

JAARGANG 71, DECEMBER 2019

NEDERLANDS VERVOER

MAGAZINE OVER MOBILITEIT

***Digitalisering, techniek,
data en MaaS***

Steeds breder aanbod op Busworld

***Nederland loopt voorop
met elektrisch rijden***

Uitdagingen en ontwikkelingen richting
meer succes

**NEEMT OVERHEID DE LEIDING MET MAAS?
Interview met directeur-generaal Mobiliteit IenW**

Trip NT, software

voor de touringcar- en
touroperatorbranche

Nu ook met:

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



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

T +31 (0) 73 - 5494426

E info@tripsoftware.nl

I www.tripsoftware.nl

INHOUD

INTERVIEW

Raakvlakken tussen MaaS en zorg

Directeur-generaal
Mobiliteit van IenW
aan het woord

4

INNOVATIE

Het nieuwe laden voor bussen

Geen stekkers of
palen meer nodig

20

VAKBEURS

Veel meer dan alleen bus

Verslag van
vakevenement
Busworld 2019

8

INNOVATIE

Nieuwe brandstof in Nederland

Tot 90 procent reductie
van CO2-uitstoot

23

INNOVATIE

Trends en uitda- gingen elektrisch rijden

Hoe blijft Nederland
vooroplopen?

14

INTERVIEW

Zorgen om doelgroepen- vervoer

Vrijwilligers en bezuini-
gingen zijn bedreigingen

24

COLUMN

Droombaan of nachtmerrie?

Rubriek
arbeidsrecht

18

TOURINGCAR

Keurmerk Tou- ringcarbedrijven stopt

Na 26 jaar zijn
alle doelen be-
reikt

19

COLUMN

Column Theo Vegter

Het einde van
een tijdperk

27

Beste lezer,

Aan alles komt een eind, ook aan de mooie dingen die we graag doen. Voor u ligt dan ook de allerlaatste editie van Nederlands Vervoer. Als tijdschrift van brancheorganisatie Koninklijk Nederlands Vervoer kent het een geschiedenis van inmiddels ruim 130 jaar. De laatste jaren hebben KNV en uitgeverij ProMedia er samen een breder georiënteerd blad van gemaakt, bestemd voor iedereen die zich beroepsmatig met mobiliteit bezig houdt.



VINCENT KRABBENDAM
HOOFDREDACTEUR

Mobiliteit is natuurlijk een enorm breed begrip waar eigenlijk iedereen mee te maken heeft. Momenteel vindt er bovendien een flinke omslag in plaats. Zoals vroeger de verschillende zuilen voor sociaal-maatschappelijke schotten zorgden, hebben veel vormen van mobiliteit lange tijd vooral vanuit zichzelf geredeneerd en geopereerd. Nu wordt er steeds meer in het combineren van al die modaliteiten gedacht. Technologische ontwikkelingen maken nieuwe concepten als Mobility as a Service onvermijdelijk. De komende jaren gaan we merken in welke vormen MaaS wel of juist niet succesvol kan zijn.

U zult over deze en andere ontwikkelingen op het gebied van vervoer en mobiliteit helaas niet meer kunnen lezen in Nederlands Vervoer. Aan het besluit om te stoppen liggen praktische overwegingen ten grondslag. Een papieren tijdschrift is een mooi medium, maar niet meer in alle opzichten van deze tijd. Er zijn bovendien volop andere kanalen beschikbaar om mobiliteitsprofessionals te bereiken en informeren. Het was wellicht net iets te vroeg om ze allemaal met één en hetzelfde medium te willen bereiken.

Toch kijken KNV en ProMedia tevreden terug op wat we met Nederlands Vervoer hebben neergezet. Dat doen we ook vanuit de gedachte dat we nog veel meer op het gebied van mobiliteit doen en gaan doen, samen en los van elkaar. Voor nu bedanken we u voor het lezen van Nederlands Vervoer. We komen elkaar ongetwijfeld ergens in de brede wereld die mobiliteit heet wel weer eens tegen.

Mobiliteit is natuurlijk een enorm breed begrip waar eigenlijk iedereen mee te maken heeft. Momenteel vindt er bovendien een flinke omslag in plaats. Zoals vroeger de verschillende zuilen voor sociaal-maatschappelijke schotten zorgden, hebben veel vormen van mobiliteit lange tijd vooral vanuit zichzelf geredeneerd en geopereerd. Nu wordt er steeds meer in het combineren van al die modaliteiten gedacht. Technologische ontwikkelingen maken nieuwe concepten als Mobility as a Service onvermijdelijk. De komende jaren gaan we merken in welke vormen MaaS wel of juist niet succesvol kan zijn.

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 Houlder

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 vervaelvoudigd, 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.

'DISCUSSIE OVER MAAS HERKEN IK UIT DE ZORG'

Kees van der Burg is sinds 1 september de nieuwe directeur-generaal Mobiliteit bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Hiervoor was hij directeur-generaal Langdurige Zorg bij het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Hij valt met zijn neus in de boter: IenW zet vol in op de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS). Van der Burg zegt zijn inzichten uit de zorg goed te kunnen gebruiken.

TEKST: JAN PIETER ROTTIER

Welke inzichten uit uw vorige functie neemt u mee?

"Op dit moment probeer ik verbindingen te leggen tussen wat ik ken uit de zorg en wat ik hier zie. De discussie rond Mobility as a Service lijkt wel wat op de discussie rond informatievoorziening in de medische wereld. Als een patiënt overgaat van een verpleeghuis naar een ziekenhuis, of andersom, wil je dat patiënten en andere betrokkenen een goede keuze kunnen maken. Dat ze weten welke opties er zijn.

Dat zulke informatie beschikbaar is, is in veel sectoren heel normaal. Als je als reiziger zulke inzichten op kunt doen, en ernaar kunt handelen, zou dat heel goed zijn. Maar dat, weet ik ook uit de zorg, gaat niet in hele grote sprongen."

Zou het, als nieuweling, een valkuil kunnen zijn om te denken: we veranderen het even snel?

"Het zit eigenlijk niet in mijn persoonlijkheid dat ik zeg: dat doe ik eventjes. Een mooi verhaal is de Mobiliteitsschets 2040. Hierin staan mooie woorden als 'over de modaliteiten heen werken', 'integraal werken', en 'gebiedsgericht

werken'. Dat is logisch en nodig. Maar weg en spoor zijn tot nu toe best wel gescheiden. Hoe pas je dat dan toe in je besluitvorming? Ik denk dat het mijn grootste opgave is om de grote lijnen proberen vast te houden en gestaag en consequent kleine stapjes te zetten."

De overheid kiest binnen MaaS voor publiek-private samenwerking (PPS). Wat zijn de ervaringen daar tot nu toe mee?

"Het verzoek daartoe kwam nadrukkelijk van marktpartijen zelf. Als je daar van een afstand naar kijkt, wat ik gelukkig nog kan doen, dan zie je dat dat helemaal niet onlogisch is. Kijk naar hoeveel organisaties met MaaS te maken hebben en wat die allemaal moeten doen. Dan is het niet gek dat je een partij als het Rijk neerzet die regie voert in het belang van publieke en private partijen.

Dus: is het een bewuste keuze? Ja. Vind je het logisch? Ja, ook. En werkt het? Ik zie dat er 24 MaaS-partijen door zijn en kans maken om een pilot te gaan draaien. Ik zie dat de eerste pilot inmiddels gegund is. En ik zie dat er gewerkt wordt aan een datastandaard. Dus het werkt. En



Kees van der Burg,
directeur-generaal Mobiliteit

dat in relatief korte tijd. Maar ik weet natuurlijk niet hoe het gegaan was zonder PPS.”

Wat had dan het alternatief geweest?

“Dan reflecteer ik toch op mijn ervaringen uit de zorg. Heel lang was de gedachte: informatie-uitwisseling tussen zorginstellingen zou een private aangelegenheid moeten zijn. Dus dat het veilig gebeurt en dat er geen informatie drie keer uitgevraagd moet worden. Maar uiteindelijk is dat niet van de grond gekomen. Toen zeiden marktpartijen ook tegen de overheid: neem de regie.”

Veel partijen vragen zich af wie neemt de leiding met MaaS. U zegt: de overheid.

“Aan mobiliteit zijn bepaalde publieke waarden verbonden. De veiligheid moet geborgd zijn, net als de toegankelijkheid. Kosten moeten beheerst worden. Het moet duurzaam zijn. Dus wat doen we? Kaders stellen als het gaat om bijvoorbeeld standaardisatie en samenwerken. Maar daarbinnen kunnen private partijen naar hartenlust hun activiteiten uitvoeren.

Er gaat een fase komen, en ik weet niet wanneer dat gebeurt, dat de regie losser wordt en de balans tussen publiek en privaat verschuift. Wat dan vooral nodig is: onderhoud en beheer van standaarden. Dat moet een onafhankelijke partij gaan doen.”

Wie?

“Daar willen we met betrokkenen uitkomen. Het is van belang dat iedereen binnen een MaaS-ecosysteem een stem krijgt. In ieder geval reizigers, vervoerders, MaaS-dienstverleners en overheden.”

Welke lessen leert u uit het buitenland?

“Tot nu toe zie ik vooral interessante voorbeelden op stedelijke schaal, zoals in Wenen, Madrid, Antwerpen en Helsinki. Wij doen het op wat grotere schaal, namelijk nationaal, omdat we geloven dat er alleen een value-case is als er massa is. Daarbij is onze inzet meer publiek-privaat dan elders.”

Antwerpen kiest bewust niet voor pilots, zei schepen Koen Kennis laatst. Een pilot impliceert volgens hem dat je alleen tijdelijk iets probeert. Zijn voorkeur is: marktpartijen helpen bij de doorontwikkeling van hun product, onder meer door ze in contact te brengen met alle relevante partijen.

“Ik ben niet bang voor wat je zegt. De pilots staan niet los van alle andere dingen, het is een integraal onderdeel. Het past perfect in die schets van hoe wij de mobiliteit in 2040 zien. We creëren nu standaarden en leeromgevingen en dat doen we niet voor niks, maar om verder te komen, door te pakken. De ambitie is groter dan alleen zeven pilots.”



De groep die het meest kansrijk is MaaS te omarmen, bestaat vooral uit reislustige gezonde jongeren die een hoge sociaaleconomische status hebben en regelmatig gebruik maken van het openbaar vervoer, blijkt uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Dat lijkt mij niet de bedoeling.

“Mijn moeder zat tegen het eind van haar leven in een verpleeghuis. De manier waarop ze met mij en het personeel communiceerde, was via een iPad en Skype. Als je haar tien jaar eerder had gevraagd: ‘ga je dat gebruiken?’, dan had ze gezegd: ‘natuurlijk niet’. Dat was toen vooral iets voor jongeren.

De verspreiding van nieuwe technologie begint bij hen. Dat is niet onlogisch. En ook niet erg. Het moet ergens beginnen. Maar ik denk dat het snel zal gaan. MaaS is niet bedoeld voor één doelgroep. MaaS heeft zoveel potentie, ik ben niet bang dat het gebruik ervan bij één groep blijft hangen.”

Met gerichte marketing of actieve sturing van overheid of werkgevers, kunnen meer doelgroepen bereikt worden, zegt het KiM verder.

“Zou kunnen. Daarom zet iedere pilot ook in op andere



doelgroepen. Maar als er toch meer nodig is, dan doen we dat.”

Uitgangspunt van MaaS is dat mensen zo makkelijk van A naar B kunnen, dat ze geen eigen auto meer nodig hebben. Op welke termijn kan dat in Nederland het geval zijn?

“Onze insteek is nadrukkelijk niet dat mensen geen auto meer nodig hebben. Wel dat het totale mobiliteitssysteem efficiënter wordt ingericht. Als dat betekent dat mensen eerder aan autodelen of ridesharing doen, is dat mooi meegenomen.

Wij willen er achter komen wat de impact van MaaS is. En eventueel hoe je het gedrag van reizigers kunt versterken om beleidsdoelen rond bijvoorbeeld duurzaamheid of betere spreiding van mobiliteit over de dag te bereiken. Ook op het platteland.”

Ik pak vaak liever mijn eigen auto. Met het OV zou ik er in veel gevallen langer over doen, zelfs in de Randstad.

“We proberen de verschillende reismogelijkheden transparant te maken, de sterke punten te benutten en juist de

verbindingen tussen de modaliteiten zo goed mogelijk te maken. Traditioneel OV zal niet altijd voor elk deel van de reis een oplossing zijn. Maar als deelauto's ook onderdeel zijn van het reisadvies, dan wordt het al snel interessanter om anders te reizen.”

Zijn, om MaaS werkend te krijgen, niet veel meer investeringen in het OV nodig?

“Ik denk dat het altijd een kwestie is van en-en. Het is het goed om behalve naar uitbreiding van infrastructuur ook naar betere benutting van voertuigen te kijken.”

Of moet niet juist ingezet worden op gedragsverandering?

“Om via MaaS op gedrag te sturen moeten we eerst apps hebben die echt aanslaan bij het grote publiek. Dat merken we volgend jaar. Vervolgens krijgen we meer inzicht in het effect van MaaS op gedrag. Dan moeten we beslissen in welke mate we die inzichten willen inzetten om actief op gedragsverandering te sturen.”

VAKBEURS

BUSWORLD IS VEEL MEER DAN ALLEEN TECHNIEK



Busworld stond lange tijd met name bekend als de beurs waarop de technische mensen hun hart konden ophalen. Maar net als in de traditionele bussector, is ook op de beurs een omslag gaande. Naast de carrosserie en verschillende motoren komt op Busworld steeds meer ruimte voor digitalisering en spelen de standhouders ook meer en meer in op andere ontwikkelingen, zoals MaaS, digitalisering en data.

TEKST: INGE JACOBS

Op de meest recente editie van het evenement was elektrificatie wel een zeer belangrijk onderwerp. Volgens de organisatie van Busworld ontwikkelde elektrificatie zich tot het natuurlijke thema van de beurs, die dit jaar voor het eerst in de Expo in Brussel plaatsvond. “Het ging over batterijen, kilowattuur, de laadinfrastructuur en autonomie. Elektriciteit hing in de lucht.”

De meeste busfabrikanten hadden een elektrisch voertuig te presenteren. Zo toonde Volvo voor het eerst de elektrisch aangedreven gelede bus van 18 of 18,7 meter met ruimte voor 150 passagiers. Met deze bus wil de fabrikant vervoerders een oplossing bieden om zelfs de drukke lijnen elektrisch te kunnen exploiteren.

Het Nederlandse Ebusco greep de kans aan om de nieuwe Ebusco 3.0 aan het internationale publiek te tonen. Deze bus is volledig geconstrueerd uit composiet, wat ervoor heeft gezorgd dat dit voertuig tot wel 33 procent minder zwaar is dan zijn voorganger, de Ebusco 2.2. Omdat het gewicht zo laag is, is de verwachting dat de bus zonder bij te laden tot 500 kilometer zal kunnen rijden.

Meerdere oplossingen

Hoewel elektrisch vervoer een voorkeur leek te hebben, hebben de meeste fabrikanten tegelijkertijd door dat er geen one size fits all-oplossing bestaat. Dit betekent ook dat batterij-elektrisch niet overal geschikt voor is. “Er zijn heel veel verschillende brandstoffen die allemaal een bijdrage leveren aan het verminderen van de CO₂-uitstoot”, aldus Daimler-topman Till Oberworder. “Daarom kijken wij niet naar een brandstof. In de huidige, veranderende tijden moeten we richtingen in de gaten houden.”

En die boodschap werd ook geuit door Scania. Duurzaamheid is belangrijk, maar dat kan met meerdere technologieën bereikt worden. Ook biobrandstoffen kunnen op korte termijn een belangrijke rol spelen. “De keuze is bijvoorbeeld afhankelijk van de laadtijd en de reizigersaantallen, maar net zo goed van de productie

van de brandstof”, zei Karin Rådström, Hoofd Verkoop bij Scania.

Waterstof

Batterij-elektrische bussen leken op veel stands nog de voorkeur te hebben, maar waterstof is niet langer een ondergeschoven kindje. Zo heeft het Belgische Van Hool veel vertrouwen in de toekomst van waterstofbussen en het heeft daar dus ook sterk op ingezet in de afgelopen jaren. In Nederland zijn er nog eens twintig besteld voor de concessie Groningen Drenthe. “Waterstof heeft de toekomst en we denken zelfs dat het beter is dan batterij-elektrisch.”

De prijs voor de Grand Award Bus ging afgelopen jaar naar de Van Hool Exqui. City FC Design Pau. Dit zijn door waterstof aangedreven bussen die worden gebruikt voor een BRT-systeem in de Franse stad Pau. De voertuigen kunnen in circa tien minuten worden bijgetankt, waarna ze 300 kilometer kunnen afleggen. “Hierdoor bereiken de bussen het hoogste niveau van operationele flexibiliteit en productiviteit voor een busmaatschappij”, aldus Van Hool.

Elektrisch systeem

Op het gebied van elektromobiliteit beseffen de fabrikanten ook dat de wereld is veranderd. Zoals Oberworder van

Daimler het verwoordde: “We verkopen niet langer alleen een bus, maar een heel systeem.” Hij adviseert vervoerders dan ook om heel goed na te denken over het transitiepad dat ze willen bewandelen.

Die boodschap werd ook verwoord door VDL, de busfabrikant uit Eindhoven die de meeste elektrische bussen in Nederland heeft rondrijden. De fabrikant wil een complete oplossing aanbieden en daarvoor is overleg nodig. Daarbij is dit niet alleen een uitdaging die speelt in het OV - de hele mobiliteitsbranche moet overstappen naar duurzaamheid. Veel gemeenten en provincies willen bijvoorbeeld de logistiek verduurzamen. VDL wil daarom graag een rol spelen binnen het energiemangement.

Kennisdeling

Naast de normale beurs was er op Busworld ook veel ruimte voor kennisdeling tijdens verschillende seminars en de Busworld Conference. Een breed spectrum aan onderwerpen kwam hier voorbij, maar samenwerking en het delen van data en informatie stonden vrijwel overal centraal. De bussector staat namelijk voor een fors aantal uitdagingen, maar er liggen ook heel veel kansen.

Duurzaamheid staat daarbij natuurlijk voorop. Maar daarbij ligt de focus niet





louter bij het aandrijfsysteem, maar ook door het OV aantrekkelijker te maken ten opzichte van de auto. En het OV lijkt pas een aantrekkelijke keuze voor automobilisten als zij een snelle bus voorbij zien razen, terwijl ze zelf in de file staan. Om het OV-gebruik te laten groeien, moeten dus de juiste infrastructurele keuzes

gemaakt worden. Dat zei Anne Hornung-Soukup. Ze is voorzitter van de Raad van Bestuur bij de Zwitserse vervoerder Transports public Genevois.

Volgens haar wordt vaak nagedacht over gedragsverandering en dan blijkt het heel lastig om mensen zover te krijgen hun

auto te laten staan. Maar: “We moeten niet beginnen bij gedragsverandering van de gebruiker, maar juist met infrastructuur. Als mensen zien dat de bus wel kan doorrijden, stappen ze vanzelf over. Dat verandert alles.”

Nieuwe vormen van OV

De International Bus Conference van de internationale brancheorganisatie UITP werd ditmaal voor de tweede keer parallel aan de beurs Busworld georganiseerd. Dit jaar werd veel aandacht gegeven aan nieuwe vormen van openbaar vervoer, zoals vraaggestuurd vervoer, Mobility as a Service en deelsystemen. Maar tegelijkertijd heeft traditioneel OV op dit moment een zeer goede uitgangspositie.

Hoewel in veel toekomstbeelden voor het OV de nadruk wordt gelegd op dergelijke nieuw systemen, relateert Mohamed Mezghani het belang van deze modaliteiten namelijk. Hij is secretaris-generaal van de internationale OV-branchevereniging UITP. “Als we OV vervangen door deelau-





to's, autonome voertuigen en on-demand systemen, leidt dit tot meer congestie op de weg en meer luchtvervuiling."

Sterker nog, vanwege de verschillende maatschappelijke uitdagingen wordt het traditionele openbaar vervoer, dat snel grote groepen mensen kan vervoeren, juist steeds belangrijker. "Voor bepaalde mensen is de bus de enige optie", meent Mezghani. "Maar een bus hoort niet alleen de laatste optie te zijn om de reis af te leggen – de bus moet aantrekkelijk zijn voor iedereen."

Mobiliteitsuitdaging in Brussel

Dit werd onderschreven door Elke van den Brandt, minister van Mobiliteit in de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Een beter en efficiënter gebruik van het openbaar vervoer is essentieel voor een betere bereikbaarheid van de Belgische hoofdstad. Het bereikbaar houden van de Brusselse binnenstad is nogal een uitdaging en de stad loopt momenteel tijdens de spitsuren volledig vast. "We

hebben nu de kans om anders over mobiliteit te denken."

Het openbaar vervoer moet volgens haar de oplossing vormen van de mobiliteitsuitdaging in de stad en daarvoor zijn twee zaken nodig. Ten eerste moeten overheden investeren. Het is belangrijk dat er voldoende geld beschikbaar wordt gesteld, zodat het OV voor iedereen toegankelijk en aantrekkelijk wordt. Ten tweede moet er voldoende ruimte in de stad worden vrijgemaakt. Het heeft namelijk geen effect als een bus net zo goed in de file terecht komt. Van den Brandt: "Het lijkt nu nog alsof de stad is gemaakt voor de auto."

Mobility as a Service

Ook wetenschappelijk onderzoek wijst uit dat het belangrijk is om niet te vroeg te concentreren op nieuwe modaliteiten, zo bleek tijdens een seminar over Mobility as a Service (MaaS). "We overschatten MaaS op de korte termijn, maar op de lange termijn heeft dit grote mogelijkheden", aldus Tom Storme, research coordinator aan de Universiteit van Gent. Hij heeft veel onderzoek gedaan naar MaaS en ondervond dat de huidige MaaS-initiatieven nu nog maar een beperkte hoeveelheid gebruikers hebben.

Wat blijkt? Onbekend maakt onbemind, de huidige MaaS-diensten werken nog niet optimaal of bieden maar een deel

van de dag een oplossing en ook hier blijkt dat het erg lastig is om het gedrag van reizigers aan te passen. De onderzoeker vult aan dat de rol van vervoerder, opdrachtgever én toeleverancier in de OV-sector nu aan verandering onderhevig is. "Dit zorgt dus voor onzekerheid. Maar dat betekent zeker niet dat ze niet moeten experimenteren."

Elektrische bussen

Naast nieuwe mobiliteit was ook de inzet van duurzame bussen dit jaar erg belangrijk op de Bus Conference én tijdens Busworld zelfs. "We bevinden ons niet meer in de pilotfase", oordeelde Mezghani. In Azië en in een groot deel van Europa worden veel zero emissie-bussen gekocht en in de OV-sector is het door de inrichting gemakkelijker om te elektrificeren dan in andere sectoren.

Tegelijkertijd zijn er twee grote uitdagingen. Ten eerste gaat het om voldoende aanbod vanuit de industrie. Momenteel zijn de orders voor elektrische bussen nog beperkt, maar wat als er plotseling honderden of duizenden bussen per jaar worden gevraagd? Ten tweede gaat het om energieverstrekking. Al die voertuigen hebben stroom nodig. "We hebben drie zaken nodig", vindt Herald Ruijters, directeur in DG Mobility and Transport van de Europese Commissie. "Een beleidsmatig kader, een financieel kader en we moeten best practices uitwisselen."





Op weg naar een schoner milieu

Het is zover. Nu in Nederland: Neste MY Renewable Diesel™. Een fossielvrije diesel gemaakt van hernieuwbare grondstoffen. Deze hoogwaardige brandstof is puur te gebruiken of gemengd met andere diesels. Zonder enige technische aanpassing. Onze belofte? Tot 90% minder CO₂-uitstoot. Eén tankbeurt en u bent klaar voor de toekomst.

Ontdek de voordelen. Ga naar NesteMY.nl

De toekomst is helder

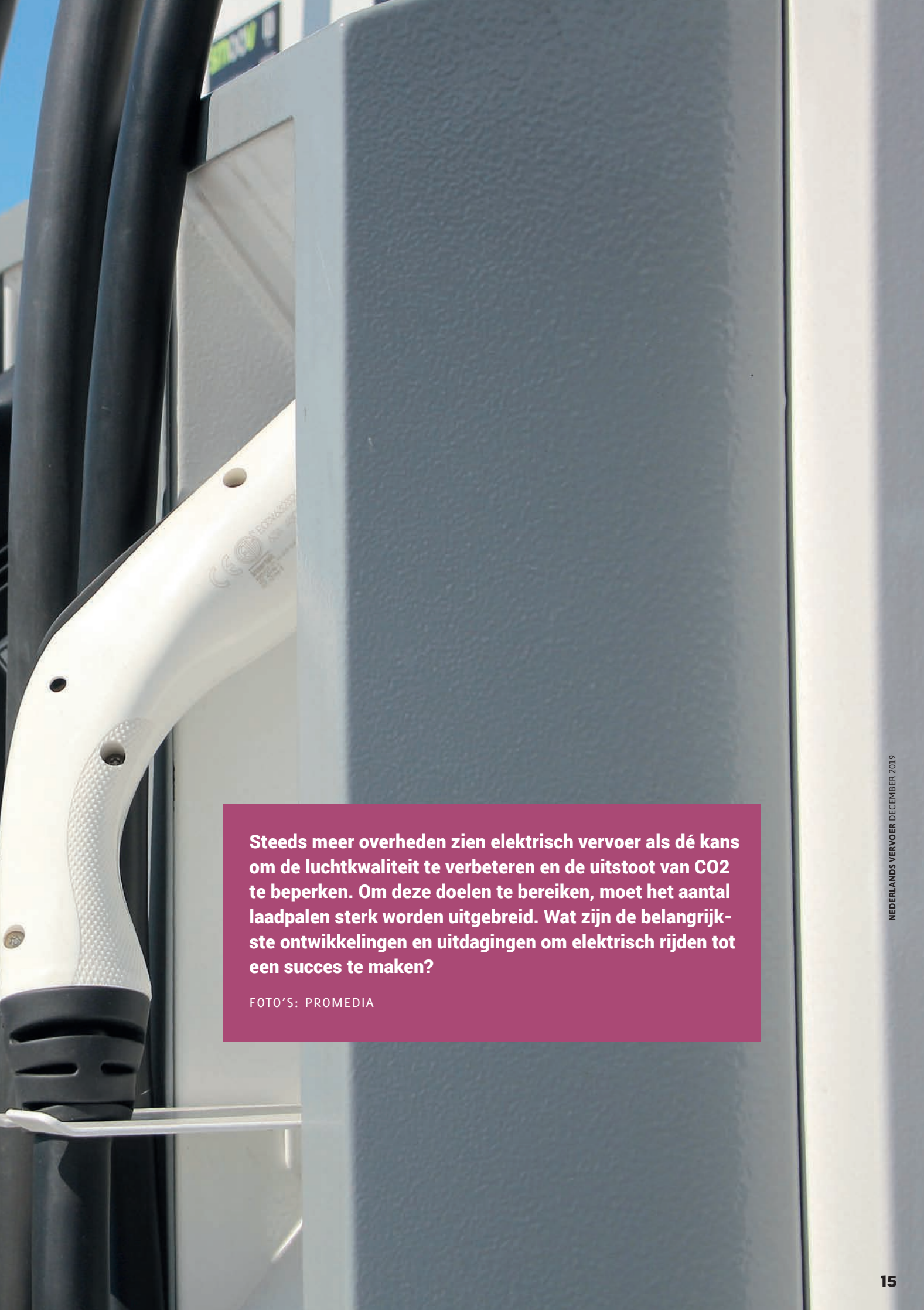


**Rij Fossielvrij
in een
handomdraai**

NESTE MY
Renewable Diesel

ELEKTRISCH

NEDERLAND ALS VOORLOPER IN ELEKTRISCH RIJDEN: TRENDS EN UITDAGINGEN



Steeds meer overheden zien elektrisch vervoer als dé kans om de luchtkwaliteit te verbeteren en de uitstoot van CO₂ te beperken. Om deze doelen te bereiken, moet het aantal laadpalen sterk worden uitgebreid. Wat zijn de belangrijkste ontwikkelingen en uitdagingen om elektrisch rijden tot een succes te maken?

FOTO'S: PROMEDIA



Van de nieuwe auto's die vorig jaar in Nederland werden verkocht, was 6,7 procent elektrisch. Daarmee staat ons land op plek vier in Europa, na Noorwegen, IJsland en Zweden. De gemeente Amsterdam kondigde eerder dit jaar aan dat vanaf 2030 geen brandstofauto's meer worden toegelaten tot de stad. De hoofdstad is zowel landelijk als op Europees niveau koploper in laadinfrastructuur, stelt Pieter van Ommeren, directeur e-mobility bij Vattenfall.

“Tien jaar geleden plaatsten we het eerste oplaadpunt in Amsterdam. Het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit was toen al leidend voor de uitrol van deze infrastructuur. Een belangrijke uitdaging voor gemeenten is ervoor te zorgen dat er genoeg laadpunten zijn, zodat mensen gestimuleerd worden een elektrische auto te kopen, en tegelijkertijd te voorkomen dat er te veel ongebruikte laadpalen zijn, wat weerstand kan oproepen. Deze balans heeft Amsterdam heel goed weten te realiseren en veel gemeenten en provincies volgen nu dit voorbeeld.”

Het duurzaam elektrificeren van transport is een belangrijk onderdeel van de

ambitie van Vattenfall om binnen één generatie fossielvrij leven mogelijk te maken. Van Ommeren: “Daarin geven we het goede voorbeeld door als een van de eerste bedrijven in Europa ons wagenpark te elektrificeren.”

Openbare laadpalen

Wie geen eigen parkeergrond heeft, kan kosteloos een openbare laadpaal voor in

de straat aanvragen. “In veel gevallen besteedt de gemeente deze laadpalen aan. De aanvraag zelf loopt doorgaans via de marktpartij waarmee het contract is afgesloten, bijvoorbeeld het energiebedrijf”, vertelt Van Ommeren.

In Amsterdam – waar 95 procent van de openbare laadpalen op aanvraag van bewoners is – duurt het proces van aan-





“Ik denk dat we de komende jaren toegaan naar het bundelen van laadpalen op een pleintje”

het bundelen van laadpalen op een pleintje, bijvoorbeeld. Dit vraagt namelijk om één zwaardere netaansluiting in plaats van drie of vier losse aansluitingen. Een andere succesfactor is de aanpak die we in Amsterdam hebben. Onze monteur mag daar namens netbeheerder Liander de netaansluiting maken. De netaansluiting en het installeren van de laadpaal gebeurt dus op hetzelfde moment, wat het proces veel efficiënter maakt en de overlast voor bewoners minimaliseert. Helaas wordt dit nog niet overal door netbeheerders toegestaan.’

Laadpaalklevers

Met het toenemend aantal elektrische rijders, neemt ook het fenomeen laadpaalklevers – en de ergernis daarover – een vlucht. Momenteel voert Vattenfall in verschillende gemeenten een experiment uit waarbij klevers een toeslag betalen als zij overdag veel langer dan nodig aan de laadpaal staan.

Het bestaande elektriciteitsnet is niet altijd berekend op de toenemende elektrificatie van de samenleving. Volgens Basten de Jonge, chargepoint engineer bij Vattenfall, is het verzwaren van het net niet noodzakelijk. Amsterdam is de eerste plek ter wereld waar afgelopen voorjaar de flexpowerpalen zijn geïntroduceerd. “Door de inzet van slimme software, die auto’s gestuurd oplaadt, kunnen we het net op wijkniveau ontlasten. Afhankelijk van de piek- en dalmomenten op het net – die de netbeheerder aan ons doorgeeft – passen we de oplaadsnelheid van de paal automatisch aan. Zelfs oudere laadpalen kunnen via deze software en zonder fysieke aanpassingen aan de paal zelf flexpowerpalen worden.”

Vehicle-to-grid

Doordat steeds meer mensen en bedrijven via de zonnepanelen op hun dak terugleveren aan het net, staan opslagmogelijkheden voor deze energie sterk in de belangstelling. “Omdat een elektrische auto in feite een grote batterij op wielen is, kan deze opslag in de toekomst een rol spelen in het ontlasten

van het net”, vertelt De Jonge. Op momenten dat er veel stroom wordt opgewekt, wordt dit tijdelijk opgeslagen in de batterij. Op een later moment kan deze stroom weer worden gebruikt.

In Nederland zijn we absolute voorlopers als het gaat om de laadinfrastructuur, stelt De Jonge. Hij doelt daarmee op de laadpassen waarmee je bij vrijwel elke laadpaal in Nederland terecht kunt. “De elektriciteit die nodig is om de auto via bijvoorbeeld een snellader langs de snelweg op te laden, wordt automatisch verrekend met de leverancier waarbij een abonnement is afgesloten, bijvoorbeeld Vattenfall. We bieden bovendien een app waarmee je bij een Vattenfall-laadpaal kunt inchecken. En de ontwikkelingen laten zien dat auto’s op termijn zelf kunnen communiceren met de laadpaal, zonder dat daar een extra handeling van de gebruiker bij komt kijken.”

Op vakantie met de elektrische auto

In andere Europese landen gaat de uitrol van laadpalen en het gebruik ervan minder snel en soepel. Volgens De Jonge kun je prima naar Frankrijk of Duitsland op vakantie, “alleen vergt dit wat meer voorbereiding.” In tegenstelling tot Nederland heb je in het buitenland soms nog wel een specifieke pas van de laadpaal-leverancier nodig. “Met 100.000 laadpunten door heel Europa kun je met de Vattenfall-pas een heel eind komen. Wel is het verstandig om van tevoren via de app te kijken waar deze laadpalen langs de vakantieroute staan.”

Het Nederlandse model dient als voorbeeld voor andere landen waarin Vattenfall actief is, zoals Engeland en Zweden. “Daar is nog geen sprake van roaming, dus dat je met één pas bij elke laadpaal terecht kunt”, legt Van Ommeren uit. “Nu is de uitdaging niet zozeer technisch, maar vooral een kwestie van het afsluiten van contracten met lokale spelers en het transparanter maken van de verschillende tariefstructuren die leveranciers bieden. Wat dat betreft kunnen andere landen echt iets leren van Nederland.”

vraag tot ingebruikname twee tot drie maanden. In andere delen van Nederland kan dat oplopen tot een half jaar. Het tijdig aanvragen van de netaansluiting, het optimaliseren van het uitvoerende werk en het samen optrekken met de gemeente zijn hierin belangrijke succesfactoren.

Strategisch uitbreiden

Vanwege de ambitieuze plannen in Amsterdam verwacht Van Ommeren dat de gemeente en Vattenfall steeds vaker strategisch laadpalen gaan plaatsen. Hierbij wordt een aantal aspecten in ogenschouw genomen. Van Ommeren: “Zo weten we dat driehonderd meter lopen naar de dichtstbijzijnde laadpaal ongeveer de grens is voor mensen. Ook moeten er in een wijk niet te veel ongebruikte laadpunten staan – dat roept weerstand op omdat je parkeervakken onterecht reserveert voor elektrische auto’s – maar ook niet te weinig. Een hoge bezettingsgraad leidt tot meer acceptatie, zo zien we in de praktijk.”

Van Ommeren noemt twee ontwikkelingen die de vaart erin houden: “Ik denk dat we de komende jaren toegaan naar

Droombaan

In contracten voor bepaalde tijd is soms geen tussentijds opzegbeding opgenomen. Wat gebeurt er dan als de medewerker in kwestie toch tussentijds vertrekt? Om die vraag draait de nieuwe column van KNV-jurist Patrick Mommers.

Werkgevers kunnen in contracten voor bepaalde tijd een tussentijds opzegbeding opnemen. De arbeidsovereenkomst kan dan met toestemming van het UWV of via een vaststellingsovereenkomst eerder worden beëindigd. Ook de werknemer kan tussentijds opzeggen. Soms neemt een werkgever zo'n beding bewust niet op. Die gaat er dan van uit dat de werknemer hoe dan ook tot het einde van de afgesproken periode blijft werken. Wat is het gevolg als een werknemer dan toch tussentijds vertrekt? Een dergelijke situatie deed zich voor in een zaak die onlangs door de rechtbank in Amsterdam werd beoordeeld.

De werkneemster in kwestie kwam op 1 januari 2019 voor een jaar in dienst. Vanaf half maart was ze betrokken bij een sollicitatieprocedure. Het ging om een baan waar werkneemster altijd al van had gedroomd. Ze vertelde hier openlijk over. Eind mei bood ze schriftelijk haar ontslag aan per 30 juni 2019. De werkgever accepteerde het ontslag echter niet. Die wilde dat de medewerkster het contract helemaal zou uitspelen.

De werkneemster vertrok toch. Werkgever eiste dat ze een schadevergoeding zou betalen, ter hoogte van het bedrag aan loon over de periode vanaf 30 juni 2019 tot en met 31 december 2019. Dat is conform de wettelijke sanctie. De vrouw verweerde zich door onder meer te stellen dat de werkgever niet als goed werkgever had gehandeld. Bij de totstandkoming van het dienstverband was namelijk niet duidelijk gemaakt dat de overeenkomst niet tussentijds kon worden opgezegd. Ook zou de indruk zijn gewekt dat er wel opgezegd kon worden door zeer positief te reageren op het moment dat ze vertelde over de sollicita-



tie naar haar droombaan. Verder zou de werkgever een andere werknemer wel hebben toegestaan om tussentijds te vertrekken.

De rechter oordeelde dat er géén algemene verplichting bestaat om werknemers te wijzen op het ontbreken van een tussentijds opzegbeding. Ook was de rechter van mening dat een positieve reactie van een werkgever nog niet betekent dat ingestemd wordt met tussentijdse opzegging. Het beroep op ongelijke behandeling trof eveneens

geen doel, omdat de werkgever goed kon uitleggen dat er geen sprake was van een vergelijkbare zaak.

De rechter oordeelde uiteindelijk dat de werkneemster een schadevergoeding ter hoogte van drie maanden loon aan de werkgever moest betalen. Hij vond dat zij geen sleutelpositie innam, en dat ze nog maar kort in dienst was. Ook was niet gebleken dat de werkgever geïnvesteerd had in werkneemster. Toewijzing van de volledige schadevergoeding, dus het loon over zes maanden, zou echter betekenen dat ze eigenlijk zes maanden voor niets zou hebben gewerkt.

En dat vond de rechter te gortig, óók omdat de werkgever pas na haar opzegging de financiële consequentie duidelijk maakte. Hierdoor had de werkgever haar de mogelijkheid onthouden om nog tijdens het sollicitatieproces haar keuze nader te bepalen. De rechter woog tevens mee dat de werkgever eigenlijk nauwelijks schade had geleden. Een vergoeding van drie maanden loon is in beginsel de wettelijke ondergrens, en er was volgens de rechter geen reden om daar verder van af te wijken. Bovendien kon mevrouw met haar droombaan op termijn een goed salaris verdienen.



STICHTING KEURMERK TOURINGCARBEDRIJVEN **HEFT** **ZICHZELF IN TEVREDENHEID OP**

De Stichting Keurmerk Touringcarbedrijven (SKTB) en het bijbehorende keurmerk houden na ruim een kwart eeuw op te bestaan. De kwaliteit en veiligheid die SKTB nastreefde, zijn inmiddels vastgelegd binnen Busvervoer Nederland. Reden dus om de activiteiten per 1 januari 2020 te staken, maar wel in tevredenheid over wat bereikt is.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM

FOTO: NOOT

"De touringcarsector, verenigd in Busvervoer Nederland, vindt kwaliteit zo'n vanzelfsprekendheid dat zij van mening is dat kwaliteitseisen een voorwaarde moeten zijn voor het lidmaatschap van de branchevereniging", legt Hilbert Michel namens SKTB uit. "Daarom ontwikkelde Busvervoer Nederland in de afgelopen jaren een op SKTB lijkende kwaliteitsnorm, die met behulp van de ISO 9001-norm op naleving kan worden gecontroleerd. Tussen de norm van Busvervoer Nederland en het keurmerk van SKTB zit nauwelijks licht."

Toegevoegde waarde

En daarmee zijn SKTB en het bijbehorende keurmerk dus eigenlijk overbodig geworden, want niemand in de sector heeft behoefte aan een norm en een keurmerk die naast elkaar bestaan en eigenlijk hetzelfde voorschrijven. Michel: "Wel zijn we

gaan bekijken of we op andere manieren van toegevoegde waarde kunnen zijn voor de sector. Bijvoorbeeld op het gebied van milieu-eisen, klantbeoordelingen of transparantie. Daar zagen veel ondernemers best wel wat in, maar niet in die mate om er het keurmerk voor aan te willen houden. Daarom heeft het bestuur besloten met SKTB te stoppen."

Inmiddels zijn alle keurmerkhouders over dat besluit geïnformeerd en is het onderwerp ook op de jaarlijkse ledenvergadering van Busvervoer Nederland besproken. "We benaderen als branchevereniging aanbevelers en verzekeraars die om SKTB-keurmerk vroegen met de boodschap dat onze eigen kwaliteitsnorm daarvoor in de plaats gekomen is. En eigenlijk zijn alle keurmerkhouders ook lid van Busvervoer Nederland. Natuurlijk verandert er wel het een en

ander, maar al met al zullen we een geleidelijke overgang van het SKTB-keurmerk naar onze eigen kwaliteitsnorm kunnen realiseren", aldus Michel.

Met een goed gevoel

De komende maanden wordt toegewerkt naar dat eindpunt op 1 januari 2020. Dat gebeurt niet in mineur, maar juist met een goed gevoel. SKTB is immers overbodig omdat de eigen doelen zijn gerealiseerd. "De hele touringcarbranche heeft kwaliteit en veiligheid nu op het peil gebracht dat we vroeger voor ogen hadden", stelt Michel. "Veel daarvan is tegenwoordig ook in de wet verankerd en de touringcar is uitgegroeid tot een heel veilig vervoersmiddel. Dus we houden er straks weliswaar mee op, maar dat doen we wel in tevredenheid over alles wat er in de afgelopen 26 jaar is bereikt."



NIEUWE 'LAADPAAL' VOOR ELEKTRISCHE BUS OP WEGDEK

Niet langer de elektrische bus opladen via een stekker of met grote laadpalen naast de weg of op het depot, maar via een systeem dat op het wegdek is geplaatst. Deze nieuwe manier van laden presenteerde Alstom onlangs in het Spaanse Malaga. "Het is esthetisch gezien veel minder indringend in het stadsbeeld dan grote laadpalen en het voorkomt kosten voor bovengrondse infrastructuur en lastig onderhoud op de depots", aldus het Franse bedrijf.

TEKST: INGE JACOBS

Het gaat om een zogenaamd SRS-systeem, dat is gebaseerd op een vergelijkbare manier van laden bij trams. Alstom houdt zich al jaren vooral bezig met transport over spoor, maar heeft zich onlangs ook op de busmarkt begeven. Zo heeft het bedrijf kort geleden een elektrische bus ontwikkeld, namelijk de Aptis.

Deze Aptis kan worden geladen door de laadinfrastructuur in de weg, die volgens Alstom interoperabel is.

Alstom ziet in deze manier van opladen verschillende voordelen. Omdat er steeds meer elektrische bussen komen en er dus laadinfrastructuur nodig zal zijn, moet

beter nagedacht worden over de locaties waar dit laden kan plaatsvinden. Door die infrastructuur niet naast of boven de weg te plaatsen maar juist in de weg, zorgt dit niet voor obstructies voor andere weggebruikers, zoals voetgangers. Bovendien is dit een veilige manier van laden die relatief snel te realiseren is. Over de prijs



kan Alstom niet verder uitweiden, omdat die van een groot aantal factoren afhankelijk is.

In Malaga is al een SRS-systeem gerealiseerd. Zowel een Aptis-bus van Alstom als een elektrische bus van de Finse bouw Linkker kunnen hier geladen worden. Het systeem is te herkennen aan drie 'drempels' van ongeveer 7 centimeter hoog met een grootte van 1.80 bij 1.80

meter. De bus rijdt over dit vlak, waarna er verbinding wordt gemaakt met de bus. Drie zogenaamde collector shoes, die aan de onderkant van de bus zijn geplaatst, maken contact met de drie SRS pads op het asfalt.

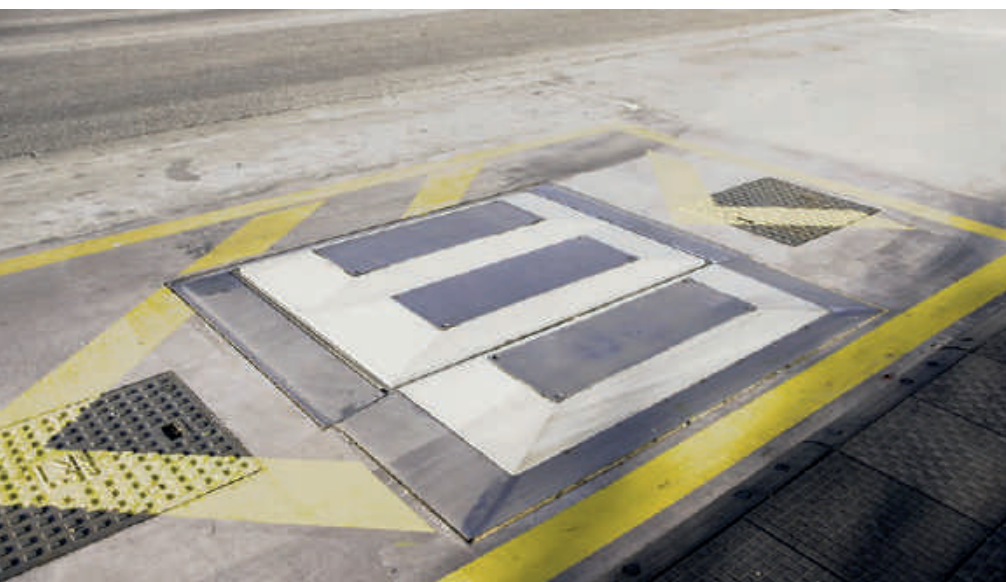
Fast charger

Dit contact maken gebeurt heel snel, waarna het laden kan starten. De chauffeur hoeft daarvoor niets te doen; via

een radiosignaal maakt de apparatuur op de bus contact met de infrastructuur, waarna het laden begint. Indien gewenst kan de chauffeur het laden wel uitstellen. Het is een fast charger, maar hoe lang het laden precies duurt, kan Alstom niet zeggen. Dat ligt namelijk aan de batterij in de bus. De Linkker-bus wordt geladen met 200 kW vermogen en de Aptis met 100 kW. Bovendien kan ervoor gekozen worden om in de stad met meer vermogen te laden dan op het depot.

Behalve de collector shoes op het voertuig en de pads in de weg, zijn ook nog een SRS Control Unit, een SRS Cubicle en een charger noodzakelijk voor dit systeem. Die laatste twee voorzieningen zijn fors en daar is dus behoorlijk wat ruimte voor nodig, maar ze kunnen wel honderd meter van het werkelijke laadsysteem worden geplaatst.

Het systeem kan bovendien ook zonder al te veel moeite of noodzakelijke aanpassingen worden bijgesteld van 50 kW tot wel 800 kW, indien dat gewenst is door de vervoerder. "Met andere infrastructuur kan het lastig zijn om het netwerk aan te passen en het aantal bussen dat op een halte stopt te verhogen of te ver-





minderen”, legt Pavlos Batagiannis uit, Market & Portfolio Directeur bij Alstom. “Met deze infrastructuur is dat veel gemakkelijker.”

SRS

SRS zelf is een beproefde techniek, want Alstom hanteert dit al langer voor trams. Dat is namelijk het kleine zusje van APS bij trams. Met behulp van APS kunnen trams rijden zonder bovenleiding. Dit wordt al in twaalf steden wereldwijd toe-

gepast. “We willen de kennis en kunde die wij als Alstom hebben over trams ook gebruiken voor het busvervoer”, stelt Batagiannis.

Overigens is het in Nederland niet de eerste keer dat geprobeerd wordt om elektrische bussen te laden vanuit het wegdek. In Utrecht is dit jaren geleden geprobeerd met inductie. Dit bleek in de praktijk lastig, omdat de inductieplaten zeer gevoelig waren. Alleen wanneer de chauffeurs

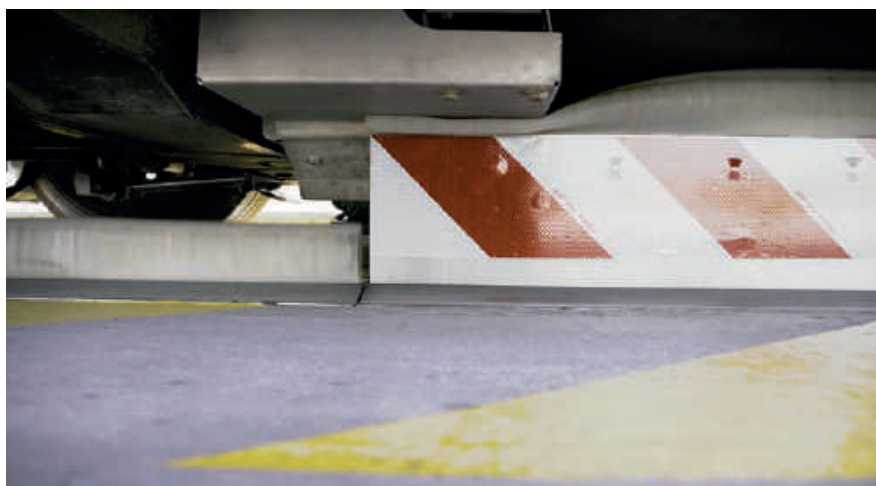
hun bus precies boven de inductieplaat in de weg wisten te parkeren, laadden de bussen ook werkelijk op.

Maar voor dat probleem hoeft hier niet gevreesd te worden, vertelt Philippe Veyrunes, SRS Solution Manager bij Alstom. In Malaga is een witte streep op de stoeprand geplaatst om ervoor te zorgen dat chauffeurs weten waar ze moeten stoppen, maar dit SRS-systeem is veel minder gevoelig en de positie van de bus om contact te maken is dus ook veel minder precair.

Aptis

De Aptis die werd gebruikt om het nieuwe laadsysteem te demonstreren, is begin vorig jaar in verschillende Europese landen tentoongesteld en inmiddels zijn er ook tientallen bussen verkocht, onder andere aan Parijs en Straatsburg. Dit jaar werd op Busworld een verfijnde versie gepresenteerd van dit voertuig. Die versie bezit onder meer een parkeerassistent, die ervoor zorgt dat de achterkant van de bus altijd recht langs de stoeprand komt te staan. Zo hoeven reizigers niet op het wegdek te stappen.

Alstom wil zich bovendien verder specialiseren in de busmarkt. De huidige Aptis is volgens Benjamin Bailly, hoofd bij het Electric Bus Platform van Aptis, ontwikkeld om wel twintig jaar mee te gaan. Daarbij erkent hij dat tussendoor een modernisering van het interieur nodig zal zijn en ook dat de batterij tussendoor een keer vervangen zal moeten worden. Maar door de bus zo lang te gebruiken, valt de Total Cost of Ownership positief uit. “Wij geloven in duurzaamheid en pleiten voor een langdurig gebruik van de bussen”, aldus Bailly.



NIEUWE BRANDSTOF GOED VOOR 90 PROCENT CO₂-REDUCTIE

Na de energiesector en de industrie is het verkeer de grootste bron van CO₂-uitstoot. De brandstofinnovatie Neste MY Renewable Diesel wil daar iets aan helpen veranderen. Deze brandstof is goed voor tot 90 procent minder CO₂-uitstoot en is nu ook in Nederland te tanken.

Nederland boekt het nodige succes in het bestrijden van broeikasgassen. Dit blijkt uit de CO₂-emissie die twee jaar geleden, in 2017, op hetzelfde niveau lag als in 1990 (bron: CBS). Tussen 1990 en 2017 waren de productie en productiviteit in ons land natuurlijk wel flink toegenomen, wat erop wijst dat we op CO₂-gebied milieuvriendelijker leven en werken dan in 1990. De opkomst van alternatieve energie in de vorm van zonnepanelen en windmolens, maar ook de lagere uitstoot van bijvoorbeeld woningen en wegverkeer, hebben dus een duidelijk positief effect gehad. Toch is het nog een hele uitdaging om de klimaatdoelen van 2030 te halen: een halvering van de CO₂-uitstoot ten opzichte van het ijkjaar 1990.

Milieuwinst

Om in korte tijd zoveel mogelijk milieu-

winst te kunnen boeken, moeten we ook in het vervoer waar mogelijk met praktische stappen en op meerdere fronten tegelijk de CO₂-vervuiling aanpakken. Veel initiatieven, zoals elektrisch rijden of rijden op waterstof, vergen echter grote investeringen en zeker ook veel tijd. En juist die tijd is zo schaars. Natuurlijk hoeven we ons bij een aanpak niet te beperken tot eigen innovaties. We kunnen ook snelle oplossingen overnemen uit het buitenland. Bijvoorbeeld uit Finland, één van de schoonste landen van Europa.

In Finland heeft Neste, een van de top-drie duurzaamste bedrijven ter wereld, een diesel ontwikkeld die onmiddellijk en bewezen tot maar liefst 90 procent minder CO₂-uitstoot geeft. Deze brandstof wordt onder andere gefabriceerd in Rotterdam, in een van de modernste hernieuwbare biobrandstoffabrieken ter wereld. Sinds kort kan Neste MY Renewable Diesel – zo heet deze duurzame diesel – ook en op steeds meer locaties in Nederland worden getankt. Per direct en per gereden kilometer heeft dit een positieve milieu-impact. In 2018 zorgde de hernieuwbare brandstof er bijvoorbeeld al voor dat automobilisten hun uitstoot van broeikasgassen met bijna 8 miljoen ton konden verminderen. Nu de duurzame diesel ook in Nederland is

te verkrijgen, kan dit tonnage drastisch toenemen.

Fossielvrij

Neste MY Renewable Diesel (HVO100) is gemaakt van hernieuwbare grondstoffen, zoals afval, oliën en andere reststoffen. Qua samenstelling is de brandstof vergelijkbaar met gewone fossiele diesel en daarom geschikt voor alle dieselmotoren. Ze kan zonder enige technische aanpassing aan de motor puur worden gebruikt of gemengd met conventionele diesel. Studies en tests op de wegen hebben aangetoond dat de brandstof niet alleen een CO₂-reductie tot 90 procent oplevert, maar ook een vermindering van de volgende emissies:

- 33 procent lager niveau van fijne deeltjes
- 9 procent minder stikstofoxiden (NOx)
- 30 procent minder koolwaterstoffen (HC)
- 24 procent lagere uitstoot van koolmonoxide (CO)
- verlaagde niveaus van poly-aromatische koolwaterstoffen (PAK).

Nu nog is het verkeer een van de top-drie CO₂-vervuilers. Dit hoeft niet zo te blijven, vindt Neste: “Rijdend Nederland kan in een handomdraai fossielvrij, zuiver en zuinig op weg.”



ZORGEN OM VRIJWILLIGERS EN BEZUINIGINGEN IN DOELGROEPENVERVOER

Met een gebruikersraad wil het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) meer over de kennis en ervaring van doelgroepenvervoerreizigers kunnen beschikken. Volgens voorzitter Dirk van Uitert zijn er genoeg thema's die de adviesraad nadrukkelijker op de agenda wil zitten. Daaronder de ongewenste ontwikkelingen om het vervoer vaker door vrijwilligers te laten doen en steeds goedkoper te willen maken.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM
FOTO'S: NOOT / TAXIWERQ



Dirk van Uitert geeft het zelf al vroeg in het gesprek aan: "Besturen zit me in het bloed." Hij was onder meer wethouder in Renkum en Provinciale Statenlid in Gelderland. In dat werk kreeg hij al vaak met doelgroepenvervoer te maken. Hij was en is ook voorzitter van een keur aan organisaties. Daaronder ook de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD) Arnhem-Nijmegen.

Van Uitert merkt dat de gebruikers van Avan via de RAD steeds beter gehoord worden door opdrachtgevers en vervoerders. "Bij het opstellen van het programma van eisen voor de vorige aanbesteding werden we nog te weinig betrokken. Dat was bij de huidige aanbesteding al veel beter, er is meer met onze inbreng gedaan. Door de bank genomen vinden de gebruikers overigens dat het vervoer nu goed verloopt."

Bij het invoeren van een gebruikersadviesraad zou elk systeem voor doelgroepenvervoer volgens Van Uitert baat hebben. Toch ziet hij het in de rest van het land nog

maar weinig navolging krijgen. "Links en rechts worden de gebruikers wel betrokken, maar er is dan niet zoals in Arnhem en Nijmegen sprake van een vaste adviesraad die ook buiten de aanbestedingen om actief is."

Kwaliteit als uitgangspunt

Wellicht dat het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) daar met zijn vorig jaar in het leven geroepen gebruikersadviesraad een voorbeeld in kan zijn. Saida Akaaboune, manager van het AIM, legt uit waarom voor dit orgaan is gekozen. "Voor het AIM is de kwaliteit van het vervoer waarbij de gebruiker centraal staat een belangrijk uitgangspunt. We hebben daarom een gebruikersraad in het leven geroepen om de ervaringskennis en expertise in te brengen vanuit het reizigersperspectief van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer."

In de gebruikersraad zitten afgevaardigden van Rover, Ieder(In), het Stedelijk Overleg Gehandicapten Utrecht, Oogvereniging NL en de onderwijsspecialisten Arnhem.



Zij nemen vanuit hun achterban ervaringen mee met onder meer het wmo-vervoer en leerlingenvervoer. “Zij informeren het AIM over mogelijke knelpunten en best practices. Er worden oplossingsrichtingen voor een optimale dienstverlening besproken die het AIM in haar adviezen aan aanbestedende diensten kan gebruiken”, aldus Akaaboune.

“Uiteindelijk wil het AIM gebruikersparticipatie bij de totstandkoming van aanbestedingen bevorderen. Zorgen dat deze gebruikers actief met aanbestedende diensten meepraten over wat zij belangrijk vinden in het doelgroepenvervoer. Daar is nu nog te weinig aandacht voor.”

Vervoer door vrijwilligers

Vanwege zijn ervaring werd Van Uitert ook voor deze gebruikersraad als voorzitter gevraagd. “We zijn nu drie keer bij elkaar geweest om kennis te maken en de grote lijnen



**Dirk van Uitert,
functie**

uit te zetten. Ik verwacht dat we eind 2019 of begin 2020 echt in staat zullen zijn om adviezen te geven. Maar dat neemt niet weg dat er nu al thema's te benoemen zijn waar ik een mooie rol weggelegd zie voor het AIM.”

Er zijn namelijk diverse ontwikkelingen gaande in het doelgroepenvervoer die Van Uitert zorgen baren en die hij met de gebruikersadviesraad van het AIM nadrukkelijker op de agenda wil zetten. “Geregeld wordt geroepen dat het vervoer ook wel door vrijwilligers kan

worden gedaan. Maar doelgroepenvervoer is een professionele bezigheid. Dat kun je niet als het zo uitkomt op vrijwilligers afwentelen. Een organisatie als het AIM zou zich er voor in kunnen zetten dat het vervoeren van mensen met een beperking echt als een vak gezien wordt.”

Vooraf willen bezuinigen

“Er wordt vaak voor vrijwilligers gekozen onder het mom



van participatie, omdat het vervoer een aanvulling zou zijn op het bestaande taxivervoer. Maar gemeenten praten soms wel erg makkelijk over participatie terwijl ze eigenlijk vooral willen bezuinigen”, vindt Van Uiter. Dat werkt ook door in de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. “Participatie is heel belangrijk en als mensen echt zelfstandig kunnen reizen, dan ben ik daar helemaal voor. Maar een verkeerd of te vroeg gegeven OV-advies kan er voor zorgen dat iemand helemaal niet meer reist. En dat is er van participatie helemaal geen sprake meer.”

Geld is en blijft een pijnpunt als het om vervoer gaat. “Veel van dit soort maatregelen worden genomen om het doelgroepenvervoer goedkoper te maken. Bij leerlingenvervoer en dagbestedingsvervoer liggen echt wel mogelijkheden om meer mensen zelfstandig te laten reizen, maar het moet dus wel goed onderbouwd zijn. En het aantal ouderen in dit land zal alleen maar groeien en hun vervoersbehoefte groeit mee. Doelgroepenvervoer wordt echt niet goedkoper.”

Goed vervoer gewenst

Wat ook steeds voor het voetlicht gebracht moet worden, is dat doelgroepenvervoer veel meer is dan mensen van A naar B brengen. “Het draagt echt bij aan het behoud van de kwaliteit van leven voor de mensen die er gebruik van

maken”, onderstreept Dirk van Uiter. “Mensen verblijven gemiddeld steeds korter in verpleeghuizen. Dus de mensen die daar vroeger wel gezeten zouden hebben, zitten nu thuis. Die groep moet wel vervoerd worden, vaak van deur tot deur.”

Zo zijn er meer thema's die volgens Van Uiter voor uitdagingen zorgen. “Overheden vragen steeds vaker dat het vervoer duurzaam wordt verzorgd. Maar het aanbod in met name elektrische taxibusjes is nog beperkt. En de gebruikers willen gewoon op een goede manier vervoerd worden, en dus vaak zoals ze dat gewend zijn. Waarbij het ze vaak niet uitmaakt of dat met een uitstootvrij voertuig gebeurt.”

Eigen plek in de bus

Kortom: er voor de adviesraad van het AIM genoeg om over te adviseren. In die raad zijn verschillende groepen belanghebbenden bij het doelgroepenvervoer vertegenwoordigd en de deur is zeker niet dicht voor nieuwe toevoegingen. “De mensen die in de raad zitten, zijn geen beleidsdenkers. De uitdaging is er voor te zorgen dat de leden van de adviesraad niet alleen vanuit hun eigen plekje in de bus redeneren, maar vanuit een hele doelgroep. Dat is echt een voorwaarde om tot goede adviezen te kunnen komen die bijdragen aan de kwaliteit en continuïteit van het doelgroepenvervoer in Nederland.”

Einde van een tijdperk

Na zesentwintig jaar houdt het Keurmerk Touringcar op te bestaan. Dat is tegelijk een trieste gebeurtenis én iets om trots op te zijn. Triest omdat na al die tijd een eind komt aan een instituut dat de touringcarbranche mede vorm heeft gegeven. Met het verdwijnen van het keurmerk verdwijnt toch een stuk historie van de branche. Tegelijkertijd overheerst ook de trots dat de branche nu zo volwassen omgaat met veiligheid en kwaliteit dat er niet langer een keurmerk noodzakelijk is om deze zaken te regelen.

THEO VEGTER, VOORZITTER BUSVERVOER NEDERLAND

Kwaliteit is zo vanzelfsprekend geworden, dat je tegenwoordig aan een hoog niveau moet voldoen om lid te zijn van de branchevereniging Busvervoer Nederland. Kwaliteit maakt integraal onderdeel uit van de vereniging en het extra stempel van het keurmerk maakt plaats voor de afdwingende voorwaarden van de branchevereniging.



Natuurlijk gaat het opheffen van een instituut niet zonder emoties. Het keurmerk zit immers diep in de vezels van de diverse bedrijven. Daar was het bestuur van SKTB zich ongetwijfeld bewust van bij het opheffen van de stichting en ook als het bestuur van Busvervoer Nederland houden we daar terdege rekening mee. De keurmerkhouders kunnen er vanzelfsprekend van op aan

dat het kwaliteitsdossier ook in goede handen is bij Busvervoer Nederland. Uiteraard zal het bestuur uitdragen dat opdrachtgevers op de hoge kwaliteit van de lidbedrijven kunnen vertrouwen, zoals het keurmerk dat vroeger deed voor de keurmerkhouders.

Aan meer goede zaken komen een eind. Dit blad, dat net als het keurmerk een flinke en

prachtige historie heeft in de vervoersbranche, kent met deze uitgave zijn laatste verschijning. Dat betekent automatisch dat dit hier mijn laatste column is. Dat wil niet zeggen dat dit ook de allerlaatste column zal zijn. Via een ander medium of periodiek in de nieuwsbrief van de vereniging zullen wij ingaan op actuele zaken in onze en de totale mobiliteitssector. Tot ziens!

ALLES INBEGREPEN



Volvo Gold servicecontract met standaard alles inbegrepen. Want naast volledig preventief onderhoud en reparaties zijn in geval van pech óók een vervangende touringcar, of een hotelovernachting voor uw chauffeur én passagiers inbegrepen. Dé totaaloplossing, voor een maandelijks tarief, vast of per kilometer.

GOLD SERVICECONTRACT

Garandeer uw beschikbaarheid

Volvo Buses. Driving quality of life

