Vervoer voor iedereen

Gemeente Utrecht



22 april 2021
Kenmerk 8045622

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoud

Voorwoord		**4**
1	**Introductie**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ambitie en veranderopgave	6
1.3	Samenwerking in de regio	8
1.4	Leeswijzer	9
2	**Vervoer voor iedereen**	**10**
2.1	Utrechts vervoersysteem	10
2.2	Zelfstandig vervoer	12
2.2.1	Lopen en Fietsen	12
2.2.2	(Toegankelijk) openbaar vervoer	13
2.3	Aanvullend openbaar vervoer	15
2.4	Met hulp van het netwerk of lokale initiatieven	17
2.5	Doelgroepenvervoer en individueel vervoer	17
3	**Uitgangspunten Vervoer voor iedereen**	**19**
3.1	Uitgangspunt 1 Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag in de piramide als voor hen mogelijk is	19
3.2	Uitgangspunt 2 We bieden passend vervoer	20
3.3	Uitgangspunt 3 We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer	20
3.4	Uitgangspunt 4 De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd	21
3.5	Uitgangspunt 5 Het systeem is eenvoudig en betaalbaar voor de gebruiker en op systeemniveau	21
3.6	Uitgangspunt 6 We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu	22
4	**Realiseren van uitgangspunten**	**23**

4.1	Toegankelijkheid openbaar vervoer en invulling aanvullend openbaar vervoer	23
4.2	Pilots doelgroepenvervoer	24
4.3	Aansluiting tussen doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer	25
4.4	Risico's	25
4.5	Van uitgangspunt naar praktijk	26
4.6	Tijdlijn	26
4.7	Vervolg	29

Bijlage **30**

Voorwoord

“Het is de normaalste zaak van de wereld dat iedereen kan meedoen, zowel in fysiek als sociaal opzicht. En dat de stad en haar voorzieningen voor iedereen toegankelijk zijn en dat alle Utrechters gelijkwaardig worden bejegend. In de praktijk blijken sommige Utrechters echter letterlijk en figuurlijk tegen drempels aan te lopen als ze willen meedoen. Die drempels willen we wegnemen en we werken aan betere fysieke en sociale toegankelijkheid voor iedereen.” Deze passage is opgenomen in het Coalitieakkoord Utrecht: Ruimte voor iedereen. Utrecht is een stad voor iedereen. Dat betekent ook vervoer voor iedereen, dus ook voor mensen voor wie dat vanwege een beperking minder vanzelfsprekend is. Om mee te doen aan de maatschappij – te werken, leren, recreëren en contacten onderhouden – moeten mensen zich kunnen verplaatsen. Mensen kiezen hiervoor normaal gesproken een eigen vervoermiddel of het (aanvullend) openbaar vervoer. Wanneer mensen als gevolg van een beperking niet in staat zijn gebruik te maken van openbaar vervoer of eigen vervoer, dan zijn er vervoersvoorzieningen die het hen mogelijk maken toch de gewenste reizen te maken, gezamenlijk noemen we dit het doelgroepenvervoer[1].
Het geheel van vervoersvoorzieningen in de gemeente Utrecht moet dan ook in samenhang worden bekeken. Alle vormen van vervoer hangen met elkaar samen; hoe toegankelijker het openbaar vervoer, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken en hoe minder druk op het doelgroepenvervoer er ontstaat. Met deze visie Vervoer voor Iedereen geven we uitvoering aan de ambitie om vervoer voor iedereen te realiseren.



Maarten van Ooijen
Wethouder maatschappelijke ondersteuning



Lot van Hooijdonk
Wethouder mobiliteit

[1] Doelgroepenvervoer: Het vervoer van mensen die vanwege een beperking tijdelijk of chronisch te maken hebben met beperkingen in hun mobiliteit en daardoor niet zelfstandig kunnen reizen.

1 Introductie

1.1 Aanleiding

De komende jaren zijn er op het gebied van vervoer verschillende ontwikkelingen te verwachten. Gemeente Utrecht staat voor de opgave een vervoersysteem te realiseren waarbij niemand tussen wal en schip valt. Tegelijkertijd staan we in de regio voor een forse bereikbaarheidsopgave, zien we dat het gebruik van het doelgroepenvervoer stijgt. Als we een kwaliteitsimpuls aan het doelgroepenvervoer willen geven, dan is belangrijk om de verschillende vervoersvragen in samenhang te benaderen. Deze visie dient dan ook als inhoudelijk kader voor de beoordeling van en sturing op voornoemde ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en doelgroepenvervoer en biedt het kader voor ontwikkelingen op deze terreinen. De eerste grote uitdaging hierop is de overgang van de verantwoordelijkheid voor de inkoop en het contractbeheer van sociaal-recreatief vervoer (de huidige regiotaxi) per december 2023. Dit hangt nauw samen met ontwikkelingen en beleidskeuzes op het gebied van mobiliteit. Daarom is een brede visie over vervoer nodig. Deze visie is dan ook als volgt gepositioneerd:



Op dit moment is het geheel aan vervoersvoorzieningen in Utrecht niet samenhangend en sluit het niet altijd even goed aan op de vraag van de gebruiker. Naar de toekomst toe zijn ontwikkelingen te verwachten die het vervoer nog meer onder druk zetten:

- Maatschappelijke ontwikkelingen zoals de groei van de stad, dubbele vergrijzing en langer zelfstandig thuis blijven wonen zullen de vraag naar op de doelgroep aangepast vervoer doen toenemen;
- De financiële bijdrage van de provincie Utrecht voor regiotaxi wordt afgebouwd van bijna € 2 miljoen per jaar in 2019 naar € 0 in 2024;
- Steeds meer voorzieningen, zoals bankvestigingen en winkels, verdwijnen uit de wijk waardoor afstanden groter worden en andere vervoersvoorzieningen nodig zijn om mee te kunnen blijven doen in de samenleving;
- De complexiteit van de markt voor de taxibranche. Door (te) sterke prijsconcurrentie lijden veel taxibedrijven verlies wat leidt tot faillissementen en onvoldoende focus op het verbeteren van kwaliteit in het doelgroepenvervoer;
- Het door de vervoerssector gesteunde Bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer vanaf 2025;
- Voor de grootste groep reizigers is frequenter openbaar vervoer langs de wijk in plaats van minder vaak door de wijk een goede keuze. Maar voor sommige mensen is het juist van belang dat de afstanden naar de bushaltes niet te lang worden.
- Een aantal van bovenstaande ontwikkelingen kunnen leiden tot mobiliteitsarmoede[2]. Een groter deel van de inwoners is hierdoor aangewezen op doelgroepenvervoer.

In deze visie wordt het geheel aan vervoersvoorzieningen geschetst en wordt aangegeven op welke thema's de komende periode wordt ingezet om een samenhangend vervoersysteem te creëren in de gemeente Utrecht. Dit betekent dat het huidige vervoersysteem de komende jaren zal veranderen. Hiervoor zijn uitgangspunten geformuleerd die ook de basis vormen voor onze samenwerking met de provincie. Dit geeft het kader voor het doelgroepenvervoerbeleid van de gemeente Utrecht voor de komende jaren met een goede aansluiting op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht.

1.2 Ambitie en veranderopgave

Gemeente Utrecht wil een vervoersysteem dat beter uitvoerbaar, duurzamer en beter passend is; vervoer voor iedereen. Zodat het aanbod, meer dan nu, aansluit bij de behoeften van inwoners en we er aan bijdragen dat zij kunnen meedoen naar vermogen. Hierbij sluiten we aan bij de leidende principes van het Utrechts model van zorg en ondersteuning:

- Leefwereld centraal, de behoeften van de gebruiker van de voorziening wordt als uitgangspunt genomen;
- Uitgaan van mogelijkheden, in plaats van beperkingen. Hierbij is eigen regie vanzelfsprekend;
- Zo nabij mogelijk;
- Doen wat nodig is, waarbij ruimte is voor professionals en voor professionele afwegingen;
- Eenvoud, het systeem moet eenvoudig en begrijpelijk zijn voor iedereen.

[2] *Mobiliteitsarmoede (definitie KIM, uit: Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem): Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed."*

Het model werk met drie sporen:
Spoor 1 – een sterke samenleving: de sociale basis en gewoon opgroeien
Spoor 2 – Steun waar nodig: basiszorg voor jeugd, gezin en volwassenen
Spoor 3 – Specialistisch maatwerk waar nodig: aanvullende zorg



Doelstelling binnen het model is zoveel mogelijk 'de beweging naar voren' te faciliteren, waarbij we uitgaan van mogelijkheden.

Dit wordt ook ondersteund door de ratificering van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap[3] in 2016. Het uitgangspunt van het VN-verdrag is dat mensen met een beperking zo gelijkwaardig mogelijk moeten kunnen deelnemen aan de maatschappij. Gemeente Utrecht heeft hiervoor de Agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' opgesteld. Om zo gelijkwaardig mogelijk deel te nemen aan de maatschappij moeten mensen zich kunnen verplaatsen. Het is daarom gewenst om te zorgen dat inwoners zich zoveel mogelijk met reguliere voorzieningen kunnen verplaatsen. Om dit te realiseren is het belangrijk dat het openbaar vervoer toegankelijk is (fysiek en mentaal). Daarnaast is het belangrijk om de sociale functie van het openbaar vervoer goed in te vullen.
Openbaar vervoer levert naast de bijdrage aan het oplossen van de bereikbaarheidsopgave (op een ruimte efficiënte en milieuvriendelijke manier) juist ook een uitkomst voor mensen die geen alternatieve vervoersmogelijkheid (kunnen) gebruiken. Met de sociale functie van openbaar vervoer bedoelen we OV-ritten die met een sociaal-recreatief motief worden gemaakt, bijvoorbeeld om te winkelen, het bezoek van vrienden/familie/kennissen en uitgaan, ook door mensen met een beperking.

Vernieuwing en samenhang in het doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer is nodig. Om dit te bewerkstelligen werken we aan drie thema's[4]:

1. Gebruik van het openbaar vervoer stimuleren;
2. Doelgroepenvervoer efficiënter organiseren;

---

[3] *"Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, tot vervoer, informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en –systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden."* VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, 2007.

[4] Deze thema's komen terug in de landelijke vernieuwingsagenda doelgroepenvervoer en openbaar vervoer "Iedereen onderweg", opgesteld door VWS en I&W.

3. Doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer beter op elkaar laten aansluiten (inclusief een goede invulling van het AOV)

1.3 Samenwerking in de regio

Vervoer overstijgt vaak de lokale context. Het is dan ook een domein waarbij veel samenwerking in de regio plaatsvindt; met de provincie, maar ook met de gemeenten in de regio.

Het opdrachtgeverschap voor het openbaar vervoer ligt bij de zogenoemde OV-autoriteiten. In de regio Utrecht zijn dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het spoorvervoer en de provincie Utrecht voor het meeste lijngebonden bus- en tramvervoer en voor de Regiotaxi. Deze zogeheten OV-autoriteiten organiseren het openbaar vervoer door concessies uit te geven. Voor het provinciale bus- en tramvervoer heeft de provincie Utrecht twee concessies uitgegeven. Voor het sociaal-recreatief vervoer beheert de provincie contracten voor de regiotaxi. Dit is voor 95% Wmo-vervoer in opdracht van de gemeenten in de regio van deur tot deur voor mensen met een Wmo-indicatie. Het gaat hier om het niet planbare vraagafhankelijke vervoer zoals visites, bijwonen plechtigheden en deelnamen aan verenigingsleven. In het provinciale Uitvoeringsprogramma OV 2019-2023 kunt u lezen op welke manier de provincie deze jaren werkt aan de ontwikkeling van het OV in onze regio. Hierbij wordt veel samengewerkt met onze gemeente.

De gemeente Utrecht heeft in het openbaar vervoer de volgende rollen:
- Beheerder van het openbaar gebied, waarbij zorg wordt gedragen voor de prioritering bij verkeerslichten, de verkeersveiligheid en de inpassing en inrichting van wegen, bushaltes en de openbare ruimte. Al deze aspecten beïnvloeden het openbaar vervoer, bijvoorbeeld als het gaat om de doorstroming en comfort van busroutes, de fietsstallingen, de kwaliteit en toegankelijkheid van stations/haltes en de aanlooproutes etc.
- Uitvoering van de Wmo, waarbinnen de gemeente verantwoordelijk is voor het sociaal-recreatief vervoer (regiotaxi). Vanaf eind 2023 wordt de gemeente verantwoordelijk voor het beheer van dit contract.
- Vertegenwoordiger van OV-reizigers in/van/naar de stad Utrecht, waarbij de gemeente deze belangen zo krachtig mogelijk inbrengt in processen en projecten. Daarbij gaat het zowel om bestaande als potentieel nieuwe reizigers die de gemeente een goed alternatief biedt voor de auto in de stad.
- Realiseren van een gezonde verstedelijking in de stad en regio, waarvoor ook bijdragen van rijk en provincie nodig zijn voor het realiseren van een schaalsprong in het openbaar vervoer.

Niet alleen op het gebied van openbaar vervoer en regiotaxi vindt regionale samenwerking plaats. In december 2018 heeft bij de verschillende gemeenten in de provincie Utrecht en bij de provincie Utrecht besluitvorming plaatsgevonden over het gezamenlijk lopen van een proces om vernieuwing van het doelgroepenvervoer en het aanvullend openbaar vervoer vorm te geven. Hiervoor is het programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en Aanvullend Openbaar Vervoer opgezet. Het doel van het programma is om samenwerking te zoeken en zo een inclusief vervoersaanbod (vervoer voor iedereen, dus ook voor mensen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden) te realiseren. De invulling van het gemeentelijk doelgroepenvervoer wordt per Wmo-regio vormgegeven en de invulling van het aanvullend openbaar vervoer wordt door de provincie vormgegeven. Op dit moment wordt door de provincie een projectplan

geschreven over aanvullend openbaar vervoer en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Gemeente Utrecht is hierbij goed aangesloten.

Binnen het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en Aanvullend openbaar vervoer is aandacht voor drie pijlers:

1. Overgang sociaal recreatief vervoer naar gemeenten, december 2023;
2. Pilots doelgroepenvervoer (vooral (sociaal recreatief) Wmo-vervoer);
3. Aansluiting tussen doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer.

In hoofdstuk 4 wordt een uitwerking van deze pijlers gegeven.

1.4 Leeswijzer

In deze Visie wordt in hoofdstuk 2 uiteengezet hoe het Utrechtse vervoersysteem eruit ziet en worden de verschillende niveaus van het Utrechtse vervoersysteem verder uitgewerkt. In hoofdstuk 3 wordt geschetst waarom vernieuwing van het doelgroepenvervoer en een goede aansluiting op het (aanvullend) openbaar vervoer nodig is en worden de uitgangspunten met betrekking tot Vervoer voor Iedereen geschetst. Tenslotte geven we een doorkijk naar het vervolg en hoe dit wordt uitgewerkt. Met deze Visie wordt de richting bepaald van het ontwikkeltraject met betrekking tot de vernieuwing van het doelgroepenvervoer met een goede aansluiting op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht. Om de uitgangspunten te realiseren zijn maatregelen nodig. Deze krijgen hun beslag in de inkoop op het gebied van vervoer.

2 Vervoer voor iedereen

2.1 Utrechts vervoersysteem

Gemeente Utrecht staat voor de opgave een stabiel, flexibel, betaalbaar, uitvoerbaar, passend en betrouwbaar vervoersysteem te ontwikkelen. Een systeem dat tegemoetkomt aan de vragen van de verschillende typen gebruikers en waarbij oog is voor innovatie, duurzaamheid en milieu: vervoer voor iedereen. Binnen een afnemend budget moet in een groeiende vraag naar mobiliteit worden voorzien. Gemeente Utrecht staat dus voor de opgave het ook in de toekomst mogelijk te maken mensen met een mobiliteitsbeperking mee te laten doen aan de maatschappij. Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om mee te kunnen doen. In onderstaande figuur is de hiërarchie in verschillende vervoersvoorzieningen weergegeven. De basis bestaat uit zelfstandig vervoer: lopen, fietsen, (toegankelijk) openbaar vervoer en auto. De eerste trede is aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit. Wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer ontbreekt binnen een loopafstand van 400 meter, is het belangrijk om te kijken of er passende alternatieven mogelijk zijn met aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit (zie kader Casus Schaakbuurt). De tweede trede is vervoer met hulp van het netwerk of lokale initiatieven. Daarna volgt het doelgroepenvervoer en het hoogste niveau betreft individueel vervoer.



Voorbeelden:

- Scootmobiel, aanpassingen aan auto, individueel vervoer Regiotaxi
- Regiotaxi (Wmo deel), leerlingenvervoer, vervoer Jeugd- en participatiewet, vervoer naar DB/AA
- Meestal auto (voorbeeld: automaatje, familie, buren)
- Buurtbus, U-flex, deelauto's, deelfietsen, ritdeling, Regiotaxi (OV-deel)
- Lopen, fietsen, step, trein, tram, bus, privéauto

Figuur 1: Hiërarchie in vervoersvoorzieningen

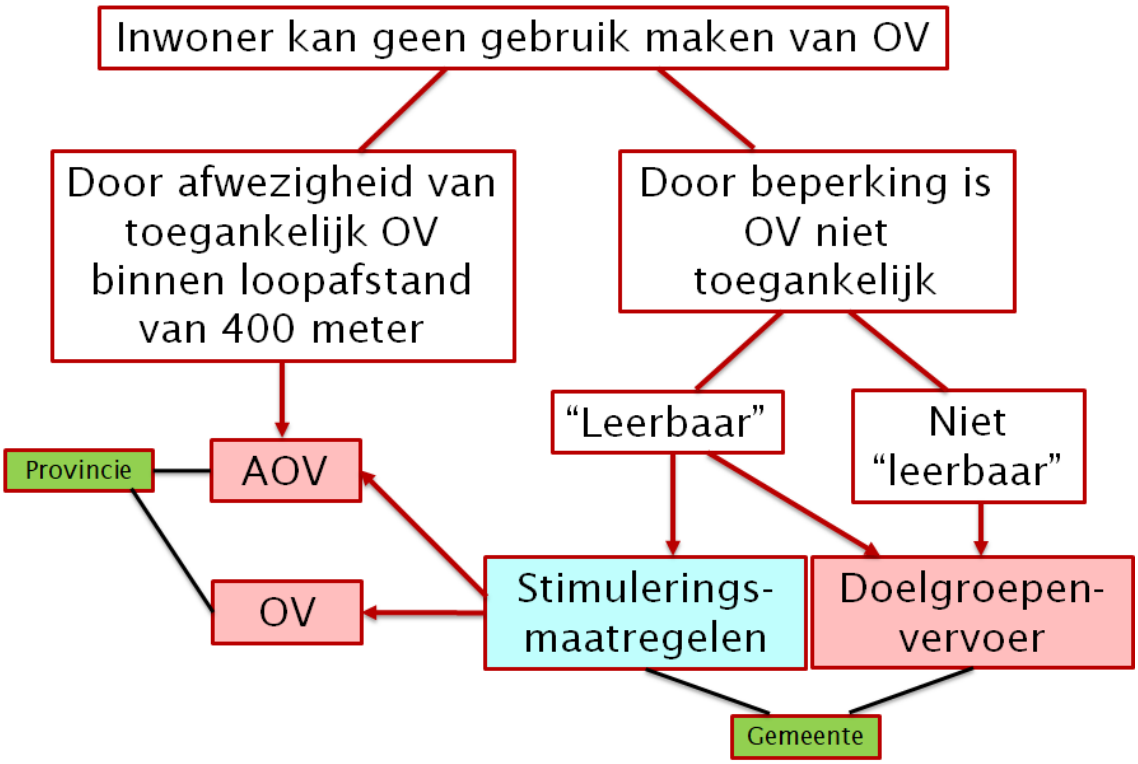
De werkelijke situatie heeft echter niet deze piramidevorm. Doordat het openbaar vervoer (nog) niet voor iedereen fysiek en/of mentaal toegankelijk is en niet overal aanvullend openbaar vervoer beschikbaar is, zijn veel inwoners met een mobiliteitsbeperking aangewezen op het gebruik van het doelgroepenvervoer. Het doelgroepenvervoer heeft daardoor nu een onevenredig grote rol. De verschillende onderdelen van het vervoersaanbod moeten zodanig ontworpen worden dat er een samenhangend, inclusief systeem

ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen. Men maakt gebruik van de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide, maar zo hoog als nodig.

Casus Schaakbuurt
In het U-OV Vervoerplan 2020 is opgenomen dat lijn 4 niet meer door de Schaakbuurt rijdt, maar langs de wijk. Hiermee wordt de kwaliteit van de lijn verhoogd voor de grootste groep gebruikers. Dit heeft echter wel consequenties voor mensen die in principe wel kunnen reizen met het OV, maar voor wie een bushalte op 700 meter loopafstand (verste punt) te ver is. Op dit moment wordt een proef uitgevoerd om dit met aanvullend openbaar vervoer op te lossen: U-flex in de Schaakbuurt. U-flex is een flexibele openbaarvervoerservice waarbij de bus rijdt op afroep, alleen wanneer hij nodig is en alleen waar hij nodig is. Het vervoer gaat van halte naar halte, volgens de snelst mogelijke route. Wanneer meerdere reizigers tegelijk dezelfde kant op gaan, reizen zij samen in één voertuig.

Communicerende vaten

(Aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer zijn communicerende vaten. Hoe toegankelijker (fysiek en mentaal) het (aanvullend) openbaar vervoer, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken, in plaats van het doelgroepenvervoer. Dat vergroot de sociale functie van het OV.
Tegelijkertijd staat het openbaar vervoer voor de uitdaging om bij te dragen aan de forse bereikbaarheidsopgave van onze regio. Om verbetering van het OV-systeem voor zoveel mogelijk reizigers mogelijk te maken kiezen OV-partijen voor een concentratie van openbaar vervoer op hoofdassen. De bus komt dan wel vaker langs de wijk (frequenter), maar haltes liggen niet voor alle inwoners dichtbij de voordeur (minder fijnmazig). Voor het gros van de OV-reizigers biedt dit voordelen waaronder een vlotte, comfortabele en betrouwbare reis. Maar voor een deel van de OV-reizigers komen de mogelijkheden voor verplaatsingen met het reguliere openbaar vervoer juist onder druk te staan. Dit kan ervoor zorgen dat de drempel voor gebruik van het openbaar vervoer hoger wordt. Dit kan leiden tot mobiliteitsarmoede. Een groter deel van de inwoners is hierdoor aangewezen op andere vervoersmogelijkheden.
Wanneer iemand geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer doordat er geen opstapplaats is binnen een loopafstand van 400 gaan we samen met de provincie de mogelijkheden van een alternatief verkennen, bijvoorbeeld middels aanvullend openbaar vervoer. Wanneer iemands beperking ervoor zorgt dat hij/zij geheel of gedeeltelijk geen gebruik kan maken van het (aanvullend) openbaar vervoer dan zijn gemeenten aan zet met doelgroepenvervoer. Hierbij is nog een onderscheid te maken tussen mensen die dit wel kunnen leren en mensen die altijd afhankelijk zullen blijven van het doelgroepenvervoer.



Figuur 2: Verantwoordelijkheid voor vervoer

2.2 Zelfstandig vervoer

2.2.1 Lopen en Fietsen

Utrecht heeft in het mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen bepaald dat voetgangers en fietsers meer ruimte moeten krijgen. Zo is het de bedoeling om in het centrum, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn centrum de voetganger en fietser meer ruimte en vaker voorrang te geven. In deze gebieden krijgt de openbare ruimte een hoge kwaliteit als het gaat om toegankelijkheid. Dat zal ook gaan gelden voor kernwinkelgebieden, winkelassen en buurtwinkelcentra. Dit is ook opgenomen in het Uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'.

Daarnaast stimuleert de gemeente Utrecht lopen en het gebruik van de fiets. Dit gebeurt onder andere door het geven van fietslessen door "De Fietsmeesters". De Fietsmeesters is een initiatief van Goedopweg. In Goedopweg werken de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat samen aan een aantrekkelijke en goed bereikbare regio Utrecht. Er worden fietslessen gegeven aan volwassen, maar ook aan leerlingen die door middel van het leerlingenvervoer naar school gaan. Door hen in een vroeg stadium te leren fietsen, hebben zij hier lange tijd plezier van. Bovendien zijn hierdoor steeds meer inwoners in staat om zich zelfstandig te verplaatsen (basis van de vervoerspiramide). Hiermee wordt de druk op de bovenliggende tredes in de piramide verlaagd.

2.2.2 (Toegankelijk) openbaar vervoer

Het openbaar vervoer kan eraan bijdragen dat iedereen mee kan blijven doen en gelijke kansen krijgt. We willen daarom graag dat kwetsbare groepen ook goed het openbaar vervoer kunnen gebruiken. We zetten daarom samen met de provincie en vervoerders in op het verbeteren van de toegankelijkheid, betaalbaarheid, nabijheid en directheid en begrijpelijkheid van het openbaar vervoer.

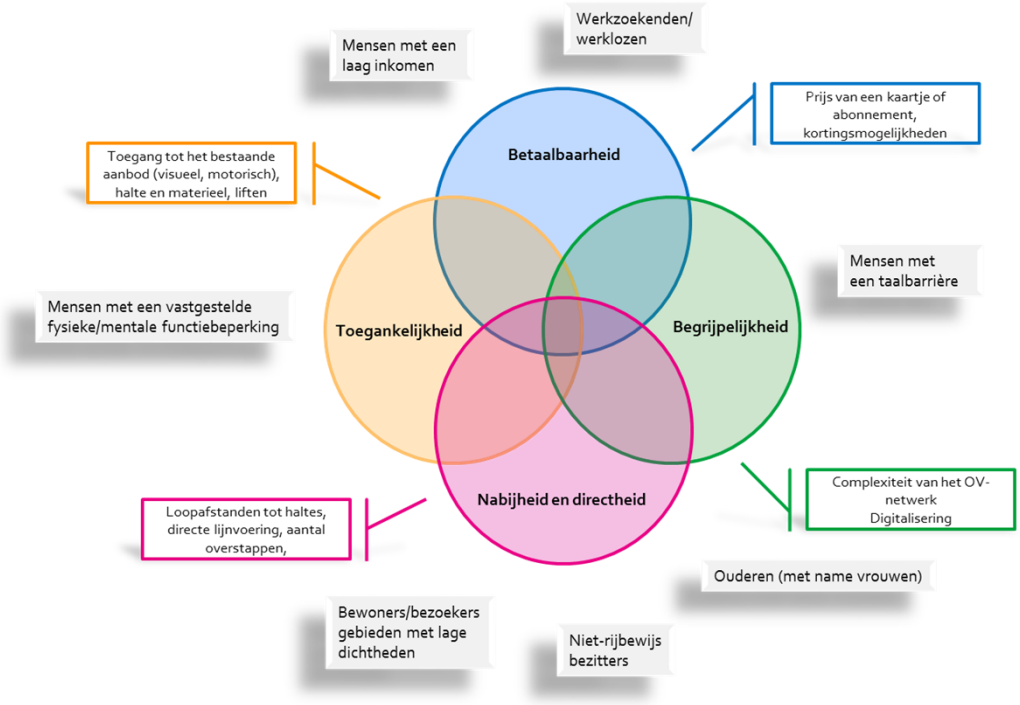
Oog voor kwetsbare groepen

Er zijn groepen in de samenleving die op de één of andere manier in mindere mate aan het mobiliteitssysteem kunnen deelnemen. Voor mensen met een functiebeperking (fysiek/mentaal) wordt het reguliere OV steeds beter toegankelijk gemaakt. Als mensen hier geen gebruik van kunnen maken kunnen zij beschikken over doelgroepenvervoer.

Wie niet tot deze groep behoort, kan toch een mindere toegang tot mobiliteit ervaren. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderscheidt zes doelgroepen met verhoogde kans hierop: mensen met een laag inkomen, werkzoekenden/werklozen, ouderen, mensen met een migratieachtergrond, niet-rijbewijsbezitters of bewoners/bezoekers van gebieden met lage dichtheden[5]. Veelal is een combinatie van deze kenmerken versterkend voor de ervaren problemen. Zij zijn voor hun mobiliteit sterker dan anderen afhankelijk van openbaar vervoer, maar zeker niet de grootste gebruikersgroep. Dit doordat ze vaak minder reizen dan gemiddeld, en evengoed voor het grootste deel van hun vervoersbehoefte de auto of de fiets gebruiken of lopen.

Bij het reizen met het openbaar vervoer kunnen verschillende problemen worden ervaren. Bijvoorbeeld bij het lopen van- en naar de halte, het lezen/begrijpen van het openbaar vervoersysteem, het betalen van de rit, het ontbreken van aanbod of de fysieke en/of mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Om hier goed op in te kunnen spelen is meer inzicht en monitoring nodig.

[5] *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? KiM, 2018.*



Figuur 3: Mogelijk ervaren mobiliteitsproblemen

Toegankelijkheid

Samen met provincie en vervoerder werken we aan het verder toegankelijk maken van het reguliere OV-systeem. De fysieke toegankelijkheid verbeteren we met toegankelijke reisinformatie, toegankelijke haltes en knooppunten en toegankelijk materieel.

Betaalbaarheid

Vervoer kost geld. Dit moet echter wel evenredig zijn aan de plaats van de vervoersvoorziening in de piramide. De tariefopbouw moet logisch zijn. Er worden verschillende maatregelen getroffen die bijdragen aan de betaalbaarheid van openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen. Zo start de provincie een pilot met betrekking tot gratis reizen voor inwoners van de provincie die voldoen aan de criteria “65+” en “inkomen onder het sociaal minimum”. Voor mensen met een laag inkomen is er de U-pas. Naast verschillende activiteiten kan het U-pas tegoed ook gebruikt worden om op de eigen OV-chipkaart te zetten. Zo proberen we ervoor te zorgen dat openbaar vervoer betaalbaar is voor mensen met een laag inkomen.

Nabijheid en directheid

Voor de grootste gebruikersgroepen is het openbaar vervoer vooral aantrekkelijk wanneer het snel, frequent, nabij en direct is. De wens voor snelheid en hoge frequenties vertaalt zich in het meer concentreren en bundelen van lijnen, met grotere halteafstanden en korter halteren als gevolg. De nabijheid en directheid van het openbaar vervoer kan daarmee afnemen. We vinden het daarom belangrijk dat de basis op orde is. Er is goed ontsluitend openbaar vervoer waardoor wijken, winkelcentra, ziekenhuizen, voorzieningen en arbeidsplaatsen voor iedereen bereikbaar blijven. Bij de nieuwe aanbesteding van het openbaar vervoer in de regio Utrecht vragen we bij de provincie aandacht voor het behouden en vergroten van nabijheid en directheid van het OV-lijnennet.

Nabijheid van OV in Utrecht
De gemeente heeft een analyse gemaakt van de nabijheid van het OV-systeem. Hierbij zijn per type openbaar vervoer loopafstanden ingesteld: voor stations 1200 meter, voor HOV tram en bushaltes 600 meter en basis bushaltes 400 meter. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie 94% van de huishoudens een treinstation, tram of bushalte heeft binnen die genoemde afstanden.

Begrijpelijkheid

Digitalisering verandert onze dagelijkse mobiliteit, via chipkaarten, digitale reisinformatie, apps en nieuwe Mobility as a Service-concepten (MaaS). Dit biedt veel voordelen, maar helaas blijkt niet iedereen in staat de digitale transformaties in de mobiliteitsdiensten bij te houden.
Het is van belang om ervoor te zorgen dat het gebruik van het openbaar vervoersysteem voor iedereen mogelijk blijft. Met vervoerders en provincie willen we de begrijpelijkheid als uitgangspunt voor de lijnvoering benadrukken. We vragen vervoerders hierbij om eenduidige en heldere reizigersinformatie te verstrekken.
Hierbij is de inzet van het zo begrijpelijk mogelijk maken van digitale toepassingen én voldoende behoud van diensten die als vangnet functioneren van belang. Naast MaaS-concepten zetten we daarom ook juist in samenwerking met de provincie in op sociale en lokale initiatieven voor kleinschalig openbaar vervoer.

2.3 Aanvullend openbaar vervoer

“In sommige gebieden is de vraag te beperkt om lijngebonden busvervoer te exploiteren. Hier is maatwerk noodzakelijk om aan de reizigersvraag te voldoen. Daarom wil de provincie vanuit haar rol als concessieverlener voor het OV samen met de concessiehouders en met de gemeenten op zoek naar kostenefficiënte vormen van vervoer. Deze kunnen worden ingezet op de plekken waar regulier OV (denk aan een buslijn met vaste dienstregeling) enerzijds niet meer past bij de wensen van de reizigers (te star, te weinig kwaliteit door bijvoorbeeld een lage frequentie of een te lange reistijd) en anderzijds te duur is (rondrijden met ‘lege bussen’). Hier is maatwerk het uitgangspunt, omdat de vervoerbehoefte steeds individueler wordt. Dit geldt zeker in de “first en last mile”, oftewel de aansluiting op het vervoer van grote, gebundelde stromen door trein, tram en (dikke) buslijnen. Deze passage is opgenomen in de Nota ‘Aanvullend openbaar vervoer provincie Utrecht”. Aanvullend openbaar vervoer is het geheel aan maatwerk-mobiliteitsoplossingen:

- voor een groep reizigers die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer;
- voor wanneer regulier openbaar vervoer te star of te duur is (qua exploitatiebijdrage vanuit de overheid);
- om te zorgen dat het netwerk van openbaar vervoer optimaal aansluit bij de wensen van alle reizigers die zelfstandig kunnen reizen.

Bij het ontbreken van nabij openbaar vervoer is aanvullend openbaar vervoer dus van belang: fijnmazig wijkontsluitend vervoer. Dit betreft adequate vervoersmogelijkheden voor mensen die zelfstandig kunnen reizen maar in verband met het ontbreken van passend vervoersaanbod geen gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer. Hoe beter het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer is geregeld, hoe lager de druk op het doelgroepenvervoer is. Bovendien kunnen op die wijze zoveel mogelijk mensen zo gelijkwaardig mogelijk meedoen in de samenleving. Om mensen mee te kunnen laten doen aan de samenleving is goed toegankelijk openbaar vervoer en adequaat aanvullend openbaar vervoer essentieel. De provincie Utrecht geeft hier verder invulling aan in overleg met de gemeente. Het ontbreken van goed toegankelijk openbaar vervoer en adequaat aanvullend openbaar vervoer mag geen

reden zijn om aangewezen te zijn op het doelgroepenvervoer. Het aanvullend openbaar vervoer moet mensen in staat stellen gebruik te kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer. Concreet betekent dit:

- Het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer is voor iedereen beschikbaar;
- Het openbaar vervoer is fysiek toegankelijk;
- Het openbaar vervoer is mentaal toegankelijk (goede informatievoorziening is hierbij essentieel);
- Het aanvullend openbaar vervoer voorziet in de "first en last mile"[6].

Aanvullend openbaar vervoer is dus een hele belangrijke sleutel in het geheel van vervoersvoorzieningen in Utrecht. Als dit goed is vorm gegeven, kan het HOV zo functioneren dat het ook daadwerkelijk hoogwaardig openbaar vervoer is en wordt tegelijkertijd oneigenlijke druk op het doelgroepenvervoer voorkomen omdat ook mensen met een mobiliteitsbeperking gebruik kunnen maken van reguliere vervoersvoorzieningen.

Het vormgeven van het aanvullend openbaar vervoer is maatwerk. De meest geschikte oplossing kan per gebied verschillen. Ook op specifieke tijdstippen of in specifieke gebieden kan er sprake zijn van minder draagvlak voor OV-aanbod. In gebieden met (nog) beperkte vraag naar vervoer ligt er een ontwikkelopgave om met maatwerkvervoer te komen tot een passend integraal vervoersaanbod wat ook toegankelijk is voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

Deelmobiliteit

Naast aanvullend openbaar vervoer biedt deelmobiliteit een passend alternatief voor mensen die geen gebruik kunnen maken van openbaar vervoer en niet in het bezit zijn van eigen vervoersmiddelen, zoals de privéauto. Deelmobiliteit draagt bij aan de doelstellingen van Gezond Stedelijk Leven: minder autobewegingen, minder uitstoot, meer gebruik van gezonde modaliteiten, en mogelijk ook aan minder mobiliteitsarmoede. De gemeente zet de komende jaren in op het vergroten van het aanbod van deelmobiliteit en het stimuleren van het gebruik. Daarmee probeert Utrecht de transitie 'van bezit naar gebruik' te versnellen. Voorgesteld wordt om door het aanpassen van de APV en de introductie van een vergunningenstelsel in 2021 de gemeente meer regie over het plaatsen van deelmobiliteit op straat en het voorkomen van hinder en overlast te geven.

Als onderdeel van de Strategie Smart Mobility worden er diverse pilots uitgevoerd om te leren onder welke condities mensen bereid zijn om gebruik te maken van deelmobiliteit. Tot einde dit jaar worden er in de vorm van een Living Lab deelfietsen aangeboden in de stad. Na de zomer start de MaaS pilot Leidsche Rijn, waarin wordt onderzocht wat de succesfactoren en (mobiliteits)effecten zijn van een Mobility as a Service app: een persoonlijke reisassistent waarmee je allerlei vormen van deelmobiliteit kunt plannen, boeken en betalen.

Buurthubs – waarbij deelmobiliteit passend bij het schaalniveau van een buurt zoveel mogelijk gebundeld wordt aangeboden aan omwonende bewoners en andere gebruikers – zijn een kansrijk alternatief voor het bezit en gebruik van de (eigen) auto. In de Grifthoekgarage is sinds begin dit jaar een hub met deelmobiliteit voor buurtbewoners gecreëerd. In voorbereiding is een studie waarin we willen onderzoeken hoe we het aantal buurthubs verder kunnen uitbreiden tot een stadsdekkend systeem, afgestemd op behoeften van uiteenlopende desbetreffende gebieden in de stad. Dat moet leiden tot 3 tot

[6] Het openbaar vervoer is ideaal om veel mensen van a naar b ('point-to-point') te brengen, maar het ov is natuurlijk lang niet altijd en overal geschikt om snel van deur tot deur te komen ('first en last mile'). Zeker niet voor mensen met een vervoersbeperking.

5 onderscheidende pilots vanaf 2021. Intentie is om het testen van vraag gestuurd openbaar vervoer en deelmobiliteit in naoorlogse wijken met achterstanden (bijv. Kanaleneiland of Overvecht), waar mogelijk sprake is van mobiliteitsarmoede, onderdeel te laten zijn van dit project.

2.4 Met hulp van het netwerk of lokale initiatieven

In het Coalitieakkoord Ruimte voor Iedereen hebben we opgenomen dat we ruimte willen geven aan de organisatiekracht van inwoners en dat we inzetten op het stimuleren van kleinschalige vormen van buurtvervoer. Initiatieven op dat vlak van Utrechtse inwoners kunnen vanaf 2021 een aanvraag indienen voor een subsidie op basis van de Nadere regel subsidie vrijwillige inzet voor elkaar. Allerlei verschillende soorten initiatieven kunnen inschrijven op deze nadere regel. Het kan dan ook zo zijn dat er sprake is van overvraag. Wanneer dit aan de orde is, kunnen niet alle aanvragen worden toegekend. Er wordt een integrale afweging gemaakt over alle ingediende aanvragen. Op dit moment wordt geen regiotaxi-budget overgeheveld naar deze nadere regel voor initiatieven op het gebied van vervoer. Wanneer we signaleren dat deze initiatieven ervoor zorgen dat meer inwoners gebruik maken van een vervoervorm lager in de piramide en het gebruik hoger in de piramide hierdoor afneemt, kunnen we onderzoeken of overheveling mogelijk is. Dat is op dit moment nog niet aan de orde. In experimenten en in nieuwe vervoerscontracten wordt dit als overweging meegenomen.

Mobiliteit is een veelgehoord thema in het kader van eenzaamheid. Wie minder mobiel is, gaat moeilijker naar ondersteuningsactiviteiten met als gevolg een grotere kans op vereenzamen. Rondom het thema mobiliteit is daarom een actiecoalitie[7] opgericht om een bijdrage te leveren aan het tegengaan van eenzaamheid: Automaatje, een coalitie van ANWB en U Centraal, mede met financiering vanuit het landelijk actieprogramma Eén tegen eenzaamheid van het ministerie van VWS. Op buurtniveau ontstaan ook verschillende initiatieven op dit gebied, zoals het Buurtpact tegen eenzaamheid in Transwijk waar mobiliteit ook een plek heeft. Ook initiatieven als de DomstadPlusbus, Plusbus Erop Uit, Zuidbus, Buurt Mobiel en de WIL-vervoersdienst dragen, naast het vervoeren van inwoners, ook bij aan het tegengaan van eenzaamheid.

2.5 Doelgroepenvervoer en individueel vervoer

Binnen iedere gemeente zijn er mensen die niet volledig zelfstandig deel kunnen nemen aan de maatschappij. Zij krijgen dan maatschappelijke ondersteuning, zitten op speciaal onderwijs, werken bij een sociale werkvoorziening of re-integratieplek of gaan naar dagbegeleiding of arbeidsmatige activering. Vaak via verschillende regelingen en instanties. Ditzelfde beeld is te zien bij vervoer.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer:

- Vervoer in het kader van de Wmo:
    - Sociaal recreatief vervoer voor mensen met een beperking. Het doel van het Wmo-vervoer is het mogelijk maken van maatschappelijke participatie voor mensen die vanwege hun beperking niet met het reguliere openbaar vervoer kunnen reizen. In Utrecht kan men op dit moment ritten boeken bij Regiotaxi Utrecht.

[7] Zorg- en welzijnsinstellingen, bedrijfsleven, wetenschappers, ervaringsdeskundigen, ondernemers, bewoners en vrijwilligers bundelen hun krachten om eenzaamheid onder bewoners van Utrecht te verminderen.

    - Vervoer naar dagbegeleiding en arbeidsmatige activering. Routegebonden vervoer van en naar zorgaanbieders met een structureel karakter. Wanneer iemand niet zelfstandig kan reizen, wordt dit geregeld door de zorgaanbieders zelf die daarvoor een vast bedrag per persoon per dag ontvangen van de gemeente als er een indicatie vervoer is.
- Leerlingenvervoer: Vervoer van leerlingen van en naar (vooral speciaal) onderwijs. Het leerlingenvervoer bestaat uit vergoedingen voor fietsen, reizen met openbaar vervoer, reizen met eigen vervoer en taxivervoer. Taxivervoer is routegebonden vervoer met een structureel karakter en gaat voornamelijk per (rolstoel-)taxibus.
- Vervoer in het kader van de Jeugdwet: Vervoer van jeugdigen van en naar zorgaanbieders, meestal betaald en geregeld door de zorgaanbieder, soms door de gemeente.
- Vervoer in het kader van de Participatiewet: Vervoer van en naar (en geregeld door) UW-bedrijf.
- School-zwemvervoer: De gemeente Utrecht organiseert schoolzwemmen en waar nodig het vervoer hier naartoe voor kinderen vanaf groep 4. Scholen kunnen zich hiervoor aanmelden als de meeste leerlingen in groep 4 nog geen zwemdiploma hebben.

Ook andere organisaties zijn verantwoordelijk voor vormen van doelgroepenvervoer:

- Valys (bovenregionaal sociaal recreatief vervoer) – ministerie VWS;
- Vervoer in het kader van de Wlz (Wet langdurige zorg) – ministerie VWS;
- Zittend ziekenvervoer – zorgverzekeraars;

Vervoer naar opleiding of werk – UWV.

3 Uitgangspunten Vervoer voor iedereen

Het huidige reguliere vervoersaanbod is op dit moment onvoldoende inclusief. Voor mensen met een beperking is het niet vanzelfsprekend om gebruik te kunnen maken van reguliere vervoersvormen. Zij ervaren hierbij fysieke en mentale drempels. Om een inclusief vervoersysteem te realiseren moeten deze drempels worden verlaagd of zelfs weggenomen. Daarnaast wordt gemeenschapskracht gestimuleerd (inclusief lokale vervoersinitiatieven die inspelen op de mobiliteitsbehoeften van mensen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden) door middel van de Nadere regel subsidie vrijwillige inzet voor elkaar. Indien dit nodig is, zijn maatwerk-vervoersvoorzieningen beschikbaar die aansluiten bij de vervoersbehoefte. Om dit te bereiken zijn zes uitgangspunten opgesteld die als richtsnoer gelden waar wij de komende jaren naartoe werken:

1. Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag in de piramide als voor hen mogelijk is;
2. We bieden passend vervoer;
3. We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer;
4. De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd;
5. Het systeem is eenvoudig en betaalbaar voor de gebruiker en op systeemniveau;
6. We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu.

Vernieuwing buiten de bestaande kaders is nodig om tot een inclusief vervoersysteem te komen waarmee we zorgen dat iedereen kan meedoen aan de maatschappij.

Wat deze uitgangspunten concreet betekenen voor de praktijk wordt beschreven in Hoofdstuk 4. Hier wordt een doorvertaling van de uitgangspunten naar de Utrechtse praktijk en het vervolgproces gemaakt.

3.1 Uitgangspunt 1 Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag in de piramide als voor hen mogelijk is

Versterken van de zelfredzaamheid van de inwoner staat centraal, ook voor het zich lokaal verplaatsen. Net als in het Utrechtse model leggen we de ‘regie’ over de ondersteuning in handen van de inwoner zelf. ‘In de eerste plaats zijn mensen zelf verantwoordelijk. Daarom doen we een beroep op wat iemand zelf kan, met hulp van familie, vrienden of buren. Maar niet iedereen kan zijn of haar problemen op eigen kracht de baas. En niet iedereen beschikt over een netwerk waarop hij een beroep kan doen. In dat geval nemen we als gemeente onze verantwoordelijkheid. Waarbij we de ‘regie’ zoveel mogelijk in handen laten van de inwoner’. We zetten ons ervoor in de omstandigheden te creëren dat mensen zo zelfredzaam mogelijk kunnen zijn. We zetten in op het verminderen van de afhankelijkheid van maatwerkvoorzieningen. Iedereen die met het openbaar vervoer kan reizen, reist met het openbaar vervoer of met alternatieve vervoersvormen. Het doelgroepenvervoer wordt georganiseerd als vangnet. Op deze manier zorgen we ervoor dat alle inwoners mee kunnen doen.

De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt door veel zaken bepaald, waaronder beschikbaar budget, de staat van de infrastructuur, de dichtheid en menging van de omgeving etc. Openbaar vervoer werkt goed bij het vervoeren van grotere aantallen mensen. Dat brengt een schaalsprong in het openbaar vervoer ook dichterbij, iets wat nodig is om de bereikbaarheidsopgave in de regio Utrecht duurzaam en ruimte efficiënt in te vullen. Aan de andere kant is er behoefte aan een fijnmazig en vraaggericht OV-systeem. Het openbaar vervoer moet ook zoveel mogelijk toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Hierbij gaat het om fysieke en mentale toegankelijkheid. Doelgroepenvervoer is een aanvulling op wat reguliere voorzieningen, voorzieningen in de sociale basis en bewoners voor elkaar kunnen betekenen. Dit sluit aan bij de visie Versterken sociale basis Wmo waarin de ambitie wordt beschreven om de beweging naar voren te maken.

3.2 Uitgangspunt 2 We bieden passend vervoer

Mensen verschillen en hebben op verschillende momenten verschillende vervoersbehoeften. In het kader van de Wmo is de gemeente verantwoordelijk om bij te dragen aan de zelfredzaamheid en participatie van inwoners. Het vervoersysteem is op dit moment onvoldoende ingericht om hieraan bij te dragen. De vervoervraag van inwoners is divers en de problematiek verschillend van persoon tot persoon. Toch bieden we eenvormige oplossingen zoals Regiotaxi of leerlingenvervoer en wordt slechts geïndiceerd op wel/geen vervoersvoorziening. Bovendien is er onvoldoende aandacht voor het zo inrichten van vervoer dat mensen zelfstandig kunnen reizen. Het is van belang om het zelfstandig (leren) reizen duurzaam in te bedden in het aanbod van de gemeente. Dat kan een duurzame bijdrage leveren aan een verkleining in de vraag naar doelgroepenvervoer en deelname aan de samenleving bevorderen. Dit moet wel worden afgewogen tegen het principe “eenvoud” (uitgangspunt 5). Voorkomen moet worden dat dit veel administratieve lasten oplevert.

Daarnaast onderzoeken we of niet slechts geïndiceerd kan worden op wel/geen vervoersvoorziening, maar of per aanvrager de individuele mogelijkheden en beperkingen en de vervoersbehoefte in beeld gebracht en verwerkt kunnen worden in een reizigersprofiel. In plaats van een uniforme oplossing zoals de Regiotaxi kan iemand dan bijvoorbeeld - voor ritten waar dat kan - het advies krijgen van openbaar of lokaal, kleinschalig vervoer in de wijk gebruik te maken. We laten het vervoersaanbod beter aansluiten bij de vraag en gaan toe naar meer differentiatie in vervoersaanbod. Dit kan door binnen het gecontracteerde vervoer meer ruimte voor maatwerk te bieden. Voorbeelden hiervan zijn deur - halte vervoer voor wie dat aankan, extra zorg & service voor de mensen met ernstige mobiliteitsbeperking of begeleiding op specifieke leerlingenvervoerritten.

3.3 Uitgangspunt 3 We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer

Omdat (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer communicerende vaten zijn, is het van belang dat het (aanvullend) openbaar vervoer zo inclusief mogelijk wordt georganiseerd. Op deze manier wordt de druk op het doelgroepenvervoer beperkt en kan dit gebruikt worden door mensen die geen andere vervoersmogelijkheden hebben. Tegelijkertijd is het zo dat sommige mensen op het ene moment wel gebruik kunnen maken van reguliere vervoersvoorzieningen en het andere moment niet. Het is dan van belang dat de verschillende vormen van vervoer goed op elkaar aansluiten. Op deze manier

voorkomen we dat mensen tussen wal en schip belanden en er altijd een passende vervoersvorm beschikbaar is.

3.4 Uitgangspunt 4 De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd

Zoveel als mogelijk brengen we samenhang aan in het doelgroepenvervoeraanbod.
We werken aan het doorbreken van de huidige fragmentatie en inefficiëntie in het vervoer door in de inkoop voor het doelgroepenvervoer per eind 2023 in dialoog te gaan met vervoerders en andere stakeholders over het bundelen van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Vervoerscapaciteit kan op die manier zo efficiënt mogelijk worden benut.
Voor de gebruiker zou het ook kunnen betekenen dat, hoewel hij/zij gebruik maakt van verschillende vervoersregelingen, maar één keer een vervoersindicatie wordt gesteld waarmee gebruik gemaakt kan worden van verschillende vormen van vervoer.

3.5 Uitgangspunt 5 Het systeem is eenvoudig en betaalbaar voor de gebruiker en op systeemniveau

Het gebruik van vervoer is eenvoudig en het systeem is herkenbaar. Er wordt eenduidigheid gebracht in bijvoorbeeld wijze van ritaanvraag en betaling.

Voor de gebruiker zal het ook betaalbaar moeten blijven. De hoogte van de bijdrage is te vergelijken met de kosten die zouden worden gemaakt bij gebruik van openbaar vervoer. Omdat het één samenhangend vervoersysteem betreft, is het belangrijk dat ook de prijsverhouding binnen het vervoersysteem gelijk is. Voorheen was de regiotaxi goedkoper dan de bus. De prijs van de regiotaxi is nu gelijk getrokken met de prijs van het reguliere OV. Hierdoor is de financiële prikkel verdwenen om gebruik te maken van een vervoersoplossing hoger in de piramide. Op deze manier maakt men gebruik van een voorziening zo laag mogelijk in de piramide, maar zo hoog als nodig.

Er wordt ook inzet gepleegd om het vervoer betaalbaar te houden voor iedereen. Zo wordt vanuit de U-pas ingezet op het vergroten van de toegankelijkheid van het OV, maar dan met name op de financiële toegankelijkheid ervan. Met de U-pas heeft men een vervoersbudget waarmee met het OV gereisd kan worden.

Niet alleen voor de gebruiker, maar ook voor de gemeente moet het systeem betaalbaar blijven. De komende jaren zal een sterke teruggang in bijdrage van de provincie aan regiotaxi, stijging van vervoerskosten en autonome groei van de vraag door o.a. dubbele vergrijzing en langer zelfstandig thuis wonen er toe leiden dat de beschikbare budgetten voor doelgroepenvervoer niet meer toereikend zijn. Betere kwaliteit tegen minder kosten kan alleen worden bereikt als we structurele verbeteringen in de organisatie van het vervoer doorvoeren. Hierbij zal er ook goed gekeken moeten worden naar het toekennen van doelgroepenvervoer. Is doelgroepenvervoer de enige oplossing, of kan men ook gebruik maken van een vervoersvorm lager in de piramide waardoor een maatwerkvoorziening niet nodig is (zie uitgangspunt 1).

3.6 Uitgangspunt 6 We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu

Ten behoeve van de leefbaarheid van de stad is het van belang om minder uitstoot te genereren van fijn- en stikstof en het zoveel mogelijk beperken van geluidsoverlast. Wanneer we geen vernieuwing doorvoeren, neemt het aantal vervoersbewegingen toe en zal de uitstoot en de geluidsoverlast vergroten. Dit is een grote belasting voor de stad. We willen ons waar mogelijk als gemeente inzetten om de uitstoot terug te brengen tot nul, ook in het doelgroepenvervoer, door te stimuleren zero-emissievoertuigen in te zetten. Dit in lijn met het door de vervoerssector breed gedragen Bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer. Hierbij moeten we ons wel realiseren dat het vooralsnog duurder is om uitstootvrije voertuigen in te zetten. Ontwikkelingen op dit gebied gaan echter snel.

4 Realiseren van uitgangspunten

Om de uitgangspunten te realiseren is het van groot belang dat alle niveaus van het vervoersysteem zo zijn ingericht dat zoveel mogelijk mensen er ook daadwerkelijk gebruik van kunnen maken. Het openbaar vervoer is toegankelijk en het aanvullend openbaar vervoer is zodanig ingericht dat het goed aansluit op het openbaar vervoer en op het doelgroepenvervoer. Het doelgroepenvervoer is zo ingericht dat het passend is bij de vraag. Bovendien zijn de verschillende vormen van het doelgroepenvervoer op elkaar afgestemd.

4.1 Toegankelijkheid openbaar vervoer en invulling aanvullend openbaar vervoer

Provincie Utrecht is verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de invulling van aanvullend openbaar vervoer. Zij heeft daarom een procesaanpak opgesteld om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de invulling van het aanvullend openbaar vervoer vorm te geven. Het is van groot belang dat er een goede aansluiting is tussen (aanvullend) openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. Het ontlast immers het HOV, maar ook het doelgroepenvervoer. Daarom denken gemeenten binnen de provincie mee in de wijze waarop het aanvullend openbaar vervoer vorm krijgt zodat dit ook toegankelijk is voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Hiervoor is de werkgroep Aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer opgezet. De gemeente zet hier capaciteit op in, maar geen gemeentelijke middelen.
Met de afbouw van de provinciale bijdrage aan gemeenten voor de regiotaxi komen hier middelen voor beschikbaar. Eén van de uitgangspunten van de provincie is toekomstvast flexibel vervoer. De provincie heeft het volgende financiële kader vastgesteld hiervoor:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bijdrage Wmo vervoer vml BRU gemeenten *(in piramide: individueel vervoer en doelgroepenvervoer)*	€ 4.000.000	€ 3.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 1.000.000	€ 0
Bijdrage gemeenschappelijke pilots doelgroepenvervoer *(in piramide: doelgroepenvervoer)*	€ 50.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 0
Inzet pilots aanvullend OV *(in piramide: aanvullend OV)*	€ 0	€ 250.000	€ 700.000	€ 700.000	€ 1.400.000	€ 0
Toegankelijkheid regulier OV *(in piramide: zelfstandig OV)*	€ 0	€ 150.000	€ 700.000	€ 700.000	€ 1.000.000	€ 0
Aanvullend OV concessie 2023 *(in piramide: aanvullend OV)*	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 3.500.000
TOTAAL	**€ 4.050.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**

Voor 2020 is € 250.000 beschikbaar voor pilots op het gebied van aanvullend openbaar vervoer, oplopend tot € 1.400.000 in 2023. Wanneer dit onvoldoende blijkt, zal de provincie dit opplussen met maximaal € 550.000 per jaar. Dit is een budget dat nu is weggevallen uit het bovenstaande staatje. Vanaf 2024 wordt de invulling van het aanvullend openbaar vervoer meegenomen in de OV-concessie.

In de werkgroep aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid, bestaande uit vertegenwoordigers van de provincie (regiotaxi en openbaar vervoer) en gemeenten (Sociaal Domein en Mobiliteit), worden bouwstenen vervaardigd voor de OV-concessie 2023 en wordt onderzoek gedaan naar aanvullend openbaar vervoer en de aansluiting op het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. Daarnaast werkt de werkgroep een aanpak uit op het gebied van verbetering van de toegankelijkheid (fysiek en mentaal) van het openbaar vervoer en worden concrete voorstellen uitgewerkt voor de inzet van de gebudgetteerde middelen voor pilots op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In de nieuwe aanbesteding voor de aanbieder van openbaar vervoer in de gemeente brengen wij toegankelijkheid concreet en krachtig in.

Toegankelijke bushaltes
We werken aan het toegankelijk maken van bushaltes: we verhogen haltes en voorzien ze van gidslijnen (lijnen die bruikbaar zijn als oriëntatiepunt of geleiding bij het lopen). 72% van alle bushaltes in Utrecht is toegankelijk (465 stuks). We richten ons hierbij op haltes met relatief veel instappers of haltes die juist belangrijk zijn voor bewoners en bezoekers met een beperking. De ambitie is om het percentage toegankelijke haltes stapsgewijs te verhogen. Bij groot onderhoud aan wegen of herinrichtingen maken we de aanwezige ontoegankelijke bushaltes zoveel mogelijk toegankelijk.

Op dit moment zijn er in Utrecht maar weinig aanvullend openbaar vervoersvoorzieningen. Het gaat hierbij concreet om het OV-deel van de regiotaxi en om U-flex in Utrecht-Noordwest. Samen met de provincie Utrecht en met regiogemeenten hebben we de ambitie om maatwerk te bieden. In de werkgroep Aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer werken we de mogelijkheden hiervoor uit.

4.2 Pilots doelgroepenvervoer

Gemeenten en provincie constateren dat het huidige vervoersysteem van het doelgroepenvervoer in de toekomst niet financieel houdbaar is. Sturing op kostenbeheersing is dus nodig. Om hiermee te experimenteren wordt binnen het Programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer een aantal pilots uitgevoerd. Hierbij gaat het om het efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer, om het benutten van kansrijke initiatieven en innovaties (om doelgroepen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer, om openbaar vervoer en doelgroepenvervoer beter op elkaar aan te laten sluiten en om alternatieven van het doelgroepenvervoer te stimuleren) en om het inrichten van de toegang tot het doelgroepenvervoer zodat passend vervoer geleverd kan worden, zo laag mogelijk in de piramide.

Op de thema's Gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, Doelgroepenvervoer efficiënter organiseren en Doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer beter op elkaar laten aansluiten zijn de

afgelopen periode drie pilots opgezet. Die worden hieronder kort beschreven. De komende periode worden, in samenspraak met regio-gemeenten en de provincie nog andere pilots op deze thema's opgezet (zie bijlage). Deze pilots worden door betrokken gemeente(n) en de provincie gezamenlijk gefinancierd.

Mentale toegankelijkheid openbaar vervoer

Gemeente Utrecht heeft een pilot opgezet op het gebied van de mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Gebruikers van het doelgroepenvervoer worden gekoppeld aan een vrijwillige OV-coach en samen gaan zij oefenen met het gebruik van het openbaar vervoer. Het doel is dat mentale drempels worden weggenomen en zij in de toekomst vaker zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en minder aangewezen zijn op het doelgroepenvervoer.

Vervoer van en naar veelbezochte locaties

Gemeente Amersfoort heeft een pilot opgezet waarbij zij onderzoek doen naar het gebruik van de regiotaxi van en naar de sociale werkvoorziening. Dit is geen sociaal-recreatief vervoer en het gebruik van de regiotaxi is daarmee oneigenlijk. Is er een meer passende vervoersvorm voor het vervoer van en naar deze veelbezochte locatie?

Reis- en informatie app

In de vorige aanbesteding van het contract Regiotaxi Utrecht is de inzet van een reis- en informatie app meegenomen. Met deze app hebben gebruikers allereerst de mogelijkheid om ritten te reserveren/annuleren. Daarnaast wordt ritinformatie geboden. De gebruiker heeft via de app realtime-inzicht in de geboekte rit, maar ook in historische ritten. Tenslotte kan een gebruiker via de app een klacht of compliment over de rit melden.

4.3 Aansluiting tussen doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer

We staan met elkaar voor de opgave om een inclusief vervoersysteem te creëren, waarbij een belangrijke vraag is hoe je alle vervoersvormen voor iedereen ontsluit. Het is belangrijk om hier in nieuwe mobiliteitsplannen, vervoerplannen en de nieuwe concessies en inkoop aandacht voor te hebben. Daarbij is het belangrijk om oog te hebben voor lokale verschillen. Door het opstellen van een pallet aan oplossingen kan een maatwerkaanpak worden gekozen voor een specifieke regio. Daarnaast moet je kunnen inspelen op ontwikkelingen en verschillende doelgroepen. De invulling van het aanvullend openbaar vervoer moet dus niet vastliggen voor de gehele duur van de concessie. Daarnaast moeten de verschillende vervoersvormen goed op elkaar aansluiten zodat geen inwoners tussen wal en schip belanden.

4.4 Risico's

In de regio staan we voor een forse bereikbaarheidsopgave. Om hier invulling aan te geven wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer zodat voor de grootste groep gebruikers van het openbaar vervoer de reis vlotter, comfortabeler en betrouwbaarder wordt. Echter, voor een deel van de OV-reizigers komen de mogelijkheden voor verplaatsingen met het reguliere openbaar vervoer daarmee juist onder druk te staan. Hierdoor ontstaat het risico op mobiliteitsarmoede. Bovendien is een groter deel van de inwoners

hierdoor aangewezen op andere vervoersmogelijkheden en ontstaat het risico van druk op het doelgroepenvervoer.
Bij de voorjaarsnota 2019 is budget met € 0,92 miljoen verhoogd en een bedrag oplopend tot € 1,5 miljoen in 2023 opgenomen om de lagere bijdrage van de provincie voor het regiovervoer te compenseren. Binnen deze financiële kaders geven we invulling aan de vernieuwde visie van het doelgroepenvervoer. In de voorliggende uitgangspunten zijn elementen genoemd die bijdragen aan de vernieuwing van het doelgroepenvervoer, zowel kwalitatief als op het beheersen van de kosten. Dit laatste is hard nodig om het toenemend gebruik en de stijgende kosten, door o.a. hogere verzekeringskosten en een gewijzigd cao, op te kunnen vangen. Hoewel in 2020 als gevolg van de Corona crisis er zich een flinke dip heeft voorgedaan in het regio- en leerlingenvervoer, is de verwachting dat de structurele vraag verder toeneemt in de komende jaren. Dit laat zich onder andere verklaren door het toenemende gebruik. Een structurele daling van het gebruikt wordt voorlopig niet voorzien, hoewel in 2020 als gevolg van corona er zich wel een flink dip in o.a. het regio- en leerlingenvervoer heeft voorgedaan. Het is echter de verwachting dat de structurele vraag naar doelgroepenvervoer verder toeneemt in de komende jaren en dat het budget onder druk blijft staan.

4.5 Van uitgangspunt naar praktijk

In de aanbesteding leerlingenvervoer (contract 2019 – 2023, met twee verlengingsopties van 2 jaar) en in de aanbesteding Regiotaxi die samen met de regiogemeenten en de provincie Utrecht is uitgevoerd (contract 2020 – 2023) zijn de eerste stappen richting vernieuwing van het doelgroepenvervoer gezet door middel van het verwerken van zo veel mogelijk experimenteerruimte. In de nieuwe OV-concessies zullen stappen worden gezet op het gebied van toegankelijkheid van het openbaar vervoer en op het gebied van de inzet van aanvullend openbaar vervoer. Het komen tot een inclusief vervoersysteem is niet gerealiseerd binnen één of enkele jaren. Stap voor stap zullen we toe werken naar de stip op de horizon. Al doende leren en creëren we.

Om de uitgangspunten te realiseren kan de gemeente aan een aantal knoppen draaien, zoals het meer op maat indiceren, het bieden van training, communicatie en begeleiding, het bieden van een passend aanbod, de financiering van het vervoer en inbreng over de invulling van het vervoer waarbij de verantwoordelijkheid bij de provincie ligt. De keuzes die we op deze ‘knoppen’ kunnen maken, krijgen hun beslag in de inkoop op het gebied van vervoer. Hierbij moet rekening worden gehouden met de verschillende systeemkenmerken per vervoersvorm. Niet alle maatregelen zijn toepasbaar op elke vervoersvorm of hebben niet veel meerwaarde. Op het gebied van doelgroepenvervoer is er bijvoorbeeld sprake van een onderscheid tussen vraagafhankelijk vervoer (op elk moment naar een niet vaste locatie – flexibel) en routegebonden vervoer (op een vast moment naar een vaste locatie – planbaar). In een nieuwe inkoop is dan ook niet de doelgroep leidend, maar het type vervoer.

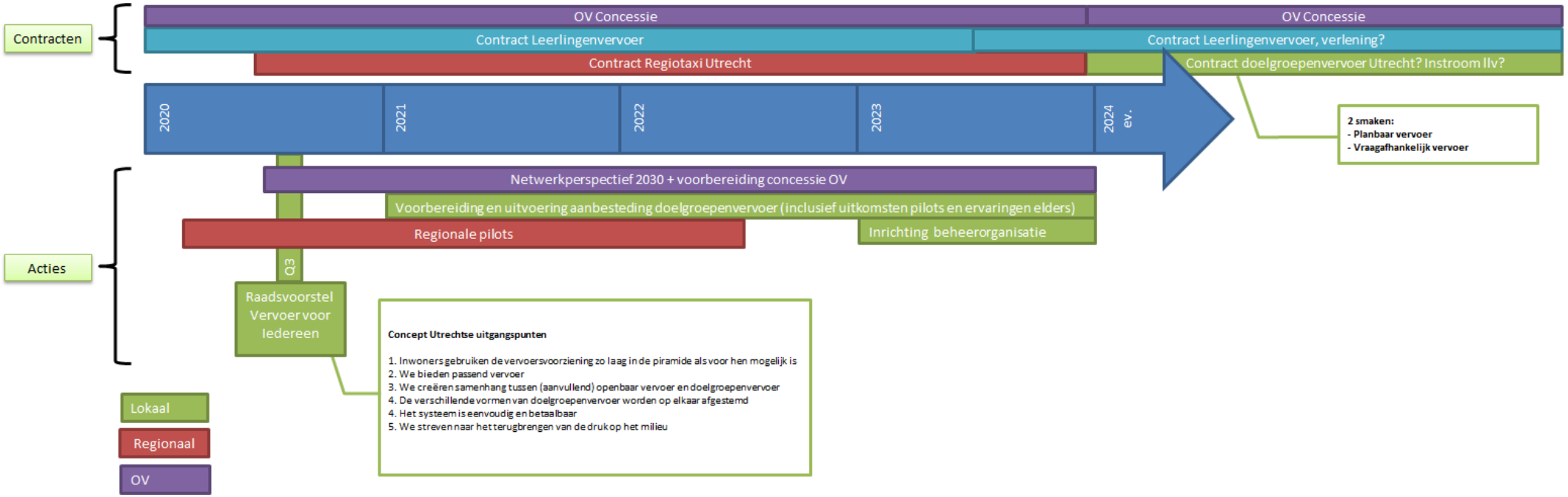
4.6 Tijdlijn

Het contract Regiotaxi loopt op 9 december 2023 af. Hiermee is aangesloten bij de contractduur van de huidige OV-concessies[8]. Inkoop moet dus voor die tijd zijn afgerond. Op dit moment beheert de

[8] In verband met Corona zijn veel aanbestedingen uitgesteld en is de aanbestedingskalender de komende periode overvol. Het is dan ook de vraag of de OV-concessies de oorspronkelijke planning kunnen aanhouden.

provincie Utrecht het contract Regiotaxi. Deze beheertaak wordt bij afloop van het contract overgedragen aan de gemeenten. Dit is ook een kans om het gemeentelijk doelgroepenvervoer meer in samenhang te benaderen. Op de volgende bladzijde is de opgave waar we voor staan op een tijdlijn weergegeven.

Tijdlijn Vervoer voor Iedereen



4.7 Vervolg

Binnen het programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer wordt de komende tijd verder invulling gegeven aan het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer en het beter op elkaar laten aansluiten van doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer. Het programma bestaat uit drie samenhangende projecten:

1. Input leveren voor de aanbesteding Regiotaxi 2020-2023. Dit is inmiddels afgerond.
2. Innovatieve Pilots uitvoeren op het gebied van aanvullend openbaar vervoer & sociaal-recreatief Wmo vervoer. Zie paragraaf 4.2.
3. Draaiboek met stappen voor een goede overgang van de huidige situatie naar de nieuwe situatie per december 2023 met het oog op de overgang van het contractbeheer van regiotaxi. Gemeenten zullen, al dan niet in samenwerking met andere gemeenten, de nieuwe inkoop vorm moeten geven om invulling te geven aan sociaal recreatief vervoer en zullen voorbereidingen moeten treffen om het contractbeheer hiervan in te richten.

De uitkomsten van de pilots die binnen het programma worden uitgevoerd, maar ook ervaringen elders, worden meegenomen in de voorbereiding van de inkoop van het doelgroepenvervoer in de gemeente Utrecht. Hiervoor wordt bovendien een beheerorganisatie opgezet.

Bij de provincie is een procesmanager Vernieuwing doelgroepenvervoer, aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer aangesteld en er is een werkgroep Aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer opgezet waarin gemeente Utrecht participeert. Het doel van deze werkgroep is het komen tot een optimale invulling van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In de werkgroep worden bouwstenen op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de nieuwe OV-concessie opgesteld. Ook worden verschillende onderzoeken uitgevoerd op het gebied van alternatieve vervoersvormen (inclusief aanvullend openbaar vervoer), aansluiting tussen doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer en fysieke en mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Op basis hiervan worden verbetervoorstellen gedaan. Daarnaast worden pilots uitgevoerd op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid. Deze worden gefinancierd door de provincie Utrecht.

In de brief Samenhang ontwikkelingen OV is de raad in juli 2020 geïnformeerd over hoe wij de verschillende ontwikkelingen die er op het gebied van vervoer zijn lokaal vorm geven.

Bijlage

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van de pilots die op dit moment (april 2021) lopen.

Pilots in Utrecht Stad

Mentale Toegankelijkheid openbaar vervoer

Gemeente Utrecht heeft een pilot opgezet op het gebied van de mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Gebruikers van het doelgroepenvervoer worden gekoppeld aan een OV-coach (vrijwilliger of stagiair van Handje Helpen) en samen gaan zij oefenen met het gebruik van het openbaar vervoer. Het doel is dat mentale drempels worden weggenomen en zij in de toekomst vaker zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en minder aangewezen zijn op het doelgroepenvervoer. In de pilot wordt gestreefd naar het begeleiden van 24 mensen om hen zelfstandig te leren reizen zodat hun mobiliteit wordt vergroot door onder andere het wegnemen van mentale drempels. De pilot richt zich op drie groepen:

- Bestaande gebruikers van de regiotaxi
- Nieuwe instroom in het doelgroepenvervoer
- Toekomstige gebruikers van de regiotaxi (preventieve werking door inzet bij het leerlingenvervoer)

Beoogd resultaat van de pilot is een afname van het gebruik van het doelgroepenvervoer bij de deelnemers. Deelnemers ervaren een hogere mate van regie, zelfstandigheid en zelfvertrouwen aan het einde van de pilot. En de klanttevredenheid is verhoogd.

Stand van zaken:
In verband met de coronamaatregelen is de pilot voorlopig stil gelegd. Als overheid wil je namelijk niet enerzijds het gebruik van OV ontmoedigen door corona en anderzijds aanmoedigen in pilots.
We onderzoeken de mogelijkheid om de pilot te combineren met een nog te starten pilot van de provincie waarin zij gratis OV bieden aan ouderen (minima).

U-Flex in Schaakbuurt

U-flex en Syntus-flex zijn flexibele openbaarvervoerservices, waarbij de bus rijdt op afroep, alleen wanneer hij nodig is, en alleen waar hij nodig is. Het vervoer gaat van halte naar halte, volgens de snelst mogelijke route. Wanneer meerdere reizigers tegelijk dezelfde kant op gaan, reizen zij samen in één voertuig. Voor U-Flex moet de reiziger vooraf reserveren. Dat kan tot 30 minuten voor vertrek via de TURNN-app, de Syntus-flex-app of de telefoon. De reiziger betaalt in de app met ideal, of met OV-chipkaart of PIN in het voertuig. Abonnementen zijn ook geldig. Wanneer een reiziger wil overstappen op ander openbaar vervoer, dan kan in de app een doorgaande reis worden aangegeven.

U-Flex is in de schaakbuurt inmiddels ingevoerd. De aanleiding was het strekken van een reguliere busroute langs de Schaakbuurt. Uit de cijfers (pre-corona) blijkt dat de meeste OV-reizigers de bushaltes langs de centrale as (Prins Bernhardlaan e.o.) goed hebben weten te vinden. Er is onder aan de streep

zelfs sprake van een kleine groei van het aantal reizigers op deze verbinding, ondanks dat een aantal haltes in de wijk is vervallen. Voor sommige mensen is het wel nadelig dat de haltes in de Prinses Irenelaan/Pionstraat zijn vervallen want de loopafstanden naar de bushaltes zijn toegenomen. Daarom heeft U-OV in opdracht van de provincie Utrecht U-flex geïntroduceerd in de Schaakbuurt. De gemeente Utrecht heeft een viertal opstapplaatsen voor U-flex gerealiseerd om de loopafstanden van en naar de opstapplaatsen zo klein mogelijk te houden. In februari 2021 maakten ongeveer 30 reizigers gebruik van U-flex in de Schaakbuurt. Gegevens over de waardering van U-flex specifiek in dit gebied zijn niet beschikbaar.

Pilots in de regio

Door regiogemeenten en de provincie worden ook verschillende pilots uitgevoerd. Van de uitkomsten van deze pilots kunnen we als Utrecht ook leren.

Reis- en informatie app

In de vorige aanbesteding van het contract Regiotaxi Utrecht is de inzet van een reis- en informatie app meegenomen. Met deze app hebben gebruikers allereerst de mogelijkheid om ritten te reserveren/annuleren. Daarnaast wordt ritinformatie geboden. De gebruiker heeft via de app realtime-inzicht in de geboekte rit, maar ook in historische ritten. Tenslotte kan een gebruiker via de app een klacht of compliment over de rit melden.
Noot: in deze pilot zijn we afhankelijk van de provincie en de vervoerder waardoor we zelf minder direct kunnen initiëren.

Stand van zaken:
De app wordt op dit moment in opdracht van de provincie vormgegeven door de vervoerder van Regiotaxi Utrecht (Willemsen-de Koning), als onderdeel van het lopende contract.

Vervoer van en naar veel bezochte locaties

Gemeente Amersfoort heeft een pilot opgezet waarbij zij onderzoek doen naar het gebruik van de regiotaxi van en naar de sociale werkvoorziening (Amfors). Dit is geen sociaal-recreatief vervoer en het gebruik van de regiotaxi is daarmee oneigenlijk. Is er een meer passende vervoersvorm voor het vervoer van en naar deze veel bezochte locatie? Een op maat aanbod kan leiden tot meer passend vervoer voor de werknemers en (op termijn) kostenvoordeel voor de overheid.
Doelstelling van de pilot is leerervaringen op te doen met het invoeren van een alternatief voor regiotaxi bij vervoer van en naar dagbesteding en sociale werkvoorziening om bij de nieuwe inkoop van de regiotaxi een nieuwe categorie in te kunnen voeren: Regiotaxivervoer met vaste kenmerken. De resultaten van het onderzoek kunnen dus ook worden gebruikt voor andere veelbezochte locaties.

Stand van zaken:
Door juridische obstakels en beperkte medewerking vanuit Amfors is het tot dusver niet gelukt om het onderzoek uit te voeren. Op dit moment wordt een nieuwe invulling van de pilot uitgewerkt die juridisch mogelijk is en minder gevoelig voor het al dan niet meewerken vanuit Amfors.

Pilot Woordenboek reizigerskenmerken

In de regio Lekstroom is vorig jaar zomer gestart met de voorbereidingen voor de implementatie van het Woordenboek Reizigerskenmerken van Kennis-platform CROW (opgesteld in nauwe samenwerking met overheden, vervoerders, reizigersgroepen en andere inhoudelijke deskundigen in het land). Het woordenboek bevat codes met bijbehorende kenmerken en beschrijvingen.
Door te gaan werken met het Woordenboek Reizigerskenmerken spreken we als gemeenten en vervoerder dezelfde taal en kunnen we beter in kaart brengen wat de reisbehoeften van de Wmo-gebruikers van de regiotaxi zijn. Bijv. met welk *type* rolstoel reist de reiziger? Welke afstanden kan een reiziger nog lopen? Kan de reiziger een overstap maken? Dit stelt ons in staat processen te optimaliseren en 'hulp op maat' te ontwikkelen. Zo zorgt een universele taal voor minder spraakverwarring in contractmanagement en uitvoering en een betere aansluiting tussen verschillende vervoerstypen zoals het doelgroepenvervoer en het (aanvullend) openbaar vervoer.

Pilot Herijking rol en positie lokale vervoersinitiatieven
In de gemeenten Houten, Woerden en Montfoort maken veel inwoners gebruik van lokale vrijwillige vervoersinitiatieven. Dit is heel waardevol, maar tegelijkertijd ook kwetsbaar doordat ze grotendeels draaien op vrijwilligers. Het is voor deze initiatieven vaak onduidelijk welke positie ze hebben in het vervoersysteem. Het is belangrijk om het potentieel van alle samenwerkingspartners op het gebied van vervoer goed te benutten. In de pilot wordt daarom in kaart gebracht welke rol en positie de initiatieven hebben in het vervoersysteem, of het wenselijk is deze rol uit te breiden/anders in te vullen en wat de initiatieven nodig hebben om hun rol in het vervoersysteem te vervullen. Met deze pilot willen de gemeenten ervoor zorgen dat de mobiliteitsvraag van een inwoner op de juiste plek terecht komt (de vervoersvorm die aansluit bij de behoefte en mogelijkheden van de inwoner, betaalbaar is en goed uitvoerbaar is voor de betreffende vervoerder).
Nadat de huidige situatie in kaart is gebracht en de mogelijkheden voor de rol en positie van lokale vervoersinitiatieven is verkend worden deze uitkomsten in de praktijk uitgeprobeerd (voorzien in de eerste helft van 2021).

U-Flex en Syntus-Flex
In de provincie Utrecht zijn op diverse plaatsen pilots met Flex-vervoer:
U-flex Noordwest/Maarssen
U-flex Houten/Schalkwijk
U-flex Vijfheerenlanden
Syntus-flex Woerden
Syntus-flex Mijdrecht

In de gemeente Houten is de waardering van het U-flex systeem wel onderzocht. Een kleine bus met een lage bezetting die wel in een reguliere dienstregeling reed is hier vervangen door U-Flex. De eerste ervaringen met dit systeem zijn positief: reizigers waarderen U-flex in Schalkwijk bovengemiddeld positief ten opzichte van de voorgaande situatie waarbij de bus met een lage frequentie in een reguliere dienstregeling reed.