

Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid

Uitwerking van de Visie Vervoer voor Iedereen

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/verkeer



Inhoudsopgave

Inleiding 3

Aanleiding en urgentie 4

Onze ambitie 5

Vervoerspiramide en 5B-model 6

Toelichting werkwijze 7

- Voetganger 8
- Fiets 10
- Openbaar Vervoer 12
- Privéauto 14
- Deelvervoer 16
- Doelgroepenvervoer en individueel (aangepast) vervoer 18

Organisatie en samenwerking 20

Bronnenlijst 23

Inleiding

Toegang tot mobiliteit is medebepalend voor het hebben van kansen in het leven. Door mobiel te zijn, worden we in staat gesteld te werken, te ontspannen, te ontmoeten en onszelf te ontplooien. Niet iedereen kan de plekken bereiken die ze zouden willen bereiken, bijvoorbeeld doordat zij moeilijk kunnen rondkomen, door een fysieke of cognitieve beperking, een taalachterstand of slechte verbindingen. Hierdoor zijn mensen onvoldoende in staat om deel te nemen aan de maatschappij. Er is sprake van vervoersongelijkheid.

In Utrecht lopen al veel initiatieven om vervoersongelijkheid tegen te gaan, maar het ontbreekt nog aan coördinatie en samenhang. Hierdoor laten we kansen op een effectieve(re) aanpak liggen. In de Visie Vervoer voor Iedereen heeft het vorige stadsbestuur een basis gelegd voor het toewerken naar een inclusief en samenhangend vervoerssysteem, waarbij inwoners zo actief en zelfstandig mogelijk kunnen reizen. Het huidige college zet deze lijn met kracht voort. In het Coalitieakkoord 2022-2026, dat kansengelijkheid centraal stelt, spreekt zij het voornemen uit om vervoersongelijkheid te verkleinen door drempels in het vervoer voor inwoners weg te nemen.

Dit uitvoeringsprogramma geeft hieraan invulling, door:

- een centrale ambitie te formuleren;
- een aanzet te doen voor monitoring;
- inzicht te bieden in wat we al doen, samen met onze partners;
- samenhang aan te brengen door middel van één werkwijze;
- nieuwe op te pakken projecten te formuleren; en door
- te bepalen wat onze rol is en hoe we aan de slag gaan.

Stap voor stap naar meer grip en meer impact

Dit uitvoeringsprogramma is géén eindproduct, maar een startpunt. We hebben nog niet alle antwoorden. Door actief met het thema aan de slag te gaan, leren we meer over deze vorm van ongelijkheid, en leren we ook wat de meest effectieve aanpak is. We updaten de projectenlijst periodiek op basis van opgedane ervaring en aangescherpte inzichten.

We realiseren ons dat onze centrale ambitie (zie pag. 5) een stip aan de horizon is. Hetzelfde geldt voor de doorvertaling daarvan in wat we willen bereiken per vervoerswijze. De weg naar inclusief vervoer is nog lang. Met dit uitvoerings-programma zetten we eerste stappen, maar vervoersongelijkheid structureel verkleinen vraagt de komende decennia om continue aandacht en substantiële middelen.

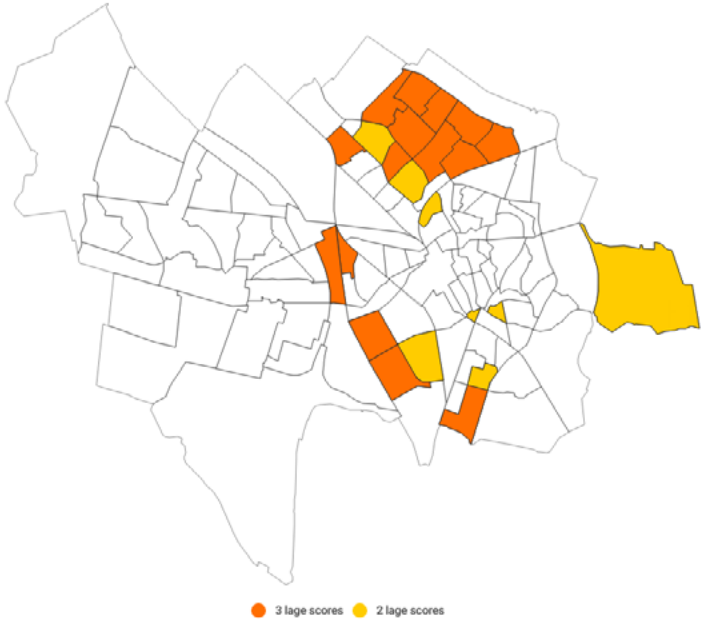
Bij deze eerste fase horen vooral verkenningen en onderzoek. Dat betekent dat na verloop van tijd steeds meer op haalbaarheid getoetste ideeën zijn uitgewerkt tot concrete projecten, waarvoor ook dekking moet worden georganiseerd. Dit programma heeft een looptijd tot het einde van de huidige coalitieperiode (2026), waarna we het evalueren en bepalen hoe we verder gaan.

Aanleiding en urgentie

We weten door onderzoek (o.a. CBS, PBL, RLI) dat beperkte toegang tot vervoer voor een deel van Utrechters voor problemen kan zorgen. We verwachten dat in kwetsbare buurten zoals genoemd in het rapport ‘Scheidslijnen in Utrecht’ (zie figuur) doelgroepen wonen met een verhoogde kans om problemen te ervaren met vervoer. Met dit uitvoeringsprogramma focussen we daarom in eerste plaats op deze buurten.

Hoewel de focus ligt op de kwetsbare buurten, kunnen mensen elders in de stad ook problemen ervaren door beperkte toegang tot vervoersmiddelen. In het algemeen weten we dat de kans hierop groter is bij inwoners met een laag inkomen[1], een fysieke of cognitieve beperking, een taalachterstand of een combinatie van deze factoren. Onvoldoende digitale vaardigheid, migratieachtergrond of het niet hebben van een rijbewijs kunnen ook een rol spelen. Of iemand echt problemen ervaart, is uiteindelijk afhankelijk van de persoonlijke situatie en perceptie.

Verschillende maatschappelijke trends als vergrijzing, centralisatie van voorzieningen en stijgende prijzen voor mobiliteit kunnen vervoersongelijkheid in Utrecht vergroten. En zoals geconstateerd in de Visie Vervoer voor Iedereen kampt het doelgroepenvervoer met een gebrek aan samenhang en efficiency, dalende budgetten en personeelstekorten. Ook ontwikkelingen in het OV, zoals minder fijnmazig maar frequenter vervoer, kunnen leiden tot toegenomen druk op dit soort maatwerkvoorzieningen.



Utrechtse buurten met lage scores. Voor meer toelichting, zie Scheidslijnen in Utrecht, 2023.

1 Mensen met een hoog inkomen besteden ruim 6 keer zo veel aan mobiliteit als mensen met een laag inkomen (CBS, 2020, bewerking Over Morgen). Hierdoor hebben zij hogere bereikbaarheid van voorzieningen en banen (PBL, 2022)

Onze ambitie

Het college wil investeren, daar waar mensen dat het hardst nodig hebben. Vanuit ‘Ongelijk investeren voor gelijke kansen’ heeft het college de ambitie om de ongewenste kanten van ongelijkheid aan te pakken en een fundament te bieden waardoor mensen kunnen meedoen. Passen we dat toe op mobiliteit, dan is dit de ambitie voor dit uitvoeringsprogramma:

Alle Utrechters hebben voldoende mogelijkheden om zich te verplaatsen,

waardoor zij volwaardig kunnen meedoen aan het maatschappelijk leven.

Kijkend naar de drie perspectieven van ‘Ongelijk investeren’, dan betreft onze ambitie op vervoersongelijkheid vooral:

- Basis bieden: we streven naar een goede bereikbaarheid van essentiële voorzieningen (m.n. banen, zorg, onderwijs)
- Eerlijke kans voor iedereen: niemand valt buiten de boot, we bieden maatwerk waar nodig
- Gefocust op kansengelijkheid en het wegnemen van drempels



Welkom Online (Nationaal Ouderenfonds)



Fietsdeal Overvecht



Gratis OV voor 66-plussers met een krappe beurs

Vervoerspiramide en 5B-model

We baseren onze werkwijze op:

1. De **vervoerspiramide** uit de Visie Vervoer voor Iedereen met het aanbod aan vervoersmiddelen, waarbij de wens is dat men gebruik maakt van de vervoerswijze zo laag mogelijk in de piramide, maar zo hoog als nodig.

2. Het **5B-model**, met een vijftal risicofactoren – redenen waarom mensen onvoldoende mobiel zijn – waarmee we kunnen analyseren welke drempels mensen ervaren.





Toelichting werkwijze

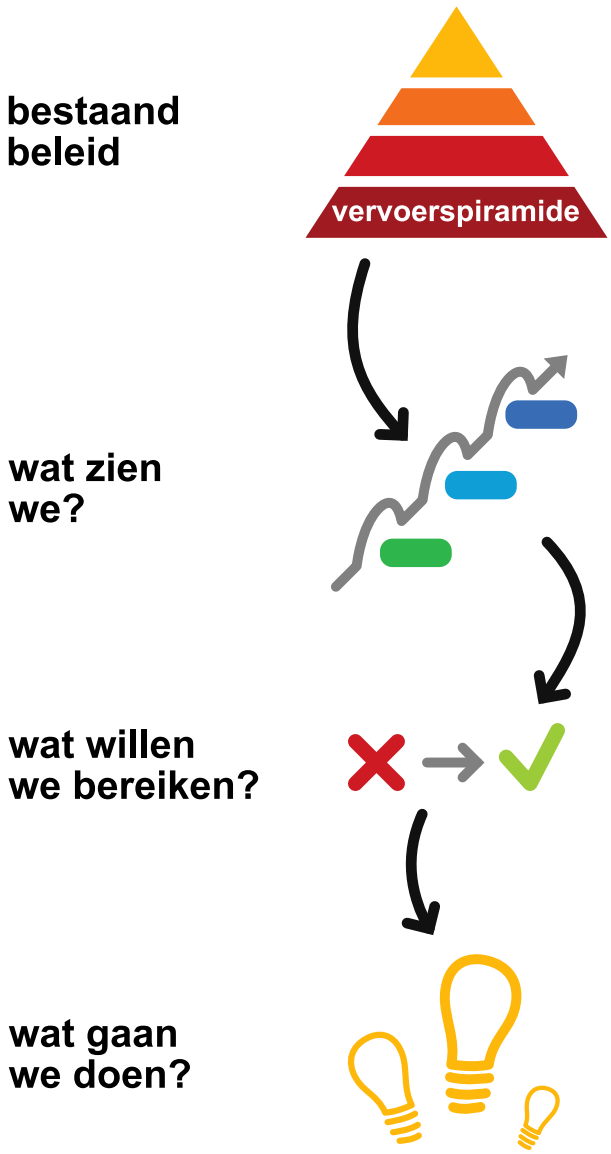
Om te komen tot de juiste acties hanteren we deze werkwijze:

1. **Bestaand beleid**
   We nemen de uiteenlopende vervoerswijzen uit de vervoerspiramide uit de Visie Vervoer voor Iedereen als basis. Tezamen moeten zij een samenhangend en inclusief vervoerssysteem vormen, dat ertoe leidt dat iedereen voldoende mobiel kan zijn om mee te doen aan het maatschappelijk leven; onze ambitie.

2. **Wat zien we?**
   We gebruiken het 5B-model met risicofactoren – *beschikbaarheid, bruikbaarheid, betaalbaarheid, begrijpelijkheid en beleving* – om inzichtelijk te maken waar zich belemmeringen (drempels) bevinden voor de vervoerswijzen voetganger, fiets, OV, privéauto, deelvervoer en doelgroepenvervoer.

3. **Wat willen we bereiken?**
   We gebruiken de ‘drempels’ die naar voren komen uit deze analyse, om per vervoerswijze aan te geven wat we willen bereiken om vervoersongelijkheid te verkleinen. We formuleren wat er nodig is om dit te bereiken. Hierbij de opmerking dat het realiseren van deze ambities per vervoerswijze langjarige inspanningen vergen, die de huidige coalitieperiode overstijgen.

4. **Wat gaan we doen?**
   Aanvullend op wat we al doen, formuleren we nieuw te starten acties.
   We beschrijven wie aan de slag gaat en op welke termijn.



Voetganger

Wat zien we?

- **Beschikbaar:** stoepen die breed genoeg zijn voor wandelaars, laat staan voor mensen met een beperking, zijn niet overal beschikbaar. Ook zijn voorzieningen zoals OV-haltes niet voor iedereen binnen 400 meter beschikbaar. Dit kan naast ongemak ook tot onveilige situaties leiden.

- **Bruikbaar:** aansluitend op het vorige punt: de ruimte voor voetgangers is vaak alleen restruimte. Men moet de ruimte delen met uitstallingen, fietsen, groen en straatmeubilair. Veel stoepen worden geblokkeerd door obstakels of krappe doorloop. Niet overal zijn goede oversteekplaatsen; auto- en OV- infrastructuur is rond veel voorzieningen een barrière; geparkeerde auto's en fietsen blokkeren soms plekken die bedoeld zijn om over te steken. Voor mensen met een beperking vormt bovengenoemde vaak een extra drempel waardoor er onveilige situaties kunnen ontstaan.

- **Beleving:** voetgangers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers en daardoor kan lopen als onveilig worden ervaren, zeker in de nabijheid van wegen met veel autoverkeer en waar met hoge snelheid wordt gereden.

Wat willen we bereiken?

We richten de stad zo in dat lopen vanzelfsprekend en de eerste keuze is, omdat overal goede loopinfrastructuur is. Alle bestemmingen moeten bereikbaar zijn voor voetgangers en mensen met een beperking, looproutes zijn aantrekkelijk en barrièrevrij, en er zijn voldoende veilige oversteekplaatsen beschikbaar.

Om dit mogelijk te maken gaan we:

1. een goede loopinfrastructuur realiseren;
2. de aansluitingen op andere vervoersmiddelen verbeteren;
3. zorgen dat er voldoende ruimte is voor voetgangers en mensen met een beperking.



Dit doen we al

- Realiseren nabijheid van voorzieningen.
- Stap voor stap realiseren 30 km/u-norm.
- Toegankelijkheid meenemen in toetsings-procedures BInG (Beheer Inrichting Gebruik).
- Aanbieden mogelijkheid melden van ontoegankelijke situaties.
- Bekostigen kleine en middelgrote incidentele aanpassingen loopinfrastructuur en toegankelijk-heid ondernemingen en organisaties.
- Handhaving van gevaarlijk gestalde fietsen en campagnes zoals ‘Houd de stoep vrij’.

Dit zijn nieuwe acties die we starten*

Risicofactoren	Wat	Wie	Termijn
Beschikbaar Bruikbaar	1. Inrichtingseisen opstellen en suggesties doen voor het Handboek Openbare Ruimte ter verbetering van de loopruimte, zoals het tegengaan van uitstallingen, prullenbakken, fietsen, etc. Het Hand-boek Openbare Ruimte wordt iedere twee jaar geactualiseerd. Momenteel loopt er een dergelijke ronde.	Mobiliteit/Deelopgave Voetganger	2023-2024
	2. Inventariseren welke projecten versneld kunnen worden uitgevoerd om ruimte te maken voor betere looproutes en oversteekbaarheid.	Mobiliteit/Deelopgave Voetganger	2023-2026
	3. Samen met de provincie inventariseren we verbetermogelijkheden voor aanlooproutes van OV-haltes en locaties van deelvervoer.	Mobiliteit/Deelopgaven Voetganger en Fiets, en de provincie Utrecht	2023-2026
	4. In de ontwikkeling van de Aanpak Voetganger nemen we inclusiviteit nadrukkelijk mee. In het op te richten programma Voetganger, gereed eind 2023, definiëren we projecten gericht op het verbeteren van de voetgangersvriendelijkheid en bereikbaarheid van basisvoorzieningen in de wijk, bijvoorbeeld winkelcentra en groen.	Mobiliteit/Deelopgave Voetganger	2025-2026
Bruikbaar Beleving	5. Vanuit een Europees project gaan we in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland en SportUtrecht praktijkonderzoek doen naar het verbeteren van de verkeersveiligheid van de schoolomgeving en –routes.	Mobiliteit/Deelopgave Voetganger	2023-2024

*) *De kosten van evt. vervolgprojecten/acties dekken we vanuit de betrokken programma’s. Dit uitvoeringsprogramma biedt input voor de prioritering van werkzaamheden en investeringen.*

Fiets

Wat zien we?

- **Beschikbaar:** in het Utrechtse fietsnetwerk zijn nog niet alle verbindingen goed op orde. Verder is niet bij alle bestemmingen of woningen een plek in de buurt om de fiets veilig te stallen. Dit geldt nog meer voor aangepaste fietsen.
- **Bruikbaar:** voor mensen met een handicap is een normale fiets is niet altijd bruikbaar. Zij hebben een aangepaste fiets nodig.
- **Betaalbaar:** voor mensen die moeite hebben om rond te komen, kan de aanschaf van een fiets te duur zijn. Zeker als het daarbij gaat om aangepaste fietsen voor mensen met een beperking.
- **Begrijpelijk:** nog niet iedereen heeft de vaardigheden om te fietsen, kent de verkeersregels of weet waar en hoe de fiets veilig gestald kan worden.
- **Beleving:** sommige routes kunnen als onveilig worden ervaren door bijvoorbeeld de groeiende drukte, de hoge snelheden van andere weggebruikers zoals auto's, maar ook elektrische fietsen of speedpedelecs. Verder wordt de fiets voor sommige mensen niet als alternatief ervaren omdat het niet gebruikelijk is in hun sociale omgeving.

Wat willen we bereiken?

Om de potentie van de fiets optimaal te benutten, willen we fietsen voor Utrechters een recht maken. Iedere bewoner die dat wil, heeft toegang tot een fiets en kan de vaardigheden aangeleerd krijgen om te fietsen. Ook betekent dit dat de voorzieningen om te kunnen fietsen op orde moeten zijn.

Om dit mogelijk te maken gaan we:

1. goede en veilige fietspaden en fietsparkeerplekken aanleggen die ook voor kwetsbare gebruikers goed te gebruiken zijn;
2. betaalbare fietsen beschikbaar stellen voor Utrechters die moeite hebben om rond te komen;
3. fietslessen aanbieden in elke wijk en wachtlijsten oplossen.



Dit doen we al

- Realiseren nabijheid van voorzieningen.
- Realiseren 30 km/u-norm.
- Toegankelijker maken fietsparkeerlocaties.
- Aanbieden eerste 24 uur gratis fietsparkeren.
- Aanbieden fietslessen op scholen (waaronder speciaal onderwijs) en in de wijken, o.a. voor vluchtelingen.
- Mogelijkheid melden van ontoegankelijke situaties.
- Financieren kleine en middelgrote incidentele aanpassingen fietsinfrastructuur.
- Mogelijkheid aanschaf kinderfiets met U-pasbudget.
- Ouderen stimuleren zo lang mogelijk en veilig te fietsen (Doortrappen).
- Toegankelijkheid thema in module Fietsparkeren (Parkeervisie).
- Fietsdeals voor volwassenen door gemeente Utrecht. Stichting Leergeld verzorgt soortgelijke deals voor kinderen.

Dit zijn nieuwe acties die we starten*

Risicofactoren	Wat	Wie	Termijn
Beschikbaar	1. Onveilige situaties en 'missing links' in het fietsnetwerk in kaart brengen met daarbij de focus op kwetsbare buurten (bijvoorbeeld Demkabrug, tunnel Nicolaas Beetsstraat, oversteekbaarheid Beneluxlaan, verbinding bij Boorstraat).	Mobiliteit/ Deelopgave Fiets	2023-2026
	2. Inventariseren van belangrijke voorzieningen en woningen waar een tekort is aan fietsparkeerplekken in de naoorlogse wijken. Bij het ontwerp van gebouwen vragen we consequent aandacht voor toegankelijkheid en stallingsruimte voor aangepaste fietsen.	Mobiliteit/ Deelopgave Fiets	2023-2024
Betaalbaar	3. Opschalen Fietsdeals, waarbij volwassen U-pashouders (ook statushouders) voor € 30,- een tweedehands fiets en onderhoud kunnen krijgen.	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen	2023-2024
	4. Verkennen rol werkgevers bij het beschikbaar stellen van betaalbare fietsen voor werknemers met lage inkomens.	Goedopweg	2023-2024
Beleving	5. Alternatieve fietsroutes, bijvoorbeeld fietsroute om de Noord, verbeteren en gebruik stimuleren met als doel het spreiden van de drukte op fietspaden	Mobiliteit/Deelopgaven Anders Reizen en Fiets	2023-2024
Bruikbaar Beleving	6. Veilige schoolomgeving en -routes. Zie bij Voetganger.	Mobiliteit/Deelopgave Verkeersveiligheid	2023-2024

**) De kosten van evt. vervolgprojecten/acties dekken we vanuit de betrokken programma's. Dit uitvoeringsprogramma biedt input voor de prioritering van werkzaamheden en investeringen.*

Openbaar Vervoer

Wat zien we?

- **Beschikbaar:** de beschikbaarheid van het OV is vooral aan de randen van de dag en in het weekend soms onvoldoende, of alleen voldoende met grote loopafstanden. Door de landelijke trend van het strekken van OV-lijnen en het verwijderen van haltes nemen loopafstanden vanaf de woning tot de dichtstbijzijnde opstaphalte toe. Bestemmingen in landelijk gebied zijn vaak minder goed bereikbaar met OV.
- **Bruikbaar:** bijna alle haltes en voertuigen zijn toegankelijk, maar chauffeurs hebben niet altijd tijd om reizigers die gebruikmaken van een rolstoel te helpen.
- **Betaalbaar:** doordat de ritprijs hoger wordt naarmate je langer reist en kwetsbare doelgroepen vaak verder van bestemmingen wonen, betalen juist bewoners die moeilijk kunnen rondkomen hogere prijzen. De U-pas dekt dit niet volledig. Ook voor mensen die net iets boven de U-pas inkomensgrens zitten vormen vervoerskosten regelmatig een probleem.
- **Begrijpelijk:** het OV-systeem is voor sommigen lastig te begrijpen doordat het systeem van voertuigen, haltes en reisproducten complex in elkaar zit (bijvoorbeeld vaak met een overstap). Toegenomen complexiteit van het OV-systeem in combinatie met vergrijzing vergroot het probleem.
- **Beleving:** de beleving van het OV kan ook een drempel zijn, bijvoorbeeld door grote drukte en weinig tijd bij overstappen, maar ook een gevoel van onveiligheid tijdens het wachten in het donker op stille momenten.

Wat willen we bereiken?

Voor veel bewoners is het openbaar vervoer onmisbaar om van A naar B te komen. OV moet daarom bijdragen aan de basisbereikbaarheid. Dit betekent dat de belangrijkste bestemmingen in en om Utrecht (banen, zorg, onderwijs, maar bijvoorbeeld ook NS-stations) binnen redelijke tijd te bereiken zijn met het OV en voor iedereen toegankelijk, begrijpelijk en betaalbaar zijn. In kwetsbare buurten blijft de bereikbaarheid van het OV op orde.

Om dit mogelijk te maken gaan we:

1. het OV voor iedereen beschikbaar maken en houden voor reizen naar de belangrijkste bestemmingen;
2. de bruikbaarheid van het OV borgen voor reizigers met een beperking;
3. de beleving en begrijpelijkheid van het OV verbeteren met informatiemiddelen;
4. experimenten uitvoeren om de betaalbaarheid te verbeteren voor de groep tot 125% van het wettelijk sociaal minimum, waarbij we mensen die net buiten de U-pascriteria vallen niet uit het oog verliezen.

Dit doen we al

- Gemeente (Team OV), de provincie en de OV-partijen (NS, U-OV) werken aan betere toegankelijkheid OV.
- Via de G4 ondersteunt de gemeente landelijke initiatieven om gebieden met beperkte OV-beschikbaarheid beter in beeld te brengen.
- U-OV zorgt voor toegankelijke informatie op OV-haltes en continue verbetering van de informatievoorziening, de NS verbetert de toegankelijkheid van treinstations. De provincie toetst de ontsluiting OV bij reizigersorganisaties.
- De gemeente verbetert de toegankelijkheid van OV-haltes o.b.v. beschikbare subsidie.
- Goedopweg doet onderzoek naar de vraag van reizigers naar OV op bedrijventerrein Lage Weide in avonden, nachten en weekenden.
- De provincie is OV Voor Iedereen gestart met als doel mensen die het OV nu niet gebruiken omdat ze het OV spannend vinden, wegwijs te maken via een publiekscampagne, website en folder. De gemeente sluit zich aan bij dit initiatief.
- NS stelt het TreinTrainPakket beschikbaar aan instellingen en VSO-scholen, om mensen met een licht verstandelijke beperking te leren reizen met de trein.

Dit zijn nieuwe acties die we starten*

Risicofactoren	Wat	Wie	Termijn
Beschikbaar	1. Met de nieuwe aanbesteding sociaal-recreatief Wmo-vervoer verkleinen we de overgang van het doelgroepenvervoer naar het openbaar vervoer. We benutten in dit kader ook lessen van pilots die elders in Nederland (o.a. Groningen) worden georganiseerd waarbij mensen met een Wmo-indicatie gratis of met korting met het OV kunnen reizen. We realiseren daarmee een toegankelijk en samen-hangend vervoerssysteem. Zie doelgroepenvervoer.	Mobiliteit/Team OV i.s.m. MO/Meedoen naar Vermogen	2023-2024
	2. Mede op basis van praktijkervaring in Overvecht, verkennen we met de provincie de mogelijkheid van een bredere uitrol van U-flex binnen de gemeente Utrecht.	Mobiliteit/Team OV, provincie Utrecht	2023-2024
Bruikbaar	3. Onderzoeken van aanlooproutes van OV-haltes voor mensen met beperking. Bijvoorbeeld bij ziekenhuizen, waaronder het Diakonessenhuis.	Mobiliteit/Team OV, Deelopgave Voetganger	2025
Betaalbaar	4. Na afronding (eind 2023) en evaluatie van de pilot gratis OV voor 66+ minima, verkent Team OV met de provincie welke mogelijkheden er zijn voor korting op tarieven in het OV.	Provincie Utrecht, Mobiliteit/Team OV	2023-2024
	5. Verkennen mogelijkheden voor ophogen aan OV te besteden budget U-pas.	W+I en Mobiliteit/ Team OV	2023-2024
Begrijpelijk Beleving	6. Onderzoek naar de uitbreiding van OV-ambassadeurs naar de stad/regio Utrecht. Zie daarnaast ook het Project Opstap naar OV onder Doelgroepenvervoer.	Mobiliteit/Team OV, provincie Utrecht	2023-2024
	7. Onderzoek naar mogelijkheden van OV-informatiemiddelen en lespakketten.	Provincie Utrecht i.o.m. Team OV	2025

**) De kosten van evt. vervolgprojecten/acties dekken we vanuit de betrokken programma's. Dit uitvoeringsprogramma biedt input voor de prioritering van werkzaamheden en investeringen.*

Privéauto

Wat zien we?

- **Beschikbaar:** een deel van de bewoners is auto-afhankelijk vanwege een fysieke beperking of bijvoorbeeld vanwege nachtelijk werk of zorgtaken op momenten dat er geen goede alternatieven voor de auto zijn.

- **Bruikbaar:** met uitzondering van de binnenstad lukt het in Utrecht doorgaans om in de nabijheid van de woning te parkeren. Voor mensen die slecht ter been zijn, is er soms onvoldoende parkeerplek in de buurt van de bestemming.

- **Betaalbaar:** een eigen auto legt zeker voor mensen met een laag inkomen een fors beslag op de huishoudportemonnee (Nibud, 2022). Denk aan brandstof, wegenbelasting, verzekering, parkeerkosten, afschrijving en onderhoud. Sommige van deze kosten zijn minder goed zichtbaar. De stedelijke uitrol van betaald parkeren vergroot zeker voor de doelgroep met een laag inkomen de financiële druk nog meer. Door de hoge (auto)kosten en een gebrek aan alternatieven zitten ze klem.

Wat willen we bereiken?

Het Utrechts beleid gericht op gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit mag er niet toe leiden dat mensen ‘buiten de boot vallen’. Voor mensen voor wie alternatieven ontbreken om naar belangrijke bestemmingen te reizen, blijft de mogelijkheid bestaan om gebruik te maken van de eigen auto en deze te parkeren, nabij de eigen woning en bestemmingen. We zetten in op de nabijheid van (basis)voorzieningen en de verbetering van alternatieven zoals het openbaar vervoer en de groei van het aanbod van deelvervoer, maar we zorgen er ook voor dat met name de drempel van betaalbaarheid niet te groot wordt voor mensen die geen andere opties hebben dan het gebruik van de auto.

Om dit mogelijk te maken gaan we:

1. voldoende (betaalbare) parkeerplaatsen organiseren voor mensen met een beperking op woonlocaties en bestemmingen;
2. bewoners tegemoetkomen in de toegenomen parkeerkosten.

Dit doen we al

- Mogelijkheid betalen autorijlessen via de U-pas.
- Mogelijkheid aanvragen gratis gehandicapten-parkeerplaats nabij de woning.
- Mogelijkheid aanvragen gehandicaptenparkeer-kaart, waarmee binnen de gemeente gratis kan worden geparkeerd op een gehandicaptenparkeer-plaats in gebieden waar betaald parkeren is.

Dit zijn nieuwe acties die we starten*

Risicofactoren	Wat	Wie	Termijn
Beschikbaar	1. Verbeteren aanbod en vindbaarheid algemene gehandicapten-parkeerplaatsen (o.a. met sensoren). Hiertoe wordt eerst een plan opgesteld met kostenindicatie.	Mobiliteit/Deelopgave Parkeren	2023-2024
Betaalbaar	2. Tegemoetkomen (verhoging van de) kosten voor een parkeer-vergunning voor lage inkomens. Voorstel in ontwikkeling.	Mobiliteit/Deelopgave Parkeren	2023-2024

**) De kosten van evt. vervolgprojecten/acties dekken we vanuit de betrokken programma's. Dit uitvoeringsprogramma biedt input voor de prioritering van werkzaamheden en investeringen.*



Deelvervoer

Wat zien we?

- **Beschikbaar:** het aanbod in kwetsbare wijken is vooralsnog beperkt vanwege de geringe vraag vanuit bewoners in relatie tot de onrendabele businesscase van aanbieders.
- **Bruikbaar:** er is geen aanbod van aangepaste deelvoertuigen voor de doelgroep met een handicap. In deze fase richten marktpartijen zich vooral op het bereiken van de early majority en niet op specifieke doelgroepen.
- **Betaalbaar:** de voor de gebruiker zichtbare ritprijs van deelvervoer is relatief hoog. De besparing op de totale mobiliteitskosten indien een privéauto wordt ingeruild voor deelvervoer blijft vaak onderbelicht. Borg en aansprakelijkheid bij het mogelijk rijden van schade vormen een drempel.
- **Begrijpelijk:** aanmelding en gebruik van deelvoertuigen zijn voor een deel van de doelgroep (bijv. ouderen) die beperkte digitale vaardigheden heeft (te) ingewikkeld. Complexiteit van plannen, boeken en betalen kan een groter probleem worden door digitalisering in combinatie met vergrijzing.
- **Beleving:** het delen van voertuigen is in sommige culturen nog geen gemeengoed, ook in relatie tot de eigen auto als statussymbool.

Wat willen we bereiken?

We verwachten dat deelvervoer de eerstkomende jaren in beperkte mate een bijdrage levert aan het verkleinen van vervoersongelijkheid, tenzij we als gemeente substantiële financiële bijdragen doen. We willen het potentieel van deelvervoer voor het verkleinen van vervoersongelijkheid zo volledig mogelijk ontsluiten. Gezien de fase en relatieve niche waarin de markt zich bevindt, zetten we nu eerst in op een combinatie van onderzoek en praktijktests, waardoor we nog beter inzicht krijgen in de drempels en mogelijke oplossingen.

Daarnaast zoeken we samenwerking met marktpartijen, wat we borgen in beleid en regelgeving. Op voorhand houden we er rekening mee dat de markt er (op termijn) onvoldoende in slaagt om binnen het huidige model voldoende publieke en inclusieve doelen te realiseren. Daarom verkennen we nu al of een andere marktaansturing/ordening beter aansluit bij onze beleidsdoelen.

Om dit mogelijk te maken gaan we:

1. werken aan verbeterde sturingsmogelijkheden;
2. de potentiële match tussen deelvervoer en specifieke doelgroepen in beeld brengen;
3. samenwerking aan met marktpartijen om deelvervoer inclusiever te maken.

Dit doen we al

- In samenwerking met de Wijkcoöperatie Kanaleneiland en marktpartijen werken we aan de pilot Buurthub Kanaleneiland.
- TIER biedt momenteel elektrische fietsten aan met 75% korting voor U-pashouders.



Buurthub Kanaleneiland

Dit zijn nieuwe acties die we starten*

Risicofactoren	Wat	Wie	Termijn
Beschikbaar	1. Ondertekenen van een convenant deelauto's met marktpartijen, met als een van de pijlers afspraken over passend aanbod in kwetsbare wijken met een verhoogd risico op vervoersongelijkheid.	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen	**2023-2024**
Betaalbaar	2. Ontwikkelen van een kortingspropositie voor gebruik van Cargoroo (e-deelbakfiets) en TIER (e-deelfiets), waarbij we o.a. zoeken naar de juiste propositie voor specifieke doelgroepen (onder voorbehoud van toekenning subsidie).	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen en marktpartijen	**2025**
	3. Bij aanbieders verkennen of het zinvol en haalbaar is om een speciale tariefstelling voor U-pashouders te hanteren.	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen i.s.m. Marktpartijen	**2025-2026**
	4. In gesprek blijven met de provincie over onze inzichten en opgedane ervaringen met deelvervoer voor doelgroepen met een smallere beurs en zoeken naar de ruimte binnen bestaande of nieuwe kaders.	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen i.s.m. Provincie Utrecht	**2023-2026**
Betaalbaar Begrijpelijk	5. Deelname aan een Interreg-project Share North, waarbij we zoeken naar een aantrekkelijke deelvervoerspropositie voor sociale huurders. Merwede dient als pilotgebied.	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen en Projectontwikkelaar (AM)	**2023-2024**
Bruikbaar Betaalbaar	6. Onderzoek naar rol van deelvervoer als onderdeel van publiek vervoer, waarbij we verkennen hoe we meer grip en sturing kunnen hebben op o.a. tarieven en locaties van aanbod.	Provincie Utrecht i.o.m. Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen	**2023-2024**
	7. Evaluatie van het huidige vergunningstelsel voor deelvervoer, waarbij het aspect inclusiviteit en toegankelijkheid wordt meegenomen met een vertaling naar een nieuwe vergunning/concessie (of ander marktsturingsmodel), waarin meer inclusieve voorwaarden worden opgenomen.	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen	**2023-2024**

**) De kosten van evt. vervolgprojecten/acties dekken we vanuit de betrokken programma's. Dit uitvoeringsprogramma biedt input voor de prioritering van werkzaamheden en investeringen.*

Doelgroepenvervoer en individueel (aangepast) vervoer

Wat zien we?

- **Beschikbaar:** doelgroepenvervoer, zoals sociaal recreatief Wmo-vervoer en leerlingenvervoer, is niet altijd onverkort beschikbaar vanwege personeelstekort.
- **Bruikbaar:** doelgroepenvervoer is niet altijd geschikt in het gebruik door onzekere (en soms lange) aanrijtijden.
- **Begrijpelijk:** reguliere vervoersvoorzieningen zoals bus of tram worden door de doelgroep niet altijd gebruikt omdat deze niet altijd begrijpelijk of minder bruikbaar (toegankelijk) zijn. Dat zorgt voor extra druk op het doelgroepen-vervoer.
- **Beleving:** mensen met specifieke beperkingen hebben erg veel structuur nodig en hebben het extra moeilijk als het vervoer niet op tijd komt, of er bijvoorbeeld een andere chauffeur is. Daarnaast ervaart niet iedereen het door een busje opgehaald worden als positief. Dit geldt bijvoorbeeld voor kinderen in het leerlingenvervoer.

Wat willen we bereiken?

We verlagen drempels voor reguliere vervoersmogelijkheden waar dat kan (zie OV hierboven) en houden maatwerk zoals doelgroepenvervoer of individuele voorzieningen beschikbaar waar nodig. We organiseren het doelgroepenvervoer – routegebonden en vraagafhankelijk – zo efficiënt mogelijk, en ondersteunen inwoners bij het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen waardoor zij meer vrijheid hebben om zelf-standig te reizen. We verkennen de mogelijkheden in het aanbod van hulpmiddelen om ons te richten op gezonde (actieve) en duurzame alternatieven.

Om dit mogelijk te maken gaan we:

1. goed, efficiënt en beschikbaar doelgroepenvervoer organiseren voor wie dat nodig heeft;
2. drempels wegnemen voor alternatieve vervoersmiddelen en ondersteunen inwoners bij het gebruik hiervan;
3. de mogelijkheden voor gezonde en duurzame mobiliteit in de top van de vervoerspiramide onderzoeken.

Dit doen we al

- Aanbieden diverse vormen van doelgroepen-vervoer: Jeugdwet- en Leerlingenvervoer, sociaal-recreatief Wmo-vervoer en vervoer naar dagbesteding of activering.
- Faciliteren en stimuleren gebruik initiatieven die vervoer mogelijk maken: Buurtmobiel, AutoMaatje, De Gouden Koets, Zuidbus, Domstad Plusbus, Vier het leven, Zonnebloem auto en WIL in je buurt.
- Als inwoners op zoek zijn naar informatie of ondersteuning, kunnen zij terecht bij het Buurtteam, het Wmo-loket of op de website van U Centraal.



Duofietsen. De Utrechtse fietsburgemeester start het project Fietsmaatjes waarbij vrijwilligers meefietsen met lichamelijk beperkten.

Dit zijn nieuwe acties die we starten*

Risicofactoren	Wat	Wie	Termijn
Beschikbaar Begrijpelijk Beleving	1. Korte termijn plan van aanpak Leerlingenvervoer met budgetneutrale oplossingsrichtingen ter verbetering van beschikbaarheid en waar-borging kwaliteit.	MO/Leerlingenvervoer	**2023-2024**
	2. Aanbesteding sociaal-recreatief Wmo-vervoer in samenwerking met 21 regiogemeenten en provincie en start nieuwe vervoerder per 1 januari 2024.	MO/Wmo	**2023-2026**
	3. Verkennen van het harmoniseren van vraagafhankelijk en route-gebonden doelgroepenvervoer. Hierin onderzoeken we de mogelijk-heden om verschillende vormen van doelgroepenvervoer beter op elkaar aan te laten sluiten en elkaar te versterken.	MO/Wmo (Jeugd) Leerlingenvervoer	**2025**
Bruikbaar Begrijpelijk	4. Project Opstap naar OV, een pilot waarbij we mensen met het OV laten kennismaken door het samen met hen een paar keer te proberen en ze te vertellen hoe het OV werkt.	Provincie Utrecht, MO/Wmo	**2023-2024**
	5. Verkennen van mogelijkheden MaaS-apps en digitale concepten om drempels naar regulier OV te verlagen. Indien kansrijk, organiseren we een pilot.	MO/Wmo, Mobiliteit, marktpartijen	**2023-2026**
Beschikbaar Betaalbaar	6. Verkennen breed mobiliteitsplatform voor vrijwilligersorganisaties. We onderzoeken de mogelijkheden tot het delen van vervoersmiddelen door vrijwilligersorganisaties en uitbreiding van bestaand deelvervoer voor inwoners met een beperking (bijvoorbeeld Zonnebloemauto).	MO/Wmo (Welzijn) marktpartijen	**2025**
	7. Verkennen aanbieden (deel)hulpmiddelen (Wmo) op centrale locaties. Hierin onderzoeken we de mogelijkheden om bijvoorbeeld scoot-mobielen in en rondom Utrecht CS beschikbaar te stellen.	MO/Wmo	**2025**

**) De kosten van evt. vervolgprojecten/acties dekken we vanuit de betrokken programma's. Dit uitvoeringsprogramma biedt input voor de prioritering van werkzaamheden en investeringen.*

Organisatie en samenwerking

We zijn trekker op het thema vervoersongelijkheid

De gemeente pakt de rol van regisseur in het netwerk van stakeholders dat betrokken is op het thema vervoersongelijkheid, omdat zij de meeste invloed heeft op het wegnemen van oorzaken. Intern gaat het vooral om het creëren van bewustwording en het organiseren van samenwerking in de uitvoering. We richten een programma Vervoersongelijkheid op met breed eigenaarschap vanuit het ruimtelijk (o.a. mobiliteit) en sociaal domein (o.a. armoede, meedoen, werk en inkomen). Het programma zorgt voor coördinatie en het invullen van randvoorwaarden, waardoor er samenhang ontstaat.

We betrekken de doelgroep

Cruciaal is dat we beter zicht krijgen op het perspectief van bewoners die beperkte vervoersmogelijkheden ervaren. In het kader van de monitoring die we vorm gaan geven, doen we kwalitatief onderzoek naar de ervaringen van bewoners door met ze in gesprek te gaan. Daarnaast organiseren we momenten waarop raadsleden, het college en ambtenaren zelf kunnen ervaren hoe ingewikkeld reizen met een beperking kan zijn.

We werken nauw samen met onze partners

De gemeente Utrecht is één van de spelers in een netwerk van maatschappelijke stakeholders: belangenorganisaties van o.a. ouderen, mensen met een laag inkomen of mindervaliden en specifieke initiatieven gericht op verkleinen van vervoersongelijkheid, de (deel)vervoerders en Goedopweg en de provincie. Voor een gecoördineerde aanpak is het belangrijk om elkaar regelmatig op te zoeken. Het programma Vervoersongelijkheid gaat op regelmatige basis langs bij bestaande netwerken om knelpunten en oplossingen te bespreken. We spannen ons in voor kennisontwikkeling en -deling; en stakeholders brengen we in positie om te signaleren vanuit de praktijk en bieden we ruimte om met initiatieven te komen.

Onderwerpen die nu al vanuit het netwerk zijn aangedragen, zijn bijvoorbeeld:

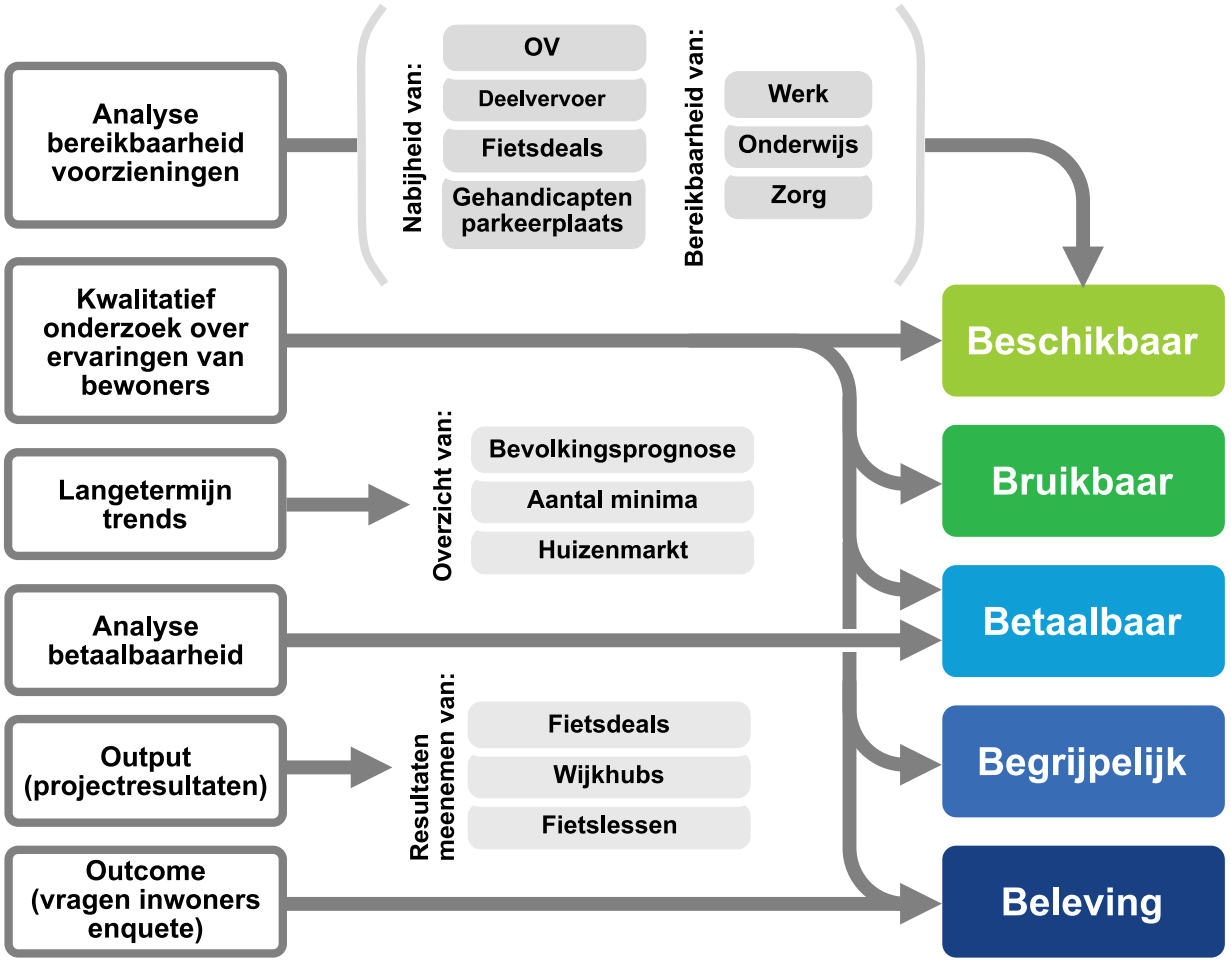
- Handhaving onrechtmatig gebruik gehandicaptenparkeerplaatsen
- Voorschieten reiskostenvergoeding door werkgevers
- Eenvoud in ondersteuningsaanbod en aanvraagprocedures
- Extra regelingen voor mensen die net buiten de U-pascriteria vallen
- Verhogen minimum kwaliteitseisen toegankelijkheid OV.



We organiseren goede monitoring

Omdat inzet op vervoersongelijkheid relatief nieuw en complex is en dit uitvoeringsprogramma een eerste versie is van een samenhangende aanpak, is goede monitoring belangrijk.

Om voldoende inzicht te krijgen in de effectiviteit van onze inzet op vervoersongelijkheid, bestaat de monitoring uit verschillende onderdelen. Voor een compleet beeld moeten de verschillende onderdelen niet afzonderlijk, maar in relatie tot elkaar worden gezien. In de figuur hiernaast wordt de samenhang visueel weergegeven, in de onderstaande projecten-tabel een korte toelichting.



Dit zijn nieuwe acties die we starten*

	Wat	Wie	Termijn
Programma-organisatie	1. Bemensen programmaorganisatie (combistaf, stuurgroep, uitvoerend team), interne samenwerking verder vormgeven.	Programma Vervoersongelijkheid	2023-2024
	2. Organiseren permanente afstemming met externe stakeholders door vervoersongelijkheid te agenderen in bestaande netwerken.	Programma Vervoersongelijkheid, externe stakeholders	2023-2024
Stimuleren bewustwording, input leveren voor andere trajecten	3. Nieuwe initiatieven in dit uitvoeringsprogramma uitwerken tot volwaardige projectplannen, inclusief per project financiële dekking, monitoring (output) en personele bezetting.	Programma Vervoersongelijkheid, betrokken onderdelen GU	2023-2024
	4. Bijdrage leveren aan landelijke initiatieven, waaronder onderzoek G4 en initiatief Staatssecretaris Ministerie Infrastructuur en Milieu voor een nationaal actieplan.	Programma Vervoersongelijkheid	2023-2026
	5. Aandacht vragen voor inclusiviteit bij specifieke (beleids)trajecten o.a. de uitrol en vergunningverlening deelvervoer, vormgeving OV-concessie, de aanpak voetganger.	Programma Vervoersongelijkheid, betrokken onderdelen GU	2023-2026
	6. Aandacht vragen voor bereikbaarheid van bestemmingen en locatie voorzieningen vanuit perspectief van vervoersongelijkheid in Ruimtelijke Strategie Utrecht en gebiedsontwikkelingen.	Programma Vervoersongelijkheid PT RSU, gebiedsteams	2023-2026
	7. Ontwikkelen van een lijst met criteria om bestaand beleid en (nieuwe) projecten te toetsen op het bieden van gelijke kansen in vervoer. Deze lijst gebruiken we om keuzes te maken en als aanleiding voor gesprek binnen gemeentelijke organisatie.	Programma Vervoersongelijkheid betrokken onderdelen GU	2023-2026
	8. Uitbreiden van de werkgeversaanpak op bedrijventerrein Lage Weide met als inzet met het verminderen van vervoersongelijkheid onder werknemers.	Goedopweg, met inbreng programma Vervoersongelijkheid	2023-2024
Vormgeven monitoring	9. Analyse bereikbaarheid voorzieningen: we maken de bereikbaarheid van met name banen, zorg en onderwijs en nabijheid van mobiliteitsaanbod inzichtelijk op kaarten van Utrecht.	Programma Vervoersongelijkheid, Mobiliteitsonderzoek	2023-2024
	10. Kwalitatief onderzoek ervaringen bewoners: we gaan met de doelgroepen in gesprek: welke impact heeft beperkte toegang tot vervoer op hun leven, welke problemen ervaren ze en aan welke oplossingen denken ze?	Programma Vervoersongelijkheid, externe partner (bijv. Meetellen)	2023-2024
	11. Organiseren klantreizen op basis waarvan raad, bestuur, ambtelijke organisatie vervoersongelijkheid persoonlijk ervaren.	Programma Vervoersongelijkheid, externe partners	2023-2024
	12. Organiseren monitoring langetermijntrends en analyse betaalbaarheid.	Programma Vervoersongelijkheid, Mobiliteitsonderzoek	2023-2024
	13. Organiseren monitoring outcome: of mensen daadwerkelijk op de bestemmingen kunnen komen waar ze willen komen, onderzoeken we door vragen hierover toe te voegen aan de inwonersenquête.	Programma Vervoersongelijkheid, Mobiliteitsonderzoek	2023-2024

**) Dekking voor de kosten voor het opzetten van de programmaorganisatie en monitoring is als voorstel voor programmering opgenomen in het Meerjaren Programma Bereikbaarheid 2023.*

Bronnenlijst

Beleidsdocumenten gemeente Utrecht

- Coalitieakkoord 2022-2026
- Mobiliteitsplan 2040
- Ruimtelijke Strategie Utrecht
- Scheidslijnen in Utrecht 2023
- Utrecht Monitor 2022
- Visie Vervoer voor Iedereen
- Volksgezondheidsmonitor Utrecht

Externe bronnen

- Bijl, R. van der en Steenhoven, H. van der (2017). Gesprekken over gebrekkige mobiliteit.
- CBS (2018). Risico op vervoersarmoede.
- CBS en PBL (2019). Indicator risico op vervoersarmoede.
- CBS (2020). Bestedingen; huishoudenskenmerken.
- Gezond Leven. Een toegankelijk aanbod aan preventieve gezondheidsinterventies en –methodieken.
- KiM (2022). Rechtvaardig mobiliteitsbeleid.
- KiM (2023). Mobiliteit en bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland.
- MuConsult (2022). Inventarisatie maatregelen tegen mobiliteitsarmoede.
- PBL (2022). Toegang voor iedereen?
- RLI (2020). Toegang tot de stad.

Colofon

Mei 2023

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte /
Maatschappelijke Ontwikkeling
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
Telefoon: 14 030 (verkort nummer)

Fotoverantwoording

Juri Hiensch	p. 2
Sebastiaan van der Hijden	p. 1, p. 8, p. 10
Renzo Gerritsen	p. 15, p. 24
Lotte Stierhout	p. 20

Gemeente Utrecht

