

Bravo Hermes



2

Tevredenheid over het nieuwe busvervoer



5

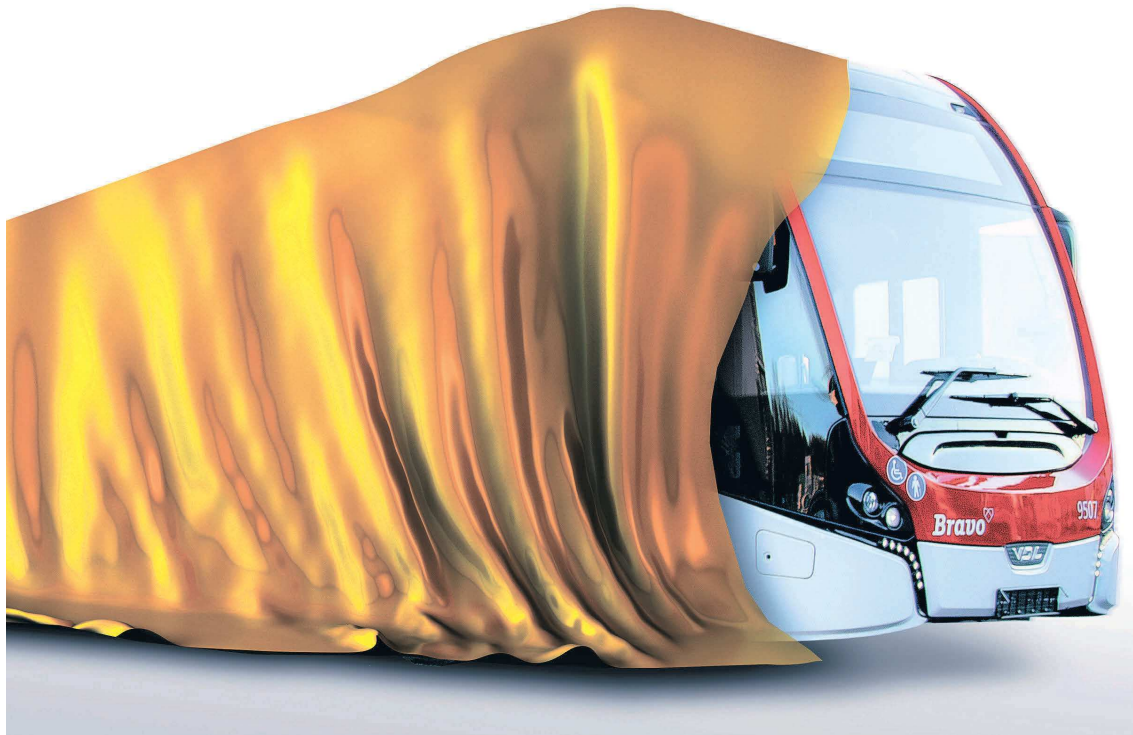
1600 Halteborden en vertreksteden vervangen



15

Chauffeurs lyrisch over nieuwe e-bussen

Heel Europa kijkt naar Zuidoost-Brabant



Vanuit heel Nederland en elders in Europa wordt met grote belangstelling gekeken naar de start van de nieuwe dienstregeling van Hermes in Zuidoost-Brabant. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar de 43 elektrische bussen die vanaf komende zondag in Eindhoven gaan rijden.

Nergens in Europa heeft een stad, provincie of vervoersbedrijf het nog aangedurfd met zo veel elektrische bussen tegelijk een dienstregeling te rijden. In enkele steden worden weliswaar experimenten gehouden met dit soort bussen die geen schadelijke stoffen uitstoten en superstil zijn, maar Eindhoven is in de praktijk een absolute koploper. De 43 elektrische gelede bussen hebben een in het oog springende

metro-achtige uitstraling. Ze zijn gebouwd bij VDL Bus in het Belgische Roeselare. Zij zijn uitgevoerd in de geheel nieuwe Bravo-huisstijl van de provincie Noord-Brabant. De bussen zijn achttien meter lang, wegen 16,5 ton en worden aangedreven door een elektromotor van het Duitse Siemens. Ze worden opgeladen bij de Hermes-remise in Eindhoven aan de Prof. Dr. Dorgelolaan.

Behalve deze elektrische voertuigen zet Hermes vanaf zondag ook nog 65 nieuwe, 13 meter zeer milieuvriendelijke euro-6-bussen in voor het streekvervoer in Zuidoost-Brabant.

Uiteindelijk is het de bedoeling dat al het stad- en streekvervoer in dit deel van de provincie 'zero emissie' wordt. Dus zonder enige luchtvervuiling.

Innovatieve kracht Connexxion en Transdev achter Hermes

Reductie van uitstoot van NOx en CO2 is een grote uitdaging voor Nederland en de rest van de wereld. Zeker in stedelijke gebieden zoals Eindhoven.



Ook reductie van geluid draagt bij aan verbetering van de leefomgeving. "Alle kennis en middelen zijn dan ook aangewend om deze duurzame vorm van vervoer hier in Zuidoost-Brabant mogelijk te maken", aldus Eric van Eijndhoven, managing director OV van Connexxion. Connexxion is de moederorganisatie van Hermes en maakt onderdeel uit van Transdev. Ze is in 19 landen gevestigd en actief in personenvervoer en mobiele zorg. "Wij zullen de ervaring die wij in Zuidoost-Brabant met deze elektrische bussen opdoen uiteraard ook gaan gebruiken in andere concessies in binnen- en buitenland."

Een ander voorbeeld van onze innovatieve kracht van is te zien in Amsterdam en omgeving. Enkele jaren geleden al ging Connexxion daar het Wmo-vervoer verzorgen met honderd elektrische taxi's. En begin dit jaar ging daar Abel van start. Een inmiddels zeer succesvolle vraaggerichte vervoersdienst waar je per app een elektrische taxi kunt bestellen, waarbij je per stoel en niet per voertuig betaalt. Bovendien zijn de kosten afhankelijk van de snelheid waarmee je op de bestemming wilt aankomen.

connexxion 

Alles over het nieuwe busvervoer in jouw regio kun je lezen in deze krant

Zuidoost-Brabant kent vanaf 11 december het modernste streekvervoer van Europa. Nu 43 elektrische bussen en straks helemaal zero-emissie. Een mooie prestatie en dat in een gebied dat zich sinds kort mainport mag noemen. Zowel de opdrachtgever gedeputeerde Christophe van der Maat als ook Hermesdirecteur Juul van Hout kijken hier op terug en blikken vooruit.

Gedeputeerde Christophe van der Maat (links) en Hermesdirecteur Juul van Hout (rechts) tijdens de presentatie van de nieuwe bussen.



Tevredenheid over het nieuwe busvervoer



Gedeputeerde Christophe van der Maat:

"We hebben de lat hoog gelegd"



Gedeputeerde Van der Maat, verantwoordelijk voor mobiliteit in de provincie, is een tevreden man. "Wij hebben de lat hoog gelegd voor het openbaar vervoer in Zuidoost-Brabant: we willen betrouwbaar busvervoer, we willen dat reizigers goede reisinformatie krijgen, we willen dat er voldoende bussen rijden zodat we tegemoet komen aan de vragen van de reizigers en we willen ook de schoonste bussen die er zijn. Dat is behoorlijk ambitieus. Vanaf 11 december gaan er meer bussen rijden dan de reizigers gewend waren en daarvan zijn er ook nog eens 43 volledig elektrisch. We laten hier in Brabant wederom zien dat je de toon kunt zetten als je ambities inzet!"

Trendsetter

Hermesdirecteur Van Hout: "Wij werden bij de aanbesteding tot het uiterste uitgedaagd om een niet te overtreffen bod neer te leggen. Ik denk dat dit is gelukt. We zijn door de inzet van de elektrische bussen zelfs trendsetters in Europa. Het belangrijkste is natuurlijk dat we onze reizigers in Zuidoost-Brabant

zo goed mogelijk moeten bedienen. Daar doen we het ten slotte voor. Maar het is ook wel mooi om in de meest innovatieve regio van Nederland te laten zien waartoe we in staat zijn en daar zijn we zeer zeker trots op!"

Meer bussen

Hoe prachtig ook, passagiers willen gewoon in zo kort mogelijke tijd met zo veel mogelijk comfort van A naar B worden vervoerd. Van der Maat: "Dat de bussen steeds schoner worden is belangrijk. Maar laten we niet vergeten dat het belangrijkste is dat we met een goed OV-systeem mobiel blijven. Je wilt niet via lange omwegen kriskras door de provincie gereden worden om op je werk of school te komen. Je wilt in een comfortabele bus stappen en je wilt niet als sardientjes in een bus gepropt zitten. Dat is met deze concessie gelukt. Vergelijken met de afgelopen jaren gaan er acht procent meer bussen rijden. Veel daarvan rijden met een hoge frequentie via de kortste weg langs scholen, centra en plekken waar veel mensen werken. En tijdens de reis kun je werken of film-

pjes op je telefoon bekijken, want deze nieuwe bussen hebben bij alle zitplaatsen een usb-aansluiting. Je kunt dus snel en comfortabel van A naar B."

Touringcarkwaliteit

Van Hout vult aan dat er bijzonder veel intern en extern overleg is geweest om de dienstregeling met zorg vorm te geven. "Uiteraard zal straks in de praktijk blijken waar we mogelijk nog wat aanpassingen moeten doen. Gelukkig is de samenwerking met de provincie als opdrachtgever uitstekend en daarom ben ik ook niet bang dat we mogelijke veranderingen niet snel kunnen regelen. Overigens gaat het niet alleen om de dienstregeling, maar ook om het comfort. In mijn beleving zijn de nieuwe bussen zelfs van touringcarkwaliteit. Met name de 65 streekbussen met alleen maar vooruitrijdend geplaatste stoelen voldoen hier nu al aan. Dit moet zeker nieuwe reizigers trekken!"

Deelfietsen

We praten straks niet meer alleen over busvervoer, maar ook over



bijvoorbeeld deelfietsen en over diverse nog onbekende vormen van kleinschalig vervoer. Van der Maat is ervan overtuigd dat we aan de vooravond staan van een grote verandering op het gebied van mobiliteit. "Die zelfrijdende auto en drones die pakketjes bezorgen, gaan er komen, zegt hij. "En waarom zou je nog naar een bushalte lopen, terwijl je ook een zelfrijdende auto kunt bestellen die je voor de deur ophaalt?" Dat het gaat gebeuren, staat voor de gedeputeerde vast. De vraag is alleen wanneer.

Nadenken

"Die veranderingen vragen van ons als overheid dat we daar nu al goed over nadenken. We moeten zorgen dat nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden en misschien versnellen door erin te investeren en innovaties te stimuleren. En tot die tijd blijven we natuurlijk zorgen voor goede en veilige wegen, nieuwe fietspaden en betrouwbaar openbaar vervoer."

Uit klanttevredenheidsonderzoeken komt naar voren dat de in-

formatievoorziening naar de reizigers beter kan. Reizigers willen volgens Van der Maat allereerst weten hoe laat de bus rijdt en of de bus of trein vertraging heeft. "Daarnaast wil ik als reiziger ook weten of er op het station nog OV-fietsen zijn en of ik mijn aansluitende trein nog kan halen. Dus realtime informatie en meer informatie dan alleen de vertrektijd van mijn bus. Reizigers willen informatie op maat. Maar ook willen we deze info steeds aantrekkelijker en uitgebreider aanbieden. Hoe gaaf is het als je op het station op een groot scherm kunt kijken naar de race van Daphne Schippers terwijl je op de bus wacht? Zo verenig je het nuttige met het aangename."

Reisbeleving

Uit allerlei onderzoeken is naar voren gekomen dat het voor de 'reisbeleving' van belang is dat openbaar vervoer 'voorspelbaar' is. Van Hout: "In de afgelopen jaren hadden we de eerste vorm van real time reisinformatie via de zogenaamde Infotins op de halte geplaatst. Tegenwoordig is er

de mogelijkheid van apps. Daar spelen we ook op in. Op de haltes hebben we een QR-code, waarbij je heel gemakkelijk en snel de juiste aankomsttijd van jouw bus kunt zien. Dat middel zullen we zeker nog verder gaan gebruiken. In nauwe samenwerking met het Reizigers Overleg Brabant gaan we onderzoeken, welke maatregelen we nog meer kunnen nemen."

Hoe ziet het openbaar vervoer – of beter gezegd – de mobiliteit in Zuidoost Brabant er over vijftien jaar uit? Het is een vraag waar nog niemand een eenduidig antwoord op heeft. Van Hout en Van der Maat durven wel enigszins een voorspelling te doen. Van Hout: "De ontwikkelingen op het gebied van reizen en reisinformatie gaat razend snel en er zijn vele vormen denkbaar. Er zullen altijd grote stromen reizigers van het gebruikelijke openbaar vervoer gebruik blijven maken, maar ik denk dat we vooral in de dunner bevolkte gebieden andere en meer flexibele vormen van vervoer zullen aanbieden. Daar hoort ook zeker de integratie van bijvoorbeeld doelgroepen- en leerlingenvervoer bij."

Glazen bol

Het liefst had Van der Maat een glazen bol gehad om een goede voorspelling te kunnen maken, want mobiliteit verandert sneller dan ooit tevoren. "Ik verwacht dat we over vijftien jaar autonome zelfrijdende busjes, vrachtwagens en auto's in het straatbeeld zien. Die technieken zijn we nu al druk aan het testen en daar loopt deze regio mee voorop. Verder denk ik dat we in de toekomst nog makkelijker kunnen kiezen tussen verschillende vormen van vervoer, omdat er veel meer informatie beschikbaar is. Dan kijk ik 's ochtends op mijn telefoon of tablet en krijg ik advies dat ik vandaag het beste met de fiets en de bus naar mijn afspraak kan, omdat het druk is op de weg. Dat het handig is om een paraplu mee te nemen en dat er ook meteen bij staat hoe laat ik moet vertrekken en of ik al vooraf kan betalen voor mijn kaartje. Mobiliteit wordt steeds meer op maat gesneden en biedt ons allemaal meer keuzevrijheden. Er staat ons op dat gebied nog heel veel moois te wachten," gelooft gedeputeerde Van der Maat.

Platteland

In stedelijke gebieden blijft het ov goed geregeld. Maar hoe zit dat met het platteland?

Van der Maat: "Elk jaar stopt de provincie ruim 90 miljoen euro in het OV. Maar ook wij kunnen die belastingeuro's maar eenmaal uitgeven. We moeten dus keuzes maken: zetten we extra bussen in op schoolroutes en langs de stadscentra en op drukke tijden, of laten we nagenoeg lege bussen in het weekeind of in de avonden door allerlei dorpen rijden. Dan kiezen wij voor vraaggericht vervoer. Dus vervoer op de plaatsen waar reizigers er écht behoefte aan hebben. Om de mensen in de dunbevolkte gebieden ook mobiel te houden zetten we natuurlijk de buurtbussen in met hele betrokken vrijwilligers. En we zien steeds meer kleinschalige initiatieven vanuit de markt of de samenleving ontstaan."

Nieuw initiatief

Van Hout voegt daar al een initiatief aan toe: "In de regio Arnhem-Nijmegen gaat Hermes als eerste openbaar vervoerbedrijf vanaf medio december beginnen met Breng Flex. Dat is een nieuwe vorm van flexibel en maatgericht deeltaxiachtig vervoer. Reizigers kunnen via een app - en eerst ook nog via de telefoon - een reis van halte tot halte bestellen. Daarbij kijkt de ict-infrastructuur ook nog eens automatisch of reizigersvragen gecombineerd kunnen worden, terwijl iedereen toch op tijd op zijn eindbestemming is. Deze innovatieve technologie is bij Connexion ontwikkeld en rijdt onder de naam Abel inmiddels al bijna een jaar in Amsterdam. Daar zien we het aantal reizigers nog dagelijks toenemen. Zo kan ook straks deze regio optimaal gebruik maken van elders binnen Connexion ontwikkelde innovatieve systemen en de daar opgedane kennis en ervaring gebruiken om ook hier meer op maat gemaakte vormen van vervoer te introduceren.

Deze samenwerking maakt ons binnen de groep sterker dan ooit en helpen ons verder bij het bieden op andere tenders binnen OV!

Vervolg op pagina 14



Hermesdirecteur
Juul van Hout:

"We hebben een niet te overtreffen bod gedaan"



Bart Kraayvanger, manager Fleet en Facilities:

“Technische ontwikkelingen gaan komende jaren snel”

Vrijwel elke autofabrikant biedt elektrische modellen aan. En vrijwel alle gemeenten in ons land kennen oplaadpunten voor dergelijke auto's. Maar zo'n tonnen wegende bus voor het openbaar vervoer... Nee, dat is toch heel wat anders. Daar is nog niet zo gek veel ervaring mee opgedaan.



De pantograaf voorziet de bus van stroom.

Opladen

“De elektrische bussen kunnen nu nog niet zo ver rijden als onze schone dieselbussen. Daarmee kunnen we simpel gezegd een hele dag op één tank rijden. Onze elektrische bussen moeten we tussentijds nog opladen”, zegt Kraayvanger. Dat opladen van de batterijen gebeurt bij het hoofdkantoor van Hermes aan de Prof. Dr. Dorgelolaan. Daar staan grote laadpalen die het bijna tweeduizend kilo wegende batterijpakket op het dak van de bussen van stroom voorzien.

Kraayvanger: “We mogen per dag maximaal vijf keer snelladen. Dat kost ongeveer enkele tientallen minuten. 's Nachts laden we langzaam op.”

Omdat de accu's regelmatig geladen moeten worden, zijn er ook meer bussen nodig, dan wanneer uitsluitend op diesel zou worden gereden. “We hebben nu 43 elektrische bussen. Bij diesel zouden we 36 bussen nodig hebben”, aldus Kraayvanger.

Drie fasen

De komende periode van tien jaar dat Hermes (opnieuw) het vervoer verzorgt in Zuidoost-Brabant is onderverdeeld in grofweg drie fasen. In de eerste fase - vanaf 11 december - wordt begonnen met elektrisch vervoer in Eindhoven en directe omgeving op de HOV-lijnen. HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. In de tweede fase, over enkele jaren, wordt ook het stad- en streekvervoer deels omgezet naar elektrisch rijden. Dan worden 92 dieselbussen voor een deel vervangen door elektrische bussen. Bijvoorbeeld voor de routes naar Reusel en Valkenswaard. In de derde fase worden nog eens 65 dieselbussen ‘ingeruild’ voor elektrische bussen. Dat zal naar verwachting omstreeks 2024 gebeuren.

Actieradius

Hermes gaat ervan uit, dat de batterijtechnologie dan inmiddels sterk is doorontwikkeld. De actieradius zal dan veel groter zijn. Bovendien zullen de prijzen van de batterij pakketten lager zijn doordat het meer gemeengoed is geworden en daardoor in grotere hoeveelheden geproduceerd worden.

Bart Kraayvanger verwacht overigens niet dat het openbaar vervoer in Zuidoost-Brabant te maken krijgt met wat je de “Wet



Bart Kraayvanger

van de remmende voorsprong’ zou kunnen noemen. Of, anders gezegd, leuk om voorop te lopen, maar de technologische ontwikkelingen gaan zo snel, dat we over een paar jaar achterop lopen. “Dat geloof ik niet. We zullen betere batterijen krijgen en daardoor een kortere oplaadtijd en een grotere actieradius van de bussen. Bovendien kunnen we met de aanschaf van nieuwe voertuigen in de toekomst ook weer inspelen op de stand van de techniek van dat moment en blijven we zo altijd vooraan lopen.”

Maar het is beslist niet zo dat de huidige technologie die we gebruiken over een jaar of wat als weer is verouderd. De nu aangeschafte 43 elektrische bussen kunnen minimaal twaalf jaar mee. “Wel zal het zo zijn, dat in de toekomst heel anders tegen bijvoorbeeld een tram wordt aangekeken, deze techniek maakt bovendien en rails niet meer noodzakelijk en dat zal zeker een meer flexibel lijnnet gaan opleveren. Met onze vormgeving van deze voertuigen wordt dat al op ingespeeld.”



Betrouwbaarheid elektrische bussen is enorm groot

De kans dát het gebeurt is bijna nul, maar, ook een elektrische bus kan door pech stil komen te staan.

Tijdens de duizenden testkilometers die inmiddels met deze achtien meter lange bussen zijn gemaakt is het overigens nog nooit voorgekomen. “De betrouwbaarheid van deze bussen is enorm groot. De kans dat het zal voorkomen, acht ik verwaarloosbaar klein”, zegt Siegie van Hees, manager operations bij Hermes.

Maar stel, dat het wel gebeurt. Bijvoorbeeld doordat de stroomvoorziening een mankement vertoont. “In dat geval is het eigenlijk niet anders dan wanneer een dieselbus pech krijgt. De bus wordt afgesleept. We hebben enkele reservebussen, die we dan direct kunnen inzetten”, aldus van Hees. De elektrische bussen zijn enorme gevaartes. Het afslepen van deze voertuigen lijkt op het eerste gezicht een behoorlijke klus. Van

Hees: “Het is inderdaad een flink karwei, maar niet ingewikkelder dan wanneer een truck met oplegger stil valt. Het is dus niet iets nieuws.”

En bij een eventuele aanrijding met flinke schade? “Dan kunnen de bussen vrijwel altijd op eigen kracht terugrijden naar de remise. Dat geldt voor een dieselbus, en ook voor een elektrische bus.”

Colofon

Bravo Hermes is een eenmalige uitgave ter gelegenheid van de start van de nieuwe openbaarvervoersconcessie in Zuidoost-Brabant.

Redactie & eindredactie : Hendri Beltman
Vormgeving : MasterColors Media, Eindhoven
Fotografie : Bert Jansen, Peter van Trijen, Nienke Gorter en Jan Verhoef
Oplage : 245.000 exemplaren
Druk : Nieuwsdruk Nederland, Best
Copyright : Hermes Openbaar Vervoer BV, Eindhoven.



René Tielemans, omgeven door halteborden met Bravo-uitstraling in zijn werkplaats op het Hermesterrein.

Zo'n 1600 halteborden worden vervangen

Haltepalen belangrijker dan nieuwe heup

Ga d'r maar aanstaan:

1600 compleet nieuwe halteborden met een Bravo-uitstraling en evenzoveel zogenaamde haltevertrekstaten met daarop de dienstregeling voor die specifieke halte. Allemaal zijn ze verschillend. En vrijwel alles wordt aangebracht in het weekeinde van 9 en 10 december. Op zondagochtend 11 december moet het klaar zijn: 's ochtends vroeg, voor de eerste bussen de remise verlaten en de passagiers aan hun maandagse reis beginnen.

Het is een gigantische klus, die wordt uitgevoerd door René Tielemans. Hij houdt zich al jaren bezig met het actueel houden van de informatie over de dienstregeling. En elk jaar, halverwege de maand december, vervangen hij en zijn mensen – waar nodig – de vertrekstaten en haltepalen. 'De halteonderhoudsdienst' heet de club van René.

Nieuwe heup

Eigenlijk had René Tielemans op 9 december in het ziekenhuis moeten liggen. Nieuwe heup. Maar hij heeft de orthopeed verteld dat hij wel een andere keer op de operatietafel komt liggen. De nieuwe haltes en de reizigersinformatie zijn belangrijker. Dan maar een week of vier 'doorstrompelen', zoals René het noemt, en leven op stevige pijnstillers, ook al doen die niet optimaal hun werk. "Dit gaat voor."



Unieke kans

Op de betonnen vloer van zijn werktertrek staan, keurig op een rij tegen een metalen stellingkast, tientallen blauw-witte aluminium halteborden.

Elk bord en elke 'vertrekstaat' in het complete reisgebied van Hermes moet worden vervangen... dat maak je letterlijk en figuurlijk maar eens in de tien jaar mee. Een unieke kans dus voor iemand wiens werk zijn hobby is. "En, voor ik het vergeet", zegt een glunderende René in zijn werkplaats, "er komen zo'n zeventig tot tachtig haltes bij in de nieuwe dienstregeling en er worden er ongeveer

honderd opgeheven. Ook die haltepalen moeten in de nacht van 10 op 11 december worden weggehaald of verplaatst. "Kan niet eerder, want dat is veel te verwarrend voor de reizigers."

Dienstregeling

Ergens tussen eind september en begin oktober hadden de vervoerkundigen van Hermes de nieuwe dienstregeling rond. De nieuwe lijnummers waren bekend, de vertrektijden van de bussen en natuurlijk alle 1600 haltes en hun bijbehorende namen. Daarna kon René aan de slag. Halte voor halte moest hij zorgen dat de namen van de haltes, de bijbehorende lijnummers en de eindbestemming in het ontwerp kwamen te staan. Alles moest digitaal naar de drukker van de aluminium borden. "Het is heel zorgvuldig werk. Van elke lijn is de eindbestemming bekend, maar er kan natuurlijk halverwege bij een bepaalde halte een lijn bijkomen. En elke halte heeft een andere naam. Veel heb ik 's avonds thuis achter de computer gedaan. Soms tot diep in de nacht. Er waren dagen bij dat ik 's morgens om zeven uur begon en tot een uur of drie 's nachts doorwerkte.

Op zondag 11 december, nadat 's nachts de laatste bus van NS-Station Eindhoven is vertrokken, kunnen daar de oude haltepalen worden 'ontmanteld' en de nieuwe worden geplaatst.

En is dan alle informatie voor de reizigers ook honderd procent correct? René is ervan overtuigd. "Het was geweldig om te doen en een hele uitdaging. Maar ik weet voor 99 procent zeker dat alles goed is als de nieuwe dienstregeling in gaat. Misschien een drukfoutje op een haltebord of in de dienstregeling. Maar verder zal het goed zijn."

Bravo, de nieuwe naam voor het openbaar vervoer

Bravo is de nieuwe naam van al het regionale openbaar vervoer in Brabant. Vanaf zondag 11 december zijn alle Brabantse bussen te herkennen aan de naam 'Bravo'. Dat staat voor Brabant Vervoert Ons.

Alle informatie over het busvervoer in heel Brabant is vanaf nu ook heel eenvoudig onder één naam te vinden: www.bravo.info. Het maakt niet uit wie de vervoerder is: Hermes in Zuidoost-Brabant of Arriva in het oostelijke en westelijke deel van de provincie.

De reizigers komen Bravo in eerste instantie vooral tegen op en in de goednieuwe bussen van Hermes en op die van Arriva. De komende jaren wordt het netwerk mogelijk uitgebreid met andere vormen van vervoer zoals deplauto's, deelfietsen, flexbussen.

Flexibel

Door de introductie van één naam geven de provincie en de beide vervoerders antwoord op de veranderingen in het openbaar vervoer. Want de manier waarop mensen reizen wordt steeds flexibeler. Vooral in stedelijke gebieden kiezen reizigers vaker voor combinaties van bus, (elektrische) fiets en auto om van A naar B te reizen. Daarbij wordt ook vaker gebruik gemaakt van andere vervoersmiddelen, zoals deelfietsen en deplauto's.

Gedeputeerde Christophe van der Maat: "Als provincie spelen we in op deze ontwikkelingen door nu één naam en een netwerk te introduceren. Op termijn kunnen daar ook andere mobiliteitsdiensten bij aan sluiten. Bravo gaat dus verder dan alleen een naam voor het busvervoer. Het wordt een verbindende schakel tussen verschillende vormen van vervoer."

Bravo
Brabant vervoert ons



VDL maakt e-bussen met metro-achtig karakter

VDL Bus & Coach is een van de prominentste leveranciers van bussen. Duurzaamheid staat bij dit Brabantse bedrijf voorop. Dat betekent steeds schonere dieselmotoren én alternatieve – lees nieuwe – vormen van schone aandrijving.

Dat heeft onder meer geleid tot de ontwikkeling van de lichtgewicht Citea Light Low Entry, sinds 2015 een van de meest gebruikte bussen in het Nederlandse vervoersmarkt.

Voor elektrisch vervoer is de Citea SLF Electric ontwikkeld. Deze bus is bijzonder succesvol getest in onder meer Finland, Zweden, België, Duitsland en in ons eigen Brabant. Maar het blijft niet hierbij. VDL blijft de focus richten op elektrisch vervoer en dus de verdere doorontwikkeling van de bussen, zoals we die vanaf 11 december in Eindhoven en omgeving kunnen zien rijden. Uiteindelijk kunnen deze bussen wedijveren met steden waar trams rijden en deze zelfs vervangen. Want een dure infrastructuur met bovenleidin-

gen, zoals trams die gebruiken, is dan niet meer nodig. Eindhoven en Keulen zijn hiervan perfecte voorbeelden: geen trams, geen metro, maar toch vervoer dat daarmee vergelijkbaar is. Elektrisch busvervoer heeft, wat de Kölner Verkehrs Betriebe AG (KVB), de toekomst. Het gaat hier om buslijnen, die uiteindelijk een metro-achtig karakter krijgen: een hoge frequentie en de mogelijkheid veel passagiers meet te nemen. Daarbij zijn de kosten relatief laag.

Zo kan de VDL Citea SLFA-180 Electric, een geheel lage vloerbus, 140 passagiers meenemen. Ze is uitgerust met 210 kW elektrische motor en een 122 kWh batterij en heeft daardoor de juiste balans tussen noodzakelijke prestaties en inzetbaarheid in de dagelijks complexe dienstregeling.

heliox



VDL Citea Electric



De VDL Citea Electric is een elektrische bus met een lengte van 18 meter waarmee 125 passagiers vervoerd kunnen worden.

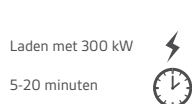
Passagiers ervaren de rit in de elektrische bus comfortabeler en rustiger.

De elektrische bus stoot geen uitlaatgassen uit. Dat is beter voor de luchtkwaliteit in de stad.



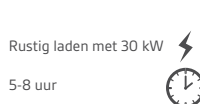
De accu van de bus wordt tijdens de rit in 5 tot 20 minuten opgeladen met de Heliox Fast Charger.

Opladen gebeurt op slimme locaties. Reizigers ervaren hier geen hinder van.



Als de bussen in de nacht in de remise staan worden ze schoongemaakt en opgeladen.

De volgende dag kunnen ze met een volle accu met hun dienstregeling beginnen.



Innovatie en duurzaamheid

Innovatie en duurzaamheid staan de komende jaren centraal bij mobiliteit in Zuidoost-Brabant. Denk bijvoorbeeld aan deelfietsen in aansluiting op het busvervoer. Daarnaast wordt de basis gelegd voor het verder integreren van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Daaronder vallen onder meer Wmo-vervoer voor mensen met een beperking (Taxibus) en leerlingenvervoer. Hermes biedt op dit vlak vanaf de start een aantal doorontwikkelingen en laat zien dat ze ook in de toekomst wilt innoveren. Hiertoe wordt onder meer een kenniscentrum opgezet samen met de TU/e, Fontys Hogeschool en de provincie Noord-Brabant. Daarbij ligt de een focus op slimme mobiliteitsoplossingen. Vanzelfsprekend worden ook de elektrische bussen continue gemonitord.



Ook bestaande bussen weer als nieuw

De busvloot van Hermes wordt niet in een keer geheel vervangen. Een flink aantal bussen blijft nog enkele jaren rijden. Maar ze zijn wel weer 'als nieuw'.



Elke bus is voorzien van usb-aansluitingen.

Ze hebben de rood-witte uitstraling gekregen en ook het interieur is vernieuwd met meer comfort. Elke bus is voorzien van USB-aansluitingen. De afhaalpunten voor de OV-chipkaart zijn verplaatst naar het raam. Het grote voordeel daarvan is dat de reiziger voor het instappen zijn of haar reisproduct of saldo af kan halen.

Het hele interieur is opgefrist. De bekleding heeft een dieptereiniging ondergaan, de stickers met reizigersinformatie zijn vernieuwd, beschadigingen aan de lak van de sta-stangen is gerepareerd en dergelijke. Het interieur van de bus en de chauffeurscabine ogen weer nieuw. In de streekbussen is tussen de meeste stoelen meer beenruimte gecreëerd.

Tevredenheid bij vertegenwoordigers van de reizigers

Het busvervoer is niet alleen een zaak van de provincie, de gemeenten en een vervoerder. Ook de passagiers praten mee. Zij worden vertegenwoordigd door het Reizigersoverleg Brabant. Op tal van gebieden geeft deze organisatie adviezen. Bijvoorbeeld over toegankelijkheid, tarieven en routes.

Neckerspoel

Ondanks de positieve woorden wil Bouma wel een concreet punt van zorg noemen: Neckerspoel. "Daar moeten we eens heel goed met z'n allen naar kijken, NS en gemeente Eindhoven. Voor de reizigers moet er daar wel het een en ander verbeteren. Die staan nu in weer en wind te wachten op welk perron de bus nu weer zal aankomen. Eerst wordt aangegeven dat de bus zal binnenkomen op perron A en vervolgens wordt dat op het allerlaatste moment nog weer veranderd.

Voor bijvoorbeeld visueel gehandicapten of mensen die moeite hebben met lezen, is dat ondoenlijk."

lange routes door allerlei wijken te laten rijden. Vanzelfsprekend kunnen bepaalde zaken altijd beter. De huidige concessie – het totale vervoerspakket inclusief de dienstregeling en voertuigen – is een 'ademende concessie', zoals dat heet. Het betekent dat er nog wel bepaalde wensen zijn, maar die zullen de komende jaren geleidelijk worden verwezenlijkt."

"Er wordt wel eens geklaagd en gemopperd op het openbaar vervoer in ons land. Maar het vervoer hier is gewoon goed."

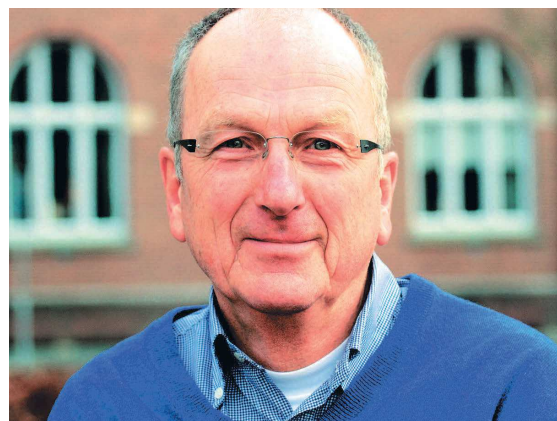
Vroege ritten

De afgelopen weken hebben Herman Bouma en zijn medeleden van het Reizigersoverleg Brabant opmerkingen gemaakt en advies gegeven over een aantal vroege ritten dat dreigde te verdwijnen. Maar volgens Bouma hebben provincie, gemeenten en vervoerder goed geluisterd. Ook die vroege ritten zitten bijna allemaal weer in de dienstregeling.

"Ik moet zeggen", aldus Bouma, "het overleg dat wij met alle partijen hebben, is altijd zeer constructief. We hebben met iedereen een goede relatie."

Geen maatwerk

"Natuurlijk, het is collectief vervoer en geen maatwerk. Dat kan ook niet, want we hebben gekozen voor snelheid in het vervoer, en niet om de bussen enorme



Herman Bouma is een tevreden man.

Ad Kivits en Wim Zwegers leiden de chauffeurs op

"Buschauffeur is een kei mooi vak"

Wie buschauffeur bij Hermes wil worden, komt zeer waarschijnlijk ook bij Ad Kivits en Wim Zwegers terecht. Twee vrolijke, in het chauffeursvak gepokt en gemazelde kerels, die zich onder meer bezig houden met de opleidingen. Twee van die mannen voor wie een bus geen geheimen kent en die allebei vinden dat ze 'als chauffeur een kei mooi vak hebben'.



Wim Zwegers (links) en Ad Kivits: "Buschauffeur is een kei mooi vak."

Zij hebben de laatste jaren gezien dat de kwaliteit van de buschauffeurs – en niet alleen bij Hermes – steeds beter is geworden.

Ad Kivits: "De chauffeurs zijn veel prettiger gaan rijden. Ze zitten veel relaxter achter het stuur. Dat is natuurlijk ook voor de passagiers veel fijner."

Win-win

Wim Zwegers: "Het is wat mij betreft een win-win-situatie: goed voor de chauffeur zelf en voor de mensen die hij achterin heeft zitten." Maar zo ontspannen is het begin

van een loopbaan als chauffeur natuurlijk niet. Iedereen die binnenkomt heeft het groot-rijbewijs. Ze kunnen dus op een groot voertuig rijden. Daar hebben ze ervaring mee. Maar een flinke-truck-met-oplegger, waarmee ze met de vlam in de pijp over snelwegen kunnen razen, is natuurlijk heel wat anders dan een bus met honderd passagiers die je volgens een strak schema door een drukke binnenstad manoeuvreert.

Rijstijl

Ook de rijstijl is zonder twijfel anders dan ze gewend zijn. En dan

hebben we het nog niet over de service die verleend moet worden. Want een buschauffeur is onder alle omstandigheden een gastheer of gastvrouw.

Voertuiggewenning

De eerste dagen moet er heel wat gebeuren om de nieuwkomers – jong en oud – letterlijk en figuurlijk in het (Hermes)pak te hijsen. Wim: "De eerste dag begint niet alleen met het aanmeten van een uniform en het vullen van de chauffeurstas, maar ook met voertuiggewenning, zoals dat heet. Ze hebben allemaal hun groot-rijbewijs, maar hebben meestal nog nooit op een bus gereden. Eerst dus met een twaalf-meterbus op stap, daarna met een gelede bus van achttien meter."

Ad: "Je merkt dat ze zo'n eerste dag best wel gespannen zijn. En, laten we eerlijk zijn, het is ook best wel spannend." En het maakt daarbij eigenlijk niet uit of het een jonge vent of dame is van begin dertig, of iemand die al een aantal jaartjes langer in het vervoer zit.

Lijnverkenning

De tweede dag staat in het teken van zogenaamde lijnverkenning. Onder begeleiding van een mentor, een ervaren chauffeur, worden ze voorbereid op het echte werk. Dat betekent dat ze samen een route gaan rijden, leren waar ze op moeten letten en wat ze onderweg – ook van passagiers – kunnen verwachten. En natuurlijk heel wat anders dan een chauffeur mogen verwachten. "Meestal rijden we tijdens die lijnverkenning tussendoor ook nog even door hun woonomgeving", verteld Ad. "Dat vinden ze leuk én is nuttig. Het thuisfront willen we er altijd bij betrekken. Het is belangrijk

dat ook zij weten wat het werk inhoudt er waar ze mee te maken krijgen."

Het Nieuwe Rijden

Een vast onderdeel van de praktijkopleiding, die twee tot drie weken in beslag neemt, is Het Nieuwe Rijden: niet te snel optrekken, laat de bus lekker uitrollen, en dergelijke. Kortom, rustig rijden. Dat scheelt een enorme sloot brandstof en spaart het milieu. Maar tevens maakt het een rit voor zowel chauffeur als passagier veel comfortabeler.

Ad: "Iedereen ziet daar gelukkig het nut wel van in. Ook de chauffeurs die al jaren op de bus zitten. Hoewel... Een keer heb ik een chauffeur gehad die we moesten 'heropvoeden'. En dan met een grote grijns: "Die man was echt enorm eigenwijs. Hij reed al jaren op zijn manier." "Maar", vult Wim aan, "als ze het dan eenmaal in de gaten hebben, dan begint dat Nieuwe Rijden ook bij zo'n man wel te bevallen."

Mobieltjes

In vergelijking met 'vroeger' is het veel drukker geworden op de weg. Je moet elke seconde geconcentreerd rijden. Bovendien kennen we sinds een aantal jaren het fenomeen 'mobieltjes'. Jongeren die al fietsend bellen en gamen zonder op hun medeweggebruikers te letten. Levensgevaarlijk.

"Inderdaad niet handig", drukt Wim het zachtjes uit. "Maar het is nu eenmaal zo. We moeten er als chauffeur mee dealen, hoe lastig ook. Net als met de toegenomen drukte op de weg, houden ze hier ook rekening mee. Maar laat duidelijk zijn: het is natuurlijk heel erg ongewenst en gevaarlijk."



Onze leefwereld wordt steeds intelligenter. Door technologie

Wij mensen worden steeds intelligenter, dat is wetenschappelijk bewezen. En wat fijn is: de wereld om ons heen ook. Door intelligente systemen kan onze leefomgeving steeds beter meedenken, reageren en zo nodig ingrijpen. Ziekenhuizen helpen genezen, wegen en tunnels hebben oog voor onze veiligheid, kantoorpanden stimuleren onze werklust, industriële complex-

en maken zichzelf efficiënter en schepen kunnen zelf navigeren. Croonwolter&dros is een van de leidende bedrijven in deze ontwikkeling. Als specialist in elektrotechniek, werktuigbouwkunde, automatisering en informatisering zijn we in staat om intelligente systemen en integrale, duurzame oplossingen te bedenken, ontwikkelen, implementeren, beheren en onderhouden.



De start van de bouw begint bij het chassismodule



Bussen worden in lijn gebouwd...



Nog even opladen...

Van kaal chassis tot hypermoderne bus

In de VDL-fabriek in het Belgische Roeselare is het afgelopen jaar druk gewerkt aan de bouw van 43 elektrische bussen en 65 euro-6-dieselbussen. Vanaf het moment van het plaatsen van de order door Hermes, eind vorig jaar, was dat een plan-technisch en logistiek ingewikkeld proces. Want uiteraard moeten alle bussen op 11 december kunnen worden ingezet.

De elektrische bussen in Eindhoven vormen de eerste stap naar een volledige overgang naar 'zero emissie busvervoer', zoals dat heet. Busvervoer dus zonder uitlaatgassen én superstil. Over een aantal jaren wordt ook een deel van de streekbussen vervangen door elektrische voertuigen en uiteindelijk moet al het openbaar vervoer in Zuidoost-Brabant 'zero emissie' zijn.

Het bouwen van een bus is een ingewikkeld proces. In deze foto-reportage een indruk van de verschillende stappen.



De opbouw eerst samen



Aan het eind van de de finishing touch



En rijden maar!!

President-directeur Willem van de Leegte van VDL Groep: Busbouwer speelt thuiswedstrijd



"Het is inderdaad vrij ongebruikelijk dat we ons met taart tot het personeel richten", erkende Hermes-directeur Juul van Hout. "Nog nooit meegemaakt", liet een blije VDL-directeur Peter Wouters weten.

Ook Willem van der Leegte, de nieuwe president-directeur van VDL Groep, is vol lof. "Ik ben ontzettend blij met de relatie met Hermes. "We hebben beide onze keukens opengesteld en ook de provincie Noord-Brabant heeft dat gedaan. Er is echt heel veel vertrouwen in elkaar."

Dat is ook wel nodig bij zo'n nieuw project waar werkelijk de hele wereld meekijkt hoe in Eindhoven en omgeving het elektrische openbaar vervoer zich ontwikkelt. Niet alleen allerlei binnen- en buitenlandse steden en provincies zijn vol interesse, maar ook collega busbouwers. En dan gaat het vooral om de combinatie van elektromotor en het batterijpakket.

Nieuw speelveld

"Onze concurrenten hadden tot dusver meestal het voordeel dat ze een eigen motor in huis hadden. Wij moeten altijd een (diesel)motor bij een ander kopen. Dat voordeel van de concurrentie is voor het elektrisch vervoer verdwenen. Ook zij moeten een elektromotor bij derden kopen. En dat geldt ook voor de batterijen. Er is daardoor een nieuw speelveld ontstaan. Nu creëren wij met deze elektrische bussen een voorsprong op onze concurrenten", aldus Willem van der Leegte.

Er zijn overigens nog een paar redenen waarom VDL blij is met Hermes: het project speelt zich af in hun 'achtertuin'. Dichtbij huis, waardoor het makkelijk is om bijvoorbeeld belangstellende overheden, die naar VDL komen, te tonen wat er in Eindhoven gebeurt. En het is daarnaast een groot voordeel om zo dichtbij huis allerlei kennis te kunnen verzamelen 'voor nu en in de toekomst', aldus Van der Leegte.

Innovatieve concessie

De concessie Zuidoost-Brabant is een van de meest vooruitstrevende concessies van Europa. Naast zero emissie omvat de concessie ambitieuze doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, innovatie en mobiliteit. De concessie is ook vernieuwend doordat de dienstregeling gezamenlijk met verkeerskundigen van Hermes is afgestemd op de afstand die een bus op een batterij kan afleggen. Dat is ongeveer 85 kilometer. VDL heeft ook de laadstations geleverd, en voorziet die samen met de stroomleverancier van energie.

Verstandige keuze

De VDL-topman noemt het een 'verstandige keuze' dat Hermes eerst met elektrisch rijden begint op de stadslijnen in Eindhoven en pas daarna in het streekvervoer. "Het had wat ons betreft wel gekund, ook elektrisch rijden in het streekvervoer rond Eindhoven, maar je moet beginnen waar je de grootste

winst kunt behalen. En dat is in Eindhoven. Daar heb je de meeste 'stop en go's'", zoals Van der Leegte het noemt. Je kunt de bussen daar bovendien regelmatig naar de remise laten rijden om weer op te laden. "Daarnaast behaal je in een stad als Eindhoven meer winst op het gebied van luchtverontreiniging en geluid dan op het platteland."

"Over vier tot vijf jaar kun je overigens net zo gemakkelijk elektrisch rijden in het streekvervoer", is de verwachting van Van der Leegte. "De prestaties van de batterijen en daarmee ook de actieradius van de bussen is dan nog verder ontwikkeld."

Contractduur

Het contract tussen Hermes en de provincie Noord-Brabant (opdrachtgever) heeft een looptijd van tien jaar. Dus tot 2026. Dat is eigenlijk een standaard contractlengte in Nederland. Maar wat VDL betreft zou het langer mogen zijn. Bijvoorbeeld vijftien jaar. Dat heeft voor een deel te maken met de aanschafprijs van elektrische bussen. Die zijn nu eenmaal duurder dan dieselsbussen. "We moeten de overheden er toe bewegen om aan te sluiten bij elektrisch vervoer. Ze willen verduurzaming en dat kost nu eenmaal geld. We zullen ervoor moeten zorgen dat een elektrische bus tegen uiteindelijk dezelfde prijs rijdt als een bus op diesel. Dat kan als je de lengte van het vervoerscontract vergroot. Hoe langer de duur van een concessie, hoe lager de afschrijving", rekent Van der Leegte voor. "Bovendien weten we dat een bus technisch makkelijk vijftien jaar mee kan. De enige zorg die je hebt is dat je het interieur zo nu en dan moet opfrissen en dat er nieuwe, verder ontwikkelde batterijen worden gebruikt."



Het personeel van VDL in België kon zich tegoed doen aan Brabantse taart.

Brabantse taart voor VDL in het Belgische Roeselare. Het was een kleine geste van de zijde van Hermes naar alle werknemers van de bouwer van de 43 elektrische en 65 euro-6-bussen. Het gaf eind september voortreffelijk de uitstekende verhoudingen weer tussen fabrikant en afnemer.

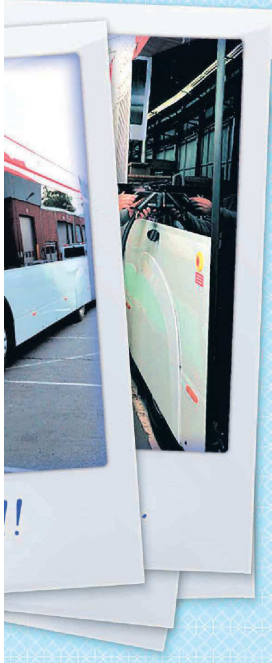
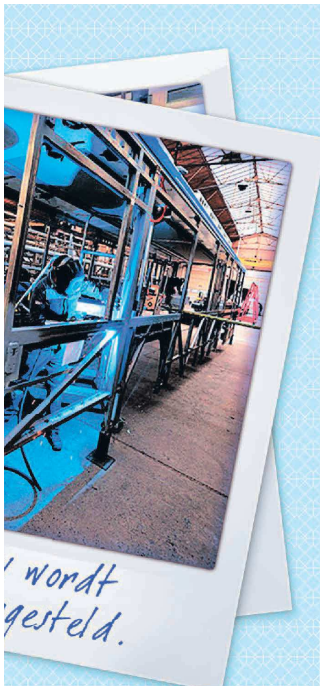


Elke bus heeft een 'lijnummer'

Op elke bus staat de bestemming aangegeven. Bijvoorbeeld Nuenen, Helmond of Strijp, om er enkele te noemen. Links van de bestemming staat het zogenaamde lijnummer. Die nummers zijn niet willekeurig gekozen.

Zo worden de bussen met een nummer in de 400, ingezet op de zogenaamde HOV-lijnen. HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Het zijn allemaal elektrische bussen, waarvan Hermes er 43 heeft.

De lijnummers die beginnen met een 300 zijn de luxe streekbussen. De bussen met een nummer in de 100 worden ingezet in de spits. De 200-serie zijn buurtbussen en de bussen met een lijnummer dat begint met 600 worden specifiek gebruikt voor het vervoer van scholieren.



“Een mooie stap in de goede richting”

De Helmondse burgemeester Elly Blanksma was een van de mensen die enkele jaren geleden aan de wieg stond van de nieuwe openbaar vervoer in Zuidoost-Brabant. Zij was toen portefeuillehouder openbaar vervoer van de toenmalige Stadsregio Eindhoven. Wat had zij destijds voor ogen en is dat uitgekomen?

“Het is een mooie stap in de goede richting”, zegt Elly Blanksma. “Het is een stap die past bij Brainport. Dé regio van innovatie, vooruitgang en ontwikkeling van Nederland. Natuurlijk valt er qua innovatie nog meer winst te boeken. Maar ik ben bijzonder trots op de kwaliteit die we nu krijgen, vooral vanwege het groene karakter. Met deze deal zijn we een enorme voorloper qua duurzaamheid, en dat willen we graag blijven. Puur omdat dat in de vezels van onze regio zit, maar ook in het belang is van de reizigers.”

Uitdaging

Duurzaam vervoer is mooi, maar wil de gemiddelde reiziger niet zo eenvoudig en comfortabel mogelijk van A naar B?

Daar is de Helmondse burgemeester het wel mee eens. “Maar”, zegt ze, “daarin zit nu juist de uitdaging. We moeten duurzame, vooruitstrevende oplossingen combineren om onze inwoners zoveel mogelijk van dienst te zijn. Dat bewijzen we in Zuidoost-Brabant al jaren, dus waarom niet in het openbaar vervoer? In deze regio maken we het verschil. Het is nu zaak het verschil te blijven maken”, aldus Blanksma. En dan met nadruk: “We hebben de slimste bedrijven, intelligentste mensen én, misschien nog wel het

belangrijkste, we doen het sámen. Heel mooi om te zien hoe Hermes en Connexxion ook vanuit die gedachte werken. Maar ook voor hen is het een uitdaging. Op dit moment zijn ze een voorloper qua duurzaamheid, maar dat willen we over tien jaar ook nog zijn. Ik ben ervan overtuigd dat het lukt als we elkaar blijven vasthouden.”

Metro

Nog steeds zit de gemiddelde Nederlander – dus ook in Brabant – liever in zijn eigen auto, dan in het openbaar vervoer. Wat kan de overheid eraan doen om – meer dan nu – mensen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer of van andere vormen van duurzame mobiliteit. Zijn daar bijvoorbeeld ook meer initiatieven van lokale overheden voor nodig?

Elly Blanksma vindt dat de overheid de inwoners tegemoet moet komen. Tussen Helmond en Eindhoven rijdt bijvoorbeeld elke acht minuten een snelle trein. Daarmee wordt het systeem van een metro benaderd. Uit onderzoek blijkt dat op dat traject steeds meer mensen de auto laten staan. “Puur omdat het sneller is”, zegt Blanksma. “Ook voor het busvervoer is dat een uitdaging. Als lokale overheden zijn we daarbij faciliterend. We kunnen ruimtescheppen, barrières wegnemen.



Burgemeester Elly Blanksma: “mooie stap.”

Bijvoorbeeld door pilots en experimenten toe te staan. En er is een beetje lef voor nodig. Pas als we samen buiten de gebaande paden denken, komen we verder. Mooi voorbeeld is de A270 tussen Eindhoven en Helmond. De enige snelweg in Nederland die we helemaal stil kunnen leggen om experimenten te doen met innovatieve mobiliteitsconcepten. Dat is op en top Brainport.”

Toekomst

Niemand kan voorspellen hoe de mobiliteit in Brabant er over pakweg vijftien jaar uitziet. Laat de wilde fantasie eens de vrije loop... Volgens de Helmondse burgemeester lachen we dan om bijvoorbeeld het spoorboekloos reizen. “Daar zijn we nu heel trots op. Maar kijk eens hoe snel de technologie zich ontwikkelt. Vijftien jaar

geleden hadden de meeste mensen geen mobiele telefoon, en kijk eens hoe afhankelijk we er nu van zijn. Over vijftien jaar rijden auto's uit zichzelf, bestaan er geen files meer, en is elektrisch rijden groter dan het rijden op benzine en diesel bij elkaar. De volgende stap is dat ook bussen en vrachtwagens die kant op gaan.”

“In Brainport werken we momenteel aan de slimste wijk van de wereld. Een wijk van pilots, van proeftuinen en vooral een smeltkroes van de meest innovatieve techniek ter wereld. Als je het mij vraagt bezitten de inwoners van die wijk geen eigen auto's meer. Het gaat niet langer om bezit, maar om gebruik. Elektrische, groene, zelfrijdende auto's op afroep: dat is hét OV van de toekomst!”



Helmondse burgemeester:

“Elektrische zelfrijdende auto's op afroep: dat is hét OV van de toekomst!”



Buurtbussen zijn razend populair in Zuidoost-Brabant

Buurtbussen zijn razend populair in de delen van Zuidoost-Brabant waar deze vorm van openbaar vervoer rijdt

Vorig jaar hebben meer dan 141.000 mensen gebruik gemaakt van een van de vele achtpersoons busjes in de minder druk bevolkte gebieden. Tot en met oktober van dit jaar telden de buurtbussen ruim 112.000 passagiers.

Met ingang van maandag 12 december, als ook voor de buurtbussen de nieuwe dienstregeling ingaat, rijden er 21 buurtbussen op zestien lijnen. Daarvoor zijn zo'n 450 chauffeurs in touw, die bij toerbeurt dienst hebben. Het gaat stuk voor stuk om zeer gemotiveerde vrijwilligers, die het geweldig vinden om zich op deze manier nuttig te maken. Veelal doen ze dat na hun pensioering.

Al die vrijwillige chauffeurs en andere vrijwillige medewerkers, zijn verenigd in een van de elf buurtbusverenigingen in Zuidoost-Brabant. Deze verenigingen worden 'gefaciliteerd' door Hermes. Die levert de busjes, verzorgt onder meer de dienstregeling, de verzekering van de voertuigen en passagiers, betaalt de brandstof en zorgt ervoor dat de busjes goed worden onderhouden.

De verenigingen zelf zijn er verantwoordelijk voor dat de busjes dagelijks (behalve in de weekenden) uitrijden en de chauffeurs de busjes bemannen. En die chauffeurs zijn werkelijk van diverse pluimage: van voormalig onderwijzer of kinderarts tot zelf – jawa – een miljonair. Chauffeur van een buurtbus: een mooiere hobby is bijna niet denkbaar.



Een van de buurtbussen met de nieuwe Bravo-uitstraling.

Monteurs in hun sas met elektrische bussen én moderne euro-6

Motorcompartiment is schoon en blijft schoon

Had je de hele dag lekker aan een paar dieselmotoren zitten sleutelen, voor het naar huis gaan je handen goed gewassen... en dan waren er toch nog wat olie-of vetresten achtergebleven. Lekker. Maar niet heus. Kon je vrouw meteen weer een schone handdoek ophangen.

Hoe anders is dat nu. Zelfs voor het 'thuisfront' zijn die elektrische bussen dus min of meer een uitkomst. Een elektromotor en de techniek daaromheen zijn namelijk heel wat anders dan een dieselmotor: geen vet of olie, geen lekkende koelvloeistof of andere viezigheid. Nee, gewoon een heel schoon motorcompartiment met dikke oranje elektriciteitsleidingen, enkele stalen behuizingen en links achter een fors bemeten elektromotor die tevens de versnellingsbak herbergt. En het mooie is: dat motorcompartiment blijft schoon.

Toch blijven vet en olie voorlopig ruimschoots aanwezig in de werkplaats van Hermes aan de Prof. Dr. Dorgelolaan in Eindhoven. Want het chassis van de bussen, inclusief de aandrijfassens, is in wezen hetzelfde gebleven, legt Corné

van Roy uit. Hij is senior-monteur bij Hermes en heeft in zijn loopbaan al heel wat generaties bussen voorbij zien komen.

Milieutechniek

"Bij de vroegere motoren spoot je wat diesel en lucht in en dat was het. Althans, bij wijze van spreken", zegt Corné. "Tegenwoordig zit er ook heel veel elektronica in. Het is lang niet meer zo simpel als het is geweest. En als je onze nieuwe euro-6-bussen neemt – we hebben er 65 van aangeschaft – daar zit veel milieutechniek in. Dat is echt enorm. Het is prachtig om te zien hoe de techniek van al die bussen in de loop der tijd is vooruit gegaan", zegt Corné trots, terwijl hij bij het motorcompartiment van een elektrische bus staat. Want dat technische hoogstandje is natuurlijk de jongste



Corné de Roy op de rand van het motorcompartiment van een van de elektrische bussen.

aanwinst voor Corné en zijn twaalf collega-monteurs van Hermes. Het aantal technici is de afgelopen paar maanden overigens uitgebreid met vier medewerkers van VDL. Corné en zijn mensen hebben weliswaar een cursus gehad over allerlei aspecten van de elektrische bus, maar ook voor VDL valt er in de dagelijkse Brabantse

praktijk nog veel te leren over dat achttien meter lange gevaarte. Zo worden er bijvoorbeeld dagelijks allerlei gegevens 'afgetapt' en wordt de rijklijk aanwezige software indien nodig bijgesteld.

Wielheffers

In de werkplaats van Hermes staan zes nieuwe 'instrumenten'

die nodig zijn voor het periodieke onderhoud van de enorme gevaartes. Zogenaamde wielheffers. Daarop komen de 16,5 ton wegende bussen te staan als de monteurs onder de bus aan de slag moeten. Ze zijn speciaal aangeschaft voor dit vervoermiddel, want ze kunnen nu eenmaal niet op de gebruikelijke brug.



Hermes gaat OV toegankelijker maken voor laaggeletterden

Reisinformatie moet veel eenvoudiger

Tienduizenden mensen uit Eindhoven en omgeving kunnen nauwelijks lezen of schrijven. Zij zijn, zoals dat heet, laaggeletterd. Ze kunnen vaak alleen maar hun naam en wat eenvoudige zinnen schrijven en lezen. Velen van hen hebben bovendien moeite met cijfers.

Het gaat in de regio Eindhoven om bijna elf procent van de bevolking. Twee derde van hen is autochtoon. Ze zijn hier dus geboren en getogen.

Voor de gemeente Eindhoven is het bestrijden van die laaggeletterdheid een van de speerpunten van haar beleid. Want deze mensen kunnen niet optimaal deelnemen aan de maatschappij. Het gebruik van computers is voor hen vaak ondoenlijk, recepten van medicijnen kunnen ze niet lezen, ze kunnen hun kinderen of kleinkinderen niet voorlezen... Maar ook de meeste informatie in het openbaar vervoer voor is hen onbegrijpelijk. Hermes wil er wat aan doen.

'Ontdekkingsreis'

Als eerste stap heeft Hermes afgelopen zomer een korte bustocht gemaakt met een groep laaggeletterden. Dat gebeurde in samenwerking met de Stichting Lezen en Schrijven en de sociale werkvoorziening Ergon. Doel daarvan was uit te vinden, waar deze mensen allemaal tegenaan lopen. En de uitkomst van deze 'ontdekkingsreis' was soms verbazingwekkend. Maar bevestigde tegelijkertijd wat Hermes eigenlijk al vermoedde: informatie is veelal nodeloos ingewikkeld of verwarrend. Stel, je wilt naar Nuuenen-centrum. Dan verwacht je toch minstens een halte waarbij de omgeving wat 'stadsse trekjes' heeft met bijvoorbeeld een winkelcentrum. Niets daarvan. De directe omgeving van Nuuenen-centrum bestaat uit een keurig plantsoentje met daaromheen enkele rijtjes met keurige



In de zomer van dit jaar heeft Hermes een busrit gemaakt met een groep laaggeletterden. Doel was om te onderzoeken waar zij in het openbaar vervoer tegenaan lopen.

nieuwbouwhuizen. Erg verwarrend.

TNO

Nog een voorbeeld: de halte TNO. Het klinkt zo eenvoudig, TNO. Maar een laaggeletterde kan daar geen 'chocola' van maken. "Ik ken woorden als 'de' en 'het' en 'een', maar TNO... Dat is een woord dat ik niet begrijp", aldus een van de

laaggeletterden tijdens de ontdekkingsreis.

En dan de sticker die in elke bus zit: "Dit voertuig is voorzien van camera-bewaking". Veel te moeilijk, zeggen mensen die amper kunnen lezen of schrijven. Daarom niet gewoon een heel eenvoudige sticker met daarop alleen een afbeelding van een camera, stelde een andere deelnemer tijdens de bustocht voor.

Makkelijk gezegd natuurlijk, maar veel zaken rond de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer in Zuidoost-Brabant waren al geregeld. Die konden niet meer op tijd worden aangepast.

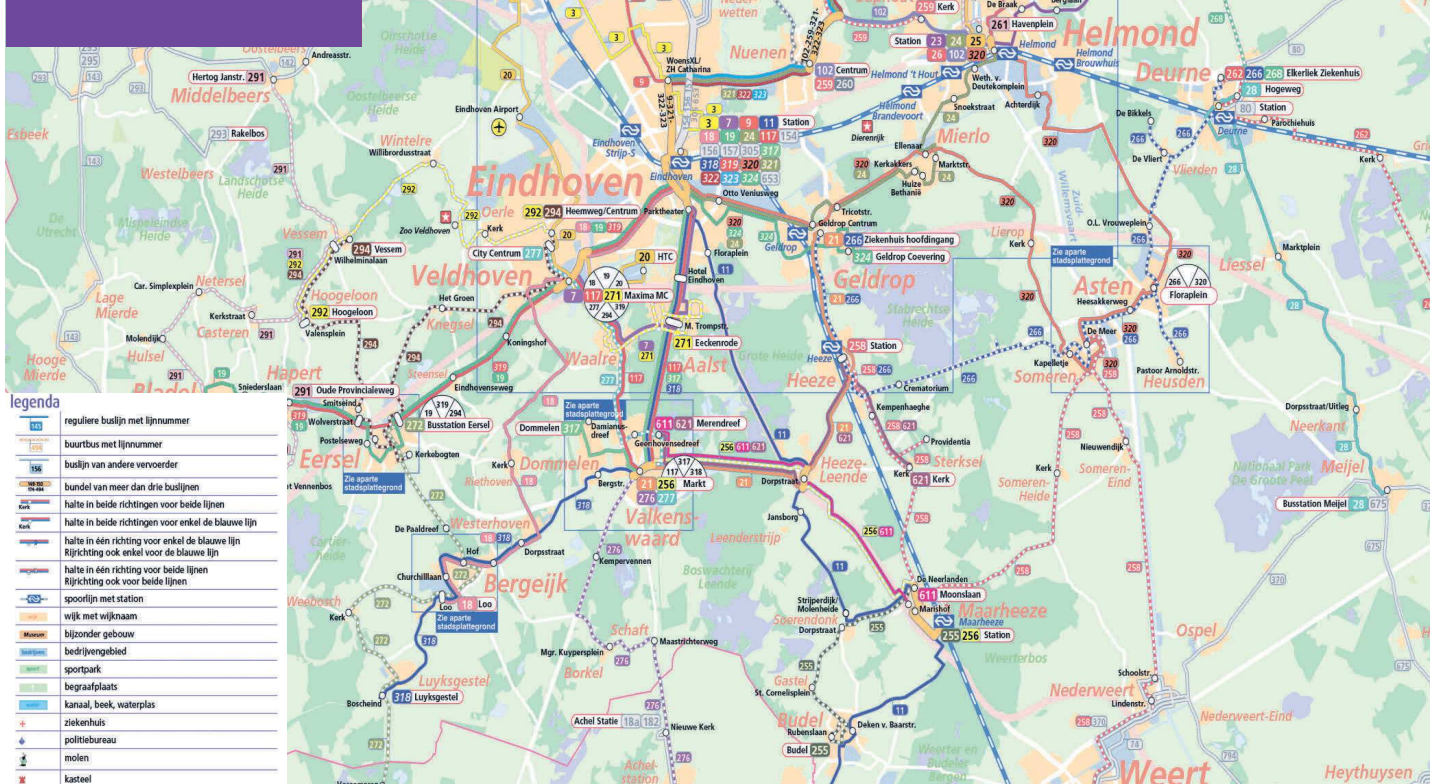
Fontys Hogeschool

Hermes wil samen met de Stichting Lezen en Schrijven de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor laaggeletterdheid op een meer fundamentele manier aanpakken. Studenten van

de Fontys Hogeschool in Eindhoven krijgen daarvoor twee onderzoekopdrachten. Samen met de Stichting Lezen en Schrijven en het Taalhuis in Eindhoven zal onder meer worden onderzocht hoe al die duizenden die nauwelijks kunnen lezen en schrijven, kunnen worden bereikt. Want dat is een van de grote problemen. Op allerlei manieren proberen zij namelijk uit schaatte hun handicap te verbergen. Uit dat deel van het onderzoek volgt een strategisch advies.

Tegelijkertijd zal, zo is het voorstel door een andere student en inventarisatie worden gemaakt van alle ov-reisinformatie en gaat worden onderzocht wat daar aan kan worden vereenvoudigd. Beide onderzoekstrajecten beginnen in februari en duren tot eind juni volgend jaar. Daarna begint in het najaar de invoering van de voorgestelde maatregelen. Vanuit het hele land en ook van de zijde van andere vervoersbedrijven, is grote belangstelling voor dit project.

Alle informatie over het openbaar vervoer in Brabant vind je op www.bravo.info



Vanaf 11 december geldt de nieuwe dienstregeling Belangrijkste wijzigingen op een rijtje

Op een aantal nieuwe verbindingen gaat Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) rijden. Op deze drukke routes gaan de bussen vaker en sneller rijden. Bovendien worden hiervoor volledig elektrische bussen van 18 meter lang ingezet. Daarnaast worden op de drukke streeklijnen in de regio nieuwe bussen ingezet, die extra comfort voor de reizigers bieden.

HOV-lijn 405 naar Achtse Barriër is nieuw. Deze lijn vervangt de oude lijn 1, maar heeft dezelfde route en haltes.

HOV-lijn 406 naar Ekkersrijt is nieuw. Deze lijn vervangt de oude lijn 11, maar heeft dezelfde route en haltes.

HOV-lijn 407 naar High Tech Campus gaat vaker rijden en volgt vanaf het station de HOV-baan Vestdijk. Deze bus slaat geen haltes meer over. Naar het station blijft de route via de Keizersgracht ongewijzigd.

HOV-lijnen met 13 meter bussen (niet elektrisch).

HOV-lijn 317 naar Aalst-Valkenswaard-Dommelen is nieuw. Deze lijn vervangt de oude lijn 171 en 170, maar heeft dezelfde route en haltes.

HOV-lijn 318 naar Aalst-Valkenswaard-Bergeijk-Luyksgestel is nieuw. Deze lijn vervangt de oude lijn 172 en heeft dezelfde route en haltes. Tussen Valkenswaard en Eindhoven vormen lijn 317/318 een frequente en snelle verbinding.

HOV-lijn 319 naar Eersel-Bladel-Reusel is nieuw. Deze lijn vervangt de oude lijn 149 en heeft dezelfde route.

HOV-lijn 320 naar Geldrop-Asten-Someren-Helmond is nieuw. Deze lijn vervangt de oude lijn 20, maar heeft dezelfde route.

HOV lijnen 321/322/323 naar Nuuen-Gemert zijn nieuw. Deze lijnen vervangen de oude lijnen 21/22 en 121/122. De lijnen gaan rijden via de nieuwe HOV-baan via Winkelcentrum Woensel, de Sterrenlaan en de nieuwe woonwijk Nuuen-west. Vanuit Nuuen en Gemert zijn daardoor nieuwe bestemmingen bereikbaar met deze frequente en snelle lijnen. Vanaf Gemert rijdt lijn 321 door naar Boekel Kerkstraat, lijn 322 naar Gemert Slenk en 323 naar Boxmeer station, met overstap op de trein richting Nijmegen-Arnhem. Gemert (en Helmond) houden met lijnen 25/26 een verbinding met Uden. Omdat de lijnen 321/322/323 een andere route gaan rijden blijft lijn 6 een alternatief naar de Eisenhouwerlaan - Prof. Dr. Dorgelolaan.

HOV-lijn 324 naar Geldrop Coevering is nieuw. Deze lijn vervangt de oude lijn 10 en heeft dezelfde route en haltes.

INFORMATIE PER LIJN
Lijn 1 naar bedrijventerrein De Hurk vervangt de oude lijnen 14 en 116. Aangezien er 's avonds en in de weekenden weinig vraag is naar vervoer van en naar De Hurk rijdt deze lijn op die momenten een ingekorte route.

Lijn 2 rijdt dezelfde route als de huidige lijn 2 naar Blixembosch-oost, en rijdt dan vervolgens via de Sartrelaan door naar Blixembosch-west (voorheen lijn 3).

Lijn 3 rijdt tot de Hondsruglaan dezelfde route als de oude lijn 3, maar rijdt vervolgens door via de Huizingalaan, Marathonloop en de route van lijn 144 naar Best station NS. Reizigers met de bestemming Blixembosch-west kunnen voortaan gebruik maken van lijn 2.

Lijn 4 naar Heesterackers; lijnnummer en route zijn ongewijzigd

Lijn 5 naar 't Hofke; lijnnummer en route zijn ongewijzigd. Lijn 55 vervalt.

De nieuwe dienstregeling is tevens aangegrepen om de buslijnen logischer te nummeren. Een aantal buslijnen heeft daardoor een ander lijnnummer gekregen:

- De 100-reeks is voor bussen die alleen in de spits rijden.
- De 200-reeks is voor de buurtbussen.
- De 300-reeks is voor de luxere streekbussen.
- De 400-reeks is voor het HOV met nieuwe elektrische bussen.
- De 600-reeks betreft scholierenlijnen.

INFORMATIE HOV-LIJNEN

HOV-lijnen met elektrisch bussen

HOV-lijn 400-401-402: lijnnummers en routes zijn ongewijzigd.

HOV-lijn 403 naar Veldhoven-Oerle is nieuw. Deze lijn vervangt lijn 18, maar heeft dezelfde route en haltes als lijn 18.

HOV-lijn 404 naar Summa College rijdt voortaan via de HOV-baan Montgomerylaan en via Winkelcentrum Woensel.

Lijn 6 naar Nuenen-centrum en –oost; lijnnummer is ongewijzigd. De route is vrijwel gelijk behalve dat de halte Opetersepad wordt aangedaan. Halte Spotvogelstraat vervalt vanwege de reconstructie bij het busstation Nuenen-centrum. Reizigers kunnen gebruik maken van halte Refeling of Opetersepad.

Lijn 7. Het lijnnummer is ongewijzigd. Deze lijn rijdt naar Aalst-Waalre-Máxima Medisch Centrum en volgt vanaf het station de HOV-baan Vestdijk. Omdat lijn 7 in Eindhoven de HOV-baan volgt en dus niet meer via de Roosten rijdt (zie ook lijn 17) is de rijtijd korter. In Aalst-Waalre is de route ongewijzigd.

Lijn 8 naar Acht. Het lijnnummer is ongewijzigd. Deze lijn rijdt vrijwel dezelfde route, maar via Prinsenjacht (oude lijn 144). De weinig gebruikte route naar bedrijventerrein Kapelbeemd vervalt.

Lijn 9 naar Ekkersrijt-Son en Breugel: Deze lijn rijdt vrijwel de gehele route van de oude lijn 109. In Son is de route wel gewijzigd, lijn 9 rijdt hier via de Amerikalaan in plaats van via de Gentiaanlaan.

Lijn 10 is een nieuwe. Deze lijn rijdt via NS/station Strip-S naar bedrijventerrein De Schakel (Nieuw Acht of Mispelhoef). Hierdoor heeft deze lijn ook verbinding met Eindhoven Airport.

Lijn 11 naar Maarheeze, Soerendonk, Budel en Weert vervangt de oude lijn 173, met grotendeels dezelfde route en haltes. Halte Soerendonk Dorpstraat vervalt, hiervoor komt de halte Strijperdijk / Molenheide in de plaats.

Lijn 12 naar Gijzenrooi is ongewijzigd.

Lijnen 15 en 16 naar Veldhoven vervangen de oude lijnen 15 en 19 in Eindhoven. Ze eindigen in Veldhoven bij het Máxima Medisch Centrum. Reizigers voor Koningshof kunnen gebruik maken van lijn 319 of 19. De voormalige lijn 16/116 vervalt. Reizigers in Veldhoven Zeelst kunnen lijn 20 nemen, reizigers in Cobbeek lijn 402.

Lijn 17 is ingekort tot Roosten. Reizigers naar de High Tech Campus Eindhoven gebruiken lijn 407. Reizigers in Aalst maken gebruik van de lijn 7, 317, 318 of buurtbus 271.

Lijn 18 naar Bergeijk via Veldhoven vervangt de oude lijn 174. Deze lijn rijdt vrijwel dezelfde route, maar rijdt in Veldhoven via de Dorpstraat (omdat lijn 15 naar het Máxima Medisch Centrum rijdt). Voor Bergeijk is lijn 18 een alternatief (via Veldhoven) voor HOV-lijn 318. Lijn 318 rijdt vaker en sneller naar Eindhoven via Valkenswaard.

Lijn 19 naar Bladel vervangt de oude lijn 150. Deze lijn rijdt dezelfde route tot Bladel busstation.

Lijn 20 is een nieuwe ringlijn aan de westkant van Eindhoven. Deze lijn verbindt een aantal werklocaties aan de westkant van Eindhoven met elkaar: High Tech Campus, Máxima Medisch Centrum Veldhoven, ASML, City Centrum Veldhoven, Meerhoven, Flight Forum, Eindhoven Airport en Best station-NS. Deze lijn vervangt de oude lijn 103. Voor reizigers betekent dit dat zij tussen deze locaties rechtstreeks kunnen reizen, terwijl zij voorheen moesten overstappen op Eindhoven Station.

Lijn 21 is een nieuwe 'maatwerk lijn', die Valkenswaard, Heeze en Leende verbindt met het St. Annaziekenhuis en het centrum van Geldrop. (Voor de huidige lijnen 21/22 zie uitleg 321/322/323).

Lijn 23 naar Boxmeer is ongewijzigd.

Lijn 24 is ongewijzigd, maar stopt weer bij alle haltes.

Lijnen 25/26 rijden van Helmond naar Gemert en Uden en vervangen de oude lijnen 25/125 en delen van de oude lijn 121. Lijn 25 rijdt via Beek en Donk en Aarle-Rixtel, lijn 26 via Helmond-noord.

Lijn 28 vervangt de oude lijn 26 met dezelfde route.

Lijnen 51-54 Helmond: routes blijven grotendeels ongewijzigd, maar lijn 52 en 54 rijden een lus door Rijpelberg, respectievelijk Brouwhuis.

SPITSLIJNEN

Lijn 101 vervangt de oude lijn 146 naar Breeven met dezelfde route.

Lijn 102 Nuenen-Stiphout-Helmond vervangt in de spits de oude lijn 22, in aanvulling op buurtbus 259.

Lijn 104 TU/e blijft ongewijzigd.

Lijn 117 is nieuw. Deze lijn rijdt een aantal spitsritten naast lijn 317/318 Eindhoven-Valkenswaard-Waalre-Máxima Medisch Centrum. Valkenswaard krijgt hierdoor in de spits een rechtstreekse verbinding met het Máxima in Veldhoven.

Lijn 150 naar de Automotive Campus vervangt de oude lijn 50 met dezelfde route.

BUURTBUSSEN

De routes van de buurtbussen blijven grotendeels ongewijzigd, maar lijnnummers veranderen. Alle buurtbussen krijgen een lijnnummer dat begint met een 2. Om een voorbeeld te geven: buurtbus 458 wordt buurtbus 258.

Buurtbus 255 is de ingekorte buurtbuslijn 455 van Budel tot Maarheeze. Tussen Valkenswaard, Leende, Heeze en Geldrop kan men gebruik maken van de nieuwe lijn 21.

Buurtbus 256 is nieuw en verbindt Valkenswaard met Leende en Maarheeze.

Buurtbus 259 is nieuw en verbindt Stiphout, Nuenen, Gerwen, Lieshout en Beek en Donk.

Buurtbus 260 naar Best vervangt oude lijn 460. De route in Son is gewijzigd. Deze rijdt vanaf 11 december via de Boslaan – Hendrik Veenemanstraat – Planetenlaan en Piet Heinlaan.

Buurtbus 268 rijdt voortaan tot Elsendorp, voor Boekel kan men in Gemert overstappen op lijn 25/26 of 321.

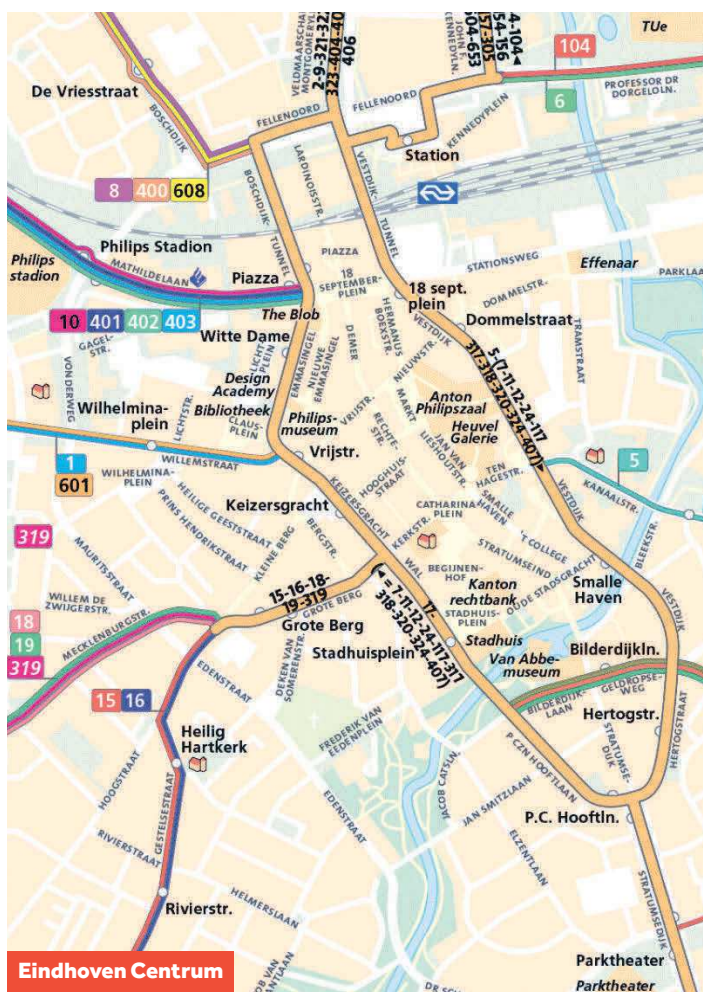
FLEXBUSSEN

Flexbus 513 is ongewijzigd. Lijn 555 vervangt de oude lijn 552 met dezelfde route en haltes.

SCHOLIERENLIJNEN

Lijn 601 vervangt lijn 186
Lijn 604 vervangt lijn 184
Lijn 608 vervangt lijn 189
Lijn 611 vervangt lijn 196
Lijn 621 vervangt lijn 195

Scholierenlijnen 181, 185, 187 en 198 vervallen, omdat het aantal ritten op de reguliere lijnen is toegenomen. Scholieren van lijn 185 bijvoorbeeld kunnen gebruik maken van 401, 402 of 403.



Grondwerk Riolering Bestratingen



Kraanwerk Transport

Om de start van het nieuwe openbaar vervoer Zuidoost-Brabant mogelijk te maken, heeft de firma Bouwman bij diverse vestigingen het grond- en straatwerk verzorgd.

Directie en medewerkers van de firma Bouwman wensen alle inwoners van Zuidoost-Brabant heel veel fijne reiskilometers!

J. BOUWMAN Jr. B.V.

OOSTERBEEK 026-3332017

Milieueisen steeds strenger

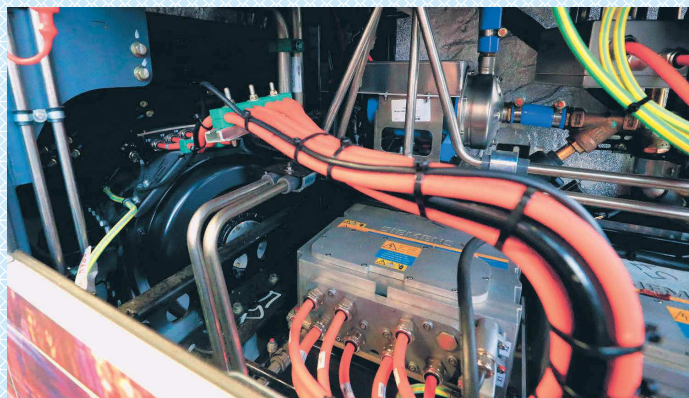
De eisen voor de uitstoot van schadelijke stoffen van dieselmotoren zijn de afgelopen jaren steeds strenger geworden. Van euro-0 in 1999 tot euro-6 nu.

Europa kent sinds januari 2014 een euro-6-wetgeving voor zware bedrijfsvoertuigen, waaronder bussen en touringcars.

Vooraf de eisen voor de uitstoot van NOx (stikstofoxide) en Pm (roetdeeltjes/fijnstof) zijn daarbij sterk aangescherpt. Stikstofoxide is schadelijk voor de ozonlaag en Pm is schadelijk voor mens en milieu.

Tot en met euro-5 lag de nadruk vooral op het terugdringen van de uitstoot van giftige gassen als NOx. Nadien – bij EEV en euro-6 – is ook de uitstoot van roet en fijnstof aangepakt. In vergelijking met de euro-5-norm wordt voor euro-6 de uitstoot van stikstofoxiden met nog eens 77% worden teruggebracht en die van roetdeeltjes met 66%. Een enorme vooruitgang.

EEV staat voor 'Enhanced Environmentally friendly Vehicle'. Deze bussen worden met name de laatste jaren veel gevraagd in steden, die milieu hoog in het vaandel hebben staan.



Vervolg van pagina 3



moesten heel anders worden. Het komt er namelijk heel nauwkeurig op aan welke bus op welk tijdstip naar de remise komt om opgeladen te worden, waar die wordt gestald en moet worden opgehaald. "Bovendien mogen onze reizigers er niets van merken, dat we bussen in en uit de dienstregeling laten lopen om op te laden", aldus Van Hout. "De discipline bij onze chauffeurs moet dan ook bijzonder hoog zijn om de juiste dingen te doen."

Beter product

De Hermesdirecteur heeft er alle vertrouwen in dat de overgang vanaf 11 december soepel zal verlopen en ook dat de reizigers uitstekende vervoersvoorzieningen krijgen.

Van Hout: "Allereerst zullen we moeten bewijzen, dat onze reizigers met dit nieuwe vervoer een beter product krijgen. Dat het hen helpt om beter mobiel te zijn, met meer en vaker openbaar vervoer, nieuwe verbindingen, beter comfort en meer milieuvriendelijkheid. Daarnaast hopen we niet alleen meer bestaande reizigers te kunnen vervoeren, maar ook nieuwe reizigers te trekken. Vooral ook forensen. Zij kunnen op de snelle streekbussen alvast gewoon werken op de klaptafeltjes op de stoelleuning voor hen, met wifi en usb-aansluitingen bij de hand. Naar Eindhoven Airport wordt de

reisfrequentie uiteindelijk zelfs veertien keer per uur.

Connexion

Hermes is als dochter van Connexion OV, onderdeel van het wereldwijde moederbedrijf Transdev, bijzonder bevoorrecht om met de inhoudelijke steun en financiële support van het moederbedrijf deze eerste grote stap op zero emissie gebied te kunnen maken. Van Hout: "Zonder deze steun en expertise van vele Connexioncollega's zou het zeker onmogelijk zijn geweest om dit voor elkaar te krijgen. Gelukkig zit daar enorm veel kennis en ervaring en daar zijn we ook zeer blij mee" Ook voor hen is het een uitdaging geweest om te zien of alles wat in de aanbesteding op papier is bedacht, ook werkelijkheid kon worden. En ik vind dat we hen in deze concessie zeer zeker dankbaar moeten zijn voor hun geweldige inspanningen. Daarbij is de concessie Zuid-oost-Brabant ook voor Connexion en Transdev het eerste grote uithangbord waar we de concurrentie en andere opdrachtgevers kunnen laten zien, waartoe we inmiddels in staat zijn. Geen beloftes meer of ideeën, maar daadwerkelijke uitvoering.

Spannend

Van Hout is daar niet bang voor. "We hebben nu de modernste bussen-

vloot van Europa. We laten hier zien dat volledig elektrisch busvervoer mogelijk is. Dat is spannend, want elektrisch vervoer op deze schaal is nog nooit vertoond en er moet achter de schermen heel veel voor georganiseerd en aangepast worden. Daar nemen we dus een risico mee. Maar dat doen we wel heel bewust, want door ambitieus te zijn maken we ook ontwikkelingen mogelijk. Als we allemaal op elkaar gaan wachten, omdat we het risico niet aandurven, gebeurt er niets. Dat past niet bij deze innovatieve regio. Wij durven hier voorop te lopen en daar ben ik heel trots op!

Transdev

Ook binnen Transdev is wereldwijd de inzet van zero emissievoertuigen in het openbaar vervoer inmiddels een van de grootste speerpunten, naast de inzet van kleinschalig vervoer aan de zogenaamde onderkant van de vervoersmarkt. In mei van dit jaar heeft de moedermaatschappij uit Frankrijk haar jaarlijkse wereldwijd innovatie congres in Eindhoven gehouden, omdat het openbaar vervoer in deze regio wereldwijd koploper is. "Daar zijn we binnen Connexion en Hermes uiteraard trots op. Veel van onze collega's uit het buitenland komen hier kijken hoe het gaat, tot aan Singapore toe, zo als ook wij kunnen profiteren van elders in de wereld opgebouwde kennis."



Juul van Hout overtuigd van het succes:

"Trots dat we voorop durven te lopen"

Start 11 december

Voor het eerst wordt nu op grote schaal met volledig elektrisch vervoer gereden. Dat betekent nogal wat. Hermesdirecteur Juul van Hout: "We moesten vooral in de techniek en de logistiek nieuwe dingen bedenken en uitvoeren. Zo moesten we bijvoorbeeld een trafohuisje van maar liefst 16 meter breed, 4 meter diep, 3 meter hoog en ook nog eens 3 meter diep aanschaffen, om die enorme hoeveelheid krachtstroom die we nodig hebben, binnen te kunnen krijgen. En ook moesten we de remise helemaal aanpassen aan de 42 laadpalen die we daar uiteindelijk nodig hadden!

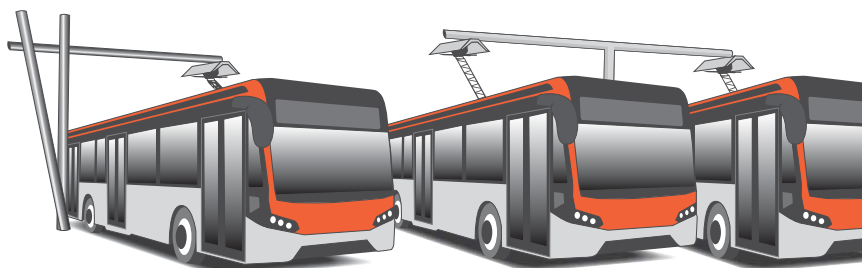
Chauffeursroosters

Een andere belangrijke zaak is de roosters van de chauffeurs. Die



Charging urban life for cleaner and healthier cities

heliox



Chauffeurs lyrisch over nieuwe e-bussen

“Dit is echt top, super”

Maaïke Jansens zit al bijna acht jaar achter het stuur van de bussen van Hermes. Cemal Findikli zelfs al 35 jaar. Heel wat ervaring dus met hoe een bus voelt, hoe hij rijdt en hoe het comfort is voor de passagiers. Maar dit, de elektrische bussen... dat is echt top. Super.



Maaïke en Cemal zijn lovend over de nieuwe elektrische bussen, die vanaf 11 december worden ingezet.

Lovend

Cemal is al net zo lovend: "Het is een heel fijne bus. Je komt bij wijze van spreken uitgerust thuis. Ik rij er graag mee. Die nieuwe bussen rijden zo enorm soepel...En hij is ook heel erg lekker voor de passagiers. Heel comfortabel en natuurlijk heel erg stil. Bijna geen geluid. Wat dat betreft heeft Hermes er alles aan gedaan om een reis zo prettig mogelijk te laten verlopen."

Maaïke: "Je kunt gemakkelijk instappen door de vier deuren, er is een geheel vlakke vloer, bij elke stoel is een usb-aansluiting, natuurlijk is er wifi in de bussen..."

Het Nieuwe Rijden

Voor de chauffeurs is het belangrijk dat zij om een aantal redenen rustig rijden met de elektrische bussen. Te snel optrekken en te hard rijden kost nu eenmaal onnodig veel stroom. "Maar", zegt Maaïke, "we worden ook wel gedwongen niet te hard te rijden. We rijden immers in de stad." Daar kan Het Nieuwe Rijden dan ook uitstekend worden toegepast: laten uitrollen als je ziet dat een

verkeerslicht op oranje of rood staat, niet te snel optrekken. Bij en laag toerental schakelen – ook onderdeel van Het Nieuwe Rijden – hoeft niet, want alle bussen zijn al jarenlang voorzien van een 'automaat'. Bij het remmen wordt er overigens weer wat energie (stroom) die daarbij vrij komt, opgeslagen.

Warmte- en koudetest

De afstand die elektrische voertuigen kunnen rijden, is niet alleen afhankelijk van de capaciteit van de batterijen, de wijze waarop wordt gereden, maar ook van allerlei andere omstandigheden. Denk bijvoorbeeld aan kou en warmte. 's Winters moet de verwarming in de bus aan. Dat kost stroom. En 's zomers is het wel prettig als bij bepaalde omstandigheden ook de airco aan is.

De door VDL gebouwde bussen zijn daar uitvoerig op getest. In de fabrieken bij VDL in het Belgische Roeselare hebben ze bij een temperatuur van 35 graden op de rolterbank gestaan en in Praag hebben ze een koudetest ondergaan.

Een bus met een trambel...

De elektrische bussen zijn superstil. Je hoort ze niet. Dat zou gevaar op kunnen leveren als voetgangers en andere weggebruikers niet horen dat de bussen op bijvoorbeeld het drukke busstation vertrekken of over de vrije busbaan rijden. Daar heeft Hermes wat op gevonden: elke elektrische bus is uitgerust met het geluid van een trambel, zoals die ook wordt gebruikt in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. Bij het wegrijden kan onderweg de chauffeur daarmee de voetgangers en andere weggebruikers waarschuwen dat ze niet meer voor de bus langs moeten lopen. Alle chauffeurs zijn in de opleiding speciaal getraind om aan dit nieuwe effect aandacht te besteden om daarmee de veiligheid nog beter te kunnen waarborgen.

Alle stroom is groen en komt uit Brabant

Alle elektriciteit die gebruikt wordt voor de elektrische bussen, is groene stroom. Deze vorm van energie is afkomstig uit Brabant. Deze geproduceerde energie wordt opgewekt door wind, biomassa en zon. Een mooie en duurzame vorm van het steunen van de regionale economie en stimuleren van duurzame energieproductie. Als er onder bepaalde omstandigheden onvoldoende Brabantse groene stroom geleverd kan worden, dan komt de groene stroom, in dit geval dan windenergie, in elk geval uit Nederland, zo heeft Hermes afgesproken met de provincie Brabant.

Wagenpark telt 235 bussen

Het wagenpark van Hermes in Zuidoost-Brabant telt met ingang van 11 december 235 bussen.

Maar liefst 43 bussen zijn volledig elektrisch en hebben dus geen uitstoot. Deze gelede bussen van busbouwer VDL zijn 18 meter lang.

Daarnaast zijn er bij VDL 65 nieuwe euro-6-bussen van bijna 13 meter aangeschaft. Deze bussen behoren tot de generatie met de schoonste dieseltechnologie en zijn daardoor amper vervuילend voor het milieu.

Uit het huidige wagenpark worden 62 VDL Ambassador streekbussen van 12 meter, 32 stadsbussen van – eveneens 12 meter – van het merk MAN ingezet en 31 achtpersoons busjes voor de flexlijnen en buurtbuslijnen.



Maaïke en Cemal:

“Als je gestresst naar je werk gaat, kom je weer ontspannen terug”



Alle chauffeurs spreken Engels

Eindhoven en omgeving telt veel buitenlanders. En elke dag maken honderden van deze zakenmensen en toeristen onder meer gebruik van de bus die hen van Eindhoven Airport naar de stad brengt. Bovendien werken veel buitenlanders bij bedrijven in de regio.

Het is daarom niet meer dan vanzelfsprekend, dat alle chauffeurs van Hermes zich goed verstaanbaar kunnen maken in het Engels. De afgelopen maanden heeft Hermes om die reden onder zo'n 550 medewerkers een zogenaamde nulmeting uitgevoerd om in kaart

te brengen hoe het gesteld is met hun Engels. Hermes werd daarbij geholpen door enkele buitenlandse studenten van de TU/e die met de chauffeurs gesprekjes voerden waarin allerlei 'vaktermen' naar voren kwamen: waar moet ik overstappen, hoeveel kost een

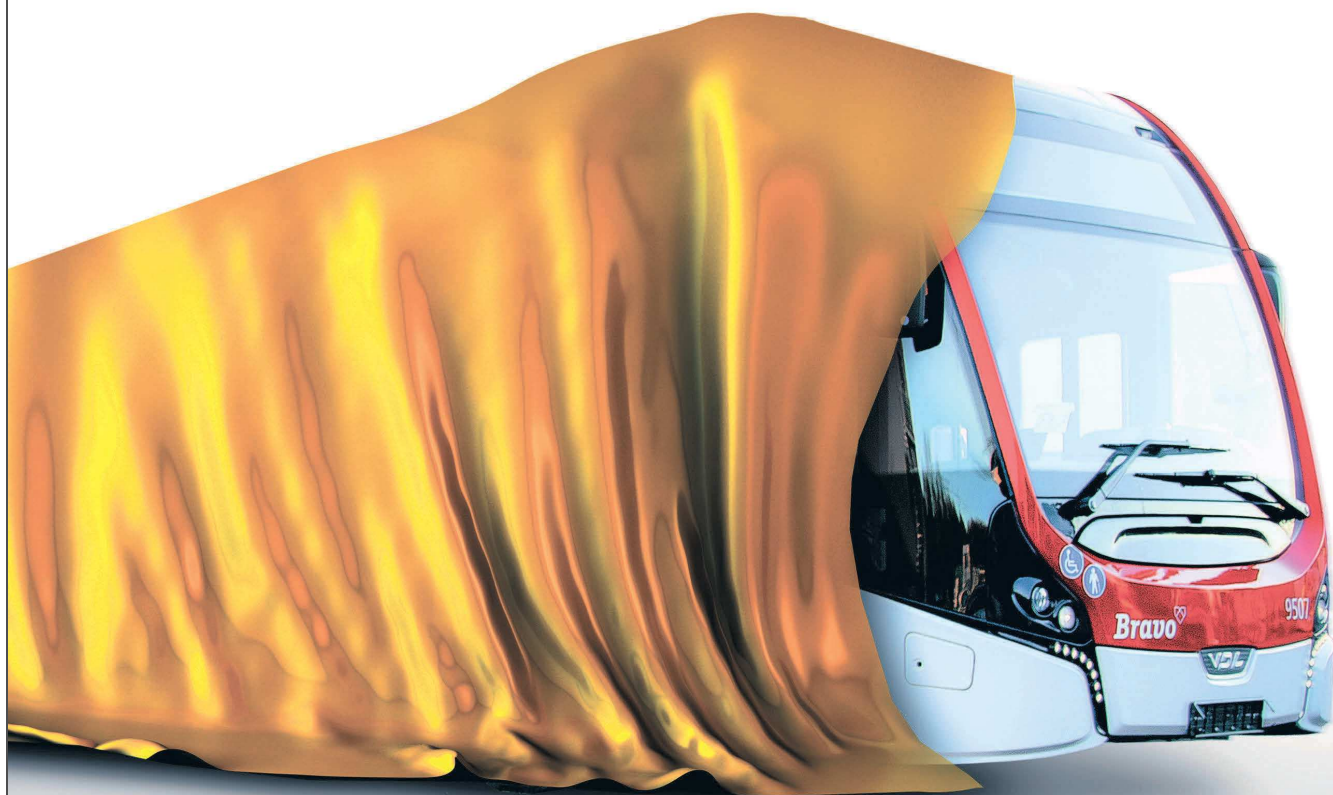
buskaartje, hoe laat vertrekt de laatste bus... noem maar op. De vragenlijsten met tal van zinnen waren gemaakt aan de hand van de praktijkervaringen van de chauffeurs zelf.

Connexion Academy

Voor de chauffeurs, van wie het Engels onvoldoende is, volgt binnenkort een aanvullende cursus. Die is opgesteld door de Connexion Academy, het eigen op-

leidingsinstituut van Hermes.

"De resultaten van de nulmeting waren overigens best goed", zegt Esther te Winkel, HR-manager bij Hermes. "Het was natuurlijk geen hbo-niveau, maar dat hoeft ook niet. Het gaat erom, dat onze chauffeurs zich goed verstaanbaar kunnen maken tegenover onze buitenlandse passagiers en dat is op deze manier goed gelukt. Er wordt niet van hen verwacht dat ze een heel gesprek kunnen voeren."



BUS & COACH

VDL FELICITEERT HERMES

Wij zijn trots! Onze innovatieve elektrische bussen gaan rijden in Eindhoven, de thuisbasis van VDL Groep.

Wij feliciteren Hermes, alle inwoners van Eindhoven en de provincie Noord-Brabant met deze eerste stap naar volledig zero emissie openbaar vervoer.

- HIGHTECH TOELEVERANCIER
- AUTOASSEMBLAGE
- BUSPRODUCENT
- DIVERSE EINDPRODUCTEN

Kracht

door samenwerking