

Leo Kors BV doet Europees "openbaar" vervoer

"Lijndiensten, dat is het gebied waarop we thuis zijn", vertellen de broers H. en L. Kors in een bijzonder geanimeerd vraaggesprek over de activiteiten van het Heemstedse Autobusbedrijf Leo Kors BV. In 1922 begonnen met lijndiensten in de kop van Noord-Holland, verzorgt Kors nu met een aantal pool-partners regelmatige verbindingen met Spanje, Duitsland, Joegoslavië, Griekenland en Turkije. Zit alles mee dan vindt er binnenkort ook nog een uitbreiding van de activiteiten plaats. Op welk gebied? "Lijndiensten natuurlijk! De bus is nooit weg te krijgen. Van z'n levensdagen niet".

"Van oorsprong zijn we openbaar vervoer", zegt L. Kors, waarop zijn broer hem bijvalt: "Nu nog steeds eigenlijk. De lijndiensten waarmee we in 1922 startten - Enkhuizen-Hoorn en Medemblik-Hoorn - gingen in 1937 over naar de WACO. Toen is onze vader hier naartoe gekomen en startte een lijndienst Amsterdam-Zandvoort en Haarlem-Schiphol. Daarnaast werd er natuurlijk toervervoer gedaan; pa was mede-oprichter van de Cebuto. Dat openbaar vervoer heeft geduurd tot de oorlog, toen werden de concessies ingetrokken en na de oorlog werd het NZH en Maarse en Kroon. Toen hebben we ook nog een paar jaar groepsvervoer voor de Hoogovens gedaan en vanaf 1948 is Kors doorgegaan in het toervervoer".

L. Kors: "Nu vergeet je...". H. Kors: "... de lijndienst die we voor de oorlog tussen 1936 en 1939 om de 14 dagen op Genua reden. Mensen in Holland boekten passage naar Indië en die konden kiezen: heen met de boot vanuit Nederland rechtstreeks en op de terugweg in Genua er af en met de bus naar Nederland of omgekeerd".

75% LIJN, 25% TOER

Vanaf 1947 richtte Kors zich op het toervervoer. Hoe kom je dan jaren later weer op de lijn terecht?

H. Kors: "In 1972 kwam ik er achter dat er in heel Europa buslijndiensten bestonden - zoiets als Eurolines nu - behalve vanuit Nederland. Ik ontdekte dat we op Nederland-Spanje misschien wel een vergunning zouden kunnen krijgen. Het heeft zo'n twee jaar geduurd voordat die vergunning, in 1974, werd toegekend. Voor Amsterdam-Barcelona. Op 26 april 1975 gingen we van start. Eén keer per week. Voor f 190,- kon je, geloof ik, retour. Op de zaterdagmorgen dat we begonnen stond er een artikel in De Telegraaf. Daarop kreeg ik van collega's de

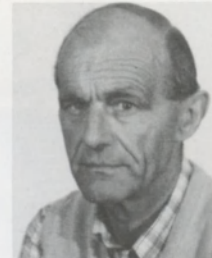
reactie van "hoe kan je nou zoiets doen?", "daar zit toch geen droog brood in...". Maar ja, wij zijn van huis uit gecharmeerd van lijndiensten en al spoedig liep dat erg goed. Tot de winter aanbrak. Een paar keer hebben we in de eerste winter een gewone auto ingezet. Het jaar daarop konden we het hele jaar doorrijden. Dit jaar - niet zo'n goed toerjaar overigens - deden we 75% lijn en 25% toer".

POOL

H. Kors: "Na een jaar kreeg ik van het ministerie het bericht dat ik moest samenwerken met een Belg, een Fransman en een Spanjaard. Die hadden ons zien tuffen en ze wilden wel meedoen. Zo niet, dan kreeg ik geen vergunning. Toen hadden we nog een tijdelijke vergunning voor twee jaar. Eind 1976 is daarover een vergadering geweest met het ministerie en alle andere



...Europees "openbaar"-vervoer...



H. Kors



L. Kors

landen. Daar zijn we tot een pool gekomen met Iberbus in Spanje, Via International/GTI en Sceta in Frankrijk en L'Epervier in Brussel. Toen zijn we drie keer per week gaan rijden, eerst Amsterdam-Barcelona en na twee jaar in 1979 dagelijks tussen Amsterdam en Alicante via Barcelona".

L. Kors: "Dat ging goed tot de piraten begonnen. Vooral toen het autowegennet tussen Nederland en Spanje compleet was, begonnen allerlei andere firma's ook op die markt. Nadat ze ons jaren geleden voor gek hadden verklaard, zagen ze ineens toch dat er een markt was. Wij rijden nog steeds dagelijks op Spanje, alleen is de markt wat afgeroomd. Vooral de tarieven zijn nogal naar beneden gegaan...". Zijn broer vult aan: "Want betaalde je begin jaren '80 nog 425 gulden voor een retour Amsterdam-Barcelona, nu schommelt het om de f 250,-. En hoe komt dat? Iedereen is maar gaan rijden. Maar wij garanderen het hele jaar vervoer. Zo'n jaar of acht geleden zaten we op 150.000 reizigers en 10 miljoen km per jaar. Door de prijsconcurrentie en de daarmee licht teruglopende klandizie is dat wat minder geworden".

Op welke bedrijven doelt u met die concurrentie?

"Je hebt verzorgde en onverzorgde reizen. Een onverzorgde reis moet met de lijndienst en een verzorgde reis gaat met een gesloten pendel", doceert L. Kors. "Je kunt aan de buitenkant van een bus niet zien of er misschien 10 mensen in zitten die alleen maar het reisje betalen. Door die concurrentie, overigens niet van de gerenomeerde touroperators, maar eerder van bedrijfjes die vandaag beginnen en morgen weer verdwenen zijn of alleen 's zomers werken, krijg je prijsafbraak. Concurrentie is prima, maar dan wel allemaal volgens dezelfde regels".

Met de DTG in München als partner verzorgt u ook een lijn vanuit Nederland naar München, Zagreb en verder naar Oostenrijk, Joegoslavië en Griekenland naar Tur-