

Houd de stad in beweging

De vier grootste uitdagingen
voor steden in 2016

De European Urban Transportation Survey



Een pittige uitdaging: zo regel je het moderne stadsvervoer

Als transportstrateeg weet je maar al te goed dat stadsvervoer midden in een venndiagram met drie raakvlakken ligt:

De mens: een aangename reis.

Het milieu: minder uitstoot van broeikasgassen voor een extra groene, leefbare stad.

De kosten: het maximale uit het stadsbudget halen.

Vaak moet je flinke compromissen sluiten als je deze doelen wilt behalen. In de wereld van stedelijk vervoer ziet de som er iets anders uit.

Als meer mensen met het OV reizen en de auto thuis laten staan, wordt de stad groener en efficiënter en worden de diensten beter en kosteneffectiever.



Een pittige uitdaging: zo regel je het moderne stadsvervoer

De vraag is dan ook: hoe kunnen we het vervoerssysteem verbeteren zodat het maximaal benut wordt?

Wij denken dat je een dienst pas echt beter maakt als je naar de mensen luistert die ervan gebruikmaken. Daarom hebben we in heel Europa reizigers gevraagd naar hun mening over het huidige vervoerssysteem in hun stad.

Daarna hebben we de antwoorden voorgelegd aan Richard Harris, Xerox-deskundige op het gebied van slimme vervoerssystemen en schrijver van meer dan 300 papers.

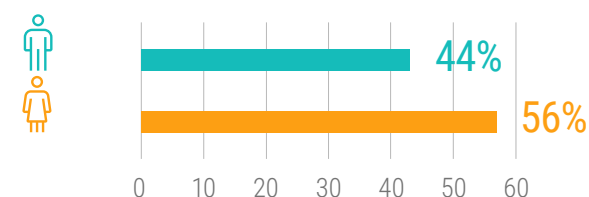
Het resultaat: actuele gegevens, inzichten en ideeën ter verbetering van vervoer in de stad, rechtstreeks van de mensen die er elke dag reizen. We hebben deze ideeën in vier overkoepelende thema's samengevat waarvan wij denken dat ze een verschil kunnen maken in de manier waarop we door onze steden reizen.

Om wie gaat het?

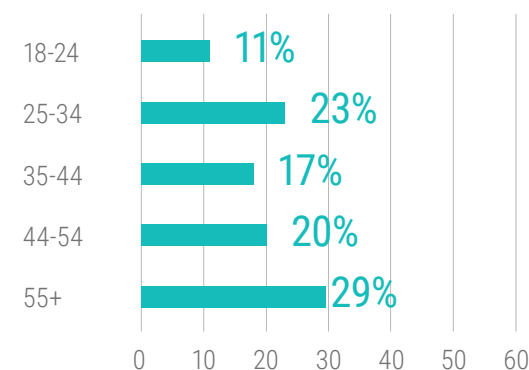
We hebben 1900 reizigers uit 19 Europese steden in Frankrijk, Groot-Brittannië, Duitsland, België en Nederland gesproken.

(Zie [pagina 27](#) voor meer informatie.)

Demografische onderverdeling naar geslacht



Demografische onderverdeling naar leeftijd



Multimodale focus
“Pas als jullie het OV
sneller en makkelijker
maken, gaan wij
ermee reizen.”



Multimodale focus

De meeste Europeanen doen gemiddeld een halfuur over hun reis. Daarbij bestaan twee grote uitzonderingen. Londenaren en Parijzenaren zijn aanzienlijk langer onderweg. Gemiddeld is respectievelijk 27 procent en 26 procent van hen langer dan een uur onderweg. Bovendien gebruikt deze groep meer vervoermiddelen vaker dan eens per week vergeleken met het Europese gemiddelde van 2,09 (inclusief de auto).

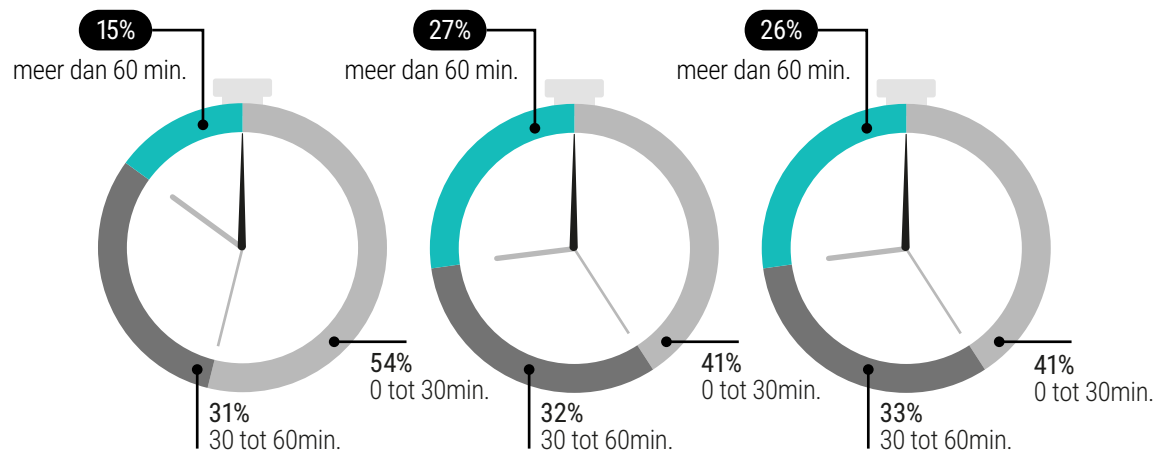
Het is weinig opzienbarend dat bewoners van grote steden als Londen en Parijs te kampen hebben met flink wat vertragingen, waardoor hun reistijd nog meer toeneemt en de reis zelf vaak onbetrouwbaar is.

Gemiddelde reistijd:

Europa:

Londen:

Parijs:

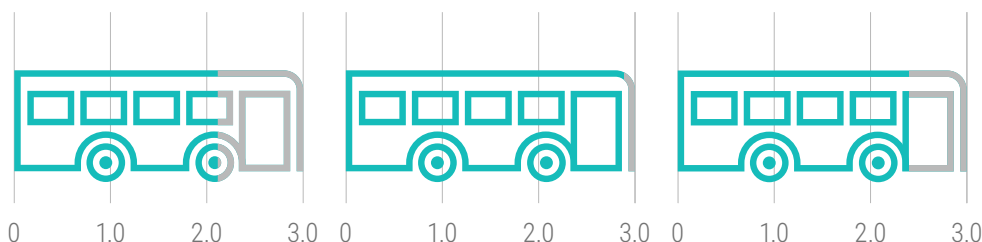


Aantal verschillende vervoermiddelen dat meer dan één keer per week wordt gebruikt:

Europa:
2,09

Londen:
2,9

Parijs:
2,4



Multimodale focus

Multimodaal transport dat werkt: de enige manier om gedrag te beïnvloeden

We hebben onze reizigers gevraagd door welke factoren ze het openbaar vervoer meer zouden gebruiken. Naast de kosten kwamen er duidelijk twee factoren naar voren:

Verbeterde service. Daaronder vallen kortere reistijden, meer vertrekmomenten, betere informatie en nieuwe routes.

Een geïntegreerd kaartstelsel, oftewel één enkel kaartje voor meerdere of alle vervoermiddelen. (Zoals Xerox Seamless, het contactloze smartphonesysteem.)

Uit deze antwoorden blijkt een behoefte aan betere verbindingen. De reiziger wil van de auto naar de bus naar de trein en weer terug kunnen – mét meer betaalgemak. Zo maken we de reis veel beter voorspelbaar.





Richard Harris, Solutions Director bij Xerox International Transportation and Government Group

“De reiziger wil zeker weten dat hij op het OV kan bouwen.”

“Wie het reisgedrag van mensen wil veranderen, stuit al gauw op een aantal lastige problemen. De oplossing: neem de hindernissen weg. Dat doe je door de hele reis aantrekkelijker te maken, dus op het gebied van kosten, betalingsmogelijkheden, veiligheid, gemak, betrouwbaarheid, flexibiliteit en het gemak waarmee je overstappen haalt.

We moeten onoverzichtelijke gegevens vertalen naar nuttige, betrouwbare, duidelijke en toegankelijke informatie. Verbeter de efficiëntie van transport en verminder vertragingen en verstoppingen. Daar is iedereen bij gebaat en je stad wordt er alleen maar leefbaarder van.”

De volgende stap is dat je de reizigers alle informatie en ondersteuning biedt die ze nodig hebben. Als ze een bepaalde reismethode niet echt vertrouwen, blijven ze namelijk gebruikmaken van hun huidige methode. En dat is dan vaak de auto.

Verbeter de
klantervaring
“Gemak en reistijd
vinden we belangrijker
dan kosten en
milieuvriendelijkheid.”

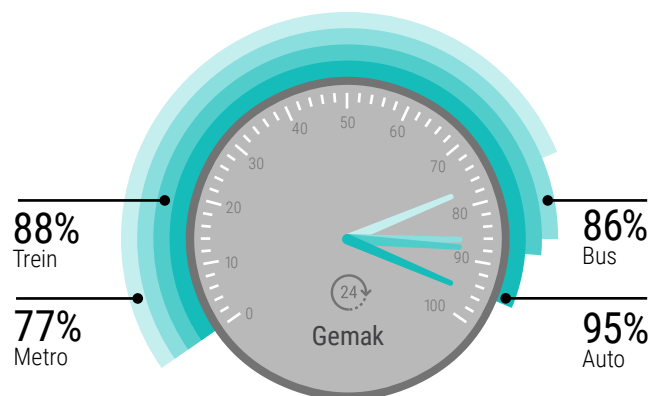


Verbeter de klantervaring

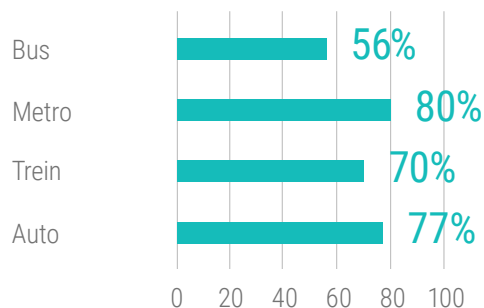
Reizigers houden heus rekening met de reiskosten en milieuvriendelijkheid van verschillende vervoersmethoden. Maar het blijken factoren die voor veel mensen verbleken bij de kern van de reiservaring: gemak en reistijd.

Die regel geldt voor alle vervoersmethoden en verklaart waarom de auto nog altijd het meest gebruikte vervoermiddel in Europa is, terwijl bijna niemand dat een milieuvriendelijke of goedkope oplossing zou noemen.

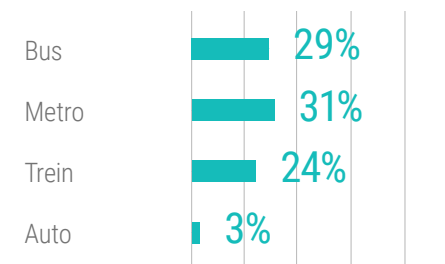
Waarom reizigers voor een bepaald vervoermiddel kiezen:



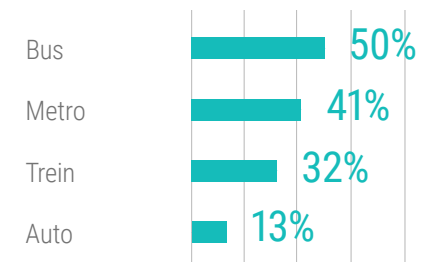
Reistijd



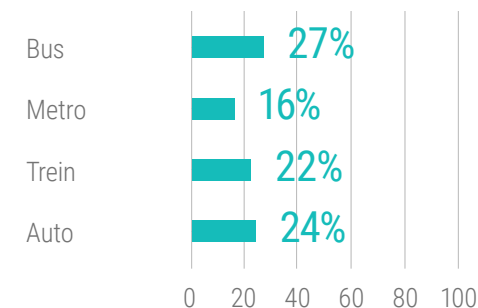
Milieuvriendelijkheid



Kosten



Enige optie



Verbeter de klantervaring

Geef de reiziger een duwtje in de goede richting

Dat reistijd en gemak zo zwaar wegen zal weinig mensen verrassen, maar dat kosten op de derde plaats staan is nuttige informatie voor transportdeskundigen. Ze kunnen op twee manieren het reisgedrag beïnvloeden:

- **Door reistijd en gemak boven aan de prioriteitenlijst te zetten.** Ontwikkel strategieën waarmee je de huidige autorijders het OV laat nemen. Daarvoor moet je de prestaties gericht opschroeven, met name op het gebied van reistijd en gemak. Stel jezelf de vraag: hoe kun je zorgen voor meer vertrekmomenten, betere verbindingen en meer routes?
- **Door in te spelen op de betaalwens van de klant.** De auto is zo geliefd dankzij het gemak en de snelheid ervan. Neem de parkeertarieven eens onder de loep en stem ze af op de lokale marktomstandigheden.

Wat bedoelen mensen met...

Gemak: faciliteiten als toiletten, wachtruimtes en cafés, de afstand van deur tot deur, comfort, betrouwbaarheid, duidelijkheid over de routes en de prestaties van het systeem.

Reistijd: de daadwerkelijke reistijd, maar ook zaken als het risico op vertragingen, de tijd die je kwijt bent aan een parkeerplaats zoeken en de snelheid van verbindingen.

Richard Harris, Solutions Director bij Xerox International Transportation and Government Group

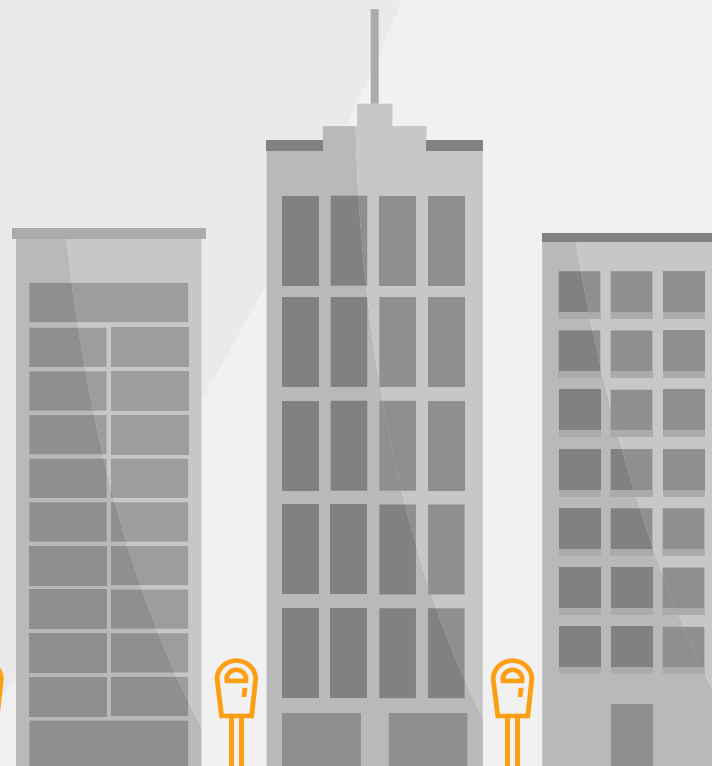
“Je moet de reiziger eerst laten weten wat de mogelijkheden zijn.”

“De ene reiziger is de andere niet. De standaardkeuze is de auto, terwijl veel mensen eigenlijk wel weten dat er betere opties bestaan. Maar ja, de auto staat daar maar en daarom neem je 'm.

Ook hier is communicatie van doorslaggevend belang: geef de reiziger keuzes, bijvoorbeeld met een reis-app waarin je de verschillende mogelijkheden ziet, compleet met de vertrektijden, kosten en allerlei andere nuttige informatie. Zo ga je, afhankelijk van je specifieke behoefte voor een reis, veel slimmer reizen.

Steden moeten ook meer gebruik gaan maken van data-analytics. Daarmee brengen ze niet alleen knelpunten in kaart, maar herkennen ze ook nieuwe patronen in het reisgedrag en kunnen ze nieuwe diensten sneller in de praktijk brengen.”

Actief parkeerbeheer
“Als ik een parkeerplek zoek,
is het parkeertarief voor mij
de belangrijkste factor.”



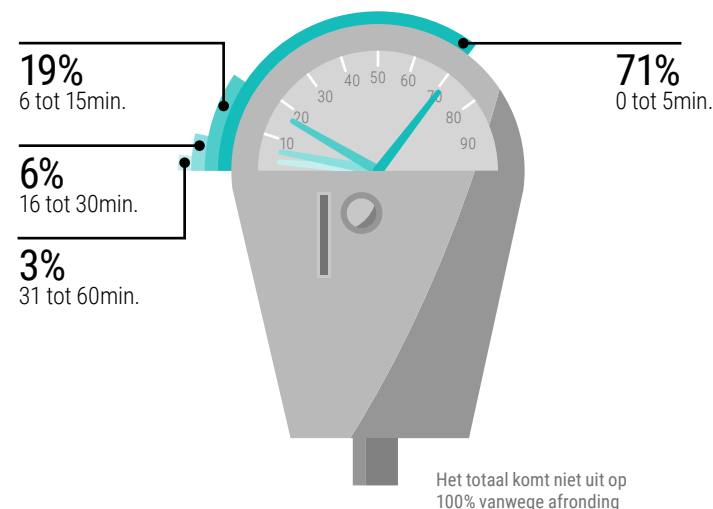
Actief parkeerbeheer

We hebben gezien dat mensen zich niet per sé uit de auto laten jagen door de kosten. Bij parkeren is het echter een heel ander verhaal. Bestuurders kiezen een parkeerplek op basis van twee factoren: de parkeerkosten en de kans dat ze een parkeerplek in de buurt van hun bestemming vinden.

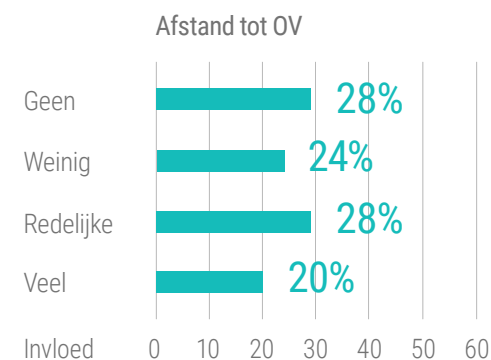
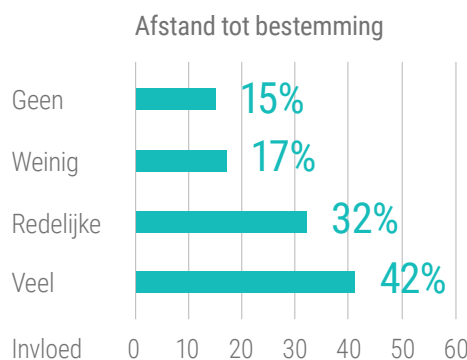
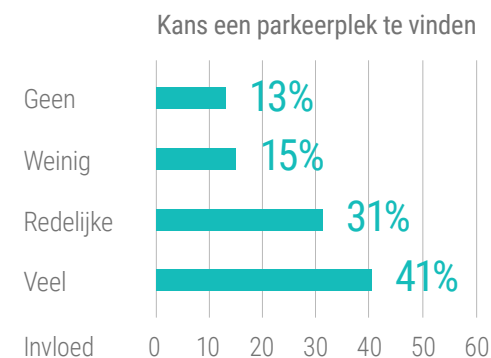
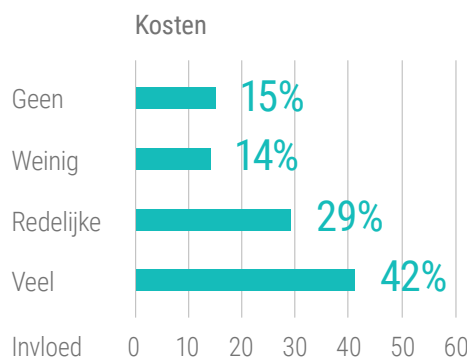
Een kwart van de Europeanen heeft meer dan één keer per week te kampen met vertragingen als ze naar een parkeerplek op zoek zijn. Zo'n 71 procent van de geënquêteerden geeft aan dat ze meestal wel binnen vijf minuten een parkeerplaats bij hun werk vinden, terwijl 6 procent langer dan een kwartier op zoek is. En 3 procent doet er zelfs langer dan een halfuur over.

Tijd kwijt aan zoeken naar een parkeerplek bij het werk (Europa)

13



Factoren die van invloed zijn op de plek waar bestuurders parkeren (Europa)



Actief parkeerbeheer

De uitdaging voor het centrum: minder rondrijders

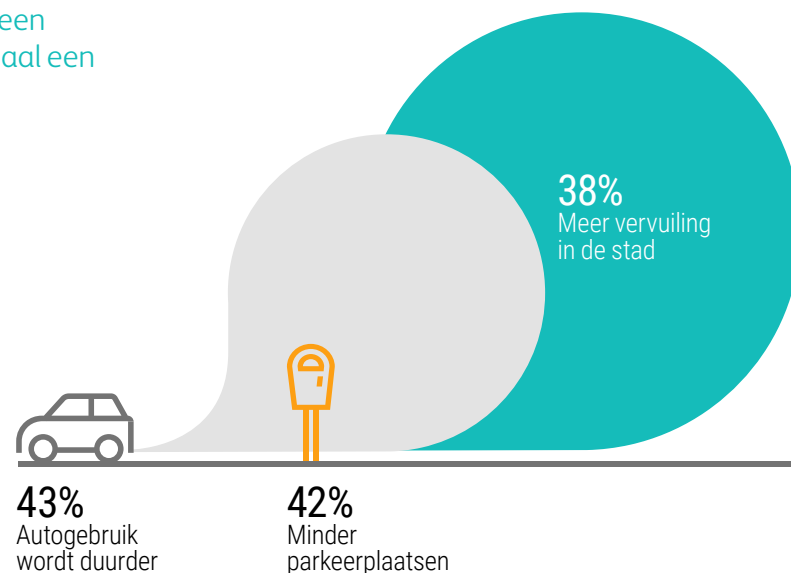
In de stad is ongeveer 1 op de 10 mensen langer dan 15 minuten op zoek naar een parkeerplaats. Dat lijkt weliswaar weinig, maar die groep heeft een grote invloed op opstoppen. Bestuurders die de hele tijd maar rondjes rijden, zijn behoorlijk belastend voor de wegcapaciteit en het milieu.

Sommige steden spelen slim in op de zuinigheid van de autorijder. Zo laten ze via apps zien waar parkeerplekken te vinden zijn en wat die kosten. Daardoor kunnen bestuurders al voordat ze op zoek gaan hun keuze maken en zelfs een plek reserveren.

De slechtste steden om te parkeren

In België en Nederland is parkeren het gemakkelijkst. Vier op de vijf bestuurders vindt binnen vijf minuten een plekje. In Londen en Parijs vindt echter slechts de helft van de geënquêteerden binnen vijf minuten een parkeerplek. Bijna een vijfde is maximaal een halfuur op zoek.

Factoren die leiden tot meer bezetting van het OV (Europa)



Richard Harris, Solutions Director bij Xerox International Transportation and Government Group

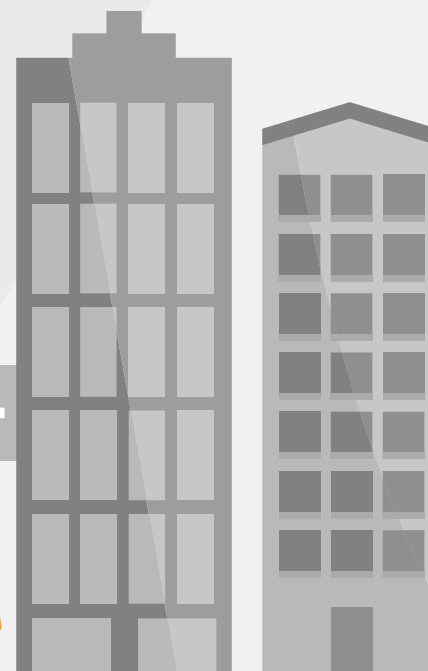
“Als je je beleid maar op één punt verandert, zorg dan dat het je parkeerbeleid is.”

“Eerlijk is eerlijk. Parkeren is gewoon vervelend. Bijna 30 procent van de automobilisten in de stad is op zoek naar een parkeerplaats. Het gevolg? Opstopping, vervuiling en frustratie. En een ongelooflijke tijdverspilling.

Met data kun je daar iets aan doen: steden kunnen met rechtstreekse bezettingsgegevens en betere betaalsystemen hun parkeerbeleid veel efficiënter en eenvoudiger maken voor de bestuurder. Dankzij betere volgsystemen, informatie en begeleiding kunnen steden parkeeropstoppen actief aanpakken, de winst verhogen en de tarieven vaststellen op basis van de vraag om zo het parkeergedrag te beïnvloeden.

Steden moeten natuurlijk wel het toegenomen parkeergemak compenseren met andere maatregelen. Anders komt iedereen straks met de auto. Daarom hebben we flexibele systemen nodig die met veranderende beleidsdoelen meegroeien.”

Mobiliteit als dienst “Het OV is onmisbaar voor het welzijn van een stad.”



Mobiliteit als dienst

Europeanen hebben niet echt een eenduidige mening over de voordelen van nieuwe technologie voor de vervoerssector. Ze weten niet of we allemaal aan de elektrische of zelfrijdende auto gaan, maar het leeuwendeel weet een ding zeker:

“Beter OV is van grote invloed op het economisch welzijn van mijn stad.”

De meeste geënquêteerden zijn daarnaast van mening dat het OV een rol speelt bij de keuze waar ze gaan wonen of werken. De conclusie: de geënquêteerden hebben direct belang bij het transportbeleid van hun woonplaats.

Mobiliteit als dienst: de toekomst van vervoer?

Uit onderzoek blijkt dat de millenniumgeneratie veel positiever aankijkt tegen de deeleconomie, wat weer terug te zien is in diensten als Uber en Airbnb. Ze beschouwen mobiliteit in de stad dan ook veel meer als een dienst waarop je een abonnement kunt nemen of waarvoor je vooraf kunt betalen, waardoor je heel handig kunt reizen.

De publieke sector en de particuliere sector werken samen aan vervoersmodellen die als een dienst werken. Er ontstaat zo geweldig veel potentieel voor nieuwe vervoerssystemen en -diensten.

Het Europese vervoerssysteem is ontzettend divers, dus enige complexiteit is wel te verwachten. Het is aan de vervoerders, planologen en infrastructuurontwikkelaars van tegenwoordig om die complexiteit als een ui laagje voor laagje weg te pellen en ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer snel, betrouwbaar en slim wordt.

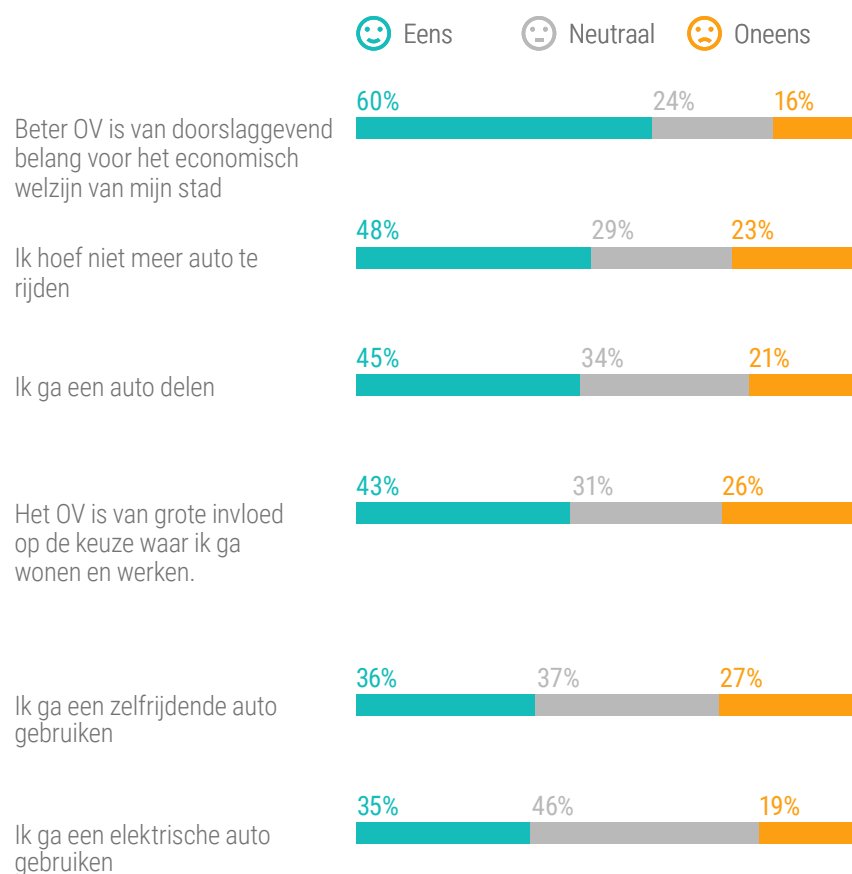
Wat is mobiliteit als dienst eigenlijk?

Bij mobiliteit als dienst worden alle vormen van personenvervoer (auto- en fietsdeelplannen, treinen, bussen, metro's, etc.) bij elkaar gevoegd. Daardoor ontstaat er een vervoersketen waarbij kaartjes en betalingen collectief voor het hele traject worden geregeld, vaak via een mobiele app die in veel steden werkt.

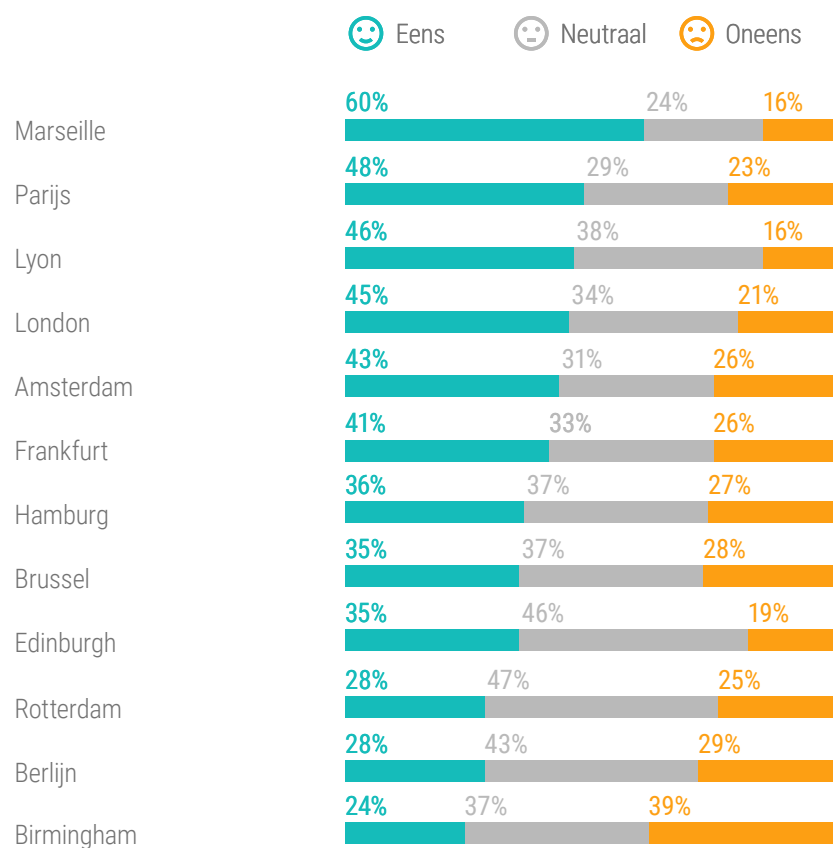
Eenvoudiger gezegd: je kunt gemakkelijk gebruikmaken van elke vorm van vervoer, zonder grote investeringen. Je hebt niet eens een auto of fiets nodig.

Mobiliteit als dienst

Perspectieven op vervoer in de toekomst (Europa)



Het OV is van grote invloed op de keuze waar ik ga wonen en werken



Richard Harris, Solutions Director bij Xerox International Transportation and Government Group

“De toekomst van vervoer begint met de integratie van data. Als we dat niet doen, hebben we niets aan de gigantische informatiestromen die nu al in onze steden ontstaan.”

“We hebben tot nu toe nieuwe, op zichzelf staande administratieve systemen voor een bepaald probleem besproken: een administratief systeem voor verkeersopstoppen, een voor fietshuur, een voor OV-kaartjes, enzovoort.

In de praktijk bevatten zulke systemen vaak dezelfde soort informatie en gaat het om dezelfde soort transacties. Er bestaan geen technologische beperkingen voor een administratief systeem dat voor meerdere diensten werkt.

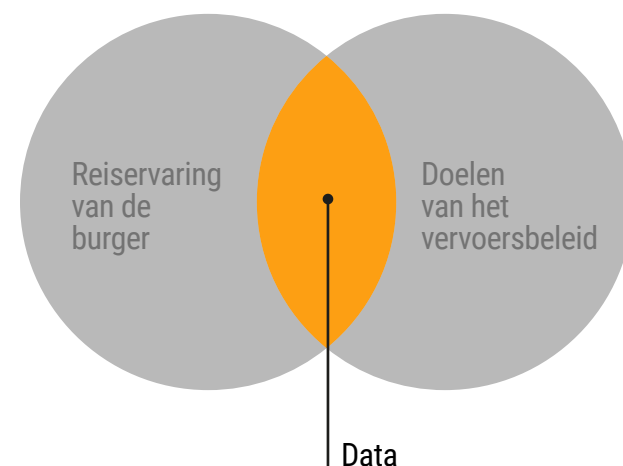
Met slimme vervoersdiensten (MaaS: ‘mobiliteit als dienst’) vormt de reiziger de kern van het vervoersnetwerk. Die plukt dan de vruchten van reisdiensten op basis van voorkeur en een slimmer, eenvoudiger transportsysteem dat klaar is voor de toekomst.”

De datakwestie voor Europese vervoerders

Parkeren, gemak, reistijd en verbindingen: eigenlijk stellen we in 2016 nog altijd dezelfde eisen aan vervoer als vroeger.

De grootste uitdaging blijft de afstemming van de doelen en het budget van de vervoersbeleidmakers op de wensen van de geënuquêteerden.

Het verschil met vroeger is dat we nieuwe mogelijkheden hebben om die afstemming in de praktijk te brengen. We kunnen met vervoersdata het gemak, het aantal vertrekmomenten, de reistijd en de kosten voor de geënuquêteerden optimaliseren en tegelijkertijd werken aan milieuvriendelijke, efficiënte vervoerssystemen.



De datakwestie voor Europese vervoerders

Data is de motor achter de transformatie van vervoer in onze steden, want:

- De verbindingen tussen de verschillende vervoermiddelen werken beter, wat reistijd scheelt.
- De exploitatiekosten dalen en het gemak neemt toe dankzij analytics over het daadwerkelijke reisgedrag.
- Geënquêteerden profiteren van betere informatiediensten met rechtstreekse bronnen, ongeacht de reis, het tijdstip of het vervoermiddel.
- Er ontstaan verbonden systemen die klaar zijn voor de vervoersbehoeften van de toekomst.

Dankzij data kunnen we reizen op nieuwe manieren aantrekkelijk maken. Sommige Europese steden experimenteren al met de steeds groter wordende hoeveelheid data, die ze uit allerlei bronnen putten, zoals sociale media, parkeersensoren en videocamera's. Andere steden moeten nog beginnen. Maar data is de toekomst en vervoerders moeten leren hoe ze er de vruchten van plukken om de doorstroom in steden te bevorderen.

Laat data-analytics voor je stad werken

Met data kun je de winst opschroeven en een stad tegelijkertijd milieuvriendelijker maken. En reizen wordt er aangenamer door.

We hebben veel manieren bekeken waarop data-analytics voor verbeteringen kan zorgen: milieuvriendelijker vervoer, betere klantervaringen en maatwerk.

Download ons eBook 'City Analytics' (Engelstalig) voor meer informatie.



Richard Harris, Solutions Director bij Xerox International Transportation and Government Group

“Breng je databronnen in kaart en
koppel ze aan elkaar.”

“Als je de mobiliteit van een stad wilt verbeteren, heb je meer informatie, meer op elkaar afgestemde diensten, een helder beleid en de juiste middelen nodig waarmee belanghebbenden het scala aan diensten en vervoersmethoden kunnen uitvoeren, beheren, bijwerken, selecteren en gebruiken.

We laten nog altijd veel potentieel liggen bij het crowdsourcen van data. Niet naar reizigers luisteren leidt tot frustratie en wantrouwen.”

Frankrijk onder de loep

Tijdens het onderzoek viel ons op dat met name de Fransen zich met vervoersproblemen bezighouden. We hebben natuurlijk gezocht naar de oorzaak van die betrokkenheid. En wat blijkt?

De Fransen zijn pioniers op het gebied van slim vervoer

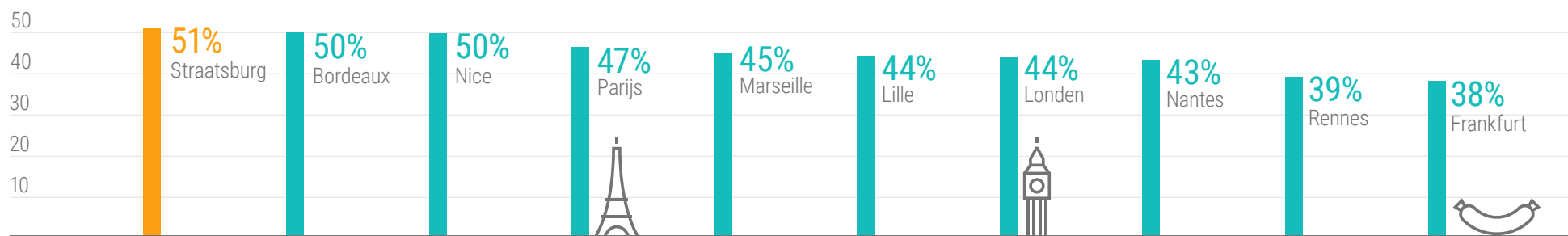
De Fransen zijn vaak de eersten die een nieuwe vervoerstechnologie omarmen. In Straatsburg plant bijvoorbeeld 51 procent van de Franse geënquêteerden hun reis met behulp van smartphones en tablets.

Ongeveer een kwart van de Franse bevolking maakt al gebruik van betaalmethoden zonder contant geld, zoals contactloos betalen en apps. Bij de Duitsers bedraagt dat percentage maar acht procent.

Drie op de tien mensen maakt gebruik van apps om de verkeerssituatie en de dienstregeling te bekijken (33%, 29%) en reizen te boeken (29%).

Automaten en contant geld zijn populaire methoden om kaartjes te betalen, maar twee derde van de Fransen geeft daarnaast aan online betalen ook een handige methode te vinden.

De 'slimste' reizigers van Europa wonen in



Frankrijk onder de loep

Op straat parkeren kun je vergeten

Nergens in Europa is een parkeerplek zo moeilijk te vinden als in Frankrijk:

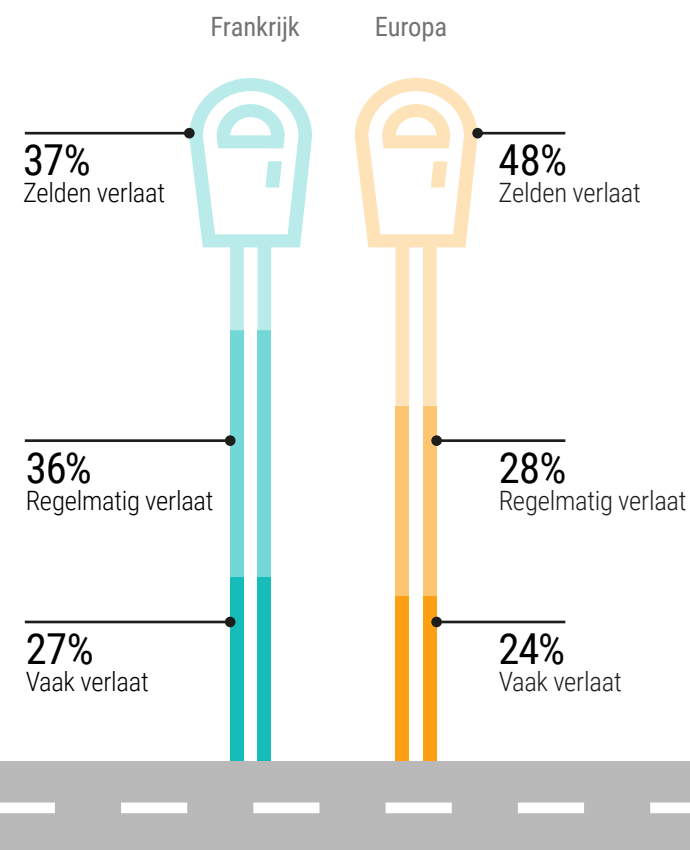
Vaak verlaat (meer dan één keer per week):
27% (Europees gemiddelde: 24%)

Regelmatig verlaat (één keer per week tot één keer per maand):
36% (Europees gemiddelde: 28%)

Zelden verlaat (één keer per kwartaal of minder):
37% (Europees gemiddelde: 48%)

In tegenstelling tot wat je zou denken vinden Parijzenaren juist sneller een plekje op straat dan hun landgenoten buiten de hoofdstad. De helft van de geënquêteerden geeft aan zelden verlaat te zijn. 30 procent is regelmatig verlaat, terwijl maar 21 procent meer dan één keer per week moeite heeft een parkeerplek te vinden.

Andere Franse steden zijn echter een parkeernachtmerrie. In Bordeaux is 35 tot 37 procent vaak tot regelmatig verlaat. In Marseille bedragen die percentages 34 en 35 procent en in Nice 34 en 38 procent. Deze drie steden stonden onderaan de lijst van de negentien steden waarin we onderzoek hebben gedaan.



Frankrijk onder de loep

Wat verwacht een Fransman van het OV?

Voor de Fransen zijn de kosten de belangrijkste factor. Ook zien ze graag betere service, bijvoorbeeld in de vorm van meer vertrektijden, betere verbindingen en meer routes, en zien ze geïntegreerde kaartjes ook zeker zitten.

De Fransen lopen niet zo warm voor mobiele vervoersapps vergeleken met de rest van Europa. Maar dat kan ook komen doordat ze daar al redelijk veel gebruik van maken.

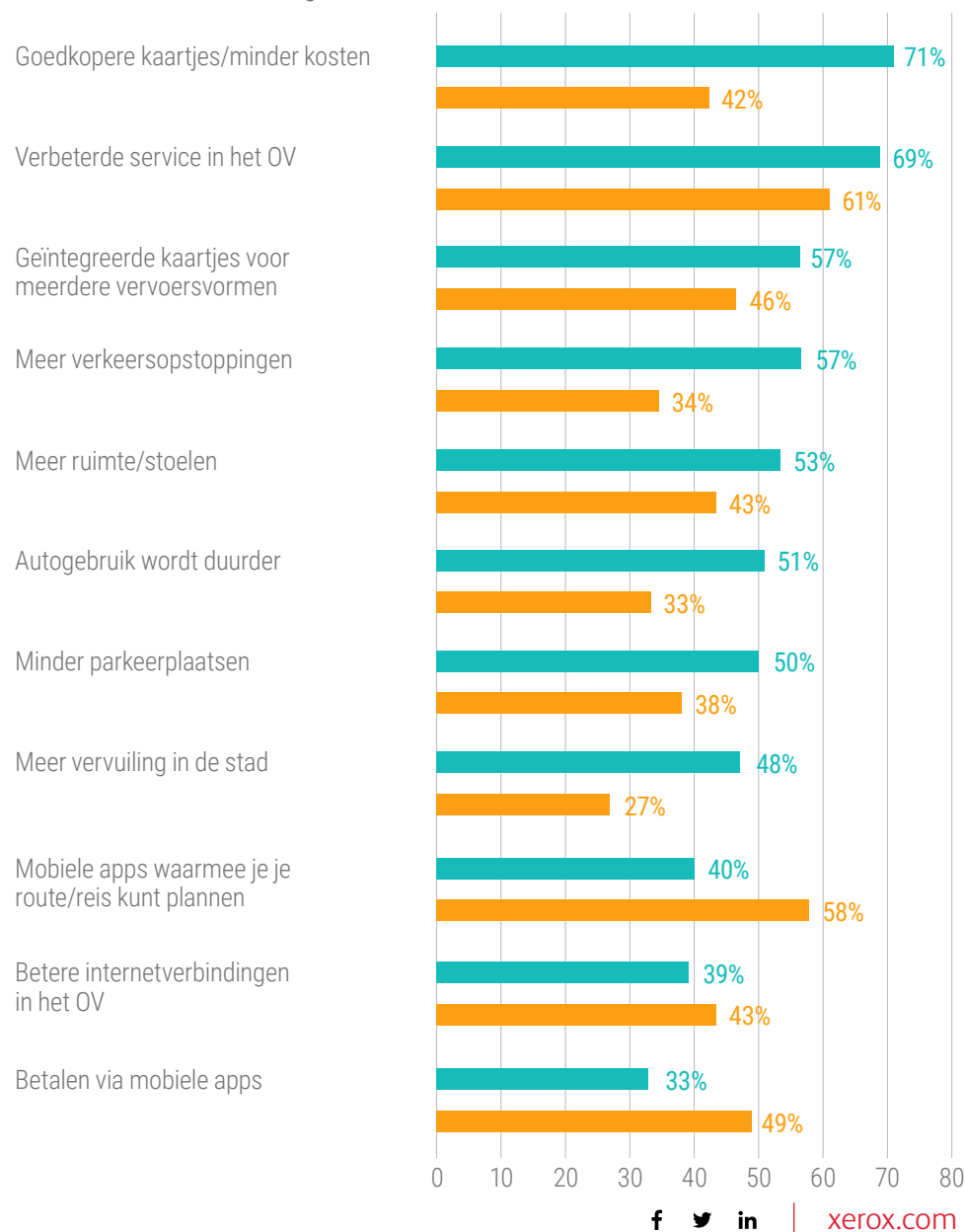


Frankrijk



Europees
gemiddelde

Factoren die leiden tot meer gebruik van het OV



Richard Harris, Solutions Director bij Xerox International Transportation and Government Group

“Een geweldige kans om parkeren in Frankrijk anders aan te pakken.”

“Het is duidelijk dat Franse steden op het gebied van mobiliteit voorop lopen. Maar op het gebied van parkeerbeleid, -beheer en -naleving lopen ze juist achter. In 2018 wordt een nationale wet van kracht die parkeerovertredingen niet meer strafbaar maakt. Dan mogen gemeenten zelf een prijsstructuur opstellen en krijgen ze meer controle over parkeergebieden, parkeerduur en de grootte en energiezuinigheid van voertuigen. Zo kunnen ze hun parkeerbeleid ondersteunen en de naleving zelf regelen. Deze wetswijziging ontketent waarschijnlijk een revolutie op het gebied van parkeren in Frankrijk. Dankzij de instroom aan automatische systemen en processen kunnen de Fransen aan de slag met adaptieve diensten.”

Over dit verslag

Dit onderzoek is uitgevoerd door **TNS** in opdracht van Xerox. Het bedrijf heeft het onderzoek tussen 5 en 26 oktober 2015 uitgevoerd met behulp van zijn eigen online panels.

Het heeft 1900 reizigers ondervraagd (van 18 jaar en ouder) in 19 steden in het Verenigd Koninkrijk (Londen, Birmingham en Edinburgh), Frankrijk (Parijs, Lyon, Marseille, Bordeaux, Lille, Nantes, Nice, Toulouse, Rennes, Straatsburg), Duitsland (Berlijn, Hamburg en Frankfurt), België (Brussel) en Nederland (Amsterdam en Rotterdam).

Voor het Europese deel van het verslag (pagina's 1-22) heeft TNS de resultaten van 12 van de 19 steden geanalyseerd, met in Frankrijk alleen de drie grootste steden.

Het Franse deel van het verslag (pagina's 23-26) gaat over de resultaten van alle onderzochte Franse steden.

Meer informatie nodig over de antwoorden van je klanten op deze vragen? **Neem dan eens contact met ons op.**

Om ook te lezen

Als je dit verslag interessant vond, kijk dan ook eens op **ons blog** en download een van onze eBooks:

Sharing the city

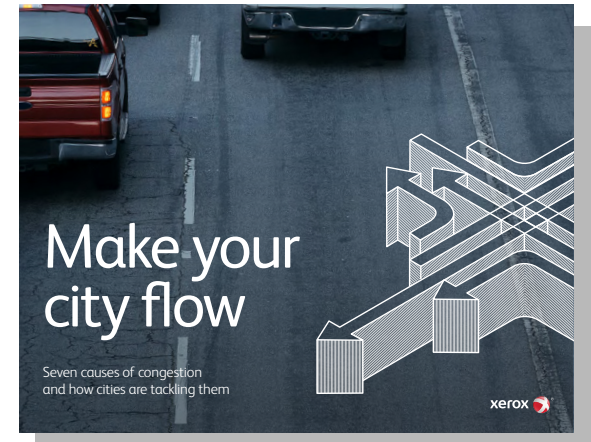
Zeven steden en hun nieuwe kijk op vervoer – en wat we daarvan kunnen leren.

Make your city flow

Zeven tips voor minder files.



Downloaden (Engelstalig) >



Downloaden (Engelstalig) >

Over Richard Harris

Richard Harris staat internationaal bekend als deskundige op het gebied van slimme vervoerssystemen.

Hij heeft meer dan 30 jaar ervaring in dit werkveld en is betrokken geweest bij veel grote projecten, waarvan veel voor de Europese Commissie. Richard is in 2015 opgenomen in de ITS World Congress Hall of Fame in Bordeaux en heeft een *lifetime achievement award* ontvangen voor zijn werk.

Hij is lid van de raad van bestuur van de International Road Federation, International Director bij ITS UK en binnen ERTICO – ITS Europe, lid van het Supervisory Board, de Strategy Committee en voorzitter van de Travel and Traffic Industry Sector.

Bij Xerox werkt Richard als vakspecialist op het gebied van slimme vervoerssystemen en is hij verantwoordelijk voor een breed scala aan activiteiten, waaronder business development, marketing, strategieën en *thought leadership*.

Voordat hij in 2011 bij Xerox aan de slag ging, werkte hij als Director of Intelligent Transport Systems bij Logica. Hij heeft ook verschillende topfuncties bekleed bij een aantal toonaangevende internationale technische adviesbureaus.



Richard Harris

Solutions Director
*Xerox International Transportation
and Government Group*

Volg Richard:

www.linkedin.com/in/richard-harris-b856154

[@RichHarrisITS](https://twitter.com/RichHarrisITS)

Xerox, dat zijn wij.

En wij houden van ideeën die het stadsleven mooier maken. Met onze vervoersoplossingen weten steden over de hele wereld hun transportnetwerken en verkeersstromen te verbeteren, waardoor stadsbewoners sneller en gemakkelijker op hun plaats van bestemming komen.

En we pakken het heel breed aan, van experiment tot implementatie en van analyse tot administratieplatform. Inspiratie of ideeën nodig om het vervoer in je stad over een andere boeg te gooien? **Praat eens met ons.**

Lees ons **blog** of volg ons op **Facebook**, **Twitter** of **LinkedIn**.