door betere zichtbaarheid krijg je meer diversiteit, was onze conclusie. En wat we ook belangrijk vonden, en wat hier nauw mee samenhangt: het onderlinge netwerk versterken.

In de tussentijd kregen we ook een 'raad van inspiratie': verschillende vrouwen met topfuncties in de mobiliteitssector die ons gevraagd en ongevraagd voorzien van advies.

Met elkaar denken we na over de invulling. Achter elkaar bijeenkomsten organiseren is niet wat we willen, wisten we al meteen. Voor je het weet ben je alleen maar bezig om een netwerk in de lucht te houden. Maar we willen wel dingen gaan organiseren. Vrouwen vindbaar en zichtbaar maken is nu onze prioriteit. Dat doen we met een profielenpagina op onze website. Alle vrouwen kunnen zich hiervoor aanmelden. We krijgen veel reacties - van enthousiaste vrouwen en van mensen die sprekers en expertise zoeken. Dat is tof."



Ananda Groag:

***'Ik hoop dat we straks
niet meer nodig zijn'***

"De oververtegenwoordiging van mannen op congressen is een terugkerend onderwerp in de gesprekken die ik met andere vrouwen heb. Iedere keer verbazen we ons er weer over. Het is toch wel een doorn in ons oog. Een gemiste kans. Ik heb zelfs het idee dat Nederland achterloopt in vergelijking met andere landen, maar dat terzijde. Dus toen Monique Verhoef het plan voor een vrouwen netwerk vertelde, wist ze dat ik ervoor te porren was.

We hebben geen hele strakke rolverdeling, maar op dit moment ben ik degene die de website beheert. Ik onderhoud het contact met de leden en verwerk de nieuwe aanmeldingen. Het gaat lekker: ik denk dat we er zo'n tachtig hebben. We krijgen ook heel veel positieve reacties. Mensen zijn enthousiast, zijn blij en vinden het goed dat we dit begonnen zijn. Voor veel vrouwen - maar ook mannen overigens - is het een herkenbaar onderwerp. Je hoort ook: jammer dat dit anno 2019 nog nodig is. We hebben duidelijk een gevoelige snaar geraakt. Dat maakt ons blij en dankbaar om hieraan mee te mogen werken.

Hier en daar horen we ook een kritische noot: dat we teveel focus leggen op diversiteit. Terwijl we het juist heel positief willen insteken. Niet: 'we moeten' en 'we eisen'. Maar: onze eigen kracht als uitgangspunt nemen en de zichtbaarheid van vrouwen vergroten."

Rijker

"Diversiteit is belangrijk. Niet alleen van mannen en vrouwen, maar ook van achtergronden en opvattingen. Hoe meer perspectieven, hoe rijker de discussie.

Hier heeft de mobiliteitswereld vandaag de dag veel belang bij. De tijd dat mobiliteit alleen ging over wegen verlengen en verbreden ligt achter ons. We zijn aanbeland in een tijd dat de mens centraal staat. Het gaat nu over de vraag: hoe bouw je een prettige stad? En ik denk dat vrouwelijke waarden hier wel bij helpen.

Daar is nog een wereld te winnen. Ik heb een aantal congressen over mobiliteit georganiseerd en ik vind het echt wel een uitdaging om de juiste mensen te vinden. Hoe dat komt? Misschien omdat mannen toch meer op de voorgrond treden? Ik weet het niet. Maar ik denk wel dat we met ons netwerk bijdragen aan een oplossing.

Waar we staan over vijf jaar? Ik hoop dan natuurlijk dat we niet meer nodig zijn. Dat diversiteit vanzelfsprekend is. Tijdens congressen, op de werkvloer en in bestuurskamers."



Monique Monster:
'Mobiliteitswereld wordt minder aantrekkelijk als vrouwen zich niet kunnen laten zien'

"Er werken best veel vrouwen in de mobiliteitssector. Kijk alleen al naar onze minister en staatssecretaris. Dames op mooie posities - en dat zou nog wel meer mogen, vind ik. Maar op een een of andere manier belanden toch de mannen op de podia van mobiliteitscongressen. Misschien omdat vaak de mensen benaderd worden die vaker spreken. Mannen dus. Zo houdt het probleem zichzelf in stand.

Vrouwen moeten dus veel zichtbaarder zijn. Alleen al om het werkveld aantrekkelijk te houden voor vrouwen. Zij moeten mogelijkheden hebben om zichzelf te laten zien. Als de mobiliteitswereld niet in staat is om vrouwen zichtbaar te maken, dan wordt het werkveld op den duur minder interessant voor ze. Zo kom je in een vicieuze cirkel."

Reuring

"Vrouwen hebben ook een ander perspectief op mobiliteit. Dat is waardevol. Je ziet dat mannen - en dan chargeer ik een beetje - best wel van de techniek en de infrastructuur zijn. Dus: welke fietspaden kunnen we verbeteren? Hoe zorgen we dat het verkeer blijft rijden? Maar mobiliteit gaat ook over gedrag van mensen. Mobility as a Service is een goed voorbeeld. Iedereen staart zich blind op hoe het allemaal technisch mogelijk is. Maar er zijn nog maar weinig onderzoeken naar waar de gebruiker echt behoefte aan heeft. Ik zie het toch wel als onze rol om dat perspectief te belichten.

Binnen [W]heels, de combinatie van wheels en heels, ben ik verantwoordelijk voor de communicatie en woordvoering. Ik plaats nieuwtjes en verstuur persberichten. Een beetje reuring creëren. We zijn geen feministisch clubje hoor. Zo van: vrouwen tegen de mannen. Of: wie is de schuldige? Want in dat geval moeten we ook naar onszelf kijken. Ons doel is vooral om diversiteit een duw in de goede richting te geven.

Dat is niet van vandaag op morgen geregeld. Maar het initiatief an sich zorgt al voor bewustwording - bij samenstellers van congressen en bij vrouwen zelf. Maar ook bij de bedrijven waar ze werken. Zichtbaarheid op congressen begint bij zichtbaarheid binnen de eigen organisatie."



Chrétienne Hoek
'Als je nu geen vrouwen meer kunt vinden, heb je niet goed gekeken'

"Toen Monique vertelde dat het plan om een vrouwen netwerk op te richten in haar hoofd speelde, dacht ik: hartstikke leuk. Want ik heb zelf op verschillende congressen gemerkt dat die toch wel heel erg gedomineerd worden door mannen. Ik heb niks tegen hen, maar heb wel zoiets van: volgens mij is allang bewezen dat diversiteit tot een breder perspectief op een onderwerp en daarmee tot betere oplossingen leidt.

Als je daar iets aan wil veranderen, moet je vooral zorgen dat vrouwen beter op de kaart staan en vindbaar zijn. Daarom is dat ook een speerpunt van [W]heels. Het kan dus straks niet meer zo zijn dat een organisator van een congres zegt: we hebben niemand kunnen vinden. Want daarvan zeggen we: dan heb je niet goed gekeken.

Momenteel zijn vrouwen niet goed vindbaar, denk ik. Het werkveld wordt nu eenmaal gedomineerd door mannen. En volgens mij is het ook wel een beetje zo dat diegene die bekend is, sneller gevraagd wordt en zo nog bekender wordt. Onbekend maakt onbemand, ook."

Inhaalslag

"Waar die onzichtbaarheid vandaan komt? We moeten oppassen voor stereotypen, maar je kunt, denk ik, wel zeggen dat vrouwen gemiddeld genomen minder op de voorgrond staan. Of dit valse bescheidenheid is of van nature zo, weet ik niet, maar je ziet het wel gebeuren. Het heeft natuurlijk ook te maken met de ontwikkelingen van arbeidsparticipatie in de maatschappij. Mijn moeder was huisvrouw, zoals voor veel vrouwen gold. We hebben misschien nog een inhaalslag te maken.

Ik herken het ook wel een beetje binnen de organisatie waar ik werk: mannen domineren de top. Dat zal bij veel andere bedrijven niet anders zijn, maar er is nog wel wat te winnen.

Het werkveld zou aantrekkelijker voor vrouwen mogen worden. De mobiliteitswereld is nog erg technisch. Kijk naar MaaS, juiste bij dit concept gaat het ook om gedragsverandering. Als je het perspectief verbreedt, trek je automatisch meer verschillende mensen aan.

Het initiatief voor het vrouwen netwerk staat los van de bedrijven waar we werken. Het mooie is: iedereen kan zich aanmelden. Wat ons bindt is het thema mobiliteit.

We realiseren ons dat we zelf ook binnen [W]heels diversiteit nodig hebben: qua leeftijd, maar ook qua ervaring, opleiding en posities binnen bedrijven. Op zich lukt dat aardig. Maar hoe het zit op gebied van verschil in culturele achtergrond? Ja, daar ligt inderdaad nog wel een uitdaging."

'FINANCIËLE STEUN NODIG VOOR OVERGANG NAAR SCHONE MOBILITEIT'

De ambities om het vervoer in Europa te vergroenen zijn groot, maar de kosten voor dit vervoer blijven een grote uitdaging. Om bij de overgang naar schone mobiliteit te helpen, 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 het tweede deel van dit interview.

TEKST: INGE JACOBS

We zien dat veel bedrijven bereid zijn om de overstap naar schone mobiliteit te maken, maar nog worden gehinderd door de hogere kosten van elektrische voertuigen of het beperkte bereik. Hoe bent u van plan om bedrijven bij deze transitie te helpen?

“De aanschafprijs van elektrische voertuigen is de afgelopen jaren gestaag afgenomen en hun autonomie neemt toe. Volgens sommige schattingen kunnen elektrische voertuigen in sommige categorieën al concurrerend zijn met conventionele voertuigen in termen van Total Cost of Ownership. Door een duidelijk wettelijk kader vast te stellen en op lange termijn marktsignalen en zekerheid te bieden aan investeerders, zullen de nieuwe CO₂-emissienormen en de richtlijn schone voertuigen helpen schaalvoordelen te creëren en de kosten van schone en zero-emission voertuigen verder te verlagen.

De infrastructuur-richtlijn inzake alternatieve brandstoffen zal eraan bijdragen dat er voldoende dekking is voor het opladen en opnieuw vullen van infrastructuur; naar onze mening moet het opladen van een elektrisch voertuig - of het bijvullen van een waterstof- of aardgasauto - net zo gemakkelijk worden als het nu is om een benzine- of dieselauto bij te vullen. Samen zullen deze initiatieven

een betere omgeving creëren voor schone voertuigen en aantrekkelijker maken voor bedrijven en consumenten.”

Is de Europese Commissie van plan om vervoerders, bedrijven of overheden financieel te helpen?

“Ja. We weten natuurlijk dat de overgang naar schone bussen niet zonder zijn eigen technische, organisatorische en financiële uitdagingen komt, die we moeten aanpakken. Vanuit financieel oogpunt is de aanschafwaarde van zero emissie-bussen nog steeds hoger dan die van conventionele bussen, met name voor waterstofbussen. De aanvankelijk hoge kosten blijven natuurlijk een probleem, alhoewel - in TCO - batterij-elektrische bussen al bijna gelijk in prijs zijn aan conventionele bussen. En ze worden constant goedkoper.

Hoewel de trends positief zijn, weten we dat financiële steun nog steeds nodig is om de overgang naar schone mobiliteit te helpen. We gebruiken al bestaande instrumenten zoals de Europese structuur- en investeringsfondsen (ESIF), het Europees Fonds voor strategische investeringen (EFSI) en de Connecting Europe Facility (CEF) voor dit doel, en we hebben belangrijke middelen voorgesteld om nul-emissie te bevorderen voor mobiliteit in de EU-begroting voor de volgende financiële periode.



In maart hebben we - samen met de Europese Investeringsbank (EIB) - de nieuwe CEF-transportmengfaciliteit gelanceerd, een innovatief financieel instrument dat investeringen op het gebied van voertuigen en infrastructuur op alternatieve brandstof en in het Europese spoorwegverkeer zal ondersteunen. Met een oorspronkelijk budget van 200 miljoen euro uit de EU-begroting vult de faciliteit de bestaande CEF- en EFSI-financieringsinstrumenten aan door gebruik te maken van de middelen van de EIB, nationale stimuleringsbanken en de particuliere sector.”

Treinen zijn vaak een goed, schoon alternatief voor vervoer per auto. Vliegen is echter meestal goedkoper dan een trein. Zijn er plannen om de kosten voor deze twee modaliteiten gelijk te stellen?

“De Europese Commissie onderzoekt momenteel de kwestie van een gelijk speelveld voor de verschillende vervoerswijzen. Eind 2017 is een uitgebreide studie uitgezet, die ons in staat stelt te beoordelen in hoeverre de beginselen ‘de gebruiker betaalt’ en ‘de vervuiler betaalt’ worden geïmplementeerd in de EU-landen en andere geavanceerde economieën, afzonderlijk voor alle vervoerswijzen, met inbegrip van het spoor en de luchtvaart.

We verwachten dat de studie ook belangrijke bijdragen zal leveren aan de daaropvolgende technische én meer beleidsgerichte debatten door middel van een update van het handboek over externe kosten, een nieuwe analyse van de totale en gemiddelde externe kosten, een beoordeling en vergelijking van internaliseringsmaatregelen met externe kosten, evenals een beoordeling en vergelijking van infrastructuurheffingen en infrastructuurgerelateerde uitgaven. Deze studie bestrijkt alle vervoerswijzen in de 28 lidstaten van de EU en andere geavanceerde economieën, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen passagiers en vracht.”



Maja Bakran

Hoe zullen Europese burgers profiteren van de doelen die u hebt gesteld voor duurzaam vervoer in de EU?

“Ik denk dat een aantal van de voordelen van schone, duurzame mobiliteit onmiddellijk zichtbaar zijn voor de burger: we staan allemaal vast in de files, we voelen ons vies door vervuilde lucht en ervaren veel lawaai in de straten van onze stad. Een duurzaam mobiliteitssysteem, ontworpen met een duurzame (stedelijke) mobiliteitsplanningbenadering, met een toegankelijk, slim en schoon openbaar vervoerssysteem als ruggengraat, aangevuld met nieuwe, gedeelde en schone mobiliteitsoplossingen, met een hogere penetratie van voertuigen met nulmissie, en met betere voorwaarden voor wandelen en fietsen, zal de lokale kwaliteit van leven voor al onze burgers verbeteren, zowel in stedelijke als landelijke gebieden.

Als we verder kijken dan het lokale niveau, is het bereiken van onze doelstellingen voor duurzaam vervoer noodzakelijk om voldoende reductie van onze broeikasgasemissies mogelijk te maken om catastrofale gevolgen van klimaatverandering te voorkomen. Ik geloof dat men het belang van deze doelstelling voor onze - en de kwaliteit van leven op de lange termijn van onze kinderen - niet kan overdrijven.”

Wat vind u van de ambities in Nederland?

“Ik ben me heel goed bewust van dit goede voorbeeld van ambitieuze verbintenissen van de nationale en regionale autoriteiten in Nederland om het vervoer koolstofvrij te maken; ik heb vaak naar dit initiatief verwezen bij de bespreking van de herziening van de richtlijn schone voertuigen. Veel steden in de EU hebben soortgelijke toezeggingen gedaan, zoals onder meer Parijs, Milaan, Warschau en Hamburg. Deze leidende steden en regio's hebben hun ambitie al ver boven de verplichte minimumdoelen gesteld die in de richtlijn zijn overeengekomen en we zullen nu andere autoriteiten in de hele EU helpen om hun voorbeeld te volgen.”

THEMADAG HELPT INSPELEN OP NIEUWE REGELS VOOR MILIEUZONES

Milieuzones gaan er in het hele land hetzelfde uitzien. Vanaf 1 januari 2020 moeten nieuwe regels gaan gelden. Dan hebben gemeentes keuze uit een paar 'smaken'. Het nieuwe systeem moet een lappendeken aan zones voorkomen. Wat er verandert en hoe gemeenten, automobilisten en transportondernemingen daar goed op kunnen inspelen, is onderwerp van een speciale themadag.

TEKST: JAN PIETER ROTTIER BEELD: MARKO VISSER

Er verschijnen in Nederland steeds meer soorten milieuzones, of plannen daarvoor. Goed dat gemeenten de vrijheid hebben, zegt de een, maar de ander noemt het een ratjetoe.

Een paar voorbeelden: als het aan Amsterdam ligt, komen er in 2030 geen benzine- en dieselauto's meer in de binnenstad. Maastricht wil graag een milieuvignet invoeren, naar Duits voorbeeld. Arnhem verbiedt personenauto's die rijden op diesel en ouder zijn dan 1 januari 2005. En de Rotterdamse milieuzone is verboden terrein voor personen- en bestelauto's op diesel van vóór 1 januari 2001 - nog even, want deze milieuzone wordt uitgefaseerd.

Eigen kleur

Dat gaat veranderen: het kabinet gaat de toelatingseisen voor personenauto's, busjes en vrachtwagens harmoniseren. Gemeenten die zo'n zone willen invoeren, kunnen hierin dieselauto's die op 1 januari 2020 15 jaar en ouder zijn, of 20 jaar en ouder, weigeren. Vanaf 2025 worden de regels strenger. Vanaf dat jaar kunnen gemeenten bovendien een zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's instellen. Om de regels kenbaar te maken, komen er duidelijke verkeersborden en krijgen de verschillende type zones allemaal hun eigen kleur. Het wetsvoorstel ligt momenteel voor advies bij de Raad van State.



Wat moeten gemeenten doen als ze ook een milieuzone willen? En hoe moeten gemeenten handelen die er al eentje hebben? Is de huidige lichte personenauto's er wel klaar voor? En hoe speelt de logistieke sector hier op in? Daarover gaat de Academy 'een beter milieu begint bij je zone' op vrijdag 27 september in de voormalige Stadstimmertuin in Amsterdam. De organisatie van de dag is in handen van de vakbladen VerkeersNet.nl en Nieuwsblad Transport.

Sprekers

Onder meer de volgende sprekers leveren een bijdrage: Kaj Sanders (ministerie In-

frastructuur en Waterstaat), Bertien Oude Groote Beverborg (gemeente Amsterdam), Aart Meijles (gemeente Utrecht), Arjan de Jong (Centraal Boekhuis, namens TLN) en Jan Bessembinders (Bovag).

Tot de doelgroep behoren verkeerskundigen bij adviesbureaus, bij de (lokale, regionale en landelijke) overheid, alsmede toeleveranciers en betrokkenen uit de logistieke sector. Doel van de dag is betrokkenen informeren, inspireren en netwerk mogelijkheden bieden.

Meer informatie is te vinden op: <https://www.verkeersnetacademy.nl>

TAXI EXPO 19

HET JAARLIJKSE
VAKEVENEMENT
VOOR KLEINSCHALIG
PERSONENVERVOER

DONDERDAG 10 OKTOBER 2019, EXPO HOUTEN



- 1.000+ bezoekers
- Vernieuwde beursopzet



- 8e editie
- 200+ deelnemers



- Groot aanbod workshops
- Kennis delen



- Vernieuwd concept
- Proefritten en demo's



- Awardshow
- Netwerken

Op donderdag 10 oktober staat vakbeurs Taxi Expo 2019 op het programma. Op dezelfde dag vindt ook het Nationaal Congres Contractvervoer plaats. Voor meer informatie:

www.taxi-expo.nl

ORGANISATIE:



Gaan milieuzones echt over luchtkwaliteit?

Milieuzones, ik vind het een erg lastig onderwerp. Uiteraard ben ik niet tegen schone lucht en eerlijk is eerlijk, de luchtkwaliteit op sommige plekken is gewoon onder de maat. Ik heb er dus geen enkel probleem mee om me achter het doel van de milieuzones te scharen. Maar de weg ernaartoe vind ik lastiger door de wirwar aan regels, zowel nationaal als internationaal.

THEO VEGTER, VOORZITTER BUSVERVOER NEDERLAND

Hoe verkoop ik het aan een ondernemer dat zijn in prima staat verkerende voertuig een stad als Amsterdam niet meer in mag omdat de motor helaas een te lage euroklasse heeft, terwijl dezelfde bus Rotterdam nog wel mag bezoeken? Waarom moet een ondernemer in Duitsland stickers kopen waar het cijfer vier correspondeert met het mooiste materiaal voorhanden, terwijl het cijfer vier in Frankrijk juist weer voor bijna het slechtste staat? En waarom legt Amsterdam de scheidslijn op een 'datum eerste toelating' die losstaat van een euroklasse, terwijl Transport for London een gehele euroklasse hanteert bij het handhaven van een milieuzone? Heel goed dat onze internationale organisatie IRU pleit voor Europese harmonisatie van milieuzones en toegangsregelingen en de Europese Commissie, mede daardoor, heel voorzichtig denkt aan het opstellen van internationale richtlijnen.

Tegelijk met de Commissie buigt ook het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zich over de problematiek. Zo kunnen we er in ieder geval voor Nederland voor zorgen dat er een overzichtelijk geheel van regels ontstaat. Ook dat is een goede zaak, al ben ik van mening dat het stellen van regels alleen zin heeft wanneer de regels voor iedereen evenveel gelden. Dat is toch logisch, zou je veronderstellen. Was het maar waar! In Amsterdam geldt voor Nederlandse (en Belgische) bedrijven namelijk een 100 procent-controle, doordat gebruik wordt gemaakt van camera's en kentekenherkenning. Maar dat werkt bij bussen



uit andere landen niet en voor die bussen is de handhaving afhankelijk van de beschikbare handhavingscapaciteit. En die is bij lange na niet 100 procent, kan ik u verzekeren.

Soms krijg ik het idee dat luchtkwaliteit er gewoon maar bij gehaald wordt. Zou het weren van de bussen nu echt invloed hebben op de concentraties schadelijke stoffen? TNO onderzocht

het op locaties in Amsterdam en stelde dat het effect van het weren van touringcars verwaarloosbaar is. Is het stadsbesturen niet om andere zaken te doen? Ik geef het eerlijk toe: een bus van 12,5 meter is een groter risico in het verkeer dan een kleiner voertuig. En een bus van dertien ton heeft een andere invloed op een pittoresk bruggetje dan een Smart. Maar als het te doen is om het gewicht of de verkeersveiligheid, dan kun je toch gewoon maatregelen nemen die op dat gebied liggen?

Wat ik verder mis, is het oog voor oplossingen waar de sector ook wat aan heeft. Weren van bussen uit het centrum? Liever niet, maar als het dan moet, kan er dan ook gedacht worden aan hubs aan de randen van het centrum? En betekent het weren van touringcars ook dat kleinere touringcars geweerd worden? Want het is maar de vraag of een bus vervangen door negen taxibusjes nou zoveel bijdraagt aan de verkeersveiligheid. U leest het, wij hebben zelf ideeën genoeg. En uiteraard wachten we niet lijdzzaam af tot onze mening gevraagd wordt. Busvervoer Nederland ventileert deze ideeën en meningen ook in Amsterdam, Den Haag en Brussel.

25^{STE}
EDITIE

We verhuizen
van Kortrijk
naar Brussel



busworld®

EUROPE **BRUSSELS**

18-23 OKTOBER 2019

www.busworldeurope.org



DE ANDERE BUSWORLD BEURZEN:

TURKIJE **ISTANBUL** | 5-7 MAART 2020

LATIJS-AMERIKA **BOGOTÁ** | 2020

INDIA **BANGALORE** | 27-29 AUGUSTUS 2020

RUSLAND **MOSKOU** | 26-28 OKTOBER 2020

ZUID-OOST AZIË **JAKARTA** | 24-26 MAART 2021

CENTRAAL-AZIË **ALMATY** | JUNI 2021

VERKEERSNET

ACADEMY

27 september 2019

Stadstimmertuin, Amsterdam

Een beter milieu begint bij de zone

ORGANISATIE:

VERKEERSNET
het vakmagazine voor de mobiliteitsprofessional

NT Nieuwsblad
Transport

ProMedia
group.nl

Meer informatie:
www.verkeersnetacademy.nl

TREVVEL INNOVEERT MET DOELGRO



OPENVERVOER IN ROTTERDAM



Het dagelijkse vervoer van zo'n 7.000 mensen uit vijf verschillende doelgroepen in een grote stad als Rotterdam brengt de nodige uitdagingen met zich mee. Trevvel neemt dat vervoer nu zo'n anderhalf jaar voor zijn rekening. Voormalig interim-directeur Aad Romijn vertelt wat daar allemaal bij komt kijken en hoe Trevvel innovaties probeert door te voeren waar alle betrokkenen baat bij hebben.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM



In Rotterdam wordt al het doelgroepenvervoer door Trevvel uitgevoerd. Deze organisatie ging in januari 2018 van start en vervoert gemiddeld 7.000 mensen per dag, verdeeld over alle vijf soorten doelgroepenvervoer. Op jaarbasis is daar een omzet van zo'n 31 miljoen euro mee gemoeid. "In zijn soort, dus lokaal doelgroepenvervoer in één perceel, is het de grootste vervoersopdracht van Nederland", zegt Romijn. Arno van Haastrecht volgde hem per 1 augustus op als directeur van Trevvel.

De start verliep niet vlekkeloos voor Trevvel. Hoe is daar destijds mee omgegaan?

"De rust is altijd bewaard gebleven, ook in het overleg met de gemeente. Want er was begrip voor de oorzaken. Bij de overgang naar een nieuwe vervoerder moet een heleboel informatie worden overgedragen. Wij konden bijvoorbeeld niet op tijd beschikken over complete cliëntenlijsten voor het dagbestedingsvervoer, waardoor ook niet van ons kon worden verwacht dat we meteen alles op orde hadden."

Zeker in het begin had Trevvel als 'nieuwkomer' ook te maken met negatieve sentimenten in de lokale politiek en media. Hebben jullie daar veel last van gehad?

"Ja, heel veel. Dat je met argusogen wordt bekeken is in zo'n situatie niet vreemd. Zelf loop ik al lang mee in de sector, dus ik ben wel wat gewend. Maar dit overtrof alles wat ik tot dan toe had meegemaakt. Er was enorm veel aandacht vanuit de politiek en de media hebben we in sommige gevallen zelfs als vijandig ervaren. Losse uitspraken lukraak overnemen, meer dan eens geen wederhoor toepassen, incidenten breed uitmeten. Er zijn incidenten geweest en die zullen er met doelgroepenvervoer ook altijd zijn, dat is inherent aan dit werk. Maar op basis van een los incident stellen dat Trevvel zijn zaakjes niet op orde heeft, is niet terecht."

Om hoeveel klachten gaat het in de praktijk?

"In het groepsvervoer relatief weinig, wat niet wegneemt dat de impact van elk incident groot kan zijn. Het vraagafhan-

kelijk vervoer is per definitie complexer en minder goed voorspelbaar. Daar ligt het klachtenniveau dan ook hoger, maar niet hoger dan gemiddeld bij vraagafhankelijk vervoer. Wat ons overigens wel steeds meer parten speelt, is de snel toenemende congestie in Rotterdam. Een cliënt aan boord van een busje dat in de file staat zal geen klacht indienen, maar de cliënt die op datzelfde busje wacht en in zijn straat geen problemen ziet mogelijk wel. Met meer voertuigen los je dat niet op, want die mogen aansluiten in de file. We voldoen over het algemeen aan de gestelde norm dat 92 procent van de ritten op tijd moet zijn. Maar het is hard werken en soms vechten tegen zaken waar je weinig of geen invloed op hebt."

Onderdeel van het contract is dat er gedurende de looptijd geïnnoveerd wordt met het vervoer. Wat zijn daar voorbeelden van?

"We kijken onder meer naar de zelfredzaamheid van mensen. Zo hebben we samen met GoOV een pilot gedaan waarin zo'n vijftig Trevvel-klanten begeleid wer-



den in de overstap naar het openbaar vervoer. Wat we daar hebben geleerd, kunnen we binnenkort breder gaan inzetten. Daarvoor zijn we in overleg met onder meer de RET, want uitvoeren komt natuurlijk van alles bij kijken. En na de zomer gaan we pilots met leerlingen doen, die dan onder begeleiding met de fiets of het OV naar school gaan.”

Wat is jullie belang bij deze innovatie? Als 3 procent van de reizigers met het OV of de fiets kan, is Trevvel die ritten kwijt.

“Met name door vergrijzing zal de vraag naar doelgroepenvervoer de komende jaren alleen maar groeien. Die aanwas zal groter zijn dan de groep mensen die wij naar het openbaar vervoer brengen. Dus het is ook een manier om het systeem in stand te houden en daar hebben wij uiteraard baat bij.”

Verduurzaming is een punt van innovatie binnen het contract. Hoe wordt dat ingevuld?

“Voor het wmo-vervoer zetten we inmiddels zo’n zestig elektrische personenauto’s in. Daarin is steeds meer aanbod, dus dat deel van de vloot zullen we eerst helemaal elektrificeren. Qua elektrische personen- en rolstoelbussen is er weinig aanbod. Personenbussen zijn er al wel en die rijden prima, maar met hun beperkte actieradius zijn ze voor ons nog

niet inzetbaar. Elektrische rolstoelbussen laten nog wat langer op zich wachten. Maar uiteindelijk gaat alles wel die kant op. En het is onze ervaring dat je met elektrische personenauto’s niet duurder uit bent. De auto’s zijn duurder in aanschaf, maar dat verschil verdien je terug omdat de kosten voor brandstof en onderhoud grotendeels wegvallen.”

Op welke vlakken wordt er nog meer geïnnoveerd?

“Waar we mee voorop lopen, is onze digitale medewerker Liza. Aan het telefoonnummer kan het systeem de bellen-de klant herkennen, alsmede of er voor die persoon een taxi onderweg is en wanneer die arriveert. Herkent Liza één van die aspecten niet, dat gaat het telefoontje automatisch naar een menselijke medewerker. Dat gebeurt ook als er op enig moment in het gesprek meer nodig is dan een digitale assistent. Maar verder kan Liza dat soort navragen prima beantwoorden. Bovendien gaat het systeem ritten aannemen en klanten bellen over vertragingen; nog voordat ze ons bellen. Hiermee maken we onze medewerkers beter vrij voor de telefoontjes waar hun aandacht echt voor nodig is.”

Zijn er dingen geprobeerd die niet echt van de grond kwamen?

“Sommige zaken zijn lastiger te realiseren. Wij willen graag samenwerken met andere partijen. Wmo-vervoer leent zich

wat minder voor bijvoorbeeld ritten van en naar de supermarkt. Dan zou het ideaal zijn als iemand via Trevvel een rit met de wijkbus kan boeken, met een vrijwilliger achter het stuur en zonder tijdsdruk. Dat hebben we samen met een wijkbusvereniging opgezet, maar het riep toch veel vragen bij de opdrachtgever op. Bijvoorbeeld of dit vervoer zonder taxipas mag worden gedaan en of het geen dubbele subsidiëring is. Dat concept staat dus weer even in de ijskast. Ook met elektrisch rijden hadden we al veel verder willen zijn, maar de leverancier waar we aanvankelijk afspraken mee hadden, haakte af.”

Het onderliggende idee in Rotterdam was een integrale aanpak van het doelgroepenvervoer. Is dat bundelen van al het vervoer in de praktijk een succes?

“Ja, want door die aanpak kun je de samenhang tussen de vervoersstromen beter benutten. Mensen uit de verschillende doelgroepen kun je niet zomaar fysiek bij elkaar zetten, maar in de aansturing is er wel veel overlap. Met voertuigen voor het leerlingenvervoer kunnen we op andere tijden bijvoorbeeld instellingenvervoer rijden. Dat gaat nog wat moeizaam, want voor het vervoer naar dagbestedingen en dergelijke gaat het gepaard met aanpassingen van de tijden die mensen gewend zijn. Maar de synergievoordelen zijn er zeker en we benutten die ook steeds beter.”

Transitievergoeding na gokken met geld van de werkgever?

Alleen in het geval van ernstige verwijtbaarheid is géén transitievergoeding verschuldigd aan een werknemer die wordt ontslagen. Maar soms vindt een rechter het toch te ver gaan dat, in gevallen waarin een werknemer ontslagen wordt en 'slechts' verwijtbaar heeft gehandeld, een transitievergoeding moet worden betaald. Dat blijkt uit het oordeel in de volgende zaak.

MR. PATRICK MOMMERS, KNV-JURIST

De betreffende medewerker was verantwoordelijk voor het financiële beleid van de onderneming. Hij beheerde in dat verband de bankrekeningen van het bedrijf en verrichtte betalingen. Vanaf mei 2017 ging hij gokwebsites bezoeken. Vastgesteld is dat hij vanaf november van dat jaar daarvoor geld van de bankrekening van zijn werkgever ging gebruiken. Het ging in elk geval om een bedrag van maar liefst 450.000 euro.



Hij weersprak niet dat hij geld van de onderneming had gebruikt om daarmee online te gokken. Maar hij vond dat dit geen dringende reden voor ontslag op staande voet opleverde, omdat hij kampte met een zogenaamde vermijdende persoonlijkheidsstoornis, een depressie en een gokverslaving. Hij zou onder invloed van dat alles hebben gehandeld. Ter onderbouwing van zijn stellingen bracht de werknemer verklaringen in van een verpleegkundig specialist en twee psychiaters.

In februari 2018 heeft de werknemer zich ziek gemeld, vanwege depressieve klachten. De directeur van het bedrijf ontdekte in april 2018 dat de werknemer grote bedragen aan de bankrekeningen van de onderneming had onttrokken. Het bedrijf nodigde de medewerker uit voor een gesprek op 18 april 2018. In de uitnodiging werd duidelijk gemaakt dat als hij niet zou komen, hij op staande voet ontslagen zou worden. De echtgenote van de werknemer liet weten dat haar man de woning had verlaten en dat zij hem als vermist had opgegeven bij de politie. De werknemer verscheen niet voor het gesprek, en werd diezelfde dag op staande voet ontslagen. De onderneming liet daarnaast beslag leggen op onder meer de woning van de werknemer en deed aangifte van verduistering.

Na ongeveer twee weken vermist te zijn geweest, keerde de medewerker terug naar zijn huis en gaf hij zichzelf aan bij de politie. Ook probeerde de werknemer om het ontslag op staande voet aan te vechten.

Op basis van de door hem aangeleverde medische informatie vond de rechter dat de medewerker de verweten gedragingen in mindere mate aangerekend konden worden. Mede daarom concludeerde de rechter dat er géén sprake was van ernstig verwijtbaar handelen van de werknemer. Dat zou dus betekenen dat de werkgever aan de werknemer een transitievergoeding zou moeten betalen. De rechter vond echter dat dit te ver zou gaan. Overwogen werd dat het ging om diefstal of verduistering in dienstbetrekking, dat het een zeer ernstig vergrijp betrof, en dat het ging om een zeer omvangrijk bedrag dat de werknemer waarschijnlijk nooit zou kunnen terugbetalen. Juridisch gezien vond de rechter dat het verschuldigd zijn van een transitievergoeding in dit specifieke geval, naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid, onaanvaardbaar zou zijn. De werknemer werd dus in het ongelijk gesteld.

TAXI EXPO EN CONGRES CONTRACTVERVOER IN EEN NIEUW JASJE

Taxi Expo vindt dit jaar plaats op donderdag 10 oktober 2019 in Expo Houten. De vakbeurs voor de taxibranche wordt in een nieuw jasje gestoken, maar is en blijft de plek waar mensen uit de sector elkaar ontmoeten en nieuwe producten en diensten ontdekken. Ook het Nationaal Congres Contractvervoer, dat traditiegetrouw tijdens Taxi Expo plaatsvindt, is qua vorm en inhoud anders dan andere jaren.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

Een belangrijke verandering ten opzichte van de afgelopen jaren is dat de beurs binnen Expo Houten verhuist naar een andere hal. Op de beursvloer zal nóg meer aandacht worden besteed aan de innovaties van de tientallen standhouders. Intussen staat de teller op zo'n veertig deelnemende bedrijven en richting 10 oktober zal dat aantal nog toenemen.

Ook dit jaar worden er in het bijprogramma van de beurs diverse workshops verzorgd over onderwerpen en thema's waar de taxibranche zich mee bezighoudt. Deze sessies zijn voor alle bezoekers gratis bij te wonen. In 2019 worden er meer dan tien workshops geprogrammeerd, onder meer over uitstootvrije taxi's, duurzame inzetbaarheid van personeel, levensreddend handelen in de taxi, arbeidsrecht en meer. Het programma is te vinden op www.taxi-expo.nl/workshops. Ook de Proefrit Experience is vernieuwd, waar gratis testritten kunnen worden gemaakt met de nieuwste taximodellen van bekende automerken. De Proefrit Experience heeft zijn startpunt dit jaar in de beursshal.

Meer afwisseling

Tegelijk met Taxi Expo vindt het Nationaal Congres Contractvervoer plaats. Ook deze bijeenkomst verhuist binnen



Expo Houten naar een andere ruimte. Bovendien krijgt het congres een andere opzet zodat er meer afwisseling ontstaat, terwijl het programma nog beter aansluit op de wensen en behoeften van de deelnemers. Opdrachtgevers, vervoerders, gebruikers en adviseurs gaan met elkaar in gesprek over doelgroepenvervoer en aanbestedingen in Nederland. Want er gaat steeds meer goed, maar er kan ook nog een heleboel beter.

Het congres begint met twee plenaire sessies, respectievelijk over regie- en mobiliteitscentrales en de integratie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Deze blokken worden allebei afgesloten met een paneldiscussie. Na de lunch vinden er gelijktijdig sessies plaats over lessen die in de praktijk geleerd zijn en over de toekomst van het doelgroepen-

penvervoer, waarna het congres plenair wordt afgesloten. Meer informatie staat op www.taxi-expo.nl/congres-contractvervoer.

Aanmelden

Iedereen die werkzaam is in de taxibranche of bij een overheid, kan gratis deelnemen aan de vakbeurs, de workshops en de Proefrit Experience. Adviseurs en toeleveranciers betalen een kleine vergoeding voor hun entree. Deelname aan het Nationaal Congres Contractvervoer is tegen betaling. Alle bezoekers kunnen voor 75 euro deelnemen aan het netwerkdiner waarmee de dag wordt afgesloten bij Van der Valk in Houten, op enkele minuten van de beurslocatie.

Aanmelden voor de beurs en het congres kan op www.taxi-expo.nl/registratie.

‘AANBESTEDEN HAALT HET BESTE UIT HET OV’

Cees Anker

keolis
NEDERLAND

NEDERLANDS VERVOER SEPTEMBER 2019

Het openbaar vervoer in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag moet opengesteld worden voor marktwerking. Dit zal niet alleen de kwaliteit, maar ook de efficiëntie ten goede komen. “Meer waar voor lagere kosten”, meent de sinds kort gepensioneerde Keolis-directeur Cees Anker. “We moeten de politieke lijn voortzetten waarin – met inachtneming van ieders belangen – ook deze steden worden opengesteld voor marktwerking.”

TEKST: INGE JACOBS



Bert Boerman

Keolis
NEDERLAND

7406

Dit kan niet van de één op de andere dag, maar volgens Anker zou met dit proces gestart kunnen worden als de huidige concessies aflopen. “Ik zeg zeker niet dat GVB, RET en HTM het niet goed doen, maar het kan efficiënter. Jezelf onderwerpen aan de tucht van de markt maakt namelijk andere krachten los. Je wordt als vervoerder heel kritisch op de kosten, maar wilt nog steeds het beste voor de reiziger en je houdt je bezig met innovatie. Aanbesteden haalt het beste uit het OV – de afgelopen jaren hebben dat bewezen.”

Regionaal spoor

Niet alleen in het stedelijke OV moet marktwerking worden geïntroduceerd, want volgens Anker horen ook regionale spoorlijnen veel meer aan marktwerking onderhevig te zijn dan nu het geval is. Het kabinetsbeleid moet erop zijn gericht dat de verantwoordelijkheid voor deze lijnen wordt overgeheveld naar decentrale overheden, die dan kunnen starten met het aanbestedingsproces.

In het Regeerakkoord staat weliswaar beschreven dat vier lijnen mogelijk worden aanbesteed, maar dit getuigt volgens de voormalige Keolis-directeur van weinig ambitie. “Elke sprinter is in feite regionaal vervoer en zou moeten worden aanbesteed.” Hij heeft er bovendien een hard hoofd in dat hier op korte termijn überhaupt iets van terechtkomt. Het proces lijkt te verzanden in onderzoeken en overleggen.

“Het zou mij niet verbazen als die afspraken doorschuiven naar de volgende kabinetsperiode. Dit is onwenselijk, omdat de reiziger hier niet mee gediend is. De recente OV-Klantenbarometer 2018 laat namelijk zien dat aanbesteden tot een hogere klanttevredenheid leidt: we zijn met Keolis Blauwnet de beste regionale treinvervoerder geworden. De nieuwe treindiensten scoren bovengemiddeld: Zwolle-Kampen een 7,9 en Zwolle-Enschede een 7,7.”

Ondernemersgeest

De directeur – die op 1 juli zijn functie overdroeg aan opvolger Frank Janssen – steekt zijn waardering voor marktwerking in de OV-sector niet onder stoelen of banken. Eenendertig jaar geleden werd hij voor het eerst directeur van een vervoerbedrijf, op een moment dat er nog geen sprake was van concurrentie in het openbaar vervoer. Een tijd die hij beschrijft als “wel leuk, maar niet spannend.”

Dat is nu volledig veranderd en volgens Anker op een goede manier. Zo is ondernemerschap veel belangrijker geworden. Bovendien is de sector nu veel gezonder en de efficiency is aanzienlijk verbeterd. “Ik zal niet zeggen dat elk kwartje wordt omgedraaid, maar wel elke euro.” Daarnaast zijn de vervoerders altijd op zoek naar de beste en slimste oplossingen voor de reiziger.

Hij verwijst als voorbeeld naar de treindienst Zwolle-Enschede die decennialang door de NS werd geëxploiteerd. Keolis heeft daar eind 2017 het vervoer overgenomen en laat op dit traject sindsdien een intercity rijden. NS heeft op deze lijn altijd een stoptrein ingezet. Daardoor is de reistijd bijna een kwartier korter geworden en onlangs bleek uit de OV-klantenbarometer, dat reizigers een beduidend hogere waardering geven aan deze verbinding.



Medewerkers

De slechtere arbeidsomstandigheden voor medewerkers is een veelgehoorde kritiek op marktwerking. Volgens Anker waren OV-maatschappijen uit de jaren '80 inderdaad zeer sociaal richting de medewerkers. Anker: “Nu hebben we nog steeds een heel goede cao, waarbij werknemers in andere sectoren hun vingers zouden aflikken.” Hij stelt bovendien dat de samenleving drastisch is veranderd en dat de vergelijking met de jaren '80 dus niet meer opgaat.

Hij erkent echter onmiddellijk dat er wel degelijk veel druk op de chauffeurs ligt. Het is veel drukker op de weg, waardoor rijtijden soms in de knel komen. Daarnaast is de samenleving ook veel mondiger geworden. Dit zorgt ervoor dat chauffeurs te maken krijgen met hufterig gedrag van zwartrijders of agressieve passagiers. “De omstandigheden waarin chauffeurs hun werk moeten doen, zijn echt niet altijd simpel”, vertelt Anker.



Keolis heeft daarom in de concessie Almere – waar veel problemen werden ervaren met sociale veiligheid – veertig veiligheidsmedewerkers ingezet. Anker spreekt bovendien zijn respect uit voor de medewerkers, die in vaak lastige omstandigheden toch gemotiveerd hun werk blijven doen en zich inspannen om aan onze reiziger een zo goed mogelijke service te bieden.

Snoeien om te groeien

Almere is één van de nieuwe concessies, die Keolis in december 2017 is gestart. Eigenlijk was Syntus – zoals Keolis op dat moment nog heette – in 2012 bijna afgeschreven. Anker werd op dat moment tijdelijk ingehuurd om een oordeel te vellen over de toekomst van het bedrijf en hij stelde voor, dat met een scherp pakket aan hervormingsmaatregelen er nog wel kansen lagen voor de vervoerder. Anker werd vervolgens voor onbepaalde tijd ingehuurd en ging met een compleet nieuw managementteam

aan de slag. Hij deed dit met het project ‘gezond maken, gezond groeien’, al spreekt hij zelf van het project ‘snoeien om te groeien’.

Weer meedingen naar tenders hoorde ook bij de plannen van het management van Syntus. Brabant-Oost en Zeeland gingen aan de vervoerder voorbij en in Haarlem-IJmond trok Connexxion aan het langste eind na een loting, maar daarna werden de concessies Provincie Utrecht, Almere en de railoperatie Enschede – Zwolle – Kampen wel binnengehaald. “We hebben in Nederland een beperkt aantal spelers en we kunnen dus best goed inschatten waarin wij ons kunnen onderscheiden van de andere vervoerders”, aldus Anker.

Spelers

Inmiddels is Keolis uitgegroeid tot een nationale speler. “We zijn niet de grootste, maar toch ook zeker niet meer het kleintje”, aldus Anker. Dat was een van de ambities die hij jaren geleden had. Syntus moest van het imago af van ‘het kleintje uit het oosten’. “Als we denken dat het in onze strategie past, we ons kunnen onderscheiden, en we een beetje winst kunnen maken, dan tenderen we.”

Behalve Keolis zelf zijn er in Nederland nog vier spelers die meedingen naar concessies. Hoewel de spoeling in Nederland daarvoor dun is, maakt dit een goede marktwerking volgens Anker wel degelijk mogelijk. En dat zou met vier of zes spelers ook nog prima lukken, meent hij. Maar het aantal spelers kan wat hem betreft niet verder groeien, want in dat geval verliezen partijen hun bestaansrecht.

Volume

“Je hebt een zeker volume nodig om te kunnen investeren in innovaties en nieuwe vervoersconcepten”, legt de Keolis-topman uit. “Het gaat in de OV-sector echt om dubbeltjes en kwartjes, dus je hebt volume nodig. Als je te weinig middelen hebt om überhaupt te kunnen investeren in nieuwe ontwikkelingen, kun je alleen van A naar B rijden.”

De vervoerder had voor zichzelf de lat op zeker 200 miljoen euro omzet gelegd. Dat volume was nodig om ook te kunnen investeren in innovaties. Dat is gelukt, want met de nieuwe concessies is de omzet van Keolis verdubbeld van 125 miljoen in 2016 naar 250 miljoen euro in 2018. “We zijn nu met 50 miljoen euro over deze ambitie heen en dat geeft ruimte om ons verder te ontwikkelen.”

Voor de toekomst is de lat weer hoger gelegd om te voldoen aan de noodzaak voor een gezonde exploitatie en voor innovatie. “Je moet een visie hebben”, stelt Anker. “Waar willen we als mobiliteitsondernemer staan in de volgende fase? Natuurlijk willen we zeker in de spits snel en comfortabel van A naar B rijden met hoge frequenties. Maar we moeten ook denken aan nieuwe oplossingen, zoals digitaal gemakkelijk plannen en boeken van je reis, vraagafhankelijke en flexibele systemen (FlexWoerden, TwentsFlex) en fietsen (KeoBike). We moeten de dienstverlening zo dicht mogelijk bij de behoeften van onze reizigers brengen.”

BIO-LNG OP KORTE TERMIJN ENIG REDELIJK ALTERNATIEF VOOR DIESEL IN TOURINGCARSECTOR



Touringcarvervoerders horen steeds vaker over steden die van plan zijn om diesel-voertuigen te gaan weigeren in bijvoorbeeld stadscentra. Stadsautoriteiten proberen mede op deze manier vervoerders over te laten stappen op minder vervuilende brandstoffen. Maar die overstap kost tijd, benadrukt de IRU in het rapport *Coach of the Future*. Op z'n vroegst in 2035 moet het haalbaar zijn om de helft van de huidige Europese dieselvloot te vervangen door bussen op bio-LNG, HVO of diesel-hybride.

TEKST: INGE JACOBS

In het rapport van de International Road Transport Union (IRU) heeft de belangenorganisatie verschillende alternatieve brandstoffen voor touringcars onder de loep genomen. Daarbij is gekeken naar de effecten op het milieu in de breedste zin van het woord en ook naar de financiële mogelijkheden. Het rapport probeert een antwoord te geven op de vraag: in hoeverre en in welk tijdsbestek is de overstap werkelijk mogelijk?

“Steeds meer steden doen dieselveertuigen in de ban en daarvan worden touringcars onterecht de dupe, terwijl zij eigenlijk al onderdeel zijn van de oplossing voor vervuiling en congestie”, meent Matthias Maedge. Hij is verant-

woordelijkheid voor de activiteiten van de wereldwijde belangenorganisatie in de EU. “De sector is meer dan bereid om een rol te spelen in het verduurzamen van de steden, maar op dit moment zijn er nog geen evidente alternatieven voor diesel.” Voldoende tijd voor de transitie van diesel naar andere alternatieven is dus noodzakelijk.

Mogelijke brandstoffen

Volgens de IRU zijn er op dit moment slechts drie mogelijke alternatieven voor diesel, te weten bio-LNG, HVO (een brandstof gemaakt van afval- en reststromen) en diesel-elektrische hybrides. Dit zijn duurzame opties die nu al of op korte termijn beschikbaar zijn. Want:

“Een ding is zeker - batterij-elektrische voertuigen zijn nog uitgesloten voor langeafstandsvervoer met touringcars, vanwege de actieradius en batterijbeperkingen.”

Maar zelfs voor bio-LNG, HVO en hybrides zullen nog wel degelijk enkele hindernissen genomen moeten worden voordat ze op grote schaal kunnen worden ingezet. Bio-LNG heeft weliswaar weinig evidente nadelen en het is relatief gemakkelijk te gebruiken, maar hier ontbreekt momenteel de infrastructuur nog voor.

HVO kan gemengd worden met diesel en is dus simpel te gebruiken in een touringcar met een dieselmotor. Ook in-

frastructuur is nauwelijks een probleem, waardoor dit op zeer korte termijn een aantrekkelijke optie lijkt. Maar tegelijkertijd is het nog maar de vraag of deze brandstoffen - vooral in de hoge hoeveelheden die nodig zijn om alle touringcars op te laten rijden - beschikbaar zullen blijven en wat de gevolgen daarvoor zijn op de prijs.

Aanschafkosten

Hybrides zijn weliswaar een beduidend beter alternatief dan elektrische voertuigen, omdat hybrides alleen elektrisch hoeven te rijden in de stedelijke gebieden. Dat zijn juist de plekken waar stadsautoriteiten van plan zijn geen diesels meer toe te laten. De actieradius is dus fors groter en ook zullen ze niet zo zwaar zijn als volledig elektrische voertuigen omdat geen enorm batterijpakket nodig is. Het nadeel van deze voertuigen: de fors hogere aanschafkosten.

Een sluitende business case mag namelijk natuurlijk niet genegeerd worden. De technische haalbaarheid of de beschikbaarheid van de brandstof is op zichzelf niet voldoende voor de transitie, als die uiteindelijk onbetaalbaar blijkt. Het rapport van de IRU toont aan dat alle mogelijke nieuwe brandstoffen zorgen voor hogere jaarlijkse kosten, behalve bio-LNG. Voertuigen op bio-LNG zouden hun jaarlijkse kosten tot 3,7 procent kunnen zien dalen in vergelijking met diesel.

Vervanging bussen

De brancheorganisatie IRU gaat ervan uit dat het vanaf 2023 mogelijk moet zijn om dieselbussen langzaam te gaan vervangen door een duurzame variant - daarbij rekening houdend met het feit dat de voertuigen én de brandstof dan beschikbaar dienen te zijn en het ook financieel en fiscaal aantrekkelijk wordt om de overstap te maken.

Maar zelfs dan wordt door de IRU sterk getwijfeld aan de effectiviteit van dieselverboden. In een touringcarvloot in Europa wordt gemiddeld 5 procent per jaar vervangen. In de praktijk zou dit betekenen dat dan in 2035 ongeveer de helft van de vloot niet langer op diesel rijdt. "In dit scenario zou het in de ban doen van dieselvoertuigen ervoor zorgen dat bijna de helft van de coaches niet in

staat zou zijn om de hele levensduur ingezet te worden. Dit zorgt voor significante verliezen voor vervoerders ten koste van zeer beperkte milieuvoordelen."

De IRU verzoekt bovendien om duidelijk overheidsbeleid voor de overstap op nieuwe brandstoffen. Dit moet vervoerders met behulp van de juiste prikkels en bijvoorbeeld belastingvoordelen stimuleren en steunen worden bij het langzame afscheid van diesel. De IRU vreest dat de kans anders groot is dat het kopen van dieselvoertuigen aantrekkelijker wordt.

Zo goed als onmogelijk

Ter conclusie komt naar voren dat dat bio-LNG van de drie mogelijkheden op middellange termijn het beste haalbaar is. Dit is te betalen en is vanuit een mili-

euperspectief het voordeligste, al waarstuwt IRU dat ook aan deze brandstof onzekerheden aan verbonden zijn. Alternatieven lijken minder kansen te hebben vanwege een beperkte beschikbaarheid, hoge aanschafkosten voor voertuigen en gebrekkige batterijcapaciteit. Bovendien zijn de milieuvoordelen hiervan tegenover Euro 6-coaches momenteel nog beperkt.

Dat gezegd hebbende, is de IRU zeker niet tegen dieselverboden. Deze zijn echter effectiever vanaf 2035, wanneer de verwachting is dat er veel betere alternatieven zijn die ook daadwerkelijk een aanzienlijk effect hebben op het milieu. Vanaf dat moment kunnen die verboden dus een stimulans vormen voor de marktintroductie van bussen met alternatieve brandstoffen.



‘VOORKOM **DAT ALLE MACHT** STRAKS BIJ ÉÉN PARTIJ LIGT’

Koninklijk Nederlands Vervoer is het MaaS Lab begonnen. Over de doelen en het bereiken daarvan vertelt beleidsadviseur Sonila Metushi. “Digitale platforms veranderen de mobiliteitswereld fundamenteel.”

TEKST: JAN PIETER ROTTIER

Wat houdt het MaaS Lab in?

“Het MaaS Lab is een samenwerkingsverband tussen marktpartijen: vervoerders, MaaS-aanbieders en platforms op het vlak van Mobility as a Service. KNV faciliteert dit. Het doel is het creëren van de juiste randvoorwaarden voor gezonde, optimale MaaS-diensten die aansluiten bij het publieke belang en bij de wensen van reizigers.”

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is ook druk bezig met MaaS. Waarin verschilt jullie aanpak?

“Het MaaS Lab is een krachtige gesprekspartner namens de markt richting overheden als IenW. Daar zit precies het verschil. Het Lab heeft drie pijlers: het creëren van een afsprakenstelsel rond data delen en samenwerking, belangenbehartiging voor een gelijk speelveld en kennis delen op landelijk en internationaal niveau.”

Wat is de reden voor de samenwerking?

“We zien een brede transitie in de mobiliteitsmarkt. Vraaggestuurde mobiliteit is de toekomst. Digitale platforms hebben de telecommarkt, reisbranche en muziekwereld fundamenteel veranderd. MaaS heeft hetzelfde effect en dat betekent dat de mobiliteitsmarkt zich moet hergroeperen. Als we niet uitkijken, leidt digitalisering ertoe dat alle macht bij één partij komt te liggen. Het MaaS

Lab wil voorkomen dat we straks een ‘egosysteem’ hebben. Dat doen we door met een brede coalitie van vervoerders, MaaS-aanbieders en platforms een ecosysteem te formeren.”

Wat bedoelt u met een ecosysteem?

“Een systeem waarin veel partijen samenwerken. Het woord doet ook denken aan ecologie of milieu, waarbinnen balans enorm van belang is. Om een ecosysteem te behouden en door te ontwikkelen is samenwerking een voorwaarde.”

Laten we wat dieper ingaan op de drie pijlers. Kunt u iets meer vertellen over het belang van een afsprakenstelsel rond data delen?

“De afgelopen twee jaar zijn wij intensief bezig geweest met de digitalisering van de mobiliteitsmarkt en de ontwikkeling van MaaS in Nederland. Mede in het kader van de Mobiliteitsalliantie. Toen is de wens voor een ecosysteem of afsprakenstelsel ontstaan. Het is ook één van de punten in het Deltaplan Mobiliteit geworden. Het MaaS Lab is een uitwerking van dit plan. Met alle partners denken we na over de invulling. Wat houdt zo’n afsprakenstelsel in, technisch, commercieel en juridisch? Wat zijn de minimale eisen?”

Wie moet gaan toezien op dat systeem?

“Dan kom je uit bij de vraag: wat is de rol van de overheid? Het is de rol van de overheid om toegang tot de markt te

waarborgen, eerlijke concurrentie mogelijk te maken en reizigers te beschermen. Dus: het toezicht ligt bij de overheid. Maar het creëren van een afsprakenstelsel ligt bij de markt.”

Zo komen we uit bij de tweede pijler: het zorgen van een gelijk speelveld.

“Op verschillende dossiers behartigen we de belangen van onze leden richting de overheid. We willen, en dat is de basis, een gelijk speelveld. Een win, win, win, win-situatie: voor vervoerders, MaaS-aanbieders, overheden en voor de reizigers.”

Waarom is dat belangrijk?

“Ons principe is dat voor iedereen dezelfde regels moeten gelden. Voor nieuwe partijen en bestaande partijen. Er moet geen parallelle regelgeving zijn: voor vervoerders dit, voor platforms dat. Dit pakken we landelijk en Europees op.”

Dat raakt aan de derde pijler: kennisdeling. Waar is behoefte aan?

“Het MaaS Lab wil op verschillende niveaus zorgen delen, zoeken naar oplossingen en ontwikkelingen aanjagen. Op landelijk niveau onder meer via VNO NCW, CROW en Connect. En op internationaal niveau bijvoorbeeld via de UITP en de IRU.”



De getoonde consumentenadviesprijzen zijn exclusief de kosten rijklaar maken en wettelijk bepaalde kosten. Drukfouten en prijswijzigingen voorbehouden.



BPM Taxivervoer 2020:
profiteer dit jaar nog!

Kies dit jaar nog voor een nieuwe
V-Klasse. Dan weet u zeker dat u
de BPM terugkrijgt!

De nieuwe Mercedes-Benz V-Klasse.

Als taxibedrijf of -chauffeur wilt u het beste voor uw klanten. Het uiterlijk van de nieuwe V-Klasse is stijlvoller, de dieselmotor nóg krachtiger en het interieur comfortabeler. Hierdoor is de nieuwe V-Klasse de keuze bij uitstek als VIP-shuttle én als taxibus. Uw klanten stappen altijd ontspannen uit op de plaats van bestemming. U trouwens ook.

En nog beter, de nieuwe Mercedes-Benz V-Klasse is nu beschikbaar vanaf € 40.590,- exclusief BTW/BPM. Bekijk de nieuwe V-Klasse tijdens de Taxi Expo 2019 of bij uw Mercedes-Benz Van ProCenter.

[mercedes-benz.nl/v-klasse](https://www.mercedes-benz.nl/v-klasse)

Mercedes-Benz





PAST ALTIJD

Of het nu een **Volvo 7900 Electric** is met OppCharge of Panto Up voor de veeleisende dienstregelingen, of met stekkerlader voor in het depot laden, de Volvo 7900 Electric biedt volledig operationele flexibiliteit. Zoals je van Volvo kunt verwachten. Past altijd.

The new
VOLVO 7900 ELECTRIC
For street smart cities

Volvo Buses. Driving quality of life

