

en onderweg toevallig een halte passeren, worden dus niet lastig gevallen met nutteloze informatie. Wie wel van plan is om te reizen, ontvangt zodra hij langer dan vijf seconden in de haltecirkel is het bericht 'u bevindt zich bij halte X.' Met een eenvoudige druk op de knop haalt de gebruiker vervolgens ook informatie op over het lijnnummer, de vertrektijd volgens de dienstregeling en de eventuele vertraging. "Het voordeel van vijf deelnemers is dat de kosten van de proef laag blijven", vervolgt Quink. "Wij geven de gebruikers instructies en interviewen ze na afloop. Ze houden zelf bij wanneer iets niet goed gaat. Alle informatie die heen en weer gaat tussen het DRIS en de mobieltjes wordt gelogd. We weten dus precies hoeveel reisadviezen worden aangevraagd en vanaf welke halte. Ook zien we of dat op basis is van GPS of een baken. We houden scherp in de gaten of de informatie op tijd komt en verstaanbaar, compleet en correct is. Als alles werkt, kunnen we na afloop met eenvoudige aanpassingen vrij snel opschalen. In eerste instantie naar de rest van Zuid-Holland en Gelderland. Later ook naar andere delen van het land."

Van Weerdenburg blikt alvast hoopvol vooruit. "Dit kan ook wel iets zijn voor de trein. ProRail is erg actief in het toegankelijk maken van stations. Wat dat betreft komt het goed uit dat juist Leiden proefstation is voor innovaties, met bijvoorbeeld kleine strips met informatie in braille op alle trapleuningen en tests met routenavigatie voor slechtzienden. Voor dit laatste zijn ook bakens nodig. Dus daar past EyeMove heel goed bij." De kosten voor een landelijke uitrol zijn nu nog niet bekend. De proef moet hierover meer duidelijkheid geven. Hoeveel bakens zijn er nodig? Kan er een zonnecel in de bakens in plaats van een batterij? Het scheelt ook in de kosten als ProRail besluit mee te doen. Na afloop van de proef, waarvan de resultaten bekend worden in het najaar, zal ook duidelijk zijn wat de kosten voor opschaling zijn en wordt besloten of EyeMove over de hele provincie wordt uitgerold.



#### Druk uitoefenen

Over de financiering van EyeMove is Van Weerdenburg duidelijk. "Het moet uit dezelfde pot komen als alle andere maatregelen voor een goed toegankelijk openbaar vervoer." Viziris heeft een zetel in de regionale consumentenplatforms voor openbaar vervoer, de zogeheten ROCOV's. Via deze weg kunnen ze druk uitoefenen, met als doel dat provincies en stadsregio's EyeMove opnemen in het programma van eisen bij aanbestedingen. "Internationaal zou Nederland hiermee voorop lopen. Voor zover ik weet hebben de meeste landen geen reisinformatie op maat voor mensen met een visuele beperking. Zwitserland heeft wel iets, maar daar is een speciaal apparaatje voor nodig. Het mooie van ons systeem is dat je geen extra toestellen hoeft mee te sjuwen. Dat maakt EyeMove vermoedelijk uniek in de wereld." [vib](#)



Meer lezen over toegankelijkheid in het OV en de openbare ruimte? Kijk op [www.platformtoegankelijkheid.nl](http://www.platformtoegankelijkheid.nl).



de visie van | Bart Pastoor

## Openbaar vervoer en verkeersveiligheid

**"Varkens worden vervoerd en mensen reizen", liet verkeerskundige Marc Verheijen optekenen in het blad Verkeerskunde. Hij pleit in het artikel voor meer beleving in plaats van comateus verplaatsen. Het zette me aan het denken. En dat is precies wat we als Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg ook willen bereiken met onze slogan 'Maak van de nul een punt'. Mensen prikkelen, aan het denken zetten en uitdagen om de gangbare paden te verlaten en met ons mee te zoeken naar nieuwe wegen om die ambitie van nul slachtoffers ook waar te kunnen maken. Via beter Openbaar Vervoer bijvoorbeeld.**

Het Gemeenschappelijk Reizen (GR, is dit wel een juiste term Marc?) heeft, zoals onder andere ook mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement, invloed op de verkeersveiligheid. Stel je voor dat vanaf vandaag de fossiele brandstof op is. Ik stel me dan een Utopia voor met iedereen in de Electro bus, tram, metro en trein of op de e-bike. Beelden van verlaten snelwegen, zoals tijdens de oliecrisis in de zeventiger jaren, en Joop den Uyl doemen op.

Terug naar het fossiele tijdperk. Het Individueel Reizen (IR) is voor velen van ons de enige optie. Je eigen veilige, schone en muzikrijke coconnetje, geen wachttijden (alleen bij het vertrek!), geen overvolle bussen met mensen die geen deodorant gebruiken. Toch maakt het GR wel degelijk grote stappen voorwaarts. Gratis wifi in treinen, betere dienstregelingen en aansluitingen, adequate en toegankelijke reisinformatie, minder storingen op het net, hogere frequentie, een uniform betalingssysteem en een groter comfort moet de reiziger in het GR lokken. De huidige brandstofprijzen geven het laatste zetje. En laten we wel wezen. Alle tijd in het GR is beter besteed dan (te vaak op routine en automatische piloot) rijden in je auto. Al slaap je, dan nóg is de tijd beter benut.

#### Datalogging

De verbetering van de veiligheid komt nog uit een andere technologische hoek. Door GPS datalogging zijn concessiehouders en

verleners beter in staat om de dienstregeling langdurig te monitoren en vervolgens aan te passen aan de dagelijkse ervaringen. Door de veel realistischere dienstregeling blijft de chauffeur langer in zijn comfortzone en staat de reiziger niet te lang te wachten, of staat deze niet in de regen op een net verlaten busperron. En een chauffeur die niet gestrest is, is vriendelijker, rijdt veiliger en veel zuiniger. Dat er minder schade wordt gereden is een zeer nuttige bijkomstigheid, zeker vanuit het perspectief van verkeersveiligheid. On board camerasystemen registreren de rit en onverwachte situaties of botsingen worden opgeslagen. Deze beelden worden geanalyseerd en gebruikt voor feedback naar de buschauffeurs en soms ook naar wegbeheerder. Een systeem dat eerst werd gezien als permanente bewaking en controle door de baas, wordt nu ervaren als een zeer nuttig hulpmiddel in de bedrijfsvoering.

#### Sociaal reizen

Voeg je de verworvenheden van Social Media (SoMe) en Het Nieuwe Werken (HNW) toe, dan staat het GR aan de vooravond van een big bang. De noodzakelijke beleving, waar Marc Verheijen groot voorstander van is, past prima in de huidige maatschappelijke trends. Op de langere reizen worden de passagiers bijvoorbeeld vooraf via SoMe op basis van gelijke interesses aan elkaar 'gekoppeld', zodat onderweg zaken kunnen worden gedaan of genetwerkt kan worden. Nabij GR hubs ontstaan werkplekken zoals Seats2Meet. We hoppen van afspraak naar afspraak. Door HNW hoeven we niet meer perse op kantoor te zijn en kunnen we werken waar en wanneer we dat willen. Hoezo Utopia? [vib](#)

Bart Pastoor is secretaris van het ROVL.