

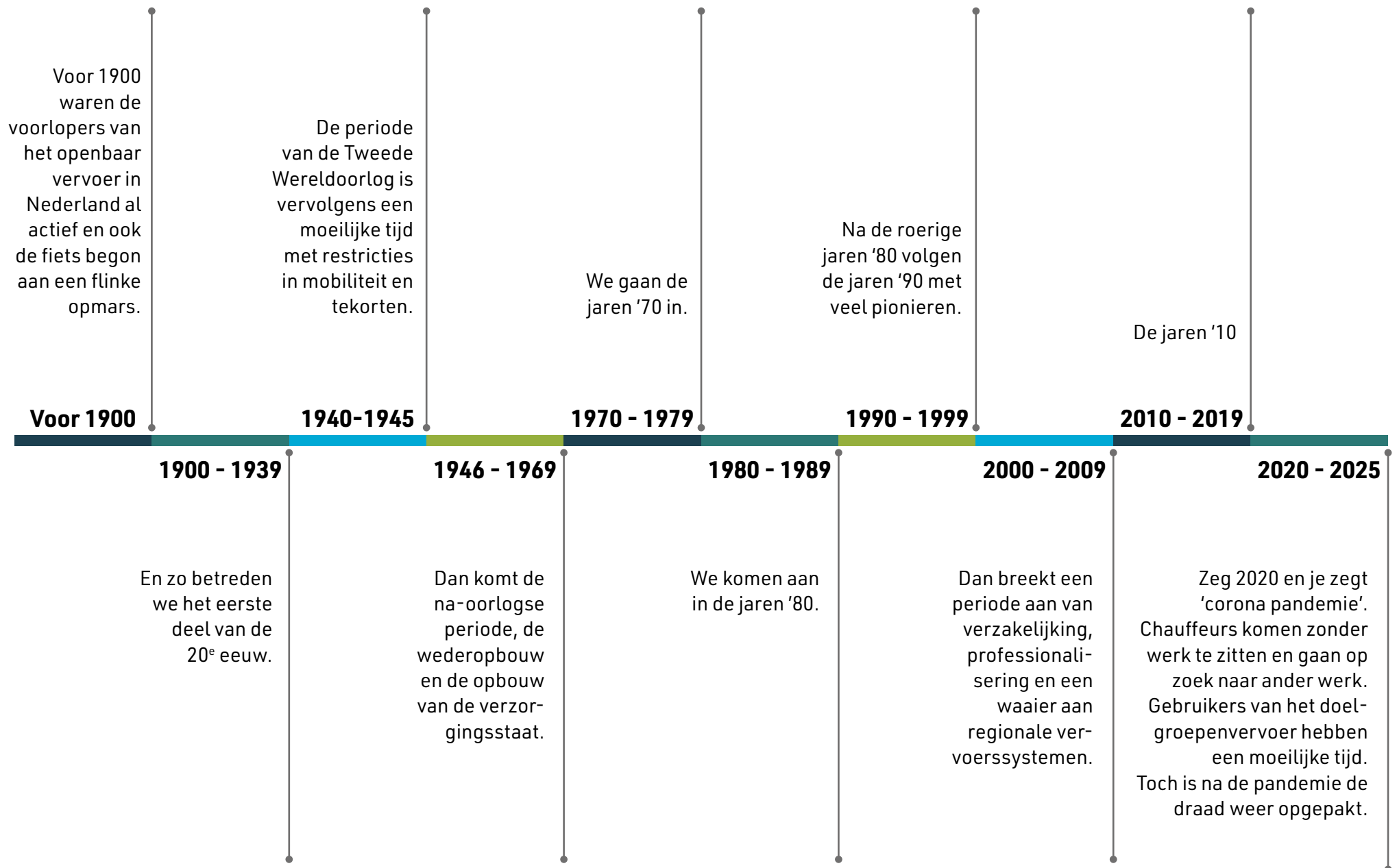
HET ONTSTAAN VAN DOELGROEPENVERVOER

Door Angela van der Kloof bij het congres *Publieke Mobiliteit - van verkenning naar toepassing*, in opdracht van AIM, Ministerie van IenW en VDVN.



Doelgroepenvervoer is een systeem van georganiseerd collectief vervoer voor mensen die zich niet met het reguliere openbaar vervoer of andere vervoermiddelen kunnen verplaatsen.

DIT VERHAAL BESTAAT UIT 10 PERIODEN.



Voor 1900

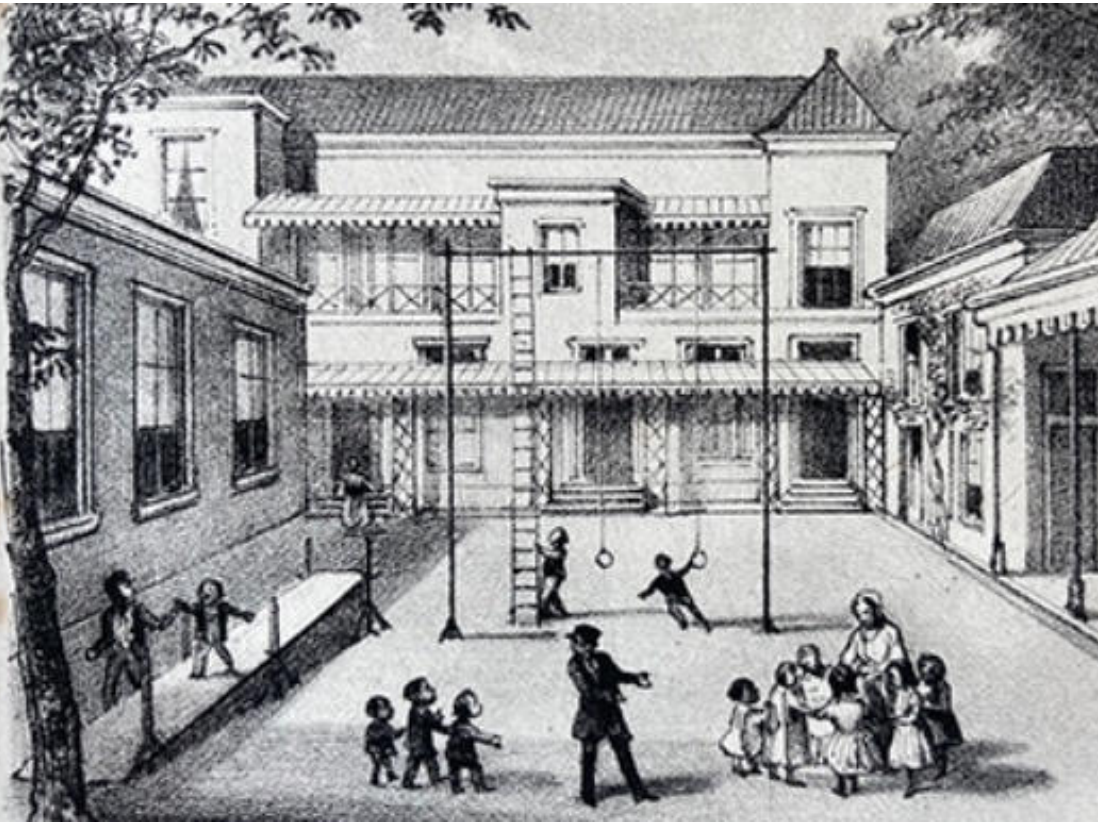
Voor 1900 waren de voorlopers van het openbaar vervoer in Nederland al actief en ook de fiets begon aan een flinke opmars.



Bron: rijksmuseum.nl

We kijken hier naar de voorloper van de huidige taxi, rond 1880. Dit voertuig werd een "aapje" genoemd. De Amsterdamsche rijtuigvereniging had deze klaarstaan op de pleinen en er waren stallen in de stad. Deze stallen zijn op dan al aangesloten op het telefoonnet zodat deze 'aapjes' ontboden kunnen worden.

Voor 1900



Bron: www.leidenpedagogiekblog.nl/articles/tijdloos-autisme

Voor kinderen met een beperking ontstaan in deze tijd mogelijkheden om naar school te gaan.

We zien hier een afbeelding van de eerste Idiotenschool in 1855.



Bron: Beeldbank Historische Vereniging Avereest

Tegelijkertijd worden mensen 'opgevoed' tot gedisciplineerde arbeiders met een deugdzaam leven. Dit kon gaan om criminelen, maar ook om mensen met psychische aandoeningen.

Zij wonen en werken in een zogeheten Rijksopvoedingsgesticht.

1900 - 1939

En zo betreden we het eerste deel van de 20e eeuw.



Bron: Het Utrechts Archief

In 1920 wordt de Lager Onderwijswet ingevoerd met de schoolplicht. Er is sprake van een vervoersvergoeding die door de gemeente wordt verstrekt. Elke aanvraag wordt in de gemeenteraad behandeld en ouders moeten 60 dagen op een besluit wachten. Ook is er in dit jaar de Wet buitengewoon onderwijs, die het speciaal onderwijs regelt. Er gaat weinig geld naartoe en vervoer wordt in deze wet niet genoemd.

1900 - 1939



Bron: Nationaal Archief / Spaarnestad Photo

In deze eerste decennia van de 20^e eeuw beginnen taxi's echt op te komen, zoals deze taxi met chauffeur voorop.



Bron: Noord-Hollands Archief / Beeldcollectie van de gemeente Haarlem

Als in de jaren '30 de crisis toeslaat, zijn er steeds meer werklozen die taxichauffeur worden en diverse familiebedrijven stammen nog uit deze tijd. Er ontstaat een wildgroei in de branche. Dit leidt er toe dat in 1938 de Wet Personenvervoer ingevoerd wordt. Vanaf dan is er een vergunningensysteem voor taxivervoer en besloten busvervoer. Iedere gemeente is verantwoordelijk voor de vergunningen aan hun taxibedrijven.

1940 - 1945

De periode van de Tweede Wereldoorlog is vervolgens een moeilijke tijd met restricties in mobiliteit en tekorten.



Bron: Noord-Hollands Archief / Beeldcollectie van de gemeente Haarlem

Auto's, vrachtauto's en taxi's worden gevorderd en er zijn creatieve vervoerssystemen nodig, zoals deze tandemtaxi.

1940 - 1945



Bron: Noord-Hollands Archief / Beeldcollectie van de gemeente Haarlem

Brandstoftekorten zorgen ervoor dat taxi's gaan rijden met een grote gastank op het dak.

1946 - 1969

Dan komt de na-oorlogse periode, de wederopbouw en de opbouw van de verzorgingsstaat.



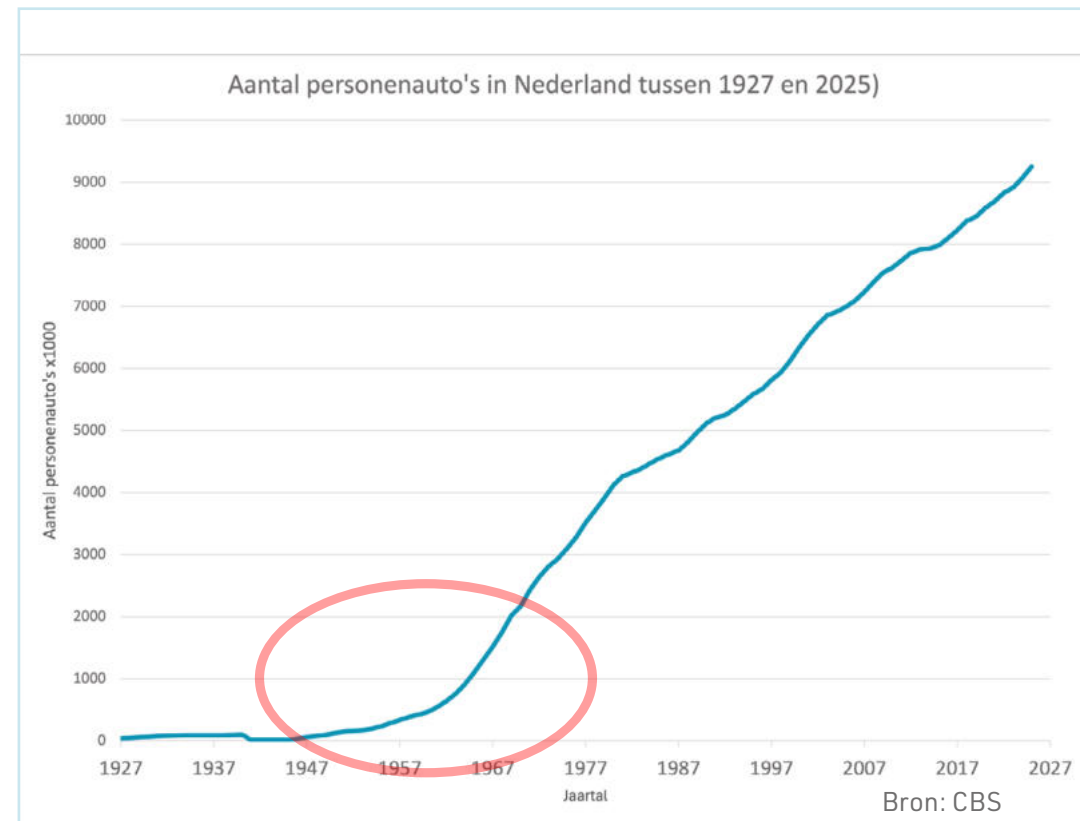
Bron: Noord-Hollands Archief / Beeldcollectie van de gemeente Velsen

De taxibranche maakt een grote groei door. Ziekenvervoer en leerlingenvervoer wordt ook door de taxibedrijven verzorgd.

1946 - 1969



Het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer blijft in deze periode vrijwel gelijk, in tegenstelling tot de stijging in reizigerskilometers in het personenvervoer.



Het aantal personenauto's neemt namelijk enorm toe van zeer weinig auto's net na de oorlog, tot zo'n 2 miljoen eind jaren '60.

1946 - 1969



Specifieke aandacht en zorg voor mensen met een beperking ontwikkelt zich verder en in 1947 wordt de eerste mytylschool opgericht in Amsterdam.

Bron: Nationaal Archief / Fotograaf
J. van Eijk, Spaarnestad Photo

1946 - 1969



Bron: Nationaal Archief / Fotocollectie Anefo

De eerste grootschalige inzamelingsactie op televisie in 1962 heeft grote invloed op de publieke beeldvorming over mensen met een beperking. Met een wervelende show met Mies Bouwman wordt er geld ingezameld voor 'Het Dorp', een woongemeenschap voor mensen met een ernstige lichamelijke handicap.

1946 - 1969



Bron: Nationaal Archief / Fotocollectie Anefo

Dan in 1968 voert Minister Veldkamp de AWBZ in: de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten. Deze regelt de financiering van langdurige zorg voor onverzekerbare gezondheidsrisico's. Het wordt het fundament voor de Nederlandse zorg voor mensen met een beperking.



1970 - 1979 We gaan de jaren '70 in.



Bron: Noord-Hollands Archief / Collectie van foto's van de gemeente Beverwijk

De taxibranche blijft in deze periode een dynamische branche, met ook ambulance taxi's. Bij veel taxibedrijven heeft men een garage, een benzinepomp, of een kroeg. Het is 24 uur op en af. Chauffeurs komen thuis afrekenen met een praatje en een kop koffie.

1970 - 1979



Bron: Nationaal Archief / Fotograaf Rob C. Croes, Anefo

Maar er zijn net als nu verschillen tussen regio's, en in de grote steden zijn Taxi Centrales te vinden, zoals hier in Amsterdam.

1970 - 1979



Bron: Nationaal Archief / Fotograaf Rob Bogaerts, Anefo

We komen in deze tijd al proberen tegen om alternatieven te vinden voor openbaar vervoer lijnen die onvoldoende passagiers hebben. Zoals de proef in Amsterdam met de zogeheten 'lijntaxi' bij het eindpunt van lijn 1.

1970 - 1979



Intussen beginnen mensen met een beperking zich steeds meer te organiseren en zij laten van zich horen met protesten waarin zij hun recht op participatie opeisen.

In 1976 wordt de gemeente verantwoordelijk om naar speciaal onderwijs een vervoervergoeding te geven.

1970 - 1979



Bron: Nationaal Archief / Fotograaf Bert Verhoeff, Anefo

En in 1977 geeft Minister Westerterp in Berkwoude het startstein voor de eerste buurtbus.



1980 - 1989

We komen aan in de jaren '80.



1981 wordt door de Verenigde Naties uitgeroepen tot "Internationaal Jaar Van Gehandicapten".



Bron: Lisette de Lijster de Raadt

En Lisette de Lijster de Raadt* werkt al jong mee in het familiebedrijf. Ze vertelde mij in een interview over gele bonnen en 'soosritten'.

[* Lisette is de voorzitter van de VDVN]

1980 - 1989

Raad voor Bejaardenaangelegenheden Korting Taxi-ritten voor 65-plussers
(Leeuwarder Courant 26-9-1979)

Taxi-reductie 65+ werd in Leeuwarden geen succes
(Leeuwarder Courant 18-3-1981)

Taxi voor bejaarden in Velp op de bon
(Nederlands Dagblad 18-1-1979)

Taxi reductie voor Pas-65 is een succes
(De Telegraaf 10-2-1979)

65-plussers met korting in taxi
(Nederlands Dagblad 11-2-1981)

Dit verwijst wellicht naar de Taxibonboekjes voor ouderen die al in 1979 in enkele steden ingevoerd werden en waar men in de jaren '80 mee doorging. Deze bonboekjes gaven 15% korting: f 42,50 in plaats van f 50,00 voor 10 ritten.

In de kranten is te lezen dat het in Den Haag een succes is, maar in Leeuwarden vinden ouderen het te duur; het is onhandig dat het alleen te gebruiken is buiten de spits; en het bestaan van de bonboekjes is niet bekend genoeg.



Bron: Groninger Archieven / Bureau Voorlichting gemeente Groningen

Ouderen en mensen met een beperking hadden ook andere mogelijkheden dan het nemen van een taxi, zoals deze man met invalidenbrommer.

1980 - 1989



Bron: Nationaal Archief / Fotograaf Rob C. Croes, Anefo

En dan komt er in korte tijd een serie protesten tegen de afbraak van sociale zekerheden:
Hier een demonstratie tegen WAO verslechtingen.

1980 - 1989



Bron: Nationaal Archief / Fotograaf Rob C. Croes, Anefo

Een demonstratie van patiëntenorganisaties tegen verhoging van de eigen bijdrage AWBZ.

1980 - 1989



Bron: Nationaal Archief / Fotograaf Rob C. Croes, Anefo

Invaliden protesteren tegen slechte toegankelijkheid van het Centraal Station in Amsterdam

1980 - 1989



Bron: Nationaal Archief / Fotograaf Rob Croes, Anefo

Leerlingen van het Buitengewoon Onderwijs demonstreren tegen bezuinigingen op het vervoer voor gehandicapten.

1980 - 1989



Bron: Nationaal Archief / Fotograaf Rob Bogaerts, Anefo

Leerlingen van het Buitengewoon Onderwijs demonstreren tegen bezuinigingen op het vervoer voor gehandicapten.

1980 - 1989



Ook blokkeert een groep van twintig jongeren met een handicap spoor 11 van station Utrecht Centraal om de eisen van toegankelijk ov kracht bij te zetten. Deze actie geeft wellicht een extra zetje, want een paar maanden later ...

1980 - 1989



Rolstoelgebruikers hebben samen met de fabrikant en NS'ers deze spoorvlinder, een rolstoellift, getest. Als de NS een positieve beslissing neemt over de aanschaf van dit soort liften, zullen deze na een uitgebreide testperiode op de perrons worden geplaatst.

(Nederlands dagblad, 17 maart 1988)



Bron: Nationaal Archief / Fotograaf: Rob Croes, Anefo

... testen rolstoelgebruikers samen met de fabrikant en de NS de rolstoellift.

In de metro is dit beter geregeld.



WETTEN EN REGELINGEN

- 1984 Vergunningverlening voor taxi's wordt provinciale verantwoordelijkheid.
- 1987 gemeenten kunnen hun uitgaven aan leerlingenvervoer niet meer declareren bij het rijk. De middelen worden voortaan aan het gemeentefonds toegevoegd.
- 1987 eerste modelverordening leerlingenvervoer van de VNG.
- 1988 Wet personenvervoer.



1990 - 1999

Na de roerige jaren '80 volgen de jaren '90 met veel pionieren.



Bron: <https://www.dnb.nl>

Het is goed te weten dat tot deze tijd mensen met een beperking 3.000 gulden per jaar krijgen om hun vervoer zelf te regelen (via de AWBZ). De Tweede Kamer wil dit bedrag in 1991 halveren, maar deze bezuiniging gaat niet door.

1990 - 1999



Bron: Het Flevolands Archief / fotograaf Jan Blom

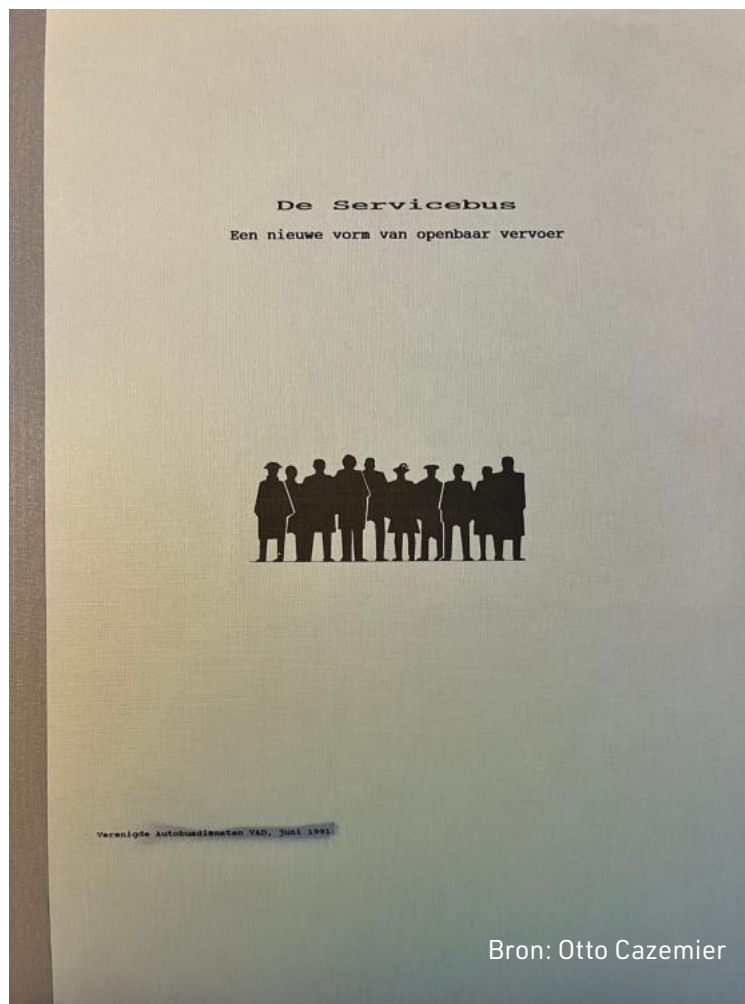
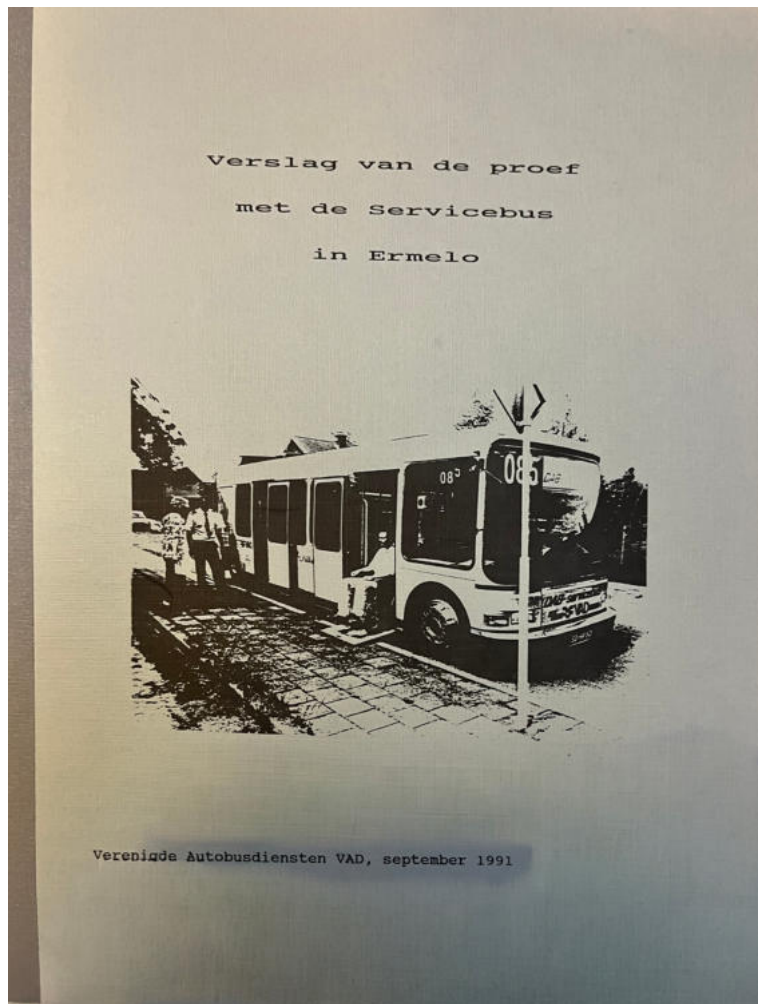
Intussen rolt de NS de treintaxi uit.
Dit is een revolutionair concept omdat je een zitplaats kan huren
in plaats van de hele taxi.
Het oorspronkelijke tarief is 5 gulden per rit.



Bron: wikimedia/Jan Oosterhuis

En dan in 1993 wordt de eerste Railhopper geleverd, die uitgerust is met een
rolstoellift.

1990 - 1999



De busondernemingen zitten ook niet stil.

Er zijn bijvoorbeeld proeven met de Servicebus in Ermelo.

De lage vloerbus was nog onbekend en mensen uit de bejaardentehuizen kwamen met tranen in de ogen de bus in om een ritje te maken.

Tegelijkertijd doen Diepens & Okkema (wat nu Mobycon en Forseti is), onderzoek naar vrijwilligersvervoer voor ouderen, voor het ministerie van CRM. Zij praten mee over het invoeren van een nieuwe wet, de Wet Voorzieningen Gehandicapten en spreken met alle partijen in de Achterhoek, waarbij Wim Peters van de Gehandicapten Raad een cruciale rol speelt.

Groot discussiepunt is, of mensen een vervoerbudget krijgen dat zij zelf kunnen besteden, of dat er een collectief aanbod komt. En of ouderen met een mobiliteitsbeperking ook gebruik moeten kunnen maken van deze wet.

Bron: Otto Cazemier

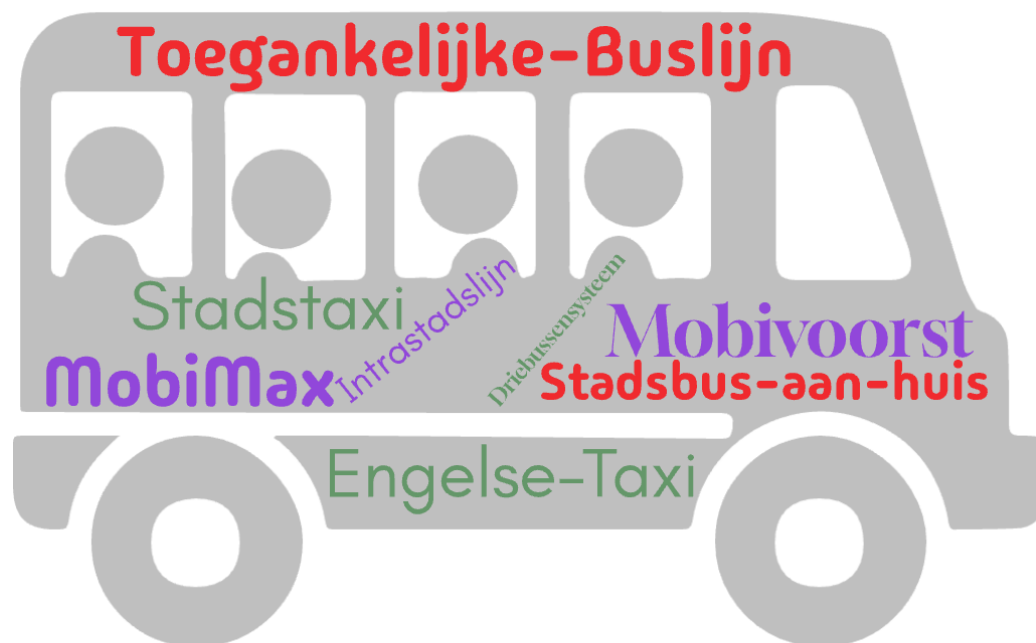


WETTEN EN REGELINGEN

- 1994 Wet Voorzieningen Gehandicapten.
- 1994 Engelse Taxi toegelaten op onze wegen.
- 1996 Invoering PGB.

In 1994 wordt de Wet Voorzieningen Gehandicapten (WVG) aangenomen, met de keuze voor het organiseren en aanbieden van collectief vervoer, ook aan ouderen. Daarmee is in één klap de doelgroep voor collectief vervoer veel groter geworden.

1990 - 1999



Een tijd van pionieren breekt aan.
Want hoe werkt een collectieve taxi?
Hoe kunnen combinatieritten gemaakt worden?
Welke bezettingsgraad kan er gehaald worden?
Diepens en Okkema voert diverse onderzoeken uit voor het Ministerie,
waaronder studies naar voorbeelden in Lund en Manchester.
Er worden systemen uitgetoetst, geleerd en uitgewisseld.



Bron: Otto Cazemier

Zo staat mijn collega Otto Cazemier in 1996 samen met PvdA wethouder Albert Bos van gemeente Eibergen bij de start van het project MobiMax op de foto.

1990 - 1999



HET NIEUWE

MOBIMAX:

OPENBAAR VERVOER

*voor iedereen die
gemakkelijk en
voordelig wil reizen!*

HOE WERKT MOBIMAX?

DE TARIEVEN

DE SPELRECELS



mobimax
da's pas vervoer!

65+?

DE NIEUWE
MOBIMAX DUS!
VORM VAN VERVOER
IN DE ACHTERHOEK

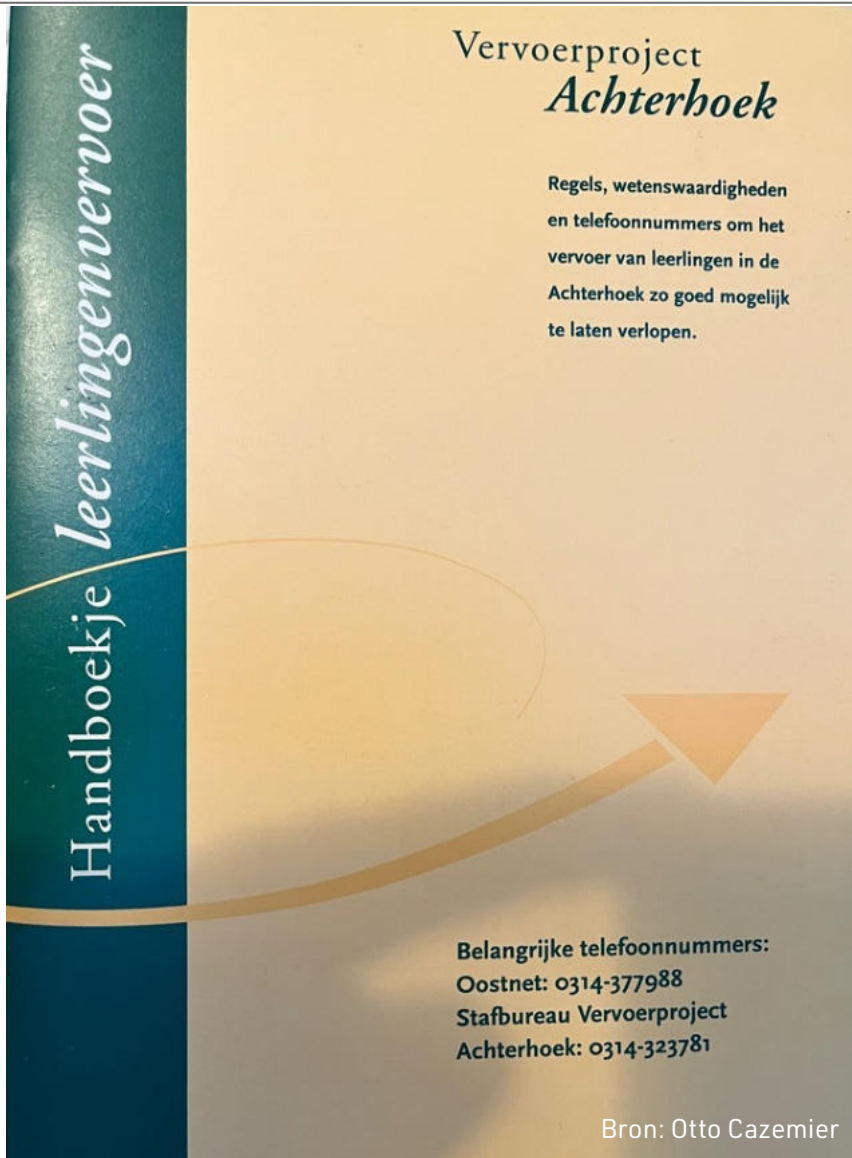


mobimax
da's pas vervoer!

Bron: Otto Cazemier

Omdat er weinig budget voor PR is gaat Otto met zijn ouders en kinderen naar de fotostudio en verschijnen zij op posters en folders.

1990 - 1999



In de Achterhoek verschijnt een 'handboekje' leerlingenvervoer.



In het jubileumboek van Taxi Overgaauw is te lezen dat zij in 1996 een aanbesteding voor het leerlingenvervoer verworven hebben. Zij breiden uit met 22 busjes.

1990 - 1999



C N° 893423

I. PERSOONLIJK CONTROLEBOEKJE VOOR DE BEMANNINGSLEDEN IN HET WEGVERVOER (WERKBOEKJE)

II. Land: NEDERLAND (NL)

III. Eerste dag van gebruik: 15-02 1999

IV. Laatste dag van gebruik: 18-04 1999

V. Naam, voornamen, geboortedatum en adres van de houder van het boekje: *Pieter de Lijster de Raadt*
23-12-1938
Officiersvliet 13 Zwijndrecht
Standplaats: *Zwijndrecht*

VI. Afgegeven door (naam, adres, telefoonnummer en eventueel stempel van de onderneming):
Zwijndrechtse Taxi Centrale
Burg. de Bruijnelaan 154 - 156
Postadres: Officiersvliet 13
3331 KL ZWIJNDRECHT
Tel. 078 - 124688 - 124430

Aard van het bedrijf:

STAATSUITGEVERIJ/S-GRAVENHAGE
gironr. 425300

Nadruk verboden

Bron: Lisette de Lijster de Raadt

A. Naam, voornaam van het bemanninglid: *P. de Lijster de Raadt* Originaal

B. WEEKSTAAT

C. Van *Maandag 22-2* t/m *Zondag 28-2* 1999

D. Dagen van de wekelijkse periode	E. Dagelijks werkblad nr.	F. Dagelijkse rusttijd (vak 12)	G. Rijtijd (vak 13)	H. a. Totale wachtijd	H. b. Totale duur verrichte arbeid (vak 15)	H. c. Totale duur van aanwezigheid op het werk	Aanvang diensttijd	Einde diensttijd
<i>Maandag</i>	<i>8</i>	<i>—</i>	<i>—</i>	<i>X</i>	<i>—</i>	<i>X</i>	<i>—</i>	<i>—</i>
<i>Dinsdag</i>	<i>9</i>	<i>—</i>	<i>—</i>	<i>X</i>	<i>—</i>	<i>X</i>	<i>—</i>	<i>—</i>
<i>Woensdag</i>	<i>10</i>	<i>19</i>	<i>5</i>	<i>X</i>	<i>5</i>	<i>X</i>	<i>13</i>	<i>18</i>
<i>Donderdag</i>	<i>11</i>	<i>20</i>	<i>4</i>	<i>X</i>	<i>4</i>	<i>X</i>	<i>13</i>	<i>17</i>
<i>Vrijdag</i>	<i>12</i>	<i>—</i>	<i>—</i>	<i>X</i>	<i>—</i>	<i>X</i>	<i>—</i>	<i>—</i>
<i>Zaterdag</i>	<i>13</i>	<i>20</i>	<i>4</i>	<i>X</i>	<i>4</i>	<i>X</i>	<i>13</i>	<i>17</i>
<i>Zondag</i>	<i>14</i>	<i>—</i>	<i>—</i>	<i>X</i>	<i>—</i>	<i>X</i>	<i>—</i>	<i>—</i>
I. Totaal van de wekelijkse periode:			<i>13</i>	<i>X</i>	<i>13</i>	<i>X</i>	<i>X</i>	<i>X</i>

J. Opmerkingen: *veel prive km i.v.m. overlijden schoonvader.*

K. Datum van de laatste wekelijkse rusttijd: *Zondag 28/2*

L. Handtekening van het bemanninglid: *[Handwritten Signature]*

M. Handtekening van de werkgever: *[Handwritten Signature]*

C N° 893423

Bron: Lisette de Lijster de Raadt

Qua werkwijze in de taxi is er nog niet veel veranderd.

Tijdstaten en rittenboekjes worden handmatig ingevuld.



1997 VASTSTELLING VERDRAG VAN AMSTERDAM DOOR DE EUROPESE UNIE

In artikel 13 is voor het eerst een verbod op discriminatie van gehandicapten opgenomen.

1990 - 1999



Personenvervoer van Morgen in het Land van Heusden en Altenaeen prijsvraag



Hoofdstuk 4

Inzendingen:

- 1) **Gebiedseigen**
 - Agrarisch opleidingscentrum samen met organisaties en inwoners uit het Land van Heusden en Altena.
- 2) **Consultants**
 - Goudappel Coffeng Adviseurs verkeer en vervoer (Deventer)
 - &Samhoud Traffic & Transport (Utrecht)
- 3) **Vervoerbedrijven**
 - PZN en BBA (Tilburg)
 - De Vier Gewesten (DVG Personenvervoer uit Tilburg)
- 4) **Kennisinstituten**
 - NHTV / DTV (Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer i.s.m. consultancy-afdeling uit Breda)
 - Technische Universiteit Delft Vakgroep Civiele Techniek

Bron: Mobycon

Uit de oude doos heb ik bij Mobycon nog een boekje boven water gekregen dat een weerslag is van een prijsvraag over personenvervoer in landelijk gebied, eind jaren '90.

Verschillende partijen zijn uitgenodigd om voorstellen te doen voor vervoersvormen die betaalbaar zijn en aansluiten op de vervoersbehoeften van inwoners.



2000 - 2009

Dan breekt een periode aan van verzakelijking, professionalisering en een waaier aan regionale vervoerssystemen.



WETTEN EN REGELINGEN

- 2000 Wet Personenvervoer
- 2003 Wet Gelijke Behandeling Gehandicapten en Chronisch zieken
- 2006 Voorbereiding wetgeving boordcomputer taxi
- 2007 Invoering WMO

In 2000 wordt de Wet Personenvervoer ingevoerd met als doel marktwerking in het openbaar vervoer te introduceren.

Vanaf nu moet het doelgroepenvervoer aanbesteedt worden. In Amsterdam breekt de 'taxi-oorlog' uit.

Met de grote verandering in manier van concurreren en juist ook de noodzaak om samen te werken, komen er nieuwe spelers in het veld zoals het Sociaal Fonds Taxi, als toezichthouder en kenniscentrum in de branche.

In 2003 wordt de Wet Gelijke Behandeling Gehandicapten en Chronisch zieken aangenomen.

Deze wet verbiedt discriminatie op grond van handicap of chronische ziekte op het terrein van arbeid, beroepsonderwijs en openbaar vervoer.

De wet treedt in werking op 1 december 2003, met uitzondering van de artikelen 7 en 8 over het openbaar vervoer!

Toegankelijk openbaar vervoer kan namelijk niet op korte termijn voor iedereen gerealiseerd zijn.

2000 - 2009



Bron: Noord-Hollands Archief / Fotograaf Kees Blokker

In 2007 wordt de WMO ingevoerd met als doel mensen in staat te stellen zo lang mogelijk zelfstandig thuis te blijven wonen. Dit heeft natuurlijk gevolgen voor de aantallen mensen die aanspraak maken op doelgroepenvervoer.



Het landschap van vervoerssystemen blijft in deze periode en tot op heden dynamisch meebewegen.



2006 UNITED NATIONS CONVENTION ON THE PROTECTION AND PROMOTION OF THE RIGHTS AND DIGNITY OF PERSONS WITH DISABILITIES

Dit VN-verdrag Handicap is wettelijk bindend.
Nederland ratificeert het verdrag in 2016

2010 - 2019

De jaren '10.



Bron: Mobycon

In dit decennium is er bij veel gemeenten en provincies aandacht voor het toegankelijk maken van bushaltes.

2010 - 2019



Ahmet met zijn schoolclubje kids Rotterdam, die hij vele jaren heeft vervoerd

Bron: Jubileumboek
Taxi Overgaauw

In het leerlingenvervoer wordt in 2014 een gevoelige bezuiniging van kracht. Vervoer naar voortgezet onderwijs wordt alleen nog bekostigd voor gehandicapte kinderen. Gemiddeld zitten er steeds minder kinderen in een taxibus.

Hier zien we een foto uit 2015 met 8 kinderen op de foto bij 1 bus. Tegenwoordig zitten er gemiddeld 5 kinderen in een taxibus.

Vergelijk dat met de jaren '90 toen er soms nog 13 of 14 kinderen in een bus zaten.

2010 - 2019



Terug naar 2016.

Het rapport "De vloek van de winnende taxi" maakt duidelijk dat de branche niet economisch gezond is, dat er te laag ingeschreven wordt op aanbestedingen uit angst om het werk geheel kwijt te raken. Teveel risico's zijn bij de vervoerders komen te liggen.

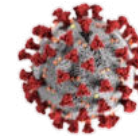
In datzelfde jaar wordt het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit opgericht door sociale partners in de Zorgvervoer- en Taxibranche.

Gaandeweg worden de contracten voor doelgroepenvervoer groter en langer lopend, wat meer zekerheid geeft aan vervoerders, en de kwaliteit ten goede komt.



2020 - 2025

Zeg 2020 en je zegt 'corona pandemie'.
Chauffeurs komen zonder werk te zitten en gaan op zoek naar ander werk.
Gebruikers van het doelgroepenvervoer hebben een moeilijke tijd.
Toch is na de pandemie de draad weer opgepakt.



Bron: Youtube kanaal SFM

3B. Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden in de Taxi | Rolstoel vastzetten (goed)



Subscribe

46



Share

Download

Save



In 2022 wordt het Rolstoelvastzet systeem in taxibussen verplicht en Het Sociaal Fonds Mobiliteit legt in een gratis online training uit hoe dit werkt. En de VDVN wordt opgericht, omdat er nog grote uitdagingen zijn in het doelgroepenvervoer.



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en TU Delft
02-10-2025

Naar een inclusief openbaar vervoersysteem in het digitale tijdperk

Seminar

2 oktober 2025, Den Haag

1



D1.3: Interactive catalogue with good examples of mobility products for vulnerable groups, including an overview of success factors for mobility products / services to meet user needs of vulnerable groups

Date: 29 June 2021

Version: 1.1

Author(s): Nina Nesterova (BUas), Joy Goodman-Deane (UCAM), Michael Bradley (UCAM)

Contributor(s): Ekaterina Uzunova (BUas), Lisette Hoeke (BUas), Silvia Gaggi (ISINNOVA), Irina Rachieru (ISINNOVA), Anke Bracke (MOBIEL 21), Elisabet Roca (UPC), Natàlia Carmona (UPC), Carola Vega (Factual), Anya Petyaeva (UCAM)

Project: DIGNITY | www.DIGNITY-project.eu

Project duration: 01.01.2020 – 31.12.2022

Grant Agreement N°: 875542

Coordinator: Silvia Gaggi

Email: sgaggi@isinnova.org

In de tussentijd zijn Universiteiten, het KiM, Ministerie van I&W, NS en CROW bezig om met onderzoek en projecten te bouwen aan inclusief openbaar vervoer.

Daarbij is er speciale aandacht voor de nieuwe barrières die ontstaan door technologische ontwikkelingen die niet alle gebruikers kunnen bijhouden.

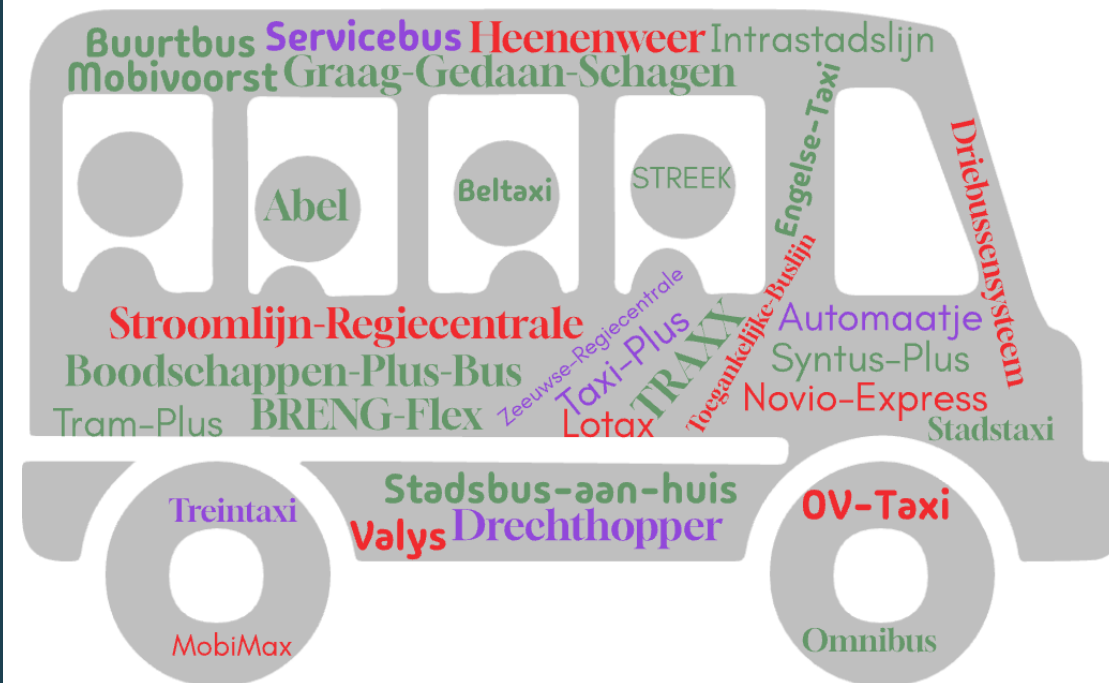
2020 -2025



"Vervoer wordt altijd gezien als kostenpost en niet vanuit de waarde die het toevoegt."

"Wat wij doen is niet alleen vervoer, het is ook een stukje zorg."

Henk van Gelderen



Graag eindig ik onze reis met een quote uit mijn interview met Henk van Gelderen.



Ik hoop dat dit beknopte historische overzicht bijdraagt aan gesprekken over de toekomst van mobiliteit in Nederland en daarmee aan een mobiliteitssysteem dat voor iedereen werkt.

Ik wil de VDVN bedanken voor de uitnodiging om in de geschiedenis van het doelgroepenvervoer te duiken en dit in een verhaal te gieten. Ook een dank je wel aan de mensen die ik mocht interviewen en collega's die meewerkten.

Als je over dit onderwerp wilt doorpraten, of een stukje van de geschiedenis wilt delen dat nog niet aan bod gekomen is, neem dan gerust contact op. Ik hoor graag van je!

Angela van der Kloof
Strategisch adviseur mobiliteit
a.vanderkloof@mobycon.nl



MOBYCON

NEDERLAND | CANADA | VERENIGDE STATEN | DUITSLAND | NIEUW-ZEELAND

[MOBYCON.NL](https://mobycon.nl) | [MOBYCON.COM](https://mobycon.com)

VERANTWOORDING

Dit verhaal over het ontstaan van doelgroepenvervoer in Nederland is tot stand gekomen in opdracht van AIM, Ministerie van IenW en VDVN in het kader van het congres Publieke Mobiliteit van verkenning naar toepassing. Dit werd gehouden op 8 oktober 2025.

Het verhaal is samengesteld op basis van interviews en online onderzoek.

De personen die geïnterviewd zijn:

- Lisette de Lijster de Raadt, algemeen directeur Stroomlijn en voorzitter VDVN
- Henk van Gelderen, directeur Sociaal Fonds Mobiliteit
- Co van Beijeren, adviseur in de taxibranche
- Johan Diepens, directeur Mobycon
- Otto Cazemier, adviseur Publieke Mobiliteit bij Mobycon
- Wytze Schouten, adviseur leerlingenvervoer bij Forseti

Belangrijke bronnen waren onder andere:

- canonsociaalwerk.eu
- gehandicaptenschrijvengeschiedenis.nl
- reportersonline.nl/taxileven-1-de-geschiedenis/
- krantenarchief Delpher
- beeldbanken van het Nationaal Archief, Utrechts Archief, BHIC, Groninger Archief, Flevolands Archief, Historische Vereniging Avereest
- Jubileumboek Taxi Overgaauw 1959 - 2019