

ONAFHANKELIJK
MAGAZINE
VOOR HET
PERSONENVERVOER
APRIL 2:2016

MAGAZINE PERSONENVERVOER

PV

- Straks taxi- of OV-operatoren voor WEpods?
- Hernieuwde start voor internationale taxi-klimaatcoalitie
- Volwassen oplossing OV-concessie Limburg
- WiFi-test: Internetten in OV redelijk tot goed



Transports 2016 Publics

The European Mobility Exhibition

Parijs 2016
14-15-16 juni



Contact

Promosalons Nederland
Tél : +31 20 462 00 20
E-mail : c.rosdorff@promosalons.nl
www.transportpublics-expo.com

© GIE Objectif transport public - mai 2016 - Thinkstock - Igecewa

Georganiseerd door

GIE Objectif transport public
Groupement des Autorités
Responsables de Transport
GART | UTP
Union des Transports
Publics et Ferroviaires

Met de steun van

EUROPEAN UNION
Committee of the Regions

In samenwerking met

UITP
ADVANCING
PUBLIC
TRANSPORT

Met de steun van

APTA
AMERICAN
PUBLIC
TRANSPORTATION
ASSOCIATION

Officiële partners

carcept prev
CarPostal France
transdev



BUS DEPOT OPLADER



STADOPLADER



KOLOMOPLADER

HOOG VERMOGEN E-BUS OPLAAD
OPLOSSINGEN | 20-450kW
OPLAADBEREIK

EKO SMART ENERGY SYSTEMS™
ENERGETYKA

www.ekoenergetyka.com.pl contact@ekoenergetyka.com.pl

InterActie 2016

Op 2 juni 2016 organiseren 9292 en Translink samen InterActie, de jaarlijkse relatiedag.

Een van de interacties is gericht op het kleinschalig vervoer dat steeds vaker het reguliere openbaar vervoer vervangt of aanvult. Dit vormt voor 9292 een uitdaging, hoe maken we deze initiatieven kenbaar bij de reiziger?

Geen uitnodiging ontvangen?
Mail: interactie@9292.nl



9 2
9 2

9292 reist met je mee

KOOLEN

BEDRIJFSWAGENS



MB Sprinter 311 cdi
Bouwjaar 2010
Km stand 442.788
Automaat, airco



MB Sprinter 513 cdi
Bouwjaar 2011
Km stand 163.789
Laadklep, airco



**TE KOOP
GEVRAAGD**
bedrijfswagens, taxi's
elk merk, elk model
zowel grote partijen
als enkel stuks
**NEEM CONTACT
MET ONS OP!**

Siriusstraat 3 5015 BT Tilburg
013-7852525 06-54221518
www.bedrijfswagenskoolen.nl

inhoud

Uitgever & Redactie:

Challans & Faber bvba
 Business Communications
 Leopold III laan 6, bus 1,
 B-1030 Brussel
 België

T.: +32 2 216 34 64
 M.: +31 625 09 25 38
 wim.faber@challans-faber.eu

Hoofdredacteur:

Wim Faber

Medewerkers:

Geert Van Lierde
 Jan van de Nes
 Herman Welter

Fotograaf:

Stefaan van Hul

Advertenties:

Frans van der Werf
 BouwMedia BV
 +31(0)23-5219858
 vanderwerf@bouwmedia.nl

Vormgeving:

Katie Challans
 Challans & Faber, Brussel
 www.challans-faber.eu

Druk:

Veldhuis Media BV, Raalte

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm, of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Verantwoordelijke uitgever (België):

Wim Faber
 Leopold III laan 6, bus 1,
 B 1030 Brussel

Foto cover:

Provincie Gelderland/
 Rogier Leuvenink

.....	Kort	6, 13, 19
.....	Kort Bus	25
.....	Kort Taxi	29
.....	Persoonlijk	9



10

Opinie: De armoede van het bidbook. Net als in de thuiszorg hoopt de overheid in het contractvervoer wonderen te verrichten met marktwerking: meer aanbod voor minder geld. Daarbij zijn de risico's voor de ondernemer, maar een kans op winst wordt deze niet gegund, stelt Florian Molendijk

12

Mobility FFWD 2016: net als voorganger Nationaal Congres Openbaar Vervoer een flinke supermarkt vol met ideeën en uitgesproken meningen over OV en mobiliteitsconcepten. Voor sommigen qua structuur ditmaal wat té gecompliceerd

15

WiFi in het Nederlandse OV (in België bestaat het -nog- niet, dus waren we snel klaar). Voor een beetje reis blijkt het best te doen, onderweg te internetten ontdekten onze charmante testers. Alleen de korte afstanden (sommig stedelijk OV en alle NS Sprinters) laten het afweten. Het regionale bus- en spoorvervoer doet het opmerkelijk goed. De kwaliteit varieert van matig tot goed



20

Taxis4SmartCities maakt een verse start in Parijs. Voor Nederland waren de Amsterdamse TCA en voor België het Brusselse Taxis Bleus de vaandeldrager bij de (her)start van het klimaatinitiatief op woensdag 14 april in Parijs

21

Na maanden vechtend over straat te zijn gegaan, zorgden **partijen in Limburg (Veolia, Arriva en de provincie)** voor een opmerkelijk positieve oplossing van het concessie-geschil.



22

'Ben ik over tien jaar nog wel nodig?' vroeg een buschauffeur bij een demonstratie van de **autonoom rijdende WEpod**. Marieke Kassenberg en Alwin Bakker vinden dat er veel te leren valt van dit experiment. Terwijl Google alleen naar privéverkeer kijkt, onderzoekt men in Wageningen de OV-mogelijkheden.

26

Redacteur Herman Welter had last van nostalgie bij het **verdwijnen van de laatste Eurocity** vanuit België.



28

Tja, de first and last mile-discussie... Wat is er ook alweer met carpoolen en die **'guaranteed ride home'** gebeurd? Friso Metz liet er op verzoek van CROW-KpVV zijn gedachten op los

"Ik heet Didier"

Tussen de Thalys en mij heeft het nooit geboterd. Nog steeds niet. Weliswaar is het een prijzige, snelle en efficiënte verbinding tussen Brussel - mijn woonplaats - en Parijs, maar Thalys en ik hebben steeds ruzie. Het design van de trein -vooral binnenin- is vreselijk passé, iets moois uit de jaren '70. Ik droom van de strakke lijnen van de ICE, het koele en rustgevende wit en grijs. En ik voel me in de eerste en de tweede klasse met het donkerrode Thalyspluche en het spiegelende bagagecompartiment net alsof ik bij een goedkope hoer op bezoek ben. Misschien overdrijf ik een beetje, maar de passagierscabine van de Thalys doet me altijd aan De Wallen denken.



foto: Gudren Hartmann

Tel daarbij op dat de Thalys niet een internationale trein is, maar een in-en-in Franse trein. En elke andere taal dan Frans waarin onderweg een aankondiging wordt gedaan, klinkt alsof de conducteur met stenen in zijn mond goochelt en een Servo-Kroatisch accent nabootst.

Thalys interesseert zich ook niet voor 'internationaal', anders was de beenruimte voor niet-Fransen - zeker in de PBKA-modellen - wel wat royaler geweest. Zelfs in de eerste klas kun je je ongeneerd overgeven aan anderhalf uur knietjevrijen - als je al niet die knie ongenadig stoot aan het metaal onder de tafel.

En toch, en toch...heb ik iets met die trein. Elke keer als ik de Thalys neem heb ik de verkeerde tariefformule, terwijl ik er zeker van ben dat ik vandaag echt elke trein kan nemen die ik wil en niet die ene die voor klaplopers als mij is gereserveerd en om net voor elfen 's avonds van perron 8 3/4 vertrekt. Bij de informatiebalie, waar alles verkrijgbaar is, behalve deugdelijke informatie, kijkt men mij altijd meewarig aan: "Aaaaahhhh... vous avez un ticket Belge." Ja, dan houdt alles op. Als meneer niet een keurig Frans ticket heeft... En elke keer weer moet ik een schimmig nummer in België bellen waar zich niemand meldt. Dáár zal men mij verder helpen en me een nieuwe reservering bezorgen. Niet dus. Waarop de informant dan elke keer weer schouderophalend zegt: "Dan moet u het maar met de Treinmanager regelen. Misschien mag u mee." Op dit punt is alles beter (zeker wanneer thuis een hoop werk wacht) dan nog drie uur rond te hangen op Paris Nord.

En hoe ze het doen weet ik niet, maar als de boze passagier (en journalist, wat denken jullie wel) eenmaal is uitgeraasd is er altijd wel plaats en krijg je het gevoel met je Belgische eerste klas ticket voor senioren een bevoorrechte behandeling te krijgen van de Treinmanager. Er hoeft maar een kleinigheid te worden bijgepast (meestal blijft het op of onder de 65 euro - waarvoor trouwens een keurig bonnetje wordt verstrekt) of Brussel wenkt aan de horizon. "U bent nogal groot en u lijkt me iemand die graag alleen zit", grijnst de Treinmanager, die de indruk wekt met zijn onschuldige hand een speciale plaats voor zijn geëerde gast uit te zoeken. "Ik heb u 74 gegeven. In de rijrichting. Ik denk dat die u wel zal bevallen." En als ik hem en zijn collega uitgebreid bedank voor deze zegening, zegt hij eenvoudig "Ik heet Didier."

Hartelijke groet,
Wim Faber

28-29 april

New trends in mobility.

Sociëteit De Witte, Plein 24, Den Haag

<http://www.uitp.org/events/conference-new-trends-mobility>

23 mei

Mobility as a Service.

Leden van Connekt en Railforum willen de MaaS-adoptie in Nederland versnellen en velen ondertekenden daarvoor het MaaSifest. Dit MaaSevent wordt gehouden bij Railforum in Utrecht.

<http://www.railforum.nl/events/maasevent-samen-versnellen-we-mobility-as-a-service/>

25-28 mei

Support 2016.

Grootste en leukste beurs in de Benelux voor iedereen met een fysieke beperking, hun omgeving en mensen die beroepshalve te maken hebben met de beperkingen. Jaarbeurs Utrecht.
www.supportexpo.nl

14-16 juni

Transports Publics

Paris-Expo, Porte de Versailles.

<http://www.transportspublics-expo.com>

22 juni

Jaarevent KNV Taxi.

Hoe staat het met de toekomstvisie van KNV Taxi? Welke ontwikkelingen spelen in binnen- en buitenland? Mercedes-Benz, Utrecht.
www.knv.nl

23-24 juni

TAXI & MOBILITY Update 2016 - Smartly solving the mobility puzzle.

Vervolg van de 'Amsterdamse' TAXI INTELL Update. Welke rol voor de taxiondernemer, het OV-bedrijf, de diverse overheden, de leveranciers en consultants in het mobiliteitsveld? Van der Valk, Brussel.
www.mobilityintell.com

29 juni

Dag van de Rail

Media Plaza, Jaarbeurs Utrecht.

<http://www.bouw-instituut.nl/bouw/dag-van-de-rail/>

FlixBus breidt fors uit in Nederland; komt Eurolines met een antwoord?

FlixBus breidt fors uit in Nederland: Vanaf 28 april rijden er elke dag FlixBussen rechtstreeks binnen Nederland tussen Rotterdam, Amsterdam en Den Haag. Tegelijkertijd starten nachtlijnen naar Denemarken. Deze nieuwe verbindingen zijn vanaf nu boekbaar. Binnen een aantal weken komen er ook dag- en nachtlijnen richting Groot-Brittannië en Zwitserland bij. Bovendien worden er zes nieuwe steden uit de Randstad en Brabant aan het nationale en internationale netwerk toegevoegd. NS zegt niet echt wakker te liggen van de nieuwe nationale concurrentie van enkele ritten per dag. Maar op Mobility FFWD kondigde Transdev-directeur Van Eijndhoven aan dat Transdev zeker met een antwoord komt. Dat zou dan moeten gebeuren via Eurolines. Daar wilde men echter (nog) niets zeggen.

Vanaf 28 april worden Amsterdam, Rotterdam (Rotterdam Centraal) en Den Haag één keer per dag met elkaar verbonden. Meer steden volgen in de komende weken. Hiermee groeit het nationale FlixBus netwerk uit tot 13 bestemmingen. "Met de nieuwe relaties tussen Amsterdam, Rotterdam en Den Haag verbinden we de grootste steden in Nederland met elkaar", zegt André Schwämmlein (Managing Director & oprichter van FlixBus). "De vertrektijden zijn optimaal voor dagtrips. Stap voor stap breiden we niet alleen ons Europese netwerk uit maar ook ons nationale netwerk in Nederland." Tickets zijn verkrijgbaar vanaf € 5. In lijn met deze grote uitbreiding worden er 6 steden uit de Randstad en Brabant aan het nationale en internationale netwerk toegevoegd. Naast binnenlandse verbindingen zullen in de komende weken vanaf deze steden ook internationale verbindingen naar België, Frankrijk en Groot-Brittannië volgen. Via een overstap zijn de nieuwe bestemmingen dan aan de ruim 700 bestemmingen in 18 landen van het FlixBus netwerk aangesloten.

In de komende weken starten ook nieuwe nachtlijnen naar Denemarken, Zwitserland en Groot-Brittannië. Zo begint op 28 april de nachtlijn vanaf Rotterdam/Amsterdam naar Kopenhagen. "Onze nachtlijnen vanaf Amsterdam naar onder andere Praag zijn vaak volledig volgeboekt. Met de nieuwe verbindingen tussen Nederland, Denemarken, Groot-Brittannië of Zwitserland willen we dit succes voortzetten", vertelt Schwämmlein. Tickets naar Odense, Kolding of Kopenhagen (Denemarken) zijn op www.FlixBus.nl nu al beschikbaar.

Geïnspireerd door de 'shared mobility trend' biedt FlixBus een alternatief voor individueel transport en een duurzame manier van reizen voor elk budget. In 2015 vervoerde de langeafstandsbussen in Duitsland voor het eerst meer passagiers dan de binnenlandse vluchten. In Nederland is FlixBus in december 2015 gestart. Op internationale lijnen is FlixBus bijvoorbeeld tot 8 keer per dag met Parijs verbonden. Schwämmlein: "We hebben de manier van reizen al grondig veranderd. Onze visie is nu om reizigers in heel Europa dezelfde reiservaring te bieden – in Amsterdam, Kopenhagen of Barcelona."

• FlixBus lanceert straks stedenverbindingen in Nederland en daarbuiten. Hoe ziet het antwoord van Eurolines er uit?



Bussen en taxi's weer naar Brussels Airport; trein via oude station?

Bussen van De Lijn en de MIVB en taxi's kunnen weer bij de Brusselse luchthaven komen. Sinds de aanslagen van 22 maart lag wel het treinverkeer naar en van de luchthaven volledig stil. Niet omdat het station beschadigd is, maar omdat het rechtstreeks uitkomt op de nog altijd gesloten vertrekhal. Bij het afsluiten van dit magazine werd gekeken of wellicht het oude treinstation onder de luchthaven gebruikt zou kunnen worden om het treinverkeer weer op gang te brengen. De goedkeuring wachtte op het akkoord van politie en brandweer. Via het oude station (gesloten in 2012) kunnen de passagiers de tijdelijke check-in van de luchthaven gemakkelijk bereiken.

De sluiting van het station heeft een hoge prijs. "Het gaat om een inkomstenverlies van tienduizenden euro's per dag" vertelde de NMBS aan zakenblad De Tijd. En ook de 'Diabolotoeslag' op elk treinkaartje wordt node gemist. Gemiddeld 7.000 passagiers gebruiken elke dag de trein van en naar de luchthaven. Exacte cijfers geeft de NMBS niet. Dat heeft ook te maken met het feit dat de NMBS vanwege de publiek-private samenwerkingsovereenkomst Northern Diabolo NV voor de aanleg van de luchthaventunnel, het station en de lijn naar Mechelen € 5,14 per enkele reis heft - de bijzonder reizigersvriendelijke 'Diabolotoeslag'. De Tijd schrijft overigens dat vorig jaar een record van 4,2 miljoen reizigers de trein van en naar Brussels Airport namen.

Taxi Deutschland lanceert WhatsApp Taxi

"Gebruik gewoon WhatsApp om je 'WhatsApp Taxi' te bestellen, klinkt het bij de Duitse samenwerkingsgroep Taxi Deutschland, die eerder dit jaar er in slaagde om UberPop te laten verbieden in heel Duitsland. Per WhatsApp (www.whatsapp-taxi.de) gewoon het ophaaladres doorgeven en zo meteen de taxi bestellen. Daarnaast bestaat er overigens al enige tijd de app van Taxi Deutschland.

Hoe het werkt? Het nummer van WhatsApp Taxi (0170-339 8423) in de eigen contacten opslaan en bij het bestellen van een taxi hoeft alleen maar het adres te worden doorgegeven. Gewoon in een chat. Daarop komt de bevestiging van het adres en kan de gebruiker door die te bevestigen zijn taxi bestellen. Op die manier kunnen er zelfs taxi's 24 uur van te voren worden besteld. Voor simpele taxibestellingen werkt WhatsApp het beste. Wie meer specifieke wensen heeft, of van te voren wil weten hoeveel de rit gaat kosten, kan het beste de Taxi Deutschland app gebruiken. Via die app kan de gebruiker ook met VISA, Mastercard en PayPal zijn rit betalen. Met zo'n miljard gebruikers is WhatsApp na Facebook het grootste communicatienetwerk ter wereld en het is beschikbaar op elke plek in Duitsland: zo'n 2.600 plaatsen.

• Per app of per WhatsApp bestellen: Taxi Deutschland blijft innovatief.



Word abonnee. € 35,- voor twee jaar!
Kijk op www.pvmagazine.nl en meld u aan.



Test- en toelatingsprogramma voor Stadler Sprinters gestart

NS is begonnen met het uitgebreide test- en toelatingsprogramma voor de 58 Stadler Flirts (Sprinters) die in 2017 in het zuidoosten van Nederland moeten gaan rijden. Een van de eerste Sprinters staat in Maastricht, waar ook het onderhoud wordt verricht.

Het is de bedoeling zo veel mogelijk technische mankementjes er uit te halen voordat de trein echt in dienst gaat. Vandaar de uitgebreide testfase tot december. Dat gebeurt met eigen NS-machinisten zodat zij al kennis kunnen maken met de eigenschappen van de nieuwe trein. Die opgedane kennis kunnen ze dan aan andere NS-collega's overdragen. Jerrimy van der Berg, een van de testmachinisten van de Flirt: "Ik heb nu een aantal testritten gemaakt en het is een erg fijne trein. Soepel, stabiel en snel. De bediening is net anders dan we gewend zijn, maar voelt al snel vertrouwd."

• *Opvallend in de nieuwe Stadler Flirts: USB-aansluitingen en stopcontacten bij elke stoel - zie daarvoor óók pagina 15 en verder - en een royale WC, die ook geschikt is voor mensen met een mobiliteitsbeperking.*



Europees Parlement wil toch eigen auto's en chauffeurs

Enkele weken geleden ging er nog een storm van verontwaardiging op toen het Europees Parlement zijn eigen limousinevloot en chauffeurs wilde bestellen - momenteel huurt het in Brussel en Straatsburg capaciteit in van lokale huurautobedrijven. De reden om het in eigen hand te willen nemen? Veiligheid. De 'toevallige' ontdekking van 'IS-propagandamateriaal' bij twee chauffeurs die voor een privébedrijf werken, aldus het Duitse magazine Der Spiegel, speelde dit proces alleen maar in de kaart.

Deze week keurde het Europees Parlement het voorstel goed om een eigen chauffeursdienst op te richten. Dat moet de veiligheid van de parlementsleden verhogen. Daarvoor moeten 110 eigen chauffeurs aangeworven worden. Het parlement wil die eigen chauffeursdienst al vanaf 2017 hebben, en de oprichting van zo'n eigen dienst staat al in het eerste begrotingsrapport voor 2017.

Problemen met chauffeurs van de huidige, externe service dwingen het parlement daartoe. "Uit veiligheidsoverwegingen hebben we gewoon geen andere keuze", zegt Ivo Belet, een christen-democratisch Europarlementslid.

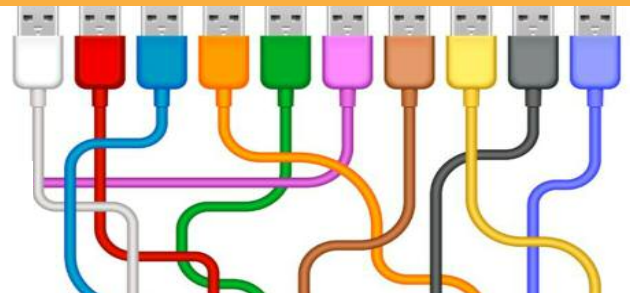
Momenteel kosten die externe chauffeurs zo'n 6,8 miljoen euro per jaar. Die dienst zelf uitvoeren tegen februari 2017 zou het kostenplaatje met 3,7 miljoen euro verhogen. "Maar dat moet nog verder besproken worden", zegt Belet. "Er is namelijk overeengekomen dat de oprichting van een eigen vervoersdienst geen extra kosten met zich mag meebrengen." Dat wordt dus nog spannend.

• *Het Europees Parlement houdt toch vast aan een eigen vervoersdienst en vindt het huidige uitbesteden niet veilig genoeg.*



TAXI & MOBILITY UPDATE 2016

smartly solving the mobility puzzle



23-14 juni 2016 - Brussel
www.mobilityintell.com



Uw belangrijkste afspraken in 2016!

RDA-WORKSHOP

Wees er bij!

FRIEDRICHSHAFEN

7 - 8 april 2016
Messe Friedrichshafen,
hallen A7 + B5

Uit de branche vóór de branche!

- Vakbezoekers ontmoeten kwaliteitsleveranciers
- Face-to-face is beter dan Facebook
- Ontdek innovatieve trends

KEULEN
5 - 7 juli 2016
Koelnmesse, Nieuw: in de hallen 4 + 5



Aanmelding voor vakbezoekers:
tickets@rda-workshop.de
www.rda-workshop.de/tickets

twee jaar voor **€35**

Geïnteresseerd in de achtergronden bij het nieuws in uw branche? Openbaar vervoer, besloten busvervoer, taxi en vooral slimme mobiliteit?

Niet alleen uit Nederland en België, maar ook in internationaal perspectief? Dan mag u Magazine Personenvervoer niet missen.

Meld u aan op onze website:
www.pvmagazine.nl



persoonlijk

Jeannette Baljeu (48) wordt - als de leden daar op 21 april mee instemmen - de nieuwe voorzitter van kennisnetwerk Railforum. Baljeu was van 2006 tot 2014 wethouder verkeer van Rotterdam en is nu algemeen directeur van het kennisnetwerk van de bouw, SBRCURnet. Ze is ook vicevoorzitter van het VVD-hoofdbestuur. Baljeu volgt **Cees Tommel** (directeur Rotterdamse Mobiliteit Centrale) op



• *Jeanette Baljeu wordt de nieuwe voorzitter van Railforum.*

François Bellot (62) is de nieuwe minister van Mobiliteit. Hij is de opvolger van **Jaqueline Galant**, die vrijdag 15 april opstapte als federaal minister van Mobiliteit. Bellot, al vijftien jaar lang Waals parlementslid, krijgt met de hervorming van de Belgische spoorwegen NMBS en de nieuwe vluchtroutes boven Brussel meteen twee loodzware dossiers op zijn bord. Maar eerst moet hij werk maken van de complete herstart van de Brusselse luchthaven, die nog steeds niet op volle capaciteit draait.

• *François Bellot (MR) volgt Jacqueline Galant op als federaal minister van Mobiliteit.*

Hans Dooren (81) heeft (plotseling) afscheid genomen van de London Vintage Taxi Association (LVTA). Hij vertegenwoordigde daarin 18 jaar lang met name de Europese leden. Dooren startte met 9 leden en nu zijn er 70 in 15 landen. In een 'afscheids-email' hekelde Dooren - die veel werk verzette binnen de organisatie (documentatie, shows - o.m. die in Waalwijk - en de website) het gebrek aan ondersteuning vanuit het bestuur van de LVTA als de reden voor zijn vertrek.

Bert Groenewegen is vanaf 15 september a.s. de nieuwe Directeur Financiën (CFO) bij NS. Groene-wegen (1964) was onder meer CFO (2005-2007) en CEO (2007-2010) van PCM Uitgevers, nu De Persgroep Nederland. Van 2010 tot 2015 was hij CFO bij Ziggo, de grootste aanbieder van kabeltelevisie in Nederland. Omdat de huidige CFO van NS, Engelhardt Robbe, op 7 april afscheid neemt, zal de Raad van Commissarissen (RvC) voor de periode tot 15 september zorgen voor een adequate interim oplossing. Groenewegen zal toetreden tot de Raad van Bestuur van NS. Hij ontvangt een vast jaarsalaris dat past binnen het beloningsbeleid en ziet af van de variabele component in zijn beloning.

• *Bert Groenewegen is vanaf 15 september de nieuwe CFO van NS.*



De Raad van Bestuur van de Belgische spoorwegen (NMBS) heeft op voorstel van CEO **Jo Cornu**, **Koen Kerckaert** aangeduid als de nieuwe algemeen directeur van NMBS Transport. Vanaf 1 juli 2016 zal hij er Etienne De Ganck opvolgen. De heer Koen Kerckaert komt aan het hoofd van de directie Transport bij NMBS. Sinds 1 maart 2014 was Kerckaert general manager bij NMBS Transport en zo ook de rechterhand van Etienne De Ganck.

KNV Taxi sectoresecretaris

Hubert Andela is begin april herkozen als voorzitter van de IRU Taxi Group. Collega

Thomas Grätz van de Duitse BZP werd opnieuw gekozen als vice-president.

Dimitri Temmerman is bij Public & Corporate Affairs van de NMBS de opvolger van Frieke Neyrinck, die is vertrokken naar de dienst Interne Communicatie van de NMBS.

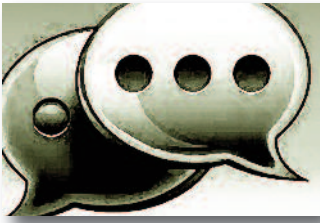
NS'er dr. **Dennis Huisman** is benoemd tot bijzonder hoogleraar Openbaar Vervoer Optimalisatie bij de Erasmus School of Economics. Het beoogde doel van de nieuwe leerstoel (omvang 0,4 fte) is het uitbreiden van de huidige activiteiten en het versterken van de reputatie van Erasmus School of Economics op het gebied van openbaar vervoer optimalisatie, dat wil zeggen het toepassen van kwantitatieve methoden om het openbaar vervoer verder te verbeteren. Huisman combineert zijn aanstelling als bijzonder hoogleraar met zijn werk voor de NS. Daar bekleedt hij de part-time positie van Expertise Manager Logistieke Processen binnen de afdeling Proceskwaliteit & Innovatie. In 2008 maakte Huisman deel uit van het NS-team dat de prestigieuze Franz Edelman Award won. De Franz Edelman Award staat ook wel bekend als de 'Super Bowl' binnen Operations Research.

• *Dennis Huisman: bijzonder hoogleraar Openbaar Vervoer Optimalisatie bij de Erasmus School of Economics.*

Movinnio gaat door binnen Railforum: **Movinnio 2.0** is een vervolg op de recent opgeheven Stichting Movinnio. Deze stichting had het katalyseren van innovaties als doelstelling. Movinnio 2.0 gaat op de ingeslagen weg voort en kiest daarbij voor vraaggericht werken. Movinnio gaat dat doen met workshops, lezingen en contact-bijeenkomsten. Niet alleen met deskundigen op het vlak van mobiliteit, maar ook met gebruikers en partijen waarvoor ontwikkelingen in de mobiliteit belangrijk zijn. Movinnio 2.0 is een platform waar in een veilige omgeving over mobiliteitsvraagstukken kan worden gesproken en gebrainstormd. Movinnio 2.0 bestaat uit een groep van deskundigen op het gebied van mobiliteit, organisatie en het functioneren van de samenleving, die vanuit betrokkenheid en enthousiasme met elkaar aan de slag zijn gegaan. Men verkent met elkaar "out of the box" oplossingsrichtingen zodat we door innovatief denken en handelen onze mobiliteit efficiënter en duurzamer maken. Het contactadres van Movinnio 2.0 is info@movinnio.nl. Contactpersoon is John Stohr, Coördinator Movinnio 2.0, john.stohr@movinnio.nl

Mobycom Zwolle is verhuisd van de Badhuiswal 3 naar het Hanzeplein 11-17, 8017 JD Zwolle. Het telefoonnummer is ongewijzigd. Postadres: Postbus 2873 2601 CW Delft.





opinie

De armoede van het bidbook

Net als in de thuiszorg hoopt de overheid in het contractvervoer wonderen te verrichten met marktwerking: meer aanbod voor minder geld. Daarbij zijn de risico's voor de ondernemer, maar een kans op winst wordt deze niet gegund. Dit zet de branche onder druk en, gelijk de thuiszorg, vallen er bedrijven om. De klant is uiteindelijk hiervan de dupe.

Dit artikel bekijkt de ontwikkelingen in het contractvervoer voor de Wmo: het taxivervoer voor personen die geen gebruik kunnen maken van het regulier openbaar vervoer. Hier tekenen zich ontwikkelingen af die doen denken aan marktwerking in de thuiszorg. Er dreigt gevaar voor armoede van het bidbook; kille prijsconcurrentie met verlies aan kwaliteit op termijn. Gaan de 'winsten' van goedkope contracten op termijn leiden tot (on)gewenste effecten? Welke valkuilen kunnen opdrachtgevers en vervoerders beter ontwijken?

Dilemma ontwikkelingen in contractvervoer

In het contractvervoer liggen kansen om deze armoede van het bidbook te voorkomen. De taxibranchen is van oudsher een private markt waar de concurrentie de efficiency prikkelt. In plaats van een sterke focus van de overheid op prijs, zou zij zich moeten richten op het stimuleren van samenwerking en innovatie. De overheid kan kansen scheppen door aanbod en geldpotjes samen te voegen. Het resultaat zou hetzelfde zijn, namelijk een efficiënter systeem maar dan zonder de vervoerders het vel over de neus te halen. De taxiondernemers hebben een rol om het toenemende wantrouwen te bestrijden. Tijd voor wederzijds begrip voor elkaars doelen, waarbij de overheid haar taboe op ondernemerswinst doorbreekt.

Met de nieuwe Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo 2015) hebben de gemeenten een grotere verantwoordelijkheid voor participatie van personen met beperkingen. Bovendien hebben gemeenten er taken uit de AWBZ bij gekregen. De gemeenten zijn daarmee verantwoordelijk voor een grotere groep, waar de vergrijzing nog een steentje aan bijdraagt. Ondertussen staan de kosten voor zorg onder druk want het Rijk draagt taken van de AWBZ over, maar niet het hele budget. Meer mensen, meer taken, minder geld. Dus is er noodzaak tot slimme oplossingen.

“De taxibranchen is van oudsher een private markt waar de concurrentie de efficiency prikkelt. In plaats van een sterke focus van de overheid op prijs, zou zij zich moeten richten op het stimuleren van samenwerking en innovatie”

Doelgroepenvervoer

Er zijn de afgelopen decennia miljoenen geïnvesteerd in opgehoogde haltes en lagevloerbussen. Ondanks de toegenomen toegankelijkheid zijn er naast het OV specifieke vervoerssystemen opgezet voor personen met beperkingen: tegen de prijs van openbaar busvervoer wordt de reiziger voor de deur opgehaald. Goedkoop voor de reiziger, duur voor de belastingbetaler. Jaarlijks geven provincies en gemeenten aan dit contractvervoer tussen de 775 en 850 miljoen euro uit. Dit is vergelijkbaar met het hele landelijke budget voor openbaar streekvervoer. Omdat er per gereisde reiziger geld bij wordt gelegd, betekenen meer

reizigers dus meer kosten. Door herindicering, een dwingend OV advies of verhoging van het reizigerstarief kan de groep weer worden verkleind. Echter, dit ligt politiek lastig en maar weinig gemeenten maken hier echt werk van. De gemeenten zoeken hun heil liever in marktwerking. De belofte van aanbestedingswinst lijkt vele ambities binnen handbereik te brengen: meer aanbod en kwaliteit tegen een (nog) lagere prijs.

Regiecentrale: nieuwe trend

Een nieuwe trend is de komst van de onafhankelijke regiecentrale. Op veel plekken in Nederland wordt deze aanbesteed of al opgezet. De gedachte is dat met een onafhankelijke regiecentrale de opdrachtgever meer controle uitvoert en vervoerders scherper aan kan sturen. Met als resultaat meer efficiëntie. Kennelijk is er weinig vertrouwen dat een vervoerder dit zelf goed uitvoert.

Met het losknippen van regie en vervoer verliest de vervoerder zijn invloed op de efficiëntie van de ritinzet. Partijen als Uber, Abel of andere deeltaxi's weten mede door die combinatie van ritten juist een hele aantrekkelijke prijs te bieden.

De opkomst van de Regiecentrale illustreert de tweeslachtige houding van opdrachtgevers in het contractvervoer. Enerzijds is er de hoop van marktwerking, waarbij concurrentie en ondernemerschap van vervoerders zorgt voor veel aanbod tegen een lage prijs. Anderzijds is er gebrek aan vertrouwen dat de markt gaat leveren wat wordt gevraagd. Wat weer resulteert in minder vrijheid voor ondernemerschap. Minder vrijheidsgraden in een aanbesteding, zorgen dat de nadruk meer komt te liggen op de prijs. Vraag is dan, ben je als overheid bereid om een rechtvaardige prijs te betalen voor alles wat je vraagt?

Rechtvaardige prijs

Is er sprake van een rechtvaardige prijs in contractvervoer? De omzetten van taxibedrijven dalen (In het eerste kwartaal van 2014 met 4% ten opzichte van 2013), terwijl de vraag naar contractvervoer stijgt. De eerste faillissementen in het contractvervoer tekenen zich inmiddels af: ETS (2016), van Meurs (2015), Jansen Taxi (2015), Vrieswijk (2013).

Een vergelijking met de thuiszorg: net als het vervoer, wordt de huishoudelijke hulp aan ouderen en personen met een beperking in de markt aanbesteed. Er is een landelijke trend om tegen een steeds lager tarief de thuiszorg in te kopen. Dit leidt tot ontslagen en faillissementen bij thuiszorgorganisaties en klanten die zonder zorg komen te zitten. Recente faillissementen: Stichting Internos (2016), Domestica (2016) en nu actueel: TSN (2016).

Toen de problematiek in de thuiszorg zich aandienende, heeft een speciale commissie een gedragscode opgesteld: “Verantwoordelijk marktgedrag thuisondersteuning”. De gedragscode richt zich op aandacht voor kwaliteit en een reële prijs. Voor veel gemeenten reden om de code niet te omarmen; zij stellen dat in hun regio een lagere prijs gangbaar is en kopen alsnog ruim onder het voorgestelde tarief in.

Redelijk verdienmodel

Marktwerking kan werken, als de betaalde prijs de ondernemer in staat stelt om een redelijk verdienmodel op straat te zetten. Alhoewel de overheid marktwerking breed toepast, lijkt er een taboe te rusten op winst. Geld verdienen is not done en al helemaal niet als dat gefinancierd wordt uit belastinggeld. Het risico is aan de markt, maar de bijbehorende kans op winst lijkt de ondernemer niet gegund. Daarmee lijkt er bij opdrachtgevers een blinde vlek te bestaan ten aanzien van de noodzaak van een gezonde business case. Wanneer bedrijven onder de kostprijs werken, zoeken zij continu naar mogelijkheden dit te compenseren. Er ontstaan perverse prikkels om voor te sorteren op extra budget of coulante handhaving door de opdrachtgever. Een dreigend faillissement kan een opdrachtgever aardig klem zetten. In deze wisselwerking ontstaat geen gezonde relatie en groeit het wederzijdse wantrouwen dat de marktpartijen niet gaan leveren wat de overheid wil. Omdat alle maatschappelijke doelen wél moeten worden gediend, resulteert dit in een quasi-marktwerking met een overdaad

“De taxiondernemers hebben een rol om het toenemende wantrouwen te bestrijden. Tijd voor wederzijds begrip voor elkaars doelen, waarbij de overheid haar taboe op ondernemerswinst doorbreekt”

Sinds 1999 werkt Florien als adviseur op het gebied van personenvervoer en mobiliteit. Zij heeft ervaring op diverse mobiliteitsonderwerpen, zoals planstudies infrastructuur, Anders Betalen voor Mobiliteit en de laatste zeven jaar OV en Regiotaxi. Als projectleider Texelhopper zette ze vanuit de provincie Noord-Holland een nieuw OV flexstelsel op. Inmiddels adviseert Florien vanuit haar bedrijf NewBility opdrachtgevers en -nemers in personenvervoer. Momenteel werkt ze voor Breng in de regio Arnhem Nijmegen aan het stimuleren van OV gebruik onder doelgroepen en het opzetten van een Flexnet.

aan eisen in aanbestedingen. Marktwerving betekent in dat geval dat je kunt vasthouden aan alle maatschappelijke doelen, met meer kwaliteit tegen een lagere prijs. Zo lang aanbieders blijven aanbieden, wordt dit sprookje nooit verstoord. En hoeft de overheid zichzelf niet te belasten met moeilijke keuzes over kwantiteit en kwaliteit.

Wat kan wel werken?

Meer mensen, meer taken, minder geld. Zoals gezegd is er noodzaak tot verandering en innovatie. Maar opdrachtgevers en vervoerders lijken elkaar in de greep te houden van prijs en wantrouwen. Nieuwe technieken en diensten maken het mogelijk beter in te spelen op de vraag van de klant én bij te dragen aan een goede businesscase. Enerzijds zou de overheid kunnen starten met kritisch kijken naar de eigen budgetten voor Wmo- en openbaar vervoer; óver de grenzen van potjes en verantwoordelijkheden. Anderzijds kan een kritische blik op het aanbod geen kwaad: is het echt noodzakelijk dat iedereen – naast regulier openbaar vervoer en allerlei aanverwante diensten - gebruik kan maken van een zwaar gesubsidieerde taxi van deur tot deur? Want in alle ijver het goed te regelen, rijden er in de praktijk meerdere systemen naast elkaar: openbare lijnbussen én taxi's voor de doelgroepen – die vaak ook gewone OV reizigers meenemen. Daarnaast bestaat er een waaier aan lokale initiatieven, zoals buurtbussen met vrijwilligers, belbussen, boodschaphoppers, ouderenbusjes en dergelijke. Deze systemen overlappen niet alleen, ze concurreren vaak om dezelfde reizigers. De nieuw opgezette regiecentrales zouden een goede rol kunnen spelen in het integreren van de verschillende vervoersdiensten tot één systeem voor iedereen.

Slimme terughoudendheid: één systeem voor iedereen

‘Van hoe regelen we het voor iedereen goed’, naar ‘Hoe regelen we iets goeds voor iedereen?’

In plaats van specifieke vervoerssystemen voor verschillende doelgroepen, wordt geëxperimenteerd met één systeem voor iedereen. Een nieuwe vorm van openbaar vervoer uitgevoerd door minibusjes op reservering.

Opdrachtgevers bundelen hun budget voor een toegankelijk vervoer van halte tot halte voor alle reizigers, inclusief doelgroepen. Door gebruik te maken van toegankelijke voertuigen en een groot aantal haltes, kunnen ook reizigers die minder mobiel zijn het systeem gemakkelijk bereiken. In speciale gevallen is een uitzondering mogelijk: dan word je thuis opgehaald, als het nodig is met een aangepast voertuig.

Een hoge betrouwbaarheid en snelheid maken het ook voor ‘gewone OV reizigers’ aantrekkelijk. Door het bundelen van al het vervoer is er kans op beter benutten van beschikbare vervoercapaciteit, meer aanbod en kwaliteit én een hogere kostendekking.

“Jaarlijks geven provincies en gemeenten aan dit contractvervoer tussen de 775 en 850 miljoen euro uit. Dit is vergelijkbaar met het hele landelijke budget voor openbaar streekvervoer”

Een nuttige inzet van ondernemers ten behoeve van de maatschappelijke zaak, vraagt dat de overheid haar taboe op ondernemerswinst doorbreekt. En haar rol beperkt tot realistische doelen met sobere maar scherpe *checks and balances* voor de uitvoering.

Let wel, dit vraagt ook een waardenverandering bij reizigers. Zij moeten immers het denkbeeld loslaten dat vervoer van deur tot deur een (verworven) recht is, en de overheid daarin móet voorzien. Dit vraagt dus meer eigen verantwoordelijkheid van de reiziger, wat juist relevant is voor vitaliteit in landelijk gebied: meerijden met je buurman, terug naar welbegrepen eigenbelang. Daar ligt weer een parallel met de thuiszorg, waar ingezet wordt op zelf doen. En dat is nu juist een taak waar de overheid aan bijdraagt: door niets te doen.

Tegenkracht van de branche

Ook de marktpartijen kunnen helpen de greep van wantrouwen en armoede van het bidboek te bestrijden. Aanbieden onder de kostprijs levert de sector op termijn verschralling op; faillissementen, verstoorde relaties, imagoschade en dergelijke.

De brancheorganisatie kan hier een rol spelen om binnen de sector afspraken te maken over ‘rules of engagement’. De branche kan zichzelf eenduidiger organiseren door niet mee te gaan in de ratrace, maar door een duidelijk beeld te schetsen van wat overvragen doet met kwaliteit, vooral op termijn. Wellicht biedt een initiatief als een gedragscode zoals in de thuiszorg, een goede eerste stap. Voor de korte termijn is het voor de branche zaak het vertrouwen van de opdrachtgevers te behouden of te herwinnen. Bij de huidige – gesloten – aanbestedingsmethodieken ontstaat er pas dialoog tussen opdrachtgever en -nemer ná het gunnen van het contract; het contract bepaalt dus de relatie. Hier ligt een uitdaging voor de opdrachtnemer om een balans tussen contract en vertrouwen op te bouwen. Dit start met openheid over eigen belangen en begrip voor elkaars belangen.

Gebruikte literatuur

Rutten, *WMOers in het openbaar busvervoer* (2015)

RMO, *Tegenkracht organiseren, lessen uit de kredietcrisis*

(Den Haag 2011)

Kruijter, A.J. en R. in 't Veld, *Hij begrijpt er dus helemaal niets van! Omgaan met botsende rationaliteiten in de publieke sector*. (2014)

Geut, L., P. Plug en M van Twist, *Sturing van marktwerving, de bestuurlijke gevolgen van liberalisering en privatisering*; (2003)

JAN VAN DE NES
WIM FABER

Dat het wringt en schuurt tussen nieuwe mobiliteitsconcepten en de huidige vergunnings- en concessie-systeem, kwam duidelijk tot uiting op 18 maart jl. tijdens

Aanbesteden: 'We moeten naar meer maatwerk kunnen groeien'

De deelnemers aan het hot topic 'Innovatief aanbesteden' hadden nog wel even door willen gaan. Een heet hangijzer, want voor het aanbestedingsproces van OV-concessies was al bijna anderhalf uur uitgetrokken. Dat begon al met een af en toe vinnige discussie tussen Marieke Kassenberg (strategie mobiliteit - provincie Gelderland, Patrick van der Broeck (gedeputeerde OV - provincie Limburg), dagvoorzitter Marc Maartens, ROVER-voorzitter Arriën Kruyt, jurist Jan Reinier van Angeren van advocatenkantoor Stibbe, directeur Wilko Mol van de organisatie Inno-V en ondernemer Minze Walvius van Advier/Sqoot/Mobiliteits-loket.

dat er binnen concessies flexibeler met de middelen kan worden omgegaan, aldus gedeputeerde Van der Broeck. "We moeten naar meer maatwerk kunnen groeien". Maar voorlopig baart het hem zorg dat het aanbesteden niet goed uit de verf komt.

Vanuit het aandachtig luisterend publiek kwamen wel enkele reacties. Gewezen werd op het ontstaan van een heus kenniscentrum in Eindhoven nadat zoiets al eerder in de regio Arnhem/Nijmegen was gerealiseerd. Het zou volgens GVB-programmanager MVO Hekking al tot meer samenwerking hebben geleid. Volgens TU Delft-wetenschapper Jasper van Kuijk wordt bij aanbestedingen te veel



Mobility FFWD - Fast Forward in Openbaar Vervoer & Mobiliteit. Deze kennissupermarkt was tot de rand gevuld met nieuwsgierig-makende sprekers en kritische deelnemers en sessie na sessie wisselden elkaar af in rap tempo. Naar boven, naar beneden - sommige deelnemers werden er een beetje draaijerig van... En bij sommige discussies knelde het tijdskorset...

• Sommige sessies puilden werkelijk uit.

Innovatie in het aanbestedingsproces?

De vraag was of er sprake was van innovaties in het aanbestedingsproces? Nou nee, was het algemeen gevoelen. De huidige wet PV2000 blijkt veel obstakels op te leveren volgens Kassenberg. Volgens haar is deze wet veel te veel toegesneden op lijnvervoer en daardoor niet flexibel genoeg. "Wanneer wij als provincie bijvoorbeeld scholen willen stimuleren eigen OV-systemen op te zetten voor hun leerlingen en daarvoor subsidiegelden beschikbaar stellen, worden we beticht van het bedrijven van overheidssteun", gaf ze als voorbeeld. Walvius haakte daar op in door te vertellen dat het bedrijfsleven best zou willen meebetalen aan vormen van OV. Bijvoorbeeld door busjes beschikbaar te stellen die reizigers van de luchthaven naar hotels brengen of naar winkelcentra. Volgens de ROVER-voorzitter zou er veel meer geëxperimenteerd kunnen worden met alternatieve vormen van OV, maar hij ziet gemeentelijke overheden een afwachtende houding aannemen omdat "de provincie het wel zal regelen". Hij ziet ook praktische problemen. Bijvoorbeeld het verwaarlozen van infrastructuur door overheden na de aanleg ervan. "Er worden overstappunten gebouwd en die worden vervolgens niet onderhouden doordat niemand zich verantwoordelijk voelt". Van Angeren opperde het fenomeen "innovatiepartnerschap" en dat fenomeen zou later terugkeren in de discussies. Maar eerst moet de wetgeving zorgen

• Jan Reinier van Angeren: "Waarom geen innovatiepartnerschap?"

gekeken naar het belang van de aanbestedende provincie en nauwelijks naar dat van de reizigers. Die vaak provinciegrens overschrijdend reizen en dus van een ander OV-product gebruik gaan maken. Maar een goede onderlinge afstemming zou volgens hem ontbreken. In dat verband merkte Van der Broeck nog op dat je bijvoorbeeld Big Data zou moeten delen. En hij noemde in één adem de huidige OV-chipcard niets dan een wanproduct...

Duurzaam OV

Aansluitend aan de innovatie-discussie kwam duurzaamheid in het OV ter sprake. "Iedereen zet opeens zero-emissies in het pakket van eisen", betoogde Wilko Mol. Maar ja, dan moet je dus alle bussen elektrisch maken. "Toen op Schiermonnikoog de diesels vervangen werden door e-bussen van BYD, begon iedereen te roepen dat we ons niet moesten uitleveren aan China", zei hij gekscherend. Maar tegelijkertijd tekende deze opmerking wel de sfeer. De aloude en beroemde elektrische trolleybussen van Arnhem werden als 'niet de beste oplossing' aangemerkt maar dat er zero-emissie moet worden gereden, stond buiten kijf. Hekking (GVB) vond dat er rijkssubsidies moesten komen om dat zero-emissie doel te realiseren. Maar volgens de Limburgse gedeputeerde kun je alle trein- en busmaterieel binnen de bestaande budgetten volledig elektrisch uitvoeren. "In ieder

De belangrijkste wijzigingen in de nieuwe Aanbestedingswet:

- . nieuwe aanbestedings-procedures
- . betrekkingen tussen overheidsinstanties (onder andere inbesteden)
- . uitsluitingsgronden (om kandidaten te weren)
- . technische specificaties (bijvoorbeeld voor materieel)
- . gunningscriteria (kan dus



- ook een minimum kwaliteits-niveau zijn)
- . omgaan met belangen-conflicten en/of voorkennis hebben
- . signaleren en behandelen van abnormaal lage inschrijvingen
- . wijzigingen mogelijk maken gedurende de looptijd van de opdracht/concessie
- . aandacht voor specifieke diensten en speciale sectoren
- . specifieke concessie-opdrachten (anders dan voor openbaar personenvervoer)

geval in Limburg”, stelde hij niet zonder trots. Mits het fiscaal aantrekkelijk(er) wordt gemaakt... dat wel.

Plicht tot medewerking

Maar goed, wat moeten we dan met die aanbestedings-ellende aan? Want er wordt tot nu toe eigenlijk alleen gekeken naar het budget en nauwelijks naar de kwaliteit van het vervoer. Zo bleek in een ronde tafel-bijeenkomst later op de dag. Kort gezegd kwam naar voren dat veel (provinciale en gemeentelijke) deskundigen graag zouden zien dat concessies opengebroken kunnen worden. Maar er werden ook haken en ogen geconstateerd. Zo werd

in de discussie ingebracht dat zittende concessiehouders een monopoliepositie hebben. Daardoor een unieke onderhandelingspositie met bijvoorbeeld gemeenten die tijdens de looptijd van de concessie aanpassingen willen. Je zou dat kunnen ondervangen door in de concessievoorwaarden op te

• *Arriën Kruijt: “Meer experimenteren met alternatieve vormen van OV”*

nemen dat er een plicht tot medewerking verlenen is wanneer tussentijds nieuwe wetgeving of nieuwe technologische ontwikkelingen het aanpassen van de concessie rechtvaardigen.

Maar, zo kwam ook ter sprake: “Wat als je de zittende concessiehouder gaat dwingen iemand anders in de concessie toe te laten, die vervolgens met de winst gaat strijken?” Ach, zei tafelvoorzitter mr. Erik Verweij van advocatenkantoor Stibbe NV: “Dat ondervang je dan met bijvoorbeeld boeteclausules”. Om maar aan te geven dat je door creatief te denken, zelfs de bestaande starre concessies kunt aanpassen.

Verweij had ook nog wel ideeën over flexibilisering van concessies. Daarbij kwam het al eerder genoemde ‘innovatiepartnerschap’ weer op tafel. “In de nieuwe aanbestedingsrichtlijn komt dit aspect innovatiepartnerschap aan de orde”, wist hij. Wanneer er bijvoorbeeld nieuwe of aanmerkelijk verbeterde producten worden aangeboden, die nog niet op de markt verkrijgbaar zijn, kunnen concessiehouder en innovatiepartner samen toewerken naar de invoering van een definitief eindproduct. of er wordt een aparte procedure opgestart om zo’n nieuw product in te voeren waarbij ook een combinatie van concessiehouders mogelijk zou kunnen zijn.

Informatieverstrekking door de aanbesteder

In de nieuwe aanbestedingswet komen bepalingen over belangenconflicten en de eventuele betrokkenheid bij de voorbereiding van de aanbesteding. De aanbesteder moet voortaan maatregelen nemen om een eerlijke mededinging te waarborgen. Hij moet daartoe alle kandidaten dezelfde informatie verstrekken. Is er een inschrijver met duidelijke kennisvoorsprong, dan dient die te worden uitgesloten. De aanbesteder dient vertrouwelijke informatie van inschrijvers te respecteren. De zittende ‘leverancier’ kan een kennisvoorsprong hebben maar de aanbesteder moet dit kunnen neutraliseren door hem bijvoorbeeld niet te betrekken bij de voorbereidingen voor een nieuwe aanbesteding. Volgens advocaat Erik Verweij van Stibbe NV is er al rechtspraak omtrent kennisvoorsprong: “Aanbesteders moeten tot op zekere hoogte zorgen voor een gelijk speelveld. Voordelen van de zittende ondernemer dienen te worden geneutraliseerd voorzover dit vanuit technisch oogpunt eenvoudig te realiseren valt, economisch gezien aanvaardbaar is en geen inbreuk maakt op de rechten van de huidige contractant of van die inschrijver.”

OV-experimenten moeten kunnen falen

Recht tegenover de aanbestedingsdiscussie stonden Bert van Wee (Hoogleraar Transportbeleid TU Delft en Eric van Eindhoven (Commercieel Directeur Transdev Nederland). De laatste zag door technologische veranderingen juist kansen, niet alleen in stedelijke gebieden, maar ook op het platteland. Binnen het Transdev-concern is Nederland daarin -zeker op taxigebied- een soort gidsland.

Als voorbeeld noemde hij het nieuwe e-taxisysteem Abel van Connexion, dat sinds begin dit jaar rond Amsterdam rijdt. De besteller kan zelf inschalen hoe duur hij zijn product wil maken door te opteren voor snelle of langzame bediening en wel of niet delen. Op de vraag of Transdev ook iets als Flixbus ging lanceren, nu dit bedrijf ook binnen Nederland interstedelijk gaat rijden, antwoordde hij bevestigend.

Van Wee herinnerde er nog eens aan dat experimenten ook moeten kunnen floppen. “Belangrijke innovaties in het OV zullen van buiten komen. Denk daarbij aan Google, de Ubers, e-auto’s en dergelijke. Maar we rekenen het OV te weinig af op doelen.” Wat moet er worden bereikt? Er is vaak te weinig aandacht voor kleine oplossingen. “OV op het platteland gaat in ieder geval verdwijnen. “We moeten eerst leren onze bestaande infrastructuur beter te gebruiken. En alternatieven te ontwikkelen waar we goed zijn: de fiets.”



InnoTrans 2016

20-23 SEPTEMBER · BERLIN

International Trade Fair for Transport Technology
Innovative Components · Vehicles · Systems

innotrans.com



Dé specialist voor taxiapparatuur!

CarComfort heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld tot dé specialist voor taxiapparatuur in Nederland en is gecertificeerd door het NMI, de RDW en KIWA voor taximeterkeuringen en BCT registraties en alarmcertificeringen.

CarComfort voert zowel de keuring en/of RDW registratie na inbouw of reparatie van alle taxiapparatuur als de jaarlijkse (her)keuring (Periodieke Controle Taximeter) uit.

Wij verkopen, monteren en repareren diverse merken taximeters, spiegelmeeters, BCT's en hebben verschillende merken daklichten en mobilifoons in ons assortiment.

Met een team van meer dan **10 specialisten** kunnen wij de beste kwaliteit en continuïteit van uw wagenpark bieden.

Zelfs bij u op locatie.



CarComfort Amstelveen B.V.

Spinnerij 39 | 1185 ZS Amstelveen | T +31(0)20 643 1885

www.carcomfort.nl info@carcomfort.nl

THE FUTURE OF MOBILITY

Contact

Nederlands-Duitse Handelskamer
Nassauplein 30 · 2585 EC Den Haag
Tel. +31 (0)70-3114 158
Fax +31 (0)70-3114 198
g.corbelli@dnhk.org

Messe Berlin

Adverteren in Magazine Personenvervoer?

De komende maanden besteden we zeker uitgebreid aandacht aan de volgende vakbeurzen en congressen:

- RDA Workshop
- TAXI & MOBILITY Update
- IAA
- Taxi Expo
- InnoTrans

Frans van der Werf
vertelt u er alles over:
+31 (0) 23 521 9858

Of stuur 'm een e-mail:
vanderwerf@bouwmedia.nl

JAN VAN DE NES

Miljoenen mensen gebruiken trein, tram, bus en metro. Miljoenen mensen gebruiken ook hun mobiele telefoon. Die is er niet meer (alleen) voor bellen en sms'en maar steeds vaker (alleen) voor e-mails checken en verzenden, WhatsApp-berichten uitwisselen, websites bezoeken en muziek beluisteren of films bekijken. En dat niet alleen thuis maar ook in trein, tram, bus en metro. Eigen ervaringen en verhalen erover van anderen wekten onze nieuwsgierigheid. Lukt het een beetje om in het OV te internetten? We riepen (ook) de hulp in van twee intensief OV-reizende mobiel-gebruikers.

Tegenwoordig zit iedereen in het OV of in de wachtsituatie (op stations en dergelijke) met kabeltjes in het oor of het scherm te bescapen.

'Wifi in het OV is een soort verworven recht'



De mobiele telefoons van tegenwoordig hebben allemaal minimaal een 3G-systeem. Wat wil zeggen dat je er via internetverbindingen interactief mee kunt werken. De eerdere generaties (1G en 2G) gaven aanvankelijk alleen een telefoniemogelijkheid (spraak, 1G) en vervolgens ook de mogelijkheid een getypte tekst uit te wisselen (SMS, 2G). Met 3G-mobiele toestellen kun je allerlei zogeheten applicaties oproepen zodat het net is alsof je met een computer aan de slag bent. Toestellen met een 3G-systeem maken automatisch verbinding met een (lokaal) aangeboden netwerk, toegankelijk na het accepteren en 'afvinken' van de gebruiksvoorwaarden.

Duur 4G

De volgende stap in deze ontwikkeling is het 4G-toestel. Doordat overal in het land speciale zendmasten zijn gebouwd, kun je via dit systeem overal met je mobiele toestel allerlei apps oproepen.



Een 4G-toestel doet dat probleemloos en de verbinding is in principe uitstekend. Maar lang niet alle reizigers in het openbaar vervoer beschikken over 4G-telefoons. Want het abonnement dat je als gebruiker daarvoor moet afsluiten bij een provider kost een behoorlijke slok op een borrel. Bedragen van tenminste 35 euro per maand zijn normaal en gelden veelal slechts als startbedrag. Na een aantal maanden wordt het vaak verdubbeld of zelfs verdrievoudigd. Logisch dus dat heel veel mensen gebruik blijven maken van de 3G-toestellen waarvan de maandelijkse kosten meestal beduidend lager zijn. Men moet alleen oppassen voor veel internetten omdat het grote beslag aan data-capaciteit ook tot hogere gebruikskosten kan leiden.

Openbaar wifi

De OV-bedrijven beseffen dat het aantal 3G-gebruikers beduidend hoger is dan de 4G-enthousiasten. En ze weten – sommige doordat de concessieverleners daarom vragen – dat ook de 3G-bezitters via internet actief willen zijn. Of zoals men bij Arriva zegt: "Reizigers geven aan het prettig te vinden om onderweg nog even hun e-mail te kunnen bekijken, social media te kunnen volgen en

een WhatsApp-bericht te kunnen versturen". Om dat te realiseren, bieden de OV-bedrijven het internet-protocol wifi (letterlijk: Wireless Fidelity wat overigens een verkeerde benaming is, zie het kader Wi-Fi) aan. Arriva hierover: "Met een smartphone, tablet of laptop maakt een reiziger verbinding met het (Arriva) wifi-netwerk. Wanneer men de gebruikersvoorwaarden heeft geaccepteerd, kan er gratis van dit netwerk gebruik worden gemaakt". Dat laatste – het accepteren van de gebruiksvoorwaarden – is niet alleen bij Arriva het geval. Ook NS verlangt dit van de reiziger. Een andere vervoerder – de Haagse HTM – laat weten in de voertuigen (trams, bussen) geen wifi aan te bieden. Wel zullen in Den Haag de 'top 30-40 haltes' mogelijk van wifi worden voorzien (de HTM zit in een traject waarin de eisen en wensen worden afgezet tegen de technische mogelijkheden en kosten). Het idee erachter is dat de wachttijden bij de haltes wat worden 'verzacht' en dat het

reizigers de mogelijkheid biedt om kosteloos via mobiele apparatuur op de hoogte te blijven van de laatste reisinformatie op de halte, voorzover die reeds niet op de halte aanwezig is. Verder kan men uiteraard in de wachttijd alvast wat werk verrichten, social media benaderen, internet surfen en zich anderszins informeren, aldus HTM-directiewoordvoerder Marijke Poppelier. Bij de RET is men ook actief in het 'plezieren' van de reizigers. De maatschappij biedt gratis wifi aan voor de reizigers in alle bussen, metro's en trams alsmede op de Fast Ferry. Verder is er wifi op een aantal metrostations (zie het kader RET).

"De Amsterdamse GVB heeft vooralsnog geen plannen om gratis wifi aan te bieden", zegt Bas van Rijzewijk van het GVB. "Onderzoek heeft uitgewezen dat de relatief korte reistijden binnen de stad maken dat gratis wifi aan boord van onze voertuigen van onvoldoende toegevoegde waarde is voor onze reizigers. Bij het streekvervoer is dit anders, daar zijn de reistijden relatief langer." We vroegen hem ook naar mogelijke wifi op de treinen en metrostations in Amsterdam: "De faciliteiten op stations vallen onder verantwoordelijkheid van

Metro en Tram van de gemeente Amsterdam. Voor zover bij ons bekend is, biedt alleen de NS op haar stations gratis wifi aan. Hierdoor kunnen reizigers op de volgende (gedeelde) stations wel gebruik maken van gratis wifi: Amsterdam Centraal, Amsterdam Amstel, Duivendrecht, Bijlmer-Arena, Holendrecht, Amsterdam Zuid, Lelylaan, Sloterdijk en Diemen Zuid."



Variabel aanbod

Het aanbod varieert dus hier en daar. Veolia Transport bijvoorbeeld laat weten dat alle treinen in Limburg (met uitzondering van twee extra gehuurde treinstellen op de Maaslijn) over 'openbaar wifi' beschikken. Echter niet in de bussen. De vervoerder biedt de reizigers 3G-internet naast (offline) up-to-date nieuwsberichten en andere opgeslagen content. Die content is dan verkrijgbaar via de server van Veolia. Syntus zet wifi in op alle bussen van Syntus Gelderland (op de Veluwe) en in de treinen tussen Zutphen-Hengelo en Oldenzaal. Het systeem werkt met 3G-verbindingen. Overigens was het aanbieden van wifi voor Syntus het gevolg van de eis daartoe in het concessiebestek. Maar, net als bij Veolia, stelt men dat tegenwoordig het publiek simpelweg de aanwezigheid van wifi in het OV als 'normaal' beschouwt. Een soort verworven recht dus. Ook Connexion biedt wifi aan. Heeft een bus dit systeem dan maakt het niet uit of hij op een interlokale lijn wordt ingezet of in stedelijke gebieden. De eerste proeven met wifi in het OV bij Connexion dateren van 2006 in de treinen van de Valleilijn. Arriva begon in 2011 (zie het kader Arriva).

teem dan maakt het niet uit of hij op een interlokale lijn wordt ingezet of in stedelijke gebieden. De eerste proeven met wifi in het OV bij Connexion dateren van 2006 in de treinen van de Valleilijn. Arriva begon in 2011 (zie het kader Arriva).

De Nederlandse Spoorwegen

NS biedt wifi aan in de intercity treinen (IRM-dubbeldekkers en de ICM's 'Koplopers'). Herkenbaar aan het Wi-Fi-logo op de toegangsdeuren van de rytuigen. Maar niet in alle treintypes.

Knipooeg naar HiFi

Wi-Fi is een certificatielabel ('logo') voor producten voor draadloze datanetwerken, die volgens de internationale standaard IEEE 802.11 (voor draadloze radioverbinding en dan specifiek voor ethernet-verbindingen) werken. De radiofrequenties liggen in de 2,4GHz- en/of 5,0GHz-band. Zij mogen onder voorwaarden zonder licentie worden gebruikt. De eisen om Wi-Fi te mogen heten, zijn vastgelegd door de zogenoemde WiFi Alliance. Een product (een modem, router, PC- of laptopkaart, mobiel apparaat) komt in aanmerking voor het voeren van het Wi-Fi-logo als door een onafhankelijk certificatiebureau is aangetoond dat aan bepaalde functionele-, prestatie- en interoperabiliteitseisen is voldaan. De naam Wi-Fi is een knipoog naar de uit de audiowereld bekende term hifi (High Fidelity).

De naam Wi-Fi staat, in tegenstelling tot wat velen denken, niet voor Wireless Fidelity. In het verleden gebruikte de Wi-Fi Alliance de term Wireless Fidelity zelf wel. Maar vanaf eind 2000 wordt de term niet meer gebruikt. De Wi-Fi Alliance raadt het af deze term te gebruiken en noemt het gebruik ervan een te betreuren fout. Tegenwoordig wordt wifi (met deze spelling) gebruikt als synoniem voor 'draadloos (thuis)netwerk'.

De wifi-praktijk van de RET

De RET biedt wifi aan op de metrostations Beurs, Rotterdam Centraal, Zuidplein, Schiedam-Centrum, Kralingse Zoom, Blaak, Dijkzigt, Capelsebrug, Spijkenisse-Centrum, Coolhaven en Wilhelminaplein. In de tram en metro hebben de reizigers een maximum snelheid van 1Mbps ter beschikking. In de bus is er geen maximum snelheid ingesteld. De beschikbare bandbreedte wordt gedeeld door het aantal reizigers dat tegelijkertijd is ingelogd. Dit geldt ook voor de stations.

Bijvoorbeeld niet in de zogeheten Intercity Direct op het traject Amsterdam CS-Schiphol-Rotterdam CS-Breda. Waarvoor reizigers wél een toeslag moeten betalen (voor de kortere reistijd), maar dat is dus niet om met de mobiele apparatuur te kunnen werken. Een gotspe eigenlijk. De IRM's hebben in de eerste klas ook een stopcontact. Niet in de tweede klas.

Datzelfde is het geval in de 'Koplopers'. De nieuwe Stadler-sprinters krijgen USB-aansluitingen en stopcontacten. Maar in het oudere Sprinter-materieel is er geen wifi. Hoe de NS de wifi-toekomst ziet, wilde men - ook na enig aandringen - in Utrecht niet vertellen.

Het gebruik van wifi in de trein gaat op dezelfde manier als bij Arriva (inloggen door met de mobiele apparatuur naar het item 'Verbindingen' te gaan en dan te ontdekken dat er een mogelijkheid is, genaamd 'wifi in de trein'. Door daarop te klikken komt de vraag of je de gebruiksvoorwaarden wilt accepteren. Zo ja, dan kom je in het 'thuisnetwerk' van deze trein, dat op haar beurt weer via 3G (wordt binnenkort 4G) verbonden is met internet. Zie ook het kader 'Bij de NS' en het kader 'Hoe veilig is openbaar wifi?'

Om te bezien of de gebruiksbeloftes van de vervoerders in de praktijk goed werken, vroegen we een paar enthousiaste 'mobieltesgebruikers' om het in de praktijk uit te proberen. We konden niet alle aanbieders 'uittesten'. Onze bevindingen hebben we apart vermeld (kader 'En nu de praktijk'). Conclusie: in de NS-treinen redelijk goed, op sommige (bus)trajecten verbazend goed, maar elders - met name in de stad - weer bijzonder zwak.

In België hoefden we alvast niet te testen: het openbaar vervoer in dat land (zowel de spoorwegen NMBS, de Vlaamse vervoerder De Lijn als de TEC in Wallonië en de Brusselse MIVB) bieden geen wifi aan en lopen in dat opzicht jaren achter. Wel is er op sommige treinstations gratis en betalend wifi en loopt bij de NMBS een wifi-proef in twee rytuigen tussen Oostende en Eupen. Over enkele maanden valt de beslissing of de NMBS alsnog aan de wifi gaat.



En nu de praktijk...

Arriva biedt USB-aansluiting

In februari 2011 is Arriva gestart met het aanbieden van gratis wifi op alle 10 treinen van de MerwedeLinge-lijn, het treintraject tussen Dordrecht en Geldermalsen. Sinds december 2012 verzorgt Arriva het treinvervoer op de Vechtdallijnen en in de regio Achterhoek Rivierenland. Daar zijn alle nieuwe treinen voorzien van de benodigde apparatuur om een gratis hoogwaardige internetverbinding mogelijk te maken. Vanaf begin 2013 zijn alle 51 Arriva-treinen op de Noordelijke lijnen in de provincies Fryslân en Groningen voorzien van gratis wifi.

In een deel van de Arriva-bussen is wifi aanwezig. Het gaat hier om alle bussen in Zuid-Holland Noord, Lelystad en Brabant en de Qliners in Friesland. De Qliners in de regio's Noord- en Zuidwest-Fryslân, Zuid-Holland Noord, de Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden zijn daarnaast voorzien van een USB-aansluiting. Ook de Volansbussen en de Brabantliners van Arriva in Brabant hebben bij elke zitplaats een USB-aansluiting. Zo'n USB-aansluiting maakt het opladen van een mobieltje mogelijk en het werken met laptops en iPads zonder de batterij te belasten.

Reis 1: Woensdag 16 maart, 07.30 uur. Intercity Den Helder-Nijmegen.

De coupé loopt behoorlijk vol. De meeste reizigers hebben kabeltjes in het oor en luisteren naar muziek via hun mobieltje. Een paar bewerken het toetsenbord. Een enkeling opent een laptop en maakt verbinding. Naast mij kijkt iemand naar een film. Vermoedelijk via de website van Netflix... Mijn mobieltje meldt de aanwezigheid van wifi-netwerken. Ik laat die van de NS openen. Ik vraag me af of ik het hele scala aan gebruikvoorwaarden moet doorlezen. Intussen rijden we al station Schagen binnen. Mocht ik nog iets met mijn e-mails en dergelijke kunnen doen, dan sla ik het mee akkoord ga. Hopelijk zijn er geen (extra) kosten aan verbonden? De verbinding met het NS-netwerk is goed en snel. Maar na het overstappen op Amsterdam CS in de Intercity Direct (met toeslag) naar Rotterdam CS is er geen wifi meer. Jammer, geen werkmogelijkheid dus. In Rotterdam aangekomen pikt mijn mobiel het signaal op van de RET. Dat is leuk! Al wandelend van Rotterdam CS naar mijn bestemming in de binnenstad kan ik mails checken. Bedankt RET... (Jan van de Nes)

Reis 2: Vrijdag 25 maart, na de lunch. Den Haag-Amsterdam v.v.

Vanuit huis met HTM tram lijn 3 van de Elandstraat naar Den Haag CS - geen wifi aanwezig. Met de trein (Sprinter) van Den Haag CS naar Den Haag HS. Ook geen wifi aanwezig! Dan van Hollands Spoor naar Rotterdam Blaak. Goede wifi. Ik krijg Spotify, Facebook en dus de NS app. Ze werken goed. Instagram heeft moeite met afbeelden en filmpjes laden. In Rotterdam pak ik de metro. Van Blaak naar station Voorschoterlaan. Het mobieltje zegt verbonden te zijn, maar Facebook werkt niet. Ik verbreek de verbinding en zoek opnieuw.

Nu werkt Spotify tijdens de hele rit maar Facebook nog steeds niet. Instagram werkt wel redelijk. Op de terugweg met de metro van station Voorschoterlaan naar NS station Rotterdam Blaak verbindt het systeem mijn mobieltje automatisch maar speelt alleen Spotify af. Op Rotterdam Blaak neem ik de gewone NS Intercity naar Amsterdam Arena. Helaas een intercity zonder wifi. Terug neem ik op Amsterdam Arena de trein naar Den Haag. Ik heb een Sprinter tot Gouda. Dus geen wifi aanwezig. Daarna heb ik een trein met wifi en redelijk internet. Facebook laadt wel maar met enige wachttijd. Met name om foto's te zien. Spotify werkt wel. Met tram 3 van Den Haag CS terug naar de Elandstraat - geen wifi. (Joyce Stedema, student).



Hoe veilig is openbaar internet?

Via een onbedoeld en onverwacht experiment kwam Hannes Mühleisen, een gepromoveerd computerwetenschapper van het Amsterdamse onderzoeksinstituut CWI (Centrum Wiskunde & Informatica) en gespecialiseerd in datamanagement en database-architectuur er achter dat 'wifi in de trein' (volgens hem in ieder geval) fundamenteel onveilig is. Hij ontdekte dat de netwerken die de NS in haar treinen gebruikt, niet versleuteld zijn. Wat wil zeggen dat data van wifigebruikers, óók zeer intieme data, onbeschermd en vrijelijk door de lucht zweven.

Mühleisen experimenteerde gedurende vijf maanden vanuit zijn nabij het Amsterdamse CS gelegen huisadres en verwerkte daarbij alleen de metadata van het wifiverkeer, niet de inhoud van de communicatie. Dus wel dat iemand een bepaalde site bezocht, maar niet wát deze persoon op die site deed. Veel sites en apps maken gebruik van versleuteling, waardoor het onmogelijk is om de inhoud af te luisteren. Facebook bijvoorbeeld.

Omdat het NS-wifinetwerk niet versleuteld is, kon Mühleisen zien dat iemand Facebook gebruikte. Maar doordat de Facebook-app zelf wel versleuteld is, kon hij niet zien wat die persoon op Facebook las, zei of deed. Maar niet alle sites en apps zijn versleuteld. Mühleisen analyseerde dat meer dan de helft van het gebruik van de sites en Apps niet versleuteld was. Hij zou kunnen meekijken met de inhoud ervan, waartoe óók inlogcodes en wachtwoorden, chatsessies en mailwisselingen behoren. In de vijf maanden van het project heeft hij data binnengehaald van 114.558 verschillende apparaten (laptops, smartphones, tablets). Hij heeft data over bijna 10 miljoen pogingen van apparaten om contact te maken met een website of een app, zoals De Correspondent berichtte op 6 augustus 2015.

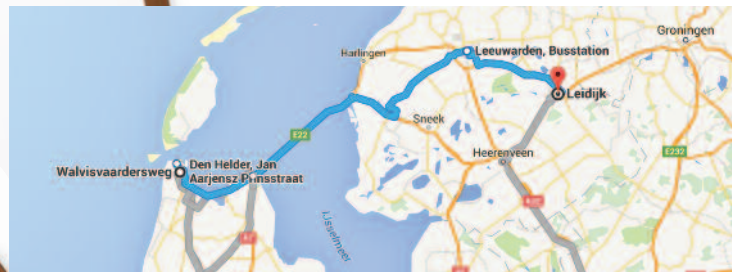


**Reis 3: Vrijdag 1 april, 06.35 uur.
Den Helder-Drachten.**

Vandaag ga ik vanuit Den Helder naar de HBO in Drachten (ROC Friese Poort). Connexxion buslijn 135 vertrekt vanaf NS-station Den Helder om 06.41 uur. De reis gaat eerst naar Den Oever (circa 35 kilometer). Er staat aangegeven dat de bus wifi heeft maar de verbinding is niet sterk. Facebook doet het, maar de afbeeldingen op Instagram zijn slecht te laden. Om 07.12 uur pak ik de Qliner 350 in Den Oever naar Leeuwarden. De bus heeft wifi en die doet het direct. Op mijn telefoon werkt alles, dus haal ik mijn laptop tevoorschijn. Zelfs Netflix is goed te bekijken. Af en toe moet hij weer laden maar het werkt. Een uur later neem ik Qbuzz lijn 120 naar Drachten (bushalte Splitting). De wifi-verbinding deed het momenteel niet in deze bus. Ik neem contact op met de klanten-service van Qbuzz. Hun reactie is dat "normaal gesproken wifi het wel moet doen in deze bus. Men zal er eind van de dag naar kijken". Beloofd wordt dat, wanneer wifi het niet doet in de Qbuzz lijnen, dit euvel zo spoedig mogelijk wordt opgepakt. (Joy Berendsen, student)



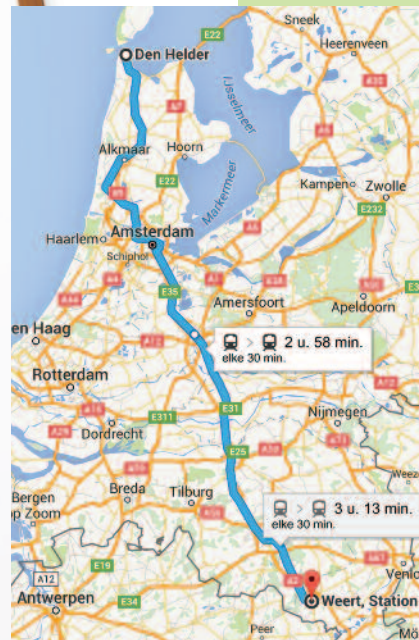
• Joy Berendsen, studente, met Connexxion-medewerker Leo van de Voort op reis in noordelijk Nederland en later vanuit Noord-Limburg naar de kop van Noord-Holland



**Reis 4: Zondag 3 april. 09.59 uur.
Weert-Den Helder**

Vrijdagavond vanuit Drachten naar Weert gereisd. Omdat dit niet per OV ging, kon het onderzoekje pas worden voortgezet op de terugreis naar Den Helder. Om 09.59 uur vertrek met NS vanaf station Weert richting Schiphol Airport. De trein is groot en druk bezet. Het wifi-logo staat op de trein en de verbinding werkt goed op het mobieltje. Spotify doet het en ook Instagram. Op mijn laptop doet de wifi-verbinding het ook. Hij vraagt om akkoord voor de voorwaarden en pakt wifi vervolgens redelijk snel. Maar op de laptop is de wifi traag. Facebook doet het, maar laadt bijna niet. Wanneer ik Netflix opstart, kan de laptop de aflevering niet eens laden.

Om 11.44 uur vertrekken we vanaf Schiphol Airport naar Amsterdam Sloterdijk. De rit duurt maar 11 minuten en het is heel erg druk. Staande probeer ik op mijn mobiel de wifi aan de praat te krijgen in de trein. De verbinding pakt, is heel traag maar doet het wel. Met "oortjes in" blijf ik 11 minuten staan en heb muziek van Spotify. Wifi doet het aardig. En om 11.55 uur kom ik op Sloterdijk aan. De Intercity naar Den Helder vertrekt om 12.18 uur. Nu is het wat rustiger en de wifi werkt goed. Ik kan Netflix kijken. Met een kleine vertraging en veel (tussentijds) laden, kan ik de aflevering volledig bekijken. Om 13.26 uur kom ik aan in Den Helder. Ik neem om 13.34 uur de (Connexxion) stadsbus van station Den Helder naar huis. De bus heeft wifi (althans dat staat aangegeven) maar die wordt niet gevonden door mijn telefoon. Omdat de bus vier minuten later bij de halte arriveert, kan ik de verbinding niet checken op mijn laptop. (Joy Berendsen, student)



Wie biedt wat aan?

Wie biedt wat aan? Jasper Koek van Vodafone Nederland is zo vriendelijk ons inzage te geven in het wifi-aanbod in het OV.

"Het realiseren van wifi in het openbaar vervoer werkt hetzelfde als met wifi thuis. Je heb een wifi-router in bus, trein, tram, metro, etc. nodig waarmee jouw apparatuur (telefoon, tablet, laptop etc.) een verbinding maakt. Die wifi-router moet een verbinding met het internet krijgen. Omdat dit in het geval van een bewegend voertuig niet bekabeld kan, gebeurt dit door een simkaart in de router te stoppen die een verbinding maakt met een mobiel 3G- of 4G-netwerk. Zo leveren zowel Vodafone, KPN als T-Mobile simkaarten in de wifi-routers in NS-treinen. Een statische wifi-verbinding op bijvoorbeeld een station kan op dezelfde manier tot stand komen (dus via een mobiel netwerk), maar ook via een vaste verbinding (kabel, ADSL, glasvezel). Dus zoals de meeste mensen thuis hun wifi zullen hebben geregeld. Over de kosten van deze systemen doen we geen uitspraken, dat is bedrijfsvertrouwelijke informatie", aldus Jasper Koek.

Ricordel: "Taxisector staat klaar als klimaatpionier"

WIM FABER

Voor Nederland waren de Amsterdamse TCA en voor België het Brusselse Taxis Bleus de vaandeldragers bij de (her)start van het klimaatinitiatief Taxis4Smart Cities op woensdag 14 april in Parijs. Aan het eind van de feestelijke persconferentie prijkten er tien handtekeningen op de overeenkomst tussen maar liefst 14 taxibedrijven uit Europese landen en Canada.

• De deelnemers aan de taxicoalitie: Les Taxis Bleus, Parijs – Alpha Taxis, Parijs – Taxi Berlin – Cabonline, Zweden en Noorwegen – Taxi 31300, Wenen – Radiotaxi 3570, Rome, Taxis G7, Parijs – Taxi Centrale Amsterdam – Taxis Bleus, Brussel en de London Taxi Company (een bijzonder vreemde eend in de bijt: geen taxicentrale, maar producent van de Londense taxi's). Central Taxi, Schotland – Centrale Taxiphone, Genève and Téo Taxi/Taxelco, Montreal konden niet naar Parijs komen.

• Yann Ricordel, CEO van Les Taxis Bleus Parijs: "We zien de taxi van morgen als een milieuvriendelijke vorm van stedelijk vervoer."

Het had zo'n mooie start kunnen zijn, vorig jaar, met vóór de klimaatconferentie COP21. Het taxi-initiatief had, als een van de vele coalities, zelfs een plaats veroverd op het grote toneel van de klimaatconferentie COP21 van de VN. En de rol van deze bij uitstek stedelijke vervoerder zou extra in de verf gezet worden door een parade van voertuigen van de deelnemers. Geen demonstratie tégen iets maar een positieve kijk op dat waartoe de taxisector ook in staat is. En toen vielen de schoten en ontploften de bommen in Parijs en werden alle demonstratieve optochten - zelfs die voor COP21 - afgelast.



'Samen met overheid'

Op 14 april hielden de taxibedrijven, met uitzondering van enkele uit Canada die niet aanwezig konden zijn, een werkconferentie in het Huis van de Polytechnici. De lunch werd gebruikt voor een persconferentie en een nieuwe voorstelling van de coalitie door initiatiefnemer Yann Ricordel, CEO van Les Taxis Bleus Parijs. En ze poseerden voor een statiefoto met een aantal Tesla's.

"De taxisector is klaar om de pionier te zijn wanneer het gaat om het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen", opende Ricordel. "We zijn een moderne, innovatieve en ook erg ambitieuze bedrijfstak en we zien de taxi van morgen als een milieuvriendelijke vorm van stedelijk vervoer." "Steden over de hele wereld mikken op het terugdringen van de uitstoot van CO2. Dit kan niet gebeuren zonder de hulp van de taxisector, die immers in het hart van de stad werkt. We werken hierin graag samen met lokale overheden en wisselen onze kennis en gegevens ook graag met hen uit terwijl ons taxi-initiatief zijn definitieve vorm en omvang vindt."

Exclusieve club

Met hun handtekening mikken de deelnemers in Taxis4SmartCities (momenteel zo'n 80.000 taxis, 14 initiatiefnemende taxibedrijven in 11 landen – Europa en Canada) op twee verschillende horizons: 2020 and 2030. Tegen 2020 moet 33 à 50% van de nieuwe

taxivoertuigen minder dan 60 gram CO2 per km uitstoten.

En het gebeurt allemaal via een getrapte aanpak: zij die deelnemen in de Bamboe Club verplichten zich om tegen 2020 33% van hun nieuwe taxi's minder dan 60 gram CO2 per km te laten uitstoten. Wie in de Oak Tree Club zit, legt zich vast op een uitbreiding van het milieuvriendelijke deel van de vloot met 50% voertuigen die 60 gram CO2 per km uitstoten. Tenslotte verplichten de bedrijven in de Sequoia Club zich ertoe datzelfde in 2020 te bereiken en in 2030 100% van hun vloot maximaal

20 gram CO2 per km te laten produceren. Naast deze maatregelen beloven de taxibedrijven op een milieuvriendelijke en duurzame wijze te werken en hun chauffeurs milieusparende rijcursussen te geven.

Sylvie Lemmet van het Franse ministerie van Milieuzaken viel Ricordel bij: vervoer speelde als thema een belangrijke rol in COP21. "Er zijn veel initiatieven ontplooid en coalities gesmeed tijdens COP21. Taxis4SmartCities was er een van. We hebben deze coalities nodig, willen we ons doel van maximaal 1,5 graad temperatuurstijging halen. Dat betekent dat in 2030 tenminste 20% van de auto's e-auto's moeten zijn. In Frankrijk steunen we bedrijven die hun voertuigpark vernieuwen en overschakelen naar duurzame energie. Maar we moeten ook het aantal laadpunten zeer sterk uitbreiden. Anders halen we de doelen voor de volgende klimaatconferentie in Marrakech niet."



• Richard Olling tekent voor TCA Taxi. De Amsterdamse centrale heeft al enige ervaring met milieuvriendelijke taxi's.





Word abonnee.
€ 35,- voor twee jaar!
Kijk op
www.pvmagazine.nl
en meld u aan.

Van der Broeck: "Duidelijkheid voor alle partijen"

WIM FABER

Op initiatief van Veolia zijn de afgelopen weken gesprekken gevoerd met de provincie Limburg en Arriva. Partijen realiseren zich dat het gezamenlijke belang voor reizigers en mede-

Hiermee zijn tijdrovende juridische procedures van de baan waardoor een naadloze overgang naar de nieuwe trein- en busvervoerder voor de reiziger in december van dit jaar is verzekerd. Hiermee eindigt ook de 'roller-coaster ride' van de afgelopen jaren rond de OV-concessie 2016-2031 van € 2 miljard voor gedeputeerde Van der Broeck: "Er is nu duidelijkheid voor alle partijen. Dit levert een tijds-winst op van minimaal 3 maanden. Arriva kan door- gaan met de voorbereidingen en aanschaf van nieuw materieel. De overgang van personeel van Veolia naar Arriva kan zorgvuldig geregeld worden. Wij kunnen verder met de projecten Digitale Reis- informatiesystemen en OV-overstappunten. En

Overdracht mensen en materieel

Door de intrekking van het beroep, wordt de gunning van het openbaar vervoer aan Arriva voor de komende vijftien jaar onherroepelijk. Veolia en Arriva gaan nu samenwerken om de overdracht van materieel en mensen zo soepel mogelijk te laten verlopen. "Een wijs besluit van Veolia", vindt Jean-Marie Severijns, bestuurder van CNV Vakmensen. "Niemand zit te wachten op eindeloos juridisch gesteggel. Er is nu duidelijkheid over de toekomst van het openbaar vervoer in Limburg, en dat is goed nieuws voor personeel en passagiers. Het positieve is dat we nu meer tijd krijgen om de overgang van de ongeveer duizend werknemers van Veolia naar Arriva goed te regelen. We willen hierover snel met Arriva in gesprek."

De nieuwe concessie gaat op 12 december 2016 in. "De gemaakte afspraken maken de overgang een stuk gemakkelijker", aldus Van der Broeck. "Meer tijd betekent een betere afstemming en dus minder kans op fouten. Kortom de reiziger kan blijven rekenen op uitstekend en uitgekend openbaar vervoer. Winst voor iedereen dus."

Complex conflict

Met het besluit van Veolia komt per direct een einde aan een complex conflict dat ontstond na de gunning vorig jaar van de Limburgse OV-concessie aan Arriva. Lang ging het hard tegen hard tussen de provincie en vervoerder Veolia. Op 14 april werd de strijd bij begraven. Na wat beloftes over en weer koos Veolia eieren voor zijn geld. "Het was allemaal vreselijk spannend, maar er was ook sprake van een zekere verruwing in de procedure", stelde de gedeputeerde in februari in zijn interview met dit blad. "Wel bizar dat dan ineens één directeur van Veolia en maar liefst zeven directeurs van NS weg zijn. Is dat de oogst van een rondje aanbesteden?" Nu moet concurrent Arriva aan de bak om in december klaar te zijn. Volgens Arriva-directeur Hettinga is het nog haalbaar om in december 2016 alles klaar te hebben. Arriva belooft dat in december alle nieuwe bussen en treinen klaar zijn voor de Limburgse klus. Arriva neemt 16 dieseltreinen van Veolia op de Maaslijn over tot de elektrificatie van die lijn is afgerond in 2020. De treinen worden gestript en gerenoveerd, waarbij de weinig comfortabele driezitsbanken zullen verdwijnen. Arriva huurt ook nog 7 extra treinen in om de spitsdrukke op te vangen.

Alles elektrisch in 2025

In totaal komen er 34 nieuwe treinen van Stadler, die ze in Hongarije, Polen en Zwitserland fabriceert. Volgens Hettinga zijn ze gegarandeerd op tijd klaar. De eerste komt in juni al. Arriva stak al ruim € 200 miljoen in de nieuwe treinen.

Venlo krijgt bij de start van de nieuwe concessie 15 elektrische bussen. Binnen drie jaar zullen ook in Maastricht 30 elektrische bussen rijden, belooft Hettinga. Het is de bedoeling dat in 2025 alle 250 Limburgse bussen elektrisch rijden. Daarmee is tegen die tijd het volledige Limburgse OV emissievrij, want in 2020 is de Maaslijn onder de draad gebracht. Een unicum in Nederland, e-vervoer in de hele provincie. Volgens gedeputeerde Patrick van der Broeck is het bijzonder dat ook bussen in het buitengebied - met minder laadmogelijkheden - volledig elektrisch rijden.



• In 2025 is de Maaslijn geëlektrificeerd en rijden ook alle bussen elektrisch. Een unicum voor de provincie.

Veolia, die in Limburg vanaf dag een van de huidige concessie het positieve verschil heeft gemaakt voor onze reizigers, kan de kwaliteit tot aan de laatste dag toe continueren."

Afstemming

Een tevreden Anne Hettinga van Arriva was speciaal uit Friesland afgereisd voor de persconferentie van de provincie: "Ik ben blij met dit besluit. Wij kunnen ons volop richten op de toekomst, ons toekomstige personeel en de reizigers." Zelfs een glunderend gezicht bij Transdev/Veolia's Bert Schmeink: "Dat is waar wij onze energie nu vooral op willen richten, de huidige concessieperiode afsluiten met de hoogste klanttevredenheid van de laatste tien jaar." Veolia besloot verdere juridische stappen tegen het concessiebesluit aan Arriva te staken. Ook heeft Veolia het bezwaar tegen de dwangsom van € 800.000 ingetrokken wegens discussie over het voortijdig vervangen van nieuwe bussen door oudere exemplaren op verschillende trajecten. Verder zal Veolia de vanaf november vorig jaar ingezette extra capaciteit op de Maaslijn continueren. De provincie zal in het geval van het nakomen van alle gemaakte afspraken, bij het einde van de concessie 2006-2016 de dwangsom kwijtschelden en Veolia bij een goede klantbeoordeling op grond van de geldende concessieafspraken, ook in het laatste jaar van de huidige concessie, de waarderingsbijdrage van € 1,2 miljoen in 2016 uitkeren.

werkers groter is dan ieders eigen belang. Daarop heeft Veolia de beroepsprocedure bij het College van Beroep voor het Bedrijfsleven ingetrokken tegen de gunning door de Provincie Limburg van de OV-concessie aan Arriva. Een opmerkelijke volwassen oplossing, waar OV-gedeputeerde Patrick van der Broeck in de laatste Personenvervoer nog meende "dat het beschamend is voor de sector dat alles in zo'n aanbesteding via de rechter gaat."

WIM FABER

Eind april gaat de WEPod van Food Valley een echt autonoom rondje rijden over de campus van de Wageningse universiteit. De provincie Gelderland onderzoekt in een test met deze twee zelfrijdende voertuigen of deze vorm van vervoer een bijdrage kan leveren aan de mobiliteit op het platteland of juist eerder in drukke steden.

“ ‘Ben ik over tien jaar nog wel nodig?’ vroeg de buschauffeur”

Bedoeling is dat de zes Wmo-regiecentrales die inmiddels in de provincie zijn opgezet en aanbesteed voor het Regiotaxivervoer een sturende - en dus bredere - rol gaan spelen in de mobiliteit van morgen. In september (aanvankelijk was dat juli) rijdt de WEPod het traject Bennekom naar station Ede-Wageningen volledig autonoom.

Zes kilometer

Dan moet de Wageningse WEPod-shuttle een lange voorgeprogrammeerde route van zes kilometer kunnen afleggen. Zes kilometer waar hij drie kwartier over doet.

voor de wegbeheerder?”, zegt Bakker. “Moet de weg anders en aanzienlijk smaller worden uitgevoerd?”

‘We zoeken straks een operator’

Zelf hadden we niet de mogelijkheid om een ritje te maken. Slechts één keer in de maand wordt iedereen die zich voor de WEPod interesseert, uitgenodigd. Voor media wordt geen uitzondering gemaakt. Marieke Kassenberg, strateeg mobiliteit bij de provincie: “We hebben op die dagen een grote verscheidenheid aan mensen op bezoek. Zo was er laatst een groep buschauffeurs, waarvan er een meteen zei ‘Ben ik over tien jaar nog wel nodig? Het kan best zijn dat taxichauffeurs in het Wmo-vervoer



Testfase 1 is opgerekt tot september 2016 en fase 2 van het testprogramma (complete operationaliteit met 100% autonomie) begint pas in de herfst, “want er zitten voor een compleet autonoom rijdende auto twee belangrijke knelpunten in de route, waarvan één een belangrijk kruispunt”, legt projectleider Alwin Bakker van de provincie Gelderland uit. “Die zijn nog te complex. Want als de WEPod het niet meer weet, stopt ‘ie. Denk maar aan een rotonde. Een hele uitdaging voor een autonoom voertuig. Wie gaat eerst? Bij een zebra-pad maak je als autobestuurder ook oogcontact met de voetgangers om zeker te weten dat alles goed gaat. Dat ligt voor een autonoom voertuig wat anders. In 2020 hopen we dat ‘ie onder alle weersomstandigheden kan rijden, bij drukte en met een hogere snelheid.”

Het zijn niet alleen die praktische problemen die van tijd tot tijd de wenkbrauwen van de testers doen fronsen, maar ook aspecten van regelgeving. En zelfs van ethiek. “En wat betekent het bijvoorbeeld

een meer zorgende rol krijgen, maar dit kan ook best gelden voor buschauffeurs.”

Het was Kassenberg die in 2014 de uitgangspunten van Gelderland’s brede OV-visie neerpande. Anders kijken naar het OV, rekening houden met dalende vervoersvraag op het platteland en juist stijgende behoefte in verkeersverstikte binnensteden, een veelheid aan alternatieven ontwikkelen, waarbij de bus niet meer het automatische antwoord is en zeker in de dunbevolkte gebieden weinig kostenefficiënt is. “We hebben in het huidige OV eigenlijk een verouderd product”, stelt Kassenberg ferm. “Kan een autonoom voertuig ons op termijn uit de brand helpen? Daarvoor willen we als overheid gewoon zelf meer gaan testen. De buschauffeur is het duurste aspect aan een bus. Inmiddels kost een WEPod ons € 3,50 per kilometer. Dat is duur, maar we werken toe naar een stip op de horizon. Ook en vooral op aspecten van regelgeving willen we gaan testen, want alles is nieuw. Het gaat er vooral om dat



• *Bakker en Kassenberg:
Enthousiast over autonoom
experiment met WEPod.*

Amerikaanse bedrijf nuTonomy later dit jaar. Kassenberg: “Ook in Garden by the Bay, een plantentuin, gaan daar autonome voertuigen rijden, maar meer als attractie. Je betaalt 20 Singaporese dollar en je rijdt een tijdje rond.” Waarop Bakker aanvult: “Maar daar hebben ze nog een andere uitdaging: airco. De wagentjes moeten in dat klimaat airco hebben, dus dat betekent meer batterijcapaciteit.”

Het voelbare enthousiasme van Kassenberg en Bakker krijgt regelmatig een koude douche: “Google test toch al een zelfrijdende auto? En elke autofabrikant is er mee bezig. Waarom moeten jullie dan zo nodig gaan experimenteren?” Zonder zelf die vraag te hoeven stellen, branden beiden los. De kritische reacties van een deel van het ‘thuispubliek’ raken



we gaan nadenken over hoe het mobiliteitsbeeld er straks uitziet met deze voertuigen.”

“Wanneer we echt overstappen op autonoom rijdende voertuigen? Ik weet het niet. (En ook Bakker schudt zijn hoofd-WF). Maar het zou wel eens sneller kunnen zijn dan verwacht. En dan zoeken we ook een operator. Want wij laten de WEpods niet rijden. Een OV-bedrijf, maar waarom niet een taxibedrijf?” Gelderland steekt 3,4 miljoen euro in de test om te zoeken naar de flexibele, duurzame alternatieven voor (ondermeer) streekbussen.

Zure reacties

Inmiddels rijdt sinds begin februari het autonome, zelfrijdend voertuig zonder stuurwiel of pedalen. Nederland is het eerste land ter wereld waar zo'n auto met speciale ZZ-nummerplaten de openbare weg op mag. Al worden er elders (zoals in Singapore) plannend gesmeed voor proefnemingen met grotere aantallen autonome taxi's van het

Europese regels en samenwerking op het gebied van autonoom rijden

Niet alleen konden EU-ministers tijdens de informele Transportraad op 14 april jl. in Amsterdam ervaring opdoen met zelfrijdende auto's in Amsterdam, met de Declaration of Amsterdam onderstreepte minister Schultz het belang van een goede samenwerking tussen overheden en industrie in het promoten van autonoom rijdende auto's. Volvo, Daimler, BMW, Renault, PSA, JLR, Vedecom, TNO/Davi, Tesla en Audi werkten mee aan de 'Experience' een autonoom ritje naar de Eye. En ook TomTom, de gemeente Amsterdam, de Nederlandse Road Authority (RDW), Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Milieu waren present.

De Declaration of Amsterdam is een verklaring van Transportministers van de 28 EU-lidstaten. Zij maken daarin afspraken over de stappen die nodig zijn voor de ontwikkeling van zelfrijdende technologie in de EU. Met deze verklaring werkt Nederland samen met de EU-lidstaten, de Europese Commissie en de industrie aan regels en voorschriften om de zelfrijdende voertuigen op de weg mogelijk te maken.

Zonder samenwerking tussen de Europese lidstaten kunnen er teveel verschillende regels ontstaan die het beschikbaar maken van de nieuwe techniek belemmeren. Ook zijn er afspraken nodig over thema's als aansprakelijkheid, privacy, computerveiligheid en de gevolgen die zelfrijdende auto's hebben voor het verkeer en het wegennet. “Een structurele samenwerking tussen overheden en de industrie is een must. Het zou vervelend zijn als je iedere keer dat je een *greu*ns passeert je zelfrijdende auto moet resetten”, zegt Schultz.

hen duidelijk. “Die zure reacties zijn zo opmerkelijk”, zegt Bakker. “Misschien is dat typisch Nederlands, spijkers op laag water zoeken. Wij zijn best trots op dit project. Zeker omdat de reacties in de internationale media vrijwel zonder uitzondering positief zijn. Wij kijken vooral naar de maatschappelijke waarde en in meerdere disciplines.” Kassenberg vult aan: “Er is een groot verschil tussen wat BMW, Google en alle anderen doen. Bij hen gaat het om de private markt. Ons gaat het om het dichtslippen van de



Om ongelukken te voorkomen gelden voor WEpods aangepaste regels. Harder dan 25 km per uur mogen de elektrische voertuigen nu niet rijden, al is het uiteindelijk de bedoeling te kijken of het eventueel ook iets sneller kan. De WEpods blijven 's nachts en bij slecht weer binnen. Op ver-

• Uiteindelijk moeten WEpods straks tussen station Ede en Wageningen Universiteit gaan rijden.

Foto's:
WEpod; Provincie Gelderland/
Rogier Leuvenink

binnenstad, het wegwijnende vervoer in de minder dicht bevolkte gebieden van de provincie. Wij kijken meer naar openbaar vervoer. Kunnen we in zo'n voertuig misschien OV en Wmo-vervoer combineren, waarbij de chauffeur meer een steward, een helper wordt? In de stad of juist daarbuiten. Of is het iets voor pakketdiensten? We kijken ook naar de regelgeving en naar ethische kanten, want het is opvallend tegen hoeveel vragen je met zo'n ding oploopt."

Stap verder

Bakker: "Het is ook een uithangbord voor deze regio en het gaat om het delen van kennis. TU Delft leidt het project weliswaar voor ons, maar ook in de regio is er belangstelling voor. De automotive cluster van de Hogeschool Arnhem-Nijmegen (HAN), gaat een aparte studierichting autonoom vervoer opzetten. Op dit moment werken er al 100 studenten aan het WEpod project. En we krijgen heel veel belangstelling van buitenlandse universiteiten en instellingen."

De inzet van de nieuwe WEpod-shuttles gaat in Wageningen een stap verder dan elders. Bij tests met autonome auto's op de openbare weg, zoals in de VS en Duitsland, moesten mensen tot nu toe kunnen ingrijpen met stuurwiel en pedalen. Maar in letterlijk 'stuurloze' wagens als de nieuwe Google-auto en de WEpod is dat niet mogelijk. Eerder dan de VS durft Nederland het experiment aan. De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) verleende een speciale tijdelijke ontheffing. Onder strenge voorwaarden mogen twee WEpods de weg op. TU Delft voert de proef uit namens de provincie Gelderland.

schillende punten is het voertuig van Easy Mile (Ligier) al grondig aangepast. "Het is in de basis een vrij simpel voertuig", zegt Bakker. "We hebben daarom veel technische aanpassingen moeten doen zodat het voertuig veilig de weg op kan gaan. We hebben bijvoorbeeld veel sensoren en camera's toegevoegd evenals een centraal brein. Het voertuig rijdt nu dus niet meer alleen op de lasers. De lasers zijn zelfs wellicht overbodig, ze zorgen ervoor dat het voertuig voor alles stopt en dat willen we niet. In een volgende fase willen we die er daarom waarschijnlijk afhalen."

Maar er kwamen ook dingen bij: "Er moesten zaken aangepast worden vanwege de regelgeving - de ruitenwisser, het derde remlicht en dergelijke. De WEpod heeft bijvoorbeeld ook een traditionele trambel, zo van BONGGGG...."

Vooroplopen

Ook al is er geen feitelijke bestuurder, toch moet een mens meerijden: de steward. Die gebruikt op drukke delen van de route veiligheidshalve toch een joystick als gaspedaal. En de controlekamer houdt een oogje in het zeil. Kassenberg: "Er kunnen zes mensen en één rolstoel in de WEpod. Nu hebben we testpersonen, maar die weten wat ze kunnen verwachten. Binnenkort willen we graag mensen mee laten rijden voor wie dit helemaal nieuw en onverwacht is."

Elke keer als de WEpods de ritten op een deel van de testroute goed volbrengen, verleent de RDW ontheffing voor een volgend stuk. De RDW mag sinds juli 2015 dergelijke voertuigen via speciale ontheffingen toelaten. Minister van verkeer Schultz (zie kader) wil zo mogelijk maken dat Nederland in Europa vooroploopt met autonoom vervoer.



kort bus

EU-Raad: Nederlands OV stapt over op bussen op waterstof en elektriciteit

Op de tweede dag van de informele Transport- en Milieuraad op 15 april in Amsterdam bespraken de ministers hoe de luchtvaart en scheepvaart kunnen bijdragen aan het realiseren van de afspraken uit het klimaatverdrag in Parijs (COP21). Maar ook kwam daar het OV aan bod. De luchtvaart is een van de snelst groeiende bronnen van broeikasgassen. Naar verwachting stijgen de emissies tot 2020 met 70 procent, vergeleken met 2005. Ook de scheepvaart zal naar verwachting sterk groeien. Zonder aanvullende maatregelen zal de CO₂-uitstoot van de scheepvaart daardoor sterk toenemen. Actie in deze sectoren is nodig om de doelstellingen uit het klimaatverdrag te halen.

Ook het openbaar vervoer moet verduurzamen. Staatssecretaris Dijkzema van Infrastructuur en Milieu tekende tijdens de top een overeenkomst met alle Nederlandse vervoerspartijen. Daarin spreken zij af dat er snel meer bussen op elektriciteit en waterstof komen in het OV. Vanaf 2025 moeten alle nieuwe bussen in het openbaar vervoer vrij zijn van schadelijke uitlaatgassen. Dijkzema: "Ik hoop dat andere EU-landen daarbij de technologie en kennis van de Nederlandse producenten gaan gebruiken."

De provincies Noord-Brabant en Limburg (zie ook pagina 21) hebben het fundament gelegd voor deze overeenkomst, omdat busmaatschappijen uit deze twee provincies binnen een paar jaar al volledig elektrisch rijden. De landelijke afspraken met alle regio's zijn vastgelegd tijdens de Amsterdamse transport- en milieutop waar staatssecretaris Dijkzema de Europese milieuministers ontving.

Dijkzema: "Noord-Brabant en Limburg laten nu al zien dat uitstootvrije bussen een slimme investering zijn voor zowel ons milieu als de economie. We krijgen schonere steden en ook worden minder broeikasgassen uitgestoten die slecht zijn voor het klimaat. Het geeft bovendien een flinke impuls aan de positie die we als Nederland willen innemen in het verduurzamen van ons stads- en streekvervoer. Nederlandse bedrijven die technieken ontwikkelen en bussen produceren profiteren ook van deze aanpak."

Het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de metropoolregio's hebben met hun ondertekening vastgelegd dat zij bij het uitschrijven van de zogeheten busvervoerconcessies gaan eisen dat alle bussen uitstootvrij moeten zijn. Een andere eis wordt dat de energie die de bussen voedt uiterlijk 2025 volledig duurzaam wordt opgewekt door zonnepanelen of windmolens uit de regio. Afgelopen jaren hebben meerdere regio's ook proefgedraaid met waterstofbussen. Bij verbranding wordt waterstof omgezet voor de elektrische aandrijving van de bus, waardoor alleen schone waterdamp wordt uitgestoten.

Voordeel van het vergroenen van de busmarkt is ook dat door de marktwerking ruimte komt voor innovatie in nieuwe en goedkopere technieken. De Nederlandse bedrijven VDL en Ebusco zijn al een

• Met VDL, Ebusco en BYD zijn er in Nederland voldoende innovatieve e-busbedrijven actief. De drie bedrijven zijn niet alleen in Nederland maar ook over de grens actief met hun e-bussen.

belangrijke producent voor elektrische bussen en verkopen deze in zowel binnen- als buitenland. Het Chinese bedrijf BYD dat ook elektrische vervoersmiddelen maakt, heeft al enkele jaren een vestiging in Rotterdam. BYD leverde voor Schiphol al 35 elektrische platformbussen die passagiers van en naar de terminal vervoeren.

RDA Workshop in Friedrichshafen groot succes

Het was een beetje een gok, maar het gevoel in Keulen was dat de bus- en toerismespecialisten in landen als Oostenrijk, Italië, Zwitserland en vooral die in de Balkanlanden graag een iets zuidelijker ontmoetingspunt in Duitsland zouden willen en een vroeger ontmoetingsmoment dan de RDA Workshop in Keulen. Voor de eerste maal werd daarom dit jaar op 7 en 8 april een RDA Workshop in Friedrichshafen aan de Bodensee georganiseerd. En met succes! Maar liefst 350 standhouders waren naar deze zuidelijke RDA Workshop getrokken. En na afloop bleek dat niet alleen de exposanten, maar ook de 1.500 bezoekers zeer tevreden waren met deze premie. Aanzienlijk meer bezoekers dan verwacht hadden de Messe in Friedrichshafen gevonden.

"Friedrichshafen onderstreept eens te meer de internationale kant van RDA", zei RDA-vicepresident Heinrich Marti. "Er waren duidelijk meer vakbezoekers uit Zuid-Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk. En we hadden de fraaie en lichte hallen van dit congrescentrum zoveel mogelijk naar bestemmingen en niet naar specialisaties ingericht."

"Op zo'n succes hadden we echt niet gerekend", was overal te horen na twee goede dagen op de stands. Ook het TrendForum, waar diverse specialisten over vele brandende vakthema's discussieerden en dat ook in Keulen zeer geliefd is, mocht hier over belangstelling niet klagen. De volgende RDA Workshop is de 'gewone' in de Messe Keulen. Deze wordt traditioneel in juli gehouden en wel op 5-7 juli in de hallen 4 en 5. Info: www.da-workshop.de



• "Niet gerekend op dit succes" tijdens de RDA Friedrichshafen. RDA Keulen is er weer in juli.



NOSTALGIE: ADIEU
INTERNATIONALE
TREIN
BRUSSEL – BASEL

HERMAN WELTER

‘Neem maar het vliegtuig’

Met de trein rechtstreeks van Brussel naar Metz, Colmar, Mulhouse en Basel kan sinds zondag 3 april niet meer. Geruisloos verdwenen de EuroCity's Vauban en Iris, de laatste klassieke internationale treinen in België, uit het aanbod van de NMBS. Wie met de trein naar Basel wil, moet de TGV naar Straatsburg nemen en daar overstappen. “Neem maar het vliegtuig of de auto”, is wellicht het heimelijke advies van de spoorwegen. NMBS Europe kan maar beter worden opgedoekt, al is het in andere landen

niet veel beter gesteld met het klassieke internationale treinaanbod.

• De Vauban verlaat voor de laatste keer het station Arlon. Adieu Brussel - Basel.

De voltooiing van de ligne à grande vitesse (LGV) Est - Parijs – Straatsburg - betekende het einde van de Vauban en Iris. Zondag 3 april zou het tweede deel van de LGV Est, 106 km tussen Baudrecourt en Vendenheim in gebruik worden genomen. Dat is maar in beperkte mate gebeurd. Oorzaak, de spectaculaire ontsporing van een testtrein op 14 november 2015 in Eckwersheim (11 doden en 37 gewonden). Toch moesten de Vauban en Iris al het veld ruimen omdat in Frankrijk de rijpaden voor beide treinen al waren toegekend aan regionale treinen. Brussel – Straatsburg loopt nu via Parijs. Tot en met 2 juli is er één TGV-paar. Vertrek Brussel-Zuid 7.17

Leitha in Oostenrijk, Peredelkino in Rusland enzovoorts te reizen? Zo'n ticket uitschrijven vergde wat tijd maar was klantvriendelijk. Met de huidige informatietechnologie zou dat in een mum van tijd kunnen. Dat ticket gaf de mogelijkheid om, mits een toeslag, met snellere treinen te reizen. Het lekker ingewikkeld maken behoort tot de bedrijfscultuur van de spoorwegen. De klant moet het maar uitzoeken of in België een onlogische balietoelag betalen...

Zwitserland

Nu is ook de directe treinverbinding met Zwitserland historie. Even in de voltooid verleden tijd sporen. In



u met stops in Lille, Roissy Charles de Gaulle (luchthaven), Champagne Ardenne en Lorraine. Reistijd 4 u en zes minuten. Vertrek in Straatsburg 14.24 u, aankomst Brussel-Zuid 19.01 u. Vanaf 3 juli komt er een tweede TGV-paar en wordt de reistijd korter. Waarom geen TGV Brussel – Basel?

‘Brussel’

De teloorgang van de klassieke internationale trein werd ingeluid toen ‘Brussel’ decreeteerde dat subsidie van deze treinen in principe niet meer mag. Dat kwam de spoorwegen niet zo slecht uit. Om concurrentie met de Thalys en ICE naar Keulen te vermijden, sneuvelde de klantvriendelijke verbinding Oostende – Keulen. Wie de hogesnelheidstrein niet lust, kan met de ‘gewone’ trein nog steeds naar Keulen maar moet wel in Luik én Aken overstappen. Fervente treinliefhebbers doen dat wellicht.

Met hogesnelheidstreinen is overigens niets mis maar dan ingebed in een internationaal netwerk zonder aparte hst-tarieven. Waar is de tijd dat je een treinticket kocht om bijvoorbeeld vanuit ieder station in België of Nederland naar Bruck an der

1957 werd de elitaire Trans Europ Express (TEE) – uitsluitend 1e klas - op de rails gezet. Met de Edelweiss (Amsterdam – Zürich) spoorde je in 5 uur en 50 minuten van Brussel-Zuid naar Basel. Medio 1979 werd afgestapt van het TEE-concept en werd een aantal treinen vervangen door IC's of sneltreinen met 1e en 2e klas. De laatste TEE reed in 1995 op het traject Brussel – Parijs. In 1987 werd de EuroCity op de rails gezet. De uitstekende merknaam TEE werd gedumpt. Wel moest de EuroCity net als de TEE aan een reeks kwaliteitseisen beantwoorden. Naar Zwitserland vertrokken vanuit Brussel een nachttrein en drie dagtreinen: de Vauban (eindbestemming Milaan), Iris (Zürich, Chur) en Edelweiss (Basel). De reistijd van de dagtreinen - mét restauratierijtuig - bedroeg zes uur en vijf minuten. De wat langere reisduur had vooral te maken met het wisselen van de locomotief (10 minuten) in het station Luxemburg.

Pendolino

Met de opmars van de hogesnelheidstreinen kwam de klad in de EuroCity's. Een minibar kwam in de plaats van het restauratierijtuig. Vervolgens

verdween de niet altijd aanwezige minibar. Eind mei 1999 werd de Edelweiss vervangen door de Jean Monnet. Met Straatsburg als eindpunt.

Om de trein op het traject Brussel – Straatsburg sneller en aantrekkelijker te maken, werd in Waalse kringen de Pendolino (kantelbaktrein) als oplossing naar voren geschoven. Een kantelbaktrein kan op bestaande lijnen tijdswinst boeken omdat hij sneller door bogen rijdt. De Pendolino-oplossing bleek te duur: fors investeren in infrastructuur en in een te kleine vloot treinen. Een onrendabele operatie. De Franse SNCF en de Zwitserse SBB waren niet geïnteresseerd.

“De uitkomst van de studies die de NMBS op de vraag van de raad van bestuur over de toekomstmogelijkheden van de lijn Brussel – Luxemburg en verder had laten maken, waren niet hoopvol. Al zeker niet in het licht van de liberalisering. Bovendien gaf de doelgroep die de NMBS voor de bestemming Straatsburg op het oog had, niet thuis”, zegt een vroegere NMBS-topman.

In december 2003 nam België noodgedwongen afscheid van de laatste nachttreinen. Op 12 december vertrok in Brussel-Zuid de laatste nachttrein naar Zwitserland, een dag later de laatste naar Oostenrijk. Al slapend tijd en geld sparen – ‘Über Nacht einen Tag gewinnen’ - was voltooid verleden tijd.

De NMBS werd gedwongen om te stoppen met de nacht- en autotreinen waarvan de kostendekking vaak meer dan 50 procent bedroeg. Een hoog percentage voor een publieke dienstverlening. Maar ook hier zijn er operationele randvoorwaarden die het voortbestaan in de weg stonden. De Zwitsers zijn hun netwerk intenser gaan gebruiken met inzet van steeds meer ‘Wendzüge’ (trekduwtreinen). Doorgaande (slaap/lig)rijtuigen kunnen door de frontwissel in bijvoorbeeld Zürich HB (rijtuigen naar Chur) niet meer mee.

Dure rijpaden

De internationale treinen mochten niet langer worden gesubsidieerd. Marktwerking was de toverformule. Daar zou de reiziger beter van worden. De door de Europa opgelegde splitsing van exploitatie en infrastructuur had tot gevolg dat de operator werd geconfronteerd met hoge rijpadkosten. De lig- en slaaprijtuigen waren aan vernieuwing toe. Met daar bovenop de goedkope vliegtuigtickets was de rekening snel gemaakt. Adieu nachttrein.

Europa subsidieert van alles en nog wat. Waarom dan niet de onthaastende en veilige nachttrein die auto's van de weg haalt? Europa wenste toch de rol van de treinen in het vervoer van personen en goederen te versterken? In een grenzeloos Europa. Het tegendeel is waar. Europa maakte de grenzen voor de milieuvriendelijke trein harder. Nochtans zouden in de grenzeloze EU alle treinen openbare dienstverlening moeten zijn. Als bijdrage in de beheersing van de automobiliteit.

Protest

Tegen de ondergang van de Europese nachttrein werd in 2003 door de European Passengers Federation (EPF) bij de toenmalige Europees commissaris voor Transport Loyola De Palacio geprotesteerd. De EPF, een koepel van 14 gebruikersverenigingen wees op het belang van dag- en nachttreinen als openbare dienstverlening én als onderdeel van een duurzaam Europees transportbeleid. Maar zonder resultaat. Van een Europees Parlement moest je evenmin iets verwachten. Niet gehinderd door kennis van spoorwegzaken staren ze zich blind op de voor de reizigers fnuikende liberalisering.

Aan het vervuilende vliegtuig wordt vanwege internationale afspraken uit 1944 niet geraakt. De luchtvaartmaatschappijen betalen geen accijnzen en BTW op de brandstof. Vliegtuigtickets zijn vrij van BTW. Zonder die gunstmaatregelen zouden veel luchtverbindingen net zo verlieslatend zijn als de gemiddelde nachttreinen.

In plaats van de (nacht)trein te stimuleren, moet de milieubewuste reiziger de auto of het vliegtuig nemen. Op enkele trajecten kun je ook kiezen voor de bus. Goedkoper maar trager dan de trein. De Deutsche Bahn, de Franse SNCF en de Poolse spoorwegen (PKP) exploiteren zelfs intercitybussen. Die zijn soms sneller dan de trein, tenminste als de bus op de snelweg niet in een file verzeild geraakt.



• Station Brussel-Zuid. Net voor het vertrek van de Vauban. Voltooid verleden tijd.

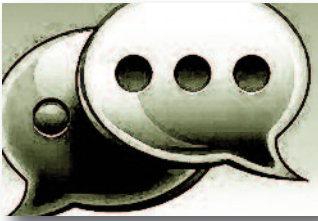
Interregio

In december 2007 klom de reistijd Brussel – Basel naar maar liefst 6 uur en 46 minuten. Op het Belgische traject werd ook gestopt in de wereldsteden Ottignies, Gembloux, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont en Marbehan. Hoewel de Vauban en Iris gedegradeerd werden tot interregionale treinen bleef de NMBS ze tegen beter weten EuroCity noemen.

Met ingang van december 2014 werden de treinen nog trager. Brussel – Basel duurde nu zeven uur. En vaak nog langer. Vertragingen onder meer door de modernisering van de 225 km lange lijn Brussel-Luxemburg, uitwijkroutes en onvoldoende zitplaatscapaciteit in Frankrijk tussen Straatsburg en Mulhouse waren aan de orde van de dag. Of hoe de route Brussel – Basel door de NMBS en SNCF vakkundig om zeep werd geholpen. Schrijnend hoe de Europese spoorwegnetten niet op elkaar afgestemd geraken en er geen samenhang tot stand komt. In België moest per se de Athus-Maas-lijn gemoderniseerd en met 25 kV geëlektrificeerd worden terwijl parallel, net over grens, de weinig gebruikte lijn Aulnoye – Thionville ligt.

Nachttreinen

Ook de (nacht)trein wordt langzaam maar zeker gewurgd. Eveneens in naam van de liberalisering. Een liberalisering die de treinreiziger alleen maar ellende heeft gebracht. Met instemming van het Europees Parlement.



opinie

Garanteed ride home

We horen tegenwoordig niet zo veel meer over carpoolen naar het werk. Toch gaat dit blog hier een beetje over. Bij de introductie van carpooling werd namelijk al snel een hele boeiende oplossing bedacht, die alles met gedrag te maken heeft: de *garanteed ride home*. Die bood een oplossing voor een fictief probleem.

Zonder deze oplossing, gingen maar weinig mensen carpoolend naar hun werk, maar als de *garanteed ride home* werd aangeboden, maakte vrijwel niemand er gebruik van. Hoe kan dat? In dit blog diep ik dit verschijnsel uit en onderzoek ik of het principe ook in andere situaties helpt om weerstanden te verminderen.

Even terug naar de tijd dat carpoolen fanatiek werd gestimuleerd bij werkgevers. Carpoolen is een sympathiek idee, want als twee mensen die op hetzelfde moment van A naar B rijden, kunnen ze misschien die rit wel samen maken. Wanneer dit een rit naar het werk betreft, kan het bijdragen aan minder files. De potentie is in theorie hoog, want hoeveel mensen rijden er bijvoorbeeld niet van Almere naar Amsterdam Zuidoost? De praktijk is wat weerbarstiger, waardoor carpoolen nooit echt goed uit de verf is gekomen. Al wijzen de vele volle carpoolpleinen erop dat er nog steeds een actieve groep carpoolers is.

Een fictief probleem oplossen

Wanneer een werkgever carpoolen als oplossing voorstelt en er is een groep mensen geïnteresseerd, komt steevast het volgende probleem naar voren: "Wat als ik ineens naar huis moet, bijvoorbeeld omdat mijn zontje ziek is geworden?" Als je gewoon met je eigen auto reist, kun je gewoon naar huis. Als je carpoolt, ben je afhankelijk van je carpoolmaatje. Precies voor dit probleem is de *garanteed ride home* bedacht. Het idee is simpel; als deze situatie zich voordoet, mag je op kosten van de zaak een taxi bestellen. Dat lost het fictieve probleem op, want dan zijn carpoolers ineens weer flexibel. Voor het bedrijf is de oplossing goedkoper dan het verstrekken van een kilometervergoeding aan al die niet-carpoolende medewerkers.

Goedkoop én effectief

De *garanteed ride home* haalt dus mensen over de streep om te carpoolen. De grap is dat er vervolgens nauwelijks iemand gebruik van maakt. Niet omdat zoonlief ineens nooit meer ziek wordt. Wel omdat er in de praktijk altijd andere oplossingen voorhanden zijn. Voor die ene keer pakken mensen dan maar de bus, een collega brengt je naar huis, of oma kan even inspringen. Van een groot bedrijf dat carpoolen had ingevoerd, was in totaal slechts één (!) keer gebruik gemaakt van de *garanteed ride home*. Invoering van de maatregel is dus vrijwel kosteloos.

Mentale barrières

Barrières om gedrag te veranderen hoeven niet altijd fysiek te zijn. Wanneer iemand overweegt om zijn gedrag te veranderen, overweegt hij de mogelijke gevolgen van dit nieuwe gedrag. Die gevolgen kunnen we vaak maar moeilijk rationeel inschatten. Door bepaalde garanties te bieden, kunnen mensen besluiten om iets toch te doen.

Andere toepassingen

Dit principe is breder toepasbaar. Een aantal mogelijkheden die zo bij mij opborrelen:

De laatste trein missen

De laatste trein missen is vervelend. Toch wil je niet te vroeg terug naar huis. Een veilige optie is de een-na-laatste trein nemen. Maar als iedereen dat doet, wordt de laatste trein opgeheven, waardoor de een-na-laatste trein nog eerder vertrekt. De NS biedt de garantie dat je taxirit vergoed wordt, als je je aansluiting mist en daardoor de laatste trein mist.

Wegwerkzaamheden

Toen jaren geleden een deel van de Amsterdamse ringweg werd afgesloten, zette Rijkswaterstaat een breed pakket aan alternatieven in, van



bussen tot en met extra afvaarten van het pont. Uiteindelijk werden deze maatregelen nauwelijks gebruikt, maar er ging een sterke communicatieve werking vanuit. Rijkswaterstaat veroorzaakte niet alleen een probleem, maar bood ook een oplossing. Veel mensen kozen een andere oplossing. Zo gingen ze op vakantie tijdens de wegwerkzaamheden. De geboden oplossing vergrootte misschien wel de bereidheid om het reisgedrag aan te passen.

Onrendabele buslijn opheffen

De gedachte achter de *garanteed ride home* is wellicht breder toepasbaar. Zo hoor je regelmatig het volgende; bijna niemand maakt gebruik van een bepaalde buslijn, maar zodra de overheid besluit om de lijn op te heffen, staat iedereen op zijn achterste benen. Het kan toch niet zijn dat er geen bus meer naar ons dorp gaat? De gedachte is dat je wilt kunnen terugvallen op de bus, mocht het nodig zijn. Of als het voor jezelf niet nodig is, dan geldt dat misschien wel voor iemand anders. Omdat iemand misschien een keer de bus nodig heeft, moet de overheid ieder uur een bus laten rijden. Ook dit is een fictieve situatie. Een garantie zou wellicht ook hier een oplossing kunnen bieden. Wanneer de situatie zich voordoet, kunnen inwoners terugvallen op een noodnummer dat een oplossing voor ze regelt. Diverse regio's experimenteren al met alternatieve oplossingen voor onrendabele buslijnen.

Sociale veiligheid in de metro

Iets gecompliceerder ligt het met sociale veiligheid. Toen ik in Rotterdam woonde, hoorde ik van veel mensen dat ze 's avonds niet in de metro durfden. Want 's avonds zaten er zoveel enge mensen in de metro en ze waren bang dat hen iets overkwam. Nou kun je als vervoerbedrijf wel zeggen 'stel dat u toch iets overkomt, dan bieden we u een bosje bloemen aan'. Maar dan is het leed al geschied. Voor dit fictieve probleem heb je toch wel een andere oplossing nodig. Als de metro 's avonds daadwerkelijk veilig is, zou je willen dat mensen dit via mond-tot-mond-reclame van anderen horen, zodat ze hiervan overtuigd worden en ook 's avonds in durven stappen.

De Jumbo-zekerheden

Een garantie die ik zelf graag zou krijgen is dat als de OV-fietsen op zijn, er een alternatief wordt aangeboden. Helaas is dit niet altijd een fictief probleem. Het doet me denken aan de garantie die supermarktketen Jumbo in veel van haar winkels biedt; als je de vierde in de rij bent, krijg je je boodschappen gratis. Uiteraard is het personeel erop getraind om voortdurend in de gaten te houden of deze situatie zich niet voordoet. Het gevolg is dat je nooit lang in de rij hoeft te staan. Wanneer de OV-fiets bijvoorbeeld een taxirit zou aanbieden, zouden ze er wel voor zorgen dat ze genoeg fietsen hebben staan.

Nog meer garanties?

Heb jij een suggestie over hoe je garanties kunt inzetten om fictieve problemen op te lossen, en op die manier een drempel om gedrag te veranderen kunt wegnemen?

Reageer op www.pvmagazine.nl of in de LinkedIn-groep van CROW-KpVV.

Friso Metz

Friso Metz werkt voor Advier en Match Mobiliteit. Hij schreef deze column voor en op verzoek van CROW-KpVV.

Eén regiecentrale voor doelgroepenvervoer in Limburg

De 32 Limburgse gemeenten willen binnen de nieuwe Gemeenschappelijke Regeling Doelgroepenvervoer voor € 1,77 mio een (publieke) regiecentrale opzetten. De totale opstartkosten worden geschat op 1,77 miljoen euro op de totale kosten van het vervoer (€ 1,8 mio per jaar). Voor beheer, planning en regie wordt 25% van dat totaalbedrag uitgetrokken. De meeste Limburgse gemeenten staan positief tegenover de plannen, waarvoor Forseti adviseerde.

De nieuwe centrale moet met ingang van 11 december dit jaar, wanneer de OV-concessie naar Arriva overgaat, het Regiotaxivervoer coördineren. Daarna volgen andere vormen van doelgroepenvervoer. Op dit moment is Veolia nog verantwoordelijk voor dit doelgroepenvervoer. Net als in het Model-Flevoland, waar inmiddels ook met een regiecentrale wordt gewerkt, wordt de rit-uitvoering straks separaat aanbesteed. De gemeenten denken dat ze via dit model meer invloed op de coördinatie hebben en ze goedkoper uit zijn. Ondernemers vrezen dat de gemeenten onvoldoende kennis hebben voor dit project en dat dit hun eigen efficiënte coördinatie uitholt. Ook bestaat de angst dat het geheel uiteindelijk -dankzij de inschakeling van ambtenaren - duurder uitvalt dan verwacht.

• *Valt de Limburgse regie straks duurder of goedkoper uit?*



Brusselse taxi's wraken beleid van Brussels mobiliteitsminister

Het Gemeenschappelijk Front van de Brusselse taxi's (taxibedrijven, taxicentrales, vakbonden en taxi-organisaties) waarschuwt dat het gebrek aan activiteit van Brussels mobiliteitsminister Pascal Smet de Brusselse taxi's en de Brusselse economie schaadt. Hoewel nieuwe beleids-aanzetten "na de paasvakantie" waren aangekondigd in de media, verwijten de Brusselse taxi's de minister "ingedommeld te zijn": "Geen enkele beslissing wordt nog genomen en elke vorm van overleg is verdwenen. Dringende maatregelen zijn echter noodzakelijk om het beheer van de Brusselse taxi-sector te verbeteren, vooral wat de verlenging van vergunningen, aanwerving en opleiding van chauffeurs en de ingebruikname van digitale taximeters betreft."

Het wanbeheer van minister Smet ondermijnt niet alleen de activiteiten van de taxisector, maar berokkent ook schade aan de mobiliteit, de tewerkstelling en de Brusselse economie. Zonder te spreken over het beruchte en lang beloofde taxi-plan, waarvan niemand ooit iets heeft gezien, is het duidelijk dat verschillende cruciale dossiers nog steeds wachten op een dringende oplossing. Zo is er een enorme vertraging in de vernieuwing van de vergunningen: Voor de Brusselse taxi's is het belangrijk om op zeer korte termijn een oplossing te vinden in dit dossier, want de opgelopen vertraging maakt het beheer van taxibedrijven veel moeilijker. Een eenvoudig voorbeeld: vele exploitanten bevinden zich vandaag in een moeilijk parket tegenover de ambtenaren van Financiën die, bij afwezigheid van conforme vergunningen, de exploitanten verplicht om een verkeersbelasting te betalen.

Daarnaast is er een tekort aan chauffeurs: elke dag staan er tal van wagens stil en worden ritten niet uitgevoerd omdat exploitanten er niet in geslaagd zijn de chauffeurs aan te nemen die ze nodig hadden. De oorzaak? Een probleem in de aanwerving en de opleiding van chauffeurs,

met name omdat de gedragstesten die georganiseerd worden door de MIVB een zeer hoge misluktingsgraad vertonen en een veel te lange tijd verloopt tussen het moment waarop een kandidaat start en het moment waarop hij toegelaten wordt tot het beroep.

Taxi's zijn nog steeds niet uitgerust met digitale taximeters: bepaald werd dat vanaf 1 januari 2016 alle Brusselse taxi's uitgerust moesten worden met een digitale taximeter. Minister Smet riep de exploitanten op om hun wagens niet uit te rusten met deze nieuwe meter en te wachten op een nieuw besluit, dat nooit genomen werd. De sector bevindt zich vandaag in een onhoudbare situatie waarin bijna alle Brusselse taxi-exploitanten in de illegaliteit werken.

"Sinds bijna een jaar is elke vorm van overleg tussen het kabinet van Pascal Smet en de belangrijkste vertegenwoordigers van de sector verdwenen. Het adviescomité voor de taxidiensten werd niet meer bijeengeroepen en geen enkele vergadering werd georganiseerd", betreurt Pierre Steenberghen, woordvoerder van het Gemeenschappelijk Front. "We roepen Minister Smet en alle leden van de Brusselse Regering dus op om dringend initiatieven te nemen om eindelijk het beheer van de sector te waarborgen. De toekomst van de Brusselse mobiliteit en tewerkstelling hangt hier van af."



• *"Brusselse taxi's werken in de illegaliteit"*

Munckhof vervoerspartner EK Atletiek

Munckhof is vervoerspartner van het EK Atletiek dat van 6 tot en met 10 juli 2016 in Amsterdam gehouden wordt. Het partnership houdt in dat Munckhof alle atleten, VIP's, officiële delegaties, pers en officials vervoert vanuit de diverse locaties in en rondom Amsterdam. Meer dan 1.500 atleten uit 51 landen gaan in Amsterdam op jacht naar medailles in 46 atletiekdisciplines. Het historische Olympisch Stadion van Amsterdam vormt het strijdtoneel van dit unieke sportevenement dat voor de eerste maal in Nederland gehouden wordt.

Belangrijk onderdeel van het project is het vervoer van en naar luchthaven Schiphol. Tom Roefs, algemeen directeur van Munckhof licht toe: "De atleten, officials en vertegenwoordigers komen vanuit heel Europa aan op Schiphol en moeten naar de diverse hotels in Amsterdam vervoerd worden. Daar ligt voor de start van de EK een belangrijke opdracht voor ons. Vervolgens zijn we ook verantwoordelijk voor al het vervoer van de betrokkenen naar de trainingslocaties, het Olympisch Stadion in Amsterdam en het Museumplein. Al met al zijn er gedurende de dagen honderden medewerkers in de weer voor deze opdracht." Rondom het EK zullen in korte tijd veel vervoersbewegingen nodig zijn. "In 12 dagen tijd zullen er ruim 300 voertuigen op pad zijn voor het EK Atletiek. De opdracht is in planning en uitvoering zelfs complexer dan het vervoer dat wij rondom de Floriade 2012 georganiseerd hebben. De gigantische klus organiseren we vanuit onze regie-afdeling. Dit team is al jaren gespecialiseerd in het organiseren van dit soort vervoersprojecten en heeft daardoor veel kennis en ervaring in huis. Tijdens de EK zijn er permanent enkele planners in Amsterdam die ondersteund worden door de collega's in Horst." aldus Roefs. Het vervoer zal uitgevoerd worden in samenwerking met lokale vervoerspartners en er zal gebruik gemaakt worden van zowel touringcars en taxibusjes als luxe VIP voertuigen.

Het verzorgen van het vervoer rondom een EK is een zeer complex gegeven. Roefs: "Bij het maken van onze vervoersplannen hebben we onder andere gekeken naar de cijfers van de EK's in Zürich en Barcelona.

Belangrijk daarin is om te toetsen of de prognoses die gemaakt zijn uiteindelijk overeenkomen met de realiteit. Dat kan namelijk direct invloed hebben op de planning. Tevens zijn we met de gemeente Amsterdam en onze partner Traffic Support op locatie geweest om de verkeerssituatie te bekijken en de aanrijroutes en wegafzettingen vast te stellen. Hierbij hebben we uiteraard ook rekening gehouden met omwonenden."

de laatste

'Gebruik een officiële taxi' en 'gratis OV in Genève'

Zakenreisbureau BCD Travel lanceerde een nieuw online magazine met tips over zakenreizen voor en door reizigers: <http://move-on.bcdtravel.nl/move-nr01-2016> Ervaren zakenreiziger Win Sutanto en zijn boeker Monique van der Wal praten daarin over praktische oplossingen, zoals: "Reizen is vooral een kwestie van gezond verstand, benadrukt Win. 'Let op wat je eet, pas op je spullen. Als je een land niet kent, reis dan niet met het openbaar vervoer en gebruik geen anonieme taxi's. Dat is een onnodig risico. Er is altijd een auto van het hotel beschikbaar, of een officiële taxi.'"

Wie naar Genève reist heeft hier vast iets aan: "Vanaf de luchthaven in Genève bereik je het centrum het snelst met de trein. Bij aankomst op de luchthaven kun je, vlak voordat je de bagagehal verlaat, bij de kaartautomaat een gratis treinticket printen dat 80 minuten geldig is. De trein vertrekt ieder half uur en de rit duurt ongeveer 15 minuten."

En: "Tijdens je verblijf in Genève kun je gratis gebruik maken van het openbaar vervoer: in ieder hotel kun je vragen naar de Geneva Transport Card, waarmee je met elk openbaar transportmiddel gratis kunt reizen."

• *Goed initiatief: De Geneva Transport Card laat je daar gratis met het OV reizen.*

NRC-Handelsblad mocht, vast op uitnodiging van NS, even bij treinbouwer Stadler in Bussnang kijken, waar Arriva al jaren kind aan huis is: "Tientallen treinen zijn in aanbouw. Stickers vermelden de opdrachtgevers uit diverse landen. Elke klant heeft zijn eigen wensen, waar de Zwitsers zich soms over verbazen. Dat NS-dochter Abellio zes korte treinen voor de lijn Gouda-Alphen aan den Rijn zwart en donkerrood laat lakken, vinden de werknemers maar vreemd. Lichtblauw en lichtgroen vinden ze een betere keuze. Het interieur van de Nederlandse treinen, vrij naar Mondriaan, is juist weer te frivol naar Zwitserse normen."

London Transport Museum viert 100 jaar eigen lettertype

Er zijn weinig openbaar vervoerbedrijven die echt hun eigen lettertype hebben. Veel openbaar vervoerders gebruiken Unifonts van de vorig jaar overleden Zwitserse designer Adrian Frutiger, zoals GVB Amsterdam, dat dan weer M.O.L. van Gerard Unger heeft voor de bewegwijzering in de metro. De onbetwiste kampioen op grafisch gebied is natuurlijk London Transport met een heel bijzonder en iconisch lettertype van Edward Johnston (Johnston Sans) dat in 1916, 100 jaar geleden in het Londense openbaar vervoer verscheen.

Aan die honderdste verjaardag van dat lettertype heeft het prachtige London Transport Museum in Covent Garden,

ABCDEFGHIJKL
MNOPQRSTUW
WXYZ abcdefgh
100 YEARS
ijklmnopqrstuvw
xyz (&£.,;?!?-*'")
1234567890

• *Edward Johnston drukte met zijn lettertype een uniek stempel op London Transport.*

hartje Londen, een serie evenementen gewijd. Zo zijn er op 10 mei (London's First Fonts) en 7 juni (New Johnston – New Font) in het museum speciale presentaties over Johnston's werk. Ook zijn er speciale Johnston Journey Tours. Meer informatie: www.ltmuseum.co.uk

"Buisondernemer John Brouwer, een van de directieleden van Brouwer's Tours, is al vijftien jaar de trotse huisvervoerder van musical Soldaat van Oranje. Gisteren beleefde de Noordwijkerhout, die een frequent bezoeker van de show is, de mooiste voorstelling tot nu toe. Hij mocht zelf twee kleine bijrollen spelen. Met tachtig vrienden en collega-ondernemers verenigd in de SON (Sociëteit Ondernemers Noordwijkerhout) bezocht Brouwer gisteren de musical - inclusief diner vooraf en kijkje achter de coulissen na afloop - in de Theaterhangaar in Katwijk aan Zee." Leidsch Dagblad.

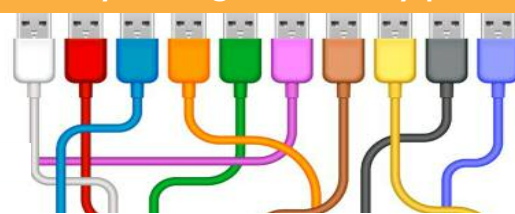
'Worstjesgevecht' op aandeelhoudersvergadering

Terwijl Daimler's aandeelhouders begin april het grootste dividend in de bedrijfshistorie toekenden (€ 3,25 per aandeel over 2015), raakten twee van die aandeelhouders met elkaar in gevecht over de (gratis) worstjes. Zoals het Amerikaanse zakenblad Bloomberg geamuseerd en met enige verbazing schreef, "moest de politie er aan te pas komen om de gemoederen weer te kalmeren."

Het probleem ontstond toen één aandeelhouder worstjes aan het 'hamsteren' was en een andere aandeelhouder hem daarop aansprak. Daimler serveerde de 5.500 aanwezige aandeelhouders maar liefst 12.500 worstjes. Dus in ieder geval 2,7 worstje per aanwezige. Bestuursvoorzitter Manfred Bischoff merkte op "dat we óf meer worstjes nodig hebben óf ze helemaal af moeten schaffen."

TAXI & MOBILITY UPDATE 2016

smartly solving the mobility puzzle



Taxi & Mobility Update - 23 en 24 juni - volgt Taxi Intell Update op

De jaarlijkse Taxi Intell Update-conferentie verhuist van de RAI in Amsterdam naar Brussel en gaat zich ook bezig houden met shared mobility. De internationale (Engelstalige) conferentie, die nu als Taxi & Mobility Update op 23 en 24 juni in Brussel wordt gehouden, heeft als hoofdthema's toekomstige megatrends, regulering van taxi's en andere vervoerssoorten, nieuwe technische ontwikkelingen zoals autonome voertuigen en e-taxi's, de ontwikkelingen van nieuwe vervoersmodellen (zoals Mobility as a Service) en hoopt taxiondernemers, vertegenwoordigers van taxiorganisaties, openbaar vervoersspecialisten, vergunningverleners, overheden, academici, leveranciers, producenten en consultants uit verschillende Europese landen een doorkijkje naar de toekomst te bieden. Méér over de conferentie is te vinden op www.mobilityintell.com. Daar kunt u zich ook inschrijven voor de conferentie en voor de nieuwsbrief.



BUS IN- EN VERKOOP / ONDERHOUD TOURINGCARS

Wij zijn dé specialist op het gebied van in- en verkoop van bussen en touringcars van groot tot klein. Daarnaast bent u voor al uw onderhoud bij ons aan het juiste adres!

Ook kunt u bij ons terecht voor al uw onderhoud!

- ✓ APK keuring
- ✓ Airco controle / keuring
- ✓ Tachograaf ijken
- ✓ Spuitswerk
- ✓ Herstel kleine schades
- ✓ Bemiddeling bij in- en verkoop
- ✓ Huur touringcar



VAN HOOL TD 927 ASTROMEGA

KM stand: 610.000
Bouwjaar: 2011
Zitplaatsen: 81
Euro: 5
Automaat

Prijs op
aanvraag



SCANIA IRIZAR NEW CENTURY

KM stand: 460.000
Bouwjaar: 2008
Zitplaatsen: 65
Euro: 4
Half automaat 12 bak

Prijs op
aanvraag



SETRA 315 UL

KM stand: 425.943
Bouwjaar: 2005
Zitplaatsen: 54
Euro: 3
(met partikelfilter - euro: 4)
Automaat 8 gang

Prijs op
aanvraag



VDL BOVA LEXIO

KM stand: 575.000
Bouwjaar: 2006
Zitplaatsen: 53
Euro: 3
Automaat

Prijs op
aanvraag



MERCEDES INTEGRO

KM stand: 639.800
Bouwjaar: 2002
Zitplaatsen: 49
Euro: 3
Automaat

Prijs op
aanvraag



Met de V-Klasse en Vito Tourer komt u beter voor de dag dan ooit.

Is personenvervoer uw dagelijkse business? Dan dient u vele belangen. U biedt uw klanten natuurlijk de luxe en het comfort dat past bij het taxibedrijf als de uwe. Daarnaast wilt u als ondernemer kunnen vertrouwen op de bedrijfszekerheid en veiligheid van een voertuig dat bovendien kostentechnisch

interessant is. Personenbussen zoals de Vito Tourer en de V-Klasse van Mercedes-Benz combineren dat perfect. Uw klanten ervaren de luxe en het comfort, u de betrouwbaarheid en het rendement. Daarmee komt u beter voor de dag dan ooit.

Mercedes-Benz

