

Reiswijzer

4

Relatiemagazine van 9292
jaargang 20, oktober 2014

Eén ingang
voor het ov

Kedeng kedeng,
175 jaar spoor

Wirwar
van tarieven
ontrafeld

Binnenkort
verwacht:
realtime
reisadvies

9 2
9 2

9292 reist met je mee





Voorwoord

Van annonce naar app

Terugkijken is niet mijn favoriete bezigheid. Liever kijk ik naar wat er nog komt, wat we nog kunnen en moeten doen. [Maar ik moet toegeven dat een blik in de geschiedenis op zijn tijd geen kwaad kan.](#) Omdat je er wat van kunt leren, maar ook omdat je dan heel goed ziet hoe hard de ontwikkelingen soms gaan.

Dit jaar bestaat het spoor 175 jaar en dat moet natuurlijk gevierd worden. Het organiserend team vroeg aan ons of we ook een bijdrage wilden leveren. Daar zeiden we natuurlijk direct ja op. [Dus doken ook wij in de geschiedenis en wel in die van reisinformatie. Dat bleek een boeiend avontuur te zijn.](#) Aanplakbiljetten, almanakken, annonces in couranten en heel veel boekjes passeerden de revue. Opvallend veel verschillende vervoerders kwamen voorbij. Eigenlijk was er nooit echt sprake van samenhang.

Terugkijkend denk ik dat de grootste winst die we de afgelopen decennia hebben gemaakt, die van de – toch wel heel recente – samenwerking is. Mede geholpen door de digitalisering hebben we grote stappen gemaakt om het openbaar vervoer als samenhangend systeem neer te zetten. En ik ben er verdraaid trots op dat de komst van OVR, nu 9292, daar een belangrijke rol in heeft gespeeld. [Met de komst van gezamenlijke reisinformatie en later de ov-chipkaart is het openbaar vervoer voor de reizigers duidelijker één systeem geworden.](#)

In een tijdspanne van 175 jaar is de laatste kwarteeuw het meest bepalend geweest als het gaat om reisinformatie. Logisch, want de voortschrijdende techniek maakt veel mogelijk. Maar het gaat ook om de wil om samen te werken. Ik ben nu vooral ontzettend nieuwsgierig wat dit voor de komende jaren gaat betekenen. [Want zowel de technologische ontwikkelingen als de wil om samen te werken openen een wereld aan mogelijkheden.](#) En wij zijn er klaar voor om die wereld in te stappen!



t ■ @StefanHulman

m ■ shulman@9292.nl



Tweets

NvdB31: @9292 Het zou handig zijn als ook jullie desktop website met routebeschrijvingen vanaf de huidige locatie van laptop/tablet werkt. :-)

MoniekBaars: Sponsorpakket van @9292 voor de @4mijl ontvangen, precies op mijn verjaardag! Dank, Team 9292!

Nieuws

Column

Overzicht

Reportage

Partnership

3

In dit nummer

- 4**
Met het ov?
Eerst naar 9292!
- 6**
Kort nieuws
- 7**
Klant en reactie
- 8**
Iedereen heeft recht
op reisinformatie
- 10**
Van realtime
informatie naar
realtime reisadvies
- 12**
175 jaar
reisinformatie
- 16**
Kort nieuws
- 17**
Wat kost een kaartje?
- 19**
Kort nieuws
- 20**
Provinciale
verkiezingen in zicht
- 22**
Column:
Pleidooi voor
effectiever polderen
- 23**
Miljoenenpubliek
voor Veteranendag

Colofon

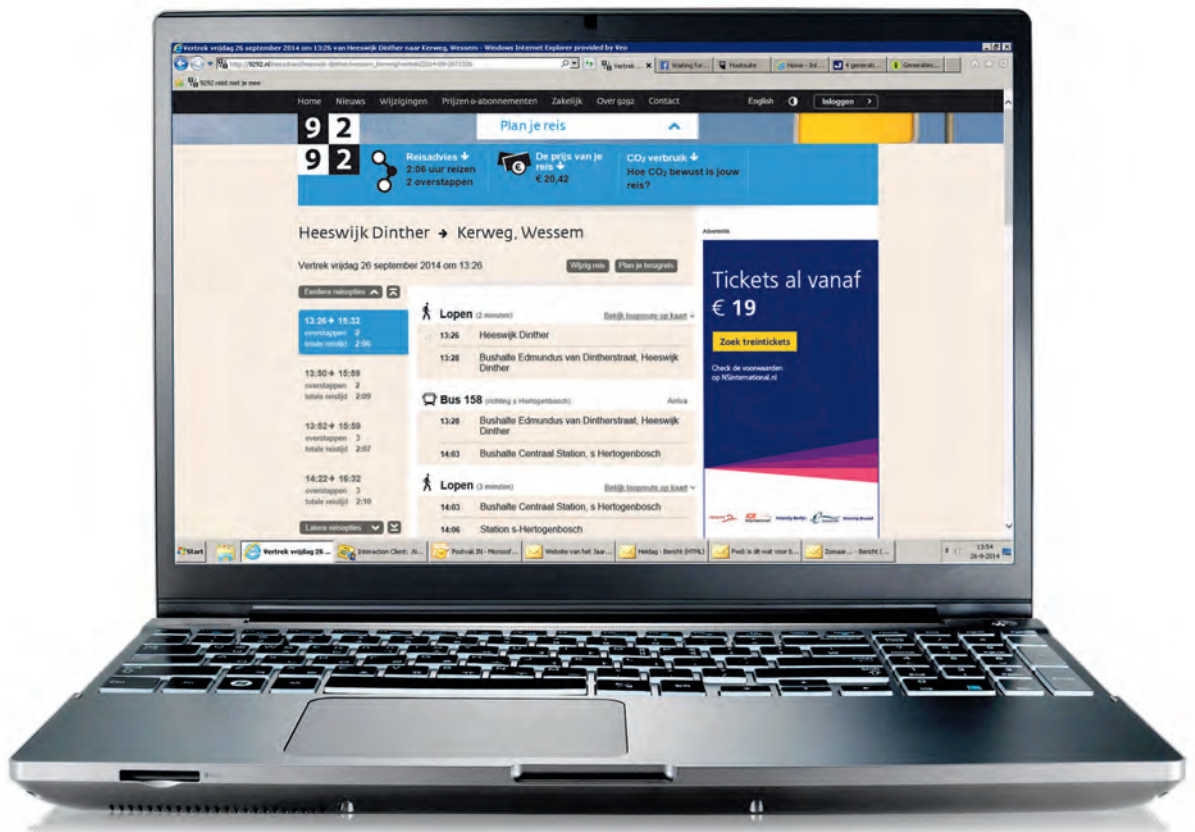
Reiswijzer is het relatieblad van 9292. Het verschijnt vier keer per jaar. Dit blad is bestemd voor relaties en personeel van 9292. Artikelen overnemen mag met vermelding van de bron.

- Redactie:
Stefan Hulman, hoofdredacteur
Atty Visch
Annemieke Bartholomeus
- Medewerking werd verleend door:
Jan Koers, InTraffic (column)
- Opmaak:
Studio 3005 | MarcVleugels
- Fotografie:
Erik Borst
Jack Tillmanns
- Cartoon:
Ed Koenders
- Beeldmateriaal 175 jaar
reisinformatie is verkregen via:
Archief 9292
Het Utrechts Archief
Het Spoorwegmuseum
Nico Spilt
Dick van Aggelen
- Drukker:
Mediacenter Rotterdam
- *Reiswijzer* is gedrukt op papier dat het milieu zo min mogelijk belast.
- 9292 | Reisinformatiegroep bv
Catharijnesingel 39
3511 GC Utrecht
Postbus 19319
3501 DH UTRECHT
t. 088 076 06 00
f. 088 076 06 99
e. communicatie@9292.nl
i. 9292.nl | m.9292.nl | 0900-9292
- Abonnementen en adreswijzigingen:
communicatie@9292.nl
- De volgende *Reiswijzer* komt uit in januari 2015.
- ISSN-nummer: 1572-1582
- Basisvormgeving:
Fabrique [merken, design & interactie]



Met het ov? Eerst naar 9292!

Zeg je openbaar vervoer dan zeg je 9292. Laten we die open deur nog maar eens intrappen. Het openbaar vervoer in Nederland is erg goed geregeld, zeker als je het vergelijkt met andere landen, ook in Europa. De frequenties, aansluitingen, het comfort en de punctualiteit zijn over het algemeen van een prima niveau. Toch blijft het voor veel mensen een zoekplaatje. Het ov-systeem werkt volgens een eigen logica en niet iedereen kan die logica even makkelijk doorgronden. Onder andere daarom kloppen jaarlijks miljoenen mensen aan bij 9292.





Tweets

bernyvandedonk: Vandaag 013 > 020 > 076 > 013. Snel en makkelijk gepland via @9292. Goed geregeld landje ;-)#magookweleensgezegdworden

Timmieschaap: Update; ik zit nu in een spooktrein, volgens @9292 tenminste.

Nieuws

Column

Overzicht

Reportage

Partnership

5



Hoe beïnvloedt de 9292-app de ervaring van ov-reizigers onderweg en hun reisgedrag? Die vraag staat centraal in de scriptie waarmee Indra Gerards, student Communicatie- en Informatiewetenschappen aan de Universiteit Utrecht, haar bacheloropleiding afsloot. Uit een kleine steekproef onder gebruikers van de 9292-app kwam onder meer naar voren dat gebruikers de app onmisbaar vinden en er onderweg regelmatig een blik op werpen. Ook als ze de route eigenlijk kunnen dromen. Dat de app drempels wegneemt om eens een reis te ondernemen die niet zo bekend is. En dat ze zich bij vertraging of andere verstoringen dankzij de app nooit zorgen maken: ze zoeken gewoon een alternatief. "9292 blijkt een onmisbaar onderdeel te zijn geworden in de habitus van het reizen met het openbaar vervoer", concludeert Gerards. "De app wordt gezien als belangrijke toevoeging en voorwaarde voor een voorspoedig en ontspannen verloop van een reis."

Website:

bevat de ov-reisplanner als belangrijkste informatiebron. Bij ieder reisadvies is de bijbehorende prijs weergegeven en door verder te klikken wordt alle tariefinformatie over deze reis zichtbaar. In de informatiepagina's is van alles te vinden over tarieven en tariefstructuren. Er zijn zakelijke pagina's voor bedrijven en organisaties die met mobiliteitsvragen zitten. De geplande en ongeplande wijzigingen in het openbaar vervoer zijn beschikbaar en natuurlijk is er nieuws over van allerhande gebeurtenissen in het openbaar vervoer. Wil je meer weten over 9292, ook daar is een hoekje van de website voor ingericht.

0900 9292:

je kunt het zo gek niet bedenken of de callcentermedewerkers van 9292 weten het. In een persoonlijk gesprek leggen experts van het ov je uit hoe je het beste kunt reizen, hoeveel het kost, of er vertraging is en welk perron of welke halte je moet hebben. Dankzij regelmatige trainingen en een schat aan ervaring helpen de reisadviseurs iedereen moeiteloos door het ov-systeem.

Apps:

functioneel en handig is de 9292-app. Daarom is hij ook zo populair. Niet volgestopt met allerlei toeters en bellen, maar gemaakt om snel een

reisadvies te geven. Overzichtelijk en accuraat. En voorzien van een Mijn-omgeving, die overigens bedoeld is om nog sneller en handiger informatie te krijgen. Sla bijvoorbeeld adressen en reisadviezen op zodat je ze niet steeds opnieuw hoeft op te zoeken.

Twitter:

is er iets dat je wilt weten over het ov, of waar je over wilt klagen, dan toets je op goed geluk @9292 en roept wat. De afdeling webcare probeert dit zo goed mogelijk te volgen en reageert dan meestal wel. 'Heb je hulp nodig?', zo beginnen ze vaak. Ze helpen je weer op weg, zoeken uit wat er eventueel fout ging of verwijzen je door als je toch ergens anders moet zijn.

Facebook:

een bron van informatie over allerlei activiteiten, acties en gebeurtenissen in en om het ov. Iedere dag verschijnen er nieuwe posts met tips en informatie. En wie een vraag stelt via Facebook of reageert op een berichtje, krijgt antwoord. Want contact met gebruikers is volgens 9292 goud waard.

Daarnaast is 9292 te vinden op LinkedIn, het eigen blog, Youtube, in reisplanners op de sites van derden ... kortom: 9292 reist met je mee!

Centrale ingang

Natuurlijk is 9292 meer dan een app. Het is een breed platform met als hét grote voordeel dat het één plek is waar al het ov samen komt. Het is dé centrale ingang voor al je ov-vragen. Of die nou gaat over treintijden, de overstaphalte van de bus, de prijs van de veerboot of de extra bus

naar een evenement, ga naar 9292 en je vindt het wel. En mocht 9292 die informatie niet hebben, dan word je in elk geval doorgeleid of -verwezen naar de plek waar je die informatie wel kunt vinden. Ongeacht via welk kanaal je contact hebt met 9292. En dat zijn er inmiddels heel wat. ■



Werken bij 9292 op de radio

Iedereen kent 9292 van de apps, de website en het telefoonnummer. Maar hoe ziet het bedrijf achter die handige reisinformatie eruit? Op vrijdag 12 september was directeur Stefan Hulman van 10.00 tot 11.00 uur te gast bij Werken.fm om hier alles over te vertellen. Deze internetradiozender voor werkgevers en werkzoekers is helemaal gericht op werk en werken. In de programma's worden vraagstukken behandeld over personeelszaken, arbeid en identiteit. Ook schuiven dagelijks gasten aan uit het bedrijfsleven om een kijkje te geven in hun organisatie. Wie de uitzending gemist heeft, kan hem via werken.fm 'lets gemist?' opzoeken.



SpoorParade

Van 16 tot 21 oktober is Amersfoort het middelpunt van 175 Jaar Spoor. Dan vindt in deze stad de SpoorParade plaats, een grootscheeps evenement over techniek en innovatie, over de mensen van het spoor, de reizigers en nog veel meer. SpoorParade Amersfoort is een gezellig dagje uit voor jong en oud. Er is

genoeg te doen, van een treinen-expo bezoeken, tot zelf in 3D ervaren hoe het is om machinist zijn of een demonstratie bijwonen van de ongevallenbestrijding van ProRail. 9292 is er ook en brengt 175 jaar reisinformatie op een verrassende manier in beeld. Lees meer over 175 jaar reisinformatie op pagina 12.

Reisinformatie in 'Wist je dat?'

Op zaterdag 13 september was 9292 te zien in 'Wist je dat?' Dit informatieve RTL4-programma behandelt wekelijks leuke feiten over uiteenlopende onderwerpen. Van gezondheid tot mode en van mobiliteit tot wonen. 9292 'trad op' in een uitzending met als thema werk en bedrijf, waarin ook het onderwerp woonwerkverkeer voorbijkwam. Over de weg, en met het openbaar vervoer. Elke dag reizen een miljoen mensen in Nederland met het ov, van wie er veel op weg zijn van of naar hun werk. 9292 reist met ze mee. Uitzending gemist? Kijk alsnog via de RTL4-website of ons eigen Youtube-kanaal: <https://www.youtube.com/user/9292reistmetjemee>.





Klant en reactie

“Anything you always wanted to know about public transportation (but were afraid to ask ...)”



Dit schrijft een van de bezoekers op de Facebook-pagina [g292reistmetjemee](#). En het zou inderdaad een mooie omschrijving kunnen zijn van g292. Wat je ook wilt weten over het openbaar vervoer, g292 helpt je verder. In deze rubriek nu eens geen tweet, mail of telefonische vraag. We kijken dit keer wat er zoal op Facebook gebeurt. Want ook daar weten gebruikers van het openbaar vervoer g292 goed te vinden. Een kleine greep uit de posts.

Maaïke van Meenen van het Online team van g292: “Alle reacties worden beantwoord. Dat doen we alleen tijdens kantooruren, al kunnen we het soms niet laten om ook in het weekend even snel te reageren. We geven de vraag door aan een andere afdeling of we zoeken – in overleg met Consumentenservice – het antwoord op. Wat opvalt, is dat de meeste mensen het enorm waarderen dat we zo makkelijk en direct bereikbaar zijn. En we zijn goed te vinden vanuit het buitenland. Ons Engels en Duits is inmiddels goed opgepoetst.”

Goedemorgen, de bus van schoollijn 650 Leerdam - Culemborg kwam vanochtend niet. Waarom staat dat niet op g292?

Hello, I am using the tram everyday to go to my work and I was wondering if it would not be better to take a monthly subscription to go there instead of loading money every time on my card. I live in Bilderdijkstraat and I work in AmstelStation (it looks like they are in the same zone: 5700). What would be the best option? Thanks a lot.

Op welk perron van het busstation Maastricht staat Bus 9 (richting Bunde)? Heeft u misschien een plattegrond met de perronindeling?

Geachte g292. Deze halte staat verkeerd aangegeven! Hij zit niet naar links maar naar rechts toe om de hoek! Zeer vervelend en ik heb graag dat u dit aanpast. Wanneer je niet bekend bent, loop je hierdoor naar de verkeerde halte en ben je dus te laat! Alvast bedankt. ■



Iedereen heeft recht op reisinformatie

Openbaar vervoer is een publieke taak, die bepaald en betaald wordt door overheden. Zo is het overal ter wereld, met uitzondering misschien van delen van Groot-Brittannië. Maar dat voorbeeld vindt nog weinig navolging. Wel komt er steeds meer ruimte voor publiek-private samenwerkingen. In Nederland, en in landen om ons heen. Hoe past ov-reisinformatie in dit beeld? Is en blijft dat ook een publieke taak? Wie moet dat betalen? En hoe is het geregeld? Wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen wat 9292 doet en ov-reisinformatie bij onze buurlanden?

Een steekproef leert dat ov-reisinformatie in heel Europa wordt gezien als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de overheid en de vervoerder. Meestal hebben die daar afspraken over gemaakt en vastgelegd in contracten. Als onderdeel van de publieke taak. Zo is het in Nederland en zo is het in België, Duitsland, Ierland, Zwitserland, Engeland, Tsjechië en Skandinavië. Bijna elk land heeft wel een nationale, multimodale ov-reisplanner. Wel is 9292 de enige organisatie in Europa die reisadvies geeft op basis van alle ov-reisinformatie van alle ov-bedrijven in het héle land. Vaak geven vervoerders alleen informatie over hun eigen vervoer. En waar wel geïntegreerde informatie is, heeft die geen complete landelijke dekking. Zo geeft de Lijn in België ov-reisinformatie voor Vlaanderen, maar nauwelijks daarbuiten. En Trafikanter in Noorwegen heeft een voorbeeldig reisinformatiesysteem dat diverse

awards heeft gewonnen, maar mist nog informatie over het noorden van het land.

Data gevraagd

Het belang van goede en geïntegreerde reisinformatie wordt steeds groter. Het is onmisbaar om mobiliteits- en duurzaamheidsvraagstukken, vooral in en rondom de steden, effectief aan te pakken. Om de stad  n het achterland bereikbaar te houden. Binnen de EU werkt een commissie Mobility & Transport aan een veelheid van actieplannen met als doel: 'Urban ITS', ofwel stedelijke intelligente transportsystemen. Ov-reisinformatie, liefst realtime, speelt hier een belangrijke rol in: hoe meer data beschikbaar zijn uit uiteenlopende bronnen, hoe beter je menselijk gedrag kunt voorspellen en beïnvloeden. Er is dan ook in alle omliggende landen, net als in Nederland, veel te doen over open data. De roep hierom wordt steeds luider en in veel landen

zijn ze al beschikbaar. Onderling wisselen vervoerders, overheden en andere partijen die zich hiermee bezighouden, veel informatie uit. Maar standaardisatie is nog ver weg, zowel qua organisatie als qua inhoud.

Wat valt er te verdienen?

Wat ook opvalt, is de totale afwezigheid van businessmodellen. Over de financiering van reisinformatiesystemen is nauwelijks informatie te vinden, niet in eindrapporten en niet in evaluaties. Op dat punt neemt 9292 vooralsnog ook een uitzonderlijke positie in. Stefan Hulman, directeur 9292: "Wij leggen graag verantwoording af. Daarnaast onderzoeken wij wel degelijk hoe we aan onze diensten kunnen verdienen. Niet om winst te maken, maar om te kunnen blijven werken aan productontwikkeling en innovatie. We zien bijvoorbeeld mogelijkheden in de verrijking van onze data



Tweets

MPostmail: @9292 Vind het vooral ingewikkeld. Weet nu al dat ik het ondanks die routebeschrijving niet ga vinden. Maar goed ik vraag wel wat rond.

9292: @MPostmail Dank voor de terugkoppeling. Wat is het adres waar je moet wezen in Utrecht? Dan kijken wij mee. Gr.@9292^ML

“Wij leggen graag verantwoordelijkheid af.”



en in het beschikbaar stellen van die data via api's. We bieden organisaties de mogelijkheid om tegen een vergoeding via onze kanalen te adverteren en zo anderhalf miljoen mensen per dag te bereiken.”

Online tickets kopen

Andere commerciële mogelijkheden ziet 9292 in e-ticketing. “We bestuderen de mogelijkheden om op die manier inkomsten te genereren uit verkoop of provisie. Waarbij mensen bijvoorbeeld bij hun reisadvies direct via onze kanalen entreekaarten kunnen kopen voor het pretpark of concert waar ze heen gaan, of meteen kunnen afrekenen voor een internationale treinreis. Daarvoor kijken we bijvoorbeeld naar Deutsche Bahn, dat de DB Navigator-app en de DB Tickets-app slim heeft geïntegreerd. Zodat reizigers nu hun nationale en internationale treinreizen in één moeite door kunnen regelen.” ■



Van realtime informatie naar realtime reisadvies

Op panelen bij bus- en tramhaltes is precies te zien hoe lang je nog op je bus of tram kunt wachten. Treinborden laten je weten of een trein vertraging heeft. Ook online kun je opzoeken of een trein of bus op tijd rijdt. Realtime reisinformatie is er al volop. Maar dat is nog geen realtime reisadvies.



In ons land rijden duizenden treinen, bussen, trams en metro's rond, er varen veerboten en we hebben waterbussen. Als al die voertuigen continu doorgeven waar ze precies zijn, praat je over heel veel data. Afwijkingen op de normale dienstregeling kunnen elke minuut oplopen of weer ingelopen worden. Probeer daar maar eens op elk moment voor elke ov-rit en voor elke reiziger een passend reisadvies aan te koppelen. Reizigers verwachten eigenlijk niet anders. En vervoerders willen die eigentijdse dienst ook bieden. Eenvoudig is het niet, maar 9292 is er bijna klaar voor.

Momentopnamen

“Werken met enorme hoeveelheden data zijn we gewend”, zegt Peter van Brakel, Business Consultant bij 9292. “Maar bij realtime informatie krijg je te maken met extra complicaties. Data die je binnenkrijgt, zijn momentopnamen en kunnen dus elke keer weer anders zijn.” Projectleider Edwin Zilver vult aan: “Bij afwijkingen zijn er ook altijd verschillende scenario's mogelijk: de afwijking wordt groter, toch weer kleiner, de volgende overstap loopt ook vertraging op, wacht, of vertrekt juist te vroeg ... Wanneer mist een reiziger een aansluiting? En wil iemand



“Wil iemand overstappen op een bus voor een paar minuten tijd-winst?”

met een treinabonnement wel overstappen op een bus voor misschien een paar minuten tijd-winst? Kan die niet beter gewoon wachten op de volgende trein? Bovendien: als een bus op een bepaald moment sneller is, wat gebeurt er dan als je heel veel mensen tegelijk adviseert om van de trein op een bus over te stappen die een veel kleinere capaciteit heeft?”

Gekke patronen weggewerkt

Voor g292 betekenen deze ingewikkelde vragen: testen, testen, testen. Alles wat mis kan gaan, moet boven tafel. En opgelost worden. Jasper Kreeft, Incident- en Releasecoördinator bij g292: “We willen pas live als we er helemaal gerust op zijn. We testen daarom de meest uiteenlopende scenario’s, om te kijken of daar reisadviezen uitrollen waar reizigers ook echt wat mee opschieten. En of er geen gekke patronen in het systeem zitten.” Zilver: “Bij één bus kregen we bijvoorbeeld voortdurend meldingen van 58 minuten vertraging. Dat bleek een bus te zijn die op zijn route twee keer langs hetzelfde punt kwam. Een ander voorbeeld: in de planner bleken bussen die bij een station aankomen en daar keren, zich anders te gedragen dan bussen die er stoppen en verder rijden. Die eerste groep leek steeds minuten eerder te vertrekken dan

daadwerkelijk het geval was. Met als gevolg dat de planner soms een alternatief adviseerde terwijl dat niet nodig was.”

Laatste hobbel

Voor de meeste complicaties is inmiddels een oplossing gevonden. De aanloop naar realtime advies heeft zelfs positieve invloed op de kwaliteit van de realtime data: waar g292 tegen problemen aanliep, zoals bij de bussen die NS-stations aandoen, hebben de vervoerders verbeteringen doorgevoerd. Van Brakel: “De laatste hobbel zijn de ‘extra’ treinen, die eigenlijk geen extra treinen zijn maar een logistieke kwestie. Daar lopen we bijvoorbeeld tegenaan als een trein van Nijmegen naar Amsterdam in Arnhem strandt, maar er vanaf Utrecht een andere trein wordt ingezet die de rit volgens het oorspronkelijke schema voortzet. Of als een treinrit wordt ingekort, waarbij een trein niet verder rijdt dan een bepaald station. We zijn nu druk bezig onze software zo aan te passen dat de planner ook die situaties moeiteloos meeneemt in de berekeningen.”

Bruikbare feedback

Behalve technisch laat g292 de realtime planner ook door gebruikers testen. Uiteindelijk moeten zij het realtime reis-

advies prettig leesbaar vinden, gebruiksvriendelijk en begrijpelijk. Marco Langendam is bij g292 verantwoordelijk voor dat deel van het project: “Sinds december vorig jaar laten we twee testgroepen ervaringen opdoen met de realtime planner, vijftig reizigers met een iPhone en honderd met Android-devices. Daar komt heel bruikbare feedback uit. Zo toonden we in eerste instantie alleen de ritten die wél gingen, en niet de ritten die waren uitgevallen. Dat bleek veel vragen op te roepen: ik ga toch altijd met de trein van tien over vier, waarom staat die er niet bij? Nu laten we daarom ook zien welke ritten zijn vervallen, en liefst ook waarom. We luisteren zo goed mogelijk naar reizigers en proberen hun wensen te verwerken in onze realtime producten. Het is in elk geval duidelijk dat ov-reizigers realtime advies erg op prijs stellen, zeker als het ov niet volgens het boekje rijdt. Onderweg winnen de meeste reizigers hun reisadvies in via hun mobiele telefoon, maar ook de laptop en de tablet worden regelmatig geraadpleegd. We gaan de realtime informatie dus niet alleen op de apps, maar ook via andere kanalen geven, zoals de g292-website en het callcenter.” ■





Tweets

9292: Morgen om 09:30 is 9292 op TV in het programma #WistJeDat. Kijk je mee?
JurgenJansma: @9292 Als ik wakker ben zal ik kijken! :)

175 jaar reisinformatie

Dit jaar bestaat 'het spoor' in Nederland 175 jaar. Een mooie gelegenheid om eens te kijken hoe reisinformatie zich heeft ontwikkeld in die tijd. Tijdens de SpoorParade in Amersfoort is 175 jaar reisinformatie voor iedereen te zien. 9292 heeft een presentatie gemaakt die tijdens het evenement te bekijken is.

Reizen is van alle tijden. Of het nu te voet, te paard of met een vaartuig was, sinds mensenheugenis verplaatsten we ons. De Romeinen hadden al een soort pontjes om de rivier over te steken. Hoe je wist of er zo'n pont voer en hoe laat die dan ging? Dat zal via mondelinge overlevering zijn gegaan. Vanaf de middeleeuwen zien we een soort 'openbaar vervoer' opkomen. Trekschuiten en postkoetsen nemen, naast vracht, ook personen mee. Je reis plannen was een kwestie van informeren bij het vertrekpunt hoe laat je je moest melden.

Vanaf de 16de eeuw komt een geregelder vervoer op gang via de postwagendiensten. Aankondiging van vertrek-tijden en prijzen kon je in de herbergen vinden. Reistijden waren uiteraard bij benadering.



Postkoetsen nemen ook reizigers mee, getuige het schilderij 'Reizigers voor een herberg' van Isack van Ostade uit 1645



Wbongo: @erwinstein ov9292 app doet het wel btw...



Buitenlandse gasten op bezoek? Op de engelstalige 9292-site vindt u het item: Travel through the Netherlands.

HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG. ZOMERDIENST. AANVANG NEMENDE DEN 20 APRIL 1848. VAN AMSTERDAM NAAR ROTTERDAM.

VERTIJK	Haarlem	Leiden	Rotterdam
Amsterdam			
8 uur 30 Min.	9:27	10:15	11:00
11 - 12 -	12:00	12:45	13:30
4 - 5 - 6 -	14:00	14:45	15:30

VAN ROTTERDAM NAAR AMSTERDAM.

VERTIJK	Rotterdam	Leiden	Haarlem	Amsterdam
7 uur	8:00	8:45	9:30	10:15
10 - 11 -	11:00	11:45	12:30	13:15
12 - 1 - 2 -	14:00	14:45	15:30	16:15

AMSTERDAM, 15 APRIL 1848.

Direct marketing uit de oude doos



Veel belangstelling voor de eerste treinreis in Nederland van 'De Arend'

personen over te doen (Staatsblad 1821, n^o. 5). Beide vervangen door: 3^o. (Staatsblad 1829, n^o. 73.) **BESLUIT van den 24sten November 1829, houdende een reglement op de dienst der openbare middelen van vervoer te lande.** **WIJ WILLEM, BIJ DE GRACIE GODS, KONING DER NEDERLANDEN, PRINS VAN ORANJE-NASSAU, GROOT-HERTOG VAN LUXEMBURG, ENZ., ENZ., ENZ.** Overwegende, dat het van belang is de onderscheidene, op het stuk der openbare middelen van vervoer te lande, bestaande verordeningen, voor zoo verre dezelfde als nog kunnen worden geacht van toepassing te zijn, in een algemeen reglement te vervatten, en verder daarin alle zoodanige bepalingen optenemen als kunnen strekken, om, van den eenen kant, de onderlinge betrekkingen der-ingezetenen, door het daarstellen van

1829: de wet verplicht reisinformatie te verschaffen



Informatie krijg je via de stationchef

NEDERLANDEN.
AMSTERDAM 20 Sept. De plegetijde inwijding van den spoorweg van Amsterdam naar Haarlem, is heden middag ten een ure aangevangen. Lang den geselezen weg wapperde die Nederlandsche vlag op elk wachthuisje.
 De locaen aan de station te Amsterdam en te Haarlem waren preschiet en schrikvol versierd. Voor het locaal te Amsterdam prijke een troefschoukolonnade, op wier kroonlijf de naam: **Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij**, en de dag der inwijding, 20 September 1829, geschreeven stonden. Deze kolonnade eindigde in zene grootste troef van Nederlandsche en Oranjevlaggen, aan gewapene standers opgestoken, rondom het wapen des Rijks. *Bezield* deze troef stonden in zegewagen, ter linker zijde, *Alvernia de Hantsmanherd* (zeevaren), en *Pyrtanus de Arend* (zeevaren) in het pareel bondende. De drie geschiedde wapens van Amsterdam en Haarlem wisselden voorts, lang de lijst des geboorts, elkander tweemaal af, en tusschen dezen vertoonden zich een vieraal lauwerkranzen. Boven het locaal sloegen een drietal Nederlandsche vlaggen hare heere hansen met majestéit uit.
 Op den weg, ten togt gereed, stonden negen spoorrijtjeren, om het feestelijk gezelschap te ontvangen, en zelve feestelijk gedoot. Elk rijtjere was versierd met een zental nationale vanden en met eene draperie van nationaal kleuren, rondom het rijtjere gaande, op de hoogte der helft van het passagier.
 Het geluid deed eens treffende uitwerking, vooral uit het standpunt van den grooten weg.
 Op een daartoe geschikt vlot bevonden zich het muzik-corps en eenige hoornblazers en trommelslagers der Amsterdamsche schutterij.
 Omstreeks ten 1 1/2 ure namen de geschiedden in de rijtjeren plaats. Wij onderscheiden vele gezetelike en stedelike autoriteiten, en vonden er wel alle lande en stedelike administratie vertegenwoordigd.
 Het voorste rijtjere was bestemd voor de hoornblazers, die, van tijd tot tijd, gedurende den togt zich deden hooren.
 Aldus vertrok de feestelike trein, onder het juichen der op den grooten weg staande menigte, en in beweging gebragt door de twee locomotieven de *Quadrifid* en de *Arend*.
 Te Haarlem werd hij mede met muzik verwelkomd.
 Omstreeks ten 3 1/2 ure was hij te Amsterdam terug, na den terugtogt, op dezelfde wijze, in 25 minuten te hebben volbragt.
 In het locaal der Amsterdamsche station terug gekomen, vonden de autoriteiten en verdere gezetelike zich door den raad van administratie, opgewacht, met een rijk en welken collation.
 Aan dit collation werd door den heer van Stralen, lid der Staten van Holland, namens Z. Exc. den heer Gouverneur van Hollandsche Noordelijk gedeelte, (wegens ongeschiedden afwezig), een' hoogst belangrijken togt gebragt; die door den heer L. J. J. Serrurier, als president van den raad, werd beantwoord.
 In dier togt had een inwijding plaats, die in regt met golden betrouwen, in de geschiedenis der Vaderlandsche Nijverheid zal worden opgetekend.
 Zoo leed, dan ook nu Nederland, door de moeijhe en volhardende pogingen van enige onderaanzende mannen, door de opofferende medewerking van vermaagde kapitalisten en door de bescherming van de regering, een

Verslag van de eerste treinreis in den courant

In 1689 komt de eerste reisgids uit, het 'Reisboek door de Vereenigde Nederland-sche Provinciën', waarin een overzicht te vinden was van verschillende postdiensten en trekschuiten.

Vanaf de 18de eeuw verschijnen diverse almanakken. Ook hierin worden, per regio, vertrektijden van de vervoersmogelijkheden aangegeven.

Begin 19de eeuw wordt het steeds gebruikelijker om aankondiging te doen van vertrektijden in kranten.

In 1829 wordt reisinformatie verplicht via agentschappen en in de wagens middels de 'wet op openbare middelen van vervoer te land'. De dienstregelingen liggen vaak ter inzage op postkantoren.

Op 20 september 1839 rijdt dan de eerste trein in Nederland. Informatie over treinreizen werd al vanaf het begin gegeven via vertrekstaat en perronchef. Later kwam het spoorboekje. De allereerste dienstregeling werd op de achterkant van een sigarenzakje gedrukt. Dat was overigens in de 19de eeuw heel gebruikelijk. Direct marketing uit de oude doos.



Tweets

Simonediver: 92920v zegt dat mijn bus gaat, dit bord zegt dat mijn bus gaat. Waar is dan mijn bus?



Tips

Met het ov naar een vliegveld? Kijk op de speciale 9292-pagina 'Naar het vliegveld'.



DIENSTREGELING VAN 7 OCTOBER 1923.

Van Breda naar Oosterhout, Dongen en Tilburg v.v.

													TREINNUMMERS.																										
I	II	III	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19								
9.20	9.30	9.40	9.50	10.00	10.10	10.20	10.30	10.40	10.50	11.00	11.10	11.20	BREDA	9.20	9.30	9.40	9.50	10.00	10.10	10.20	10.30	10.40	10.50	11.00	11.10	11.20	11.30	11.40	11.50	12.00	12.10	12.20	12.30	12.40	12.50				
11.40	11.50	12.00	12.10	12.20	12.30	12.40	12.50	13.00	13.10	13.20	13.30	13.40	Tilburg	11.40	11.50	12.00	12.10	12.20	12.30	12.40	12.50	13.00	13.10	13.20	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30	15.40	15.50

Van Oosterhout naar Raamsdonksveer en Geertruidenberg v.v.

													TREINNUMMERS.																																
I	II	III	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19														
9.20	9.30	9.40	9.50	10.00	10.10	10.20	10.30	10.40	10.50	11.00	11.10	11.20	OOSTERHOUT	9.20	9.30	9.40	9.50	10.00	10.10	10.20	10.30	10.40	10.50	11.00	11.10	11.20	11.30	11.40	11.50	12.00	12.10	12.20	12.30	12.40	12.50	13.00	13.10	13.20	13.30	13.40	13.50				
11.40	11.50	12.00	12.10	12.20	12.30	12.40	12.50	13.00	13.10	13.20	13.30	13.40	Raamsdonksveer	11.40	11.50	12.00	12.10	12.20	12.30	12.40	12.50	13.00	13.10	13.20	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30	15.40	15.50	16.00	16.10	16.20	16.30	16.40	16.50

De dienstregeling hangt bij de halte of bij het agentschap

In 1864 verschijnt de eerste (paarden-) tram in het straatbeeld en in 1898 wordt de eerste particuliere autobusdienst actief. Het ov verbreedt zich en breidt uit. De eerste stoomtram rijdt in 1879. De stationchef zorgt voor onder meer de reisinformatie. Of er zijn agentschappen waar informatie en tickets kunnen worden verkregen.

In 1912 is er dan de eerste echte busonderneming, die moet voldoen aan een wet uit 1880 en zorgen voor een dienstregeling bij in- en uitstaphaltes en in kranten. In de periode die volgt zijn er veel verschillende ondernemingen met ieder eigen dienstregelingen die niet per definitie op elkaar aansluiten ...

In 1929 wordt een inlichtingenbureau van de Nederlandse Spoorwegen gevestigd in het gebouw van de Tweede Kamer. Tijdens de oorlogsjaren is niets meer zeker, ook niet of de trein of bus nog rijdt. Er zijn nog dienstregelingen maar die worden niet altijd meer gedrukt, vanwege papierschaarste.



Reisinformatie is verkrijgbaar via inlichtingenbureaus



Voor het eerst kan er digitaal gepland worden

In de jaren 60 van de 20ste eeuw verdwijnen de conducteurs van de bussen. Informatie is verkrijgbaar via dienstregelingenboekjes en via de inlichtingenbureaus en telefoondiensten van vervoerders.

In 1990 wordt de NS-planner geïntroduceerd. Hiermee kan voor het eerst digitaal gepland worden. Wat voor NS kan, moet ook voor het hele openbaar vervoer kunnen. De gebroeders Tulp, bouwers van de NS-planner, gaan aan de slag en in 1992 is er dan de ov-reisplanner.



Tweets

Lijn5GD: Weet je niet welke bus je moet hebben? Via 9292OV kun je ook gewoon straatnamen invoeren. De naam van de bushalte is dus niet per se nodig.

Nieuws

Column

Overzicht

Reportage

Partnership

15



Minister Maij Weggen opent o6 9292 officieel

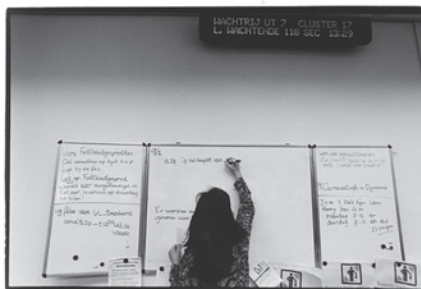
Dienstregelingen openbaar vervoer fors verbeterd

UTRECHT - Door de komst van een nieuw informatiesysteem voor het openbaar vervoer, sluiten de dienstregelingen van de diverse openbaar vervoerbedrijven in de toekomst beter op elkaar aan. Die verwachting sprak directeur G. Klomp van OV-Reisinformatie zaterdag uit.

OV-Reisinformatie, een samenwerkingsverband tussen de openbaar vervoerbedrijven, startte gisteren met een centrale 06-lijn die op alle vragen over dienstregelingen en tarieven in het openbaar vervoer een antwoord kan geven.

Nu alle dienstregelingen van de NS, het stads- en het streekvervoer bij OV-Reisinformatie aan elkaar zijn gekoppeld, bestaat voor het eerst de mogelijkheid een inventarisatie te maken van de knooppunten.

Volgens Klomp verrijkt het systeem dan ook een beter inzicht in de aansluitingen en de tijdstuur en vergroot het uiteindelijk de kwaliteit van het openbaar vervoer.



Via één landelijk telefoonnummer is alle ov-informatie in Nederland opvraagbaar



OVR ontwikkelt nieuwe reisinformatiediensten

SpoorParade

Meer weten over de geschiedenis van reisinformatie? Kom dan naar de SpoorParade in Amersfoort (www.spoorparade.nl)

Op 2 september 1992 opent OVR (OV Reisinformatie) via 06-9292 één landelijk telefoonnummer voor alle OV-informatie in Nederland. Minister Maij Weggen opent de dienst officieel tijdens een feestelijke bijeenkomst in het Dolfinarium in Harderwijk. De informatie wordt via 9 callcenters gegeven die verspreid over het land zijn ingericht. In de toptijd van deze dienst worden 12 miljoen reisadviezen op jaarbasis gegeven.

In de jaren die volgen ontwikkelt OVR, later 9292, diverse nieuwe reisinformatiediensten zoals Reiswijzer op pc-modem en later op cd-rom, OVR Baliesysteem, de Reisinformatiezuil op straat, de planner op internet, sms-service, Reiswijzer voor palm, zakelijke dienstverlening, spreken-de computer, site voor mobiel internet, apps en vertrekwijzer.

- 2011 De vernieuwde website gaat live met een nieuwe planner en apps in een nieuwe look and feel.
- 2012 REISinformatiegroep gaat open data doorleveren namens de vervoerders. Er komen nieuwe toetreders in de markt van reisinformatie en de Reisadviezen API komt beschikbaar.
- 2013 CO₂ wordt toegevoegd aan het reisadvies.
- 2014 Toevoeging realtime aan het reisadvies staat gepland voor het vierde kwartaal. ■



Tweets

Staywithanouk: @cryst4lprincess Ik ben 15:10 uit, spreken we dan af op utc ergens? dan 92920v ik het ff

suzanneO_o: @9292 waarom heeft bus 82 Zutphen (scheperkamp winkelcentrum - station Zutphen) standaard vertraging?

Drukke treinen geanalyseerd

Via de Reisplanner Xtra-app van NS kunnen reizigers sinds kort melding doen van drukte in de trein. Deze informatie helpt NS bij prognoses over de bezetting van treinen én bij het actueel en betrouwbaar houden van de zogenoemde drukte-indicator. Die geeft met één, twee of drie poppetjes aan of er weinig, normale of juist grote drukte in een trein is. Elke week analyseert NS de meldingen die zijn binnengekomen. Om voorspellingen fijn te slijpen en zo nodig en mogelijk extra maatregelen te nemen.

Mooi rapport van reizigers

Uit onderzoek door NewCom Research en Consultancy blijkt dat reizigers blij zijn met 9292. Het rapportcijfer dat ze 9292 geven, ligt ruim boven de 7. De apps scoren een 7,6 en ook het callcenter doet het keurig met een 7,1. Gebruikers waarderen de diensten van 9292 met name om hun volledigheid, betrouwbaarheid en de actuele reisinformatie. De cijfers liggen in hun geheel iets boven de resultaten uit 2012.



Slim OV idee

Rotterdam daagt bedrijven, studenten en iedereen die zich verder geroepen voelt, uit om slimme ov-ideeën te bedenken. Ideeën om het openbaar vervoer met innovaties te verbeteren. De stadsregio is initiatiefnemer en RET, Connexxion, NS en Aqualiner zijn als partner nauw betrokken. Zij loven een hoofdprijs van € 10.000,- uit. Daarvan is de helft bedoeld voor de ontwikkeling en realisatie van het idee. Slimme ov-ideeën die voor 24 november 2014 zijn ingediend, dingen mee. Kijk voor meer informatie op slimovidee.nl.

Arriva rijdt internationale bussen

Sinds 22 september verzorgt Arriva busvervoer van Düsseldorf via Roermond naar Brussel. De vervoerder rijdt sinds 23 juni 2014 ook al de buslijn op het traject Düsseldorf-Eindhoven-Antwerpen. Anne Hettinga, voorzitter Raad van Bestuur van Arriva Nederland: "Een groot compliment voor de medewerkers die hebben bijgedragen aan de totstandkoming van dit contract. Het laat zien dat we door een goede samenwerking met onze moederorganisatie Deutsche Bahn belangrijke internationale steden met elkaar kunnen verbinden."





Wat kost een kaartje?

Vlak voor het nieuwe schooljaar is het altijd spitsuur bij het callcenter van 9292. Moeders van aankomende brugklassers – altijd de moeders – proberen uit te vinden wat het handigste ov-abonnement is om mee van en naar de nieuwe school te reizen ... en zien door de bomen het bos niet meer. Ze zijn niet de enigen. Hoe handig zou het zijn als er een soort vliegtickets.nl was voor ov-abonnementen? Als het aan 9292 ligt, gaat dat niet lang meer duren.

Voor wie elke dag met dezelfde bus naar z'n werk gaat en weer terug, is het vrij eenvoudig om een abonnement uit te zoeken", aldus Wessel Huizer, Databaseheerder bij 9292. "Maar gaat de rit een concessiegrens over, dan wordt het direct ingewikkelder. Sinds 2013 zijn de landelijke sterabonnementsen afgeschaft. In alle concessiegebieden hebben alle vervoerders nu hun eigen abonnementen en tarievenstructuur. In bepaalde gebieden zijn regionale sterabonnementsen geldig. In Noord-Brabant zijn alle abonnementen opgeheven, behalve voor jongeren. Sommige vervoerders bieden kortingsproducten aan. En dan heb je nog allerlei uitzonderingen: abonnementen die in een heel concessiegebied geldig zijn, maar niet in het centrum, of juist wel maar weer niet in zone x. Abonnementen die alleen in de spits geldig zijn of juist daarbuiten, of alleen in de bus maar niet op de veerpont. Er zijn ook nog steeds bussen waar je niet met je ov-chipkaart kunt in- en uitchecken; wat doe je dan als je daarop moet overstappen? Niet zo gek dat mensen er niet goed uitkomen."

Alle informatie op één plek

Paula Blokhuis, Medewerker Marketing & Sales Support bij 9292: "De ov-chipkaart maakt kortingsproducten mogelijk die er voorheen niet waren. Hierdoor is er nog meer variatie in het tarieven- en produc-



“Je vult je leeftijd in, je reis, hoe vaak je die maakt en op welke tijdstippen en voilà: dit abonnement moet u hebben!”



“Wij overzien die grote brij. Maar voor reizigers blijft het een puzzel.”



tenlandschap gekomen.” Als enige partij in Nederland heeft 9292 ál die tariefinformatie in handen. “Bij onze online reisadviezen kunnen reizigers de verschillende tarieven en producten bij hun reis ook bekijken. Wij overzien die grote brij. Maar voor reizigers blijft het een puzzel. Met welk product ze het beste af zijn, hangt af van de route die ze kiezen, hoe vaak ze dezelfde rit maken, of dat in de spits is, daarbuiten, of allebei, van hun leeftijd. Dan is een telefoontje naar 9292 heel verhelderend. Onze reisadviseurs kennen alle regeltjes en uitzonderingen, acties en combikaartjes en weten uit de veelheid aan informatie samen met de reiziger zó de meest voordelige keuze te maken.”

Decemberpiek

De callcentermedewerkers van 9292 krijgen voortdurend updates die ze actief gebruiken om reizigers verder te helpen. Huizer: “Elke week zijn er wel nieuwe acties waar ze allemaal van op de hoogte moeten zijn. De meeste wijzigingen in tarieven en producten hebben we altijd in december, als de nieuwe dienstregeling ingaat. Die krijgen we van sommige vervoerders pas op het allerlaatste moment. Pas als we alles hebben, zetten we alle nieuwe tarieven in één keer online, want als we oude en nieuwe tarieven door elkaar hebben staan, schept dat alleen maar verwarring. In de weken romdom

die wijzigingen heeft het callcenter het ook altijd heel druk met vragen over de nieuwe tarieven. Mensen willen weten wat er voor hen gaat veranderen. En of ze dan misschien beter een ander abonnement kunnen nemen.”

Prijswizard in zicht

Dat er zo veel tarieven zijn, is ook een politieke keuze. Elke concessieverlener heeft daar zijn eigen wensen en eisen voor, en de vervoerders geven daar dan invulling aan. En zolang vanuit Den Haag niet wordt opgeroepen om een landelijk 1-tariefsysteem in te voeren, blijft de diversiteit bestaan. René van den Pas, Commercieel Manager bij 9292: “Voor veel reizigers is dat ook geen probleem. Die hebben geen last van die complexiteit omdat ze gewoon binnen één concessiegebied blijven. Maar we willen het graag makkelijker maken voor reizigers voor wie het wél speelt. Met vervoerders zijn we in gesprek over een prijswizard die op basis van een paar gegevens echt advies geeft over een abonnement of kortingsproduct in plaats van een lijst van mogelijkheden. Je vult je leeftijd in, je reis, hoe vaak je die maakt en op welke tijdstippen en voilà: dit abonnement moet u hebben! Zo'n wizard willen wij graag maken, we hebben de eerste ontwerpen zelfs al klaarliggen. Ik ben er optimistisch over dat hij er gaat komen.” ■



Tweets

groningenhc: @FysioCvMeerten @NS_online Ik denk dat die trein niet vermeld staat in ons overstap overzichtje. Goed dat je het meldt

KIMS: Zenuwachtig voor mijn stage. Vooral omdat ik geen idee heb hoe ik er moet komen... Miep2905: @_KIMS 9292ov.nl ?

Nieuws

Column

Overzicht

Reportage

Partnership

19

Eerstejaarsloterij helpt studenten op weg

9292, studenten.net en uitzendorganisatie ASA organiseerden dit jaar voor de derde keer op rij de Eerstejaarsloterij. Eerstejaarsstudenten konden zich tot en met 13 oktober inschrijven voor loten. Wie dat gedaan heeft, maakt daarmee kans op twee jaar collegegeld of een groepsreis naar Berlijn. Zo helpen de initiatiefnemers studenten op weg bij het ontwikkelen van hun talent. Voor 9292 vormen studenten een belangrijke doelgroep. Juist zij maken veel gebruik van het openbaar vervoer. Ook na de studietijd blijven velen van hen het ov trouw. De winnaars worden binnenkort bekendgemaakt via de Facebookpagina van de Eerstejaarsloterij.



CO₂ calculator nu ook op de Reisadvies API

Als je de CO₂-uitstoot van een reis met het ov vergelijkt met diezelfde reis in een middenklasse auto, kan het verschil per persoon oplopen tot 75%. In het voordeel van het ov. Sinds enige tijd geeft 9292 deze vergelijking er bij elk online reisadvies bij. De module die de CO₂-uitstoot berekent, is nu ook beschikbaar in de 9292 Reisadvies API. Daarmee kunt u uw klanten in uw eigen huisstijl en met uw eigen boodschap via uw eigen online omgeving van reisadvies voorzien. En nu dus ook van informatie over milieubelasting van hun reis. De CO₂-calculator houdt rekening met afstanden die worden vastgelegd met de tram, trein, bus of metro. Meer informatie? Neem contact op met uw Relatiemanager.

150 jaar tram

Naast de festiviteiten rondom 175 jaar Spoor vieren we dit jaar ook dat er al 150 jaar trams in Nederland rondrijden. HTM heeft hier met verschillende activiteiten aandacht aan besteed. Voor de liefhebbers is er een prachtig jubileumboek uitgegeven, *Lijnenspel*. Een lijvig koffietafelboek over de geschiedenis van de Haagse tram. *Lijnenspel* is zowel een reis door de tijd als een reis door de stad. De eerste druk is uitverkocht, maar er komt mogelijk een herdruk.





Tweets

Janneke277: @jehadmaartaak ze kunnen bij 9292OV in de toekomst kijken haha pic.twitter.com/3VoRro2Rjv

JesseBudie: @9292 bedankt!

20

Voorwoord

Inhoud

Achtergrond

Feedback

Kort nieuws

Provinciale verkiezingen in zicht

Het is zó 18 maart. Op die dag in 2015 gaan de stembussen open voor de Provinciale Statenverkiezingen én voor de Waterschapsverkiezingen. In het hele land buigen programmacommissies van de verschillende partijen zich over hun programma's voor de verschillende regio's uit. Ook op het gebied van mobiliteit, openbaar vervoer en reisinformatie. Wat valt er te kiezen?





Ze staan nog in de grondverf, de programma's voor de Statenverkiezingen. Maar het ligt in de lijn der verwachting dat de provinciale plannen en standpunten over het algemeen een regionale uitwerking van de landelijke verkiezingsprogramma's zullen zijn. De Christen Unie heeft vanuit Den Haag zelfs alvast een voorzet gedaan voor de programmamakers in de provincie. Waarin bijvoorbeeld staat hoe de partij denkt over de oude IJssellijn, de lijn Gouda-Alphen aan den Rijn en Amersfoort-Ede. De meeste andere partijen zijn dergelijke regionale vraagstukken nog aan het uitwerken.

Zelfde doelstellingen, andere invulling

Ook zonder de officiële details zijn er al wel wat hoofdrichtingen aan te wijzen. In de doelstellingen voor het ov staan partijen niet echt lijnrecht tegenover elkaar. Echt opvallende, vernieuwende of tegendraadse standpunten komen we nauwelijks tegen - behalve misschien bij de SP die vrijwel als enige van marktwerking in het ov af wil. Maar als het om algemene doelstellingen gaat, klinkt een vrijwel unanieme roep om bereikbaarheid, betaalbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid. De accenten lopen alleen wat uiteen. Zo wil de PVV vooral dat het openbaar vervoer veiliger wordt en maakt de PvdA zich extra sterk voor 'een redelijke prijs'. Het openbaar vervoer moet goed lopen en niet te veel kosten, daar is iedereen het wel over eens. Het moet een reëel alternatief zijn voor de auto. Maar hoe dat dan moet, daarover zijn de meningen wel verdeeld.

Stefan Hulman, Algemeen Directeur 9292 over de programmapunten: "In de afgelopen collegeperiode is nogal wat geld besteed aan Beter Benutten en ITS-projecten. Je kunt je afvragen of dit altijd ten gunste is gekomen van de reiziger. Die moet veel meer centraal staan, dat

Wie vindt wat?

Wel of geen vrije markt?

De VVD hamert vooral op meer concurrentie in het openbaar vervoer. Verplichte aanbesteding in de grote steden, en vervoer per bus, tram en metro volledig in handen van particuliere bedrijven. D66 vindt dat vervoerders binnen concessies meer ruimte moeten krijgen, zodat ze hun aanbod creatiever en flexibeler kunnen aanbieden dan nu het geval is. De PvdA wil duurzaamheid afdwingen via aanbestedingen, door daarin elektrisch streekvervoer of vervoer op biogas als criterium op te nemen. En de SP wil juist af van de verplichte aanbestedingen en de vele concessies. Eén vervoervergunning, is het devies. Het openbaar vervoer is geen markt.

Samenwerking

Overigens zien we de samenwerking tussen verschillende concessiegebieden de afgelopen jaren toenemen. Denk aan Groningen (provincie en stad) en Drenthe die in verregaande mate samen optrekken op ov-gebied. Ook elders in het land zien we langzaam meer samenwerking ontstaan.

Alle dorpen bereikbaar

Hoe houd je de buitengebieden bereikbaar en toch betaalbaar? Bij de Provinciale Statenverkiezingen is dit een belangrijk vraagstuk. Partijen als de Christen Unie, het CDA en de VVD willen lokale initiatieven stimuleren, bijvoorbeeld regiotaxi's en buurtbusconstructies. Die dan weer aansluiten op regionale bus- en treinlijnen. Ook een slimme integratie van allerlei doelgroepenvervoer zien partijen als een mogelijkheid om kosten te druk-

kie ik nog niet zo in de plannen. Bereikbaarheid, duurzaamheid en integratie zie ik overal terugkomen. Mijn advies is om daarbij niet te vervallen in subsidies geven aan versnipperde projecten. Regel in concessieverband goed dat partijen

ken en tegelijkertijd de bereikbaarheid op peil te houden. Waarom laten we in sommige regio's nog steeds bussen voor leerlingenvervoer, ouderenvervoer, vervoer voor gehandicapten en algemeen vervoer achter elkaar aan rijden? Dat kan slimmer!

Nooit meer wachten

Hoogfrequent openbaar vervoer komt ook in diverse programma's aan de orde. Elke zes minuten een trein, zegt de VVD in Noord-Brabant, in lijn met het nationale partijprogramma. Christen Unie wil ook investeren in hoogfrequente verbindingen op belangrijke vervoerscorridors. D66 heeft het over 'vraaggericht' ov, waarbij onder meer te denken valt aan meer bussen in de spits van de grote steden naar de regio en andersom. De SP wil juist de geplande intensivering over het spoor via de IJssellijn, de Twentelijn en het Twentekanaallijn van tafel.

Realtime reisinformatie

Over reisinformatie heerst vrij grote eensgezindheid. Het verschil tussen landelijke en provinciale standpunten valt daar weg. Actueel, is de algemene wens, zowel via dynamische reizigersinformatiesystemen als online toepassingen. De SP zegt er expliciet bij dat vervoerders hun informatie gratis moeten delen. D66 wil graag dat er meer open data beschikbaar komen, en ziet daar binnen de grenzen van wet- en regelgeving meer mogelijkheden voor dan nu worden benut. Data van de ov-chipkaart bieden bijvoorbeeld een schat aan informatie die tot een efficiënter ov te komen, meent de partij. De PvdA en VVD denken ook aan nieuwe apps om vraag en aanbod beter bij elkaar te brengen.

samenwerken en zie daar als provincie goed op toe. Cruciaal daarbij is dan wel dat er gezorgd wordt voor een goede governance op concessieoverschrijdende zaken, waarbij overheden en vervoersbedrijven samenwerken." ■



Pleidooi voor effectiever polderen

Waarom is het toch dat zo veel goede visies en mooie plannen niet gerealiseerd worden in Mobiel Nederland? Mogelijk heeft dat te maken met het 'polderen' dat wij in Nederland tot olympische sport hebben verheven. [Overleg en discussie zijn goed, als dit leidt tot breed gedragen nieuwe ideeën. Als er geen consensus ontstaat, komt er van alle mooie bedoelingen weinig terecht.](#) Hiermee hebben we tegelijk het grote risico van 'platformen' te pakken: veel discussie, weinig keuzes en actie. We mogen ze echter niet allemaal over één kam scheren. Ze zijn er in vele vormen en in uiteenlopende omvang. Sommige zijn zeer efficiënt en effectief, andere vormen een mooi tijdverdrijf zonder merkbaar effect te sorteren of schade aan te richten.

Nederland kan niet zonder platformen voor overleg en informatie-uitwisseling. De uitdaging is om ze effectief te laten werken. [Daar waar een sector zo versnipperd is als Mobiel Nederland, dient de overheid nadrukkelijk de regie te pakken of waar nodig dwingend op te treden.](#) Een goed voorbeeld daarvan is de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). Overheden hebben hun krachten gebundeld en via één loket wordt actuele verkeersinformatie beschikbaar gesteld aan marktpartijen. Marktpartijen gebruiken deze informatie om reizigers te informeren. Gezamenlijk pakken ze de filedruk aan. De Nationale Databank Openbaar Vervoer (NDOV) is nog niet zo ver. Waarom levert de NS nog geen volledige en actuele reisinfo aan NDOV via de Bison-standaard? Waarom hebben wij twee NDOV-loketten? [Het wordt tijd voor één NDV, de Nationale Databank Verkeer en Vervoer.](#)

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in 2013 het platform 'Beter geïnformeerd op weg' ingesteld. [Helaas wordt andermaal het openbaar vervoer losgekoppeld van het wegverkeer en niet meegenomen. Hoezo multimodaal?](#) Het is jammer dat het filmpje van Camiel Eurlings uit 2008, 'Mobiliteitsaanpak 2028*', nog maar bij weinig mensen herkenning oproept: een mooie visuele visie van multimodaal vervoer. Criticasters reageren: "De automobilist krijg je toch niet uit de auto!" Ik denk van wel: mensen veranderen, de jeugd wil niet per se een auto bezitten. [Bereid je voor op de toekomst, die is sneller hier dan je denkt.](#)

Gaat het ooit nog goed komen met multimodaal vervoer in Nederland? Camiel Eurlings heeft zijn Olympische Spelen in 2028 gelukkig nog niet opgegeven. En ik ook niet.

* <http://ideeaanzee.nl/producties/35-producties/69-mobiliteitsaanpak-2028>



Jan Koers
Managing Director InTraffic



Miljoenenpubliek voor Veteranendag



Op de Nederlandse Veteranendag bedankt Nederland zo'n 115.000 militaire veteranen voor hun inzet, nu en in het verleden. Dit jaar gebeurde dit op 28 juni. Ongeveer 90.000 mensen bezochten het Malieveld in Den Haag, bekeken het defilé van meer dan vijfduizend veteranen en zagen de luchtshow van moderne en historische toestellen over de Hofvijver. De tv-uitzending trok een half miljoen kijkers. En nog veel meer mensen weten van het bestaan en het doel van de Veteranendag af, mede dankzij een succesvolle campagne via 9292.nl.

“Elk jaar brengen wij de Veteranendag op allerlei manieren onder de aandacht”, vertelt Koos Sol, woordvoerder van het Nationaal Comité Veteranendag. “We plaatsen advertenties in kranten, zetten radiospots en social media in, bloggen, en proberen zo veel mogelijk vrije publiciteit te krijgen. Dat we met 9292 ook een enorme hoeveelheid mensen zouden kunnen bereiken, was nog niet bij ons opgekomen. Maar heel toevallig werkt bij 9292 een dame van wie de man veteraan

is, en doordat zij daar met collega's over praatte, kwamen wij bij hun in beeld als potentiële adverteerder. 9292 heeft contact met ons gezocht, niet andersom. Maar we waren wel direct geïnteresseerd: dagelijks raadplegen 1,5 miljoen reizigers de website of de app. Als die allemaal je boodschap voorbij zien komen, is dat natuurlijk prachtig. En toen er ook nog een interessant tarief uit de gesprekken rolde, hebben we besloten om ook via 9292 campagne te gaan voeren.”

“Dagelijks raadplegen 1,5 miljoen reizigers 9292. Als die je boodschap allemaal zien, is dat prachtig.”

Onder de indruk

Over de resultaten van de campagne is Sol zeer te spreken. “Onze doelgroep bestaat uit alle Nederlanders van 18 jaar en ouder. Miljoenen mensen, van wie je er via 9292 in een aantal dagen heel veel kunt bereiken. We waren ook zeer onder de indruk van de grote hoeveelheid doorkliks. Het aantal bezoekers op de Veteranendag gaat er niet sterk van omhoog – hoewel het mede dankzij het weer wel een erg drukbezochte dag was. Maar dat was ook niet de opzet. We willen vooral dat zo veel mogelijk mensen stilstaan bij onze veteranen en hen de erkenning geven die ze verdienen. Daar heeft deze online campagne zeker aan bijgedragen. Het toeval heeft een handje geholpen, maar wij zijn erg blij dat 9292 ons proactief heeft benaderd. Komend jaar gaan we zeker weer praten.” ■

van
annonce
naar
app

9 2
9 2

9292 reist met je mee