



MAGAZINE

JUNI, NUMMER 2, JAARGANG 29



THEMA TOEGANKELIJKHEID

Maatschappelijke impact van toegankelijke stations onbetaalbaar Minder bushaltes alléén niet gelijk aan minder bereikbaarheid
Digitalisering kan tot exclusie leiden Elektrificatie busvervoer heeft invloed op toegankelijkheid

Werken bij Stevin is bijdragen aan innovaties die werken!

Bij Stevin zetten we ons al ruim 15 jaar in om met innovaties onze infrastructuur toekomstbestendig te maken. Dit doen we o.a. door onze opdrachtgevers te helpen met visievorming, organisatie advies, strategie implementatie en operationele verbeterprojecten.

Ook op deze manier impact maken? Kijk dan op werkenbij.stevin.com, stuur een mail naar info@stevin.com of bel ons op 088 9009 900.

STEVIN 
Activating Potential



R-net abri met sedumdak



Concept duurzaam treinmeubilair 'AtoB seat'



Duurzaam onderweg

www.fromatob.nl

Doordraai 2-4, 3981 PE Bunnik
Telefoon 030 2412322

FromAtoB Public Design is een ontwerpbureau gespecialiseerd in producten voor de openbare ruimte en het openbaar vervoer. We richten ons daarbij op het ontwikkelen van duurzame oplossingen.

Uitgever

Acquire
Erna Jansen
Schrevenweg 3.16
8024 HB Zwolle
T 038 460 63 84
abonnements@acquire.nl
redactie@ovmagazine.nl

Redactie

Hoofdredacteur Guus Puylaert;
guuspuylaert@acquire.nl
Eindredacteur: Marcel Slofstra
marcelslofstra@acquire.nl

Aan dit nummer werkten mee: Rob van der Bijl, Mirjam de Bok, Arjan Polderman, Niels van Oort, Jan van Selm, Maurits van den Toorn, Peter de Winter

Raad van Advies: Rob van der Bijl, Freek Bos, Corina de Jongh, Niels van Oort, Jan van Selm, Frank van Setten, Erwin Stoker

Vrienden van OV-Magazine: Jonne van Eckr, Harald Faber, Wilko Mol, Sanneke Mulderink, Nico van Paridon, Raymond Prudon, Arthur Scheltes, Casper Stelling, Didier van der Velde, Danny Vroemen

Vormgeving

De Bladenkamer | grafisch ontwerpers
Zwolle

Druk

Veldhuis Media, Meppel

Abonnementstarieven 2023

Zakelijk jaarabonnement € 175
- 4x OV-Magazine op de mat
- 1 gebruiker toegang tot de online bibliotheek
Online € 162,50
- 4 gebruikers toegang tot de online bibliotheek
- 4x per jaar digitaal toegang tot OV-Magazine
Particulier jaarabonnement €95,-
- 4x OV-magazine op de mat óf online

Alle abonnees ontvangen in 2023
4 keer per jaar het vakblad (op papier of digitaal)
1 extra uitgave 'Trends'
Onbeperkt toegang tot OVMagazine.nl
Korting op deelname aan evenementen
Tweewekelijks de OV-Magazine-nieuwsbrief

Advertentie-exploitatie

Acquire Publishing
Wilfred Westerhof
wilfredwesterhof@acquire.nl
038-4606384 / 06-15629559
Advertenties: Bea Schreurs
038-4606384
traffic@acquire.nl

Omslagfoto

In het monumentale treinstation van Deventer zijn voelbare en contrasterende geleidelijnen aangebracht. © ProRail

©2023 OV-Magazine

Overname van informatie mag alleen met toestemming van de hoofdredacteur en onder vermelding van de bron.



'De maatschappelijke impact van toegankelijke stations is onbetaalbaar'

Adviseur bij European Rail Infrastructure Managers in Brussel en voormalig Programmamanager Toegankelijkheid Stations bij ProRail Bram 't Mannetje vertelt over toegankelijke stations én over de verbazing bij reizigers over de resterende niet-toegankelijke stations.



Hoe het ov steeds (on)toegankelijker wordt

Het openbaar vervoer in Nederland is lang niet altijd toegankelijk voor iedereen en het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022-2032 moet daar verandering in brengen. De ambities zijn hoog, erkent ons ov-panel, maar 'hoge ambitie vraagt om passende actie'.



Minder bushaltes alléén niet gelijk aan minder bereikbaarheid

Dat steeds meer bushaltes verdwijnen is een feit. Maar dat betekent niet perse dat de bereikbaarheid verslechtert, horen we vanuit het noorden des lands. "Met verdwenen bushaltes alleen meet je nog geen vervoersarmoede. De nuance in de discussie mist."

Thema	14	Mentale toegankelijkheid vaak nog onderbelicht
	16	Toegankelijkheid verankerd in DNA van NS
	21	Aandacht voor financiële toegankelijkheid groeit
	24	Hoe ontwerp bijdraagt aan toegankelijkheid
	28	Digitalisering kan tot exclusie leiden
	37	Column Arjan Polderman: De goede kant op
	42	BRT volgens de VRA: Meer dan een snelle bus

Zero Emissie	32	Barneveld-Noord belangrijke potentiële energiehublocatie
	34	Elektrificatie busvervoer heeft invloed op toegankelijkheid

Overig	5	Inzicht in verduurzaming spoor
	17	Column Jan van Selm
	38	Purmerend: van autostad naar ov-stad
	40	Werken aan publieke mobiliteit
	44	Column Rob van der Bijl



Voorwoord

GUUS PUYLAERT

Een beroep op empathie

We kennen allemaal wel iemand voor wie toegankelijkheid tot het ov niet vanzelfsprekend is. Zoals een vader of moeder die ouder en minder mobiel wordt, een familielid met een mentale beperking, een vriend(in) die emotionele bagage met zich meestorst of een collega die met de kinderwagen ineens niet meer overal in kan.

In voorbereiding op dit nummer vertelden mensen meerdere malen met wie ik nog meer absoluút moest spreken en die mensen vertelden daarna wie ik nog meer moest spreken. Het is niet zo gek dat de meeste mensen wel *feeling* hebben bij het thema. Zelf heb ik dat ook. Net als andere ervaringsdeskundigen in dit nummer weet ik hoe lullig het voelt om met een Wmo-taxi naar de sportclub te moeten en een half uur in de regen te wachten op de retourrit. Of dat je moeder je naar school moet brengen. Gelukkig leerde ik later wel fietsen en autorijden – maar voor mensen met een zwaardere fysieke beperking is dat helaas vaak niet mogelijk. Als het ov dan uitkomst biedt, geeft dat een gevoel dat je mee kunt doen. Wat dat betreft doen we dat in Nederland goed – hoewel het nog veel beter kan.

Nadat ik tijdens interviews soms liet vallen dat ik in mijn jeugd ook een fysieke beperking ervaarde, werd het ineens best per-

soonlijk. Sommige mensen voelden zich begrepen of gehoord, anderen werden heel empathisch. Zo vroeg Bram 't Mannetje, toen we door het monumentale (maar ontoegankelijke) hoofdkantoor van ProRail liepen, of die steile trappen wel goed te belopen waren. Erg vriendelijk.

In dit nummer doen veel mensen een beroep op het betrekken van ervaringsdeskundigheid. Ik zou daar persoonlijk een beroep op empathie aan willen toevoegen. Ik herinner me een busrit door Hilversum, tijdens mijn studietijd. In de verder lege bus naar het Media Park moesten een rolstoeler en zijn ouders mee. De buschauffeur deed onhandig met de rolstoelplank uitleggen en snauwde de vader af toen deze wilde helpen. Daarna gooide de chauffeur de plank uit op de benen van de jongen, die dat óf niet voelde óf deed alsof hij het niet voelde. De ouders durfden niets te zeggen.

Toen ik dat later wel deed brak het zweet bij de chauffeur direct uit, bij de ouders zag ik zichtbare opluchting. Dergelijke ervaringen zijn geen uitzondering, blijkt uit meerdere verhalen in dit magazine. Empathisch vermogen lijkt bij menig buschauffeur te sneuvelen onder tijds- en werkdruk – tijd is immers geld. Dus hoeveel is het empathische 'omzien naar elkaar' de maatschappij waard?

Toegankelijk Openbaar Vervoer





INZICHT IN VERDUURZAMING REGIONAAL SPOOR

Auteur: Niels van Oort

In heel Europa is dieseltractie van groot belang voor regionale spoorlijnen. Door relatief lage vervoerwaarden is volledige elektrificatie zelden een optie. Marko Kapetanović is onderzoeker in het Smart Public Transport Team van de TU Delft en ontwikkelt samen met Arriva een methode die maatregelen en effecten identificeert om regionaal railvervoer wél te verduurzamen. Arriva paste de inzichten direct toe in de treinconcessie Friesland en Groningen.

“Arriva is bezig met een breed programma voor het verder verduurzamen van haar diensten en heeft daarvoor een palet aan maatregelen opgesteld”, aldus Froukje Mijnen, programmamanager duurzaamheid bij Arriva. “In samenwerking met de TU Delft hebben we een CO2-barometer ontwikkeld. Daarmee maken we de huidige uitstoot van onze treinen inzichtelijk. Daarnaast is het een prognosemodel. Zo kunnen we samen met concessieverleners en andere partijen scenario’s met te nemen maatregelen bepalen en vervolgens doorrekenen voor verdere verduurzaming.”

Oplossingen vinden

Kapetanović vervolgt: “Ongeveer 15 procent van de totale energiebehoefte van de spoorwegen in Nederland is voor dieseltractie, met flinke hoeveelheden broeikasgassen tot gevolg. Het vinden

van duurzamere oplossingen voor de lange en kortere termijn is een grote uitdaging voor vervoerders en overheden.” Volgens hem is het cruciaal om goede afwegingen te maken tussen alternatieve brandstoffen en nieuwe technologieën, maar ontbrak het aan kennis en geschikte tooling. Daarnaast ligt de focus vaak op de exploitatie, terwijl productie en transport (well-to-wheel) van groot belang zijn voor het totale uitstootplaatje. Daarom ontwikkelde hij met de CO2-barometer een methodologie om de broeikasgassen in kaart te brengen én te voorspellen. Dit heeft inmiddels z’n waarde bewezen in case studies voor de Noordelijke lijnen in Groningen en Fryslân.

Methode

Kapetanović onderzocht en modelleerde (plug-in) hybride, brandstofcel-hybride en batterij-elektrische aandrijfsystemen. Ook keek hij naar de uitstoot bij gebruik van onder andere biobrandstoffen, zoals Hydrotreated Vegetable Oil (HVO). Zijn modellen en analyses lieten zien dat het invoeren van HVO gebaseerd op waste cooking oil (frituurvet) bijna direct ingevoerd kan worden en leidt tot bijna CO2-neutrale exploitatie, met reductie van broeikasgassen tot 90 procent. Voor de langere termijn ziet Kapetanović dat batterij-elektrische of brandstofcel-hybride aandrijving directe emissies

doen verdwijnen. Voor de hele well-to-wheel-keten is batterij-elektrisch het enige systeem dat CO2-neutraal is, mits windenergie wordt gebruikt, met tevens een energieafname van 65-70 procent vergeleken met de huidige voertuigen. “We hebben de resultaten van dit vierjarige onderzoeksproject direct toegepast in onze treinconcessie Groningen en Friesland, die in december 2020 startte,” sluit Mijnen af. “Arriva werkt bovendien aan het terugdringen van broeikasgassen over het hele netwerk, waarbij we kijken hoe we HVO in kunnen zetten naast nieuwe, hybride WINK-treinen. De methode die in we in dit onderzoek gebruikten, gaan we nu verbreden naar al ons ov. Dus ook voor bussen en deelmobiliteit. De inzichten die dat oplevert gaan we toepassen in de reisapp glimble. Daarmee wordt al het ov voor reizigers ontsloten en wordt ook duidelijk wat de CO2-uitstoot is per gekozen reisoptie.” Marko Kapetanović promoveert 28 juni op het verduurzamen van regionale treindiensten.

Zijn proefschrift en artikelen met verdere onderbouwing, bronnen en resultaten zijn te vinden via <https://nielsvanoort.weblog.tudelft.nl/co2-barometer/>

Meer uitleg en informatie over dit project is ook te zien in een korte animatie: <https://over.arriva.nl/waar-we-voor-gaan/duurzaam/>



Auteur: **Guus Puylaert**

Bram 't Mannetje was tot maart 2023 programmamanager Toegankelijkheid bij ProRail. Inmiddels is hij gedetacheerd bij de European Rail Infra Managers (EIM).

'DE MAATSCHAPPELIJKE IMPACT VAN TOEGANKELIJKE STATIONS IS ONBETAALBAAR'

Als programmamanager Toegankelijkheid bij ProRail was Bram 't Mannetje acht jaar lang verantwoordelijk voor het toegankelijk maken van stations voor mensen met een fysieke beperking. Inmiddels voldoet 90 procent aan een-

duidige eisen, uiterlijk 2030 moet de laatste 10 procent voldoen. Inmiddels is hij gedetacheerd bij de 'Europese ProRail' EIM. "In Europa loopt Nederland voorop met toegankelijke treinstations."

"Het mooiste van dit werk", vertelt 't Mannetje na afloop van het interview terwijl we richting Utrecht Centraal lopen, "is dat ik als één van de weinigen bij ProRail veel contact heb met reizigers. De organisatie werkt vooral met

vervoerders en overheden, maar in de toegankelijkheidshoek spreek je veel belangenclubs. Als je je verdiept in een doelgroep, leer je die beter begrijpen. De Oogvereniging is bijvoorbeeld een goed georganiseerde club, dat voelde bijna als een familie waar je welkom bent. Als doelgroepen erg betrokken zijn, gaat het leven. Samen met een blinde ProRail-collega heb ik op station Arnhem Centraal gelopen en ervaren waarom dat station als niet toegankelijk wordt ervaren. Dat maakt het werkt persoonlijk en dat geeft energie.”

We arriveren op Utrecht Centraal. ‘t Manneltje heeft zijn trein naar Amersfoort net gemist en we praten nog even verder. “Stations toegankelijk maken voor iedereen heeft maatschappelijke impact. Mobiliteit geeft vrijheid en daardoor kunnen mensen zelfstandig naar hun werk of school reizen. Toen we stations tussen Gouda en Alphen aan de Rijn hadden aangepakt, kreeg ik een sms van een man in een rolstoel die hierdoor éindelijk zelfstandig naar zijn werk kon. Hij zei: ‘Bram, blijf dit werk nog heel lang doen.’ Dat is zo mooi, dat is onbetaalbaar. Daar zit de bevoegenheid bij mij.”

‘Toegankelijkheid is geen linkse hobby’

Tot afgelopen maart was ‘t Manneltje als programmamanager het ‘toegankelijkheidsmanneltje’ bij ProRail. Sinds 2015 was hij verantwoordelijk voor de uitvoering van het programma Toegankelijkheid. Het programma startte in 2008, aanvankelijk met als doel een selectie van stations toegankelijk te maken. Nadat de Tweede Kamer in 2010 een motie van Roemer (SP) en De Krom (VVD) had aangenomen, werd de opdracht uitgebreid en werkt ProRail aan het toegankelijk maken van alle treinstations. “Dit onderwerp verbindt links en rechts, blijkt uit het feit dat aan deze opdracht een motie van SP en VVD ten grondslag ligt”, stelt hij. “Dat iedereen moet kunnen meedoen aan de maatschappij is geen linkse hobby. Niemand is tegen toegankelijkheid.”

Met een budget van 500 miljoen euro moest ProRail alle Nederlandse treinstations uiterlijk 2030 toegankelijk maken voor mensen met een fysieke beperking. Dat betekent op hoofdlijnen vier dingen, somt hij op. “Een drempelvrije route naar en tussen de perrons met hellingbanen en liften. Perronhoogtes van 76 centimeter boven de spoorstaaf voor een

gelijkvloerse instap op modern materieel dat ook een instaphoogte van 76 centimeter heeft, zoals de Intercity Nieuwe Generatie. Een tactiele en obstakelvrije route voor blinden slechtzienden van 160 centimeter breedte, met een geleidelijk en twee vrije tegels aan weerszijden en braille aan de trapleuning. En ten slotte het verbeteren van de stationsverlichting. ProRail heeft bij deze maatregel de toegankelijkheidsopgave verbonden met haar duurzaamheidsdoelstelling. Door dimbare ledverlichting wordt 50 procent bespaard op energieverbruik ten opzichte van bestaande verlichting.”

‘Toegankelijkheid is geen links of rechts thema. Niemand is tegen toegankelijkheid’

Inmiddels voldoet 90 procent van de treinstations aan deze toegankelijkheidseisen – de laatste 10 procent moet uiterlijk 2030 toegankelijk zijn. “Daarin zijn we uniek in Europa en wellicht in de wereld. Het ministerie wil dat, naast de stations, ook de reisinformatie en het treinmaterieel zelfstandig toegankelijk is en schrijft die eisen ook voor in de hoofdlijnconcessie. NS en ProRail trekken daarin samen op. Je kunt bijvoorbeeld een toegankelijkheidsvinkje aanzetten als je een reis in de NS-app plant. De data is goed op orde en te combineren. Daarvoor werken we ook samen met patiëntenorganisaties. Zo hebben we met de Oogvereniging verschillende soorten tegels en geleidelijnen onderzocht.”

Toegankelijk houden lastiger

Maar met het toegankelijk maken van stations zijn we er nog niet: stations moeten namelijk ook toegankelijk blijven. Dat is een ingewikkeld dossier, weet hij. “ProRail onderhoudt stationsvoorzieningen en ontvangt daarvoor jaarlijks een beheersubsidie van het ministerie van IenW. Maar perrons kunnen verzakken door bodemdaling van veengrond of door werkzaamheden voor vernieuwing van het spoor. Door werkzaamheden kan ook de spoorligging wijzigen. Op 150 tot 200 stations zijn delen van de perrons niet meer op de juiste hoogte en is een zelfstandige instap niet altijd mogelijk. Daarover zijn we ook veel in gesprek met belangenclubs.” Sinds de coronatijd is ook het aantal liftstoringen toegenomen. “Vandalisme en

wateroverlast zijn de hoofdredenen voor deze storingen en er is ook sprake van langere levertijden van materialen en onderdelen. Gemiddeld zijn er 10 tot 15 liften tegelijk langer dan één week in storting.”

Hogere beleving

Maar gelukkig zijn er ook goede voorbeelden van toegankelijke stations. Die ziet ‘t Manneltje op twee niveaus. “In contrast met wat het ooit was, zeg ik: ga eens op Driebergen-Zeist kijken. Daar is het busstation mooi geïntegreerd in het geheel. Een grote verbetering ten opzichte van wat het ooit was. Station Zwolle is ook erg verbeterd. Op stations als Assen, Eindhoven of Castricum is toegankelijkheid een aanjager geweest voor hele nieuwe ontwerpen. Dat zijn nieuwe stations waar ProRail beheer- en toegankelijkheidsopgaves slim heeft gecombineerd en gekoppeld aan ambities van gemeenten en provincies. Doordat zij ook middelen beschikbaar stelden konden we deze stations helemaal opnieuw ontwikkelen.”

Uit de Stationsbelevingsmonitor 2022 bleek dat de reizigersbeleving op deze stations enorm is gestegen. “Maar ook bij minder grote stationsaanpassingen kunnen toegankelijkheidsmaatregelen alle reizigers ten goede kunnen komen. Zo zorgen glazen liften voor meer daglichttoetreding in donkere reizigerstunnel, wat de sociale veiligheid ten goede komt.”

Minder toegankelijke stations

Natuurlijk zijn er ook stations waar de toegankelijkheid nog niet je-van-het is.



Uiterlijk 2030 moeten alle stations in Nederland zijn voorzien van een lift, zoals hier op Haarlem Spaarnwoude. Sinds de coronatijd hebben gemiddeld 10 tot 15 liften storingen die langer dan één week duren.



Station Arnhem is architectonisch een hoogstandje, maar volgens 't Manneltje werkt het desoriënterend voor slechtzienden en blinden omdat de geleidelijnen meebewegen in het golvende patroon van het station.

Zo lopen op Arnhem Centraal de geleidelijnen mee in het golvende patroon van het station. Architectonisch fraai, maar desoriënterend voor slechtzienden. “De NSP’s (de Nieuwe Sleutelprojecten) kregen begin deze eeuw een financiële impuls. Toen was toegankelijkheid een thema waar minder aandacht voor was en voerden architectonische ambities de boventoon”, weet ‘t Manneltje. “Ondanks onze investeringen is het resultaat wel dat het station qua toegankelijkheid duidelijk beter kan. Arnhem heeft op de perrons schuine pilaren waar je makkelijk tegenaan loopt. Breda is één groot marmeren station zonder contrast tussen vloer, wanden of trappen, met hoeken en nissen die desoriënterend werken. Ik zie stations als deze als plekken waar we belangrijke lessen hebben geleerd over wat je wel en niet moet doen als je stations ontwerpt die voor iedereen prettig zijn.”

Dat zal wel, maar die architectonische hoogstandjes verhogen de belevingswaarde voor de niet-beperkte reiziger wel. Riskeren we het niet met het inclusiviteitsideaal alle architectonische creativiteit eruit te rammen? ‘t Manneltje denkt dat niet: “Ik heb de overtuiging dat niet-beperkte reizigers profiteren van toegankelijkheidsvoorzieningen. Iedereen vindt het fijn als er een drempelvrij alternatief is. Naast Haarlem Spaarnwoude gaan mensen naar de IKEA. Eerder was daar geen lift, nu wel. Op Leiden Lammerschans ligt nu een hellingbaan naast de trap, in plaats van ergens achteraf. En zoals ik al zei creëren transparante liften daglicht in donkere

tunnels. Het programma Toegankelijkheid brengt een bepaalde logica aan in stations en maakt de beperkingen van de stations die (nog) niet toegankelijk zijn zichtbaarder.”

Nu 90 procent de treinstations ‘af’ is, merkt de voormalig programmamanager bij reizigers juist de verbazing over stations die nog niet toegankelijk zijn. “Eindhoven Strijp-S is nu totaal niet toegankelijk. We discussiëren al een tijd met de gemeente, omdat dat gehele gebied getransformeerd wordt.” Ook de omgeving speelt mee. “Aan sommige stations valt weinig eer te behalen. In Den Helder Zuid hebben we state-of-the-art, transparante liften gebouwd. Die kunnen zo in Sjakie en de Chocoladefabriek. Maar reizigers vinden dat station nog steeds niks, dit station staat nog steeds onderaan de Stationsbelevingsmonitor. Je kan een station nog zo mooi maken, maar als de omgeving van het station troosteloos is dan straalt dit ook af op het station. Je bent afhankelijk van de kwaliteit het gebied, wil je de beleving van een station kunnen verhogen.”

‘Ik ben ervan overtuigd dat niet-beperkte reizigers profiteren van toegankelijkheidsvoorzieningen’

De stationshal als drempel

Om daaraan te werken is samenwerking met NS Stations en gemeenten van groot belang. “De stationsomgeving

is de belangrijkste openbare ruimte in veel gemeenten. Als gemeenten ergens willen investeren in kwaliteit, dan is het daar wel.” Want waar de rol van ProRail als beheerder stopt, begint de rol van de gemeenten als beheerder van de openbare ruimte. Daardoor krijgen blinden en slechtzienden vaak te maken met een willekeur aan ontwerpen buiten de stationshal.

En daar gelden andere eisen voor tactiele elementen, wat de toegankelijkheid verlaagt. “ProRail’s verantwoordelijkheid voor toegankelijkheid houdt kortgezegd op bij de uitgang van de stationshal”, zegt ‘t Manneltje. “Daarbuiten is de gemeente verantwoordelijk. De stationshal is alleen niet het einde van de ov-knoop. Die overgang van verantwoordelijkheden moet eigenlijk ongemerkt gaan, zodat de reiziger er geen last van heeft.”

Daarover ging hij eind 2017 al in gesprek met het CROW, om de CROW-richtlijnen te laten aansluiten op de stationseisen. Dat resulteerde in een richtlijn hoe openbare ruimte rond een ov-knoop moet worden ontworpen. “Maar ja, dan moeten gemeenten zo’n richtlijn eerst actief implementeren. Het recent afgesloten Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022-2032 (meer hierover op pagina 10, red.) refereert daarnaar. Met dit Bestuursakkoord zijn voor het eerst sectorbrede afspraken gemaakt over toegankelijkheidsambities. Een toegankelijke stationsomgeving hoort daarbij.” Samenwerking met gemeenten Daarom is het belangrijk, gaat hij verder, om bij de aanpak van stationsgebieden zowel ProRail, NS als gemeenten te betrekken. “Dan leggen we onze toegankelijkheidsagenda naast de gemeentelijke ambities, maken samen een ontwerp en een kostenraming.”

Zoals in Zwolle, waar ‘t Manneltje als projectmanager werd aangesteld in 2020. “Daar zie je ook dat de gemeente zich aansloot bij de toegankelijkheidseisen van het treinstation, toen het busstation naar de achterzijde van het station werd verplaatst. De overgang van trein op bus is daar naadloos en de ov-knoop fungeert dus écht als knoop.” De reiziger herkent de verschillende domeinen van ProRail en gemeente veel minder dan in het bijvoorbeeld Rotterdam. Hoewel ‘t Manneltje het een geslaagde ov-knoop vindt doordat metro goed geïntegreerd is en tram goed vindbaar, ligt de bushalte met elektrische laadpalen wel buiten het stationsgebouw.

NS Stations, uitbater van de commerciële activiteiten, wordt vaak betrokken. De voormalige Toegankelijkheidsman merkt wel dat de focus bij zulke integrale samenwerkingen makkelijker van de grond komt op grotere stations. "In steden als Zwolle of Amersfoort zijn veel in- en uitstappers en is bedrijvigheid. Dáár wil iedereen wel investeren. Maar wat kan je ontwikkelen op kleinere stations, zoals Breda Prinsenbeek? Daar zijn weinig reizigers, is commercie niet rendabel, is meer hangjeugd en ook meer vandalisme. Op dergelijke stations is het moeilijker de boel toegankelijk te houden."

'De ervaring die ik bij ProRail heb opgedaan kan ik nu delen binnen Europa'

Overgang naar Brussel

Inmiddels is hij voor anderhalf jaar gedetacheerd bij de Europese infrastructuurmanager (EIM). Sinds zijn 'transfer' naar Brussel is 't Mannetje niet langer

verantwoordelijk voor toegankelijke stations bij ProRail (Chiel Overgoor is hem opgevolgd). Waarom is hij eigenlijk overgestapt? "Europa wil zich inzetten voor het interoperabel maken van het spoor, zodat grensoverschrijdend treinverkeer makkelijker wordt. Als je het spoor interoperabel wil maken, moet de reis voor iedereen beter worden. Bij ProRail werd keer op keer bewezen dat een toegankelijk station de kwaliteit voor iedereen verhoogt."

In zijn nieuwe functie gaat hij aan de slag met andere thema's zoals spoorweglawaai, spoorwegveiligheid en ook toegankelijkheid. Daarbij komt zijn opgedane kennis van pas en kan hij Europese spoorbeheerders en de Europese Commissie adviseren op onder meer het toegankelijkheidsthema. "Europa heeft specifieke regelgeving voor toegankelijkheid. ProRail heeft die regels actief geïmplementeerd, andere spoorbeheerders nog niet. Als het om toegankelijke treinstations gaat lopen ProRail en Nederland voorop. Mijn ervaring kan ik dus delen. Natuurlijk denken sommige partijen 'aan mijn lijf geen polonaise', maar andere

partijen willen best graag. "

En dan, ten slotte: "Ik heb bij ProRail gezien wat het toegankelijker maken van stations met mensen doet. Daarom voel ik me ook gecommiteerd om daar op Europees niveau ook een bijdrage aan te leveren. Het werk is nog lang niet af."

CV BRAM 'T MANNETJE

2023 – heden	Adviseur, European Rail Infrastructure Managers, Brussel
2015 – 2023	Programmamanager Toegankelijkheid Stations, ProRail
2002 – 2015	Afdeling Grondvererving en Juridische Zaken, ProRail
1999 – 2002	Adviseur bestemmingsplannen en vergunningen, Grontmij
1993 – 1999	Studie Juridische Bestuurswetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen

Bram 't Mannetje (50) woont doordeweeks 'op kamers' in Brussel, 's weekends reist hij naar zijn gezin in Soest Hij is getrouwd, heeft drie kinderen en is in zijn vrije tijd veel te vinden op de fiets: hij doet aan wielrennen en mountainbiken.

(advertentie)

WWW.BUSWORLDEUROPE.ORG



ALL ABOUT BUS, COACH AND PEOPLE

busworld®

EUROPE BRUSSELS 7-12 OCT 2023



DE ANDERE
BUSWORLD
BEURZEN

SOUTHEAST ASIA **JAKARTA** | 15-17 MAY 2024
TÜRKIYE **ISTANBUL** | 29-31 MAY 2024



HOE HET OV STEEDS TOEGANKELIJKER WORDT

Auteur: **Guus Puylaert**

Het openbaar vervoer in Nederland is lang niet altijd toegankelijk voor iedereen en het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022-2032 moet daar verandering in brengen. De ambities zijn hoog, erkent ons ov-panel, maar 'hoge ambitie vraagt om passende actie'.

"Het ministerie zet zich al jaren in voor het verbeteren van toegankelijk ov", begint Renske van Veen, clustercoördinator ov-keten bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zo investeren het ministerie en ProRail sinds 2006 zo'n 550 miljoen euro in betere toegankelijkheid van stations en is in 2011 en 2012 een wettelijk kader opgesteld voor minimale toegankelijkheidseisen. Ook was de ratificatie van het VN-verdrag Handicap in 2016 een mijlpaal, waaraan het programma Onbeperkt Meedoen! vormgeeft. "We zijn op de goede weg, maar tegelijkertijd zijn we er nog niet."

Ook Fransje Oudshoorn, beleidscoördinator bij samenwerkingsverband DOVA, ziet dat belangrijke stappen zijn gezet: "We stellen al jaren strengere eisen aan de toegankelijkheid van haltes. Daarnaast kunnen reisplanners de openbare data gebruiken in reisadvies." Illya Soffer, directeur van belangenvereniging Ieder(in), erkent dat al veel werd geregeld, maar ook dat er nog grote slagen te maken zijn. "Mensen met een beperking

komen nog te vaak niet mee. Vaak door het ontbreken van voorzieningen, onduidelijkheid over functionele eisen of door menselijke bejegening. De lat moest echt hoger."



Fransje Oudshoorn, DOVA: 'Het is goed dat reizigers die baat hebben bij toegankelijkheidsvoorzieningen mondig zijn en aangeven waar hun behoefte ligt'

Wat is het Bestuursakkoord?

Met het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022-2032 zetten onder meer het ministerie, decentrale overheden, vervoerders, belangenverenigingen en ProRail stappen om de toegankelijkheid voor mensen met een beperking verder te verbeteren, gaat Van Veen verder. Van het bieden van reisassistentie op stations, verder verbeteren van reisinformatie, toegankelijker maken van meer ov-haltes tot een toilet in elke trein. Voor de uitvoering is 30 miljoen euro beschikbaar. Het gehele ov moet in 2040 volledig toegankelijk zijn.

Vlada Burmistrova van het College voor de Rechten van de Mens noemt het VN-verdrag Handicap in 2016 een belangrijk uitgangspunt voor het Bestuursakkoord. "Toegankelijkheid is een wettelijke verplichting, conform de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz). In

het VN-verdrag staat dat de overheid maatregelen moet nemen om te zorgen dat mensen met een beperking, net als ieder ander, toegang hebben tot ov."

Ervaringsdeskundigheid betrekken is een belangrijke voorwaarde van het bestuursakkoord, vertelt Soffer. Ieder(in) stelde samen met onder meer de Oogvereniging en de Coalitie voor Inclusie tien concrete actiepunten op, waarop in ieder geval verbeterd moest worden. Die lijst vormde een stevige basis voor het akkoord. "Niet eerder was er een 'gezamenlijke' tafel waar de gehele ov-toegankelijkheid besproken werd. Bij ontwikkeling, uitvoering en monitoring van alle maatregelen is het 'niets over ons zonder ons'-principe sterk aanwezig. Doordat toegankelijkheid niet meer aan de markt wordt overgelaten, ontstaat

een gelijk speelveld voor vervoerders bij aanbestedingen.”

Ook DOVA schoof aan tijdens het proces. Oudshoorn: “Samen met de ondertekenaars van het bestuursakkoord (waaronder alle decentrale overheden) werken we aan de uitvoering het bestuursakkoord. Alle ondertekenaars zoeken samenwerking en houden elkaar op de hoogte. Dat gaat over het betrekken van ervaringsdeskundigen, de toegankelijkheid van haltes, reisassistentie en persoonlijke bejegening.”



Renske van Veen: ‘Iemand met een visuele beperking is niet altijd gebaat bij dezelfde verbeteringen als iemand met een fysieke of verstandelijke beperking’

Van ambitie naar uitvoering

Ambitie is één, uitvoering is twee. Hoe gaat dat eruit zien? Fransje Oudshoorn: “De decentrale overheden werken in Uitvoeringsprogramma’s, dat we 1 januari 2024 willen aanbieden, hun ambities, acties, beoogde resultaat en randvoorwaarden (zoals financiële middelen) verder uit.” Renske van Veen benoemt namens het ministerie alvast een concreet speerpunt: “We zorgen dat het aanbieden van reisassistentie juridisch wordt vastgelegd. Alle ondertekenaars hebben afgesproken dat in 2025 alle vervoerders op alle stations reisassistentie aanbieden.”

Oudshoorn: “Om alles in de Uitvoeringsprogramma’s goed uit te kunnen werken, bijvoorbeeld als het gaat om reisassistentie, is het cruciaal dat het Rijk snel onderzoek doet naar de extra taken voor decentrale overheden en de manier waarop het Rijk financieel bijdraagt.”

MuConsult is betrokken bij het maken van inclusiviteitsambities voor opdrachtgevers, vertelt Jan-Derk in ‘t Rot. “Voor de MRDH hebben we eigen ambities en het Bestuursakkoord vertaald in een beleidskader Inclusief OV. Hierdoor komt er een lijn in het beleid. Dat heeft als voordeel dat het hoger op de agenda komt. Voor de VRA hebben we dat eerder

ook gedaan. Die zijn al een stap verder en komen met concrete uitwerking en plannen om ambities om te zetten in daden. Voorbeelden zijn het project OV-coach en een bewustwordingscampagne. Per concessie monitoren ze de ontwikkelingen.”

Van Veen benadrukt dat het verbeteren én toegankelijk houden voortdurende aandacht vraagt. “Door Covid en de oorlog in Oekraïne zijn onderdelen om liften te repareren bijvoorbeeld lastiger verkrijgbaar. Of treinperrons die op de juiste hoogte zijn gebracht, kunnen dat later toch deels niet meer zijn.” Oudshoorn beaamt

dat. “Haltes verzakken, situaties op of rondom haltes wijzigen of haltes voldoen niet meer aan de toegankelijkheidsnormen van nu. Maar we stellen wel steeds meer eisen aan bijvoorbeeld toegankelijke reisinformatie en aansluiting van haltes op andere modaliteiten en op de openbare ruimte. Het is goed dat reizigers die baat hebben bij zulke voorzieningen mondig zijn en aangeven waar hun behoefte ligt.”

Realistisch?

Volgens Van Veen is het wel zo dat wat de een als toegankelijk kan ervaren en beleven, de ander juist als minder toegankelijk kan ervaren. “Iemand met een visuele beperking is niet altijd gebaat bij dezelfde verbeteringen als iemand met een fysieke of verstandelijke beperking.”



Illya Soffer, Ieder(in): ‘Bij de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van het Bestuursakkoord is het betrekken van ervaringsdeskundigheid sterk aanwezig’

Maar is volledige toegankelijkheid voor iedereen in 2040 dan wel realistisch? “Als je geen ambitie stelt is het per definitie niet haalbaar”, stelt Van ‘t Rot. “Aan techniek en oplossingen hoeft het niet te

liggen. Wel zie ik vanuit mijn rol als programmamanager Toekomstvisie Sociaal Vervoer bij de gemeente Amsterdam dat waar de ruimte schaars is, het praktisch ingewikkeld kan zijn. Een smalle tramhalte verbreden is dan niet altijd mogelijk.”

Oudshoorn vindt ook dat ambitie het uitgangspunt moet zijn. “Het is onzin om te zeggen: ‘We kunnen het nooit voor iedereen goed doen, dus we streven er niet naar’. We hebben een duidelijk doel waar een ambitieus plan bij hoort: volledig toegankelijk ov in 2040. Gaan we dat 100 procent redden? Dat wordt uitdagend. Maar het is een duidelijke boodschap en een hoge ambitie vraagt om passende acties. Door te luisteren naar wensen van reizigers, weten we wat er speelt en onze aandacht vraagt. We weten elkaar steeds beter te vinden.”

“De ov-sector faciliteert grote, collectieve reizigersstromen”, gaat ze verder. “Maar de sector is niet zo goed in de individuele reizigerswens en maatwerk. Het is de taak van decentrale ov-autoriteiten een goede balans te vinden en aandacht te hebben voor reizigers die iets meer hulp nodig hebben. De ene reiziger heeft meer baat bij een gelijkvloerse instap, de andere heeft nog steeds reisassistentie nodig. Daarom is ons uitgangspunt bij aanschaf van nieuw materieel en aanleg of vernieuwing van haltes dat ze toegankelijk zijn voor vele groepen.”

Van Veen beaamt dat de focus op aanpassingen die voor iedereen belangrijk en handig zijn het belangrijkste uitgangspunt van het Bestuursakkoord is. “Het is de kunst te kijken naar de verschillende belemmeringen voor diverse mensen en daar met alle betrokken partijen zoveel mogelijk op in te spelen.

Dan heb ik er vertrouwen in dat die volledige toegankelijkheid van het openbaar vervoer in 2040 echt in zicht komt.”

Ook Soffer vertrouwt daarop, mits de mensen met een beperking en hun vertegenwoordigende organisaties betrokken blijven. “Als dat op een goede manier gebeurt en we er echt met zijn allen voor gaan, hebben wij goede hoop dat de maatregelen op papier snel tot



Vlada Burmistrova, College voor de Rechten van de Mens: 'Wij onderzoeken de gevolgen die ontoegankelijk ov heeft op het dagelijks leven van mensen met een beperking en de realisatie van hun mensenrechten'

merkbare verbeteringen voor reizigers leiden en de gestelde normen snel in wetgeving opgenomen worden. Vanuit het principe van universal design kan het ov voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk worden en hoeven er geen botsende belangen te zijn."

Wind in de rug

Renske van Veen ziet dat de maatschappelijke en politieke aandacht voor een toegankelijke en inclusieve samenleving groeit. "We zijn het erover eens dat iedereen met het ov moet kunnen reizen en zetten ons gezamenlijk in dat mogelijk te maken. Dat is best uniek, maar niet meer dan logisch." In eerste instantie trok het ministerie daarom 10 miljoen

Portret Peter Waalboer

"Een beperking heb je, maar een handicap ervaar je die beperking. Een ontoegankelijke ketenreis betekent dat 'we' Wmo-vervoer en de Valys-taxi moeten blijven gebruiken en verhoogt dat gevoel dat je niet kunt meedoen aan de maatschappij. Dan blijven mensen met en zonder beperking van elkaar gescheiden. Als we echt een inclusieve maatschappij willen, moeten we toegankelijkheid van het ov goed regelen."

"Sinds 2010 ben ik betrokken bij de toegankelijkheid van ov-betalen en sinds 2013 bij de Intercity Nieuwe Generatie. De grootste verbetering is dat ProRail een standaard voor routegeleiding introduceerde. Dat is uniek in de wereld. Maar de minst-toegankelijke schakel zit in de overstap van trein op bus. Op grotere stations biedt NS reisassistentie tot aan de poortjes. Hoe stap ik dan over op de bus? In stationsomgevingen is nog geen samenhang, wegbeheerders hanteren andere standaarden dan ProRail. Ik mijd busstation Leiden Centraal tegenwoordig omdat het zo onoverzichtelijk is."

"In het bestuursakkoord zitten belangrijke elementen ter verbetering. Zo moeten

euro uit voor de uitvoering van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid uit, maar daar kwam later 20 miljoen bij.

"Dat laat zien dat toegankelijkheid

politieke aandacht krijgt en ons de wind in de rug geeft", benadrukt Oudshoorn.

"Met dit budget maken we een mooie start. We moeten ook realistisch zijn: aanpassingen in materieel en infrastructuur zijn vaak kostenintensief. Toegankelijk maken van bushaltes volgens de nieuwste normen kost al gauw een paar ton per halte."

Soffer is blij dat toegankelijkheid in het ov steeds hoger op de politieke agenda staat. "Voor steeds meer mensen is duidelijk dat toegankelijkheid geen 'nice' is, maar een echte 'need to have'. De toekomst zal uitwijzen of het alle uitvoerende organisaties en opdrachtgevende organisaties menens is."

Het College onderschrijft dat toegankelijkheid een 'need to have' is, zegt Burmistrova. "Zowel de Rijksoverheid als lokale overheden zijn op grond van het VN-verdrag handicap verplicht het recht op toegankelijkheid voor mensen met een beperking te realiseren. Private partijen hebben ook verplichtingen. Bedrijven en organisaties moeten geleidelijk zorgdragen voor de algemene toegankelijkheid voor personen met een handicap of chronische ziekte, tenzij dat een onevenredige belasting vormt." Van 't Rot geeft als tip dat we het onderwerp toegankelijkheid moeten verbreden. "Bijvoorbeeld naar jonge ouders. Als ik met mijn zoon van twee met de trein wil, baal ik ook dat ik de buggy niet meteen naar binnen kan rijden in sommige Intercitytreinen. Ik zou graag willen pleiten om toegankelijkheid te verbreden. Dan gaat het stigma er ook af."

Burmistrova zegt benieuwd te zijn in hoeverre het bestuursakkoord uitvoering geeft aan het recht op mobiliteit en toegankelijkheid. Daarom gaat het College jaarlijks een rapportage doen over naleving van het VN-verdrag. "We onderzoeken met name de gevolgen

alle vervoerders vanaf 2025 reisassistentie aanbieden. Maar als ik tijdens mijn multimodale reis één keer vertraging heb, moet ik dan drie vervoerders nabelen? Daar kan veel verkeerd gaan. Het is een hoopgevend begin, maar nog wel slechts een begin. Ik ben benieuwd hoe het in de praktijk uit gaat pakken.."

"Het grootste probleem is dat toegankelijkheid achteraf moet worden ingebouwd. Dat is onnodig duur. Sinds de opening van het dynamische busstation De Vink in 2019 was ik bezig om DRIS met audio te krijgen, omdat de bussen steeds op een ander perron stoppen.

Sinds begin mei 2023 is die DRIS er eindelijk en weet ik waar mijn bus stopt. Maar dat is pas één busstation met drie perrons. Kan je nagaan hoe groot dit probleem is."

"Tijdens het tekenmoment van het Bestuursakkoord hebben Karin van Dijk en ik staatssecretaris Heijnen uitgenodigd om een dagje samen met het ov te reizen. We hebben twee uur ervaringsverhalen met haar uitgewisseld en laten zien waar het allemaal verkeerd kan gaan. Door het tastbaar te maken, maakt dat meer indruk dan wanneer je alleen een brief schrijft."



Peter Waalboer (44) is slechtziend geboren en sinds 2011 helemaal blind. Hij is mobiliteitsvrijwilliger bij de Oogvereniging en bestuurslid bij Rocov Hollands Midden.

Welke klachten zijn er?

Het College voor de Rechten van de Mens ontving afgelopen jaren meerdere klachten. Zo oordeelde het in 2021 dat NS een vrouw discrimineerde door onvoldoende informatie te geven over de toegankelijkheid van een trein en treinvervangend busvervoer. In 2022 weigerde Arriva een man de toegang tot de buurtbus en informeerde hem niet over alternatief vervoer. Onheuse bejegening en slechte of ontbrekende assistentie bij busvervoer werd meerdere keren gesignaleerd. In 2023 ontving het College signalen dat een vooraanmeldtijd van een uur bij NS Reisassistentie de zelfbeschikking van mensen met een beperking ondermijnt.

Ilyya Soffer van Leder(in) herkent problemen rond niet-werkende liften op treinstations en ook Jan Derk van 't Rot van MuConsult herkent ervaringen van ontoegankelijkheid in het ov. "Begin februari was ik op ov-safari met mensen met een lichte verstandelijke beperking. Voor hen is de weg vinden in een metrostation minder vanzelfspreken. Met kleine ingrepen in wayfinding, ontwerp en inrichting kunnen we echt verbeterlagen maken. Bij het ontwerp wordt vaak wel goed nagedacht over inclusiviteit, maar in het beheer en onderhoud verslapt de focus soms."

die ontoegankelijkheid in het openbaar vervoer heeft op het dagelijks leven van mensen met een beperking en op de realisatie van hun mensenrechten." Het rapport verschijnt rond 3 december: de Internationale dag voor mensen met een beperking.



Jan-Derk van 't Rot, MuConsult: 'Ik pleit ervoor het thema toegankelijkheid te verbreden, bijvoorbeeld naar jonge ouders. Dan gaat het stigma er ook af'

Portret Karin van Dijk

"Vroeger was ik voor vervoer afhankelijk van mijn moeder of de Valys-taxi. Daar zitten zoveel nadelen aan dat ik daar al met al een hekel aan kreeg. In het ov voel ik mij gelijkwaardiger behandeld - hoewel een elektrische rolstoel natuurlijk wel opvalt."

"De nieuwe sprinters en intercity's zijn een grote verbetering, daar kan ik zelfstandig in- en uitstappen. Deze hebben op de meeste grote stations een gelijkvloerse instap, daardoor hoef ik niet meer een uur van tevoren assistentie te boeken en kan ik lekker impulsief reizen. Dat past bij mij."

"NS-Reisassistentie is tegenwoordig op bijna alle stations beschikbaar en vanaf 2025 op alle NS-stations. Maar deze medewerkers verdwijnen bij NS steeds meer van de stations. De externe partij Qarin heeft de assistentie overgenomen, maar dat personeel heeft minder ervaring en kennis van ov en veiligheid en dat leidt soms tot vervelende situaties."

"Ook werken de stationsliften niet altijd. Mijn ervaring is dat de storingsdata in de app lang niet altijd betrouwbaar en

up-to-date zijn en dan kan ik opeens een perron niet af. Maar de overstap van trein op bus vind ik het ergst. Buschauffeurs noemen vaak redenen dat ik niet meekan of -mag. Soms ben ik bang niet mee te mogen. Mijn rolstoel gaat 12 km/uur, dus als mijn eindbestemming binnen een straal van 4 kilometer van het station ligt rijd ik gewoon."

"Ik geloof echt dat iedereen z'n best doet om het Bestuursakkoord uit te voeren, maar er moet zóveel gebeuren. Buiten NS heeft nog geen enkele vervoerder bijvoorbeeld ervaring met reisassistentie. Ik hoop dat ze de kennis en erva-

ring van NS gebruiken, of dat één centrale regiecentrale het oppakt. DOVA en gedeputeerde Zevenbergen van Zuid-Holland waren daar ook enthousiast over."

"Bij buschauffeurs gaat het vooral om bewustwording en sociale interactie. Zolang chauffeurs op de tweede nauwkeurig hun dienstregeling moeten rijden kunnen ze niet een rolstoelplank gaan uitleggen. Ik hoorde ook dat chauffeurs financieel beloond worden als ze op tijd rijden. Toch vind ik dat mensen met een beperking ook een rol hebben. Je moet zorgen dat je hulpmiddel zo optimaal mogelijk is uitgerust op te reizen met het ov, zodat een hoogteverschil van een aantal centimeter geen probleem

vormt. Om het ov toegankelijker te maken, moeten 'we' vooral zichtbaar blijven."



Karin van Dijk (32) heeft een progressieve chronische spierziekte en zit in een elektrische rolstoel. Daarnaast is zij toegankelijkheidsexpert namens de Coalitie voor Inclusie en bestuurslid van Rocov Hollands Midden.

MAATSCHAPPELIJKE INITIATIEVEN HELPEN DOELGROEPEN OP WEG

Auteur: Guus Puylaert

Ov-ambassadeur Fenni (links) reist samen met Zwaan op het traject Kampen – Zwolle – Ommen.

Fysieke toegankelijkheid krijgt veel aandacht, maar mentale toegankelijkheid blijkt nog een ondergeschoven kindje. Het maatschappelijke initiatief 'OV-coach' zet hoofdzakelijk in op mensen die nog niet zelfstandig kunnen reizen vanwege onbekendheid of een beperking, terwijl 'Ervaar het OV' zich focust op senioren.

De 'OV-coach' werd in 2018 opgezet vanuit de gemeente Amsterdam. Door het succes nam de Vervoerregio Amsterdam het traject in 2020 over en werkt samen met meerdere maatschappelijke organisaties. Al bijna 600 mensen werden richting zelfstandig reizen begeleid, legt projectleider Willeke Passmore uit.

"Vaak melden maatschappelijke organisaties, scholen of ouders deelnemers aan. Na een intakegesprek door een professional volgt een kennismaking tussen deelnemer en ov-coach: dat is meestal een student die hier stage loopt. Stap-voor-stap oefenen zij dan een reistraject." Uiteindelijk ontvangen deelnemers een diploma. 87 procent van de deelnemers blijft uiteindelijk zelfstandig reizen, zegt zij.

Ov-coachingstraject

Eén van hen is de Amsterdamse Quinten (17), een jongen met autisme. Hij gaat na de zomer studeren in Aalsmeer en zijn ouders vinden het belangrijk dat hij dat zelfstandig kan doen. Studente Rianne (20) begeleidde hem vijftien weken lang om dat doel te behalen. "Ik hielp Quinten bij wat hij moeilijk of spannend vond, zoals in- en uitchecken en reisapps gebruiken."

Samen reisden zij dertien keer vanaf Quintens huis naar zijn aanstaande school. Eerst met de tram naar het Leidseplein en vanaf daar verder met de bus. Rianne: "Met de metro naar Amsterdam Lelylaan was wel sneller geweest, maar dat station is veel te druk voor hem." Daarna maakte Quinten de reis twee keer alleen, waarbij Rianne telefonisch beschikbaar bleef.

Dat was best spannend, zegt Quinten: "Ik stapte een keertje een halte te laat uit, toen stond ik op Osdorp en moest ik wachten op een nieuwe tram. Gelukkig kon ik Rianne bellen." Rianne: "Het is juist ook leerzaam als het een keer verkeerd gaat. Hem voor het eerst alleen laten reizen is een grote verantwoordelijkheid en best spannend, maar ik vertrouwde

in hem dat hij het kon." Quinten is trots: "Vroeger reisde ik met mijn opa en had ik nooit kunnen denken dat ik het ook zelf zou kunnen. Nu weet ik dat het niet zo moeilijk is."

Willeke Passmore, OV-coach: 'Ouders vertellen vaak achteraf dat deelnemers zo ontzettend zijn gegroeid. Ze durven meer, zijn zelfstandiger en hebben meer zelfvertrouwen'

Onderbelicht

Een herkenbaar tafereel voor projectleider Passmore: "De meeste deelnemers ervaren vooraf spanning. Maar vaak horen we achteraf (van ouders) dat ze zo ontzettend zijn gegroeid. Ze durven meer, zijn zelfstandiger en hebben meer zelfvertrouwen. Eén deelnemer stond de eerste reis te shaken op het perron, inmiddels reist hij alleen naar Parijs en is hij ambassadeur geworden. Heel terecht dat ze trots zijn op zichzelf - zo'n ervaring neem je mee voor je hele leven."

Ze vindt dat mentale toegankelijkheid vaak nog onderbelicht wordt. "Het gaat vaak over fysieke toegankelijkheid. Bij veel professionele organisaties komt het thema er te laat bij, dat merk ik bij de Vervoerregio ook. Als je het niet in je directe omgeving ervaart, houd je er minder rekening mee. Daarom is het belangrijk dat de OV-coach zichtbaar blijft." De Vervoerregio Amsterdam wil graag tot 2029 door met het project.

Ouderen helpen in Oost

In de Overijsselse regio IJsselmond werd in 2012 het project 'Ervaar het OV' opgericht, dat in 2017 werd uitgerold door heel OV-Oost. Opdrachtgevers provincies Overijssel, Gelderland en Flevoland financieren het project, waarbij senioren worden gekoppeld aan vrijwillige ov-ambassadeurs.

Anita Koedam, Ervaar het OV: 'We vullen een hiaat die vervoerders hebben laten ontstaan doordat servicemedewerkers zijn wegbezuinigd'

Anita Koedam uit Emmeloord is sinds 2020 ambassadeur. Ze houdt maandelijks in vier gemeentes inloopspreekuur: "Het gros van mensen dat binnenloopt ervaart autorijden als belastend en wil weer met het ov reizen – dat deden ze in hun jeugd ook. Maar het systeem is veel complexer geworden. Wij luisteren, bieden maatwerk en helpen ze stap-voor-stap op weg, bijvoorbeeld door met foto's van kaartautomaten te laten zien hoe het werkt en aanvraagformulieren uit te printen. Eigenlijk vullen we een hiaat die vervoerders hebben laten vallen doordat servicemedewerkers zijn wegbezuinigd."

Sinds de start groeide het team uit tot 45 ambassadeurs, die allemaal in andere bibliotheken, cultuurhuizen of dorpshuizen spreekuur houden. Eén van hen is Fenni van de Stouwe uit Kampen, die zich na haar pensioen bij ProRail aanmeldde als ambassadeur. Naast een wekelijks telefonisch spreekuur zit ze eens per maand in de Stadskazerne in Kampen. Daar ontmoette zij deelnemer Zwaan Bos (81). "Nadat mijn man overleed wilde ik weer leren reizen met het ov, maar in vijftig jaar tijd is er veel veranderd. Al die



© OV-coach

Student Rianne oefende vijftien weken lang samen met Quinten de reis Amsterdam – Aalsmeer.

apparatuur geeft me angst het verkeerd te doen."

Proefreisjes

Samen reisden zij met de trein van station Kampen naar Zwolle, terug naar Kampen-Zuid en vandaar met de bus terug naar Kampen. Zo leerde Zwaan inchecken, omchecken naar een andere vervoerder (van Blauwnet op NS) en uitchecken. En over te stappen op de bus. Tijdens de overstap in Zwolle namen ze de tijd om informatieborden op het station te bestuderen. Ook werd uitgelegd hoe de kaartautomaat werkt, hoe ze bij het juiste spoor komt, hoe samenreiskorting werkt, hoe keuzedagen geactiveerd worden, enzovoorts.

Zwaan: "We hebben een checklist gemaakt met dingen waar ik op moet letten, bijvoorbeeld dat ik bij het goede paaltje incheck. Met de ov-chipkaart in de rechterhand kies je altijd het goede poortje. Ik was bang dat apparatuur kapot zou gaan als ik het verkeerd doe. Maar Fenni liet zien dat dat niet gebeurt." Fenni: "En ik heb automatisch opladen op de chipkaart aangezet, zodat ze altijd saldo heeft. Veel ouderen raken in paniek als al die incheckpaaltjes gaan piepen. Dan houden ze hun chipkaart nog eens tegen het paaltje en reizen per ongeluk zwart. Dat zorgt voor onzekerheid."

Anita kan proefreisjes zelf fysiek moeilijker aan. Zij gaat onder meer met gemeenten in gesprek om meer inloopspreekuren te faciliteren en ambtenaren te wijzen op het ov als alternatief voor het duurdere Wmo-vervoer. "Als ouderen niet met de regiotaxi hoeven te reizen is dat voor gemeenten minder duur, dus iedereen is erbij gebaat. We krijgen een enkele keer ook vragen van mensen, bij wie we denken: 'u kunt beter naar de gemeente voor Wmo-vervoer'. Dan verwijzen we hen ook door. Dat inwoners hun zelfstandigheid behouden en zelfredzaam zijn, is voor gemeenten heel waardevol."

Kettingreactie

De bekendheid van het traject wordt steeds groter, vertelt Anita: "Ik was laatst nog bij DOVA om uitleg te geven wat we doen en er lopen nu ook vragen vanuit Utrecht, Almere, Amersfoort en Noord-Limburg. Steeds meer mensen horen van ons en zijn geïnteresseerd. Eigenlijk is het een soort kettingreactie."

Dat verhaal horen we ook vanuit Amsterdam. Passmore noemt het een 'sneeuwbal-effect'. "Door de ervaringstrajecten, maar ook door voorlichtingen, groeit het aantal aanmeldingen en gaan zorg-, onderwijsinstellingen en gemeenten het ov als serieus alternatief zien."

'TOEGANKELIJKHEID VERANKERD IN DNA VAN NS'

Auteur: **Guus Puylaert**

NS ontwikkelde een speciaal pakket voor mensen met een licht-verstandelijke beperking, waarmee zij na een training zelfstandiger kunnen reizen.

Voor NS is een 'bereikbaar Nederland voor iedereen' een belangrijke missie. De focus ligt sinds kort ook op mensen met een licht-verstandelijke beperking. vertelt toegankelijkheidsmanager Mariska Noorloos.

"Inmiddels zijn al onze sprinttreinen toegankelijk en rijdt de eerste toegankelijke intercity. De NS-app stelt actuele reisinformatie beschikbaar over toegankelijke reizen en klanten met een auditieve beperking kunnen via 'klik voor teletolk' contact opnemen met de klantenservice. Dit is slechts een greep uit de toegankelijkheidsverbeteringen die NS de laatste jaren heeft gerealiseerd."

"Sinds 2015 vraagt NS belangenorganisaties en (potentiële) klanten met een beperking regelmatig welke drempels zij (nog) ervaren bij het reizen met trein en welke verbeteringen prioriteit hebben. Vervolgens bedenkt NS samen met de belangenorganisaties hoe deze drempels kunnen worden weggenomen. 'Nothing about us without us' staat centraal. Het aantal drempels voor (vooral) mensen met fysieke beperkingen neemt al jarenlang af."

TreinTrainPakket

NS werkt samen met organisaties voor laaggeletterden, digibeten en mensen met een licht-verstandelijke beperking.

"Samen met mensen met een licht-verstandelijke beperking heeft NS het TreinTrainPakket ontwikkeld en in januari 2023 gelanceerd. Dit pakket is gemaakt voor en met de doelgroep, zodat zij met extra hulpmiddelen en training zoveel mogelijk zelfstandig met de trein kunnen reizen. Het bestaat onder andere uit een uitleg- en oefenmodule, een VR-game en een ervaringsreis. Zo leren mensen met een licht-verstandelijke beperking zich onder begeleiding voor te bereiden op de treinreis en krijgen zij handvatten als de treinreis anders loopt dan gepland."

Reisassistentie weer op orde

"Zo'n 5000 klanten met een beperking maken gebruik van reisassistentie. NS-medewerkers verlenen deze service op bemenste stations. Voor piekmomenten en op onbemenste stations doet NS een beroep op een externe dienstverlener. Personeelstekorten zorgden in 2022 voor haperingen in kwaliteit, maar inmiddels zijn 150 extra reisassistenten aangenomen en is de kwaliteit in alle regio's weer op orde. Op basis van klachtenmonitoring zien we geen trajecten of stations waar de uitvoering van reisassistentie significant achterblijft." In maart concludeerde het College voor de Rechten van de Mens dat NS niet voldoende zou doen om de algemene toegankelijkheid te verhogen. NS heeft

de uitspraak na verschijning besproken met lenW en belangenorganisaties. Dat heeft ideeën opgeleverd om reisassistentie verder te verbeteren, zonder de betrouwbaarheid aan te tasten.

Toegankelijk voor iedereen

Bijna alle maatregelen die NS neemt om reizen voor mensen met een beperking te vergemakkelijken, zijn óók een stap voorwaarts voor reizigers zonder beperking. Zoals de gelijkvloerse instap in treinen en hoorbare én leesbare reisinformatie. NS wordt steeds alerter op inclusief ontwerpen van nieuwe producten en services, waardoor minder achteraf gerepareerd hoeft te worden."

"De missie van NS luidt: 'Nederland duurzaam bereikbaar. Voor iedereen'. Daarmee zit aandacht voor toegankelijkheid verankerd in de basis van het bedrijf. Op het werkterrein toegankelijkheid blijft veel te doen, onder andere door het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV dat vorig jaar is gesloten en door nieuwe toegankelijkheidseisen in de ontwerpconcessie voor het hoofdrailnet. Daarom maakt NS de komende jaren meer capaciteit vrij voor toegankelijkheid: sinds mei van dit jaar is het toegankelijkheidsteam uitgebreid."

Lees het hele artikel op ovmagazine.nl

Toegankelijk ov wordt gezien als 'moet'-onderwerp. Maar koppel 'toegankelijk' aan 'persoon' en dan straalt het hartelijkheid uit



TOEGANKELIJK OV 'ALS IN' EEN TOEGANKELIJK PERSOON

Als we het hebben over een toegankelijk persoon komen woorden binnen als warm, open en hartelijk. Terwijl 'toegankelijk ov' woorden als een 'recht' en 'dure plicht' oproept. Zonder afbreuk te doen aan mensenrechten en overheidsplichten zou ik wensen dat we gaan werken aan toegankelijk ov 'als in' een toegankelijk persoon. Dat roept een veel positiever gevoel op.

In Nederland kunnen de meeste mensen meedelen in de huidige rijkdom. Veel gaat goed, voor velen. Maar zeker niet voor iedereen en altijd. Als samenleving zien we dat graag anders. Dat is een onuitputtelijke bron van politieke discussie en beleidsvoornemens. Veel gaat goed, maar het kan altijd beter!

De weerbarstige werkelijkheid is echter dat er altijd 'maakkracht' (tijd, geld, deskundigheid, samenwerking, et cetera) nodig is om van wens en besluit naar werkelijkheid te komen. We zijn als samenleving ongeduldig. Waar dat ongeduld politiek wordt, gaat het vaak vooral om 'wie er verantwoordelijk is'. Letterlijk, want wie moet de vraag beantwoorden waarom iets er (nog) niet is en hoe dat wordt opgelost? Passende antwoorden geven op dit soort vragen is een vak op zich. Maar niet hetzelfde als met inzet van alle vaardigheden en middelen een ingewikkelde opgave toch realiseren. 'Verantwoordelijkheid' en 'maakkracht' schuren helaas zelfs vaak met elkaar.

In ov-land speelt dit natuurlijk ook. Misschien wel het scherpst bij toegankelijkheid van het ov. Over weinig onderwerpen kunnen we in ov-land zo vol overgave van mening verschillen als over toegankelijkheid. Politiek is ov-toegankelijkheid ook spannend.

Recent moest vanwege een nieuw VN-verdrag een Bestuursakkoord Toegankelijkheid tot stand komen. Hetgeen uiteindelijk na vele inspanningen van velen lukte. Nu de uitvoering nog. Een grote en moeilijke opgave, hoewel je natuurlijk graag had gewild dat alles 'morgen klaar is'. Maar ja, de weerbarstige werkelijkheid. Hetgeen weer (politieke) vragen oproept hoe aanvaardbaar het is dat de uitvoering lang duurt. Want 'het kan toch niet zo zijn dat...'

Het gevolg is dat toegankelijk ov een relatief 'moeten'-onderwerp is. Ja het moet, ja het is rechtvaardig en ja iedereen vindt dat mensen met een beperking volledige toegang moeten hebben tot het ov. Maar het is geen onderwerp dat in de breedte van de sector warme beleving en inspiratie oproept.

Mijn inspiratie om een column over toegankelijk ov te schrijven was mede daarom in aanleg beperkt. Totdat ik me twee dingen realiseerde. Koppel 'toegankelijk' aan 'persoon' en opeens drukt toegankelijkheid hartelijkheid uit, je voelt je welkom. En bedenk: van steeds toegankelijker ov profiteren alle ov-reizigers mee. Denk aan de gelijkvloerse instap en steeds duidelijker reisinfo in beeld en geluid.

Vanuit deze inzichten wordt werken aan toegankelijk ov veel meer dan een noodzakelijke dure overheidsplicht. Dan wordt de uitdaging om het ov stap voor stap steeds aantrekkelijker te maken. Iedereen is welkom en dat gaat het ov steeds meer uitstralen. De werkelijkheid blijft weerbarstig, maar onder alle inspanningen ligt dan positieve inspiratie die de 'maakkracht' versterkt. Laten we het ov in alle opzichten steeds toegankelijker maken.

MINDER BUSHALTES ALLÉÉN NIET GELIJK AAN MINDER BEREIKBAARHEID

Auteur: **Guus Puylaert**

De Qliner tussen Emmen en Groningen rijdt in de spits hoogfrequent en stopt slechts drie keer. Daardoor is de bus een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Dat steeds meer bushaltes verdwijnen is een feit. Maar dat betekent niet perse dat de bereikbaarheid verslechtert, horen we vanuit het noorden des lands. “Met verdwenen bushaltes alleen meet je nog geen vervoersarmoede. De nuance in de discussie mist.”

Dat steeds meer bushaltes verdwijnen is vanuit economisch perspectief niet heel vreemd. Reizigersaantallen en -inkomsten liggen nog altijd lager dan in 2019 en meer reizigers hebben een auto gekocht. Ondertussen zijn loonkosten voor personeel gestegen en is de overheidsbijdrage afgebouwd. Daardoor wordt busvervoer niet meer uitgevoerd zoals dat altijd ging en strekken vervoerders hun buslijnen.

Eind 2022 publiceerde het PBL de studie ‘Toegang voor iedereen’, waarin het schreef dat de bereikbaarheid van werk en voorzieningen lastig te bereiken zijn zonder auto. Begin 2023 beschreef KRO-NCRV Pointer dat de afgelopen jaren 500 bushaltes zijn verdwenen. De NOS overtroefde: er waren zelfs 1500 bushaltes verdwenen.

Maar in de huidige discussie mist nuance, zegt Niels van Oort van TU Delft. “Het is duidelijk dat er iets aan de hand is. Maar met verdwenen bushaltes alleen

meet je nog geen vervoersarmoede. Vaak wordt het platteland versus de stad geplaatst, maar het gaat eerder om drukke versus dunne gebieden en tijden. Dat kan ook gaan over stadswijken en kleinere steden, en bijvoorbeeld bediening in de avond en het weekend. Eigenlijk moet de discussie gaan over de kernfuncties van ov: verbinden en ontsluiten.”

Niels van Oort, TU Delft:
‘De discussie moet gaan over de kernfuncties van het ov: verbinden en ontsluiten’

“Voor de ontsluitende functie is niet altijd regulier busvervoer nodig en bestaan steeds meer en betere alternatieven. Als er bezuinigd moet worden, kijkt men vaak naar de dunne lijnen. Snellere bussen die minder vaak stoppen betekenen ook dat je een hogere frequentie kunt rijden voor hetzelfde geld. In de verkeerskundige netwerktheorie werkt snelheid als een tweesnijdend zwaard als het mensen sneller naar hun bestemming brengt.”

Hoogfrequente bussen aan dorpsranden

Theorie en praktijk komen samen in Groningen en Drenthe. Ontwikkelaar Erwin Stoker was er in 2014 bij toen het OV-bureau een stadsregionaal hoogfrequent busnetwerk introduceerde met Q-linkbussen. Die lijnen voorzien in de verbindende ov-functie. “Snelle en hoogfrequente lijnen moeten betrouwbaar zijn en goed aansluiten op het overige vervoer. Het systeem moet draaien als een Zwitsers uurwerk.”

Slingerroutes die door dorpen heenlopen doen daar afbreuk aan. Daarom koos het OV-bureau voor minder haltes. Haltes die bleven zijn verplaatst vanuit dorpskernen naar dorpsranden. Op die haltes zijn ook meer voorzieningen aanwezig. “Natuurlijk is het wel een glijdende schaal hoe ver je kunt gaan met haltes verminderen, maar wij ontwikkelen liever één of twee haltes aan dorpsranden en stimuleren reizigers daar zelf heen te reizen.”

Hij noemt de ‘Hondsrugbundel’ Emmen-Groningen als succesvol voorbeeld. “Voorheen deed de reguliere bus er twee uur over, met alleen in de spits een snellere dienst. Nu rijdt de snelle Qliner (100-kilometerbus) vier tot zes keer per uur in de spits en stopt drie keer (in Borger, Gieten en Zuidlaren) en haalt een reistijd onder het uur. Dat is vergelijkbaar



© Marcel van Kammen / gemeente Noordoost-Fryslân

In de mobiliteitsvisie voor de regio Noordoost-Friesland speelt station Veenwouden (Feawâlden) een centrale rol.

met de auto. De bus rijdt tegenwoordig rendabel.”

Dat reizigers naar de dorpsranden in plaats van de dorpskernen moeten reizen, is volgens Stoker geen groot probleem. “Vanuit Borger reisde men eerder per auto naar Emmen of Groningen, nu parkeert men bij de bushalte. Het aantal geparkeerde auto’s bij Borger steeg van tien naar negentig stuks. In Gieten reden eerder bussen vanaf de N34 over sluiptweggetjes langs drie haltes. Nu is er één halte, aan de rand van het dorp 600 meter verderop. Veel reizigers lopen of fietsen erheen en hebben daar geen moeite mee. Een dorp is niet zo groot.”

Van modaliteit naar mobiliteit

De regio Noordoost-Friesland kampt met dezelfde uitdagingen als de regio Groningen-Drenthe, vertelt Sjoerd Hoekstra. De programmamanager bij de provincie Fryslân schreef, samen met de gemeenten, in 2019 een mobiliteitsvisie voor de regio die kampt met vergrijzing: de term ‘van modaliteit naar mobiliteit’ staat daarin centraal. “Mensen gebruiken vooral treinverkeer en de snelle buslijnen in de stedendriehoek Leeuwarden, Groningen, Drachten. Maar om daar te komen pakt nu niemand de kronkelende bus, buiten scholieren en studenten om. Vooral ouderen reizen per auto, fiets of e-bike naar die trein.”

In het Friese plan moeten snelbussen naar Veenwouden (Feawâlden) en Buitenpost rijden. Reizigers kunnen daar overstappen op de spoorlijn Gronin-

gen-Leeuwarden, aldus Hoekstra. “In elk dorp een bus is niet de oplossing voor de mensen. Niemand schiet wat op met bussen die alleen warme lucht verplaatsen. Als bussen bepaalde snelheden halen en minder stoppen, wordt het aantrekkelijker die bussen te pakken. Op die manier blijft het goed wonen en leven buiten de regio. Die leefbaarheid is van belang.”

Erwin Stoker, OV-bureau Groningen Drenthe: ‘Het ov-systeem moet tikken als een Zwitsers uurwerk.’

Verflexxen

De ontsluitende functie van het ov noemt Van Oort de essentiële ‘tweede laag’. Die staat er in heel Nederland minder goed voor. “Met gestrekte lijnen blijven niet alle dorpen bereikbaar. Daar moet je iets anders voor regelen. Dat kan ook met flexibele busjes of e-bikes. ‘Verflexxen’ is soms een optie. Helaas zien we daar ook ook veel slechte voorbeelden van, dan is er na een pilot niets meer.”

Stoker is het daarmee eens, maar stelt wel dat de overheid daarop de regie moet houden: “In ons gebied rijden we met bussen naar de hubs, maar daarnaast bieden we op een aantal hubs in Noord-Drenthe minstens één deelauto aan. De provincie regisseert en subsidi-

eert. Marktpartijen investeren namelijk minder snel in dun gebied, waar voor hen minder te verdienen valt. Door de subsidie is er toch een vervoersaanbod.”

Aanvullende vervoersvormen zijn voor gebied buiten dorpskernen van groot belang, weet ook Hoekstra: “Het gaat niet om de modaliteit, maar om mobiliteit voor de regio. Daar past een transitie bij van aanbodgericht naar vraaggericht vervoer. Om voorzieningen te bereiken kunnen mensen ook gebruikmaken van een dorpsauto, buurtbusje of dorpsgenoten met een eigen auto. In de haarvaten van het vervoersysteem is de Mienskipssin (gemeenschapszin) groot.”

Knooppunten: centrale rol in het netwerk

Het OV-bureau introduceerde in 2018 meer dan vijftig mobiliteitshubs, waar verbindende buslijnen halteren en reizigers kunnen overstappen op ontsluitende mobiliteitsvormen. Het is nog altijd één van de bekendste voorbeelden van Nederland. Terwijl hubs in theorie gewoon kwalitatief goede ov-haltes of stations zijn, weet Stoker. “In heel Nederland zijn voorbeelden van hubs, maar wij voeren het consequent door voor een heel gebied. Daardoor herkennen mensen het. Dat is een deel van het geheim.”

Een doorslaggevende rol speelt de hubtaxi. Alle inwoners kunnen vanaf elke locatie in Groningen en Drenthe binnen een straal van 15 kilometer overstappen op trein of bus. “Gemeenten zijn ook enthousiast, die zien dat het goedkoper is dan hun eigen Wmo-taxi.” De knooppunten spelen een rol binnen lokale gemeenschappen: vaak zijn lokale instellingen of ondernemers verbonden: “De hubs zijn ook in reisplanners opgenomen, waardoor een aansluitijd van twee minuten op een bus ineens wel haalbaar is voor reizigers.”

Hubs spelen ook een centrale rol in de Friese mobiliteitsvisie, aldus Hoekstra: “Wij zoeken punten waar de vervoerknoopen samenkomen. Dat zijn Veenwouden en Buitenpost.” De flexibele hubtaxi is er al, de Opstapper. Binnen de mobiliteitscentrale Jobinder wordt de aansturing voor de Opstapper en het Wmo- en leerlingenvervoer geregeld. Ook lokale initiatieven, zoals Burgum Mobiel en buurtbussen, doen mee. Hoekstra: “Met slimme combinaties kunnen we de capaciteit op het platteland beter benut-



Erwin Stoker stelt dat een hub in feite niets meer is dan een goede ov-halte, voorsnog is de hub bij Gieten toch wel het bekendste voorbeeld van een mobiliteitshub in Nederland.

ten." De mobiliteitsvisie moet in 2040 gerealiseerd zijn.

Veranderingsbereidheid

Zitten reizigers eigenlijk wel te wachten op deze veranderingen? Willen zij niet liever een reguliere bus, die op voor-spelbare tijden komt voorrijden? Stoker denkt van niet: "Ov-bekenden weten de bustijden, maar 60 tot 70 procent van de mensen kent het ov niet of onvoldoende. Met vervoer op afroep dat via een app te boeken is vergoot je het gemak."

Volgens Van Oort staan de meeste reizigers best open voor verandering, als ze er maar iets voor terugkrijgen: "Uber zette de taxiwereld op z'n kop en de app werkt heel simpel. Het is alleen wel belangrijk je te beseffen dat niet iedere doelgroep dat kan of wil gebruiken, dus je moet wel nadenken hoe je daarmee omgaat." Hoekstra: "Ook jongere ouderen zijn best handig met digitale systemen en kunnen met een app overweg." Hoekstra ziet wel uitdagingen om de mindset te veranderen, maar put hoop uit de jeugd. "Die generatie vindt duurzaamheid steeds belangrijker, sommige jongeren willen geen rijbewijs meer halen. Ook onderwijsinstellingen en werkgevers zijn daar steeds vaker op ingericht, zoals de Rijksuniversiteit Groningen en Stenden Hogeschool. We moeten vervoersomdenken, daar zie ik wel toekomst in."

Van Oort en Stoker zeggen optimistisch te zijn over het veranderende paradigma. "Een nieuwe generatie kijkt anders naar mobiliteit. Die generatie vraagt zich af in wat voor land ze wil wonen en hoe dat land eruit ziet. Daarin is geen ruimte voor auto's in stedelijk gebied. Met ov, fiets, deelvervoer en lage parkeernormen wordt een systeemverandering afgedwongen. Mensen parkeren hun auto's op hubs."

Sjoerd Hoekstra, provincie Fryslân: Snellere bussen die minder stoppen worden aantrekkelijker te gebruiken'

In dat toekomstige mobiliteitssysteem moet wel ruimte blijven voor de auto in landelijk gebied, vervolgt Sjoerd Hoekstra. "Vooral ouderen reizen per auto. Als dat niet meer kan, verhuizen ze of vragen ze hun burens hen te helpen. Dus we zorgen voor hubs waar ze de auto kunnen parkeren en kunnen overstappen op snelle bussen. Dat verhoogt de ontsluiting van ons gebied."

Niet meer kostendekkend

In de transitie van modaliteit naar mobiliteit is er wel één probleem, stipt Erwin Stoker aan: het OV-bureau is

bijvoorbeeld opgericht om busvervoer te regelen, maar niet om andere mobiliteitsvormen te faciliteren. Daarom pleit Stoker ervoor 'de opdracht' te verbreden. "Het moet niet onze taak zijn bussen te rijden, maar om de boel bereikbaar te houden. Dan is eigenlijk de vraag wat je definitie van openbaar vervoer is."

Die definitie is aan verandering onderhevig. Van Oort stelt dat de Wet Personenvervoer 2000 toe is aan verandering. "Dertig jaar geleden bestonden er geen verfijnde flexibele systemen en digitale opties. Inmiddels is er een breder pallet aan vervoersoplossingen, dus is het niet gek die wet te herijken. We moeten vooral niet allemaal het wiel opnieuw uitvinden. Leer van elkaar en maak gebruik van de kennis en ervaring van bijvoorbeeld het OV-bureau en de provincie Fryslân."

Beide organisaties werken in ieder geval nauw samen, schetst Hoekstra. "Heel Noord-Nederland kampt met dezelfde uitdagingen, dus kunnen we van elkaar leren. We organiseren bijvoorbeeld samen regionale bijeenkomsten. Door in mensen te denken en niet in middelen, kan je samen integrale oplossingen zoeken om het gehele gebied zo goed mogelijk te ontsluiten voor de mensen die er wonen en zo de leefbaarheid te behouden."



AANDACHT VOOR FINANCIËLE TOEGANKELIJKHEID GROEIT

Auteur: Maurits van den Toorn

Het Deutschlandticket voor 49 euro is een betere mogelijkheid om mensen over een wat langere periode – het abonnement is een maand geldig – kennis te laten maken met het ov.

Het sociale aspect van ov uit zich vooral in een financiële tegemoetkoming aan bepaalde doelgroepen. In diverse regio's lopen diverse proeven voor diverse doelgroepen. "Het sociale thema is weer terug op de agenda", vertelt Wijnand Veeneman.

Speciale tarieven voor speciale groepen reizigers zijn er al lang. Zo had je ooit, rond 1900, goedkope 'pleziertreinen' op zondag waarmee ook de minder betaalde man met zijn gezin een dagje uit kon. Nu zat daar geen – of bijna geen – sociale component bij, het was een manier voor de spoorwegmaatschappij om meer inkomsten te genereren. Dit overigens tot onvrede van de christelijke partijen in het parlement die van mening waren dat er op de dag des Heren niet gereisd diende te worden, en zeker niet voor onnodig vertier.

Dat sociale aspect zat in recentere tijden wel bij de korting voor alle 65-plussers, uitgaande van de opvatting dat iedereen boven die leeftijd weinig te besteden heeft. Inmiddels is duidelijk dat dit anders ligt. Misschien kent u nog wel de roze strippenkaarten met geredu-

ceerd tarief voor kinderen en – ouderwets woord – bejaarden. Een generieke seniorenkorting van 34 procent bestaat nog wel in bus, tram en metro. Verdere kortingen zijn inkomensgerelateerd. Zo kunnen mensen met AOW en weinig andere inkomsten gratis of bijna gratis reizen in onder meer Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Dordrecht.

Gratis ov-kaarten voor minima

Nieuwste loot aan deze stam is de in mei begonnen actie van de Vervoerregio Amsterdam waarbij huishoudens met een inkomen tot 130 procent van het minimuminkomen twee keer per jaar gratis kaartjes kunnen krijgen. Het idee is dat ze daarmee uitstapjes kunnen maken in de veertien gemeenten binnen de regio. Alle 730.000 kaarten werden binnen een aantal weken aangevraagd. Overigens blijkt in dit geval dat het lastig is om dergelijke acties te beperken tot de beoogde doelgroep. De kaartjes zijn door iedereen aan te vragen, de gemeente heeft niet de mogelijkheid om te controleren of de aanvrager inderdaad minder dan 130 procent van het minimuminkomen verdient.

Er lijkt ook meer structurele aandacht voor dit onderwerp te komen. Zo staat in het PvE uit 2020 voor de nieuwe concessie Arnhem Nijmegen (toen nog gepland vanaf december 2022): 'Concessiehouder heeft bovendien aandacht voor financiële toegankelijkheid door samen met gemeenten en regio op te trekken in het wegnemen van vervoersarmoede op basis van specifieke abonnementen voor personen met een zwakke financiële draagkracht.' De provincie Fryslân schrijft in de OV Monitor 2020, over de afspraken in het provinciaal Bestuursakkoord: 'Verduurzaming van het openbaar vervoer, ketenmobiliteit en reizigersgroei, (verhoging van) de kostendekkingsgraad en toegankelijkheid van materieel, halten en financiële toegankelijkheid.'

Meer aandacht voor inclusie

De aandacht voor de sociale component van het openbaar vervoer is niet van gisteren, maar is een tijd lang nogal naar de achtergrond verdwenen, signaleert Wijnand Veeneman (TU Delft). "In het ov spelen verschillende publieke waarden een rol, zoals het bieden van mobiliteit

aan kwetsbare groepen en fysieke en financiële toegankelijkheid. Met de komst van de decentralisaties en de aanbestedingen is er snel aandacht gekomen voor fysieke toegankelijkheid. Dat is niet zo vreemd, want je kunt in je uitvaart lagevloerbussen verplicht stellen. Overheden hadden verder vooral oog voor efficiency en het strekken van lijnen.”

Het gevolg daarvan was dat bepaalde groepen erop achteruit gingen. Een bus die niet meer door dorpskernen kronkelt is voor veel reizigers plezierig, maar wie minder goed ter been is kan de buiten het dorp gelegen bushalte lastiger bereiken. Het gevolg kan vervoersarmoede zijn. Ook voor de financiële toegankelijkheid van het openbaar vervoer was lange tijd weinig aandacht.

Veeneman: “Je ziet dat daar verandering in komt nu er meer oog is voor inclusie. De aandacht verschuift van efficiency – efficiënt aanbesteden kunnen we nu wel – naar de sociale functie van het ov. Het thema is weer terug op de agenda.”

Politieke wind

Zeker niet onbelangrijk daarbij: “Het is ook politiek opportuun, kijk naar de recente Statenverkiezingen met de aandacht voor het platteland en de verminderde bereikbaarheid met het ov. De komende jaren gaat dat waarschijnlijk terugkomen in de PvE's. De vraag is daarbij wel: wat wil je als opdrachtgever precies en wat ben je bereid eraan uit te geven? Uiteindelijk moet de vervoerder ervoor zorgen dat er aanbod komt. Intentieverklaringen van opdrachtgevers betekenen niet zoveel, zo lang niet duidelijk is wat het kost en wie het betaalt.”

Het is niet alleen een kwestie van geld, je zult meer moeten doen om het ov voor meer (groepen) mensen aantrekkelijk te maken. “Je hoort het pleidooi dat het ov gratis moet worden, zoals dat een aantal jaren geleden in Hasselt in België is gedaan. Het gevolg daarvan was dat veel mensen de fiets voor de bus verriiden. En als je in bijvoorbeeld Rotterdam-Zuid gratis ov aanbiedt, worden de haventerreinen daar niet beter bereikbaar door.”

Veeneman vindt het een goede ontwikkeling dat er nu in meerdere regio's wordt nagedacht hoe ze kwetsbare doelgroepen in het ov willen helpen, vooral omdat dat specifiek per concessiegebied wordt bekeken. Het platteland vraagt

immers om andere oplossingen dan de Rotterdamse haven. Alleen maken de huidige financieringsstructuur van het ov én de ov-chipkaart het lastig om bijvoorbeeld andere manieren van betaling in te passen.

Snelle en tijdelijke acties die het resultaat zijn van een politieke hype hebben niet veel nut, waarschuwt hij tot slot. “Wat bij acties en proeven vaak over het hoofd wordt gezien, is dat goed ov ook bestendig ov is. Het openbaar vervoer moet een optie zijn waar je je dagelijkse leven op kunt baseren. Een paar kaartjes om een keertje gratis te reizen hebben niet zoveel zin, daarmee wordt geen mobiliteitsbehoefte vervuld. Het Deutschland-ticket voor 49 euro is een betere mogelijkheid om mensen over een wat langere periode – het abonnement is een maand geldig – kennis te laten maken met het ov. Maar zorg als overheid in ieder geval dat het openbaar vervoer voor de gebruikers een betrouwbare optie is, waar ze voor langere tijd – denk daarbij aan tien, twintig jaar – hun manier van leven en verplaatsen op kunnen baseren.”

Veeneman: ‘Een paar kaartjes om een keertje gratis te reizen hebben weinig zin, daarmee wordt geen mobiliteitsbehoefte vervuld’

Proef voor ouderen in Utrecht

Op diverse plaatsen liepen en lopen proeven om het ov toegankelijker te maken voor verschillende groepen. Zo heeft de provincie Utrecht een proef ‘Gratis ov voor ouderen met een krappe beurs’ om vervoersarmoede tegen te gaan. Het doel is dat ouderen die het krap hebben (65-plus-sers die maximaal 120 procent van de AOW-norm aan inkomen ontvangen) meer kunnen deelnemen aan de maatschappij en niet de hele dag alleen thuis zitten. Dat vertelt projectleider Bas Witte van de provincie Utrecht. “De proef wordt als geslaagd beschouwd als we meer dan 2000 gratis abonnementen verstrekken die eraan bijdragen dat ouderen kunnen deelnemen aan de maatschappij. Inmiddels zijn er meer dan 3200 abonnementen verstrekt, daar zijn we content mee.”

Met die abonnementen zijn al bijna 90.000 ritten gemaakt, zeventig reizigers hebben zelfs al meer dan 200 reizen gemaakt. Bij 60 procent van de reizen gaat het om bezoek aan familie of vrienden. Opvallend detail: ongeveer 20 procent van de mensen die het abonnement hebben aangevraagd gebruikt het niet.

Het benaderen van de doelgroep was lastig: door de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) mochten mensen niet direct worden aangeschreven. “We hebben daarom in drie rondes een communicatiecampagne gevoerd via lokale radiostations, berichten in de bussen en in kranten en folders bij onder meer bibliotheken en voedselbanken, om de doelgroep te bereiken. Omdat bleek dat veel kinderen hun ouders inschreven, hebben we ons in de laatste communicatieronde ook gericht op de kinderen van de doelgroep. Dat bleek goed te werken.”

Er is ongeveer 1,3 miljoen euro begroot voor de proef, voldoende voor een kleine 6000 abonnementen. Het totale bestede bedrag zal dus lager uitkomen. “In de zomer verzamelen we de informatie uit de onderzoeken en krijgt Provinciale Staten een evaluatierapport. Zij en Gedeputeerde Staten besluiten over een eventueel vervolg en hoe dat eruit gaat zien.”

Proef voor Wmo'ers in Groningen

Maatregelen om reizen voor bepaalde groepen goedkoper te maken zijn niet alleen iets voor grote steden of drukke stadsregio's. Ook de gemeente Het Hogeland in Groningen doet dit met een pas, waarmee in de daluren en in weekenden gratis in de hele provincie kan worden gereisd. Het Hogeland geeft daarmee invulling aan één van de ambities van Publiek Vervoer: zelfstandig, efficiënt en betaalbaar reizen. Publiek Vervoer, het samenwerkingsverband tussen 22 gemeenten in Groningen en Drenthe en het OV-bureau Groningen Drenthe, heeft een half jaar lang een pilot ‘inclusief reizen’ gedaan, door een groep mensen die gebruik maakt van het Wmo-vervoer de keuze te bieden tussen het reguliere ov en de Wmo-taxi. “De 350 deelnemers kregen de keuze, het was de bedoeling om ze meer mobiliteit te geven”, vertelt Petra Buitenhuis, manager projecten bij Publiek Vervoer. “Zeven gemeenten deden mee, van stedelijk tot landelijk, zodat we goed konden zien waar de pilot de meeste impact had.”

De pilot liep als gevolg van corona langer door dan gepland, tot oktober 2022. Uit vragenlijsten en belondes bij de deelnemers is het een en ander bekend geworden. Zo is te zien dat er minder Wmo-kilometers zijn afgelegd, maar het is onduidelijk of daar meer buskilometers tegenover staan. De AVG maakt het vergaren van de noodzakelijke (geanonimiseerde) data tot een gecompliceerde klus. Buitenhuis verwacht dat het daardoor nog enige tijd duurt voor alles beschikbaar is en conclusies kunnen worden getrokken.

Ondertussen wordt verder gewerkt aan het toegankelijker maken van het ov voor mensen met een Wmo-indicatie, onder meer door een folder over hoe het ov werkt. Sommige dingen blijken verbluffend simpel: "We hebben gemeentelijke Wmo-consulenten laten zien hoe een bus en taxi er tegenwoordig uitzien. Het moet soms echt doordringen dat je niet meer drie treden op hoeft om de bus in te komen."



Een volgende stap is de komst van ov-ambassadeurs, vrijwilligers die mensen kunnen assisteren in het ov. De subsidieaanvraag daarvoor is ingediend en bevindt zich al enige tijd in de ambtelijke molens. Ook MaaS biedt mogelijk-

heden om de mensen beter te bedienen, voorziet Buitenhuis. "Het uiteindelijke doel is dat we de mensen goed kunnen bedienen en alle voorzieningen bereikbaar houden, ook op langere termijn."

(advertentie)

WORD VRIEND VAN OV-MAGAZINE

Vindt u een toonaangevend en kritisch vakblad belangrijk? Dat met een open blik over de ontwikkelingen in de markt schrijft, achtergronden duidt, verdieping geeft, hoor en wederhoor toepast en de mensen 'achter' het bedrijf of beleid interviewt? Word dan Vriend van OV-Magazine.

Nieuwe Vriend van OV-Magazine:



'De passie voor ov zit tot in de haarvaten bij Movares: we zijn trots op de projecten die we uitvoeren en willen onze ervaring en kennis graag delen met de sector. Zeker nu de dagelijkse operatie worstelen is, is het belangrijk dat de sector gezamenlijk optrekt. Dat kan via een vakblad als OV-Magazine. Eigenlijk werd het wel tijd om vrienden te worden.'



HOE ONTWERP BIJDRAAGT AAN (ON)TOEGANKELIJKHEID

Auteur: Maurits van den Toorn

Tijdens de verbouwing werd het busstation in Zwolle verplaatst naar de achterkant van het station. Het dynamische busstation is nu via roltrap en lift te bereiken. Maar dat verhoogt de toegankelijkheid niet voor iedereen.

De toegankelijkheid van het openbaar vervoer wordt geregeld in de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte, met sinds 2017 een Algemene norm toegankelijkheid. De nadruk ligt op fysieke toegankelijkheid, er wordt vooral gedacht aan mensen die slecht ter been, slechtziend of slechthorend zijn. Maar wat gebeurt er voor mensen die mentale barrières ervaren?

Alles kits dus? Marieke Stakenburg van ontwerpbureau Studio Staak heeft kritische kanttekeningen als het over fysieke toegankelijkheid gaat. Om te beginnen helpt de architectuur niet altijd mee. 'Bij klassieke stationsgebouwen was er geen twijfel over mogelijk waar de ingang is: ze zijn symmetrisch met de deur in het midden, een grote klok daarboven en de bushaltes voor de deur. Bij steeds meer moderne architectuur is de opzet veel complexer.' En busstations zijn vaak naar elders verplaatst, denk aan Zwolle als voorbeeld. Het is daardoor des te meer van belang om goed te kijken naar de af te leggen flows van álle gebruikers en rekening te houden met hun uiteenlo-

pende beperkingen. Dat gaat niet altijd goed: 'Zo zie je dat bij station Noord van de Amsterdamse metro de reiziger die slecht ter been is de langste afstand moet afleggen.'

Michiel Meurs van FromAtoB public design: 'Bij dit alles geldt bovendien dat de keten zo sterk is als de zwakste schakel. Als de halte die je nodig hebt nog niet drempelloos is, heb je weinig aan het hele ov. Als de lijnenloop wordt versneld door lijnen te strekken of haltes op te heffen, waardoor het voor mensen die slecht ter been zijn moeilijker of zelfs onmogelijk wordt om bij de halte te komen, schiet het ook niet op. Betere voorzieningen voor fietsers bij haltes compenseren die langere afstanden wel enigszins, maar niet iedereen kan fietsen.'

Stakenburg pleit voor 'intuïtieve toegankelijkheid' bij een gebouw: zorg dat mensen zicht hebben op de volgende stap in het proces, met brede gangen naar hoofdbestemmingen en geen U-turns. 'Ervaring leert ook dat licht mensen aantrekt en dat ze liever omhoog dan omlaag lopen.'

Lastig: wat goed is voor de een, hoeft dat niet voor de ander te zijn. Rijk Boerma, ontwerper bij bureau Mijsenaar, wijst daarop: 'De geleidelijnen voor blinden en slechtzienden op de perrons zijn hobbelig, dat maakt ze tot een probleem voor mensen die slecht ter been zijn.'

Goede informatievoorziening

Daarnaast is goede informatievoorziening van belang voor het vinden van de weg in het ov. Maar wat is goed?

Een aantal criteria: gestandaardiseerd, onafhankelijk van de vervoerder; eenduidig en eenvoudig taalgebruik dat begrijpelijk is voor iedereen; tijdig, dus niet te vroeg en niet te laat; voldoende specifiek (kan ik 'mijn' buslijn vinden?); goed contrast en 's avonds goede verlichting.

Meurs: 'Nu zijn er veel verschillende koninkrijken, alle partijen houden zich alleen met hun eigen systeem bezig. In het station is het met de bewegwijzering goed geregeld, maar als je het station uitloopt sta je ineens in een soort niemandsland. Hoe vind je daar je tram of bus? Ook hier zie je weer dat de keten

zo sterk is als de zwakste schakel. Meer samenwerking is hard nodig, tussen ov-bedrijven, maar ook met gemeenten.'

Stakenburg: 'In zo'n situatie is *shared space* voor mensen die fysiek of mentaal minder sterk zijn helemaal een drama, juist voor deze groep is een herkenbare oversteekplaats waar ze zich veilig voelen hard nodig.'

Het kan goed gaan, Meurs schetst een voorbeeld uit de praktijk van FromAtoB: Utrecht Centraal en Hoog Catharijne. 'Als je daar het station uitkomt, moet je maar weten dat je door het winkelcentrum moet lopen om in de binnenstad te komen. In dit geval heeft de gemeente de handschoen opgepakt en gezorgd dat er goede bakens zijn die de reizigers naar buiten leiden – met goede verlichting zodat ze ook 's nachts goed zichtbaar zijn als Hoog Catharijne gesloten is en de looproutes anders zijn.'

Pictogrammen lijken een duidelijke oplossing, maar dat hoeft niet zo te zijn, heeft Boerma gemerkt. 'We hebben in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam een onderzoek gedaan bij mensen met een verstandelijke beperking om te kijken of we in de metro de teksten zouden moeten vervangen door pictogrammen. Dat blijkt niet nodig te zijn, ook voor deze groep zijn de teksten duidelijk. We gaan het onderzoek binnenkort herhalen met laaggeletterden. Het gaat trouwens om korte teksten als 'bus', 'tram', terwijl je straatnamen sowieso niet kunt veranderen.' De vervanging zou bovendien lastig zijn, borden met pictogrammen zijn hoger dan met tekst en in de metro is de plafondhoogte beperkt.

Mentale toegankelijkheid

Met de nadruk op fysieke toegankelijkheid wordt wel eens over het hoofd gezien dat er ook sprake is van mentale toegankelijkheid. Hoe werkt het openbaar vervoer? Waar kan je het vinden, hoe kan je er gebruik van maken, hoe kom je aan een kaartje? Op dit punt zijn er nog veel losse eindjes, hierbij speelt het begrip wayfinding weer een rol. Meurs: 'Het idee is vaak dat iedereen zelf wel met een app kan uitzoeken hoe het ov werkt (waarvoor geldt dat je die app dan eerst moet vinden en downloaden), maar zo'n app is niet feilloos. Denk aan een overstaptijd die riant lijkt, maar die door de loopafstand tussen de haltes onhaalbaar is voor mensen die wat langzamer zijn.'



Een R-Net busstation met geleidelijnen

Daarnaast signaleert hij een wezenlijker probleem. 'Het probleem van apps en routeplanners is dat ze geen overzicht bieden, als iets anders loopt dan gepland ben je verloren. Het aloude spoorboekje was in zo'n situatie een goede tool, net als de gele landkaart met het spoorwagennet. Daarop kun je zien wat je alternatieve mogelijkheden zijn. In de huidige digitale informatiebronnen vind je vooral stap-voor-stap informatie. Een goed overzicht helpt om je voor te kunnen stellen dat je een bepaalde reis met het ov maakt en hoe dat dan gaat. Denk aan de kaart van de Underground in Londen: die kaart hangt letterlijk overal, zodat je steeds kunt zien waar je je bevindt en welke reismogelijkheden je hebt.'

Stakenburg: 'Apps hebben zeker voordelen, ze zijn snel en up to date, je kunt ze in verschillende talen maken en ze kunnen met gesproken tekst ook handig zijn voor blinden. Maar wat doet de reiziger die digibeet is? Of wat als er een storing is? Voor de onzekere reiziger is er niets fijners dan naast de trein waarop de bestemming staat of onder het bord waar alle info staat ook nog te kunnen vragen of dit écht de trein naar Amsterdam is. Persoonlijk contact is fijn, geruststellend en wordt als zeer betrouwbaar ervaren. Het is alleen wel duur.'

Toch zou de ov-sector meer oog hiervoor moeten hebben. Meurs: 'Behalve een functionele verbetering is zorgen voor

Goed voorbeeld: R-net

Het is niet alleen kommer en kwel wat betreft de informatievoorziening. R-net, ook een ontwerp van FromAtoB (in samenwerking met Mijksenaar), is een voorbeeld waar alles goed op elkaar aansluit, ondanks de deelname van veel verschillende partijen. Vanaf de start bedoeld als een multimodaal netwerk met bus, tram en metro. De haltes zijn van hoge kwaliteit met fietsenstalling, goede verlichting en dito informatie. Meurs: 'Het is één systeem met één uitstraling waardoor het duidelijk en herkenbaar voor de gebruikers is. Dat werkt, op sommige R-netlijnen steeg het vervoer na de invoering van het concept met ruim tien procent. Vervoerders die er aanvankelijk niet veel voor voelden om hun eigen huisstijl af te schaffen werden toen ineens wel enthousiast. Het heeft ook tot spin-offs geleid, de weergave van de informatie op de DRIS bij de haltes is bijna een standaard geworden; die eenduidigheid is voor alle reizigers prettig. Het grootste gevaar is nu dat het concept verwatert en daardoor aan kracht verliest.'

TOEGANKELIJKHEID

een betere mentale toegankelijkheid ook een vorm van marketing. Er is een grote groep mensen die amper weet dat het openbaar vervoer bestaat, die kun je helpen om het ov te ontdekken.'

"Alles goed en wel", reageert Denise Janmaat, directeur van het Nederlands Instituut voor Toegankelijkheid, maar de drempel om van bus of tram gebruik te maken ligt er vaak al voor je het ov bereikt. "De bereikbaarheid voor mensen met een beperking staat onder druk doordat er steeds meer haltes worden opgeheven, waardoor ze langere afstanden moeten afleggen. En als in de bus, die vaak nog maar één keer per uur rijdt, de plaats voor een rolstoel al is bezet, bijvoorbeeld door iemand met een kinderwagen, dan kun je weer naar huis."

Als het allemaal wel lukt, dan vormt de halte zelf vaak een barrière. 'Is er voldoende ruimte om met een rolstoel een haakse bocht te maken om in of uit de bus te kunnen komen? De afgelopen jaren hebben de provincies weliswaar veel haltes aangepakt, maar het gaat

om meer dan de halte zelf. De gemeente moet zorgen voor een goede aansluiting op de openbare ruimte, zoals een route de wijk in die vlak en breed genoeg is voor rolstoelen. Als dat allemaal is geregeld, dan moeten er niet her en der fietsen staan die alsnog de toegang blokkeren.' Werk aan de winkel dus, voor

veel partijen, maar het is hard nodig, stelt Janmaat: 'We willen toch juist dat meer mensen gebruik maken van het ov in plaats van dure voorzieningen als de regiotaxi?'

Voorbeelden

Bij alles wat je doet geldt: houd rekening met je doelgroep. Twee voorbeelden van verder weg illustreren dit.

Het trambedrijf in de Marokkaanse hoofdstad Rabat is van start gegaan als Frans turn key-project met alle daarbij behorende onderdelen, zoals kaartjesautomaten bij de haltes. De Fransen hadden er alleen geen rekening mee gehouden dat automaten in Marokko een vrijwel onbekend verschijnsel zijn en dat ook voor kleine bedragen al papiergeld wordt gebruikt. Gevolg was dat ze vrijwel dagelijks dienst weigerden omdat mensen opgevouwen bankbiljetten in de muntautomaten propten.

Het BRT-systeem in Curitiba (Brazilië) is een voorbeeld hoe het wel moet. Het systeem is goed doordacht, reizigers betalen bij het betreden van de halte en kunnen vervolgens binnen het hele systeem reizen. Meurs: 'Het systeem werkt omdat het hyperconsequent is uitgevoerd. Dat geldt ook voor de informatievoorziening. In Curitiba is nog veel analfabetisme, mensen kunnen ook geen kaarten lezen. Na een verandering, zoals de invoering van een nieuwe lijn, mag iedereen een dag gratis reizen. Deze vorm van learning by doing is een voorbeeld van goed gericht zijn op je doelgroep.'

(advertentie)

Nationaal Verkeerskundecongres

1 en 2 november 2023 | Amsterdam

Het Nationaal Verkeerskundecongres is dé plek voor verkeerskundigen en mobiliteitsprofessionals om elkaar te ontmoeten, te discussiëren en nieuwe inzichten op te doen tijdens een boeiend programma. Het congres vindt plaats op 2 november 2023, met het precongres op 1 november. We bespreken het centrale thema 'Grensverleggend groeien' en kijken naar oplossingen om de stad en het omliggende gebied bereikbaar te houden. Dit moeten we samen doen. Doe je mee?

Schrijf je in voor het Nationaal Verkeerskundecongres!
nationaalverkeerskundecongres.nl

NVC
2023





Scan de QR-code
voor onze vacatures!

Op zoek naar een nieuwe uitdaging? werkenbijvialis.nl

Wij zijn toegewijd aan het realiseren van een veilige en beschikbare infrastructuur in Nederland en daar zijn we ontzettend trots op.

Samen met meer dan 750 collega's hebben we alle competenties in huis en werken we aan infrastructuurprojecten voor zowel publieke klanten, zoals provincies en gemeenten, Rijkswaterstaat en ProRail, als private klanten, zoals Schiphol, havenbedrijven en logistieke dienstverleners.

Onze bedrijfscultuur is open, informeel en gericht op samenwerking. We bieden uitstekende arbeidsvoorwaarden, evenals mogelijkheden voor opleiding en ontwikkeling.

Ben jij op zoek naar een nieuwe uitdaging in de infrastructuur- en mobiliteitsbranche en wil je deel uitmaken van een bedrijf met een sterk commitment aan duurzaamheid en innovatie? Kijk dan eens naar onze vacatures op: www.werkenbijvialis.nl



DIGITALISERING KAN TOT EXCLUSIE LEIDEN

Auteur: **Guus Puylaert**

Toenemende digitalisering helpt niet alle doelgroepen. Vooral ouderen ervaren toenemende exclusie. © archief OV-Magazine

Bepaalde doelgroepen ervaren digitalisering als een drempel. Met EU-financiering werd in de periode 2020 tot en met 2022 in drie Europese projecten onderzoek gedaan hoe de digitale kloof voor kwetsbare doelgroepen verkleind kan worden. Nick van Apeldoorn (BUAs) en Kristina Andersen (TU/e) vertellen over hun studies. "Betrek je doelgroep vanaf het begin."

In het Dignity-project onderzochten drie kennisinstellingen, vier overheden en zeven marktpartijen vanuit zes landen de digitale kloof in vier Europese regio's. Het behelsde literatuuronderzoek, 3500 surveys, veertig diepte-interviews en diverse workshops. Op basis daarvan zijn methodes uitgedacht en getest om digitalisering van mobiliteit toegankelijker te maken zoals apps, websites, check-in-systemen en deelfietsplatformen.

Van Apeldoorn was namens de Breda University of Applied Sciences (BUAs) één van de onderzoekers en begeleidde het customer journey-traject: "Uit kwantitatief en kwalitatief onderzoek kwamen verhalen van mensen die, doormiddel van wilskracht, zelfredzaam zijn en zelfstandig kunnen reizen. Maar er is helaas ook een groep die door de digitalisering van mobiliteit niet meer in staat is lange afstanden zelfstandig te reizen."

Zowel financiën, taalbarrières, fysieke beperkingen, gender en ouderdom kunnen een rol spelen in digitale exclusie. "Vooral ouderen zonder kinderen om op terug te vallen lopen het risico om niet meer mee te komen. Deze groep ervaart toenemende exclusie." Daarbij treedt er ook een stapelend effect op. "Door digitalisering wordt informatie steeds tekstueler. Als ouderen een taalachterstand hebben, slecht ter been zijn of verslechterd zicht hebben, stapelen exclusierisico's zich op. Met inclusief mobiliteitsbeleid dat ééndimensionaal is gericht op bijvoorbeeld rolstoeltoegankelijkheid, loop je het risico dat veel mensen nog steeds niet kunnen meekomen."

Kristina Andersen, TU/e:
'Liever dan nieuwe technologische oplossingen willen mensen met een fysieke beperking een toegankelijke bushalte'

Fysieke beperkingen

In de TRIPS-studie onderzocht een consortium van elf partners (waaronder ov-koepel UITP) de digitale kloof van

één doelgroep: mensen met een fysieke beperking. Eén van de deelnemende partijen was TU Eindhoven. Hoogleraar Kristina Andersen vertelt dat vooral de participatie van ervaringsdeskundigen belangrijke inzichten opleverde. Daarvoor werd het European Network on Independent Living (ENIL) betrokken, die de verbinding met lokale partners legde in zeven Europese steden. "Mét de doelgroep praten in plaats van over hen, levert een beeld op waarin beleidsdocumenten en gebruikerservaringen verschillen. Mensen met een beperking voelen zich gehandicapt doordat de maatschappij hen uitsluit."

Aanvankelijk dacht Andersen vooral nieuwe technologische oplossingen te kunnen presenteren, maar dat liep anders. "De lokale partners zeiden: 'Fix eerst de basis, voordat we met toekomstige oplossingen bezig gaan'. Vooral de toegankelijkheid van bushaltes werd het sleutelthema. In België kennen ze bijvoorbeeld drie verschillende perronhoogtes. De doelgroepen in alle zeven steden hadden wel baat bij goede reisplanners."

Inclusieve toolkit

Het doel van het Dignity-onderzoek was om tot inclusieve ontwerptools te komen voor onder meer websites, apps en interfaces. Dat is gelukt, stelt Van Apeldoorn.



Veel mensen hebben baat bij goede reisplanners. Het risico bestaat wel dat de interface van apps te ingewikkeld is, waardoor bepaalde doelgroepen ze niet begrijpen.

“In onze toolkit worden mobiliteitsproviders stap-voor-stap meegenomen in hoe ze hun product toegankelijk kunnen inrichten.” Er werden hebben acht beleidsaanbevelingen gedaan, waaronder: betrek doelgroepen op tijd bij de ontwikkeling van je product.

Van Apeldoorn, BUAs: ‘Met veel investeringen helpen we mensen die amper beperkingen ervaren, terwijl anderen nog wachten op een goed toegankelijke website’

Hij ziet dat dat nog te vaak niet gebeurt. “Jongeren klooiën bij gecompliceerde functionaliteiten wel wat aan en komen er zo uit, maar ouderen kunnen dat spannend vinden en dan haken ze af. Vooral in Vlaanderen en Zuid-Europa zagen we veel oudere weduwes, waarbij de man traditioneel alles regelde. Zij verliezen naast hun partner ook kennis om te reizen.”

Ook moeten we nadenken voor wie innoveren. “In Nederland werkt OVpay prima voor de massa, maar ik gebruik helemaal geen Google Wallet omdat ik het een gedoe vind om te installeren. Terwijl ik dagelijks met digitale producten werk. Moet je nagaan hoe hoog de barrière is voor iemand zonder digitale vaardigheden. Met veel investeringen helpen we vooral een groep mensen die amper beperkingen ervaart, terwijl mensen die niet goed

kunnen meekomen nog wachten op een website die met een screenreader goed toegankelijk is.”

Het TRIPS-consortium ontwikkelde ook een toolkit, waarbij toegankelijkheid vanuit ervaringsdeskundigheid in een ‘inclusief design’ wordt betrokken. Hierin is de Mobility Divide Index (MDI) opgenomen. Ook ondertekenden belangenorganisatie UNIL, ov-koepel UITP en technologiekoepel AAATE de ‘Declaration of Lecco’, waarin zij zich committeren samen te werken aan een inclusief design. Andersen: “Toegankelijkheid gaat niet over ‘checkboxes’ afvinken, maar over doelgroepen betrekken in het proces. In een digitale cursus verspreiden UITP en de TU Eindhoven deze kennis onder vervoerders en reisplanners.”

De keten moet kloppen

Een inclusief design gaat verder dan een voertuig, halte of app: de gehele keten moet kloppen. Andersen: “Een voertuig kan wel supertoegankelijk zijn, maar als iemand er niet kan komen heb je daar niets aan. De gemeente Zagreb gaat bushaltes beter in kaart brengen, want het is onduidelijk of er liften of rolstoelbanen op stations aanwezig zijn.”

Van Apeldoorn beaamt dat de hele ketenreis moet kloppen. “De drive bij mensen met een fysieke beperking om zelfredzaam te zijn is groot, ze hebben vaak goede digitale skills. Maar tijdens het onderzoek spraken we niemand in een rolstoel die niet heeft meegemaakt dat de bus op de bushalte gewoon voorbij reed. Dat doet wat met je eigenwaarde. Mensen gaan zich als een last zien voor de samenleving. Het idee dat men

zelfredzaam moet zijn komt teveel terug in de maatschappij, maar als jij toevallig in een rolstoel terecht komt heb je dus pech. Dat moet niet kunnen, het ov heeft een maatschappelijke functie.”

Eenvoudige interface

Sommige vervoerders vrezen vanwege toegankelijkheidseisen twee reizigersapps te moeten ontwikkelen: één voor de meerderheid en één die aansluit op behoeften van specifieke doelgroepen. Van Apeldoorn is het daar niet mee eens: het kan ook prima in één app. “Goed-toegankelijke apps als Google Maps en ChatGPT hebben een eenvoudige interface: weinig tekst geeft veel informatie en de belangrijkste functies zijn direct in beeld. Het meer gecompliceerde wat je er mee kan doen zit verder weg verstopt in de interface.”

Andersen beaamt dat. “Met complete en betrouwbare data kan je in één app meerdere formats en filters inbouwen, met extra functies voor slechtzienden of slechthorenden. In social media-apps gebeurt dat ook. Als ov-bedrijven of overheden hun eigen developers in dienst hebben, die de technologie snappen, is dat prima te realiseren. De NS-app heeft bijvoorbeeld een goede interface – alleen de toegankelijkheid van de overstap op de bus is daarin niet opgenomen.” Volgens haar is dit hét moment is om tot inclusieve designs te komen: “Veel Europese landen richten vraaggerichte en duurzame ov-systemen in. Koppel toegankelijkheid aan duurzaamheid in die systeemverandering en dan kan je investeringen maximaliseren. De politiek moet dat begrijpen.”

Vervolgonderzoek?

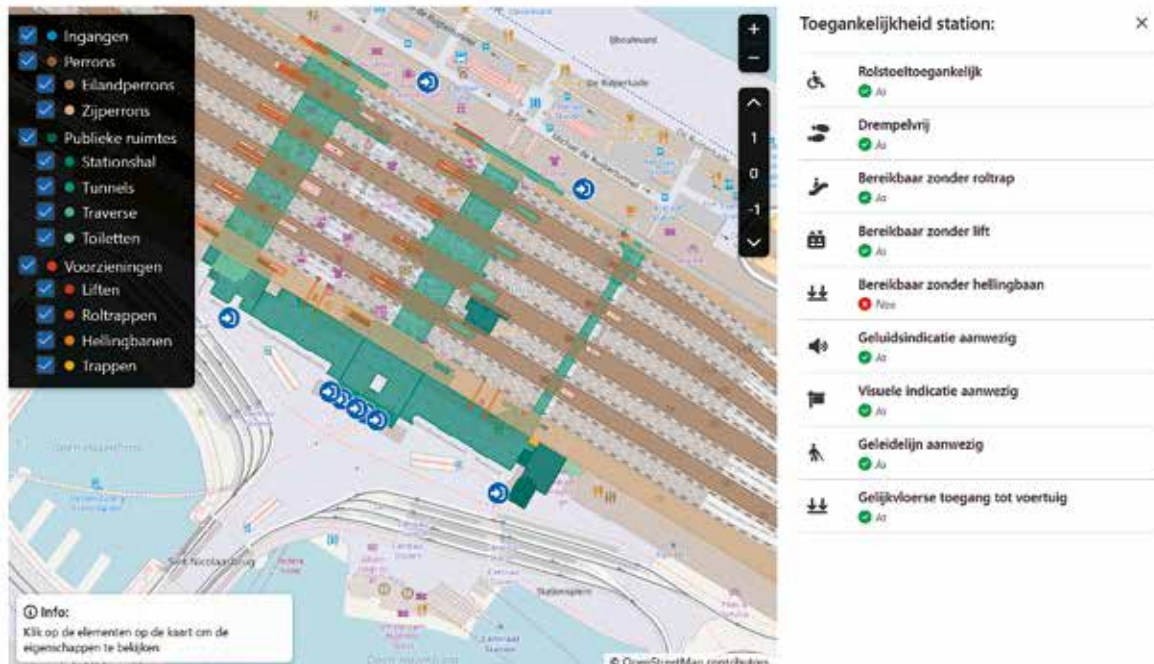
Zowel BUAs als TU/e willen vervolgonderzoek doen en hebben daarvoor proposals ingediend. Andersen: “In het verleden zijn ervaringsdeskundigen vaker in onderzoek betrokken, maar dan loopt het project af en horen we er niets meer van. Dat mag nu niet gebeuren, daarom willen we een Europese kennisbank ontwikkelen waarin onze inzichten worden geborgd.”

Van Apeldoorn wil graag de theoretische inzichten vertalen naar praktische toepassingen. “Maar op dit moment geven we door heel Europa nog presentaties, schrijven publicaties en geven interviews aan magazines zoals deze. Dus de kennisoverdracht loopt nog wel even door.”

TOEGANKELIJKHEID

Stationstopologie: Amsterdam Centraal

Amsterdam, Amsterdam Centraal



DATAVERRIJKING MAAKT REISADVIES BETROUWBAARDER

Auteur: **Guus Puylaert**

In opdracht van het platform Beheer Informatie Standaarden OV Nederland (Bison) werkt Irias Informatiemanagement sinds 2022 aan het verrijken van stationstopologieën met gegevens over toegankelijkheid. Zo kunnen reisapps een betrouwbaar reisadvies geven aan reizigers met een mobiliteitsbeperking.

Sinds 2012 worden alle informatiestromen als open data aangeboden via de NDOV-loketten, zodat reisplanners het kunnen gebruiken. Het onafhankelijke platform BISON werd in 2008 opgericht vanuit de behoefte om informatiestromen voor reizigers te standaardiseren, vertelt Joost Boor van Bison. Bison stelde daartoe ook een standaard voor het Centraal Halte Bestand op (CHB). Daarin bleek toegankelijkheidsdata van stations te ontbreken.

Irias Informatiemanagement verrijkt sinds enkele jaren het CHB, door de toegankelijkheid van ov-haltes in beeld te krijgen. Omdat in 2022 op Europees niveau de datastandaard voor toegankelijkheid European Passenger Information Accessibility Profile (EPIAP) werd afge-

sproken, vroeg Bison aan Irias de data de stationstopologieën aan te vullen.

De stationstopologieën zijn belangrijk om mensen (met een fysieke beperking) te helpen navigeren op stations, vertelt Irias' mede-eigenaar Harold van Heerde. "Toegankelijke haltes en materieel betrekken nog niet dat reizigers zelfstandig hun weg van het perron naar de bushalte kunnen vinden. Het is belangrijk dat de toegankelijkheid in reisinformatie inzichtelijk is, zodat mensen van tevoren weten of ze zelfstandig kunnen reizen."

Boor vult aan: "Als rolstoeler wil je weten waar de lift is en of die werkt. En slechtzienden willen weten welke kant de roltrap opgaat." Bison vroeg een aantal minimumkenmerken op te nemen: routes met geleidelijnen, toegankelijke ov-poortjes, hellingsbanen, roltrappen en liften, en overwegen.

Data binnenhalen

Irias gebruikt bestaande data om stationsobjecten te kunnen valideren, vervolgt mede-eigenaar Jeroen Nijhuis. "We maakten eerst inzichtelijk welke data al

beschikbaar zijn, waar die te vinden zijn en wat de kwaliteit is. Met de API's van zowel NS Stations als ProRail konden we achterhalen waar bijvoorbeeld perrons, overwegen, tunnels, roltrappen, winkels en toiletten zich bevinden."

Veel beschikbare data was nog niet ontwikkeld om de toegankelijkheid te kunnen bepalen, zegt Boor. "NS Stations en ProRail beheren assets, maar reisinformatie ontsluiten is niet hun primaire rol." Doordat Irias fijnmaziger vastlegt waar objecten zich bevinden, wordt het voor reizigers makkelijker te bepalen welke impact dit heeft op zijn of haar reis.

Tijdens het proces bleek beschikbare data van roltrappen minder bruikbaar te zijn. "Dat hebben we bij ProRail aangekaart", zegt Nijhuis. "Toen ze zagen hoe ver wij al waren met ons proces, werden ze enthousiast en startte een project om data rond roltrappen en liften aan te vullen. Gaat een roltrap bijvoorbeeld vanuit de tunnel naar het perron, of andersom? Bevindt een voorziening zich op niveau -1, 0 of +1? Als je dat weet, weet je ook of er een lift moet zijn. Ook de data van

de breedte van liften is voor elk station in Nederland eenduidig beschikbaar.”

Data rond in- en uitgangen was helemaal nog niet beschikbaar, gaat hij verder. “Door data van NS en ProRail te combineren met data van onder meer gemeenten en Open Street Map, leiden we af waar de in- en uitgangen zich bevinden. Als je ziet dat ergens een hellingbaan ligt, weet je ook dat er een toegang moet zijn. Door dat te valideren kunnen reisplanners dat ook in hun dienst opnemen.”

Grote grijze vlakken

Stationsgebouwen zijn momenteel op Open Street Map vaak nog grote grijze vlakken, waarbinnen de exacte locatie van objecten niet is aangegeven. “Dan weet je niet waar een object zich bevindt. Voor iemand met een mobiliteitsbeperking is dat funest. Maar we zien bijvoorbeeld wel een roltrap, een tunnel en een perron. Dan kunnen wij de link leggen. Met slimme algoritmes kunnen we dat proces automatiseren en

informatie voor alle stations in Nederland verkrijgen.”

Van Heerde vult aan dat dat uiteindelijk moet leiden tot kaarten van ov-knopen, waar alle kenmerken zijn ingevuld. “Door al die data te visualiseren, wordt het controleerbaar en beheerbaar voor de buitenwereld. Een rolstoeler wil weten wanneer een lift buiten gebruik is. Als wij de data op een uniforme wijze aanbieden, is het uiteindelijk aan de reisplanners wat zij daarmee doen.”

Geslaagd project

Boor noemt het project nu al geslaagd: “Uiteindelijk moeten wij zorgen dat alle toegankelijkheidsdata beschikbaar komen in EPIAP. Dat gaat lukken. We hebben Irias geen einddatum meegegeven, maar willen half juni (tijdens de Dag van het OV) wel een eerste versie presenteren.”



Portret: Nick Bootsman

“Vanwege een genetische aandoening ben ik in een rolstoel terechtgekomen. Vroeger kon ik nog lopen. Als je weet hoe makkelijk het vroeger was om van het ov gebruik te maken en hoe moeilijk dat nu is, is dat echt een eyeopener. Ik heb wel een pasje voor Wmo- en Valys-taxi, maar dat probeer ik te vermijden. Dat voelt alsof je wordt afgezonderd van de maatschappij.”

“Maar ook met het ov reizen is lang niet altijd een pretje. Op papier wordt veel gezegd over toegankelijkheid, maar dat beleid is geschreven door mensen die niet in een rolstoel zitten. ProRail zorgt voor stationsliften, maar op station Dordrecht duurde de liftstoring in 2022 zeven maanden. Dan kom ik het perron niet op. NS en ProRail willen dan wel een rolstoelbusje regelen, maar chauffeurs van zo'n 8+1-busje begrijpen mij vaak niet en weten niet hoe ze met me moeten omgaan. Of ze zetten me af op een halte waar ik niet van afkan.”

“Hoe mensen me benaderen vind ik het vervelendst. NS Reisassistentie of buschauffeurs behandelen me toch



Nick Bootsman zit sinds zes jaar in een elektrische rolstoel. Sindsdien maakt hij zich als lid van de van de Expertisegroep Toegankelijk ov van Rover sterk voor gehandicaptenrechten. “Met het ov reizen is lang niet altijd een pretje.”

vaak als een kleuter, terwijl ik helemaal niet zielig ben. Ik heb gewoon gestudeerd. Het is al vervelend zat om hulp nodig te moeten hebben, maar als mensen je raar bejegenen is dat nog erger. Buschauffeurs willen me vaak niet meenemen, omdat mijn rolstoel 200 kilo weegt. Daarom heb ik grotere accupakketten op mijn rolstoel laten zetten door de gemeente, zodat ik 50 kilometer kan rijden zonder bij te laden. Ook als het regent doe ik dat, zodat ik in ieder geval zelfstandig naar afspraken toe kan.”

“De komst van het Bestuursakkoord Toegankelijk ov 2022 – 2032 vind ik een goede ontwikkeling. Ik hoop dat ik in de toekomst nooit meer hulp nodig: geen reisassistentie, geen rolstoelplank

en geen vervangend vervoer. Er moet alleen veel gebeuren. Daarom hoop ik dat mensen zonder beperking beter gaan luisteren naar mensen met beperking. Gezonde mensen hebben vaak geen idee hoe het is om niet zelfstandig te kunnen reizen. Ik lobby voor gehandicaptenrechten. Noem me een activist, maar ik wil blijven meedoen aan de maatschappij. Er moet meer bewustwording komen bij buschauffeurs. Een rolstoel van 200 kilo weigeren is echt niet oké.”

BARNEVELD-NOORD BELANGRIJKE POTENTIËLE ENERGIEHUBLOCATIE

© Arthur Scheltes

Station Barneveld-Noord kan een potentiële locatie voor een energiehub zijn. Bedrijventerrein De Harselaar is vlakbij gevestigd.

Barneveld-Noord kan een goede energiehublocatie zijn, vertellen burgemeester Jacco van der Tak en wethouder Mijntje Pluimers-Foeken. Voor de realisatie staat een goede wisselwerking tussen ondernemers en gemeente wel centraal. "De energietransitie vraagt om creatieve oplossingen." Energiehubexperts Emiel Trommelen en Michiel van der Zanden van Stevin Technology Consultants raden aan gebruik te maken van expertise van andere gemeenten, zoals Nederweert.

De gemeente Barneveld telt zo'n 65.000 inwoners, verspreid over negen dorpen, en kent daarnaast een grote oppervlakte en drie ov-knooppunten, schetst wethouder Pluimers de situatie. De komende decennia verwacht de gemeente te groeien naar 85.000 inwoners. "Mobiliteit is een randvoorwaarde voor verstedelij-



Michiel van der Zanden, Stevin: 'Wanneer partijen samenwerking zoeken worden vaak legio aan oplossingen bedacht die veel verder gaan dan netcongestie'

Slimme oplossingen zoeken

Eén van die dilemma's is netcongestie: de vraag naar

gen. "Voor versnelling moet je dilemma's blijven agenderen."

stroom is groter dan netbeheerders kunnen leveren. Alle reden dus om de beschikbare netcapaciteit slimmer te benutten, weet Pluimers. "We praten met netbeheerder Liander over het opslaan van energie, maar voeren ook gesprekken met ondernemers over plaatsing van zonnepanelen en opslag. En we onderzoeken de haalbaarheid van een mobiliteits- en energiehub op station Barneveld-Noord, vlakbij bedrijventerrein De Harselaar."

Van de 7000 bedrijven die de gemeente telt zijn de meeste op De Harselaar gevestigd. Bovendien gaat in Barneveld-Noord ook nieuwbouw plaatsvinden. Ter voorbereiding op een onderzoek naar een energiehub voerde de gemeente een energiescan uit om inzichtelijk te krijgen wat de energiebehoefte nu en in de toekomst is, en welke andere slimme oplossingen nodig zijn."

king. Ook de elektrificatie zet door, dus daar kijken we goed naar."

Burgemeester Jacco van der Tak ziet dat we sneller stappen moeten zetten om opwarming van de aarde tegen te gaan. Het enige probleem: "Het wetgevend kader gaat langzamer dan veel maatschappelijke ontwikkelingen. Voor versnelling is bestuurlijke daadkracht nodig." Ook in de mobiliteitswereld komt verandering niet snel op gang, weet hij



Jacco van der Tak, burgemeester Barneveld: 'Voor versnelling is bestuurlijke daadkracht nodig'

vanuit zijn verleden als directeur Communicatie & Corporate Affairs bij NS. Destijds stelde hij dat het tijd is

voor een andere manier van besturen. Met zijn gemeente wil hij daaraan bijdra-

Energiehubexperts Emiel Trommelen en Michiel van der Zanden van Stevin zijn enthousiast over de plannen. “De energiescans die Barneveld heeft gemaakt zijn waardevol om het potentieel te onderzoeken voor een energiehub in Barneveld-Noord. Het ondernemersklimaat in Barneveld lijkt groot, dat bevordert de innovatiekracht. Wanneer partijen samenwerking zoeken voor een energiehubproject worden vaak legio aan slimme oplossingen bedacht die veel verder gaan dan enkel netcongestie. Een leuk voorbeeld is het delen van assets, zoals een wasstraat voor rollend materieel.”

Gemeentelijke rol

Volgens Van der Tak is onderling vertrouwen doorslaggevend om samen een goed functionerend systeem te creëren. “Veel ondernemers hier zitten in ondernemerscollectieven en hebben positieve ervaringen met collectiviteit. Dat geeft ook vertrouwen om in zo’n energiehubproject te stappen.”

Trommelen en Van der Zanden benadrukken dat iedereen binnen zo’n collectief wel zijn eigen rol moet pakken. Want lang niet voor alle ondernemers is het energievraagstuk een topprioriteit. Ze optimaliseren in hun eigen ecosysteem, wat suboptimaal kan werken in het grotere ecosysteem. De gemeente heeft een belangrijke rol om een coalition of the willing te creëren, omdat het de lokale opgave goed kent.



Emiel Trommelen, adviseur Stevin: ‘Veel ondernemers optimaliseren binnen hun eigen ecosysteem, wat suboptimaal kan werken in het grotere ecosysteem’

Welke rol de gemeente Barneveld zichzelf toedicht? Van der Tak: “Coalitiebouw vindt plaats tussen overheden en bedrijfsleven, onze rol is verbindend en faciliterend. Het bedrijfsleven kan makkelijker meer risico nemen, een gemeente die teveel risico neemt kan politiek worden afgestraft. Ook is het waarborgen van de veiligheid hierbij belangrijk. Wij kunnen ondernemers wel verbinden met het Rijk, provincies en in contact



Mijntje Plumers-Foeken, wethouder Barneveld: ‘we onderzoeken de haalbaarheid van een energiehub op station Barneveld-Noord, vlakbij bedrijventerrein De Harselaar’

brengen binnen lopende subsidieprogramma’s. Maar rond overheidssteun spelen wel allerlei regels, daar moet je goed op letten.”

Systeemverandering

De wisselwerking tussen gemeente en ondernemers zit in Barneveld wel goed, zien de Stevin-mannen. “Mkb en politiek samenbrengen is niet altijd vanzelfsprekend, maar in Barneveld lukt dat gelukkig wel.” Het vraagt alleen wel om een integrale benadering van het energievraagstuk, door verschillende portefeuilles heen. Dan kunnen burgemeester en wethouder er nog wel achterstaan, maar hoe laat je zo iets landen binnen de rest van de ambtelijke organisatie?

Van der Tak ziet de sleutel in een wendbare organisatie. “Van oudsher denken we in bepaalde kolommen en structuren. Met het interne programma ‘Barneveld Groeit’ proberen we die werkwijze te veranderen. Bij een toegankelijke overheid moet iedere inwoner of ondernemer met een goed idee kunnen binnenlopen. Wij

gaan het gesprek met iedereen aan. Als een private partij langskomt, bijvoorbeeld Stevin, is het mooi als die al met andere partijen heeft gesproken.”

Het politieke proces moet wel een zorgvuldig proces zijn, geeft wethouder Plumers aan: “In een coalitieakkoord staan ambities benoemd en daarop worden plannen gemaakt. Plannen van buitenaf worden eerst besproken met portefeuillehouders en ambtenaren. Zij stemmen het af op bestaande plannen en wegen de verschillende belangen af. Pas daarna komt het bij het college van B&W terecht en uiteindelijk beslist de gemeenteraad.”

Ook de ambtelijke wereld is minder overzichtelijk dan vroeger, vult Van der

Tak aan. “Het gaat over veel meer dan bestemmingsplanwijzigingen. Dus moet je ook wendbaar kunnen

zijn en openstaan voor nieuwe ideeën. Dat vraagt best veel van de organisatie.” Dat maakt het ook arbeidsintensief, terwijl gemeenten – net als de rest van de maatschappij – kampen met personeelsgebrek.

Krachten bundelen

Trommelen haakt meteen in: “Gemeenten hebben niet veel capaciteit, dus bundel de krachten. Durf buiten de kaders te kijken. In Nederweert is bijvoorbeeld een systeem ontwikkeld, waarmee ondernemers eigen stroom kunnen verhandelen. Maak gebruik van dat voorbeeld. Je hoeft niet allemaal het wiel opnieuw uit te vinden.”

Plumers vindt het waardevol te horen over zo’n project bij een andere gemeente. “Zo kunnen we de energietransitie versnellen en een goed platform bieden om andere partijen te stimuleren. Maar vergeet niet: we dienen óók het algemeen belang van alle burgers. Die ook moeten verduurzamen, waarbij wij de betaalbaarheid in acht nemen. We moeten de dagelijkse realiteit niet uit het oog verliezen.”

Van der Tak noemt Nederweert een ‘inspirerend voorbeeld’ dat getuigt van een goede wisselwerking tussen ondernemers en gemeente. “Het is een veelzeggend voorbeeld dat laat zien: je hoeft geen top 10-gemeente te zijn om te kunnen innoveren. Het is politiek uitdagend, maar de energietransitie in combinatie met het mobiliteitsvraagstuk vraagt om deze versnelling.”

Om af te sluiten met een optimistische boodschap. “Nederland heeft in de geschiedenis al een aantal grote transities doorgemaakt en laten zien dat we dat aankunnen. We zitten nu in een veranderend tijdperk, maar de gemeente Barneveld moet en wil in kansen denken. Samen kunnen we van de energietransitie in relatie met mobiliteit een succes maken.”

ELEKTRIFICATIE BUSVERVOER HEEFT INVLOED OP TOEGANKELIJKHEID

Auteur: **Guus Puylaert**

In een lagevloerbus is het mogelijk meer rolstoelplekke te realiseren.

In het Nederlandse ov is vrijwel elke bus een gelijkvloerse lagevloersbus. Dat verhoogt de toegankelijkheid enerzijds, maar brengt ook uitdagingen met zich mee voor buurt- en minibussen. Bas Dubois van Volvo Benelux en Wilfred Wijnands van Tribus schetsen het speelveld.

Waar fabrikanten in het ov ooit begonnen met het ombouwen van dieselbussen, hebben de meesten nu een geheel elektrisch ontwerp, begint Bas Dubois, manager van Volvo Benelux. Volvo koos ervoor de batterijen in het dak te integreren. "Dat biedt meer capaciteit in de bus. Nederlandse stadsbussen beschikken over ruimte voor maximaal 70 zit- en staplekken. In onze bus is dat nu 85 stuks."

Flexibele indeling

De verplaatste batterijpakketten bieden mogelijkheden om voor een andere indeling te kiezen en tot wel vijf rolstoelplekken aan te bieden. Wettelijk gezien moet er minstens één rolstoelplek per bus worden aangeboden. "Meer rolstoelplekken betekent alleen minder stoelen, dus je moet je goed afvragen

hoeveel rolstoelers je op een lijn verwacht. Opdrachtgevers hebben ook een rol: in Zaanstreek-Waterland werd een zitplaatsgarantie uitgevraagd, dan is het logisch dat de vervoerder kiest voor één rolstoelplek."

Toch denkt hij dat opdrachtgevers en vervoerders vaker kunnen variëren in het aantal rolstoelplekken. "In regio's waar meer ouderen wonen, wil een opdrachtgever misschien wel meer comfortabele stoelen. In grote steden wonen meer mensen, dus waarschijnlijk ook meer rolstoelers. Daar kan je dan kiezen voor meer rolstoelplekken. Dat gaat alleen ten koste van het aantal zitplekken. Een elektrische rolstoel weegt al snel 350 kilo en dat betekent ook dat de veiligheidseisen omhoog gaan."

Elektrische buurtbussen: een heikel punt

Net als voor stadsbussen, worden in Nederlandse ov-bestekken vrijwel alleen buurtbussen met een lagevloer uitgevraagd. En dat terwijl die vaak met een hogevloer worden gefabriceerd. Busombouwer Tribus verlaagt daarom de vloer van buurtbussen in de Civitas. Salesdi-

recteur Wilfred Wijnands: "Door de gelijkvloerse instap ervaart een rolstoeler het voertuig ook meer als een lijndienstbus."

Dat zorgt wel voor problemen met de elektrificatie: elektrische buurtbussen met een lagevloer zijn simpelweg nog niet op de markt. Ook lagevloersminibus Civitas is nog steeds alleen in dieselvariant te bestellen. "De markt ontwikkelt zich wel, maar nu is 80 kWh het meeste dat fabrikanten kunnen aanbieden. Dat is niet exploitabel te maken."

De uitdagingen zitten hem in meerdere aspecten. "ZE-buurtbussen halen een maximale range van 160 tot 200 kilometer op één accu. Een gemiddelde buurtbus rijdt 300 tot 400 kilometer per dag. Dan moeten vervoerders onderweg dus ruimte in de dienst inbouwen of een reservevoertuig kopen. Daarnaast leggen fabrikanten van buurtbussen batterijpakketten in de vloer, omdat dat stabiel op de weg ligt. Dat is onderdeel van de constructie." Het is geen optie de batterijpakketten, zoals Volvo bij haar elektrische stadsbussen doet, in het dak te leggen. "Het voertuig moet wel veilig kunnen rijden."

Een derde aandachtspunt noemt hij het gewicht. "Buurtbussen mogen maximaal 3,5 ton wegen, zodat chauffeurs met rijbewijs B ze ook kunnen besturen. In de huidige dieselbuurtbussen kan je dan acht passagiers vervoeren. In een elektrische variant zijn dat er nog maar vijf of zes. Anders gaat de accu nog eerder leeg, wordt het nog duurder voor vervoerders en mogen chauffeurs met rijbewijs B niet meer rijden."

Nieuwe wetgeving in de maak

Ondanks deze problematiek ziet Wijnands een oplossing. Samen met de RAI Vereniging en Doelgroepenvervoer Nederland heeft Tribus een voorstel ingediend om het maximale GVW (Gross Vehicle Weight) voor buurtbussen te verhogen van 3,5 naar 4,2 ton, waarbij een chauffeur met rijbewijs B het voertuig kan blijven rijden. "Zeker nu steeds meer vervoerders kleinere flexibele bussen willen inzetten op dunne lijnen en in de avond, biedt zo'n achtpersoonsbus perspectief. Een klein voertuig is in de exploitatie goedkoper voor vervoerders

en door het GVW te verhogen kunnen we vasthouden aan een achtpersoonsindeling. Daarom is deze wetswijziging belangrijk."

Hij verwacht dat de GVW-verhoging van het maximale gewicht wordt doorgevoerd tussen 2026 en 2028. "Als het zover is, kan de markt alle buurtbussen ombouwen naar lagevloers-elektrische modellen. We hebben het eerste prototype voor een lagevloers-elektrische buurtbus al ontwikkeld."

Dat betekent wel dat de exploitatiekosten voor vervoerders omhoog gaan, weet Wijnands. "Vervoerders nemen daar genoeg mee, want de elektrificatie moet toch gebeuren. In de taxi- en doelgroepenwereld is de verduurzaming al ingezet en zie je vergelijkbare ontwikkelingen. Meer gewicht uit het voertuig halen hebben we al geprobeerd, de achterwand verduurzaamd. Die rek is er wel een beetje uit, want het moet wel een veilig en kwalitatief goed product blijven."



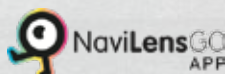
In de elektrische stadsbussen van Volvo zijn de batterijpakketten uit de vloer gehaald en in het dak geplaatst.

(advertentie)

De geleidelijn wordt 'smart' met Navilens

De proeven in Nederland hebben uitgewezen dat het werkt: informatie voor blinden en slechtzienden toevoegen aan de geleidelijnen met Navilens Technologie. Wereldwijd wordt Navilens in veel OV stations toegepast.

Maar met deze Navilens Technologie is veel meer mogelijk voor 'iedereen'. Dat past goed bij de filosofie van PBTconsult en daarom zijn we official partner van Navilens in Nederland voor het implementeren van oplossingen met Navilens Technologie. Meer weten? Neem contact met ons op via www.pbtconsult.nl.



PBT
consult
design for all
Experts in Toegankelijkheid





Civitas Economy Lagevloerbus

De ideale oplossing voor kleinschalig personenvervoer



DE GOEDE KANT OP

Auteur: Arjan Polderman, reizigersvereniging Rover

Reizen met het ov is en blijft lastig voor mensen met een beperking, al zijn veel reizigers redelijk tevreden met de mogelijkheden om zelfstandig te reizen. De treinen, bussen, trams en metro's zelf vormen niet meer de grootste hindernis, blijkt uit een enquête die Rover eind 2021 hield over toegankelijkheid.

Klachten zijn er vooral over informatie over beschikbaarheid van voorzieningen, zoals defecte liften. Liftstoringen vormen sowieso een veelstemmig refrein. Ontevredenheid is er ook over rolstoelplekken (naast stinkende toiletten; in het gedrang bij de deuren) en toegankelijkheid van toiletten. Ook de kaartautomaten en poortjes en paaltjes voor de ov-chipkaart kunnen een uitdaging vormen voor reizigers met een beperking. De reisassistentie scoort voldoende, maar als het fout gaat, gaat het meteen goed fout. Bijvoorbeeld wanneer een reiziger wel ín, maar niet út de trein wordt geholpen. Of een reiziger die in

Utrecht in de trein naar Maastricht stapt waarna dat treinstel in Eindhoven wordt afgekoppeld.

Reisassistentie zou overbodig moeten zijn. Aan deze wens wordt gelukkig gewerkt. Steeds meer stations worden toegankelijk. Gelijkvloers in- en uitstappen is sinds december 2021 mogelijk bij alle NS-sprinters en regionale treindiensten. Bij intercity's duurt dat nog tot 2045. Ook bij metro, tram en bus biedt nieuw materieel steeds betere voorzieningen. Maar dan moeten reguliere bussen niet worden ingeruild voor ontoegankelijke belbussen. En moeten buschauffeurs niet worden afgerekend op een paar minuten vertraging, want het tijdschema is niet ingesteld op uit- en inklappen van de rolstoelplank.

Iedere stap op de hindernisbaan van toegankelijkheid is waardevol. Rover helpt graag mee.



(advertentie)



Als OV professional en abonnee van OV-Magazine zet u zich in voor beter openbaar vervoer. Net als reizigersvereniging Rover, dé stem van de reiziger.

Wilt u Rover hierbij helpen? Wij bieden u als OV professional én abonnee van OV-Magazine 50% korting op het eerste jaar lidmaatschap.

Als Rover-lid ontvangt u onder meer vier keer per jaar ons blad De Reiziger.

Meld u aan via www.rover.nl/helpmee en vermeld de code: ROVM2022

ROVER

Voor reizigers, door reizigers

PURMEREND: VAN AUTOSTAD NAAR OV-STAD

Auteur: **Guus Puylaert**

Sybre van Dokkum (links) en Mark Hecker voor station Purmerend, dat in 1958 werd geopend. Het ov-netwerk is toe aan een betere verknoping.

In den beginne bevond zich er louter natte veengrond, maar inmiddels kent 'autostad' Purmerend vooral autowegen van en naar Amsterdam. Begeleid door adviesbureau Sweco werkt de gemeente aan een integraal handelingsperspectief, om een mobiliteitstransitie op gang te brengen. Met daarin speciale aandacht voor de vier ov-knopen in de gemeente.

"In Purmerend zie je écht hoe anders denken in de praktijk uitpakt", vertelde Mark Hecker van adviesbureau Sweco me enthousiast aan de telefoon. Zo gezegd, zo gedaan. Dus spreken we elkaar enkele weken later op het stadhuis van de Noord-Hollandse Marktstad, op zo'n vijf minuten lopen van het hoofdstation dat in 1958 werd geopend.

Van autostad naar ov-stad

Hecker staat op me te wachten samen met ruimtelijk beleidsstrateeg Sybre van Dokkum van de gemeente Purmerend. 'Zijn' stad staat aan de vooravond van een mobiliteitstransitie, zegt hij terwijl hij de contouren schetst. "Een 'newtown' als Purmerend is niet organisch gegroeid zoals traditionele steden. De stad heeft na de Tweede Wereldoorlog – toen de auto in opkomst kwam – een enorme groei doorgemaakt. De wijken en inrichting van de wegen zijn duidelijk herkenbaar aan de tijdgeest van die periode. Purmerend heeft meerdere ov-knopen."

De ruim 80.000 inwoners tellende stad heeft er vier: treinstations Weidevenne, Purmerend en Overwhere en busstation Tramplein.

De komende jaren worden er 10.000 woningen bijgebouwd en onder meer de stadswijk het Waterlandkwartier ontwikkeld. Dat vraagt om een andere manier van denken, vervolgt Van Dokkum: meer verdichten betekent minder ruimte. Daarom stelde de gemeente in 2022 een nieuw mobiliteitsplan vast, volgens het (inmiddels populaire) STOMP-principe: stappen, trappen, ov, MaaS, privéauto.

De uitvoering

Voor de uitvoering van het handelingsperspectief vlogen de provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, ProRail, EBS, NS Stations en de gemeente Purmerend adviesbureau Sweco in. Sweco staat aan de lat voor een integraal handelingsperspectief. Volgens projectleider Mark Hecker staat een betere afstemming tussen bus en trein daarin centraal. "Mensen reizen met de trein naar Amsterdam Sloterdijk en Schiphol, maar met de bus naar Amsterdam Centraal. De bus stopt momenteel alleen niet op alle treinstations. In samenhang met de woningbouw kan die verknoping beter."

In het beleidsdocument worden 19 aspecten onderscheiden en op elk deelonderwerp een gewenst toekomstbeeld vastgesteld. Daarin schetsten Purmerend en Sweco een hoog ambitieniveau. Eén

van die onderwerpen is 'Duurzaamheid en Toegankelijkheid'. "In de huidige tijd kan een ov-knoop een icoon zijn voor duurzaamheid", stelt Hecker. "Toegankelijkheid is ook belangrijk, maar daarin hebben we geen grote gaps gezien. Daarin doet Purmerend het al best goed."

"De hoofdmoot van de ambities", gaat hij verder, "is wel inpassing in de stedelijke omgeving. De knopen moeten ook meer allure krijgen, zodat het aangenaam is om te verblijven. Dat versnelt de mobiliteitstransitie."

Tijdens het proces is reizigersdata geanalyseerd. Op busstation Tramplein werden op een gemiddelde werkdag 2190 in- en uitstappers geteld. Dat is hoger dan voor de treinstations, met respectievelijk 1300, 1280 en 870 reizigers voor de stations Weidevenne, Purmerend en Overwhere. "Dat het busaandeel zoveel groter is, zie je bijna nergens", zegt ambtenaar Van Dokkum. Ook bleek dat reizigers die naar Amsterdam willen, vaker vanaf station Overwhere vertrekken dan vanaf het centraal station.

Cocreatie

Het adviesbureau en de gemeente zijn nu toe aan een volgende stap: cocreatiesessies met partners NS, ProRail, de Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland en EBS. Het belang daarvan is groot, zegt Hecker. "Het gaat niet alleen om het doel, maar ook

om het proces daarnaartoe. Per sessie behandelen we per thema alle vier de ov-knoppen. Sweco legt de gemeente ook kritische vragen voor. Je moet niet met twintig voorkeuren aankomen, maar focus aanbrengen in wat je wilt bereiken." Van Dokkum geeft ook een voorbeeld: "De gemeente onderzoekt de optie om het hoofdstation te verplaatsen, maar voor NS zit daar niet meteen extra vervoerwaarde in. Verplaatsing heeft ook invloed op de vervoerwaarde van de drie andere ov-knoppen en is kostbaar. De huidige stations functioneren goed, kennen geen grote knelpunten en gezien de kleine reizigersaantallen, zijn de opgaven voor NS en ProRail minder groot en liggen de prioriteiten soms anders dan bij de gemeente, maar NS en ProRail willen wel meedoen en -denken in wat mogelijk is."

Van papier naar praktijk

Als je verdichting wilt realiseren, gaat Hecker verder, hoort daar een knoop bij met de juiste voorzieningen en allure. "Oude historische steden kennen meestal één centraal en monumentaal treinstation, Purmerend kent meerdere stations met jaren '60-allure." Hecker ziet het als voordeel dat het

handelingsperspectief niet alleen 'vanuit beleidsdocumenten is ontwikkeld, maar ook door praktijkervaringen'. "Dan blijkt dat elk station een andere functie heeft." Tramplein heeft bijvoorbeeld een meer toeristische functie, terwijl wonen en werken centraal staan bij het centraal station.

Aan de noordzijde van de stad wordt een eSportcampus ontwikkeld, vervolgt Van Dokkum. Daarom moet station Overwhere zich richten op technologie, gaming en sport. "Als *new town* wil je jezelf onderscheiden, omdat er geen historisch centrum is. Een eSportteam uit Zuid-Korea heeft ons nog geadviseerd en een jongen met 300.000 volgers op YouTube gaat op de campus gamen. Het voordeel van virtuele sport is dat je dan ook geen heel stadion hoeft te bouwen." Maar je hebt wel alle gerelateerde banen die een sportteam zoals bijvoorbeeld Ajax ook heeft. Denk aan trainers, communicatie en HR.

Voor de gemeente waren de locatiebezoeken een echte gamechanger, zegt Van Dokkum. "Op station Overwhere gebeuren op papier nul ongelukken, maar toen we daar langsgingen gebeurde er bijna een ongeluk bij een overgang. Daar kom je

tijdens zo'n locatiebezoek pas achter. Niet enkel data moeten leidend zijn."

Eindperspectief

Dit najaar moet het handelingsperspectief af zijn. De gemeente wil het gebruiken om de samenwerking met alle partijen te versterken en zo tot een gezamenlijk beeld van de opgaven en doelen te komen. Daarnaast kan het als input dienen voor een eventuele aanvraag voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), om voor Rijksfinanciering in aanmerking te komen. In de tussentijd zijn er ook *quick wins* te behalen. Scheefliggende stoep telgels, kapotte verlichting of scooteroverlast kan je op korte termijn oplossen. En bij alle NS-stations nu nog gratis parkeren. Het is de vraag of dat nog past als je aan het verdichten bent en de openbare ruimte schaars wordt", zegt Van Dokkum.

"Voor de gemeente was dat locatiebezoek echt een gamechanger in het proces", besluit hij. En Hecker concludeert: "We maken nu dus een ambtelijke journey door. Maar daarna volgt de bestuurders journey nog."

(advertentie)



NATIONAAL
VOETGANGERS
CONGRES



Op dinsdag 3 oktober 2023 vindt het Nationaal Voetgangerscongres plaats in Amsterdam. Het Nationaal Voetgangerscongres is het enige vakevenement waar lopen in alle facetten centraal staat.

Ruimte maken voor de voetganger

Het thema van het Nationaal Voetgangerscongres 2023 is Ruimte maken voor de voetganger. Lopen heeft een vlucht genomen. We wandelen meer, er is volop belangstelling voor ontwerpen volgens de STOMP-principes en de voetganger verovert een plek in beleidsplannen. De stap van papier naar uitvoering is soms ingewikkelder dan gedacht. Wat betekent het eigenlijk, als je 'stappen' op één zet? Hoe werk je dat uit? Laten we ruimte maken voor de voetganger. Hoe? Dat bespreken we graag op het Nationaal Voetgangerscongres.

Scan de QR code voor meer informatie en om je aan te melden

acquire

Gemeente
Amsterdam

Publieke mobiliteit



Praatplaat Publieke Mobiliteit

WERKEN AAN PUBLIEKE MOBILITEIT

In de huidige mobiliteitswereld is de term openbaar vervoer toe aan een upgrade, schrijft Mobycon-adviseur Mirjam de Bok. De term 'publieke mobiliteit' wordt een steeds breder gedragen gedachtegoed. Ze beschrijft de ontwikkelingen.

De Wet personenvervoer 2000 beschrijft openbaar vervoer als 'voor eenieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig'. De wereld van mobiliteit is constant in beweging en met innovatieve vormen van gedeelde mobiliteit die niet volgens dienstregeling rijden, of geen tram, metro of bijvoorbeeld bus zijn, rijst de vraag of het tijd is voor een nieuwe term.

Een term die ook de nieuwere vormen van gedeelde mobiliteit omvat en ze in

samenhang met elkaar bekijkt. Als één collectief vervoersysteem, in plaats van losse diensten die niet of nauwelijks op elkaar ingrijpen. Want ook reizigers kijken naar het totaalplaatje om zich van A naar B te verplaatsen en zijn erbij gebaat dat dit een geheel vormt. Een systeem van publieke mobiliteit.

Ik spreek bewust van publieke mobiliteit. Met publiek bedoel ik 'voor iedereen bestemd'. Dus niet de auto, waarvan alleen u de sleutels heeft. Het gaat om vormen van mobiliteit die we gedeeld kunnen gebruiken. Soms is dat hetzelfde vervoermiddel op hetzelfde moment, zoals de bus of de trein. En soms is dat hetzelfde vervoermiddel op verschillende momenten, zoals de deelfiets.

Hippe nieuwe term of nieuwe kijk?
De term publieke mobiliteit is niet nieuw en komt steeds vaker terug. Zo werd

tijdens de Dag van het OV in 2021 de transitie van openbaar vervoer naar publieke mobiliteit al aangehaald.

De Vervoerregio Amsterdam heeft in een bestuursakkoord in 2022 vastgelegd te willen werken aan publieke mobiliteit, een robuust systeem van openbaar vervoer waarbij ook bijvoorbeeld deel-mobiliteit onderdeel wordt van de reis van deur tot deur. Inmiddels is publieke mobiliteit één van de thema's waar DOVA aan werkt. Het eerste product van DOVA op dit gebied is de praatplaat Publieke Mobiliteit, die een mooi overzicht geeft van de veelzijdigheid van en de wereld waar we ons in bevinden.

U zou kunnen zeggen dat publieke mobiliteit niets nieuws onder de zon is. Openbaar vervoer blijft een belangrijke ruggengraat. Maar het ov staat in dit systeem niet op zichzelf. Publieke



© Mobycon

Synergie tussen verschillende vervoersvormen bij station Nijmegen

mobiliteit helpt ons breed en integraal te kijken en biedt meer ruimte voor individuele wensen.

Publieke mobiliteit in de praktijk

In het voorjaar van 2022 bezochten Mobycon en Forseti de stad Aalborg in Denemarken. Daar zagen we hoe vervoerautoriteit NT in feite al jaren werkt aan een systeem van publieke mobiliteit, door de synergie en samenwerking tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en andere fijnmazige oplossingen te benutten. Neem bijvoorbeeld Plustur, een (gratis) deur-haltetaxi die alleen te boeken is in combinatie met regulier ov als de afstand tot de ov-halte te groot is. Volledig geïntegreerd in de nationale reisplanner en door deze synergie komt het reguliere ov ook voor reizigers die (te) ver van de halte afwonen, binnen bereik.

Afgelopen maart bezochten we de regio Parijs. Ook daar zagen we weer hoe er wordt gekeken naar de integratie van openbaar vervoer met allerlei andere modaliteiten. Gedeelde vervoersvormen die daar eerder misschien nog als afzonderlijk of marginaal werden beschouwd – zoals carpoolen of vraagafhankelijk vervoer – zijn in de regio Parijs tegenwoordig écht onderdeel van het reguliere openbaar vervoernetwerk.

De strategie van carpoolplatform Karos of Padam Mobility – dat digitale ontsluitingen biedt om vraagafhankelijk vervoer efficiënt te kunnen plannen – is in dat opzicht expliciet. Hun doel is niet om te concurreren met bestaande ov-oplossingen, maar daar waar een gebrek aan aanbod is de gaten te dichten. Daarmee

worden de huidige lokale openbare netwerken uitgebreid en verfijnd. Enerzijds doen ze dit door ervoor te zorgen dat hun algoritme een overzicht geeft van de bestaande traditionele ov-alternatieven, als die bestaan. Anderzijds is de prijs van de aanvullende mobiliteitsoplossingen even duur als wanneer de reiziger het ov-netwerk had gebruikt (dit met behulp van tariefintegratie). Zo kunnen buitenwijken en rurale gebieden gemakkelijker worden bereikt en kunnen ook kwetsbare reizigers zelfstandig onderweg blijven. Individuele deelmodaliteiten zoals deelsteps of deelfietsen zorgen op kleiner, stedelijk schaalniveau voor een ov-systeem dat reikt tot in de haarvaten.

Ook in Nederland blijft het gelukkig niet alleen bij woorden. We zetten de nodige stappen op het gebied van publieke

mobiliteit. Een mooi voorbeeld hiervan vind ik de samenwerking die steeds vaker te zien is tussen ov-vervoerders en deelmobiliteitsaanbieders. HTM werkte in Den Haag samen met Felyx en beiden maakten reclame op elkaars voertuigen. En in de NS-app kan je tegenwoordig ook deelscooters van Check vinden (alleen nog niet boeken en betalen). Deze krachtenbundeling biedt mooie kansen voor de invulling van de first- en last mile.

Inclusievere mobiliteitswereld

In mijn ogen is publieke mobiliteit een goede term voor hoe we steeds integraler en inclusiever (moeten) kijken naar de wereld van mobiliteit. Wij zetten ons als Mobycon samen met Forseti dan ook in om de werelden van gedeelde mobiliteit (openbaar vervoer, flexsystemen, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, et cetera) met elkaar samen te laten werken, in plaats van naast elkaar. Een systeem waarbij de reiziger centraal staat en we waken over het publieke belang om een duurzaam vervoersysteem te creëren waarin iedereen zich thuis en gezien voelt.



© Mobycon

Vraagafhankelijk vervoer in een buitenwijk van Parijs

BRT VOLGENS DE VRA: MEER DAN EEN SNELLE BUS

Auteurs: Peter de Winter, Chiel de Jager en Cherokee Haumahu (Vervoerregio Amsterdam)

Op de Zuidtangent tussen Haarlem en Amsterdam is de komende jaren een schaa sprong nodig. BRT kan mogelijk de huidige hov-lijn te vervangen.

Bus Rapid Transit (BRT) is een actueel gespreksonderwerp. Ook bij de Vervoerregio Amsterdam wordt het herkend als oplossingsrichting voor knelpunten in het mobiliteitssysteem. Peter de Winter, Chiel de Jager en Cherokee Haumahu leggen uit welke uitkomst BRT kan bieden in stedelijk gebied.

Wie de zoekterm 'BRT' intoetst via Google krijgt vooral afbeeldingen te zien van lange, fraaie voertuigen op rubberbanden. In een enkel gunstig geval is dat voertuig afgebeeld op een vrijliggende busbaan.

In onze optiek gaat het bij BRT niet primair om het voertuig, maar is BRT onderdeel van een veelomvattend mobiliteitsconcept waarbij vooral eisen worden gesteld aan de infrastructuur. Dit vanwege de benodigde snelheid, frequentie en regelmaat. Het voertuig maakt het systeem mogelijk: door de elektrische aandrijving heeft BRT inmiddels nul uitstoot en door voortschrijdende technische ontwikkelingen zijn er grotere voertuigen mogelijk. Als systeem is BRT hiermee onderscheidend ten opzichte van meer traditionele bussen en benadert het in potentie de capaciteit van regiotram en regiotrein.

Vrij bewegen in een drukke regio

De ruimte voor uitbreiding van infrastructuur in grootstedelijke regio's is schaars. Bovendien is groei van het autoverkeer niet te verenigen met klimaat- en milieudoelstellingen. Op traditionele wijze steeds weer verbreden van snelwegen, faciliteren van alle vervoerswijzen op dezelfde plek of vergroten van de capaciteit van bestaande overbelaste ov-verbindingen is geen toekomstbestendige oplossing.

BRT biedt uitkomst bij grote verwachte mobiliteitsgroei. Door aanleg van nieuwe verbindingen, maar vooral ook het verder ontwikkelen van bestaande ov-lijnen. Bijkomend voordeel is dat BRT stapsgewijs kan meegroeien met de toenemende vraag in de tijd en een stuk goedkoper is dan railgebonden vervoersoplossingen.

Om uiteindelijk tot het gewenste ambitieniveau te komen gaat het nog steeds om serieus geld. Het ligt dan ook voor de hand dat BRT vooral ingezet wordt waar de ruimtelijke en economische opgaven vragen om een schaa sprong in het mobiliteitsaanbod.

Definitie, ambitie en aandachtspunten

Is het wel zinvol om veel tijd en energie te stoppen in het bedenken van hardomlijnde definities. Is het niet belangrijker ons te richten op het verder mogelijk maken van mobiliteitsgroei en het verder doorontwikkelen van openbaar vervoer?

Om als totaalsysteem goed te functioneren zijn er voor BRT drie gebieden te benoemen waarbinnen een aantal algemene doelstellingen kunnen worden

Reiziger:

- kortere reistijden voor de langere afstanden (deze reistijden zijn nu vaak te lang);
- biedt een gespreid netwerk met hoge frequenties op iedere route;
- bedient nieuwe (woningbouw-)locaties.

Ruimtelijk:

- ontsluit nieuwe wijken met hoge kwaliteit tbv parkeernormen / dichtheden;
- zorg voor een hoger ov-aandeel in huidige wijken voor meer mobiliteit bij beperkte weginfra;
- mag slechts beperkte ruimte innemen.

Ov-concessies:

- hogere kostendekking, hoge rijsnelheden en een goede bezetting;
- geen hinder van overig verkeer.

geschetst:

Een sleutel tot succes is het kunnen verhogen van de exploitatiesnelheid van het ov. De verhoogde exploitatiesnelheid zorgt voor én hogere reizigersopbrengsten én lagere exploitatiekosten. Dit mes, dat aan twee kanten snijdt, werkt hierdoor als een multiplier: 20 procent hogere exploitatiesnelheid leidt al snel tot de financiële mogelijkheid voor 40 procent meer vervoer. Voor BRT-kwaliteit moeten hiertoe de routes vrij van congestie zijn, ook in de hyperspits. Waar dat met overig verkeer kan, kan BRT van de bestaande infrastructuur gebruik maken. Op andere plekken is een autonome vrije baan zonder interactie met overig verkeer noodzakelijk.

De crux is dat door deze hoge kwaliteit de mogelijkheid van een corridorgewijze aanpak aantrekkelijk wordt om BRT goed in te bedden in het mobiliteitssysteem. De automobilist kan bijvoorbeeld middels P+R-locaties overstappen op het BRT-systeem, zoals succesvol is toegepast in de stad Groningen. Hetzelfde geldt voor het slim verweven met het fiets- en voetgangersnetwerk.

Een corridorgewijze aanpak betekent:

- bestaande ov-verbindingen opwaarderen voor snelheid en frequentie;
- de andere ov-modaliteiten met BRT verknopen;
- bushaltes omvormen naar goed geoutilleerde hubs met grotere afstand van elkaar;
- loop- en fietsroutes aansluiten op haltes en knooppunten;
- multimodale hubs op plekken realiseren waar BRT snelle reistijden en zeer hoge frequenties kan bereiken;
- overstapplaatsen in de buurt van snelwegen (t.b.v. auto's buiten de regio);
- de capaciteit van het ov vergroten, als deze onvoldoende is voor de optelsom van vervoerstromen;
- voorzieningen maken voor multimodale aanpak (fiets, deelfiets, deelauto);
- flankerend beleid.

Uitrol in tijden van krapte

Het voorgaande maakt duidelijk dat BRT meer is dan het rijden met een kwalitatief hoogwaardige bus. Interessant is nu het gesprek over een gewenst eindbeeld met forse vereiste investeringen, versus meer kleine, behapbare stappen in de doorontwikkeling naar BRT-niveau.



Het is niet realistisch dat er de komende jaren grote sommen geld beschikbaar komen voor schaa sprongprojecten binnen het ov. Dit hoeft echter geen belemmering te zijn om komende jaren (2025-2030) in te zetten op meer behapbare maatregelen als eerste stappen naar verdere doorontwikkeling van een BRT-netwerk.

‘Het is niet realistisch dat er de komende jaren grote sommen geld beschikbaar komen voor schaa sprongprojecten binnen het ov. Dat hoeft ook niet bij BRT’

Ongeacht wanneer het gewenste ‘BRT-eindbeeld’ wordt bereikt zijn dat no-regretinvesteringen die nú al renderen. Bijvoorbeeld door bestaande lijnen te strekken, verschillende lijnen te combineren tot één hoogfrequente corridor, infrastructurele aanpassingen te doen voor het verhogen van de exploitatiesnelheid, enzovoorts.

Bij een keuze voor BRT moet mogelijk ruimte worden vrijgespeeld om een aantrekkelijk concept neer te kunnen zetten. Dit vraagt ook om keuzes tussen modaliteiten. Waar de inpassing een fysiek knelpunt is, kan flankerend beleid juist een beleidsmatige kans zijn om een

modal shift in gang te zetten en ruimte vrij te spelen in (binnen)steden. Dit alles vraagt om een goed samenspel tussen wegbeheerders, concessieverleners en vervoerders.

Zo identificeren provincies, de vervoerregio en gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam bijvoorbeeld kansen voor een corridorgewijze aanpak (STOMP1, hubs, deelmobiliteit). Vervoerders leveren kennis en expertise, geven een inhoudelijke onderbouwing en maken operationele concepten voor een sluitende businesscase. Het Rijk zorgt voor kennis, inspiratie en verbinding en inspiratie met andere beleidsterreinen.

Binnen de Vervoerregio kennen we een aantal situaties waarbij de capaciteit van het huidige hov (met frequenties van vaak veel meer dan 12 keer per uur) over een paar jaar onvoldoende is. Een schaa sprong is in deze gevallen noodzakelijk, zonder dat dit de komende jaren leidt tot grote investeringen. Er zijn drie corridors waar BRT een oplossing kan zijn om het bestaande ov-netwerk te ontlasten. Dit zijn de corridors Haarlem-Amsterdam, ZaanIJ tussen Zaanstad en Amsterdam-Noord, en – vooruitlopend op het doortrekken van de metro Noord/Zuidlijn – een verbinding tussen Haarlemmermeer, Schiphol en Amsterdam. De komende periode wordt samen met de regionale partners verder uitwerking gegeven aan deze studies.

Door **Rob van der Bijl**

Metrostation Überseequartier



*‘Nieuwbouwwijk
HafenCity is een
voorbeeld waaruit
blijkt dat Hamburg
zijn kaarten nog
steeds voluit
op automobilititeit
zet. Het ov is
gedwongen
ondergronds te
gaan’*

HAMBURG AUTOSTAD

Eerder dit jaar liep ik in Hamburg, een omvangrijke, ietwat ruige havenstad. Mooi gelegen aan het Hamburgse stadsmeer Binnenalster. Toch be kroop me rond het Hauptbahnhof al snel een onbehagelijk gevoel. Ik probeerde vanaf hier naar het nabijgelegen centrum te lopen, en ook via de achterkant van het station naar de buurt St.Georg, en ten slotte langs het spoor in noordelijke richting het stadsmeer niet verder dan 600 meter – hemelsbreed, althans.

Maar welke kant ik ook uitliep, meteen uit het station moeten voetgangers grote plakken autoruimte oversteken. En vaak gedwongen omlopen en gebruik maken van onhandig gelegen oversteekplaatsen of bruggen. Overal in de stad (met uitzondering van het voetgangersgebied in het centrum). Dat is jammer, vooral als je vanuit het centrum richting HafenCity loopt. Deze indrukwekkende stedelijke nieuwbouw, op de plaats van het voormalige industriële havengebied aan rivier de Elbe, verdient beter. De eerste fase langs de zuidkant van het centrum is al enkele jaren klaar, maar ontbeert goede loop- en fietsontsluiting. Vanuit de stad moet een reeks verkeersaders worden gekruist, zoals de Willy-Brandt-Strasse.

Voetgangers en fietsers hebben het niet gemakkelijk in Hamburg. En het openbaar vervoer? Het aanbod ervan is in ieder geval indrukwekkend. Een uitgebreid net van metrolijnen (de aloude ‘Hochbahn’) strekt zich uit over een groot deel van het stedelijk gebied. Dan is er nog een regionaal treinennet (de ‘S-Bahn’) waarmee de stad verbonden is met het metropolitane ommeland. HafenCity heeft een nieuwe metrolijn (U4) gekregen met een mooi diepgelegen metrostation in de nieuwe Übersee-buurt van HafenCity.

Het overige ov wordt afgehandeld met bussen. Al jaren is en wordt gesproken over de aanleg van tramlijnen, maar daar is het steeds weer niet van gekomen. Ruim tien jaar geleden bijvoorbeeld, tijdens het regime van de toenmalige burgemeester Olaf Scholz (inderdaad de huidige kanselier van Duitsland), werd een sterk en goed uitgewerkt plan verworpen en ingeruild voor de ontwikkeling van de metro en zogenaamde metrobuslijnen (BRT in internationaal jargon). Inmiddels rijden er enkele lijnen, waarvan ik voor de gelegenheid lijn 5 testte. Dat viel tegen. Weliswaar kunnen zware, dubbelgelede bussen veel passagiers aan en als het even kan hoge snelheden, maar comfort en betrouwbaarheid laten sterk te wensen over.

Let wel, het gaat om een van de drukste buslijnen in Duitsland. Maar op grote delen van het traject is de eigen baan niet veel meer dan met verf gemarkeerde rijstroken. In het centrum en in de buitenwijken hobbelen de bussen slecht ingepast over klassieke straten.

Terug naar HafenCity. Indrukwekkend, maar vooral ook een voorbeeld waaruit blijkt dat een stad als Hamburg niet durft te kiezen voor een herverdeling van de ruimte en zijn kaarten nog steeds voluit op automobilititeit zet. Daardoor is het ov gedwongen ondergronds te gaan en resteert voetgangers en fietsers niets anders dan weggedrukt te worden naar de marges van de straten en wegen.

ADVIES EN ONDERZOEK



CONQUIST

Conquist Consultants bv

Mobiliteitsadvies en detachering
Postbus 109 | 3500 AC Utrecht
T 06 21108752 | paul.verheijdt@conquist.nl |
Als mobiliteitsprofessionals gaan wij voor
resultaten met een maatschappelijke impact
voor onze opdrachtgevers, stakeholders en
reizigers. In de rol van projectleider of advi-
seur ontwikkelen we beleid. Onze werkwijze
kenmerkt zich door een op samenwerking
gerichte aanpak van mobiliteitsvraagstuk-
ken, met een scherp oog voor de praktische
uitvoering.
www.conquist.nl | info@conquist.nl



DTV Consultants

Reduitleaan 25D, 4814 DC Breda |
T 076 513 66 00 | info@dtvconsultants.nl |
www.dtvconsultants.nl
DTV Consultants is een adviesbureau voor
verkeer en vervoer met een unieke balans
tussen advisering en onderzoek enerzijds en
cursussen en opleidingen anderzijds.



Empaction

Stratumsedijk 20 | 5611 ND Eindhoven
T 040-213 78 80
Info@empaction.nl | www.empaction.nl
Parkeren en mobiliteit zijn cruciale onder-
delen in het bereikbaar en leefbaar houden
van steden. Daar houden wij ons elke dag
mee bezig. Van strategie tot uitvoering. Onze
opdrachtgevers leggen ons daarbij uitdagen-
de en complexe vraagstukken voor, maar die
parkeren we zeker niet.



FromAtoB Public Design

Doordraai 2-4 | 3981 PE Bunnik
Postbus 83 | 3980 CB Bunnik
T 030 2412322
info@FromAtoB.nl | www.FromAtoB.nl
Wij ontwerpen en ontwikkelen concepten
voor openbaar vervoer, van deelproducten
als stoelen en perronmeubilair tot complete
productformules.



FORSËTI

Forseti

Europalaan 28d | 5232 BC 's-Hertogenbosch
T 073 523 10 60
info@forseti.nl | www.forseti.nl



MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Goudappel

Postbus 161 | 7400 AD Deventer
T 0570 66 62 22 | F 0570 66 68 88
goudappel@goudappel.nl | www.goudappel.nl



inno-V adviseurs

Adres: Postbus 15955, 1001 NL Amsterdam |
T 020 423 13 23
info@inno-v.nl | www.inno-v.nl
Adviesbureau gespecialiseerd in openbaar ver-
voer, multimodaal reizen en marktwerking. We
werken met en voor onze klanten en zijn sterk
in het combineren van proces en inhoud, met
oog voor de praktijk. Slimmer en klantgericht
openbaar vervoer is onze missie.



MOBYCON

Mobycon

Hooikade 13 | Europalaan 28d | Hanzeplein
11-27 | 2627 AB Delft | 5232 BC 's-Hertogen-
bosch | 8017 JD Zwolle
T 015 214 78 99 | 073 523 10 65
038 422 57 80
info@mobycon.nl | www.mobycon.nl



partners in onderzoek & advies

Moventem

Pollaan 48 A-1 | 7202 BX Zutphen
T 0575 84 3738
info@moventem.nl | www.moventem.nl
Specialist op het gebied van ov. Onderzoek-
en adviesbureau met pragmatische kijk op
ov. Vernieuwend en innovatief, maar altijd
doelgericht. Met onze onderzoeken willen we
een actieve bijdrage leveren aan beter ov.



MuConsult

Utrechtseweg 24 | 3811 NB Amersfoort
T 033 465 50 54 | info@muconsult.nl |
www.muconsult.nl



Panteia

Panteia B.V.

Postbus 7001 | 2701 AA Zoetermeer
Bezoekadres: Bredewater 26 | 2715 CA Zoe-
termeer
T 079 322 22 21
Contactpersoon: Eline Jonkers | e.jonkers@
panteia.nl | www.panteia.nl
Panteia is een onafhankelijk en gezagheb-
bend onderzoeksbureau voor economisch en
sociaal beleidsonderzoek, transportonderzoek
en marktonderzoek.



OVnetwerk Gorssel

Asselerpad, 7218 NE Almen
T 0317 61 21 39 | M 06 53180555
info@ovnetwerk.nl | www.ovnetwerk.nl



ovPlus | projectbureau voor het openbaar vervoer

Bruningweg 21 | 6827 BM Arnhem
T 06-22 23 62 37 | w.botman@ovplus.nl |
www.ovplus.nl
ovPlus ondersteunt organisaties bij het
innoveren van het openbaar vervoer en de
openbare ruimte.
onderzoek | strategie | design | engineering |
projectmanagement



TECHNOLOGY CONSULTANTS

Activating Potential

Stevin Technology Consultants

Papendorpseweg 97 | 3528 BJ Utrecht |
T 088 9009 900
info@stevin.com | www.stevin.com



Significant Groep

Parijsboulevard 209d | 3541 CS Utrecht
T 088-0023400
info@significant.nl | www.significant-groep.nl

Heeft u een vraagstuk op het gebied van mobiliteit of infrastructuur? Significant is een onafhankelijk advies- en onderzoeksbureau dat daar graag bij helpt. U kunt bij ons onder meer terecht voor: begeleiden van aanbestedingen op het gebied van mobiliteit en infrastructuur, begeleiden van ov-concessieverleningen, ondersteunen bij onderhandelingen en herijkingen in transitieplannen post-Covid, inrichten en optimaliseren van het concessie management en de implementatieorganisatie, ontwikkelen en inrichten van data-informatieproducten en dashboards, zoals de OV-concessiedatabase. Lees meer over onze dienstverlening op onze website.

LEVERANCIERS

DAIMLER

Daimler Buses | EvoBus Nederland

Handelsstraat 25 | 3861 RR Nijkerk
T 033 247 42 42 | info@evobus.nl
www.evobus.nl | EvobusNL@daimler.com

EvoBus Nederland is de busdivisie van het wereldwijd opererende Daimler-concern. Wij zijn importeur en dealer van de merken Mercedes-Benz en Setra en verantwoordelijk voor de verkoop en service in Nederland.



MAN truck & bus b.v.

Zuiderinslag 14 | 3833 BP Leusden
Postbus 72 | 3800 HD Amersfoort
T 033 28 52 100 | info@man-neoplan.nl | www.man-neoplan.nl

MAN truck & bus b.v. is marktleider in innovatieve en duurzame vervoersoplossingen.



Scania Bus & Coach Benelux

Postbus 9598 | 4801 LN Breda
Spinveld 57 | 4815 HV Breda
T 076 7511686 | www.scania.nl

Scania biedt de professionele vervoerder een breed en modern programma bussen voor openbaar vervoer. Duurzaamheid, veiligheid en comfort voor passagiers en chauffeur en een goed operationeel rendement staan daarbij centraal.



VDL Bus & Coach Nederland bv

De Vest 7 | 5555 XL Valkenswaard
Postbus 645 | 5550 AP Valkenswaard
T 040 208 44 90 | F 040 208 44 85
info@vdlbuscoach.com | www.vdlbuscoach.com

VDL Bus & Coach heeft een duidelijke visie op de mobiliteit van de toekomst en zijn ze continu in beweging om hier nu al flexibel op in te spelen. VDL Bus & Coach begrijpt wat haar klanten beweegt en luistert naar hun wensen. Dat zorgt voor vervoers- en turnkeyoplossingen op maat, met oog voor mens en milieu, die VDL samen met haar partners realiseert.



Volvo Bus Nederland

Stationsweg 2 | 4153 RD Beesd
Postbus 95 | 4153 ZH Beesd
T 0345 68 85 31 | F 0345 68 85 39
info@volvobus.nl | www.volvobuses.com

Volvo Bus biedt u innovatieve en hightech producten en diensten die het mogelijk maken dat u zich bezig kunt houden met uw onderneming.



Vialis

Loodsboot 15 | 3991 CJ Houten
030-6943500 | info@vialis.nl

DIGITALE OPLOSSINGEN



Lynxx

Stationsplein 61 | 3818 LE Amersfoort
sanneke@lynxx.eu
paul@lynxx.eu | www.lynxx.eu



Scheidt & Bachmann Nederland B.V.

Scheidt & Bachmann
Maarssebroeksedijk 11
3542 DL Utrecht
www.scheidt-bachmann.com

THALES

Thales Transportation Systems

Bestevaer 46 | 1271 ZA Huizen
Jasper den Haan M 06 29 08 88 92
www.thalesgroup.com | info@nl.thalesgroup.com

PERSONEEL



Consolid Personenvervoer

Hoofdkantoor: Siriusdreef 49-1 | 2132 WT Hoofddorp | T 020 586 11 99 | Jasper den Haan M 06 29 08 88 92

Voorziet u van passend personeel binnen alle functies in het personenvervoer. Gespecialiseerd in de levering van opgeleide chauffeurs voor iedere inzetbehoefte, op iedere termijn. Vestigingen door heel Nederland.



HeBu Synergy BV

Postbus 5221 | 9700 GE Groningen
T 050 544 56 00 | info@hebu-synergy.nl

HeBu Synergy is landelijk actief als gespecialiseerd uitzendbureau in het openbaar vervoer. Wij onderscheiden ons door ondernemerschap, kennis van zaken, kwaliteit en faire tarieven. Van zelfsprekend zijn wij NEN 4400-1 gecertificeerd. U zult in HeBu Synergy een betrouwbare, solide en veilige partner vinden.



Meurs Vervoer & Veiligheid

Fortweg 9 | 3992 LX Houten
T 088-1004705
info@vervoerenveiligheid.nl

Meurs Vervoer & Veiligheid ondersteunt organisaties én medewerkers in Vervoer en Veiligheid bij vraagstukken op het gebied van geschiktheid, ontwikkeling en loopbaan.



Randstad Transport

Diemermer 25 | 1112 TC Diemen
T 088 126 99 06
chauffeurworden@nl.randstad.com
www.randstad.nl/chauffeur

Randstad Transport is marktleider op het gebied van werving, selectie, opleiding, uitzending, detachering, outplacement en re-integratie van buschauffeurs. Wij hebben ruime ervaring in het openbaar vervoer en zijn daarmee een betrouwbare strategische partner die continuïteit en zekerheid biedt.



Workbus Uitzendbureau

Cantekoogweg 15 | 1442 LG Purmerend
T 0299 41 00 14 | info@workbus.nl |
www.workbus.nl

Workbus Uitzendbureau is specialist in het uitzenden van buschauffeurs door heel Nederland, op lijndienst én touringcar. Onze kracht ligt bij onze intercedenten en planners, zij hebben ervaring in de busbranche en voelen de wensen van opdrachtgevers en chauffeurs feilloos aan.

VERVOER

ALSTOM

Alstom Transport

Vliegend Hertlaan 45 | 3526 KT Utrecht
www.alstom.com

Alstom ontwikkelt en verkoopt de meest complete systemen, apparatuur en diensten uit de spoorsector. We bieden onze klanten oplossingen met een mix van technologieën inclusief digitale oplossingen. Alstom is toonaangevend op het gebied van groene innovaties die CO2-emissies verminderen, waaronder de Coradia iLint-trein op water

stof, de H3-hybride-locomotief en de volledig eigen ontwikkelde elektrische Aptis-bus.



EBS Public Transportation

Nieuwe Gouw 8 | 1442 LE Purmerend
www.ebs-ov.nl



Keolis Nederland

Visbystraat 5 | 7418 BE Deventer
088 0331400
www.keolis.nl

Keolis Nederland verzorgt ov in Almere, Gelderland, Overijssel en Utrecht met ruim 2300 medewerkers en 700 bussen (waarvan 260 elektrisch), 25 treinen en 568 deelfietsen. Onze klanten zijn onze gasten, die wij graag op een ontspannen en veilige manier naar hun bestemming brengen. Het is onze ambitie om dit (on)gewoon goed te doen.



Transdev

Stationsplein 13 | 1211 EX Hilversum
088 625 1600
Postbus 224 | 1200 AE Hilversum
www.transdev.nl



Vervoerregio Amsterdam

Jodenbreestraat 25 | 1011 NH Amsterdam
T 020 52 73 700
info@vervoerregio.nl
www.vervoerregio.nl

(advertentie)

brailleplan



Op weg naar Betere Toegankelijkheid

Een goede bewegwijzering is voor ieder mens prettig. Brailleplan ontwikkelt en vervaardigt braillebordjes in diverse materialen.

Wilt u meer informatie?
Vraag vrijblijvend naar de mogelijkheden.

Brailleplan.nl | Eckertstraat 23 |
8263 CB Kampen | sales@brailleplan.nl





BUS OF THE YEAR 2023.

De Lion's City E is mooi, comfortabel, doordacht en bovendien betrouwbaar.
Er is een MAN Lion's City voor elke lijn. man-nederland.nl/bus



**BUS
OF THE YEAR
2023**