

...nieuw materieel met ruime zitplaatsen...



kije. En met de Spaanse SAIA, Sceta uit Frankrijk en het Belgische L'Epervier wordt tweemaal per week Amsterdam-La Coruna gereden. Wordt ook gedacht aan andere lijnen?

"Er zijn inderdaad nog enkele plannen, maar daarover houd ik mijn mond", zegt H. Kors, en daar blijft het dan ook na lang trekken bij.

L. Kors vertelt dat over één van de nog te starten lijnen al sinds 1980 wordt onderhandeld. Binnenlandse lijnplannen heeft men in Heemstede niet, al steekt het wel dat Kors zich geen openbaar vervoerder mag noemen.

H. Kors: "In het buitenland zijn we gewoon openbaar vervoerder. Daarmee heb je het voordeel dat je vlakbij de stations op aparte en gemakkelijk toegankelijke busstations kan staan. In Nederland mag dat niet en moeten we vaak maar ergens op straat gaan staan. Den Haag heeft een pracht busstation op het Centraal Station. Massa's ruimte. We hebben gevraagd of we daar een perronnetje konden krijgen, want we stoppen naast Rotterdam en Breda, ook in Den Haag. De NZH werkte mee, de gemeente zag het wel zitten, maar volgens de NS "zou dan iedereen komen". Dat is onzin, want wij zijn het hele jaar door praktisch het enige bedrijf. Toch voeren wij een voor iedereen, weliswaar met reservering, toegankelijke dienst uit volgens dienstregeling".

"Dat we in het buitenland vlakbij de stations kunnen komen en dat fraaie busstations daar naast de gewone stations liggen, komt ook omdat de buitenlandse partners met de spoorwegen samenwerken of spoorweg-dochters zijn. Alle spoorweg-maatschappijen doen dat, behalve de NS. We hebben een paar jaar geleden wel eens geprobeerd ze in Utrecht wakker te krijgen, maar je zag ze denken "ach, die anderhalve passagier". Iedereen gaat niet automatisch met de trein. Dat kun je op die afstand wel vergeten. Wij vinden dat ze bij de NS een denkfout maken. Als ze er bij zitten kunnen ze meesturen in plaats van te klagen over weglappende passagiers".

#### POOLSYSTEEM

Reserveren is niet overdreven. De twee bussen die op de dag van ons gesprek vertrokken, zijn geheel volgeboekt, net als de bus van de dag daarvoor. Hoe werkt nu het poolsysteem?

"We rijden 7 dagen per week", vertelt H. Kors. "De basisuitvoering, de "grille de base" - een uitgebreid schema van busbewegingen - staat voor het hele jaar vast. Zondag 1 bus, maandag 2, dinsdag en woensdag 1, donderdag 2, vrijdag en zaterdag 3 uit Amsterdam. Hetzelfde aantal bussen vertrekt op andere dagen ook uit Spanje. Elke bus is voor een retourreis vier dagen onderweg. De reis naar Spanje duurt ongeveer 32 uur, 2250 km heen, 2250 km terug. Vertrekt om 8.30 uur vanuit Amsterdam en aankomt in Alicante om 17.00 uur de dag daarop".

L. Kors: "Elke ondernemer doet op verschillende dagen de gehele route. Dat is x-km per lijn per partner. Daarvoor is een boekhouding in Perpignan. Die krijgt elke maand de verkoopgegevens en de gereden kilometers. Dat gaat in de computer en dan krijg je precies te zien of je 125 min of de plus zit. Met de afrekening op je ongeveer een maand achter. De contacten verlopen via telefoon, fax en telex. Alles wat voor onze pool boekt komt hier binnen (toont volgeboekt itblad). De administratie is bijzonder nauwkeurig, zowel voor de douane als voor ons. De vergunning zit erbij. Niet alleen de douane controleert het aantal mensen. Na de Spaanse grens wordt het aantal passagiers in de bus opnieuw gecontroleerd door een 24 uur bemande post die deze controles (tegen het zwartrijden) uitvoert voor een aantal pools. Twee keer per jaar komen we bij elkaar om te praten over de tarieven, de rituitvoering en de "grille de base". Dat loopt al 13 jaar uitstekend".

#### OP ZOEK NAAR DE GOEDE STOEL

Bij de boeking wordt verteld op welke dagen de Nederlandse bus rijdt. De samenwerking tussen de pool-partners verloopt uitstekend, al maakt het wel verschil welke bus genomen wordt. De Spaanse service wil nog wel eens te wensen overlaten. Volgens de beide broers Kors gaat het vaak alleen om de specifieke culturele verschillen. Het materieel van de pool-partners is even goed. Welk materieel zet Kors in?

H. Kors: "Praktisch allemaal Volvo's, C10M's, dat zijn de meest onderhouds-arme wagens. Nieuw materieel met airconditioning, ruime zitplaatsen - nooit meer dan 44 - toilet en drinkbar. We hebben in totaal 14 bussen: 10 Volvo/Jonckheere's, 3 Volvo C10M's en een Mercedes. De wagens op de lijndienst draaien de eerste twee jaar 350.000 km per jaar en in de volgende één a twee jaar minder, zo'n 250.000. De bussen naar Alicante zitten 12 dagen op de weg en zijn dan twee dagen thuis voor onderhoud. Wij denken vooral aan het comfort, vandaar dat onze bussen niet meer dan 44 zitplaatsen hebben.

"Waarom zijn er slaapbussen gekomen"?, vraagt L. Kors ineens. Het antwoord blijft te lang uit en hij beantwoordt zijn eigen vraag: "Omdat de mensen klaagden over de vaak te krappe stoelen. Maar in Engeland en Frankrijk hadden ze de slaapbus al geprobeerd, met weinig succes. Toen de Fransen hoorden dat wij aan slaapbussen dachten, hingen ze meteen aan de telefoon: "Dat experiment hebben we hier allang gehad. Dat duurt één, twee jaar, dan is het afgelopen. Radicaal!".

Waarvoor gaan de broers naar de 'Autobus Rai'?

L. Kors: "Waar wij nu al jaren naar zoeken is een goede stoel. Een stoel waar je 25 uur goed in kunt zitten. Op de stoel van een slaapbus kun je nauwelijks zitten, dat is bekend. Ik ben ervan overtuigd dat er geen goede stoel is. Maar we zoeken door..."

H. Kors: "Het moet toch mogelijk zijn, dat een carrosseriebouwer een goede stoel ontwikkelt, speciaal voor de lange afstanden. Er is weliswaar al een Royal Class-stoel, maar wie bepaalt de normen voor zo'n stoel, want niet alle Royal Class-stoelen verdienen het predikaat Royal Class. Een stoel met een beensteuntje is beslist nog geen Royal Class-stoel. Voor de reiziger, die er lange tijd op moet zitten, behoren er hogere eisen gesteld te worden. Alleen dan houden we de mensen in de bus en dat is toch in ons aller belang".

Wim Faber