

30 jaar DVG

Professionaliteit en goed ondernemerschap in personenvervoer

'Koppelen van vergaande professionaliteit aan goed ondernemerschap en zorgen voor een optimaal opererend landelijk netwerk van personenvervoer dat inspeelt op de wensen van ondernemers en opdrachtgevers.' Hiervoor staat DVG deze maand 30 jaar. Samen veilig op weg, is het motto.

'In juni 1992 ben ik gestart en in oktober van dat jaar is De Vier Gewesten BV ingeschreven bij de Kamer van Koophandel,' vertelt mr. W.J. (Wim) Brouwer. Oprichter en directeur van de franchiseorganisatie op het gebied van met name personenvervoer op contractbasis. Het dienstverleningspakket voor franchisenemers van De Vier Gewesten BV is steeds verder uitgebreid, waardoor het in 2008 wenselijk werd de verschillende diensten in een holding onder te brengen: DVG Holding BV is opgericht en de verschillende diensten zijn ondergebracht in de dochterondernemingen: De Vier Gewesten BV, DVG Kwaliteit en Opleidingen BV en DVG Regie BV.



Directeur Brouwer vertelt: 'In 1992 zijn we gaan kijken wat de mogelijkheden waren om mee te blijven doen in het aanbieden van contractvervoer, om een kans te maken, om de krachten te bundelen. Daarnaast kon ik als jurist juridische ondersteuning geven.' Naast het 'binnenhalen van werk' kwamen er al snel werkzaamheden op het gebied van communicatie en informatieverstrekking bij. 'In het begin heb ik het allemaal alleen gedaan, maar op een zeker moment kwam er een jurist bij en zijn ook andere disciplines bij DVG betrokken.'

Historisch kader

De Wet Personenvervoer die op 1 januari 1988 de Wet Autovervoer Personen (WAP) uit 1938 verving, is de reden voor het ontstaan van DVG. Wim Brouwer was afgestudeerd binnen de disciplines Rechten en Economie, op de Wet Personenvervoer. 'Na het afstuderen ben ik korte tijd werkzaam geweest als bedrijfsjurist en ben daarna als jurist-secretaris aan de slag gegaan bij de werkgeversorganisatie FNOP, voorganger van het huidige KNV in Den Haag. In die functie was ik verantwoordelijk voor de introductie van de Wet Personenvervoer en vermengde de theorie van het afstuderen zich met de praktijk. Dit leidde uiteindelijk tot de oprichting van DVG.'

Dat 'uiteindelijk' kwam doordat de vergunningverlening voor het rijden van taxivervoer door de gemeente onder de nieuwe wet kwam te vervallen. 'Onder de WAP was het zo geregeld dat een gemeente de vergunning verleende en dat de onderneming aan wie de vergunning was verleend, gerechtigd was alleen in die gemeente, en in geen andere gemeenten, het taxivervoer aan te bieden. Dat begon steeds meer te knellen. Er ontstond vervolgens een stelsel aan vergunningen met uitgebreide en beperkte vergunningen. Het werd zo complex, dat het niet meer paste.

Daarbij kwam de vergunningverlening primair te liggen bij de provincie, dan wel bij de WGR-regio's, de samenwerkingsverbanden van gemeenten. Gevolg was dat taxiondernemingen in veel grotere regio's vervoer konden gaan aanbieden, maar daarbij elkaar ook veel meer gingen beconcurreren. Dat heeft binnen de branche eind jaren tachtig tot behoorlijke conflicten geleid.'

Brouwer vervolgt: 'Bij de introductie van de wet in 1988 werd ook aangegeven dat er marktwerking zou komen voor het grootschalig, gesubsidieerde, openbaar vervoer. Streekvervoerbedrijven gingen vervolgens de markt op voor het doelgroepenvervoer c.q. voor het contractvervoer. Daarbij namen ze taxibedrijven over. Het betekende nog meer concurrentie voor die individuele, particuliere ondernemer.'

Particuliere taxi-, touringcar- en ambulancebedrijven klopten bij hem aan: 'We zijn gaan kijken wat de mogelijkheden waren om mee te blijven doen in het aanbieden van contractvervoer, om een kans te maken, om de krachten te bundelen. Taxivervoer bestaat voor plm. 20 procent uit wat mensen zien op straat: de losse ritten. Echter, de andere 80 procent van de omzet wordt gerealiseerd uit contractvervoer. Het werd voor individuele bedrijven steeds moeilijker om dat zelfstandig te verwerven.'

Unicum

Brouwer: 'DVG is gestart met 16 ondernemers die totaal 19 vestigingen hadden, het wagenpark bestond uit ongeveer 250 voertuigen. Zwolle werd de statutaire vestigingsplaats met bedrijven in de vier provincies Overijssel, Drenthe, Flevoland en Gelderland, vandaar de naam De Vier Gewesten BV. Alle 16 ondernemers werden aandeelhouder.'

DVG groeide en spreidde in de loop van de jaren haar netwerk over heel Nederland uit. 'Op een zeker moment waren er zo'n 130 franchisenemers. Nu zijn er dat zo'n 80. Dat komt voornamelijk doordat bedrijven stoppen. Er is geen opvolging of er is sprake van schaalvergroting door fusies en overnames.'

Stond de eerste paar jaar met name het leerlingenvervoer op de werkdag, al snel kwam daar het vervoer in het kader van de WVG (Wet Voorzieningen Gehandicapten), de voorloper van de huidige WMO (Wet Maatschappelijke Ondersteuning), bij. 'In eerste instantie konden enkel mensen tot 65 jaar een beroep doen op de vervoervoorziening. Echter door Europese regelgeving moest de vervoersvoorziening ook opengesteld worden voor 65-plussers. Later werden de WVG-vervoersystemen in een aantal regio's ook opengesteld voor mensen zonder mobiliteitsbeperkingen, het zogenoemde CVV (Collectief Vraagafhankelijk Vervoer). De eerste CVV-aanbesteding was in de Achterhoek, waar 18 gemeenten het vervoer via de provincie Gelderland gingen aanbesteden. En dat werd ons als DVG gegund: wij hadden in Nederland in 1998 het eerste CVV-project dat Europees was aanbesteed,' vertelt Brouwer trots.

Voor uitvoering van boeken van ritten werd in Eibergen een regiecentrale opgezet: wederom een unicum. 'Gedeputeerden uit diverse provincies kwamen bij ons informeren hoe wij zaken regelden, hoe het in elkaar stak, kwamen kijken hoe de regiecentrale eruit zag. Ja, en toen ging het snel, we gingen inschrijven op de aanbestedingen in andere delen van het land en kregen die ook regelmatig gegund.

We hadden een blauwdruk klaarliggen om DVG landelijk uit te rollen en de ontwikkelingen op contractvervoer gebied en de regiecentrale fungeerden als een vliegwiel.'

Ontzorgen

DVG Holding BV bestaat uit de Vier Gewesten BV met onder meer een tender team voor inschrijven op aanbestedingen, uit DVG Regie BV met een eigen klantencontactcenter en DVG Kwaliteit en Opleidingen BV, waarin we onder meer ISO-certificering, het TX-keur en opleidingen voor chauffeurs verzorgen. Het is een breed pakket van dienstverlening dat we de franchisenemer bieden. 'Wij zijn de enige franchiseorganisatie die op deze wijze binnen het contractvervoer opereert. Bij ons is het niet een kwestie van 'hoofdaannemer en onderaannemer', in onze situatie draait het om partnership. Personenvervoer ondernemers zijn langdurig bij ons aangesloten als franchisenemer en wij proberen hen op zoveel mogelijk manieren te ondersteunen en te ontzorgen.'

Taxiboeken.nl

Uitbreiden en borgen van een goede dienstverlening voor de franchisenemer blijft de prioriteit. De jongste loot aan DVG is Taxiboeken.nl. Brouwer: 'Eind 2019 hebben we voor de particuliere losse ritten Taxiboeken.nl overgenomen. We hebben niet de gemakkelijkste start gehad: tijdens corona werd deze markt hard getroffen, er waren nagenoeg geen zakelijke reizigers meer of mensen die uit konden gaan. Maar de hoop en verwachting is dat alles weer snel zal aantrekken en dat we dan onze franchisenemers ook via Taxiboeken.nl nog meer te bieden hebben.'

DVG is nog lang niet uitgegroeid: Er zitten nog meer ontwikkelingen in de pen, zoals inspringen op dun bezette OV-lijnen met taxi's en participatie in Mobility-as-a-Service (MaaS), waardoor DVG nog breder en dieper de mobiliteitsmarkt ingaat ... Samen veilig op weg, is en blijft het motto.

