

reisinformatie van 9292. Van Oort: "Nee, die zitten niet in de Crisiscactus, maar die kunnen natuurlijk wel worden toegevoegd. De cactus is immers een 'levend' denkraam."

'ov is al toegankelijker'

Het schot tussen openbaar vervoer en contractvervoer voor leerlingen, gehandicapten en ouderen mag van de adviseurs van Goudappel Coffeng wel weer eens open. Dat is toch allang een open deur? Van Oort: "Dat weet ik nog zo niet. Ik heb er in elk geval geen moeite mee hem weer eens open te trappen. Laten we niet vergeten dat het gewone openbaar vervoer met alle aanpassingen aan materieel en haltes de laatste tien jaar fysiek veel toegankelijker is geworden. Ook daar geldt dat er tussen het gewoon openbaar vervoer en het Wmo- en leerlingenvervoer een financieel schot staat. Daar zou best weer wat meer integraal gedacht kunnen worden: zou een deel van de contractvervoer-klienten niet met de gewone bus meekunnen?" Baas: "Bij gemeenten zie ik daarvoor ook wel prikkels. Want die moeten ook op de Wmo-uitgaven bezuinigen. En hoe het dan over de potjes en partijen verdeeld wordt, dat zien we later wel."

Rekenmodel bouwen

Van Oort: "Er zijn ook paradoxen en interacties bij elke mogelijke maatregel. Bezuinigen op investeren in doorstromingsmaatregelen is een kostenbesparing. Maar het kan betekenen dat je tegelijk niet kunt besparen op de exploitatie door inzet van minder voertuigen bij een hogere rijsnelheid. Wat kost infrastructuur en wat is daarvan de opbrengst in de exploitatie? Dat moet expliciet worden afgewogen. Of als je op zondag de conducteurs weg doet, kunnen ritten op bepaalde lijnen en tijden blijven rijden. Op politiek niveau worden zulke afwegingen vaak lastig. Met de CrisisCactus kun je zulke keuzes in elk geval helder maken." Baas: "Er zijn zoveel gevoeligheden waar politici liever niet over praten, zoals de uitgaven voor sociale veiligheid. Bij bezuinigingsideeën moet centraal staan: wat is kansrijk? Kansrijk is een maatregel waarvoor draagvlak is, die werkelijk financieel effect heeft en een korte realisatietermijn. Dat kan trouwens per concessiegebied verschillen. Bijvoorbeeld het afschaffen van tariefreductieregelingen scoort op draagvlak in de samenleving zo-zo, op financieel effect helder, en je kunt het direct invoeren."

Van Oort: "Met de CrisisCactus geven we nog geen kwantificeringen in euro's. Hoeveel exact de tarieven bijvoorbeeld extra omhoog moeten om niet te hoeven schrappen in de dienstverlening." Baas, afgestudeerd in technische wiskunde aan de TU Delft: "Tussen afzonderlijke bezuinigingsmaatregelen bestaan interacties. Niet investeren in infrastructuur kan dus minder besparingen op exploitatie mogelijk maken. Ik ben al aan het kijken of ik hiervoor een eenvoudig rekenmodel kan ontwikkelen, zodat je in één keer doorgerekend krijgt wat het integrale effect is van een ingreep. Het vergt heel wat inspanning om zoiets te bouwen, zeker als je het goed wilt doen. Maar ik denk wel dat het kan."

DAF Museum 1 en 2 oktober: 80 jaar DAF-bushistorie

Op 1 en 2 oktober –tijdens de jaarlijkse Museumdagen- pakt het DAF Museum groots uit met 80 jaar DAF-bushistorie. Een groot aantal oud-medewerkers van de DAF Busafdeling, waaronder Casper Böhme, Bob van Zweden, Jeroen Helms, Anton Heijne, Jaques Breukers, Henk van Dam en Geert Straetmans zijn samen met de staf van het museum en verschillende organisaties in de wereld van historische bussen al maanden bezig om foto's, films, folders en busminiaturen te verzamelen voor die twee dagen. Ook zullen er originele folders en brochures uit het DAF Bus-archief te koop zijn. Op het DAF-fabrieksterrein kan een groot aantal DAF-busklassiekers bewonderd worden. Enkele van deze bussen pendelen zelfs tussen het museum en het DAF-terrein.



Op de locatie van het huidige DAF Museum startte Van Doorne in 1928 als machinefabriek. Door de economische crisis verbreedde het bedrijf zijn basis en bouwde vanaf 1932 ook aanhangwagens en opleggers. En dat was nog voordat in 1936 de naam officieel werd veranderd in Van Doorne's Aanhangwagen Fabriek NV. Een kleine 80 jaar geleden werd door de introductie van volledig gelaste onderstellen de basis gelegd voor een lichtgewicht vervoersproduct (ook voor het vervoer van personen – zoals de busoplegger voor 50 personen), waardoor DAF Bus eigenlijk eerder realiteit werd dan de naam DAF. www.dafmuseum.nl

'Taxi': Karen Duve penseelt ironisch beeld van taxi-leven

Wie ambities heeft om achter het stuur van een taxi te gaan zitten, moet het net in het Nederlands vertaalde boek 'Taxi' van de Duitse auteur Karen Duve (1961) later maar eens lezen. En stap je toch in de taxi, trakteer daarna familie, vrienden en kennissen vooral niet op de buitenissige avonturen die een taxichauffeur in de stad standaard en vaak meerdere malen op een dag meemaakt. "Alsjeblieft, Alexandra", zucht ook de moeder van de nieuwste taxichauffeur van Hamburg, Alex Herwig, de hoofdpersoon uit Karen Duve's boek. "Spar ons je verschrikkelijke taxiverhalen" Dat roepen ook collega's (die ze al vaker hebben gehoord maar in het begin te beleefd zijn om ze af te kappen) en vrienden (die ze soms wat al te gruwelijk vinden). Voor taxichauffeurs wel een heel herkenbare omgeving, al is het Duitsland. Want in het leven van Herwig ('Taxi Tweedubbelvier') stinken taxiklanten, laten ze een film van vuil achter in het interieur van de hele wagen, roken ze te pas en te onpas, hebben ze nooit gepast geld, vertellen ze je altijd hoe je niet moet rijden, willen ze altijd wat van je en zijn ze (bijna) zonder uitzondering ondankbaar. Pas op het eind van het boek kom je er achter dat van alle klanten die de jonge taxichauffeur Alex(andra) Herwig in Hamburg vervoerde er maar één enigszins aardig was. En dat was omdat hij zijn hond naar de dierenarts bracht. Gelukkig maakt geld voor Herwig heel veel goed.

Het taxibedrijf deugt niet (en houdt het hoofd alleen maar boven water omdat het van tijd tot tijd een taxi total loss laat rijden) -al beschrijft Duve de eigenaren met veel liefde- en aan de collega's -zoals overal ter wereld getooid met hun taxinummers: vrouwenhater Rüdiger Vierdrieacht, Udo Driedubbelzeven en haar pretentieuze vriendje Dietrich) zit menig steekje los. Duve beschrijft in een scherp-ironische stijl haar stumperige collega's op dezelfde liefdevol-afstandelijke manier als ze zichzelf ziet.

Alexandra Herwig wordt –net als Duve, die ook ooit op de taxi zat- taxichauffeur bij gebrek aan een beter plan. Ze reageert op een kleine advertentie die specifiek vraagt om vrouwelijke bestuurders en na een kort stratenkennis-examen tuft ze 's avonds en 's nachts (want dat levert het meeste op) in haar mishandelde Mercedes door de straten met zakenmensen, theaterbezoekers, prostituees, oudere dames, pooiers, kantoormedewerkers en dronkaards. Altijd de weg kwijt (met een geheugen als een zeef), zoent ze in haar privéleven ook steeds de verkeerde mannen.

Vijf jaar en 67 hoofdstukken later komen haar hobby (chimpansees) en het geldgebrek van het taxibedrijf op een prachtige manier samen in een soort happy end: Duve in de hoogste versnelling. Geen wonder dat dit boek bijna de shortlist voor de Deutsche Buchpreis haalde. Ze debuteerde in 1999 met Regenroman, dat in elf talen werd uitgegeven.

Karen Duve, Taxi.

Uitgeven door De Geus. Vertaling Gerrit Bussink. €19.95 ISBN:978 90 445 13837

