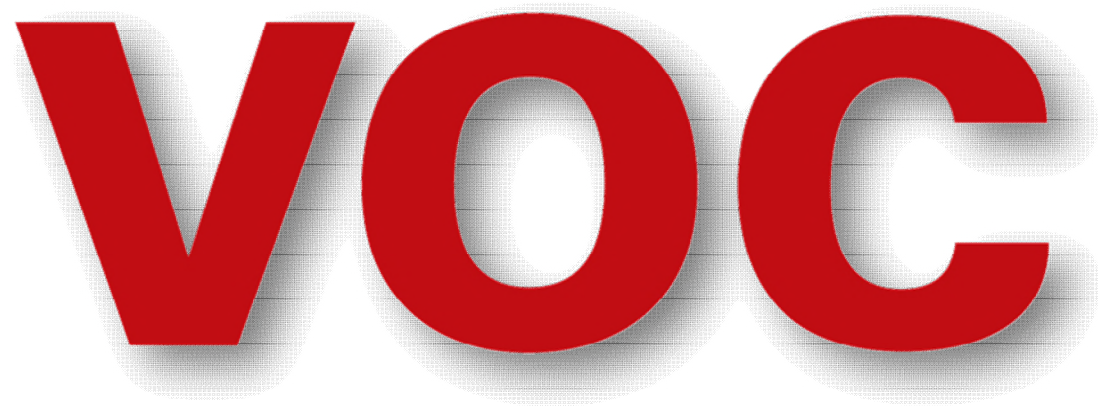


VOC

Vereniging openbaar vervoer centrumgemeenten

JAARVERSLAG 2015

The logo consists of the lowercase letters 'voc' in a bold, red, sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving them a three-dimensional appearance as if they are floating above the white background.

Publieke versie

Arthur ter Weeme, mei 2016

Inhoud

Inleiding	p.4
Belangenbehartiging	p.5
VOC Jaarsymposium	p.5
Strategische thema's	p.7
Externe overleggen	p.12
Website	p.13
Informatievoorziening voor de leden	p.15
VOC Extranet	p.16
Vrijdagmiddagmail	p.19
Interne zaken	p.12
De leden	p.17
Dagelijks Bestuur	p.17
Algemeen Bestuur	p.18
Contactgroep	p.19
Secretaris	p.20
Secretariaat	p.20

Inleiding

Jaarlijks stelt de Vereniging Openbaar Vervoer Centrumgemeenten (VOC) een verslag op van het afgelopen kalenderjaar. Dit levert een bijdrage aan de bewaking van de kwaliteit en continuïteit van de VOC en het op peil houden van de kennis van de betrokkenen bij de VOC. Daarnaast biedt het een goede gelegenheid voor een reflectie van de inzet die is gepleegd en de resultaten die zijn behaald. Tevens bevat het jaarverslag een overzicht van de bijeenkomsten van de VOC en wordt het financiële jaar van de VOC tegen het licht gehouden.

Als belangenorganisatie beginnen we het jaarverslag met de manier waarop de VOC zich naar buiten heeft geprofileerd. Vervolgens kijken we naar de interne zaken en naar de informatievoorziening voor de leden. Als laatste is het financieel overzicht opgenomen (ontbreekt in de publieke versie). In het kader een samenvatting van welke zichtbare resultaten we hebben geboekt binnen de drie pijlers van de VOC: de platformfunctie, de lobby en de dienstverlening.

2015 in het kort

Platform en kennisdeling

Dordrecht was het toneel voor het vijfde opeenvolgende VOC-jaarsymposium. De bijeenkomst bracht zo'n 75 bezoekers op de been waarin de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer centraal stond. Daarbij zijn sprekers aan het woord gekomen vanuit verschillende geldingen: vervoerders, belangenorganisaties waaronder de gehandicaptenkoepel, overheden, kennisinstellingen en marktpartijen. Zo is voor iedereen duidelijk geworden welke problematiek wordt ervaren door de verschillende stakeholders en welke mogelijkheden er liggen voor samenwerking. In het voorprogramma konden de deelnemers kennis maken met het voor Nederland unieke OV-systeem te water. De bijeenkomst is door de deelnemers beoordeeld met een ruime zeven-en-een-half.

In actie voor de leden

In 2015 zijn twee belangrijke onderwerpen waarvoor de VOC lobby heeft gevoerd tot resultaat gekomen. Allereerst is dossier financiering fietsparkeren op stations op de agenda gekomen van alle partijen die hier een rol in hebben en zullen de verantwoordelijke partijen gelijkelijk moeten gaan bijdragen aan de integrale kosten voor fietsparkeren. Hiermee is een grote wens van de VOC in vervulling gegaan. Ook de discussie over de poortjes voor de OV-chipkaart op de stations speelde in 2015 hoog op, waarbij de inzet van de VOC er toe heeft geleid dat per station in overleg met gemeenten voor een maatwerkoplossing wordt gezorgd waarbij omwonenden worden voorzien van een passagepas.

Informatievoorziening

Onze nieuwsbrief "de Vrijdagmiddagmail" is 40 keer verschenen. De nieuwsbrief gaf daarmee (bijna) wekelijks inzicht in de acties die werden uitgevoerd door de VOC en het voorzag de VOC-leden van landelijk en regionaal OV-nieuws. In 2015 is de website van de VOC geheel vernieuwd. De vormgeving is aangepast aan de huisstijl van de VOC en de website is beter actueel te houden. Daarnaast zijn functionaliteiten toegevoegd als een congrespagina en een pagina met praktijkvoorbeelden.

Belangenbehartiging

De VOC treedt op spaarzame momenten naar buiten. Als we er met onze gesprekspartners niet uit komen óf als we merken dat partijen behoefte hebben aan een afgebakend standpunt, dan brengen we dat naar buiten. En natuurlijk als we vanuit onze achterban het signaal krijgen om aan de bel te trekken, dan maken we onze wensen wereldkundig. De meeste tijd van de secretaris gaat op aan overleggen met gesprekspartners, waarbij in lang niet alle gevallen een voor de buitenwereld zichtbare actie wordt opgezet. Maar doen we dat wel, dan hebben we sinds januari 2015 de beschikking over een nieuwe website. Hiermee kunnen we sneller en beter onze punten kenbaar maken. Daarnaast zorgen we ervoor dat onze punten op de politieke tafels terecht komen, zoals in het afgelopen jaar in verband met de verkiezingen voor de Provinciale Staten. Daar bovenop organiseert de VOC één keer per jaar een symposium waar we met gemeenten en de verschillende stakeholders in het openbaar vervoer in contact treden.

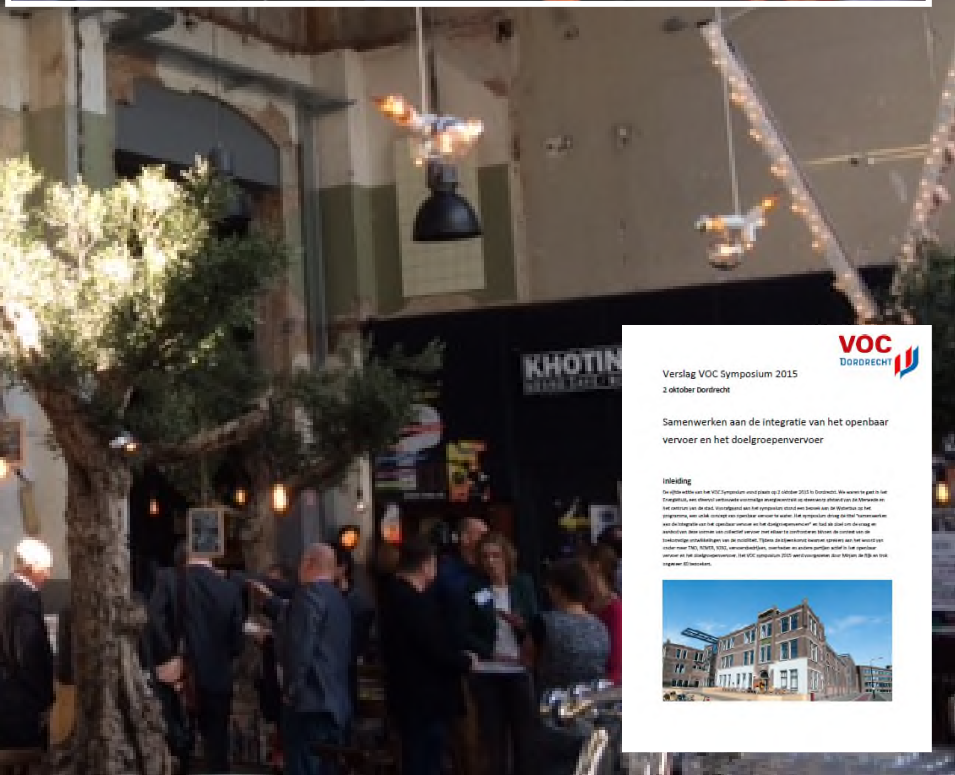
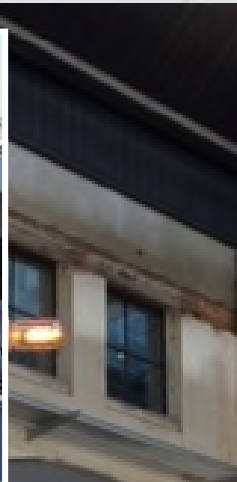
VOC Jaarsymposium

In 2015 vond de vijfde editie plaats van het jaarlijkse VOC-congres, dat we ook het afgelopen jaar weer bewust de titel “symposium” meegaven. Hiermee proberen we het inhoudelijke karakter te benadrukken met als doelstelling het samenbrengen van de wetenschap met de praktijk. Daarnaast biedt de bijeenkomst een uitgelezen kans om onze eigen doelgroep te spreken, de gemeenten, maar ook de partners in het openbaar vervoer waarmee wij en onze leden het hele jaar samenwerken. We zorgen er daarnaast voor dat het voor de aanwezigen duidelijk wordt met welke problematiek gemeenten te maken hebben en hoe gemeenten kunnen bijdragen aan een beter openbaar vervoer. Uiteraard is het voor de organiserende gemeenten een mooi moment om de stad en het ruimtelijk- en verkeer en vervoersbeleid te presenteren.

Het symposium vond plaats in het Energiehuis in Dordrecht. Het gebouw van het voormalige gemeentelijk energiebedrijf bood op een zonnige vrijdagmiddag in oktober een prachtige plek voor onze netwerkdag. De dag startte met een presentatie over de Waterbus, gevolgd door een overtocht met Waterbuslijn 22 naar Papendrecht. Een uniek openbaarvervoerproduct, dat een mooie oplossing biedt voor het waterrijke gebied van de Drechtsteden.

Het thema van het symposium was de integratie van het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer. Sprekers van onder meer TNO, Ieder(in), ROVER, 9292, Arriva, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Eemsmond gaven elk hun visie op de ideeën die zij daarbij hebben en het zal niet verbazen dat er nog veel werk te verzetten valt. Het was goed om deze veelheid aan partijen die betrokken zijn bij de samensmelting van de collectieve vervoersvormen in één ruimte te hebben en elkaar te vertellen welke problemen worden ervaren en hoe zij andere partijen nodig hebben om dit op te lossen. Belangrijke uitkomst van het symposium: we moeten oppassen voor een te technische aanpak en oog blijven houden voor de menselijke maat.

We hebben ongeveer 70 deelnemers mogen ontvangen, waaronder uiteraard veel bestuurders en ambtenaren van gemeenten. Maar het symposium trok minstens zoveel mensen werkzaam bij andere organisaties, zoals andere overheden, vervoerders, adviesbureaus en wetenschappelijke instellingen. Net als vorig jaar waren ook studenten aanwezig. Het symposium is goed gewaardeerd. De respondenten op de enquête gaven gemiddeld een 7,7. Van het symposium is een [verslag](#) beschikbaar en een [webbericht](#) opgemaakt.



Strategische thema's

Lobbyactiviteiten bestaan voor het grootste deel uit een verzameling van communicatiemomenten waarin de standpunten van de VOC kunnen worden overgebracht. Dit vindt plaats tijdens vergaderingen met andere partijen, door middel van berichtgeving op de website van de VOC of VNG, in contactmomenten met politici of ambtenaren of in direct contact met media. Het merendeel van de lobby van de VOC vindt plaats in en rondom de vergaderingen waar de secretaris bij aanschuift. Daarnaast zijn de Contactgroepleden, ons Dagelijks Bestuur en met name onze voorzitter als ambassadeurs soms in de gelegenheid om ook het standpunt van de VOC over het voetlicht te brengen. Ook in 2014 is de lobby van de VOC een samenspel geweest van voorzitter en secretaris alsmede de ambtenaren en bestuursleden. Het is gebruikelijk dat de VOC zich op alle voor de steden belangrijke OV-onderwerpen richt, waar de individuele gemeenten zich houden bij de onderwerpen die voor de betreffende stad spelen. In 2015 hebben we ons extra ingespannen voor de daartoe door het Algemene Bestuur in het Werkplan 2015 vastgestelde strategische thema's.

Positie van het lokale bestuur in het openbaar vervoer

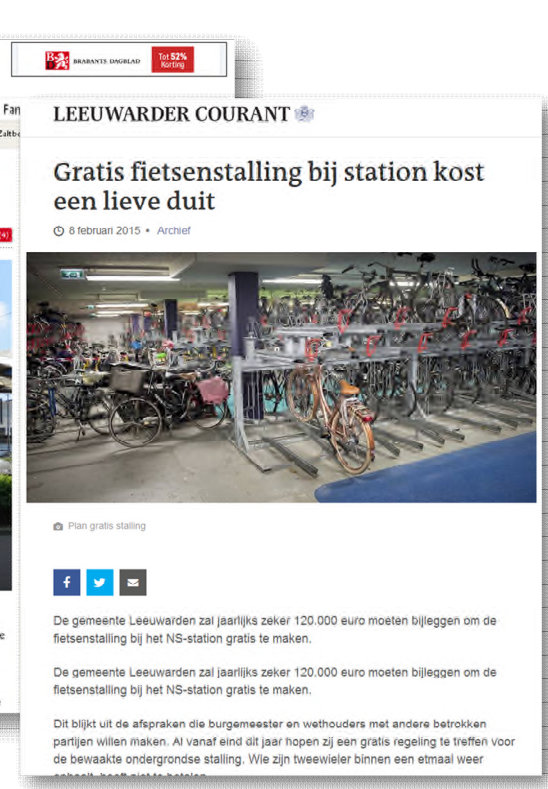
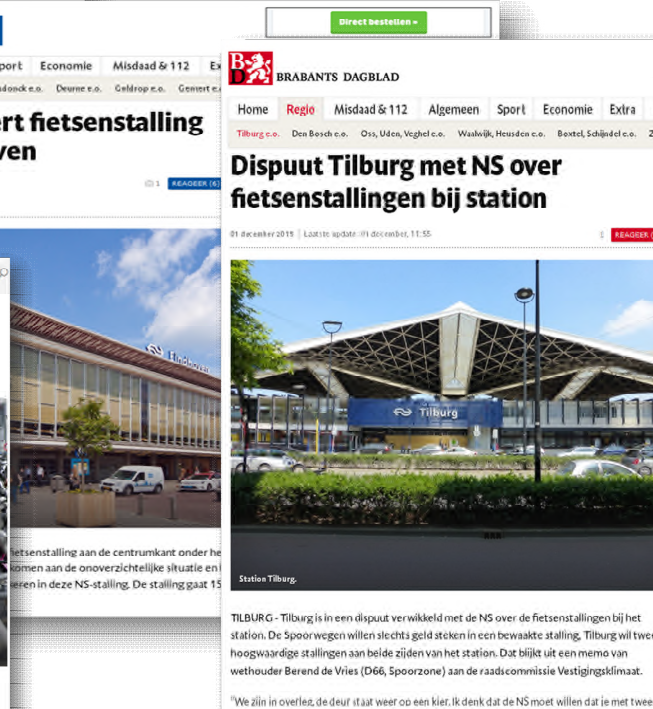
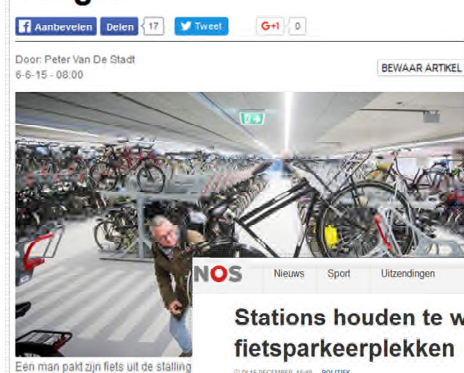
Op 18 maart 2015 vonden de verkiezingen plaats voor de Provinciale Staten. De VOC heeft dit aangegrepen om bij de politieke partijen die actief zijn op provinciaal niveau aan te schrijven om de visie van de gemeenten op het openbaar vervoer onder de aandacht te brengen. De lobby is gecoördineerd vanuit de VOC, maar voor een belangrijk deel uitgevoerd door de bestuurders en ambtenaren van de bij de VOC aangesloten gemeenten. Immers, onze leden hebben vaak directe lijntjes met mensen actief in het provinciaal bestuur en ondersteuning. Als inhoudelijke boodschap hebben we de brochure en bijbehorende flyer "Collectief vervoer: de toekomst van provincies én gemeenten" gebruikt, dat eind 2014 met dit doel gereed kwam. Het bevat een pleidooi voor meer samenwerking tussen gemeenten en provincies in de aansturing van het openbaar vervoer én het doelgroepenvervoer. Los van de wens om naar een geïntegreerd vervoerssysteem te gaan, is de start van een discussie over een gezamenlijke aanpak van gemeenten en provincies een groot winstpunt. Dit onderwerp is naast de bezuinigingsopgaven die spelen in het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer van extra belang voor de regio's waar de Stadsregio's per 1 januari 2015 zouden zijn opgeheven. Het lobbystuk is niet alleen een pleidooi richting de provincies, het biedt meteen een mooi algemeen overzicht van de verantwoordelijkheden van de lokale overheid die in meer of mindere mate bepalend zijn voor de werking van het openbaar vervoer. Om die reden blijft het ook na de verkiezingen beschikbaar op de website van de VOC.

Fietsparkeren op stations

In het dossier "fietsparkeren op stations" hebben we in 2014 voor elkaar gekregen dat de Hoofdrailconcessie is opgenomen dat NS gelijkelijk moet bijdragen aan de kosten voor het fietsparkeren op stations. Dit zou er toe moeten leiden dat ProRail, decentrale overheden en NS alle drie een gelijk aandeel betalen aan de kosten voor de bouw, het beheer en de exploitatie van het fietsparkeren op een station. In 2015 is het duidelijk geworden dat dit niet zonder meer geregeld is, aangezien in de toelichting op de tekst van de vervoerconcessie staat dat de uitvoering hiervan afhankelijk is van een bijdrage van het Ministerie van Financiën. Dit heeft in 2015 er voor gezorgd dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS, gemeenten en ProRail in een patstelling zijn terecht gekomen en het succes dat we in 2014 mochten vieren nog niet is verzilverd. De VNG heeft in 2015 een belangrijke rol gespeeld in het blijven benadrukken van het belang van het lostrekken van de financieringsdiscussie in landelijke bestuurlijke overleggen. De VOC heeft dit ondersteund via ambtelijke besprekingen waar het in een aantal gevallen ook namens de VNG aan tafel zit. Op dit dossier is, net als in het jaar ervoor, sprake geweest van een uitstekende samenwerking tussen de VOC en de VNG, waarbij we goed gebruik hebben gemaakt van ieders positie in het belangenveld. Uiteindelijk heeft het



geresulteerd in de agendering van het onderwerp bij het bestuurlijk overleg tussen minister en koepels van decentrale overheden begin 2016. Ondertussen neemt de urgentie om fietsenstallingen te bouwen verder toe en is naar verwachting in 2030 een landelijk tekort van bijna 100.000 plekken. Ondertussen proberen ProRail en gemeenten met de schaarse middelen plekken bij te bouwen. Het onderwerp staat hoog op de agenda van gemeenten en krijgt aandacht van zowel lokale als landelijke media.



Poortjes OV-Chipkaart

We mogen het jaar 2015 beschouwen als het jaar waarop het VOC-dossier “poortjes OV-Chipkaart” een hoogtepunt heeft bereikt en tegelijkertijd op zijn einde is gekomen. De reden hiervoor zijn de veiligheidsincidenten in de treinen waar landelijk veel aandacht voor is gekomen. Dit heeft er toe geleid dat de publieke opinie ten opzichte van het sluiten van de stations is verschoven van terughoudend naar ondersteunend. Waar gemeenteraden en Colleges B&W eerder fel tegen het sluiten van de stations met poortjes waren, zagen we dat gemeenten over hun schaduw heen zijn gestapt in het belang van de veiligheid op de trein. Op zo’n moment zie je goed dat gemeenten een spiegel vormen van de maatschappij en meebewegen met de actualiteit. Tegelijkertijd is met het minder scherp opstellen ten opzichte van sluiting weldegelijk goed onderhandeld over de manier waarop dat moet gebeuren. Daarbij kwam het goed uit dat mede door de inzet van de VOC de NS door de staatssecretaris was verplicht om samen met de gemeenteraad te zoeken naar maatwerkoplossingen. De proef op station Rotterdam Zuid, waar ook de VOC bij betrokken is geweest, is positief ontvangen en de ervaringen zijn gebruikt voor de stations die volgden. De VOC is met haar leden meebewogen en heeft zich op eenzelfde manier opgesteld in de lobby richting Rijk en NS, waardoor uiteindelijk het proces van sluiting van de stations met poortjes versneld kon worden, zonder dat dit, voor zover dat op dit moment ingeschat kan worden, ten koste is gegaan van de kwaliteit. Ondanks dat we gestart zijn met het betoog om de interwijkstations niet te sluiten met poortjes voor de OV-Chipkaart, mogen we zeer tevreden zijn met de resultaten. De betrokken leden hebben aangegeven de werkwijze van de VOC op dit dossier op prijs te hebben gesteld, wat ook een extra bevestiging oplevert van het bestaansrecht van de VOC.



Integratie doelgroepenvervoer en openbaar vervoer

Een belangrijk thema voor de VOC in het afgelopen jaar was de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. Hier is op verschillende vlakken aandacht voor geweest. Zichtbare acties zijn het VOC-jaarsymposium in Dordrecht, waarbij de bijeenkomst geheel in het teken stond van dit onderwerp, de presentaties van de VOC bij Movinnio-bijeenkomsten over dit onderwerp en het kleinschalig onderzoek naar de problematiek naar de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer waarvan de uitkomsten bij verschillende stakeholders onder de aandacht is gebracht. Op een enquête van de VOC hebben verscheidene gemeenten (leden, niet-leden, grote en kleine gemeenten) gereageerd, waardoor we een heel aardig beeld hebben gekregen van waar gemeenten tegenaan lopen bij het samenbrengen van doelgroepenvervoer en verdere integratie met het openbaar vervoer. De resultaten hiervan zijn hieronder weergegeven, waarbij geldt hoe hoger op de op de lijst, hoe meer het probleem speelt. Bekijk de vragen en de resultaten via de inzet.

Problematiek bij het samen brengen van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer

- Ontbreken politiek draagvlak en goed businessplan
- Tekort aan menskracht
- Aanbod OV in landelijk gebied neemt af
- Verschillende contractperioden
- Angst menging doelgroepen onderling en OV
- Ontschotting moeilijk, twee verschillende werelden
- Tegenstrijdigheid reisproduct: individueel versus collectief
- Zoeken naar organisatievorm
- Belemmering aanbestedingsregels

Welke problemen ervaar je bij de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer?

Enquête

Doelgroep: ambtenaren van gemeenten (mobiliteit, sociaal domein)
Respons: 14 (niet representatief, maar goede verdeling groot en klein)
Periode: voorjaar 2015
<https://www.romnetwerk.nl/do/surveyfrontwrite?id=150927-737572766579>

Resultaten onder voorbehoud

Vanwege het kleine aantal ingevulde enquêtes zijn de uitkomsten wellicht niet representatief. Dus enkel **indicatief**.

Een specifiek punt waar de VOC zich in dit kader voor heeft ingezet is het gelijktrekken van de prijs voor het parkeren van een scootmobiel bij fietsenstallingen van NS met de prijs voor een fiets (in plaats voor die van een brommer). De discussie heeft plaatsgevonden nadat gehandicaptenkoepel Ieder(in) hierover aan de bel trok bij de Stichting Fiets en OV. Het standpunt van de VOC is door zowel de VNG-Commissie Milieu, Energie en Mobiliteit als door de VNG-Commissie Zorg en Welzijn vastgesteld. Helaas was er uiteindelijk in de Stichting Fiets en OV geen meerderheid te vinden voor ons standpunt.

Innovatie

Aan het strategisch thema “innovatie” hebben we op een andere manier invulling gegeven dan aan de eerder genoemde strategische thema’s. Bij gesprekken met stakeholders en tijdens overleggen is geprobeerd innovatieve projecten en ideeën te ondersteunen. Daarnaast is tijdens het VOC Jaarsymposium het podium gegeven aan innovatieve concepten op het gebied van de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. Daarbij konden verschillende partijen aan de aanwezigen uitleg geven over de opgestarte dienst of product en waar zij tegen aan lopen. In het bijzonder is door de VOC aandacht gegeven aan het innovatieve project BlueAssist door middel van deelname in de stuurgroep onder leiding van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. BlueAssist is een non-profit-model dat zijn oorsprong kent in Vlaanderen, waarbij mensen met een communicatieve handicap die normaal gesproken gebruik maken van het doelgroepenvervoer het reguliere openbaar vervoer kunnen gebruiken. Als BlueAssist blijkt te werken, dan levert dit een bijdrage aan de inclusieve samenleving en zorgt het voor een verminderde belasting van het doelgroepenvervoer. Verder is in het kader van innovatie aandacht geweest voor De Snelwegbus, een even slim als sympathiek idee voor een intercitybussysteem over snelwegen die woonwijken en bedrijventerreinen rechtstreeks verbindt met OV-knooppunten en op die manier een gat in het bestaande OV-aanbod opvult.



Externe overleggen

VNG-Commissie Milieu en Mobiliteit

In de VNG-Commissie Milieu, Energie en Mobiliteit worden de standpunten van de VNG voorbereid over deze onderwerpen. Binnen de commissie zijn vier portefeuillehouders verkeer en vervoer aangewezen. Dit zijn Lot van Hooijdonk (wethouder verkeer gemeente Utrecht), Filip van As (wethouder verkeer gemeente Zwolle), Harald Bouman (wethouder verkeer gemeente Eemshaven) en Tom de Bruijn (wethouder verkeer gemeente Den Haag). Aanvullend hierop is VOC-voorzitter Ed Rentenaar benoemd als adviseur openbaar vervoer. Op deze manier is de VOC bestuurlijk aangehaakt bij de besluitvorming van de VNG. De commissie wordt ondersteund door het cluster verkeer en vervoer van het VNG-bureau. Zij laten zich op hun beurt adviseren door het Intergemeentelijk VerkeersOverleg (IVO), clustercoördinatoren verkeer en vervoer van grotere gemeenten. Daarnaast speelt de VOC een rol in de advisering van de Commissie, zowel via het IVO als via het VNG-bureau als via de adviseurszetel. De VOC heeft de commissie op deze manier direct en indirect onder meer geadviseerd over toegankelijkheid, integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer en fietsparkeren op stations. De VOC is tevens aangehaakt bij de VNG-Commissie Gezondheid en Welzijn, waar VOC Dagelijks Bestuurslid Jannie Visscher lid van is. Dit komt van pas bij kwesties omtrent doelgroepenvervoer.

Overige stakeholders

De VOC heeft in 2015 deel genomen aan de volgende overleggroepen:

- Stichting Fiets en OV
- Informatiegroep Ruimte voor de Fiets
- Medegebruik Busbaan
- Intergemeentelijk Verkeersoverleg IVO
- Toegankelijkheid (Groep Utrecht)
- BISON Strategic Committee
- NS/VOC/lenM Poortjes OV-Chipkaart
- Stuurgroep Blue Assist

Daarnaast hebben stonden incidentele overleggen op de agenda met vertegenwoordigers van onder meer de volgende organisaties: gemeenten zijnde niet leden, Tweede Kamer, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, IPO, DOVA, VNG (Fysiek domein, sociale zaken, Europa), Europa Decentraal, CROW KpVV, vervoersbedrijven en adviesbureaus.

Website

De website van de VOC is sinds de start ondergebracht bij de VNG. De VOC had een pagina in de menustructuur van het beleidsonderwerp verkeer en vervoer. In 2015 is daar verandering in gekomen en per 1 januari 2015 draait de website van de VOC geheel zelfstandig. De aanleiding hiervoor was het besluit van het Dagelijks Bestuur dat genomen is op basis van extern advies van een internetmarketingbureau in 2014. Het bureau adviseerde onder meer dat het voor de vindbaarheid, de zichtbaarheid en de profilering van de VOC raadzaam zou zijn om een eigen website met eigen huisstijl te ontwikkelen.

De nieuwe website heeft de volgende kenmerken (sterretje: ook in de voorgaande versie aanwezig):

- beheer van de website valt onder de verantwoordelijkheid de VOC
- technische ondersteuning door externe web-ontwikkelaar
- vormgeving geheel in huisstijl van de VOC
- inhoud direct te plaatsen door de VOC
- functionaliteiten: nieuws, standpunten*, publicatiemateriaal*, VOC-info*, ledeninformatie, congresinfo en praktijkvoorbeelden; uit te breiden met o.a. blog
- koppeling met het VOC Extranet
- desktopversie en mobiele versie

Buiten de gedachte dat de VOC zich met de nieuwe website beter profileert op het internet, biedt de “achterkant” van de website de functionaliteit aan het VOC-secretariaat om aanpassingen door te voeren. Dit geldt zowel voor de inrichting van de website, als voor de inhoudelijke actualisatie. De nieuwe website geeft de secretaris de mogelijkheid om op eenvoudige wijze berichten en documenten te plaatsen die vervolgens direct online staan. Dit maakt het onderhouden van de website minder bewerkelijk dan voorheen, toen de communicatie-afdeling van de VNG een opdracht moest worden gegeven om zaken online te zetten. Verder is de website overzichtelijker geworden en oogt de website modern. Het internetadres is ongewijzigd gebleven (www.vocgemeenten.nl) waardoor voor de migratie van de oude naar de nieuwe website geen speciale communicatie nodig was.



VOC WERKBEZOEK ARNHEM: TROLLEY ALS SLIM LAADSYSTEEM EN LEUKE ONTMOETINGEN

Woensdag 17 februari vond een werkbezoek plaats van de VOC aan de gemeente Arnhem. Hiervoor waren ook externe partijen uitgenodigd. Met een dertigtal deelnemers vanuit verschillende geledingen hebben we kennis...

[LEES MEER](#)

PUBLICATIES

[Verslag VOC Symposium 2015](#)
[VOC-brochure voor Provinciale Staten 2015](#)
[Verslag VOC Symposium 2014](#)
[Vervoerregio's voor OV en doelgroepenvervoer](#)
[Wensen voor de hoofdrailconcessie](#)
[Uitgangspunten openbaar bestuur en openbaar vervoer](#)

Vereniging Openbaar Vervoer Centrumgemeenten

De VOC behartigt de belangen van gemeenten met een centrumfunctie in het openbaar vervoer. De VOC is hun kennis-, contact- en lobbynetwerker en bewaakt de belangen van de steden bij andere overheden, vervoerders en gebruikers. [MEER OVER DE VOC](#)

Het laatste nieuws

VOC ONDERZOEKT UITBREIDING NAAR VERKEER EN VERVOER



Aanleiding De VNG heeft onlangs besloten om de activiteiten voor de ondersteuning van gemeenten op het gebied van verkeer en vervoer te sterk terug te schrijven. Binnen de VNG-organisatie heeft... [LEES MEER](#)



GRONINGEN TREEDT TOE TOT VOC



Vereniging Openbaar Vervoer Centrumgemeenten

De VOC behartigt de belangen van gemeenten met een centrumfunctie in het openbaar vervoer. De VOC is hun kennis-, contact- en lobbynetwerker en bewaakt de belangen van de steden bij andere overheden, vervoerders en gebruikers. [MEER OVER DE VOC](#)

Het laatste nieuws

VOC ONDERZOEKT UITBREIDING NAAR VERKEER EN VERVOER



Aanleiding De VNG heeft onlangs besloten om de activiteiten voor de ondersteuning van gemeenten op het gebied van verkeer en vervoer te sterk terug te schrijven. Binnen de VNG-organisatie heeft... [LEES MEER](#)



GRONINGEN TREEDT TOE TOT VOC

De VOC heet de gemeente Groningen van harte welkom als aspirant-lid. Het proeflidmaatschap geeft de gemeente Groningen de mogelijkheid om te bekijken of de VOC van toegevoegde waarde is voor... [LEES MEER](#)

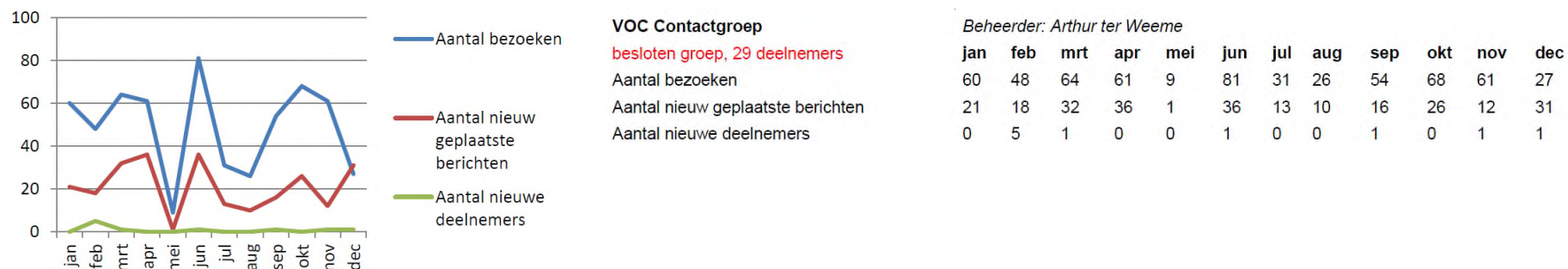


VOC WERKBEZOEK ARNHEM: TROLLEY ALS SLIM

Informatievoorziening voor de leden

VOC Extranet

Het ROM-netwerk is het intergemeentelijke ruimtelijke ordening- en milieunetwerk van de VNG en is sinds enkele jaren actief. Sinds ook het onderwerp mobiliteit onderdeel uit maakt van het ROM-netwerk heeft de VOC zich ook een plaatsje verworven. Daarvoor is een besloten groep aangemaakt waartoe alleen de Contactgroepleden van de VOC toegang hebben. We noemen dit ook wel het “VOC Extranet”.¹ Daarnaast kunnen Contactgroepleden zich, net als alle andere beleidsambtenaren van gemeenten werkzaam in het ruimtelijke domein, gebruik maken van andere subgroepen op het ROM-netwerk die voor hen relevant zijn. De secretaris is als beheerder van de VOC-Contactgroep op het ROM-netwerk, het VOC Extranet, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud en actualisatie. Tegelijkertijd is ieder Contactgroeplid van de VOC vrij om stukken te plaatsen, discussies te voeren en uiteraard alle beschikbare informatie te raadplegen. Net als in het afgelopen jaar is in 2015 veelvuldig van het VOC Extranet gebruik gemaakt. Niet alleen door de secretaris voor het plaatsen van oproepen over bijeenkomsten, maar de Contactgroepleden weten het digitale platform ook te vinden om vragen neer te leggen voor hun collega's in het land.



Het VOC Extranet voor de Contactgroep is in het afgelopen jaar 590 keer bezocht. Per Contactgroeplid komt dat neer op een gemiddelde van 20 keer per jaar. Daarbij zijn iets meer dan 250 berichten geplaatst, wat een maandgemiddelde oplevert van bijna 21. Het gebruik (naar aantal bezoeken) van het VOC Extranet is in 2015 ten opzichte van het jaar daarvoor gedaald met 6%. Deze afname laat zich, net als de forse toename in 2014 ten opzichte van het voorgaande jaar, moeilijk verklaren. Wellicht speelt een vertroebeling van de dossiers een rol (items worden wisselend geplaatst onder “dossiers” of “discussie”), waarbij het geheel aan overzichtelijkheid heeft moeten inboeten.²

¹ Voor het Dagelijks Bestuur is op het ROM-Netwerk tevens een besloten groep aangemaakt. In tegenstelling tot de pagina voor de Contactgroep beperkt zich dit tot de plaatsing van stukken voor vergaderingen. Vanwege deze beperkte functionaliteit en dito gebruik worden statistieken over dit onderdeel niet opgenomen in de rapportage over het VOC Extranet.

² Dit zou in 2016 in een opschoonactie worden verholpen.

Vrijdagmiddagmail

Naast de kennisuitwisseling tijdens vergaderingen van de Contactgroep, het Dagelijks- en het Algemeen Bestuur en het jaarlijkse symposium voorziet de VOC haar leden van informatie over het openbaar vervoer via een periodieke nieuwsbrief. In de “Vrijdagmiddagmail” geeft de secretaris een reflectie op belangrijke actualiteiten binnen het domein van het openbaar vervoer en brengt hij verslag uit van vermeldenswaardige door de VOC ondernomen acties. Het overgrote deel van de nieuwsbrief wordt gevuld met krantenberichten over het openbaar vervoer. De leden van de VOC geven aan groot belang te hechten aan de nieuwsvoorziening via de Vrijdagmiddagmail en daarom is ook in 2015 door de secretaris veel tijd besteed aan het opstellen van de Vrijdagmiddagmails.

De Vrijdagmiddagmail wordt aangeboden aan de leden van het Algemeen Bestuur en de Contactgroep van de VOC. Daarnaast is een aantal VNG-medewerkers abonnee (communicatie, informatiebeheer, mobiliteitsbeleid, sociale zaken) en ontvangen Europa Decentraal en CROW KpVV enkele exemplaren op naam. In 2015 verscheen de Vrijdagmiddagmail 40 keer, een vijftal exemplaren meer dan in 2013 en 2014 en vormen samen zo'n 600 pagina's met OV-nieuws.



Interne zaken

De Leden

Het aantal leden in 2015 is onveranderd gebleven ten opzichte van het jaar ervoor. Het in het vorige jaarverslag aangekondigde uittreden van Maastricht is in 2015 geëffectueerd, maar we hebben de gemeente Barneveld mogen verwelkomen als volwaardig lid. We hebben in 2015 daarnaast een nieuw aspirant-lid mogen verwelkomen: de gemeente Arnhem. De gemeente Groningen heeft tevens in 2015 aangekondigd aspirant-lid te worden, maar dit zou pas in 2016 worden geformaliseerd.

De VOC had in 2015 de volgende twintig leden: Alkmaar, Alphen aan den Rijn, Almelo, Almere, Amersfoort, Apeldoorn, Barneveld, Breda, Deventer, Dordrecht, Eindhoven, Enschede, Gouda, Haarlem, Hengelo, Hilversum, Leeuwarden, Leiden, Lelystad, en Tilburg. Aspirant-leden waren Arnhem en Haarlemmermeer. Hiermee vertegenwoordigt de VOC grofweg drie miljoen inwoners. Onze totale doelgroep telt ongeveer 5 miljoen inwoners.

Dagelijks Bestuur

Het Dagelijks Bestuur vormt de tactische laag van de VOC en neemt binnen de kaders die het Algemeen Bestuur meegeeft besluiten over de lobbyinzet, dienstverlening en invulling van de platformfunctie. Het Dagelijks Bestuur is sinds het aantreden van de leden halverwege 2014 ongewijzigd gebleven en bestond in 2015 uit Ed Rentenaar (Lelystad, InwonersPartij), Mario Jacobs (Tilburg, GroenLinks), Jannie Visscher (Eindhoven, SP) en Rik van der Linden (Dordrecht, ChristenUnie).



Algemeen Bestuur

Het Algemeen Bestuur van de VOC wordt gevormd door de wethouders verkeer en vervoer van de gemeenten die lid zijn van de VOC. De bezetting van ons Algemeen Bestuur is als gevolg van de gemeenteraadsverkiezingen drastisch veranderd. Van de twintig leden keerden slechts zeven terug. Het Algemeen Bestuur heeft in 2015 twee maal vergaderd. Beide vergaderingen bestonden uit een schriftelijke ronde. Het Algemeen Bestuur heeft in deze vergaderingen het (financieel) jaarverslag 2014, het werkplan en de begroting 2015 vastgesteld. Daarnaast heeft het Algemeen Bestuur het werkplan 2016 en de bijbehorende strategische thema's voor vastgesteld.

VOC Algemeen Bestuur 2015



Ed Rentenaar, Lelystad (vz)



Hans van Agteren, Enschede



Boaz Adank, Breda



Frits Huis, Almere



Floris Voorink, Hilversum



Jan Bron, Hengelo



Jan Nagengast, Alkmaar



Hans Buijtelaar, Amersfoort



Jannie Visscher, Eindhoven



Rik v/d Linden, Dordrecht



Thea Koster, Leeuwarden



Mario Jacobs, Tilburg



Cora-Yfke Sikkema, Haarlem



Hans van Daalen, Barneveld



Johan Kruithof, Apeldoorn



Hilda Niezen, Gouda



Robert Strijk, Leiden



Liesbeth Grijzen, Deventer



Irene ten Seldam, Almelo



Tjeerd Hoekstra, Alphen ad R

Contactgroep

De ambtelijke adviesgroep van de VOC, Contactgroep, bestaat uit beleidsmedewerkers van de aangesloten gemeenten met openbaar vervoer in de portefeuille. Actieve deelname aan de vergaderingen en het digitale netwerk is afhankelijk van de mogelijkheden die de Contactgroepleden hebben in relatie tot hun werkzaamheden voor de gemeente. Ongeveer de helft van de leden van de VOC voorziet in een Contactgroeplid dat geregeld deelneemt aan de vergaderingen en van zich laat horen via het digitale circuit.

De Contactgroep is in 2015 vijf maal bijeen gekomen. Onderwerpen op de agenda waren VOC-zaken zoals communicatie, ledenbeleid en de voorbereiding van het jaarsymposium, taxiregelgeving, de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer, gratis openbaar vervoer, Beheerplan ProRail, wayfinding, ontwerpmethode voor stedelijk verkeer, internationaal busvervoer, fietsparkeren op stations en medegebruik van de busbaan. Daarnaast is bij elke vergadering tijd ingeruimd voor de uitwisseling van de stand van zaken van openbaarvervoerprojecten en beleidszaken in stad en regio, toegelicht door de aanwezige Contactgroepleden. Dit onderdeel laatste wordt door de Contactgroepleden als bijzonder nuttig ervaren en het verslag er van biedt tevens voor het Dagelijks Bestuur inzicht in de OV-ontwikkelingen in de steden. We waren in 2015 met de Contactgroep te gast bij de gemeenten Breda, Hengelo, Schiedam en Alkmaar en bij CROW KpVV in Utrecht. Tijdens de Contactgroepvergaderingen hebben Saxion Hogeschool (oud Staatssecretaris Michel van Hulten), NS, BlueAssist, KNV, Ministerie van IenM, Windesheim Hogeschool, verscheidene adviesbureaus en projectleiders van gemeenten presentaties verzorgd.

De Contactgroep is er om elkaar te informeren, gastsprekers te ontvangen voor informatie over wetgeving en ontwikkelingen, maar ook om standpunten voor te bereiden. Zo is in 2015 onder meer door het Dagelijks Bestuur een standpunt geactualiseerd over het medegebruik van de busbaan naar aanleiding van de besprekingen in en advies van de Contactgroep.



Het laatste nieuws

Home > Blog > Standpunten > Medegebruik busbaan: een kwestie van lokaal maatwerk

MEDEGEBRUIK BUSBAAN: EEN KWESTIE VAN LOKAAL MAATWERK

Busbanen zijn er speciaal voor de kwaliteit en snelheid van het openbaar vervoer. Daarom zijn gemeenten terughoudend bij het openstellen van busbanen voor andere voertuigen dan de lijnbus. Toch worden er bovenop de wettelijke uitzonderingen voor hulpdiensten soms ook andere voertuigen toegelaten. Welke afwegingen liggen ten grondslag aan het wel of niet toestaan van andere voertuigen op de busbaan? De VOC zet deze voor u op een rij. Daarnaast gaan we apart in op de categorie touringcars.

Belangenafweging gebruik van de busbaan

Veel van de busbanen in ons land zijn uitsluitend bestemd voor de lijnbus, ofwel een voertuig dat dienst doet als openbaar vervoer. Uitzondering hierop vormen de hulpdiensten, die dankzij landelijke regelgeving gebruik

Secretaris

De secretaris opereert als spin in het VOC-web. Hij fungeert als beleidsadviseur in de ondersteuning en advisering van de Contactgroep, het Algemeen Bestuur en het Dagelijks Bestuur, maar treedt ook in de rol van communicatieadviseur in werkzaamheden voor de website of in het contact met de media, maakt interne stukken als het jaarverslag op en is verantwoordelijk voor de continuïteit van de VOC. En niet te vergeten, de VOC-secretaris wordt ook ingezet als lobbyist. Ook in 2015 werd van de secretaris op alle fronten actie vereist, getuige ook de inhoud van dit jaarverslag. Ongeveer de helft van de tijd besteedt de secretaris aan werkzaamheden in de werkomgeving die wordt afgenomen van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de andere helft is de secretaris te vinden bij de Rijksoverheid, kennisorganisaties zoals CROW of RVO, andere koepel- en belangenorganisaties, bij kennisbijeenkomsten of natuurlijk bij de leden.

Secretariaat

Het VOC-secretariaat is sinds jaar en dag ondergebracht bij de Vereniging van Nederlandse gemeenten aan de Nassaulaan in Den Haag. Voor 2015 gold net als voor de voorgaande jaren dat dit een uitstekende plek biedt voor de dagelijkse werkzaamheden van de secretaris. De secretaris functioneert binnen de Beleidsafdeling Fysieke Leefomgeving inhoudelijk zelfstandig, maar is door de samenwerking met de collega's van het cluster mobiliteit van de VNG betrokken bij allerlei onderwerpen die van invloed zijn op het openbaar vervoer en vice versa. Dit zorgt er tevens voor dat de standpunten van de VOC direct gehoor krijgen bij de VNG. Ook de relatie met de (leden van de) bestuurlijke VNG-Commissie Milieu en Mobiliteit kan hierdoor goed worden onderhouden, wat niet alleen bijdraagt aan de verspreiding van het geluid van de VOC, maar ook een stimulerende functie heeft ten aanzien van de positie van de voorzitter van de VOC in relatie tot de Commissie. Het positieve effect van de samenwerking op de werkvloer tussen de VOC en de VNG wordt door beide partijen onderschreven.

De VOC is op twee dossiers woordvoerder namens de VNG. In de Stichting Fiets en Openbaar Vervoer (SFOV) is de bestuurszetel officieel voorbehouden aan de VNG. Echter, de secretaris is namens de VNG gemandateerd om zitting te nemen in de SFOV. Dat betekent dat wanneer bestuurlijk draagvlak is vereist, de VOC-secretaris de VNG-Commissie Milieu, Energie en Mobiliteit raadpleegt. Dit stemt de secretaris af met de portefeuillehouder van het Dagelijks Bestuur van de VOC en de voorzitter van de VOC. Het tweede dossier dat namens de VNG wordt opgepakt is Europese mobiliteit. De secretaris is dossierhouder van dit onderwerp namens de afdeling Fysieke Leefomgeving van de VNG. Ook hiervoor geldt dat standpuntvorming de formele route van de VNG volgt. Zowel het SFOV-dossier als het Europese dossier levert de VOC waardevolle kennis en een idem netwerk op dat deze de werkzaamheden "om niet" voor de VNG ruimschoots rechtvaardigen. Daarnaast zorgt deze constructie voor meer zichtbaarheid van de VOC voor het VNG-bureau en voor de VNG-Commissie Milieu, Energie en Mobiliteit.

Een secretariaatszaak waar in 2015 extra aandacht aan is gegeven is de werving van nieuwe leden. In nauwe samenwerking met het Dagelijks Bestuur en de Contactgroep zijn gemeenten benaderd en aangeboden om een jaar lang lidmaatschap te proberen zonder enige (financiële) verplichtingen. Dit heeft geleid tot kennismakingen met gemeenten waar de VOC nog geen verbinding mee had, maar ook tot een paar geïnteresseerde gemeenten (zie onder kopje "de leden").