

1

## Sportakkoord

*Tijd: 19.30 - 20.30 uur*

*Beleidsveld: Sport / Wethouder van Ooijen*

*Digitale raadsinformatiebijeenkomst: gesprek van raadsleden met experts en aangemelde meepraters.*

*Agenderenden: Has Bakker (D66), Lau Bosse (PvdA), Tessa Sturkenboom (S&S), Kenneth de Boer (SBU), Martijn van Dalen (VVD), Bert van Steeg (CDA).*

### *Motivatie RIB:*

*In 2019 is het Nationale Sportakkoord vertaald naar de Utrechtse samenleving en is het Utrechts Sportakkoord gesloten. Met het Utrechts Sportakkoord worden impulsen gegeven aan 13 speerpunten, verdeeld over 4 thema's:*

- 1. Vitale sportaanbieders*
- 2. Positieve sportcultuur*
- 3. Inclusief sporten en bewegen*
- 4. Topsport en Talentontwikkeling (in juli 2020 toegevoegd)*

*De agenderende fracties willen graag door de trekkers van het Utrechts sportakkoord geïnformeerd worden over de voortgang. Ook horen zij graag vanuit sportaanbieders (in brede zin) hoe zij het sportakkoord ervaren, wat goed gaat en wat beter kan (zowel voor als nu tijdens corona).*

*Vragen die de fracties hierbij hebben:*

- Kan het college in de aanloop naar de Rib een overzicht geven van activiteiten, resultaten en financiën i.r.t. het sportakkoord?*
- Wat gaat goed, wat werkt?*
- Wat lukt(e) -ook voor corona- nog niet goed en waarom niet?*
- Hoe wordt omgegaan met corona i.r.t. het sportakkoord? Welke rol kan het sportakkoord spelen in de situatie post-corona?*
- Welke impact wordt er met het sportakkoord gemaakt, werkt de methodiek van het 'challengen' of -aanname- komen vraag en aanbod nog niet voldoende bij elkaar?*
- o Hoe is amendement A2019/37 (over ondersteuning van vitale sportclubs) in de praktijk gebracht?*
- Kan geschetst worden wat de relatie is/wordt tussen het sportakkoord en de nieuwe sportagenda en andere sport-beleidsdocumenten?*
- Hoe zien de vervolgstappen van het sportakkoord eruit?*

[Link naar Sportakkoord Utrecht.docx](#)

[Amendement Impuls sportclubs Utrechts Sportakkoord.pdf](#)

[Presentatie-RIB-Utrechts-Sportakkoord-.pptx](#)

[Sportakkoord-Info-en-Bijdragen-deelnemers\\_WEBversie.docx](#)

[Bijdrage-COSBO-Ouderen-in-beweging-RIB-Sportakkoord.pdf](#)

2

Utrecht Onbeperkt Toegankelijk

Tijd: 19.30 - 21.00 uur

Digitale raadsinformatiebijeenkomst: gesprek van raadsleden met betrokken ambtenaren en ( uitgenodigde) belanghebbenden.

Beleidssterrein: Mobiliteit, Openbare Ruimte, Maatschappelijke ondersteuning, Handhaving/ wethouders: Van Hooijdonk en Diepenveen

Agenderenden: Jan Wijmenga (CU), Susanne Schilderman (D66), Gertjan te Hoonte (VVD), Jantine Zwinkels (CDA), Anne Sasbrink (PvdD), Bülent Isik (PvdA), Tim Schipper (SP) en Henk van Deún (PVV), Thijs Weistra (GroenLinks).

Motivering:

Het initiatiefvoorstel heeft een dubbel doel, aan de ene kant een minimale norm instellen voor de vrije breedte van de ruimte die voetgangers hebben, en aan de andere kant de introductie van een nieuwe bevoegdheid om in bepaalde gebieden op te treden tegen hinderlijk geplaatste fietsen.

De agenderende fracties willen graag in een RIB een ambtelijke toelichting op de bestaande praktijk:

\* Hoe wordt nu omgegaan met minimale breedtes voor voetgangers, hoe wordt nu de 0,9 m (minimum) en 1,5 m (gewenste breedte) gehanteerd, bijvoorbeeld in relatie tot fietsnietjes, ander straatmeubilair en geveltuinen?

\* Welke voordelen of bezwaren heeft het aannemen van het initiatiefvoorstel voor de praktijk van het ontwerpen van de openbare ruimte?

\* Wat is de huidige praktijk m.b.t. verwijderen van fietsen, wat verandert dit voorstel aan de werkwijze? Is binnen de bestaande capaciteit voor handhaving voldoende ruimte om de doelen van het initiatiefvoorstel te halen?

\* Wat is de huidige praktijk ten behoeve van het weghalen van meer autoparkeerplaatsen ten behoeve van de minimale breedte voor voetgangers?

\* Wat is de huidige praktijk ten behoeve van het omvormen van wegen naar gemengd gebruik voor voetgangers, fietsers en auto's?

\* Hoe willen de initiatiefnemers omgaan met de diverse plekken in de stad waar de 90 centimeter niet wordt gehaald en waar ook niet de ruimte is die te halen?

Daarnaast willen de agenderende partijen ook de ruimte geven aan een toelichting van de initiatiefnemers voor het voorstel en (in het tweede deel van de RIB) aan insprekers die een belang hebben bij dit voorstel. Wij denken hierbij in elk geval aan CMU, Solgu en de Fietsersbond, maar mogelijk dat ook andere insprekers deel willen nemen (bijv. ondernemersverenigingen).

[Utrecht-onbeperkt-toegankelijk-Info-en-Bijdragen-deelnemers \(WEB\).docx](#)

[RIB Utrecht Onbeperkt Toegankelijk - Inspraakreactie Solgu en Cosbo.pdf](#)

[Presentatie-RIB-Utrecht-Onbeperkt-Toegankelijk.pdf](#)

## 2.1 Initiatiefvoorstel Utrecht Onbeperkt Toegankelijk

[Dossier 1516 voorblad](#)

[Raadsvoorstel Utrecht onbeperkt toegankelijk.docx](#)

[Bijlage 1 Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010 Onbeperkt Toegankelijk.pdf](#)

[Bijlage 2 Foto's met voorbeelden.pdf](#)

[Bijlage 3 reactie SOLGU dd 29 oktober.pdf](#)

[Bijlage 4 Reactie Fietsersbond dd 24 november.pdf](#)

## 3 Brede welvaart

Tijd: 21.00 - 22.30 uur

Beleidsveld: o.a. Economie, Volksgezondheid en Financiën, Global Goals / wethouders: o.a. Verschuure, Eerenberg en Klein, Burgemeester

Digitale raadsinformatiebijeenkomst: gesprek van raadsleden met betrokken ambtenaren en uit te nodigen experts.

Agenderenden: Has Bakker (D66), Fred Dekkers (GrLi), Dimitri Gilissen (VVD), Tessa Sturkenboom (S&S), Jantine Zwinkels (CDA), Lisa Arnold (PvdA)

Motivering:

Sinds 2018 maakt het CBS de Monitor Brede Welvaart (MBW). Brede welvaart wordt internationaal gezien als een meer complete manier om de stand van een samenleving en de kwaliteit van leven in kaart te brengen dan alleen de traditionele indicatoren zoals het bruto binnenlands product (BBP). Eind november 2020 is er vanuit het CBS ook een regionale MBW verschenen, zie hier. De gemeenteraad van Eindhoven heeft hier eerdere ervaring mee opgedaan en een bijeenkomst georganiseerd over dit onderwerp begin 2020. In september 2020 hebben zij hierover deze commissie-notitie van het Eindhovens college ontvangen, en deze besluiten genomen.

Daarnaast is in november 2020 ook een analyse van Arcadis verschenen over de gezonde stad. In hun 'Gezonde Stad Index 2020' kijken zij hoe gezond steden zijn op het gebied van milieu, buitenruimte, gebouwde omgeving, gemeenschap en mobiliteit. Utrecht staat in deze ranglijst op plek 12.

De agenderende fracties willen graag met het CBS en medewerkers van de gemeente Eindhoven en de gemeente Utrecht in gesprek over de 'brede welvaart'-benadering, de MBW voor (de regio) Utrecht en hoe brede welvaart een plek kan krijgen in de P&C-documenten en -cyclus van de gemeente.

In mei 2020 ontving de raad het Dashboard Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen en Global Goals gemeente Utrecht 2020. Van de opstellers krijgen de agenderende fracties graag een toelichting op doel en opzet van dit dashboard. Waar liepen ze tegen aan bij het opstellen en hoe kan deze monitor een plek krijgen in de Utrechtse P&C-cyclus?

3.1 Raadsbrief Global Goals meenemen in Utrecht Monitor

Dossier 1582 voorblad

Raadsbrief Global Goals meenemen in Utrecht Monitor.pdf

3.2 Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen Dashboard Gemeente Utrecht

Gezond Stedelijk Leven voor iedereen Dashboard gemeente Utrecht.pdf

4 Vervoer voor iedereen

*Tijd: 21.30 -22.45 uur*

*Beleidsveld: Maatschappelijke ondersteuning / Van Ooijen, Van Hooijdonk*

*Digitale raadsinformatiebijeenkomst: gesprek van raadsleden met betrokken ambtenaren en uit te nodigen experts/meepraters.*

*Agenderenden: Rik van der Graaf (CU), Hester Assen (PvdA), Dimitri Gilisen (VVD), Corine van Dun (D66), Tessa Sturkenboom (Student en Starter), Henk van Deun (PVV), Kenneth de Boer (Stadsbelang Utrecht)*

*Gemeente Utrecht staat voor een grote vervoersopgave. Enerzijds op het gebied van het bieden van passend vervoer voor iedereen, anderzijds op het gebied van bereikbaarheid. Vernieuwing van het doelgroepenvervoer en een goede aansluiting op het (aanvullend) openbaar vervoer is nodig om vervoer voor iedereen te realiseren. Hiervoor is een aantal uitgangspunten geformuleerd die het kader geven voor het doelgroepenvervoer van de gemeente Utrecht voor de komende jaren met een goede aansluiting op het mobiliteitsbeleid. Het opnieuw aanbesteden van het sociaal recreatief vervoer per december 2023 is hierbij de eerste concrete uitdaging*

*Motivering RIB*

*De visie betreft de opgave van doelgroepenvervoer en de aansluiting hiervan op het (aanvullend) openbaar vervoer. De geformuleerde uitgangspunten kunnen in de uitwerking het verschil maken vervoer voor iedereen beschikbaar te houden. De agenderende fracties willen in de Raadsinformatiebijeenkomst geïnformeerd worden door het ambtelijk apparaat (vanuit mobiliteit en maatschappelijke ontwikkeling) over het proces rondom het opstellen van deze visie, waaronder het participatieproces, en welke randvoorwaarden hierbij van toepassing waren. De fracties ontvangen graag een verder toelichting op de verschillende rollen van gemeente en provincie als het goed om het beschikbaar stellen van vervoer voor iedereen.*

*Daarnaast willen de agenderende fracties graag door experts bijgepraat worden over de beschikbaarheid van doelgroepenvervoer en alternatieven voor aanvullend openbaar vervoer de uitvoerbaarheid daarvan en over de gevolgen van dit raadsvoorstel. Ook aan hen wordt gevraagd een presentatie voor te bereiden waarin resultaten van pilots worden toegelicht bijvoorbeeld U-Flexin de schaakbuurt en andere vormen van kleinschalig vervoer. We zouden graag meer willen horen over op welke plekken er in Utrecht nog vervoersarmoede voor komt en op welke manier dat inzichtelijk te maken is. Recent is er onderzoek naar dit fenomeen gedaan door het CBS wellicht is dit onderzoek er bij te betrekken. Ook zouden de agenderende fracties graag van o.a. de fietsmeesters horen hoe de pilot rondom de fietsenbank loopt. En verwachten we een toelichting op welke manieren deelmobiliteit voor iedereen toegankelijk wordt gemaakt.*

*De agenderende fracties zouden ook graag horen waar de knelpunten voor kleine aanbieders van vervoer liggen en die van hen te horen.*

*De agenderende fracties willen in het tweede gedeelte van de Raadsinformatiebijeenkomst in gesprek gaan met (maatschappelijke) insprekers om hun mening over het raadsvoorstel en de consequenties ervan te horen.*

*Het raadsvoorstel is een breed plan met een zes uitgangspunten als doel de lucht in Utrecht vervoer voor iedereen toegankelijk te maken. Daarom horen de fracties ook graag hoe partijen in de stad tegen het raadsvoorstel aan kijken.*

*De agenderende fracties denken voor deze Raadsinformatiebijeenkomst er aan om de volgende meepraters uit te nodigen:*

*\* Fietsersbond*

*\* Veilig Verkeer Nederland*

*\* COSBO*

*\* Ouderenbond*

*\* SOLGU*

*\* Clientenraad WMO*

Bijdrage-Stichting-Buurtmobiel-handboek-Mobiek-in-de-buurt-Rib-Vervoer-voor-iedereen..pdf

Vervoer-voor-iedereen-Info-en-Bijdragen-deelnemers-WEB.docx

Presentatie RIB Vervoer voor iedereen definitief GU.ppt

4.1 Visie Vervoer voor iedereen

Dossier 1426 voorblad

Raadsvoorstel Visie Vervoer voor iedereen.docx

Visie Vervoer voor iedereen.pdf





<https://www.sportakkoordutrecht.nl/sportakkoord/>

Ingediend raad 11-7-2019

aangenomen, raad 11-7-2019

voor: VVD, D66,  
PodA, CDA,  
Sen'S.



A 2019 / 37

## Amendement Impuls sportclubs Utrechts Sportakkoord

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 11 juli 2019, tijdens de gemeenteraad ter bespreking van het raadsvoorstel Resultaatsbestemming 2018,

Constaterende dat:

- Sport plezier geeft, het mensen verbindt en het de gezondheid van alle Utrechters vergroot;
- Veel Utrechters sporten en bewegen, in vergelijking met andere gemeenten meer dan gemiddeld;
- Utrecht de komende jaren in hoog tempo groeit en dit de vraag naar maatschappelijke voorzieningen zoals sport (verder) doet toenemen;
- Op 2 februari 2018 tijdens het Politiek Sportcafé VSU het (politieke) Utrecht Sportakkoord is gesloten tussen een meerderheid van de partijen momenteel vertegenwoordigd in de Utrechtse raad.

Overwegende dat:

- Sportverenigingen een belangrijke rol spelen in zowel de sportwereld als de Utrechtse samenleving;
- Het vaak vrijwillige kader van de vereniging - zoals trainer, coach, jury - essentieel is voor goed functionerende sportclubs én er sterk aan bijdraagt dat mensen blijven sporten;
- Sportclubs een broedplaats van talent zijn, zowel voor de sporter als voor het kader, en wij dit talent willen ondersteunen;
- De groei van de stad het nodige vraagt van de clubs om hierop goed voorbereid te zijn, waarvan voorbeelden zijn: zoektocht naar nieuw (jong) kader om zich vrijwillig in te zetten voor de club, omgaan met groeiend ledenaantal (wachtlijsten), betere onderlinge samenwerking tussen clubs, enz.

Besluit beslispunt 3 van het raadsvoorstel resultaatsbestemming 2018 als volgt te wijzigen:

- De resultaatsbestemming 2018 vast te stellen met dien verstande dat:
  - Het in de bijlage op pagina 4 onder Stedelijke ontwikkeling genoemde beslispunt ten aanzien van een bedrag van 200.000 euro voor het 'project Asbestdaken' niet wordt ingezet<sup>1</sup>;
  - In de bijlage op pagina 14 onder Sport als beslispunt wordt toegevoegd dat een totaalbedrag van 200.000 euro wordt bestemd voor 'vitale sportclubs' in het kader van het Utrechts Sportakkoord<sup>2</sup>, in het bijzonder voor het ondersteunen van clubs met hun kaderontwikkeling, inzet van vrijwilligers en onderlinge samenwerking;
  - De uitvoering van deze ondersteuning wordt afgestemd met, dan wel wordt uitgevoerd door, Sport Utrecht;
  - Deze bestemmingsreserve gelijkelijk wordt ingezet voor de jaren 2020 en 2021<sup>3</sup>;
  - De totalen in de bijlagen in overeenstemming worden gebracht met deze wijziging.

En gaat over tot de orde van de dag.

Has Bakker  
D66

Sander van Waveren  
CDA

Tess Meerding  
VVD

Eva Oosters  
Student & Starter

<sup>1</sup> Het wetsvoorstel inzake het asbestverbod per 2025/2028 is op 4 juni 2019 door de Eerste Kamer verworpen. Er is geen zicht op een verbod op korte termijn. Voor het project Asbestdaken blijft nog 75.000 euro over voor personele inzet en/of communicatiemiddelen. Indien er sprake is van een mogelijk nieuw verbod, zal dit bedrag mogelijkerwijs weer een intensivering behoeven.

<sup>2</sup> Hierbij wordt aangesloten bij het Utrechts Sportakkoord waaraan de gemeente Utrecht, Sport Utrecht en sportorganisaties werken, en dat op 5 juli 2019 gesloten is.

<sup>3</sup> Utrecht ontvangt voor de jaren 2020 en 2021 vanuit de Rijksoverheid (VWS) in het kader van het Nationaal Sportakkoord financiering. Door dit amendement levert Utrecht co-financiering voor het Utrechts Sportakkoord en wordt de taart groter gemaakt.

# Raadsinformatiebijeenkomst over het Utrechtse Sportakkoord 16 februari 2021





# Utrechts Sportakkoord

Op 5 juli 2019 is het Utrechts Sportakkoord ondertekend door sportclubs, organisaties en andere partijen die zich verbonden voelen met en zich willen inzetten voor een veilig, inclusief en sportief sportklimaat in Utrecht. Nog steeds sluiten partners aan en zijn het er inmiddels meer dan 150.

Wij zetten ons gezamenlijk in voor het realiseren van de ambitie dat iedereen in Utrecht kan sporten en bewegen. Dit doen wij aan de hand van vier thema's: vitale sportaanbieders, een positieve sportcultuur, inclusief sporten en bewegen en topsport en talentontwikkeling, waarbij het laatstgenoemde thema in juni 2020 is toegevoegd. Deze vier thema's vormen belangrijke pijlers voor een sportklimaat in Utrecht waarin iedereen die dat wil, kan sporten en bewegen. De vier thema's zijn sterk met elkaar verweven: iedereen kan meedoen, met plezier en binnen een veilige omgeving, bij vitale sportaanbieders, op zijn/haar niveau.

Karin Pannekoek, Inge Voorhout, Nelly Voogt en Amarens Genee zijn de trekkers van het Utrechts Sportakkoord. Zij hebben een belangrijke rol in het verbinden van partijen die een bijdrage kunnen en willen leveren aan de deelthema's en zij ondersteunen bij het (gezamenlijk) opzetten van challenges.



Karin Pannekoek

Vitale sportaanbieders



Inge Voorhout

Positieve sportcultuur



Nelly Voogt

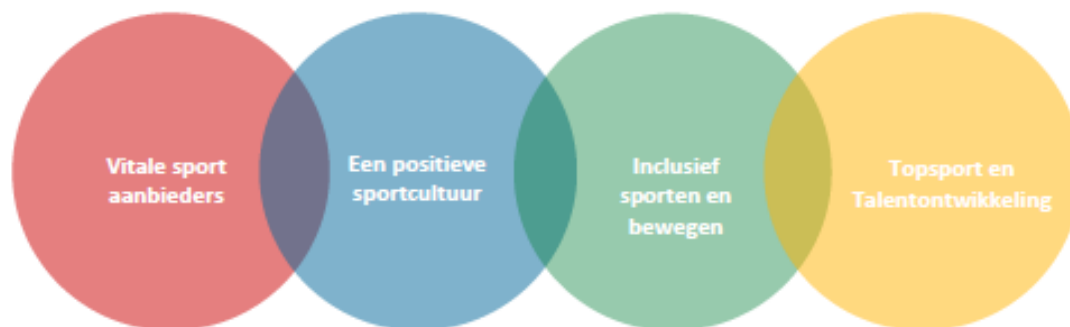
Inclusief sporten en bewegen



Amarens Genee

Topsport en Talentontwikkeling

**De speerpunten zijn geïnitieerd vanuit één thema maar dragen veelal bij aan meerdere thema's**



|     |                                                          |   |   |   |   |
|-----|----------------------------------------------------------|---|---|---|---|
| 1.  | Vergroten van het aantal vrijwilligers in de sport       | ● | ● |   |   |
| 2.  | Versterken en verbreden van sportondersteuning           | ● | ● | ● | ● |
| 3.  | Realiseren van passend sportaanbod                       | ● | ● | ● | ● |
| 4.  | Pedagogische versterking van sportaanbieders             | ● | ● | ● | ● |
| 5.  | Versterken van de samenwerking rondom het kind           | ● | ● | ● | ● |
| 6.  | Verhogen jeugdparticipatie in de sport                   | ● | ● |   |   |
| 7.  | Vergroten van de bekendheid van sport en bewegen         | ● |   | ● |   |
| 8.  | Versterken van de verbinding Sport, Zorg en Welzijn      | ● | ● | ● |   |
| 9.  | Vergroten van bekendheid en impact financiële regelingen | ● |   | ● |   |
| 10. | Vergroten toegankelijkheid sportaccommodaties            | ● |   | ● |   |
| 11. | Versterken van het sporttalentklimaat                    | ● |   |   | ● |
| 12. | Versterken van sporttechnische bagage van coaches        | ● | ● |   | ● |
| 13. | Sterke topsportverenigingen                              | ● |   |   | ● |



# Concretisering van het sportakkoord met behulp van challenges

In Utrecht samenwerken aan challenges; zo zien wij de invulling van het Utrechts Sportakkoord als een kans om een impuls te geven aan de sport.

*We dagen de sport en organisaties in de stad uit om mee te doen met het Utrechts Sportakkoord door middel van het aangaan van een challenge en zelf de handschoen op te pakken om de sport in Utrecht sterker te maken.*

We streven hierin naar samenwerking tussen verschillende partners. Door verschillende expertises samen te brengen gaan we er vanuit dat we tot vernieuwende ideeën en oplossingen komen.

Doe mee met de sport in Utrecht!  
Draagt jouw organisatie de sport een warm hart toe? Vinden jouw medewerkers en/of (bestuurs-) leden het leuk mee te denken én doen om meer mensen in Utrecht in beweging te brengen? Sluit je dan aan bij dit Sportakkoord en doe mee.



# Toegekende challenges (tot 31/12/2020)

| <b>Challenge sportaanbieders</b> |      |      |                                                                                                         |
|----------------------------------|------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4 thema's Utrechts Sportakkoord  | 2019 | 2020 | Onderwerpen                                                                                             |
| Vitale sportaanbieders           | 13   | 84   | Vrijwilligers, beleid, leden, sportaanbod, communicatie en tegemoetkoming coronamaatregelen             |
| Positieve sportcultuur           | 6    | 10   | VOG, ouderbetrokkenheid, opstellen gedrags- en omgangsregels                                            |
| Inclusief sporten en bewegen     | 3    | 9    | Opzetten laagdrempelig sportaanbod                                                                      |
| Topsport en talentontwikkeling   | 0    | 13   | Organisatiestructuur, scholing kader, strengt & conditioning, implementeren nieuwe trainingsmethodieken |
| Totaal                           | 22   | 116  |                                                                                                         |

| 13 speerpunten Utrechts Sportakkoord                        | Challenge alliantie 2019 & 2020                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Vergroten van het aantal vrijwilligers in de sport       |                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 2. Versterken en verbreden van sportondersteuning           | Kleine sportaanbieder werkt samen met commerciële organisatie                                                                                                                                                                                                                                |
| 3. Realiseren passend sportaanbod                           | Digitaal platform voor vernieuwend lidmaatschap<br>Opzetten studententriation                                                                                                                                                                                                                |
| 4. Pedagogische versterking van sportaanbieders             | 2 voetbalclubs werken aan versterken van sportklimaat<br>Werken aan positief sportklimaat: van sportcentraal trainen naar kindcentraal trainen                                                                                                                                               |
| 5. Versterken van de samenwerking rondom het kind           | Bewegen, sporten en gezonde voeding stimuleren voor jonge kinderen (0-7 jaar)                                                                                                                                                                                                                |
| 6. Verhogen jeugdparticipatie in de sport                   | Aanpak om jongeren met afstand tot het reguliere sportaanbod te bereiken                                                                                                                                                                                                                     |
| 7. Vergroten van de bekendheid van sport en bewegen         | Challenge 030 (sportcompetitie tussen VO-scholen)                                                                                                                                                                                                                                            |
| 8. Versterken van de verbinding Sport, Zorg en Welzijn      | Samenwerking tussen sport en maatschappelijke opvang<br>Samenwerking sport met zorgaanbieders<br>Boksaanbod voor mensen met een chronische aandoening en revalidanten in Zuilen en Kanaleneiland<br>Sportmix in Kanaleneiland aanbieden aan kinderen uit het speciaal onderwijs (10-16 jaar) |
| 9. Vergroten van bekendheid en impact financiële regelingen |                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 10. Vergroten toegankelijkheid sportaccommodaties           |                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 11. Versterken van het sporttalentklimaat                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 12. Versterken van sporttechnische bagage van coaches       | Leergang talentcoach                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 13. Sterke topsportverenigingen                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

| <b>Challenge buurtsportcoach</b>                  |         |         |                                                                   |
|---------------------------------------------------|---------|---------|-------------------------------------------------------------------|
|                                                   | 2020    | 2021    |                                                                   |
| Bijdrage in de loonkosten van een buurtsportcoach | 2,3 fte | 2,3 fte | Jeugdzorg, ouderen/chronisch zieken West, maatschappelijke opvang |

| <b>Challenge sportaanbieders</b>                                                                                          |      |      |                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                           | 2020 | 2021 |                                                                                                     |
| Voor de extra kosten die gemaakt worden bij het aanbieden van sport- en beweegactiviteiten voor mensen met een beperking. | 35   | 28   | aangevraagde meerkosten<br>huur, trainerskosten, vrijwilligers en begeleiding, scholing, materialen |

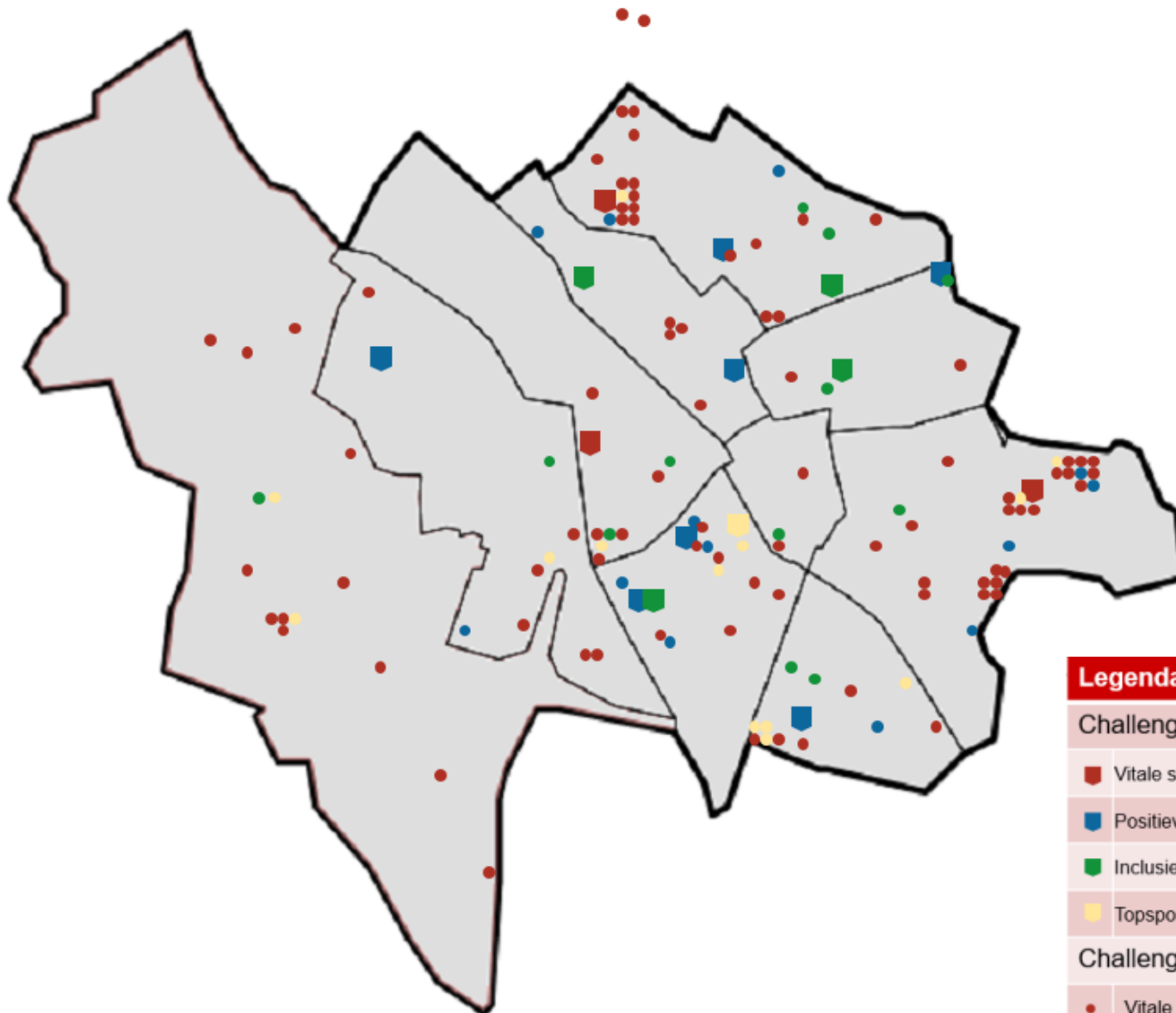


# Financien

Voor de uitvoering van het Utrechts Sportakkoord ontvangen we van het Rijk in 2019, 2020 en 2021 jaarlijks 0,2 miljoen euro uitvoeringsbudget. Met amendement 2019/A37 impuls sportclubs sportakkoord is hier voor 2020 en voor 2021 jaarlijks 0,1 miljoen euro aan toegevoegd. Dit budget is toegevoegd aan het budget voor de challenges alliantie en sportaanbieders.







### Legenda

#### Challenge alliantie

■ Vitale sportaanbieders

■ Positieve sportcultuur

■ Inclusief sporten en bewegen

■ Topsport en talentontwikkeling

#### Challenge sportaanbieders

● Vitale sportaanbieder

● Positieve sportcultuur

● Inclusief sporten en bewegen

● Topsport en talentontwikkeling

# Challenges op de kaart

(tot 31/12/2020)



Gemeente Utrecht

# Sportakkoord in verbinding

Er zijn veel raakvlakken tussen het Utrechts Sportakkoord en de Utrechtse Sportagenda. In de Utrechtse Sportagenda worden de belangrijkste (beleids)thema's voor de komende tijd geagendeerd. De speerpunten uit het Utrechts Sportakkoord komen daarin herkenbaar terug, en zijn impulsen op bestaand en nieuw beleid. De toegevoegde waarde van het Sportakkoord is verbinding, samenwerking en kennisdeling met de betrokken partijen en ondertekenaars. Gezamenlijk vergroten we de impact!

[www.sportakkoordutrecht.nl](http://www.sportakkoordutrecht.nl)

Aanvraagloket: [Product - Sportakkoord, subsidie aanvragen - Online loket \(utrecht.nl\)](http://Product - Sportakkoord, subsidie aanvragen - Online loket (utrecht.nl))

Contact met trekkers: [info@sportakkoordutrecht.nl](mailto:info@sportakkoordutrecht.nl)

Via deze links kun je goede voorbeelden vinden:

- Mooi filmpje over Kees Grovenstein – Sport voor een Toekomst

#challengebuurtsportcoach: <https://youtu.be/M5Of0404sYE>

- Promofilmpje van Inviplay

#challengealliantie: <https://www.facebook.com/watch/?v=364252761628469>

- Filmpje Krav Maga

#challengesportaanbieders: <https://www.sportakkoordutrecht.nl/inclusief/krav-maga-voor-mensen-met-een-beperking/>

# Sportakkoord

## Basisinformatie

|                                    |                                                                             |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Datum                              | 16 februari 2021                                                            |
| Gespreksleider                     | Gertjan te Hoonte                                                           |
| Tijd                               | 19.30 – 20.30 uur                                                           |
| Zaal                               | Digitaal                                                                    |
| Soort bijeenkomst                  | Bespreken van het Utrechtse Sportakkoord.                                   |
| Werkvorm                           | Gesprek tussen raadsleden en genodigden.                                    |
| Portefeuillehouder                 | Maarten van Ooijen                                                          |
| Betrokken ambtenaren/presentatoren | 2 ambtenaren, Sport                                                         |
| Griffiemedewerker                  | Willemien Kok                                                               |
| Vervolg                            | Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.    |
| Links naar                         | <a href="#">Website gemeente</a> en facebook                                |
| Deelnemers                         | Deelnemer, VIDUIS                                                           |
|                                    | 4 deelnemers Sportakkoord                                                   |
|                                    | Deelnemer, 3x3 unites (initiatiefnemer en aanvrager challenge)              |
|                                    | Deelnemer, schoonrijdersvereniging (initiatiefnemer en aanvrager challenge) |
|                                    | Deelnemer                                                                   |
|                                    | Deelnemer, COSBO-Stad-Utrecht                                               |
|                                    | Deelnemer, Solgu                                                            |

## Programma

Welkom en opening

Presentatie van Nelly Voogt (trekker van het Sportakkoord) en gesprek/vragen hierover

Toelichting door 2 initiatiefnemers & aanvragers van een challenge; hoe ervaren zij het Sportakkoord werkt het? wat werkt goed en wat minder? wat is er nog nodig

Gesprek tussen raadsleden en deelnemers

Reflectieronde

## Motivatie

**Has Bakker (D66), Lau Bosse (PvdA), Tessa Sturkenboom (S&S), Kenneth de Boer (SBU), Martijn van Dalen (VVD), Bert van Steeg (CDA).**

In 2019 is het Nationale Sportakkoord vertaald naar de Utrechtse samenleving en is [het Utrechts Sportakkoord](#) gesloten. Met het Utrechts Sportakkoord worden impulsen gegeven aan 13 speerpunten, verdeeld over 4 thema's:

1. Vitale sportaanbieders
2. Positieve sportcultuur
3. Inclusief sporten en bewegen
4. Topsport en Talentontwikkeling (in juli 2020 toegevoegd)

De agenderende fracties willen graag door de trekkers van het Utrechts sportakkoord geïnformeerd worden over de voortgang. Ook horen zij graag vanuit sportaanbieders (in brede zin) hoe zij het sportakkoord ervaren, wat goed gaat en wat beter kan (zowel voor als nu tijdens corona).

Vragen die de fracties hierbij hebben:

- Kan het college in de aanloop naar de Rib een overzicht geven van activiteiten, resultaten en financiën i.r.t. het sportakkoord?
- Wat gaat goed, wat werkt?
- Wat lukt(e) -ook voor corona- nog niet goed en waarom niet?
- Hoe wordt omgegaan met corona i.r.t. het sportakkoord? Welke rol kan het sportakkoord spelen in de situatie post-corona?
- Welke impact wordt er met het sportakkoord gemaakt, werkt de methodiek van het 'challengen' of -aanne- komen vraag en aanbod nog niet voldoende bij elkaar?
  - Hoe is amendement [A2019/37](#) (over ondersteuning van vitale sportclubs) in de praktijk gebracht?
- Kan geschetst worden wat de relatie is/wordt tussen het sportakkoord en de nieuwe sportagenda en andere sport-beleidsdocumenten?
- Hoe zien de vervolgstappen van het sportakkoord eruit?

## Bijdrage

### Deelnemer, Solgu

Sport is belangrijk in een samenleving, om fit te blijven en ook om anderen te ontmoeten. Sport wordt echter niet door iedereen gezien als iets wat bij het leven hoort. "Dat is voor mensen die er goed in zijn." Of "Op school moest het en werd ik altijd als laatste gekozen bij indeling van teams. Ik heb een hekel aan sport." Of "Ik kan niet sporten met mijn lijf of in mijn conditie."

Een consultant aangepast sporten werkt vraaggericht: mensen die willen sporten maar niet weten hoe, kloppen aan met een vraag. Het deel van de doelgroep dat denkt dat sporten iets voor anderen is, zal niet aankloppen.

### Gezonde leefstijl door beweging

Sport is misschien niet voor iedereen, maar dat is bewegen wel. Je huis uitkomen, en alleen of samen met anderen bewegen, ieder naar zijn eigen mogelijkheden. Bewegen is een essentieel onderdeel van een gezonde leefstijl. Bovendien is ruim een derde van onze zorgkosten gerelateerd aan een ongezonde leefstijl. Daarom moet er naar mijn mening aandacht zijn voor bewegen voor iedereen.

Als je voor inclusief sporten bent, wat in het Sportakkoord genoemd staat, moet je niet alleen sportclubs toegankelijk maken en openstellen voor iedereen, maar moet je ook beweging organiseren.

Door:

- toegankelijke stoepen zodat iedereen een ommetje in de buurt kan maken;
- toegankelijke parken;
- en manieren om iedereen uit te nodigen om te bewegen.

Er zijn wel initiatieven als de 'Beweegvriendelijke wijk' in NoordOost, beweegmakelaars en buurtsportcoaches voor kinderen. Er is ook een beweegmaatjes project waarbij vrijwilligers worden gekoppeld aan mensen die willen bewegen.

Dat klinkt goed, ik heb alleen geen idee hoe uitnodigend en effectief al deze initiatieven zijn. Of het mensen aanspreekt die hiervoor het minst openstaan. De meeste gezondheidswinst valt namelijk te behalen door mensen die inactief zijn, uit hun huis te trekken.

Het zou handig zijn te weten wat de opbrengst is van alle initiatieven die ik noemde om te bepalen wat er verder moet gebeuren.

Wat te doen?

Mijn pleidooi is om (communicatie-)beleid te ontwikkelen waarmee mensen worden uitgenodigd die zich niet aangesproken voelen om te gaan sporten.

Mensen zouden ongeacht hun lichamelijke conditie regelmatig het huis uit moeten gaan, anderen ontmoeten, gestimuleerd worden om te bewegen, om gezond te leven. Het Solgu helpt mee door advies te geven over toegankelijke ommetjes en -parken. We willen ook meedenken over hoe je mensen kunt benaderen, met name de mensen die door hun lichamelijke beperking inactief zijn.

Misschien moeten we wel een Beweegakkoord maken waarvan sport een onderdeel is. Het is te vergelijken met een piramide: aan de basis ligt bewegen voor iedereen. In de top zitten de excellente topsporters, waartoe overigens ook de kandidaten voor de Paralympische Spelen horen.



## Ouderen in beweging

### Inbreng COSBO bij RIB over Sportakkoord Utrecht, 16 februari 2021

COSBO vraagt aandacht voor bewegen door ouderen. We weten dat in beweging blijven belangrijk is om gezond te blijven, zowel fysiek als mentaal. Maar mensen die merken dat niet alles meer zo makkelijk gaat als vroeger, kunnen wat dat betreft onzeker zijn.

Wij pleiten daarom voor laagdrempelige mogelijkheden om te bewegen en inzet om ouderen hiervoor te enthousiasmeren, bijvoorbeeld door beeldmateriaal waarin zij zich kunnen herkennen. Een poster met een fitte dertiger komt misschien voor sommigen aantrekkelijk over, ouderen kunnen er juist door worden afgeschrikt.

We denken dat de Utrechtse sportmakelaars een nog actievere rol moeten krijgen dan nu. Ze moeten de tijd krijgen om ouderen actief bij de hand te nemen, aan elkaar te koppelen en soms een heel nieuw beweegaanbod voor hen te creëren.

COSBO is betrokken bij twee inspirerende projecten die er op gericht zijn om ouderen op een laagdrempelige in beweging te krijgen. Deze brengen we graag onder de aandacht, omdat we hopen dat hier in de toekomst ouderen in de hele stad van kunnen profiteren.

#### **Beweegvriendelijke Wijk Noord Oost**

De doelstelling is om fysiek bewegen te koppelen aan sociale contacten en cognitieve/culturele vaardigheden: drie vliegen in één klap. Op drie plekken in de wijk Noord Oost komen knooppunten (zogenaamde 'hubs'), van waaruit beweegactiviteiten voor ouderen worden georganiseerd.

'De Derde Helft' is één van die knooppunten (accent op fysiek bewegen). Het tweede komt bij het ZIMIHC-theater (accent op cultuur) en het derde bij het Griftpark (accent op sociale contacten). Sommige activiteiten gaan bij alle knooppunten worden aangeboden. Door Corona worden momenteel alleen online activiteiten kunnen aangeboden, maar bovenstaande mix is ook daarin aanwezig.

Vanuit een buurtpact, getekend door veel verschillende partners in de wijk, zal de beweegvriendelijke wijk verder gestalte krijgen.

#### **Sociaal Vitaal in Kleur**

Oudere migranten vinden moeilijk aansluiting bij activiteiten die niet in hun taal worden gegeven en niet goed aansluiten bij hun cultuur, terwijl zulk aanbod juist wel heel welkom is. Eenzaamheid en gezondheidsproblemen komen bij deze groepen vaker voor.

COSBO en DOCK werken sinds januari samen met het landelijke Netwerk van Organisaties van Oudere Migrant(en) (NOOM) om juist aan hen trainingen Sociaal Vitaal in Kleur aan te bieden, om precies te zijn wordt gedacht aan een Marokkaanse, een Turkse en een Chinese groep.

Deelnemers worden actief geworven om wekelijks mee te doen aan een cyclus van fysieke trainingen in combinatie met een programma over gezonde leefstijl en sociale vaardigheden. De lessen vinden dicht bij huis plaats. Zolang corona het trainen in groepen nog onmogelijk maakt, zal gebruik worden gemaakt van creatieve oplossingen via beeldbellen of 1-op-1 in de buitenlucht.

Het project is in andere steden al met succes aangeboden. Deelnemers waren na afloop aanwijsbaar fitter (dat werd in fit-tests gemeten) en hadden meer sociale contacten. De animo om na afloop van de training in beweging te blijven was groot.

Wij hopen dat u het project met aandacht zult volgen en waar mogelijk ondersteunen om bestendinging en uitbreiding in de toekomst mogelijk te maken. (Zie voor meer informatie de links hieronder).

**Meer informatie over Sociaal Vitaal:**

- **Over Sociaal Vitaal in Kleur:** <https://netwerknoom.nl/sociaal-vitaal-in-kleur/>
- **Over Sociaal Vitaal algemeen:** <https://www.allesoversport.nl/thema/meedoen-door-sport-en-bewegen/sociaal-vitaal-geeft-ouderen-veerkracht/>
- **Over de gezondheid van oudere migranten:**  
Rapport *De gezondheid van oudere migranten in de vier grote steden*, als PDF te vinden op internet.
- **Over eenzaamheid onder oudere migranten:**  
<https://gerontijdschrift.nl/artikelen/eenzaamheid-onder-oudere-migranten/>

# Utrecht onbeperkt toegankelijk

## Basisinformatie

|                                           |                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Datum</b>                              | 16 februari 2021                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Gespreksleider</b>                     | Maarten Koning                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Tijd</b>                               | 19:30-21:00 uur                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Zaal</b>                               | Digitaal                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Soort bijeenkomst</b>                  | Bespreken initiatiefvoorstel                                                                                                                                                                                            |
| <b>Werkvorm</b>                           | Gesprek tussen raadsleden, genodigden en deelnemers.                                                                                                                                                                    |
| <b>Portefeuillehouder</b>                 | Lot van Hooijdonk en Kees Diepeveen                                                                                                                                                                                     |
| <b>Betrokken ambtenaren/presentatoren</b> | 1 ambtenaar, Gemeente Utrecht                                                                                                                                                                                           |
| <b>Griffiemedewerker</b>                  | Joost Gerrits                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Vervolg</b>                            | De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Stad & Ruimte op 4 maart as.                                                                                                      |
| <b>Links naar</b>                         | <a href="#">Website gemeente</a> en <a href="#">facebook</a>                                                                                                                                                            |
| <b>Deelnemers</b>                         | 1 deelnemer, Solgu<br>2 deelnemers, gemeente Utrecht<br>3 deelnemers<br>1 deelnemer, St Centrummanagement Utrecht<br>1 deelnemer, Fietzersbond<br>1 deelnemer, Actiegroep Binnenstad030<br>1 deelnemer, Wmo-Clëntenraad |

## Programma

- Presentatie ambtelijke organisatie (max 15min.)
- Inbreng genodigde organisaties (in totaal max 30 min.)
- Presentatie initiatiefnemers (VVD) (max 15min.)
- Vragen raadsleden (max. 30 min.)
- Reflectieronde

## Motivatie

Het initiatiefvoorstel heeft een dubbel doel, aan de ene kant een minimale norm instellen voor de vrije breedte van de ruimte die voetgangers hebben, en aan de andere kant de introductie van een nieuwe bevoegdheid om in bepaalde gebieden op te treden tegen hinderlijk geplaatste fietsen.

De agenderende fracties van CU, D66, VVD, CDA, PvdD, PvdA, SP, PVV en GroenLinks, willen graag in een RIB een ambtelijke toelichting op de bestaande praktijk:

- Hoe wordt nu omgegaan met minimale breedtes voor voetgangers, hoe wordt nu de 0,9 m (minimum) en 1,5 m (gewenste breedte) gehanteerd, bijvoorbeeld in relatie tot fietsnietjes, ander straatmeubilair en geveltuinen?
- Welke voordelen of bezwaren heeft het aannemen van het initiatiefvoorstel voor de praktijk van het ontwerpen van de openbare ruimte?

- Wat is de huidige praktijk m.b.t. verwijderen van fietsen, wat verandert dit voorstel aan de werkwijze? Is binnen de bestaande capaciteit voor handhaving voldoende ruimte om de doelen van het initiatiefvoorstel te halen?
- Wat is de huidige praktijk ten behoeve van het weghalen van meer autoparkeerplaatsen ten behoeve van de minimale breedte voor voetgangers?
- Wat is de huidige praktijk ten behoeve van het omvormen van wegen naar gemengd gebruik voor voetgangers, fietsers en auto's?
- Hoe willen de initiatiefnemers omgaan met de diverse plekken in de stad waar de 90 centimeter niet wordt gehaald en waar ook niet de ruimte is die te halen?

Daarnaast willen de agenderende partijen ook de ruimte geven aan een toelichting van de initiatiefnemers voor het voorstel en (in het tweede deel van de RIB) aan insprekers die een belang hebben bij dit voorstel. Wij denken hierbij in elk geval aan CMU, Solgu en de Fietzersbond, maar mogelijk dat ook andere insprekers deel willen nemen (bijv. ondernemersverenigingen).

## Bijdrage

### **Deelnemer, Wmo-Cliëntenraad**

Mis ik in uw opgaven het vervoer per scootmobiel?

### **Deelnemer**

Ik vind dat er rond elke school een schoolzone moet komen

### **Deelnemer, Fietzersbond**

De inbreng van de Fietzersbond is al toegevoegd aan het raadsinitiatief

### **Deelnemer, Actiegroep Binnenstad030**

Binnenstad030 heeft twee zienswijzen ingediend ondersteund door bijna 500 voornamelijk binnenstadsbewoners waarin uitgebreid gemotiveerd gepleit wordt voor het slim afsluiten van de binnenstad met beperking van de snelheid tot 15 km/ uur. De tweede zienswijze was nodig omdat het kan Zuidpoort duidelijk maakt hoe beperkend (en onnodig milieuvervuilend) het mobiliteitsplan is voor bewoners- en (zakelijk) verkeer dat een legitieme bestemming heeft in de binnenstad. Door slim af te sluiten kan je dat voorkomen, kan je flexibel zijn en kan je de menselijke maat terugbrengen in de rigide matrix die het mobiliteitsplan oplegt. Ik zal de zienswijzen naar het e-mailadres sturen.

### **Deelnemer**

Inspraak reactie namens Solgu en Cosbo toegevoegd aan de stukken op [internet](#) voor deze bijeenkomst

Utrecht 15 februari 2021

Reactie van Solgu & Cosbo naar aanleiding van voorstel 'Utrecht onbeperkt toegankelijk'

Allereerst doet het ons goed dat alle partijen voortdurend aandacht vragen voor toegankelijkheid voor voetgangers. Wat wij lastig vinden is dat de voetganger in conflict situaties het onderspit delft. Wij zien beleidsvoornemens met meer ruimte voor de voetganger. Met als resultaat: Extra brede voetpaden met parkeerstroken voor auto's, laad- en losstroken voor vrachtauto's, terrassen, bomen enz. We zien ook dat deze parkeerplaatsen op de stoep voor vrachtauto's en personenauto's veel meer ruimte innemen dan de reguliere parkeerhavens. Er ontstaan overal conflicten met de ruimte die voetgangers nodig hebben. In de wijk Ondiep is parkeren op stoep al een aantal jaren ingevoerd. Vanaf de oplevering monitoren wij de situatie en we zien dat de auto's letterlijk alle ruimte hebben ingenomen en dat er veel auto's buiten en over de aangeduide parkeerstroken parkeren. Dagelijks staan er auto's bovenop en voor opritten voor rolstoelgebruikers. Omdat parkeren op de stoep steeds gewoner wordt zien we ook dat smalle trottoirs geblokkeerd worden door auto's, terwijl een auto hier helemaal niet mag parkeren. Hoogstwaarschijnlijk zijn de meeste automobilisten zich niet bewust dat ze iets doen dat niet de bedoeling is. De inrichting is kennelijk voor veel automobilisten onduidelijk. Terwijl in oude wijken met parkeerhavens automobilisten wel goed parkeren.



Ons standpunt is dat de inrichting zo vanzelfsprekend moet zijn, dat weggebruikers begrijpen wat de bedoeling is en zich ook zo gedragen. De noodzaak van handhaven moet ten alle tijden worden voorkomen. Enerzijds omdat de meeste mensen van goede wil zijn en eerder een pluim verdienen, anderzijds omdat er eerlijk gezegd geen capaciteit is om te handhaven.

N.a.v. punt 1

Op verzoek van de gemeente Utrecht is, naar aanleiding van de herinrichting van de Mariaplaats, 1,5 vrije doorgang als wenselijk minimum opgenomen in de richtlijn 'Voetpaden voor iedereen'<sup>1</sup> (wijzigingsdatum 22-09-2016). In principe is het geweldig als 1,5 m als minimum wordt vastgesteld, maar dit is niet overal realistisch. Wanneer de smalle voetpaden in Oog in Al worden verbreed naar 1,5 m is er vervolgens voor de helft van de auto's geen parkeerruimte. Wij zien nu al, dat in deze smalle straten veel auto's half op de stoep parkeren, waardoor er helemaal geen ruimte is voor voetgangers met of zonder beperking. 1,5 m vrije doorgang is een mooie wens, maar voor onze achterban heeft het handhaven van de minimale vrije doorgang van 90 cm prioriteit. Denk aan lantaarnpalen, bomenkransen, laad- en losplaatsen, parkeerplaatsen voor fietsen enz. Zelfs bij de nieuwe inrichtingen van Voorstraat, Witte Vrouwenstraat en Lange Nieuwstraat zien we dit voortdurend fout gaan. **Nieuwe criteria zijn mooi maar het handhaven van bestaande afspraken heeft voor ons voorrang !**



<sup>1</sup> Voetpaden voor iedereen is de richtlijn voor toegankelijkheid waar het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Utrecht zich op baseert

N.a.v. punt 2

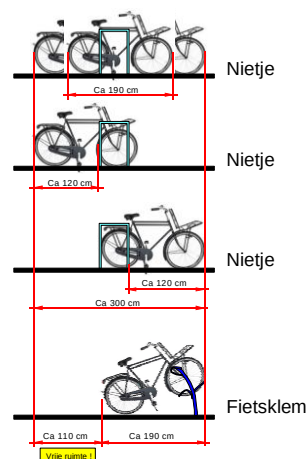
Op het gebied van uitstallingen van winkeliers zouden wij graag een duidelijker beleid willen zien. In de nieuwe bestratingen zoals bijvoorbeeld de Voorstraat en de Witte Vrouwenstraat is naast de ruimte voor de voetganger een functiestrook voor obstakels als auto's, bomen, terrassen enz opgenomen. Toch zien we dat winkeliers de voetgangers zone opnieuw gebruiken voor uitstallen en reclameborden. De vrije doorgang gaat met dit dubbele beleid ten gronde, daar was de functiestrook voor bedoeld !



N.a.v. punt 3

We zien dat fietsklemmen vervangen worden door fietsnietjes terwijl de geparkeerde fietsen bij fietsnietjes ca 1,5 x zoveel ruimte in nemen. Ook zien we dat fietsparkeerplaatsen niet zijn ingericht op afwijkende fietsen, daardoor ontstaan er met name in de oude wijken met jonge gezinnen problemen rond het parkeren van bijvoorbeeld bakfietsen.

**Bij de herinrichting van straten is er extra aandacht voor nodig voor verschillende type fietsen, juist om handhaven te voorkomen !**



N.a.v. punt 4, 5, 6, 7 en 8

Wij zijn het helemaal eens dat er in de stad plekken zijn waar, voor een gegarandeerde doorgang voor voetgangers te weinig ruimte is, wanneer er ook fietsen worden geparkeerd. Hier mag streng worden gehandhaafd ! Deze handhaving moet ook op uitgaanstijden plaats vinden, omdat wij ervaren dat grote delen van de binnenstad dan volledig geblokkeerd worden door fietsen die overal op smalle trottoirs worden geparkeerd. Maar nogmaals:

**De huidige inrichting van de openbare ruimte laat veel te wensen over en moet zo zijn dat handhaving niet of nauwelijks nodig is !**

Namens het Solgu en het Cosbo



1. 1,5 vrije doorgang als minimum vaststellen is ok  
Wanneer in bestaande situaties 1,5 m niet beschikbaar is dient er een harde eis gesteld te worden dat een vrije doorgang van 0,9 m het minimum is en dat dat prioriteit heeft boven parkeerruimte van fietsen, straatmeubilair, lantaarnpalen, verkeersborden, verkeerslichten en gevelgroen.
2. In het bovenstaande geval kan bij smalle straten buiten het centrum ook een markering bij bijvoorbeeld fietsklemmen, wenselijk zijn. Denk aan de Looierstraat (een smalle straat met zeer veel gestalde fietsen en diverse bakfietsen). Hier is wel aandacht voor extra fietsstallingen maar geen aandacht voor de bakfietsen. Dat gaat betekenen dat deze ver buiten de fietsklemmen worden gestald en de doorgang regelmatig wordt geblokkeerd.... Een markering hoe ver een fiets gestald mag worden is dan van belang.
3. Vergeet niet dat er aan geveltuinen en boomkransen ook eisen moeten worden gesteld.  
De gemeente is volop aan het vergroenen, maar de planten groeien vervolgens ver over het pad. Je ziet dat men wel rekening houdt dat de bestrating (tegels) 0,9 m breed zijn, maar men vergeet dat er 0,3 a 0,6 m af gaat door overhangend groen.
4. De regel dat opstellen maximaal 1 m buiten de gevel moeten worden geplaatst zou ik anders willen stellen. Het gaat altijd om de vrije doorgang en vaak heeft een vrije doorgang naast een gevel de voorkeur (omdat de gevel een natuurlijke gidslijn vormt voor blinden en slechtzienden). In dat geval willen wij de opstellen juist minimaal op 1,5 m van de gevel! Goede voorbeelden zijn de inrichting van het Vredenburg (gevel van TivoliVredenburg), De Mariaplaats (verlengde van de Mariastraat).
5. Wij kunnen ons in dit plan vinden, zij het dat het alleen uitvoerbaar is wanneer het ook gehandhaafd wordt. Wij raden aan om de maatregelen in het plan zo aan te passen, dat deze zoveel mogelijk voor vooral fietsers vanzelfsprekend zijn en zo min mogelijk handhaving behoeven.

Job Haug



# Toegankelijkheid Openbare Ruimte in de praktijk



Raadsinformatiebijeenkomst 16 februari 2021  
Herbert Tiemens

# Toegankelijkheid Openbare Ruimte in de praktijk

- Herinrichtingspraktijk en beoordeling plannen via de BING
- Anderhalvemeter maatregelen als gevolg van corona
- Handhaving fietsen

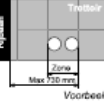
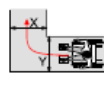




# Herinrichtingspraktijk en beoordeling plannen in BING

- Trottoirbreedte bij voorkeur 1,80 meter
- Vrije ruimte (streefmaat) 1,50 meter
- Grensmaat 0,90 meter
- Handboek Bouw Advies Toegankelijkheid



|                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Vrije breedte</p>      | <p>2.3 Een voetpad dat intensief gebruikt wordt en/of regelmatig door mensen met een rolstoel, rolstoel of scootmobiel wordt gebruikt is bij voorkeur breder dan 2,4 m maar tenminste 1,8 meter breed (exclusief de trottoirband). Deze situatie doet zich bijvoorbeeld voor bij winkelcentra, scholen, recreatieve voorzieningen, woonvoorzieningen, activiteitscentra en voetpaden die wijken ontsluiten.</p> <p>2.4 Incidenteel mag een voetpad dat weinig wordt belopen 1,2 meter breed zijn (exclusief de trottoirband).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Een voetpad dat 1,2 m breed is, is te smal voor het plaatsen van lantaampalen en palen met verkeersborden.</li> </ul> <p>2.5 Bij vernauwingen, zoals boomkranen, paalijes, lantaampalen, terrassen enz is het voetpad bij voorkeur breder dan 1,2 m maar tenminste 0,9 m breed (exclusief de trottoirband).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wanneer er een <b>groenvoorziening</b> direct naast het pad is aangebracht geldt dat de vrije doorgang tot het overgroeide groen tenminste 0,9 m moet zijn. Bij heggen moet er rekening mee worden gehouden dat deze tot 1 m over het pad groeien.</li> </ul> |  <p>Hoe komt een rolstoel hier langs?</p>  <p>Minimaal 0,9 m</p> |
| <p>Palen/obstakels</p>    | <p>2.6 Stel in uw Handboek Inrichting Openbare Ruimte voor lantaampalen en verkeersborden plaatsingsmarge vast, zodat de vrije doorgang niet belemmerd kan worden door fout geplaatste lantaampalen en verkeersborden.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  <p>Voorbeeld</p>                                                                                                                                   |
| <p>Obstakelvrije zone</p> | <p>2.7 Voetgangers hebben loopruimte nodig en moeten elkaar kunnen passeren. Houdt in uw ontwerp altijd een obstakelvrije zone van 1,5 m aan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bij vernauwingen (denk aan uitstallingen en terrassen) adviseren wij om de obstakelvrije loopzone zichtbaar en herkenbaar in de bestrating aan te geven.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  <p>Uitstallingen mogen alleen in de rode zone!</p>                                                                                                 |
| <p>Manoeuvrerruimte</p>   | <p>2.8 Rolstoelen en scootmobielen hebben ruimte nodig om te draaien. Bij een bocht (bijvoorbeeld op de hoek van een straat) moet het voetpad voldoende breed te zijn. De som<sup>2</sup> van de vrije breedten (X + Y) dient minimaal 2350 mm te zijn. Waarbij</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>X groter dan 0,9 m en</li> <li>Y groter dan 0,9 m</li> </ul> <p>2.9 Voorzie lange voetpaden op maximale afstanden van 75 m van een draairuimte (horizontaal vlak dat minimaal 2 x 2 meter groot is).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                   |



# Vooroorlogse wijken



















Albert Heijn



Bloemen  
geven  
voor

6





HALL of FR ME



# Anderhalvemeter maatregelen als gevolg van Corona

- Wachtruimte vergroten op trottoir, parkeerplaats opheffen tbv fietsparkeren (Biltstraat, Merelstraat)





# Anderhalvemeter maatregelen als gevolg van Corona

- Fietsparkeerverboden, klemmen weghalen (Viebrug, Jansbrug)





# Anderhalvemeter maatregelen als gevolg van Corona

- Loopruimte markeren (Vredenburg)





# Handhaving: Wat is wat?

## Weesfiets of Wrak?

- **Weesfiets** is al langere tijd niet meer is gebruikt. Houdt een stallingsplek bezet.
  - In hele stad maximaal 28 dagen.
  - Rondom stations en in winkel- en uitgaansgebied 14 dagen.
- **Wrak**: een fiets die niet kan rijden.

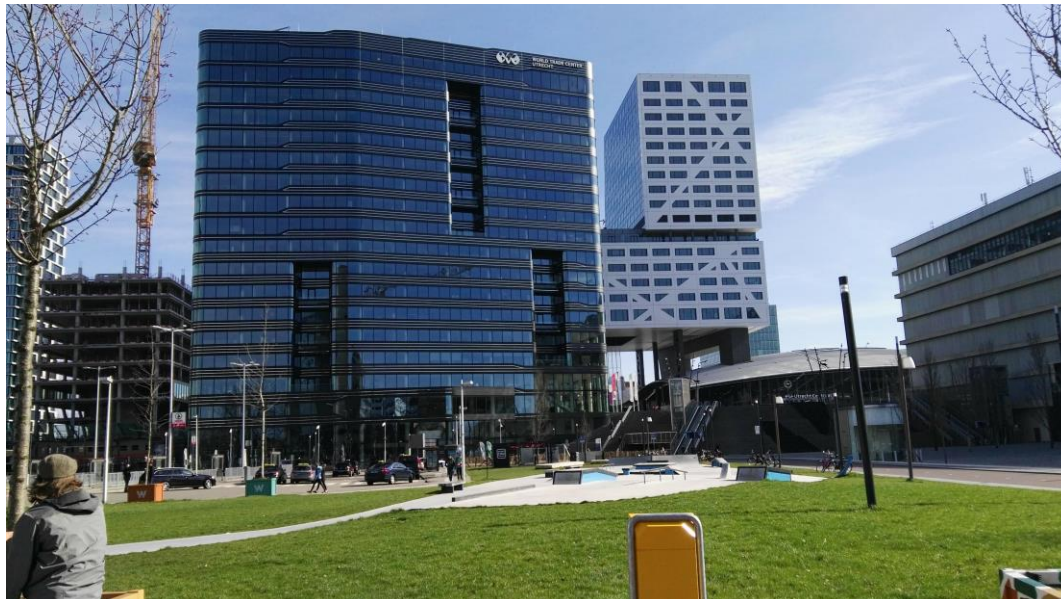
## Gevaarlijk of overlast?

- **Gevaarlijk** als er **voor voetgangers en ander verkeer gevaarlijke situaties ontstaan**. We verwijderen deze (brom)fietsen meteen, zonder eerst te waarschuwen.
  - Bijv. vluchtroute, nooduitgang, aanrijroute hulpdiensten, blindengeleide strook, etc.
- **Overlast** als hij **op een plek staat die bedoeld is voor iemand anders**. Als pilot waarschuwen we en geven fietsers 10 minuten de tijd om hun (brom)fiets ergens anders neer te zetten. Gebeurt dat niet, dan verwijderen we hem.
  - Gehandicaptenparkeerplaatsen, laad- en losplaatsen en taxistandplaatsen.



# Handhaving fietsen

- Acuut gevaar (doorgangen, nooduitgangen, blindengeleidestroken, evacuatie ruimte Jaarbeursplein en Stationsplein)
- Weesfietsen 2 x per jaar bij 28 dagen, 4 x per jaar bij 14 dagen









# Herinrichting Oosterkade en Westerkade





## Raadsinformatiebijeenkomst

|                       |                                                   |
|-----------------------|---------------------------------------------------|
| Dossiernummer         | 1516                                              |
| Vertrouwelijk         | Nee                                               |
| Vergaderdatum         | 16 februari 2021                                  |
| Agendapunt            | 2.1                                               |
| Omschrijving          | Initiatiefvoorstel Utrecht Onbeperkt Toegankelijk |
| ID                    | 1564                                              |
| Behandelend ambtenaar |                                                   |
| Telefoon              |                                                   |
| E-mail                |                                                   |
| Datum collegebesluit  |                                                   |
| Thema                 |                                                   |
| Portefeuillehouder    | Wethouder Van Hooijdonk                           |
| Beleidsveld           | Mobiliteit                                        |
| Referendabel          |                                                   |
| Raadsadviseur (lijst) | Gijs Corten/Mobiliteit/gijs.corten@utrecht.nl     |

| Geagendeerd                | Vergaderdatum    |
|----------------------------|------------------|
| Gemeenteraad               | 8 december 2020  |
| Raadsinformatiebijeenkomst | 16 februari 2021 |
| Commissie Stad en Ruimte   | 4 maart 2021     |

**Voorgesteld besluit**

## Initiatiefvoorstel aan de gemeenteraad

# Utrecht onbeperkt toegankelijk

Beleidsvelden  
Organisatieonderdeel  
Opsteller  
Kenmerk  
Vergaderdatum Raad  
Geheim

Maatschappelijke Ondersteuning, Openbare Ruimte en Mobiliteit  
Raadsorganen  
Marijn de Pagter en Dimitri Gilissen  
8274429  
8 december 2020  
Nee

### Raadsleden De Pagter en Gilissen stellen de raad voor te besluiten:

1. Ten behoeve van de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor iedereen een toegankelijkheidsnorm te definiëren voor de vrije doorgang op het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de openbare weg, die inhoudt dat deze vrije doorgang tenminste 1,50 meter is.
2. Het college op te dragen om het gemeentelijk beleid voor uitstallingen, de inrichting van de openbare ruimte en overige regelingen aan deze toegankelijkheidsnorm aan te passen.
3. Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte te kiezen voor een inrichting waarbij:
  - de vrije doorgang van tenminste 1,50 meter zoveel mogelijk wordt gemarkeerd;
  - fietsenstallingen zo worden geplaatst dat rekening wordt gehouden met de minimale vrije doorgang.
4. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) een bevoegdheid voor het college op te nemen om gebieden aan te wijzen waar het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.
5. Aan de APV toe te voegen dat het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel te parkeren als daardoor:
  - de functie van straatmeubilair gehinderd of belemmerd wordt;
  - de doorgang en opbouw op een markt wordt gehinderd of belemmerd;
  - het in- en uitstappen bij tram, bus, taxi of gehandicaptenparkeerplaats gehinderd of belemmerd wordt.
6. De toelichting op artikel 2:32 van de APV uit te breiden en daarin op te nemen wanneer sprake is van 'gevaarlijk gestalde fietsen'.
7. De "Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk" vast te stellen.
8. Het college op te dragen op basis van de nieuwe bevoegdheid in de APV voor de duur van 2 jaar een proef te starten in een nader te bepalen deel van het Stationsgebied.

De raadsleden,

Marijn de Pagter

Dimitri Gilissen





## Samenvatting

Onze stad lijkt niet zo toegankelijk als je misschien zou denken. Iemand die goed ter been is vindt ook als het drukker is en er barrières in de openbare ruimte staan wel zijn of haar weg. Voor mensen voor wie dat niet geldt is het vaak veel lastiger. Denk hierbij aan mensen met een beperking, ouderen of kinderen. Dan kan een verkeerd geplaatste uitstalling of fiets, bankje, terras of geveltuintje opeens een niet te nemen hindernis zijn. Om Utrecht ook voor deze groepen toegankelijk te maken en te houden stellen de initiatiefnemers voor een gemeentebrede norm voor fysieke toegankelijkheid van de openbare ruimte te introduceren. Dit voorstel leidt ertoe dat het gemeentelijk beleid voor uitstallingen, de inrichting van de openbare ruimte en overige regelingen aan deze toegankelijkheidsnorm worden aangepast en dat de gemeente op overtreding hiervan kan handhaven.

Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte zou met deze norm moeten worden gewerkt waarbij de initiatiefnemers een voorkeur hebben voor een inrichting waarbij het voor voetgangs gereserveerde deel (dat vrij dient te blijven) wordt gemarkeerd. Fietsenstallingen worden zo geplaatst dat ook rekening wordt gehouden met deze norm.

Dit voorstel wijzigt ook de regels voor het verwijderen van hinderlijk gestalde fietsen, bromfietsen of vergelijkbare vervoermiddelen. Het college krijgt de bevoegdheid gebieden in de stad aan te wijzen waar deze vervoermiddelen niet buiten stallingen mogen worden gestald. Ook wordt het verboden deze vervoermiddelen te stallen op plekken waardoor het gebruik van straatmeubilair, de opbouw van een markt of het in- en uitstappen bij tram, bus, taxi of gehandicaptenparkeerplaats wordt gehinderd.

Tot slot draagt dit voorstel het college op een twee jaar durende proef te starten met het aanwijzen een nader te bepalen deel van het Stationsgebied waar geen fietsen, bromfietsen of vergelijkbare vervoermiddelen mogen worden geparkeerd.

## Context

### Aanleiding

Jaarlijks vindt in oktober de 'Week van de toegankelijkheid' plaats. Tijdens deze week wordt aandacht gevraagd voor het thema toegankelijkheid, met als doel het vergroten van bewustzijn en het zetten van stappen richting een toegankelijke samenleving voor iedereen. Dat doel onderschrijven de initiatiefnemers: wij willen dat Utrecht een gemeente wordt die toegankelijk is voor iedereen. Utrecht werkt sinds 2007 aan die toegankelijkheid, eerst met Agenda 22 en nu met het VN-verdrag handicap. Doel van het VN-verdrag handicap is het bevorderen, beschermen en waarborgen van de mensenrechten van mensen met een beperking. Toegankelijkheid is een belangrijk grondbeginsel van het verdrag.

In juni 2020 heeft de Utrechtse gemeenteraad de Agenda en het Uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' vastgesteld, waarin de ambities voor de komende jaren worden geschetst. Jaarlijks wordt ook de Utrechtse Toegankelijkheidsprijs uitgereikt waarmee de gemeente Utrecht initiatieven die een bijdrage leveren aan het vergroten van toegankelijkheid in het zonnetje zet. In 2020 was Stichting Vrienden van De Roef winnaar van de prijs, de jaren daarvoor vielen o.a. de Voedseltuin Overvecht, Stichting Appeltaatconcerten en Harmonieorkest Vleuten in de prijzen.

De openbare ruimte in Utrecht is schaars, met name rond het Centraal Station en in de oude binnenstad. Dat brengt uitdagingen met zich mee over het verdelen van deze schaarse openbare ruimte: waar kun je je fiets of auto parkeren? Waar kan een ondernemer zijn terras of een uitstalling plaatsen? En vooral: hoe blijft de openbare ruimte toegankelijk voor iedereen, in het bijzonder voor mensen met een beperking?

We kijken naar toegankelijkheid als een brede maatschappelijke opgave, zowel fysiek als sociaal. Om Utrecht steeds wat meer toegankelijk te maken hebben we onze ogen voor dit initiatief gericht op het vraagstuk van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Dit hebben we gedaan door de ogen van gebruikers met daarbij in het bijzonder aandacht voor mensen met een beperking. We komen tot de conclusie dat er nog regelmatig 'barrières' in het straatbeeld te vinden zijn. In dit voorstel introduceren



we een gemeentebrede norm die de minimale eis voor fysieke toegankelijkheid in de openbare ruimte vastlegt. Ook introduceren we een instrumentarium om te kunnen handhaven op deze norm.

### *Beoogd effect*

We willen graag dat Utrecht toegankelijk wordt en blijft voor iedereen. Het doel van dit voorstel is een norm te introduceren die een bijdrage levert aan het toegankelijk houden van de openbare ruimte, met name op die plekken waar de druk op de openbare ruimte groot is. Tegelijkertijd verduidelijken we de regels voor het parkeren van fietsen en brommers en voor het plaatsen van uitstallingen binnen de singels.

### *Eerdere besluitvorming en relevante stukken*

In chronologische volgorde zijn de volgende besluiten, moties en raadsbrieven van belang.

- Ten aanzien van het plaatsen van fietsen in de openbare ruimte verzocht de raad [op 29 juni 2006](#) om bij het fietsverwijderingsregime te werken met een onderscheid tussen 'gevaarlijk' en 'hinderlijk' gestalde fietsen.
- Ten aanzien van uitstallingen informeerde het college de raad op 29 januari 2008 dat handhaving van uitstallingen in de binnenstad alleen zal worden voortgezet in "aperte gevallen" (*commissiebrief 29 januari 2008, kenmerk 08.021650, niet online raadpleegbaar*)
- Op 1 december 2009 stelde het college de [Regels Uitstallingen Utrecht](#) vast.
- Op 28 maart 2013 stelde de raad de [Nota Stallen en Parkeren](#) vast, waarin handhaving op zowel gevaarlijk als hinderlijk gestalde fietsen werd geïntensiveerd. Dit handhavingsbeleid is eind 2013 of begin 2014 aangepast, zoals blijkt uit een [raadsbrief van 14 juli 2014](#).
- Op 30 juni 2016 stemde de raad in met het [meerjarenperspectief bereikbaarheid 2016](#), waarin onder andere was opgenomen op termijn te handhaven op hinderlijk fietsparkeren in gebieden waar voldoende stallingsruimte beschikbaar is. Op dezelfde datum stemde de raad in met "[amendement](#)" [A27](#), waarin het college werd opgedragen niet te handhaven op hinderlijk gestalde fietsen en jaarlijks te evalueren of het aantal hinderlijk gestalde fietsen is verminderd.
- Op 22 december 2016 stemde de raad in met de [kadernota kwaliteit openbare ruimte](#)
- Op 8 maart 2018 stemde de raad [onder andere](#) in met het [Terrassenreglement](#), waarin regels over de vrije doorgang bij terrassen zijn opgenomen.
- Op 29 februari 2020 ontving de raad [een brief](#) over het starten van een proef waarbij handhavend wordt opgetreden tegen (brom/snor)fietsen die op invalidenparkeerplaatsen, laad- en losplaatsen en taxistandplaatsen staan.
- Op 18 juni 2020 stemde de raad in met het [Raadsvoorstel Agenda en Uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'](#)
- De raad nam bij de behandeling van het Meerjarenperspectief Ruimte 2020 kennis van de [Fietsparkeerbalans 2019](#).

## Huidige situatie

### *Er is nu geen algemene Utrechtse norm voor toegankelijkheid*

Utrecht hanteert op dit moment geen duidelijke norm over welk deel van de stoep beschikbaar moet zijn voor voetgangers. Fietsen bijvoorbeeld mogen volgens de [Algemene Plaatselijke Verordening \(APV\)](#) niet worden geparkeerd als "de doorgang wordt gehinderd of belemmerd", maar het is niet duidelijk wanneer daarvan sprake is.

Voor uitstallingen en terrassen bestaat wel een duidelijke norm. In de [Regels uitstallingen Utrecht](#) en het [Terrassenreglement 2018](#) is een norm van 1,50 meter opgenomen. Wij willen deze norm breder vastleggen en toepassen.

### *Wat zijn de regels voor uitstallingen?*

Het college stelt regels voor uitstallingen, zoals reclameborden. Deze regels zijn vastgelegd in de [Regels uitstallingen Utrecht](#). Daarin staat onder andere het volgende:

1. een uitstalling mag maximaal 1 meter uit de gevel worden geplaatst; én





2. er moet tenminste 1,50 meter van de stoep<sup>1</sup> beschikbaar blijven.

Verder staat er in de regels dat er geen enkele uitstalling mag worden geplaatst binnen het gebied dat wordt begrensd door de Singels. Dat is opvallend. Iedereen die zich wel eens in de Binnenstad begeeft, weet dat dit verbod in de praktijk niet wordt gehandhaafd.<sup>2</sup> De uitstallingen worden sinds 2008 gedoogd, nadat handhaving op het verbod tot opschudding had geleid. Het college handhaaft alleen in “*aperte gevallen (veiligheid en bruikbaarheid van de weg)*”.

#### Suggestie voor vernieuwing regels uitstallingen

De initiatiefnemers vinden het goed dat uitstallingen in de binnenstad worden gedoogd, maar constateren ook dat de regels door dit gedoogbeleid onduidelijk zijn geworden. Wij doen daarom de suggestie aan het college om de Regels Uitstallingen zodanig aan te passen dat in de binnenstad dezelfde algemene regels gaan gelden als in de rest van de stad. Dat zorgt voor duidelijkheid.

Dit is uitdrukkelijk een suggestie; het college is eventueel aan zet om nieuwe regels vast te stellen. Het ligt voor de hand de aanpassing van de regels nader te bespreken met maatschappelijke partners, zoals CMU, ACO en SOLGU. In voorbereiding op dit initiatiefvoorstel hebben de initiatiefnemers ook met deze en andere partners gesproken.

#### De regels voor het parkeren van fietsen en bromfietsen zijn niet altijd duidelijk

Op diverse plaatsen in Utrecht zijn de regels voor het parkeren van fietsen en bromfietsen onduidelijk. Zo staat er op veel plaatsen in de stad het verkeersbord E3 (verbod fietsen en bromfietsen te plaatsen). Toch zijn daar vrijwel altijd fietsen en bromfietsen geparkeerd.

Handhaven van het verkeersbord E3 is moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk. Een overtreding kan namelijk in principe alleen worden bestraft met een boete<sup>3</sup>. Verwijderen kan alleen in uitzonderlijke gevallen.<sup>4</sup>

In de praktijk is het opleggen van een boete onmogelijk. Het is namelijk bijna nooit bekend wie de eigenaar van de fiets is. Er kan alleen een boete uitgedeeld worden als sprake is van “heterdaad”.

Fietsen kunnen dus niet zonder meer op basis van het verkeersbord worden verwijderd. Verwijderen van een fiets kan alleen plaatsvinden op grond van een regel in de Algemene Plaatselijke Verordening.

#### Bromfietsen

Overigens kan bij bromfietsen wel altijd een boete worden opgelegd op grond van verkeersbord E3, omdat een brommer een kenteken heeft en er op kenteken kan worden bekeurd. Toch staan er ook regelmatig brommers geparkeerd op deze plaatsen. Er lijkt weinig te worden gehandhaafd.



Verkeersbord E3 op Hollandse Toren, achter TivoliVredenburg.

<sup>1</sup> Officieel: het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de weg.

<sup>2</sup> Het verbod wordt nu tijdelijk wel gehandhaafd in verband met de coronamaatregelen.

<sup>3</sup> Deze boete bedraagt op dit moment €35,- voor fietsen en €65,- voor bromfietsen (*Feitenboekje 2020*)

<sup>4</sup> [Artikel 170, eerste lid, Wegenverkeerswet](#)



### *Hoe zit het met handhaving op verkeerd gestalde fietsen en bromfietsen?*

In de APV zijn diverse algemene verboden opgenomen omtrent het plaatsen van fietsen en bromfietsen. Het is in de hele gemeente verboden een fiets, bromfiets of vergelijkbaar voertuig te stallen als daardoor:

- a. op een voetpad of trottoir de doorgang wordt gehinderd of belemmerd;
- b. de veiligheid of de doorstroming van of het uitzicht voor het verkeer wordt gehinderd;
- c. op of aan een openbare plaats hinder, overlast of schade ontstaat; of
- d. voor een bewoner of gebruiker van het gebouw waartegen of waarvoor de fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel staat geparkeerd de doorgang of het uitzicht wordt belemmerd.

De gemeente Utrecht handhaaft niet altijd op deze verboden. In de uitvoering bestaat sinds 2006 een onderscheid tussen “gevaarlijk” en “hinderlijk” gestalde fietsen. Dit onderscheid bestaat uitdrukkelijk niet in de APV.

### *Politieke context*

De handhaving op *hinderlijk* gestalde fietsen is al jaren politiek gevoelig. De meerderheid van de gemeenteraad is van mening dat niet (generiek) op hinderlijk gestalde fietsen moet worden gehandhaafd. Met dit voorstel wordt dat besluit uitdrukkelijk niet teruggedraaid. De initiatiefnemers willen juist een doorbraak forceren in het politieke debat en het college een nieuw kader meegeven waarbinnen handhaving in bepaalde gebieden mogelijk is. Er wordt dus via dit voorstel uitdrukkelijk niet gekozen voor handhaving op *alle* verkeerd gestalde fietsen. Wel kan het college met het voorgestelde kader gericht handhaven op verkeerd gestalde fietsen:

- in bepaalde, aangewezen gebieden waar fietsen alleen in een stalling mogen staan;
- als op een stoep een vrije doorgang wordt belemmerd.

Verder constateren wij dat er een grijs gebied bestaat tussen *gevaarlijk* en *hinderlijk* gestalde fietsen. Het is voor inwoners, handhavers en ook [raadsleden](#) niet duidelijk wanneer een fiets precies *hinderlijk* en wanneer deze *gevaarlijk* is gestald. Wij hebben in de bijlage bij dit voorstel een aantal voorbeelden geschetst. Verduidelijking van het onderscheid is wat ons betreft gewenst. Via een nieuwe toelichting op de APV hopen wij dat te bereiken.

Overigens moet handhaven natuurlijk altijd gezien worden als sluitstuk. Het is een laatste middel om overtreders in de goede richting te duwen. Met waarschuwingen in de openbare ruimte en het vergroten van bewustwording kan hopelijk al veel worden bereikt, maar handhaven kan nodig zijn.

### *Er is voldoende ruimte in stallingen rondom het station*

De afgelopen jaren heeft Utrecht veel geïnvesteerd in bereikbaarheid voor de fiets. Een voorbeeld daarvan is het bouwen van (tien)duizenden fietsenstallingen in het stationsgebied en de binnenstad. De eerste 24 uur is het stallen van de fiets gratis.

Uit de [Fietsparkeerbalans 2019](#) blijkt dat er in het Stationsgebied voldoende fietsenstallingen zijn. Gemiddeld zijn bijna 7.000 fietsenstallingen vrij in het stationsgebied. Ook op piekmomenten is er voldoende stallingsruimte. Een meting op een dinsdag in november 2019 tussen 10 en 12 uur wees bijvoorbeeld uit dat ongeveer 20% van de beschikbare stallingen vrij was.<sup>5</sup>

Ondanks dat er veel ruimte is in inpandige stallingen bij het station, staan op veel stoepen en weggedeelten rondom het station fietsen geparkeerd. Niet zelden beperken deze fietsen de toegankelijkheid van de openbare ruimte. In de bijlage bij dit voorstel hebben wij een aantal voorbeelden uiteengezet.

## **Vergelijking met andere G4-gemeenten**

In voorbereiding op dit voorstel is navraag gedaan bij de andere G4-gemeenten over hun beleid rondom het parkeren van fietsen en brommers. Amsterdam, Rotterdam én Den Haag hebben een bepaling in de APV opgenomen waarin staat dat het college gebieden kan aanwijzen waar het

---

<sup>5</sup> Dit bleek uit ambtelijke navraag.





Gemeente Utrecht

verboden is om fietsen buiten de daartoe bestemde voorzieningen te plaatsen. Amsterdam en Rotterdam maken daarvan actief gebruik, Den Haag alleen als tijdelijke maatregel bij bijvoorbeeld Prinsjesdag of wegwerkzaamheden.

#### Amsterdam

In Amsterdam zijn gebieden aangewezen rond alle stations, aan- of afmeerplaatsen en drukke plaatsen (zoals rond het Rembrandtplein, Leidseplein, etc.). Verkeerd gestalde fietsen worden na 1 uur verwijderd en naar het Fietsdepot gebracht. Bij een onveilige situatie, bijvoorbeeld als een fiets een nooduitgang blokkeert, kan de gemeente Amsterdam de fiets direct (zonder waarschuwing) weghalen.

#### Rotterdam

In Rotterdam zijn de gebieden rond de stations aangewezen als plaatsen waar je je fiets alleen in de stallingen, fietsenrekken of andere aangegeven plaatsen mag parkeren. Er zijn duidelijke (brom)fietsparkeerzones ingericht. (Brom)fietsen en scooters die geheel of gedeeltelijk buiten de parkeerzone staan, worden zonder waarschuwing verwijderd en naar Fietspunt gebracht.

#### Den Haag

In Den Haag maakt het college alleen gebruik van de bevoegdheid in de APV om gebieden aan te wijzen bij evenementen of wegwerkzaamheden. Voorafgaand aan Prinsjesdag worden fietsen bijvoorbeeld gelabeld en zo nodig weggehaald.

### Belang van een onbeperkt toegankelijke stad

De vrijheid om te gaan en staan waar je wilt is een groot goed. Tegelijkertijd is dit niet voor iedereen een vanzelfsprekendheid. De openbare ruimte biedt soms (ongewild) een uitdaging voor mensen die minder of niet goed ter been zijn, ouderen of mensen met een beperking. Als Utrecht willen we een stad zijn die welkom is voor iedereen en waar iedereen zich thuis kan voelen. Een minimale norm introduceren voor de toegankelijkheid is dan ook niet een eindpunt maar een startpunt. Als stad maken we werk van een toegankelijke openbare ruimte. Zo zorgen we voor goede verharding waar dat nodig is, zijn er voldoende plekken (bankjes) waar mensen kunnen uitrusten en dragen we als gemeente eraan bij dat er voldoende sanitaire voorzieningen beschikbaar zijn.

Naast duidelijke regels over wat wel en niet mag, willen we ook een stuk bewustwording creëren dat 'jouw fiets of uitstalling' ook iemand anders in de weg kan staan en dat het verstandiger is om een daartoe aangewezen stalling of stallingsplek te zoeken. Als het aan ons ligt draagt de gemeente de boodschap *'een toegankelijke stad maak je samen'* dan ook actief uit en worden mensen op hun gedrag aangesproken alvorens er handhavend wordt opgetreden.



| Beslispunt (referendabel) |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1                         | Ten behoeve van de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor iedereen een toegankelijkheidsnorm te definiëren voor de vrije doorgang op het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de openbare weg, die inhoudt dat deze vrije doorgang tenminste 1,50 meter is.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Argumenten                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 1.1                       | <u>Alle Utrechters moeten zich vrij door de stad kunnen bewegen</u><br>Vrijheid is een groot goed. Alle Utrechters moeten zich vrij door de stad kunnen bewegen, ook Utrechters met een beperking.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 1.2                       | <u>Een obstakelvrije zone van tenminste 1,50 meter voor voetgangers wordt geadviseerd</u><br>Voetgangers moeten elkaar veilig kunnen passeren. In diverse openbaar raadpleegbare bronnen, zoals de uitgave " <a href="#">Voetpaden voor iedereen</a> " van Bouw Advies Toegankelijkheid, wordt een obstakelvrije zone van tenminste 1,50 meter geadviseerd.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 1.3                       | <u>Ruim voldoen aan minimale doorgangsbreedte van 0,90 meter</u><br>Een persoon in een rolstoel of scootmobiel of een persoon met een kinderwagen of rollator heeft een doorgangsbreedte van zo'n 0,90 meter nodig. Het spreekt voor zich dat die doorgangsbreedte van 0,90 in de uitwerking van de norm te allen tijde beschikbaar moet zijn, ook als er straatmeubilair, groenvoorzieningen of geveltuinjes zijn geplaatst. Deze minimale doorgangsbreedte moet overigens ook in de ruimte <i>boven</i> de stoep beschikbaar zijn. Takken, bladeren of bloemen die over de vrije doorgang hangen, kunnen de toegankelijkheid belemmeren, met name voor blinden en slechthzienden. |
| 1.4                       | <u>Het uitgangspunt van tenminste 1,50 meter wordt al in diverse beleidsvelden gehanteerd</u><br>De voorgestelde norm van tenminste 1,50 meter wordt al in diverse beleidsvelden gehanteerd. Zo bestaat dit uitgangspunt al in de <a href="#">Regels uitstallingen Utrecht</a> en het <a href="#">Terrassenreglement</a> .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 1.5                       | <u>Dit sluit aan bij het mobiliteitsbeleid</u><br>In het mobiliteitsbeleid " <a href="#">Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen</a> " is veel aandacht voor de voetganger. Toegankelijke stoepen zijn een randvoorwaarde voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Kanttekeningen/Risico's   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 1.1                       | <u>Op drukke, brede wegen en pleinen is een vrije doorgang van 1,50 meter onvoldoende. Ook kunnen er (piek)momenten zijn waarop deze norm niet voldoet.</u><br>We kiezen er bewust voor een norm van "tenminste" 1,50 meter te hanteren. Op diverse plaatsen in Utrecht is een vrije doorgang van 1,50 meter onvoldoende om de toegankelijkheid te waarborgen. Denk aan zaterdagmiddagen in delen van de Binnenstad.                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 1.2                       | <u>De norm van 1,50 meter betreft een minimale norm</u><br>Waar er meer ruimte is voor een grotere vrije doorgang moet deze ook worden gecreëerd of gehandhaafd. Dit voorstel beoogt niet om plekken te verkleinen waar er meer ruimte is dan 1,50 meter.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 1.3                       | <u>Niet alle wegen zijn breed genoeg of er is geen stoep</u><br>Niet alle wegen in de gemeente zijn breed genoeg om een vrije doorgang op de stoep te realiseren van 1,50 meter, zeker niet in een monumentale stad als Utrecht. Het                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |





|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                  | <p>college kan afwijken van de norm, als er geen mogelijkheid is om een stoep te realiseren van tenminste 1,50 meter. In die gevallen kan een voorbeeld worden genomen aan de richtlijnen van de <a href="#">gemeente Zwolle</a>.</p> <p>Ook is in diverse eeuwenoude straten niet eens sprake van een stoep (bv. Nieuwegracht). Op dergelijke plaatsen kan de vrije doorgang bij een toekomstige herinrichting mogelijk worden gemarkeerd door de kleur in de bestrating.</p>                                                                                                                                         |
| 1.4                              | <p><u>In een shared space bestaat geen “voor voetgangers gereserveerd gedeelte van de weg”</u></p> <p>Op plaatsen waar sprake is van een gedeelde ruimte voor verkeersgebruikers (shared space), zoals bijvoorbeeld het Domplein of de Zadelstraat, is er officieel geen voor “voetgangers gereserveerd gedeelte van de weg”. Echter geldt ook daar de norm van een vrije doorgang van <i>tenminste</i> 1,50 meter.</p>                                                                                                                                                                                                |
| 1.5                              | <p><u>Straatmeubilair of groenvoorziening kan voor korte versmalling zorgen</u></p> <p>Op stoepen die 1,50 meter breed zijn, moeten straatmeubilair of groenvoorzieningen geplaatst kunnen worden. Voor de plaatsing daarvan kan de vrije doorgang kortstondig worden versmald tot 1,20 meter of, in het uiterste geval, 0,90 meter. Een vrije doorgang van 0,90 meter is het absolute minimum om de vrije doorgang voor bijvoorbeeld een rolstoel te garanderen.</p>                                                                                                                                                  |
| 1.6                              | <p><u>Er zijn tijdelijke uitzonderingen denkbaar</u></p> <p>De norm van 1,50 meter moet uitdrukkelijk <i>in beginsel</i> worden gehanteerd. Er zijn uitzonderingen denkbaar, bijvoorbeeld bij werkzaamheden. Het college kan in dergelijke gevallen van de norm afwijken. Tegelijkertijd vinden de initiatiefnemers dat de vrije doorgang ook bij werkzaamheden zoveel mogelijk moet worden gewaarborgd. Een steiger kan bijvoorbeeld ook zo worden opgebouwd, dat voetgangers er onderdoor kunnen lopen.</p>                                                                                                          |
| 1.7                              | <p><u>Bewustwording is belangrijk, handhaving is sluitstuk</u></p> <p>Het is belangrijk om Utrechters bewust te maken van de toegankelijkheidsnorm. In sommige buurten loopt al een actie “<a href="#">Houd de stoep vrij!</a>”. Handhaving van bijvoorbeeld uitstallingen of fietsen is een sluitstuk. Het is een laatste middel om overtreders in de goede richting te duwen.</p>                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Beslispunt (referendabel)</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 2                                | <p>Het college op te dragen om gemeentelijk beleid voor uitstallingen, de inrichting van de openbare ruimte en overige regelingen aan deze toegankelijkheidsnorm aan te passen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Argumenten                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 2.1                              | <p><u>Hiermee wordt het college opgedragen diverse regelingen aan te passen</u></p> <p>Nadat de raad instemt met dit voorstel, dienen diverse regelingen te worden aangepast aan de toegankelijkheidsnorm.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 2.2                              | <p><u>Dit zorgt voor eenduidige regels voor uitstallingen in de hele stad</u></p> <p>Buiten de singels wordt de norm van 1,50 meter al gehanteerd voor het plaatsen van uitstallingen. Wij stellen voor die norm ook binnen de singels toe te passen, zodat er eenduidige regels ontstaan in de gehele stad. Dat betekent dat het toegestaan wordt uitstallingen te plaatsen tot maximaal 1 meter uit de gevel, mits een vrije doorgang van 1,50 meter wordt gewaarborgd. Eventueel geplaatste gevelbankjes (zoals toegestaan in het horecakader) zijn dus niet maatgevend; de afstand vanaf de gevel is bepalend.</p> |



|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2.3                              | <u>Hierdoor blijft de huidige ruimte voor terrassen bestaan</u><br>In het terrassenreglement zijn al normen opgenomen over de minimale doorgangsbreedte.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Kanttekeningen/Risico's          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 2.1                              | <u>Door coronamaatregelen wordt nu tegen alle uitstallingen in de binnenstad gehandhaafd</u><br>Het bestaande totaalverbod op uitstallingen in de binnenstad wordt op dit moment wel gehandhaafd als onderdeel van de coronamaatregelen. Om onduidelijkheid te voorkomen is het belangrijk om de invoering van nieuwe regels voor uitstallingen af te stemmen met ondernemers in de binnenstad.                                                                                                                                                      |
| 2.2                              | <u>Op plaatsen met een functiestrook kunnen uitstallingen in de functiestrook</u><br>Op steeds meer plaatsen in de stad wordt een functiestrook ingericht, waar bijvoorbeeld terrassen, parkeerplaatsen, afvalbakken worden geplaatst. Het ligt voor de hand op die plaatsen ook de uitstallingen in de functiestrook te plaatsen. Dit moet dan echter wel worden vastgelegd in de Regels Uitstallingen.                                                                                                                                             |
| 2.3                              | <u>Het toevoegen van een goot kan helpen om de toegankelijkheid te verbeteren</u><br>Voor blinden en slechtzienden zijn gevels een natuurlijke gidslijn op plaatsen waar geen geleidestrook is. Op plaatsen met uitstallingen kan het dan ook helpen een goot op 1 meter uit de gevel te plaatsen die als geleiding voor de taststok kan dienen. Daarmee wordt tevens duidelijk voor ondernemers tot waar uitstallingen geplaatst mogen worden. Hier moet wat de initiatiefnemers betreft aandacht voor zijn bij (her)inrichtingen.                  |
| <b>Beslispunt (referendabel)</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 3                                | Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte te kiezen voor een inrichting waarbij: <ul style="list-style-type: none"><li>• de vrije doorgang van tenminste 1,50 meter zoveel mogelijk wordt gemarkeerd;</li><li>• fietsenstallingen zo worden geplaatst dat rekening wordt gehouden met de minimale vrije doorgang.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                      |
| Argumenten                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 3.1                              | <u>Markeringen zorgen voor duidelijkheid</u><br>Duidelijke markeringen van de vrije doorgang in de openbare ruimte zijn belangrijk, bijvoorbeeld door een andere kleur bestrating te gebruiken. Zo is voor elke weggebruiker duidelijk welke ruimte moet worden vrijgehouden. In dat gebied mogen bijvoorbeeld geen fietsen of bromfietsen worden geplaatst.                                                                                                                                                                                         |
| 3.2                              | <u>Een fietsenrek direct naast de vrije doorgang zorgt van nature voor een vrije doorgang</u><br>Fietsen worden zelden tot nooit pal voor een fietsenrek gezet, omdat daarmee de fietsen in het rek worden geblokkeerd. Op brede voetpaden kan een fietsenrek direct naast de vrije doorloop worden geplaatst om ervoor te zorgen dat de vrije doorloop "van nature" wordt vrij gehouden.                                                                                                                                                            |
| 3.3                              | <u>Het plaatsen van voldoende fietsenrekken is belangrijk, maar deze rekken op zichzelf kunnen ook een barrière vormen in de openbare ruimte</u><br>Het is belangrijk om voldoende fietsenrekken te plaatsen. Bij afwezigheid van (voldoende) fietsenrekken, worden fietsen namelijk vaak tegen gevels geplaatst of aan lantaarnpalen vastgemaakt. Dat belemmert de toegankelijkheid. Wij kiezen liever voor ordelijk geplaatste stallingsplekken dan voor fietsen aan andere vormen van straatmeubilair, bomen of los geplaatst in de buitenruimte. |





|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kanttekeningen/Risico's          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 3.1                              | <u>De markeringen zijn niet overal nodig</u><br>In woonstraten liggen markeringen niet voor de hand omdat de stoep zelf vaak al zo breed is als de vrije doorgang.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Beslispunt (referendabel)</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 4                                | In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) een bevoegdheid voor het college op te nemen om gebieden aan te wijzen waar het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Argumenten                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 4.1                              | <u>Hiermee ontstaat een extra bevoegdheid voor het college</u><br>Het college krijgt hierdoor een extra bevoegdheid om te kunnen handhaven op alle verkeerd gestalde vervoersmiddelen die de toegankelijkheid kunnen belemmeren, bijvoorbeeld in het Stationsgebied. In de aangewezen gebieden mogen fietsen en bromfietsen alleen in rekken of (in pandige) stallingen worden geplaatst.                                                                                                                                                                           |
| 4.2                              | <u>In deze gebieden ontstaat geen discussie over <i>gevaarlijk of hinderlijk</i></u><br>In de gebieden die het college op basis van deze bevoegdheid aanwijst kunnen fietsen, bromfietsen of vergelijkbare vervoersmiddelen worden verwijderd, ongeacht of het vervoersmiddel gevaarlijk of hinderlijk geparkeerd is. Dit vergemakkelijkt de handhaving in deze specifieke gebieden, bijvoorbeeld op het sportpark op het Jaarbeursplein.                                                                                                                           |
| 4.3                              | <u>In met name het Stationsgebied is voldoende stallingsruimte</u><br>Uit de Fietsparkeerbalans blijkt dat er ruim voldoende stallingsruimte is in het Stationsgebied, ook op piekmomenten. Daar heeft de afgelopen jaren miljoenen geïnvesteerd in het creëren van overdekte stallingen, zoals de grootste fietsenstalling ter wereld. De omgevingen van die stallingen kunnen worden aangewezen, zodat enerzijds het gebruik van de stallingen wordt bemoedigd en anderzijds de openbare ruimte rondom de stallingen toegankelijk is en een fraai aanzicht heeft. |
| 4.4                              | <u>Openbaar groen kan hiermee worden beschermd</u><br>Het college kan ervoor kiezen (delen van) parken aan te wijzen om te voorkomen dat daar fietsen, bromfietsen of andere vervoersmiddelen worden gestald. Zo kan openbaar groen worden beschermd. Hierbij kan met name gedacht worden aan het nog te vormen Smakkelaarspark.                                                                                                                                                                                                                                    |
| 4.5                              | <u>De bevoegdheid kan ook worden gebruikt bij evenementen, werkzaamheden of op marktdagen</u><br>Het is mogelijk om deze bevoegdheid toe te passen als tijdelijke maatregel in een bepaald gebied, bijvoorbeeld tijdens evenementen, werkzaamheden of op marktdagen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Kanttekeningen/Risico's          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 4.1                              | <u>Het is van belang om de gebieden duidelijk te markeren in de openbare ruimte</u><br>De gebieden moeten duidelijk worden gemarkeerd in de openbare ruimte. Hierbij kan worden gedacht aan het aanbrengen van markeringen in de bestrating en/of het plaatsen van duidelijke borden.                                                                                                                                                                                                                                                                               |



|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4.2                              | <u>In de Binnenstad is onvoldoende (inpandige) stallingsruimte</u><br>Uit diverse onderzoeken blijkt dat in de Binnenstad onvoldoende (inpandige) stallingsruimte is. Het ligt daarom voorlopig niet voor de hand om deze maatregel grootschalig in de Binnenstad toe te passen. Wel is het denkbaar dat deze maatregel kleinschalig op bepaalde knelpunten in de Binnenstad wordt toegepast, bijvoorbeeld daar waar de draaicirkel van vrachtwagens moet worden gewaarborgd of direct voor de toegang van een fietsenstalling (bv. de toegang van de fietsenstalling Stadhuis). |
| 4.3                              | <u>Met handhaving alleen zijn we er niet</u><br>Handhaving is het sluitstuk. Door bewustwording te creëren dat je hinderlijk gestalde fiets ook een belemmering voor een ander kan zijn hopen we dat het aantal foutparkeerders afneemt. Ervaringen in andere steden laat zien dat het ook een kwestie van gewenning is voordat fietsers hun gedrag aanpassen.                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Beslispunt (referendabel)</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 5                                | Aan de APV toe te voegen dat het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel te parkeren als daardoor: <ul style="list-style-type: none"><li>• de functie van straatmeubilair gehinderd of belemmerd wordt;</li><li>• de doorgang en opbouw op een markt wordt gehinderd of belemmerd;</li><li>• het in- en uitstappen bij tram, bus, taxi of gehandicaptenparkeerplaats gehinderd of belemmerd wordt</li></ul>                                                                                                                                              |
| Argumenten                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 5.1                              | <u>We voegen hiermee concrete situaties toe uit de handhavingspraktijk</u><br>Wij stellen voor in de APV een aantal concrete verboden toe te voegen. Deze situaties komen voort uit de handhavingspraktijk.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 5.2                              | <u>Deze verduidelijking vergemakkelijkt de handhaving</u><br>Een handhaver kan gemakkelijker overgaan tot verwijdering van een fiets of bromfiets als de APV expliciet bepaalt dat het in een bepaalde situatie verboden is. Het is nu niet of nauwelijks mogelijk te handhaven als een fiets of bromfiets bijvoorbeeld de toegankelijkheid van een bushalte belemmert. Door deze aanpassingen wordt dat wel mogelijk.                                                                                                                                                           |
| Kanttekeningen/Risico's          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 5.1                              | <u>Er kan niet altijd worden gehandhaafd</u><br>De regels in artikel 2:32, eerste lid, gelden voor de hele stad. Het is echter niet mogelijk om in de gehele stad te handhaven op verkeerd gestalde fietsen, bromfietsen of vergelijkbare voertuigen. Er moet worden geprioriteerd. Het is bijvoorbeeld op dit moment zo dat er alleen wordt gehandhaafd in <i>gevaarlijke</i> situaties.                                                                                                                                                                                        |
| <b>Beslispunt (referendabel)</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 6                                | De toelichting op artikel 2:32 van de APV uit te breiden en daarin op te nemen wanneer sprake is van 'gevaarlijk gestalde fietsen'.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Argumenten                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 6.1                              | <u>Via de toelichting in de APV wordt het verschil tussen hinderlijk en gevaarlijk gestalde fietsen en bromfietsen duidelijker juridisch vastgelegd</u><br>In de handhavingspraktijk bestaat een verschil tussen het handhaven op hinderlijk gestalde en gevaarlijk gestalde fietsen en bromfietsen. Dat verschil bestaat niet in de huidige APV. Door het toevoegen van een tekst in de toelichting wordt dit verschil                                                                                                                                                          |





|                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                       | verduidelijkt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Kanttekeningen/Risico's               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 6.1                                   | <u>De APV is er niet om alle mogelijke situaties te beschrijven</u><br>Hoewel verduidelijking kan helpen, is het onmogelijk om alle situaties uit de handhavingspraktijk in de APV te noemen. Daar dient de APV bovendien niet voor.                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Beslispunt (niet-referendabel)</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 7                                     | De "Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk" vast te stellen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Argumenten                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 7.1                                   | <u>Met dit beslispunt wordt de wijziging van de APV juridisch vastgelegd</u><br>De APV moet worden aangepast. Dit beslispunt zorgt voor het vaststellen van deze wijziging.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Kanttekeningen/Risico's               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 7.1                                   | <u>Geen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Beslispunt (referendabel)</b>      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 8                                     | Het college op te dragen op basis van de nieuwe bevoegdheid in de APV voor de duur van 2 jaar een proef te starten in een nader te bepalen deel van het Stationsgebied.                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Argumenten                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 8.1                                   | <u>De nieuwe bevoegdheid moet worden uitgetoetst om ervaringen op te doen</u><br>Door het starten van een proef kan het college ervaring opdoen en nagaan of de bevoegdheid voor het aanwijzen van gebieden (beslispunt 4) daadwerkelijk bijdraagt aan het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte en het verbeteren van het aanzicht van de openbare ruimte. De proef kan worden gestart binnen het bestaande handhavingsprogramma openbare ruimte. |
| 8.2                                   | <u>In het Stationsgebied is voldoende stallingsruimte</u><br>Uit de Fietsparkeerbalans blijkt dat er ruim voldoende stallingsruimte is in het Stationsgebied, ook op piekmomenten. Dit gebied is daarom bij uitstek geschikt om te experimenteren met de nieuwe bevoegdheid, bijvoorbeeld op het Jaarbeursplein (sportpark), de omgeving van de grootste fietsenstalling ter wereld of of het nog te ontwikkelen Smakkelaarspark.                                      |
| Kanttekeningen/Risico's               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 8.1                                   | <u>Als de proef succesvol is moet structurele financiële dekking worden gevonden voor continuering of uitbreiding van de handhaving</u><br>Voor een kleinschalige proef in het stationsgebied kan dekking worden gevonden in het bestaande Handhavingsprogramma Openbare Ruimte. Als de proef succesvol is, ligt het voor de hand dat meer middelen moeten worden vrijgemaakt.                                                                                         |

## Financiën

Dit voorstel regelt een juridisch kader dat het college verder kan invullen. Aan het aanpassen van het kader zijn geen financiële gevolgen verbonden.

De initiatiefnemers stellen voor dat het college een proef start met het handhaven op basis van dit nieuwe juridische kader. Deze proef kan in principe worden gedekt binnen het bestaande handavingsprogramma Openbare Ruimte, zoals het college ook aangaf bij de behandeling van een motie op 14 november 2019.<sup>6</sup> Eventueel kan ook dekking worden gezocht in het feit dat in 2020 minder middelen dan begroot zijn besteed aan handhaving van fietsen in de openbare ruimte. Na het uitvoeren van de pilot kan de aanpak eventueel worden uitgebreid en structureel dekking worden gezocht.

De nieuwe toegankelijkheidsnorm dient bij nieuwe (her-)inrichtingen te worden geïmplementeerd. Hiervoor geldt feitelijk een overgangperiode. De meerkosten van de nieuwe norm bij (her-)inrichting zijn verwaarloosbaar.

## Vervolg

Het college kan op de volgende wijze uitvoering geven aan dit raadsvoorstel:

- In het stationsgebied en/of de binnenstad een proef starten met het aanwijzen en handhaven van een gebied waar het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan. Enkele suggesties voor een dergelijke proef:
  - o Sportpark Jaarbeursplein
  - o Het gebied binnen een bepaalde afstand (bv. 150 meter) van de openbare fietsenstallingen rond het Centraal Station. Hierbinnen valt dan ook het Sportpark op het Jaarbeursplein.
  - o Neude
  - o Plein Vredenburg (bijvoorbeeld op marktdagen)
  - o Smakkelaarsveld na de voltooiing van de werkzaamheden
- Aanpassen van de “Regels uitstallingen Utrecht”, waarin de uitzonderingspositie voor de binnenstad wordt beëindigd en het plaatsen van uitstallingen in de binnenstad onder voorwaarden mogelijk wordt.
- Aanpassen van overige regelingen, zoals het Handboek Openbare Ruimte, aan de toegankelijkheidsnorm, waarbij deze norm bij de (her-)inrichting van straten als uitgangspunt wordt genomen.

## Participatie

De initiatiefnemers hebben in voorbereiding op dit raadsvoorstel met diverse maatschappelijke organisaties gesproken. Twee van deze organisaties hebben ook een schriftelijke reactie geleverd op een conceptversie van dit raadsvoorstel.

### *Centrum Management Utrecht (CMU)*

Op dinsdag 6 oktober hebben de initiatiefnemers een conceptversie van dit raadsvoorstel besproken met twee vertegenwoordigers van CMU. Er werd positief gereageerd op het idee om duidelijke regels te stellen ten behoeve van de toegankelijkheid, zowel voor zowel fietsen als voor uitstallingen in de binnenstad. De vertegenwoordigers gaven aan dat ondernemers hun beklag doen dat uitstallingen soms wel worden verwijderd, maar fietsen die op of nabij dezelfde plaats staan niet.

CMU gaf verder aan dat bij een gastvrije stad hoort dat ook duidelijk moet zijn wat wel en niet mag – en verwees daarbij naar de coronamaatregelen. In het kader van de coronamaatregelen worden fietsen op diverse drukke stoepen, zoals op de Lange Viestraat, actief weggehaald. CMU gaf aan dat dat wat hun betreft een positief effect heeft op de kwaliteit van de openbare ruimte.

---

<sup>6</sup> Verslag raadsvergadering van 14 november 2019, pagina 84.



#### *Adviescommissie voor het Ouderenbeleid (ACO)*

De initiatiefnemers hebben zowel voorafgaand als na afloop van het uitwerken van dit raadsvoorstel contact opgenomen met de ACO om het onderwerp te bespreken. Het eerste gesprek vond plaats op 9 juli, het tweede op 29 oktober.

De ACO is positief over dit voorstel. Er moet wat de ACO betreft meer toezicht en handhaving zijn om de toegankelijkheid voor voetgangers in de binnenstad te verbeteren, met name door op te treden tegen het gedrag van fietsers in het voetgangersgebied. De ACO gaf aan zeer te spreken te zijn over het effect van verkeersregelaars die vanwege de coronamaatregelen worden ingezet.

Over uitstallingen merkte de ACO nog op, dat de binnenstad vanwege de hoeveelheid bezoekers onvergelijkbaar is met andere delen van de stad. Uitstallingen plaatsen is geen probleem, maar die kunnen ook korter zijn dan één meter uit de gevel. De initiatiefnemers geven dit graag mee aan het college ter nadere overweging bij het uitwerken van eventuele nieuwe regels voor uitstallingen.

#### *Stedelijk Overleg Gehandicapten Utrecht (Solgu)*

De initiatiefnemers hebben zowel voorafgaand als na afloop van het uitwerken van dit raadsvoorstel contact opgenomen met Solgu om het onderwerp te bespreken. Het eerste gesprek vond plaats op 29 juni, het tweede op 5 november. Solgu heeft voorafgaand aan het tweede gesprek een schriftelijke reactie gegeven op een conceptversie van dit raadsvoorstel. Deze is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Solgu kan zich in dit raadsvoorstel vinden. De initiatiefnemers zijn blij met de aanvullingen en opmerkingen van Solgu. Mede naar aanleiding van de input van Solgu is ons voorstel aangescherpt, door bijvoorbeeld de absoluut minimale doorgang van 0,90 meter scherper op te nemen. We hebben er echter bewust niet voor gekozen dit in het beslispunt van het raadsvoorstel op te nemen. We stellen immers een norm van 1,50 meter. Dat moet het uitgangspunt zijn. Afwijken van de norm kan weliswaar tot maximaal 0,90 meter, maar we hebben dat met opzet opgenomen bij de argumenten en kanttekeningen bij beslispunt 1.

#### *Fietsersbond*

De initiatiefnemers hebben zowel voorafgaand als na afloop van het uitwerken van dit raadsvoorstel contact opgenomen met de Fietsersbond om het onderwerp te bespreken. Het eerste gesprek vond plaats op 20 juli, het tweede gesprek op 27 november. Voorafgaand aan het tweede gesprek heeft de Fietsersbond een schriftelijke reactie gegeven op een conceptversie van dit raadsvoorstel. Deze is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor de constructieve gesprekken met de Fietsersbond. Op diverse terreinen vinden we overeenstemming met de Fietsersbond, zoals het toevoegen van ruimte-efficiënte stallingsplekken op straat in de binnenstad. Het plaatsen van een fiets los op straat kost immers meer ruimte dan een fiets in een rek. Mede daarom hebben we in beslispunt 3 een en ander opgenomen over het duidelijk plaatsen van fietsenstallingen náást de vrije doorgang.

Ten tweede zijn we het eens met de Fietsersbond dat het moet kunnen om je fiets even te stallen als je maar kort ergens moet zijn. Bijvoorbeeld als je iets bij de supermarkt gaat halen, of op de markt. We vinden het echter wel belangrijk dat een fiets óók dan fatsoenlijk wordt gestald – en geen overlast veroorzaakt.

Ten slotte reageren we graag op het relaas van de fietsersbond over het ruimtebeslag van auto's. We snappen dat de Fietsersbond dit punt óók bij dit voorstel aansnijdt, maar willen benadrukken dat het al dan niet opheffen van parkeerplaatsen een volledig losstaande discussie is. Dit voorstel gaat over de vrije doorgang op stoepen, trottoirs en andere wandelpaden. Daar rijden geen auto's – en juist daarom komt het woord "auto" nauwelijks in dit voorstel voor. Als een auto op de stoep parkeert volgt een boete – of wordt de auto weggesleept. Landelijke regelgeving schrijft voor dat fietsen en bromfietsen moeten worden geplaatst op stoepen. Het is aan de gemeente om regels te stellen voor waar en op welke manier dat mag. Dit voorstel geeft daar handvatten voor.



## **Communicatie**

De gemeente maakt op de website en in andere communicatie vermelding van de toegankelijkheidsnorm van 1,50 meter. De actie “Houd de stoep vrij!” wordt gecontinueerd en waar mogelijk uitgebreid. In de toekomst kan wellicht een stadsbrede campagne worden gestart om de stoepen vrij te houden (bijvoorbeeld: “houd 5 stoeptegels vrij!”).

De Verordening tot Wijziging van de APV Utrecht 2010 wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad. De Verordening treedt een dag na publicatie in werking. Daarna is het van belang dat het college de aanwijzing van gebieden duidelijk in de openbare ruimte communiceert en markeert.

Nieuwe regels rondom uitstallingen worden afgestemd met maatschappelijke partners, zoals Centrum Management Utrecht, Fietzersbond en SOLGU, en daarna gepubliceerd.

## **Bijlagen**

1. Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk
2. Voorbeelden met foto's
3. Schriftelijke reactie Solgu
4. Schriftelijke reactie Fietzersbond

# Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010, Gemeente Utrecht (Utrecht Onbeperkt toegankelijk)

De raad van de gemeente Utrecht,

Gelezen het voorstel van de raadsleden Marijn de Pagter en Dimitri Gilissen d.d. 15 oktober 2020,  
Gelet op het bepaalde in artikel 149 van de Gemeentewet,

Besluit vast te stellen de Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010:

## Artikel I

De Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 2:32 komt als volgt te luiden:

### Artikel 2:32 Parkeren van fietsen en bromfietsen

1. Het is verboden een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel, al of niet voor onmiddellijk gebruik geschikt, te parkeren als daardoor:
  - a. op een voetpad of trottoir de doorgang wordt gehinderd of belemmerd;
  - b. de veiligheid of de doorstroming van of het uitzicht voor het verkeer wordt gehinderd;
  - c. op of aan een openbare plaats hinder, overlast of schade ontstaat;
  - d. voor een bewoner of gebruiker van het gebouw waartegen of waarvoor de fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel staat geparkeerd de doorgang of het uitzicht wordt belemmerd;
  - e. de functie van straatmeubilair wordt gehinderd of belemmerd;
  - f. de doorgang en opbouw op een markt wordt gehinderd of belemmerd; of
  - g. het in- en uitstappen bij tram, bus, taxi of gehandicaptenparkeerplaats wordt gehinderd of belemmerd.
2. Het is verboden een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel langer dan een door het college te bepalen periode te parkeren in door het college aangewezen gebieden.
3. Het college kan in het belang van de veiligheid, toegankelijkheid en ter voorkoming van hinder gebieden aanwijzen waarin fietsen, bromfietsen of vergelijkbare vervoermiddelen uitsluitend in een daarvoor bestemde voorziening mogen worden geparkeerd.
4. Het is verboden een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel in een gebied als bedoeld in het derde lid buiten een voor parkeren bestemde voorziening te plaatsen.

## Artikel II

De toelichting bij artikel 2:32 in bijlage A van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 komt als volgt te luiden:

### Artikel 2:32 Parkeren van fietsen, bromfietsen en dergelijke

Het plaatsen van voertuigen is op verschillende plaatsen in de verordening geregeld, steeds met een wisselende bedoeling: de instandhouding van het plantsoen, het tegengaan van diefstal of verkeersbelangen. In dit artikel gaat het om de voorkoming van overlast.

Het neerzetten van fietsen en bromfietsen tegen panden die niet door de eigenaren van de voertuigen worden bezocht of op plaatsen waar deze voertuigen hinder of schade kunnen veroorzaken, geeft vaak aanleiding tot klachten. Artikel 2:32 geeft de mogelijkheid hiertegen op te treden.

In het eerste lid wordt een aantal specifieke verboden genoemd. Het college kan bij het prioriteren van de handhaving van de verboden onder andere onderscheid maken tussen het handhaven op *gevaarlijk* gestalde en *hinderlijk* gestalde fietsen en bromfietsen. Een fiets, bromfiets of vergelijkbaar voertuig is in ieder geval gevaarlijk gestald wanneer deze:

- de vrije doorgang voor nood- en hulpdiensten blokkeert;

- een looproute blokkeert of zodanig belemmert dat de vrije doorgang onvoldoende toegankelijk is;
- voor een nooduitgang of brandkraan staat;
- op of dichtbij een vluchtroute staat. Het gaat hier om vluchtroutes in de openbare ruimte, die leiden van een gebouw naar een verzamelpunt of veilig punt op voldoende afstand vanuit dat gebouw;
- voor de in- of uitgang van een winkel staat;
- te dicht bij de weg of tramrails staat;
- op of dichtbij een blindengeleidestrook staat.

Deze lijst is niet uitputtend. Het is aan het college om nader te bepalen of een fiets gevaarlijk gestald is.

In het tweede lid is de bevoegdheid voor het college opgenomen om te handhaven op zogeheten “weesfietsen”. Dit zijn fietsen die langere tijd (bv. 14 dagen) op één plek staan en schijnbaar geen eigenaar meer hebben. Het is aan het college om gebieden aan te wijzen waarin op weesfietsen kan worden gehandhaafd. Ook is het aan het college om te bepalen na welke periode een fiets als weesfiets wordt beschouwd.

Het derde en vierde lid hebben betrekking op een bevoegdheid voor het college om gebieden aan te wijzen waar fietsen en bromfietsen alleen in stallingen mogen worden geplaatst. In die gebieden is het verboden om een fiets of bromfiets buiten een stalling te plaatsen.

Het verwijderen van fietswrakken valt overigens onder artikel 5:5 van deze verordening. Daarbij gaat het om fietsen die in onvoldoende staat van onderhoud of in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeren.

### **Artikel III Citeertitel**

Deze verordening kan worden aangehaald als: “Verordening tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, Gemeente Utrecht (Utrecht Onbeperkt toegankelijk)”

### **Artikel IV Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking met ingang van 1 maart 2021.





Gemeente Utrecht

## Bijlage: voorbeelden met foto's

### Toegang lift naar stationsplein op Smakkelaarshoek

Op deze plaats staan regelmatig fietsen en bromfietsen geparkeerd, waarmee de toegang tot de lift wordt geblokkeerd. Sinds 1 september wordt hier wel af en toe gehandhaafd, maar het probleem blijft zich vaak voordoen. De afbeelding is van vrijdagavond 2 oktober, omstreeks 18:45 uur. Behalve meer handhaving kan het hier helpen om markeringen aan te brengen op de grond, waarmee de route naar de lift wordt gemarkeerd.





Gemeente Utrecht

### Uitstalling Lange Jansstraat

Deze uitstallingen op de Lange Jansstraat (foto: Google Street View) staan te ver op de stoep en beperken de toegankelijkheid. Het gaat om zowel de te koop staande fietsen als de borden, als de positionering van de prullenbak. Binnen het kader dat met dit initiatiefvoorstel wordt voorgesteld (hetzelfde kader als buiten de singels), mag een uitstalling maximaal 1 meter uit de gevel worden geplaatst als tenminste 1,5 meter beschikbaar blijft.







Gemeente Utrecht

## Conflict verbrede boomspiegels en andere vergroening

De volgende twee foto's zijn met ons gedeeld door Solgu. Solgu schreef daarbij:

*Dit zijn situaties waarop 2 verschillende problemen in beeld worden gebracht.*

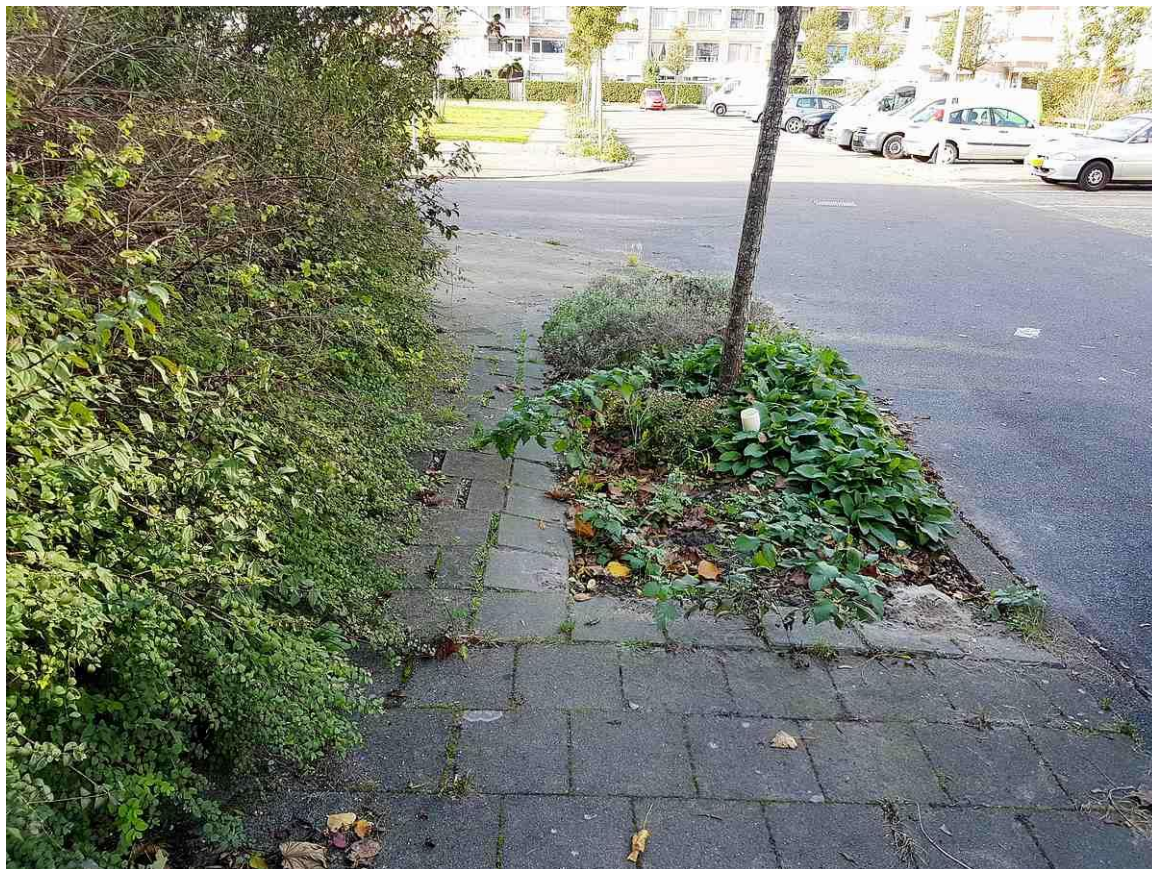
*1- De boomspiegels zijn in het kader van vergroening verbreed. Doordat het groen van de boomspiegel niet gesnoeid wordt, is het voetpad niet of nauwelijks bruikbaar.*

*2- De struiken aan de gevelzijde worden niet gesnoeid en groeien uitbundig over het trottoir.*

*Omdat regels en randvoorwaarden voor vergroenen ontbreken, zien wij op veel locaties dat door deze maatregelen en ook door groene geveltuinen, er een groot conflict ontstaat met het beoogde voor meer ruimte voor voetgangers. Dit speelt in de hele stad.*











Gemeente Utrecht

## Belemmering van toegankelijkheid door gevelgroen

In aanvulling op de vorige twee foto's, ontvingen wij de volgende vijf foto's van Solgu. Ze schetsen het toegankelijkheidsprobleem dat kan ontstaan bij het plaatsen van gevelgroen. De gemeente vraagt wel om 1,20 meter van de stoep vrij te houden, maar gevelgroen leidt toch af en toe tot blokkades. Dat kan ook zijn doordat een struik over de vrije doorgang van de stoep heen hangt.

Solgu schreef zelf het volgende:

*Dit zijn situaties waar de problemen van geveltuinen in beeld worden gebracht waar bovengronds geen eisen aan worden gesteld. In de stad zien we dit in alle oude wijken en veelal is de doorgang voor kwetsbare voetgangers waaronder rolstoel en rollatorgebruikers volledig geblokkeerd. We vinden dit kennelijk in oude wijken heel normaal. Het wordt door het college zelfs gestimuleerd... Wij zijn niet tegen groen maar zouden graag randvoorwaarden zien in de verordening zodat de vrije doorgang wel gewaarborgd is of gehandhaafd kan worden.*























Gemeente Utrecht

### Smalle doorgang in de nieuw ingerichte Wittevrouwenstraat

De laatste foto die wij van Solgu ontvingen gaat over de aandacht voor toegankelijkheid bij de herinrichting van straten. Te zien is de stoep van de Wittevrouwenstraat, die pas onlangs is heringericht. De vrije doorgang direct naast het verkeersbord is erg smal.

Solgu schreef zelf:

*Een ander probleem zijn de obstakels die op de trottoirs worden geplaatst. neem de Herbestrating van de Voorstraat en de Wittevrouwenstraat. Ook daar is de voetganger de dupe.*







Gemeente Utrecht

### Moreelsepark – Moreelsehoek

De fietsen op deze plaats belemmeren nota bene de toegang tot een fietsenstalling. Op deze plaats kunnen eventueel hoog/laagrekken worden geplaatst om stallingsruimte te creëren en de toegankelijkheid te verbeteren. Met de nieuwe bevoegdheid voor het college kunnen vervolgens fietsen buiten de rekken worden verwijderd.







Gemeente Utrecht

### Fietsen op de hoek Croeselaan – Bolksbeekstraat

Dit voorbeeld laat zien dat ook binnen de gemeente zelf meer aandacht voor toegankelijkheid welkom is. Door de plaatsing van dit omleidingsbord wordt de vrije doorgang behoorlijk beperkt. Echter blijkt ook uit dit voorbeeld dat het juist stallen van fietsen een belangrijke rol speelt bij het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. De actie "[Houd de stoep vrij!](#)" kan bij de bewustwording hiervan helpen.







Gemeente Utrecht

### Fietsen op de stoep van de Schoutenstraat

Regelmatig blokkeren fietsen de stoep op de Schoutenstraat. Voetgangers, en dus ook personen in een rolstoel of scootmobiel, moeten uitwijken naar de weg. De weg is weliswaar rustig, maar wordt wel door zowel auto's, bevoorradingsvoertuigen als fietsen gebruikt.

Zijn deze fietsen gevaarlijk gestald, omdat voetgangers hierdoor naar de weg moeten uitwijken? Of zijn ze alleen hinderlijk gestald, omdat de weg rustig genoeg is voor voetgangers om veilig te kunnen uitwijken?

Volgens de nu voorgestelde toelichting op de APV worden fietsen op deze plaats als "gevaarlijk" gemarkeerd. In de voorgestelde toelichting staat immers dat fietsen gevaarlijk zijn als de vrije doorgang op het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de weg onvoldoende toegankelijk is.







Gemeente Utrecht

### Toegankelijkheid belemmerd door keuze stalling

Uit dit voorbeeld blijkt hoe belangrijk het is om als gemeente na te denken over het juiste type en de plaatsing van een fietsenstalling. In dit voorbeeld (Google Street View) zien we fietsen die zijn vastgemaakt aan een fietsnietje, maar met de voorwielen de vrije doorgang op de stoep belemmeren. Als hier een ander type stalling ([voorbeeld](#)) onder een hoek was geplaatst, zou dat de toegankelijkheid ten goede zijn gekomen.





Gemeente Utrecht

### Urban Sport Park Jaarbeursplein

Het bekendste voorbeeld is het Urban Sport Park op het Jaarbeursplein, waarop fietsen worden gestald vanwege de ligging bij het station. Hierover hebben de fracties van GroenLinks, D66 en VVD begin 2020 schriftelijke vragen ([SV 2020/13](#)) gesteld. De fracties stelden vast dat de gestalde fietsen het gebruik van het free run park belemmerden en dat deze gevaarlijke situaties kunnen opleveren voor de gebruikers van het park. Toch oordeelde het college dat de fietsen hinderlijk gestald zijn en dat er dus niet op wordt gehandhaafd. Er is daarna wel een hek geplaatst om het park, maar de fietsen worden er nog steeds geparkeerd. Sterker nog: regelmatig worden fietsen aan het hek vastgemaakt.

Met de voorgestelde bevoegdheid voor het college om gebieden aan te wijzen waar het verboden is om fietsen buiten de stallingen te parkeren, kan hier effectief tegen worden opgetreden.







### Vluchtroute uit woonflat de SYP

Een ander voorbeeld is de handhaving van fietsen op de vluchtroute vanaf de woontoren SYP. Deze vluchtroute moet door de bewoners van de 266 appartementen worden gebruikt.

Pas na herhaaldelijke verzoeken van bewoners en de huismeester besloot de gemeente alle fietsen en bromfietsen tussen de nooduitgang van de flat en de naastgelegen weg te verwijderen. Eerder oordeelde de gemeente dat er niet kon worden gehandhaafd, omdat de fietsen hinderlijk gestald zouden zijn. De gemeente kwam later op dat oordeel terug en betitelde de fietsen alsnog als “gevaarlijk”. Het is daarmee een sprekend voorbeeld van twijfel of er sprake is van “hinderlijk” of “gevaarlijk” gestalde fietsen.

Om te verduidelijken dat er in deze situaties sprake is van gevaarlijk gestalde fietsen, stellen wij voor in de toelichting op de APV op te nemen dat fietsen of bromfietsen gevaarlijk gestald zijn, als ze op of dichtbij een vluchtroute staan.



*Achter de fietsen op deze foto bevindt zich één van de twee nooduitgangen van de SYP. Deze fietsen zijn nu verwijderd.*



*Via deze route loopt de vluchtroute naar de weg naast de SYP. Deze fietsen zijn nu verwijderd.*



Opmerkingen nav Initiatiefvoorstel van de VVD aan de gemeenteraad

**'Utrecht onbeperkt toegankelijk'**

29-10-2020

1. 1,5 vrije doorgang als minimum vaststellen is ok  
Wanneer in bestaande situaties 1,5 m niet beschikbaar is dient er een harde eis gesteld te worden dat een vrije doorgang van 0,9 m het minimum is en dat dat prioriteit heeft boven parkeerruimte van fietsen, straatmeubilair, lantaarnpalen, verkeersbroden, verkeerslichten en gevelgroen.
2. In het bovenstaande geval kan bij smalle straten buiten het centrum ook een markering bij bijvoorbeeld fietsklemmen, wenselijk zijn. Denk aan de Looierstraat (een smalle straat met zeer veel gestalde fietsen en diverse bakfietsen). Hier is wel aandacht voor extra fietsstallingen maar geen aandacht voor de bakfietsen. Dat gaat betekenen dat deze ver buiten de fietsklemmen worden gestald en de doorgang regelmatig wordt geblokkeerd.... Een markering hoe ver een fiets gestald mag worden is dan van belang.
3. Vergeet niet dat er aan geveltuinen en boomkransen ook eisen moeten worden gesteld.  
De gemeente is volop aan het vergroenen, maar de planten groeien vervolgens ver over het pad. Je ziet dat men wel rekening houdt dat de bestrating (tegels) 0,9 m breed zijn, maar men vergeet dat er 0,3 a 0,6 m af gaat door overhangend groen.
4. De regel dat opstellen maximaal 1 m buiten de gevel moeten worden geplaatst zou ik anders willen stellen. Het gaat altijd om de vrije doorgang en vaak heeft een vrije doorgang naast een gevel de voorkeur (omdat de gevel een natuurlijke gidslijn vormt voor blinden en slechtzienden). In dat geval willen wij de opstellen juist minimaal op 1,5 m van de gevel! Goede voorbeelden zijn de inrichting van het Vredenburg (gevel van TivoliVredenburg), De Mariaplaats (verlengde van de Mariastraat).
5. Wij kunnen ons in dit plan vinden, zij het dat het alleen uitvoerbaar is wanneer het ook gehandhaafd wordt. Wij raden aan om de maatregelen in het plan zo aan te passen, dat deze zoveel mogelijk voor vooral fietsers vanzelfsprekend zijn en zo min mogelijk handhaving behoeven.

Job Haug



VVD Utrecht  
T.a.v. raadsleden  
Dimitri Gilissen en  
Marijn de Pagter

Fietzersbond  
[redacted]  
[redacted] Utrecht  
[redacted]

Betreft: Reactie Fietzersbond op initiatief raadsvoorstel 'Utrecht onbeperkt toegankelijk'  
Contact: Peter van Bakkum, [utrecht@fietzersbond.nl](mailto:utrecht@fietzersbond.nl)

Utrecht, 22 november 2020

Beste Dimitri en Marijn,

De VVD heeft een initiatiefvoorstel opgesteld voor de gemeenteraad met de titel 'Utrecht onbeperkt toegankelijk'. Ze heeft de Fietzersbond gevraagd om een reactie op het voorstel. Met plezier gaan we in op het verzoek om een reactie.

### **Utrecht onbeperkt toegankelijk; wie kan daar nou tegen zijn?**

Natuurlijk staan we van harte achter het uitgangspunt dat Utrecht onbeperkt toegankelijk is. Voor iedereen, voor alle kleuren en gezindten. Dat niemand wordt buitengesloten. Dat iedereen kan meedoen, zich kan ontwikkelen. Zich kan ontplooiën en zich vrijelijk kan bewegen in de openbare ruimte. Dat de hele (binnen)stad onbeperkt voor iedereen toegankelijk is. Op elk moment van de dag, voor elke doelgroep.

Maar is dat eigenlijk wel een reëel uitgangspunt? We noemen één dilemma: de vrijheid van de één om in het weekend tot diep in de nacht in de stad te dansen en te drinken verstoort de vrijheid van buurtbewoners om 's nachts rustig te slapen. Wat ons betreft wordt de grens van de vrijheid bereikt als de vrijheid van de één, de vrijheid van de ander inperkt.

Zoals gebeurt door autoverkeer. Autoverkeer vraagt een enorm ruimtebeslag, zowel rijdend als geparkeerd. Autoverkeer, en hetzelfde geldt voor brommers en snorfietsen, die vieze stoffen uitstoten, die leiden tot gezondheidsschade. Dit leidt ertoe dat mensen met gevoelige luchtwegen niet meer in de stad kunnen wonen of dagelijks last ondervinden als ze hier wel blijven wonen. Mensen met astma lopen daadwerkelijk gezondheidsschade op als ze achter een snorfiets rijden of wachten bij een verkeerslicht, door de enorm vuile uitstoot van deze voertuigen. Gemotoriseerd verkeer zorgt voor geluidsoverlast, heeft vergelijkbare effecten op de nachtrust en daarmee op de gezondheid van inwoners.

In het voorstel van de VVD komt meer dan 100 keer “fiets” voor. En twee keer het woord auto. Het voorstel lijkt erop gericht om het parkeren van de fiets in de (binnen)stad stevig aan banden te leggen. Wij snappen de aanleiding voor het voorstel wel: niet alle fietsers zetten hun fiets even zorgvuldig weg. En zorgen daarmee voor hinder en ergernis voor anderen: voor de jonge ouders met een kinderwagen, voor de oudere met een rollator, voor blinden die de geleidelijn nodig hebben. Deze praktijk is ook ons een doorn in het oog.

Gelukkig heeft de gemeente voor het weghalen van gevaarlijk gestalde fietsen regels. Zodat fietsen weggehaald kunnen worden, bijvoorbeeld bij nooduitgangen en vluchtroutes van musea, schouwburgen en muziekcentra en van blindegeleidestroken. En dat gebeurt ook regelmatig. Dat is fijn, omdat daarmee het belang van de veiligheid van de bezoekers wordt gewaarborgd. En voor zover wij kunnen nagaan werken die regels goed.

De VVD pleit er in het initiatiefvoorstel voor dat fietsen worden gestald in stallingen en minder in de openbare ruimte op de stoep. Dat zien wij ook wel zitten: we zien graag dat de gemeente ervoor zorgt dat fietser op elke straathoek in de binnenstad zijn fiets overdekt, 24 uur gratis en bewaakt kan stallen, waarbij hij/zij vlot in en uit kan rijden. We vinden het wel verbazingwekkend dat de VVD uiterst kritisch is op de inpandige stallingen zoals die op de Mariaplaats. Inpandig stallen is inderdaad duur. Het alternatief is stallen op straat.

Waarom we dat willen, illustreren we aan de hand van het Jaarbeursplein. Tot 2014 konden fietsen op het Jaarbeursplein alleen in de open lucht worden gestald. Geregeld werden daar fietsen gestolen: de grond tussen de stallingen lag bezaaid met kapotte fietsslots. Je zorgde maar beter voor een oude fiets, waarvan het niet de moeite waard was om te stelen; dan was de kans groter dat-ie er aan het eind van de werkdag nog stond. De kosten voor het opruimen van de wrakken waren voor de gemeente.

*Jaarbeursplein, rond 2009*



Bron: <https://twitter.com/Ramoncp72/status/1175399047563284480>



Hoe anders is dat nu met de prachtige Jaarbeursstalling. We zagen er (vóór Corona) dure e-bikes, designfietsen en racefietsen gestald staan. De stalling is zo veilig dat je je natte regenbroek over je stuur kunt uithangen om te drogen; als je aan het eind van de middag terug komt, hangt die nog net zo netjes op z'n plek. In een inpandige, door een beheerder bewaakte stalling is je waardevolle fiets veilig gestald.

Het lijkt super aantrekkelijk om je fiets in een stalling in de binnenstad te parkeren. Toch doet niet iedereen dat. We snappen dat ook wel. Soms hoeft je maar heel even in de stad te zijn, voor nieuwe 'oortjes' bij de telecomwinkel of alleen een stuk kaas van de markt. Dan vraagt het wel wat veel tijd om je fiets in de Vredenburgstalling te zetten. Omdat je moet wachten op een beschikbaar plekje en je in de rij moet voor het inchecken. En de Stationspleinstalling is dan ook wel weer ver lopen. Logisch dat mensen voor de deur van de winkel of naast de marktkraam willen parkeren. Dichtbij je bestemming kunnen komen is één van de grote voordelen van gebruik van de fiets naar de stad!

Niet iedereen wil of kan in een overdekte bewaakte stalling zijn fiets parkeren. Omdat het gewoon te ver lopen is naar de winkel voor die ene boodschap. Of, als je wat slechter ter been bent, omdat je van winkel naar winkel je fiets nodig hebt. Omdat de helling of trap uit de ondergrondse stalling lastig is als je conditie slecht is. Of omdat er gewoon lang niet genoeg plek is voor alle fietsen van bezoekers aan de binnenstad. Of omdat er in lang niet alle delen van de stad een bewaakte stalling is. Of omdat je langer dan 24 uur in de buurt van het Centraal Station wilt stallen maar er geen geld voor over hebt. Op het Jaarbeursplein staan daardoor fietsen van langstallers. Wij vinden dat ook lelijk en ergelijk. Maar ze staan niet gevaarlijk of hinderlijk voor slechtzienenden of rolstoelen, dus wat ons betreft mogen ze er blijven staan.

Voor al deze fietsen moeten in de (binnen)stad voldoende hoog/laag rekken met aanbindmogelijkheid op straat beschikbaar zijn. Die bieden veel capaciteit op beperkte ruimte en zijn ook redelijk veilig voor dure fietsen zoals e-bikes en speed-pedelecs. De gemeente adviseert immers iedereen om de fiets met twee sloten ergens aan vast te zetten. Die rekken moeten overdag beschikbaar zijn voor kortparkeerders en niet de hele dag vol staan met langparkeerders. VVD-wethouder Ingrid de Bondt heeft in 2010 een prijs uitgereikt voor dit winnende idee, in het kader van de prijsvraag 'Waar laat ik mijn fiets'. Tot op heden is met het idee van de winnaar van de prijsvraag niets concreets gedaan, in weerwil van verschillende suggesties van ons. We voegen met plezier het juryrapport toe. Als er voldoende van zulke rekken zijn zullen de meeste fietsen ordelijk gestald worden en blijft de stad voor iedereen toegankelijk. Op verschillende plekken zijn de afgelopen jaren echter fietsenrekken van straat weggehaald. Dát heeft gezorgd voor een stevige toename van wildparkeren van fietsen. Los gestald vraagt een fiets veel meer ruimte dan in een hoog/laagrek. Fietsparkeervakken vormen daarom ook geen oplossing. We willen daarom voldoende rekken met aanbindmogelijkheid! Als er voldoende rekken vlakbij zijn, worden fietsen immers niet los gestald en blijft de rest van de stoep vrij.

Op een paar plekken in de binnenstad mag je je fiets echt niet stallen, bijvoorbeeld op de Viebrug. En dat verbod wordt stevig gehandhaafd. We zagen verschillende keren dat op zaterdagmiddag een mama-fiets met lage instap en twee kinderzitjes op de kar van de gemeente wordt getild. We hebben een voorstelling hoe de eigenaresse na een dag winkelen terugkomt bij de brug en haar fiets niet meer terugvindt: de radeloosheid waarmee ze daar staat met volle tassen en twee vermoeide koters... Zou ze de stad daarna nog toegankelijk vinden? De lege Viebrug met bloembakken is een prachtig gezicht, maar zorg wel dat er op straat voldoende parkeerplek voor fietsers in de buurt is.

Concluderend: ja, wij zijn groot voorstander dat fietsers niet stallen op blinde geleidelijnen. En dat er altijd voldoende ruimte vrij blijft voor kinderwagens en rollators. Maar niet overal in de stad is er daarvoor genoeg ruimte. Als er op elk moment van de week genoeg inpandige stallingsruimte beschikbaar is, op vrijwel elke straathoek van winkelgebied, kunnen we ons voorstellen dat de regels

voor hinderlijk gestalde fietsen wat strakker worden gehanteerd. We realiseren ons dat dat niet reëel is. Daarom willen we in de hele (binnen)stad voldoende hoog/laag rekken in de buitenruimte, op straat! Dus ook in het voetgangersgebied, want aan de randen ervan is onvoldoende gelegenheid voor voldoende grote stallingen en vanaf de randen van het voetgangersgebied is voor veel mensen de loopafstand naar de winkel te groot. De boodschap van toegankelijkheid van de binnenstad zou moeten zijn en blijven: kom alsjeblieft op de fiets, in de stallingen is meestal genoeg plek en er is altijd genoeg plek in de rekken op straat. Dan is het probleem van de hinderlijk gestalde fietsen nagenoeg opgelost.

We hebben wel een suggestie voor de VVD om ruimte op straat vrij te maken, voor fietsers, kinderwagens, rollators en blinden. In de binnenstad is er nog best wat ruimte te winnen door autoparkeerplaatsen in de nabijheid van het voetgangersgebied te vervangen door fietsenrekken en fietstrommels, zowel voor bewoners als voor bezoekers. We denken daarbij met name aan de Oudegracht, aan het Janskerkhof en aan de Springweggarage.

We hebben met plezier gewerkt aan deze reactie. We zijn graag bereid om desgewenst onze zienswijze mondeling toe te lichten. Onze contactgegevens: [utrecht@fietsersbond.nl](mailto:utrecht@fietsersbond.nl) en 0644304099.

In afwachting van uw reactie, verblijven we,

Met vriendelijke groet,  
Fietsersbond, Afdeling Utrecht

Peter van Bakkum  
Voorzitter



# Brede Welvaart

## Basisinformatie

|                                           |                                                                                                                            |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Datum</b>                              | 16 februari 2021                                                                                                           |
| <b>Gespreksleider</b>                     | Anne-Marijke Podt                                                                                                          |
| <b>Tijd</b>                               | 21.00-22.30 uur                                                                                                            |
| <b>Zaal</b>                               | Digitaal                                                                                                                   |
| <b>Werkvorm</b>                           | Gesprek tussen raadsleden, experts en raadsleden Gemeente Utrecht & Gemeente Eindhoven                                     |
| <b>Portefeuillehouder</b>                 | Wethouder Eerenberg (aanwezig), Wethouder Verschuure, Wethouder Klein, Burgemeester                                        |
| <b>Betrokken ambtenaren/presentatoren</b> | 4 ambtenaren gemeente Utrecht                                                                                              |
| <b>Griffiemedewerker</b>                  | Daniëlle Rijnders                                                                                                          |
| <b>Vervolg</b>                            | Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.                                                   |
| <b>Links naar</b>                         | <a href="#">Website gemeente</a> en <a href="#">facebook</a>                                                               |
| <b>Deelnemers</b>                         | 2 deelnemers, gemeente Eindhoven<br>1 deelnemer, CBS<br>1 deelnemer, lid Provinciale Staten<br>4 deelnemers, Transitomotor |

## Programma

- Opening door gespreksleider
- Blok 1 Inspiratiedeel: CBS en de gemeente Eindhoven met gezamenlijke toelichting waarna gesprek (totaal maximaal 35 min):
  - CBS vertelt hoe dit is ontstaan en wat de raakvlakken zijn met bijvoorbeeld de donut economie.
  - Dan vertelt de gemeente Eindhoven hoe ze dit hebben aangepakt en waarom ze dit belangrijk vinden en waar ze nu staan.
- Blok 2 Informatiedeel door de gemeente Utrecht waarna gesprek hierover (maximaal 45 minuten):
  - Hoe doet de gemeente Utrecht dit, welke monitors zijn er en hoe verhouden ze zich tot elkaar? Presentatie door gemeente Utrecht, daarna gesprek waarbij ook het waardegedreven sturen en P&C cyclus kort aan bod komen.
- Reflectieronde en afronding

## Motivatie

Sinds 2018 maakt het CBS de Monitor Brede Welvaart (MBW). Brede welvaart wordt internationaal gezien als een meer complete manier om de stand van een samenleving en de kwaliteit van leven in kaart te brengen dan alleen de traditionele indicatoren zoals het bruto binnenlands product (BBP). Eind november 2020 is er vanuit het CBS ook een regionale MBW verschenen, zie hier. De gemeenteraad van Eindhoven heeft hier eerdere ervaring mee opgedaan en een bijeenkomst georganiseerd over dit onderwerp begin 2020. In september 2020 hebben zij hierover deze commissie-notitie van het Eindhovens college ontvangen, en deze besluiten genomen.

Daarnaast is in november 2020 ook een analyse van Arcadis verschenen over de gezonde stad. In hun 'Gezonde Stad Index 2020' kijken zij hoe gezond steden zijn op het gebied van milieu, buitenruimte, gebouwde omgeving, gemeenschap en mobiliteit. Utrecht staat in deze ranglijst op plek 12.

De agenderende fracties willen graag met het CBS en medewerkers van de gemeente Eindhoven en de gemeente Utrecht in gesprek over de 'brede welvaart'-benadering, de MBW voor (de regio) Utrecht en hoe brede welvaart een plek kan krijgen in de P&C-documenten en -cyclus van de gemeente.

In mei 2020 ontving de raad het Dashboard Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen en Global Goals gemeente Utrecht 2020. Van de opstellers krijgen de agenderende fracties graag een toelichting op doel en opzet van dit dashboard. Waar liepen ze tegen aan bij het opstellen en hoe kan deze monitor een plek krijgen in de Utrechtse P&C-cyclus?



Links naar informatie behoren bij de Raadsinformatiebijeenkomst Brede Welvaart 16 februari 2021.

Sinds 2018 maakt het CBS de Monitor Brede Welvaart (MBW). Brede welvaart wordt internationaal gezien als een meer complete manier om de stand van een samenleving en de kwaliteit van leven in kaart te brengen dan alleen de traditionele indicatoren zoals het bruto binnenlands product (BBP). Eind november 2020 is er vanuit het CBS ook een regionale Monitor Brede Welvaart verschenen, zie [hier](#).

De gemeenteraad van Eindhoven heeft hier eerdere ervaring mee opgedaan en een bijeenkomst georganiseerd over dit onderwerp begin 2020. In september 2020 hebben zij hierover [deze commissie-notitie](#) van het Eindhovens college ontvangen, en [deze besluiten](#) genomen.

## Raadsinformatiebijeenkomst

|                       |                                                                              |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Dossiernummer         | 1582                                                                         |
| Vertrouwelijk         | Nee                                                                          |
| Vergaderdatum         | 16 februari 2021                                                             |
| Agendapunt            | 3.1                                                                          |
| Omschrijving          | Raadsbrief Global Goals meenemen in Utrecht Monitor                          |
| ID                    | 1632                                                                         |
| Behandelend ambtenaar | D.S.M. van de Ven                                                            |
| Telefoon              | 030 – 28 61030                                                               |
| E-mail                | d.van.de.ven@utrecht.nl                                                      |
| Datum collegebesluit  | 19 mei 2020                                                                  |
| Thema                 |                                                                              |
| Portefeuillehouder    | Burgemeester Dijkma                                                          |
| Beleidsveld           | Bestuurlijke zaken                                                           |
| Referendabel          |                                                                              |
| Raadsadviseur (lijst) | Eveline Hamelink/Werk en Inkomen, Volksgezondheid, Jeugd, Milieu/06-39276727 |

| Geagendeerd                | Vergaderdatum    |
|----------------------------|------------------|
| Raadsinformatiebijeenkomst | 16 februari 2021 |

Voorgesteld besluit



Aan de gemeenteraad

|                       |                         |                    |                                          |
|-----------------------|-------------------------|--------------------|------------------------------------------|
| <b>Behandeld door</b> | D.S.M. van de Ven       | <b>Datum</b>       | 14 mei 2020                              |
| <b>Doorkiesnummer</b> | 030 - 28 61030          | <b>Kenmerk</b>     | 7537801                                  |
| <b>E-mail</b>         | d.van.de.ven@utrecht.nl | <b>Onderwerp</b>   | Global Goals meenemen in Utrecht Monitor |
| <b>Bijlage(n)</b>     | 1                       | <b>Beleidsveld</b> | Bestuurlijke Zaken                       |

Geachte leden van de raad,

Utrecht heeft zich in 2016 uitgeroepen tot Global Goals City. Mede op uw verzoek is in 2017 gestart met het ontwikkelen van een monitor waarmee we inzichtelijk maken hoe Gezond Stedelijk Leven voor iedereen in Utrecht op lokaal niveau zich verhoudt tot de Global Goals.

Bij deze presenteren we u de Global Goals monitor die gezien kan worden als een tussenproduct. Vanaf 2021 worden de Global Goals regulier onderdeel van de Utrecht Monitor. Door te werken aan de lange termijn Utrechtse agenda van Gezond Stedelijk Leven voor iedereen, draagt de gemeente Utrecht bij aan de Global Goals. Monitoring geeft inzicht in de ontwikkeling van de stad in het perspectief van de Global Goals. De Global Goals vormen een verbindende en internationale taal die ons in staat stelt het Utrechtse verhaal te vertellen in een bredere context.

Landelijk zijn er verschillende initiatieven om op internationale doelen te monitoren. Met de VNG werken we mee aan de ontwikkeling van een model voor monitoring op de Global Goals voor gemeenten. De Global Goals worden breed herkend en gebruikt, binnen en buiten de organisatie van de gemeente Utrecht. Steeds meer partijen gebruiken deze taal en verbinden zich aan deze doelen. Vooral bij inkoop en ruimte (circulair, gebouwde omgeving) wordt de relatie met de Global Goals steeds vaker gelegd omdat het een herkenbare taal is voor afnemers, leveranciers en financiers, maar ook voor regionale partners, en bedrijfsleven. Monitoring helpt zodoende in bewustwording, maar levert ook een gedeelde taal met partners, zowel lokaal als internationaal.

In deze monitor hebben we de lange termijn doelstellingen van Gezond Stedelijk Leven voor iedereen als uitgangspunt genomen en gekoppeld aan de Global Goals met passende indicatoren. Er zijn meer dan 160 indicatoren verzameld die inzicht geven in de ontwikkeling van de stad, gekoppeld aan de Global Goals. Dit geeft de huidige stand van zaken weer en kan steeds, naar aanleiding van nieuwe cijfers of indicatoren, worden aangepast. De Global Goals worden bij de volgende Utrecht Monitor meegenomen en zo verbonden aan onze reguliere manier van monitoren.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

## Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen Dashboard Gemeente Utrecht

### Dashboard van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen in perspectief van de Global Goals.

Steeds meer inwoners, werkgevers en bezoekers kiezen voor Utrecht. Een stad waar iedereen zich thuis voelt, waar mensen naar elkaar omkijken en je jezelf kunt zijn. We willen ruimte geven aan deze groei, maar tegelijkertijd onszelf blijven. Een stevige opdracht, maar ook een kans om samen te werken aan een prettige en leefbare stad voor iedereen. Samen werken we aan een gezonde en prettige stad voor iedereen. Dit dashboard geeft inzicht in hoe we dat doen. Hiermee leveren we in Utrecht ook internationaal onze bijdrage aan de Global Goals.

De Global Goals vormen een herkenbare en internationaal gedeelde taal die lokale initiatieven in internationaal perspectief zet. Bedrijven, overheden, kennisinstellingen en particuliere initiatieven kennen en spreken deze taal.

Door middel van dit dashboard laten we zien wat we als gemeente zelf doen om de strategische doelen te bereiken en hoe dat bijdraagt aan de Global Goals. Bovendien stimuleren we anderen door het goede voorbeeld te geven. We benutten de taal van de Global Goals ook om het verhaal over Utrecht internationaal te kunnen vertellen.

Dit inzicht helpt als inspirerend verhaal om met lokale, landelijke en internationale stakeholders in gesprek te gaan en samen te werken de realisering van de doelstellingen. Het dashboard is niet bedoeld om steden met elkaar te vergelijken. Dat heeft ook geen zin omdat de context, uitdagingen enz. van steden verschillen. Inzicht in de cijfers is vooral bedoeld voor bewustwording en als input voor analyse en om van elkaar te leren.

De Global Goals worden bij de volgende Utrecht Monitor meegenomen en zo verbonden aan onze reguliere manier van monitoren.



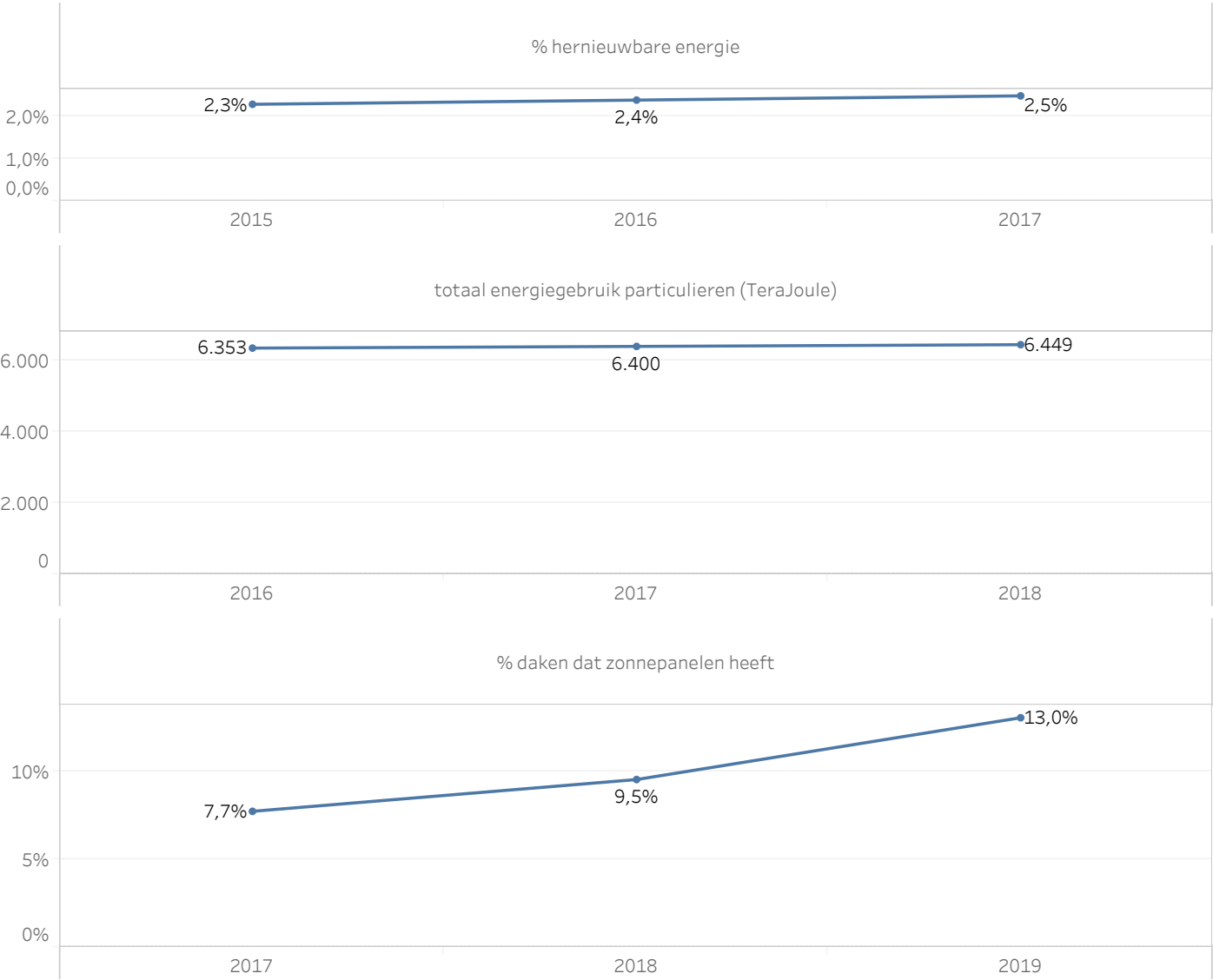
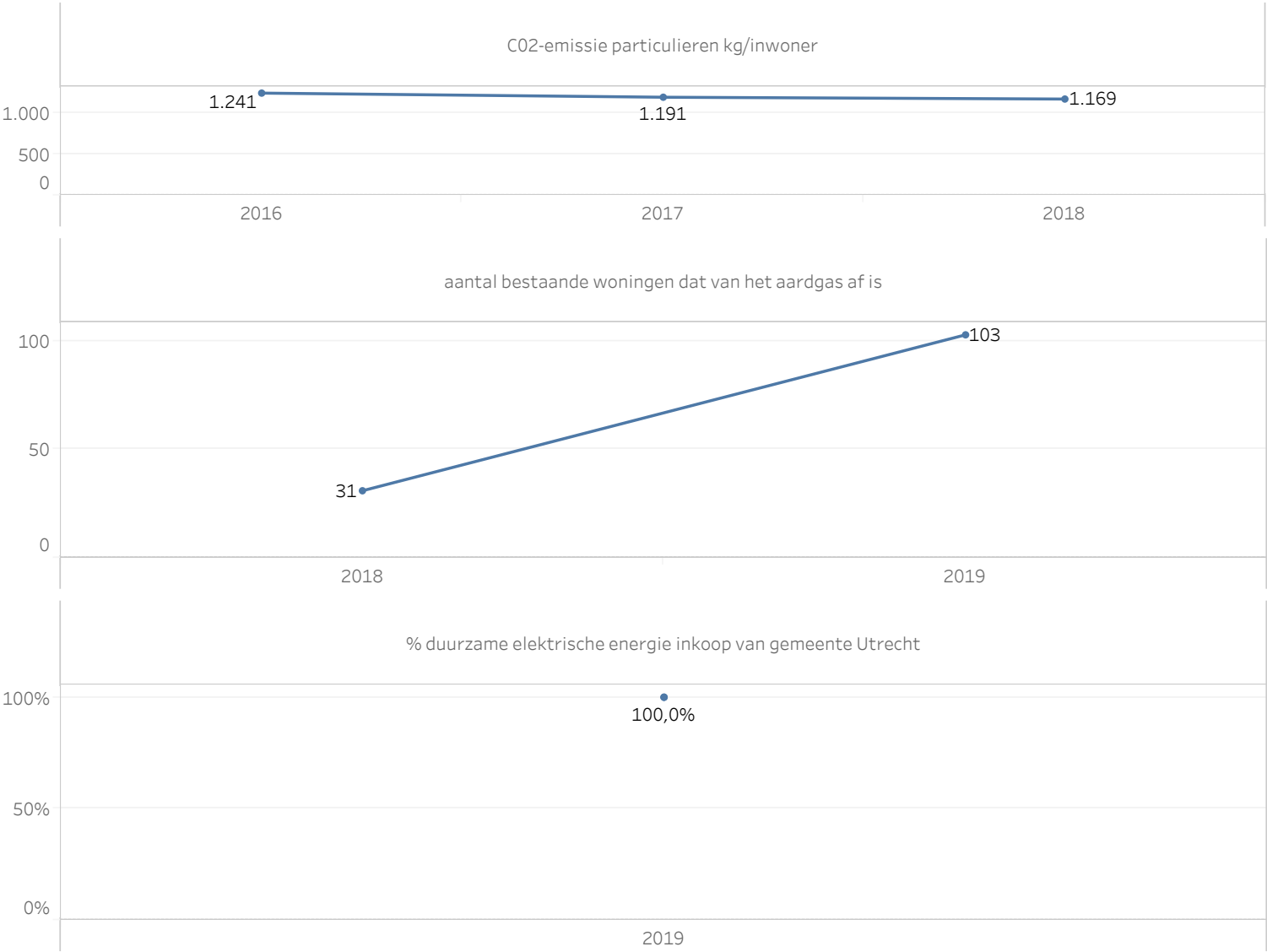
# DUURZAME ENERGIE VOOR IEDEREEN

Global Goals:



## Duurzame energie voor iedereen

In een stad met een groeiend aantal inwoners, bezoekers en bedrijven groeit ook de vraag naar energie. Om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verlagen en uitputting van fossiele brandstoffen voor te zijn, werken we aan slimme besparingen, het opwekken van meer duurzame energie en nemen we geleidelijk afscheid van aardgas. We maken steeds meer gebruik van zonne- en windenergie, aardwarmte en restwarmte van de industrie. We zijn regionaal en landelijk in gesprek om deze overstap zo haalbaar en betaalbaar mogelijk te maken voor Utrecht en haar inwoners. Inwoners en ondernemers kunnen nu al eenvoudige aanpassingen doen in hun eigen woning of bedrijf. De gemeente helpt daar graag bij.





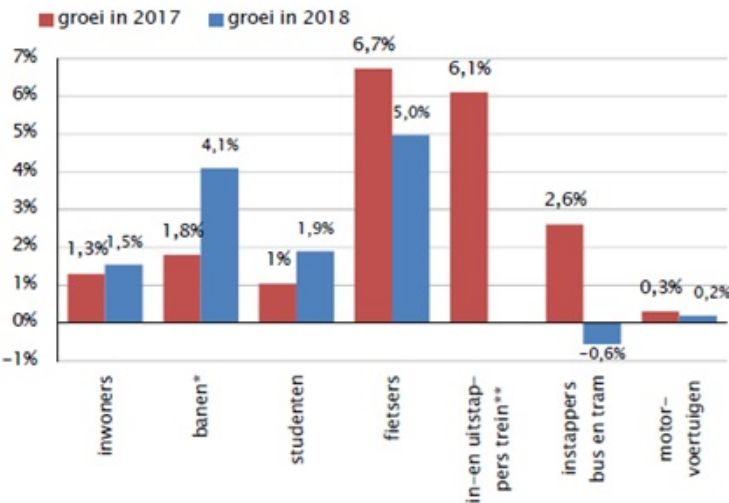
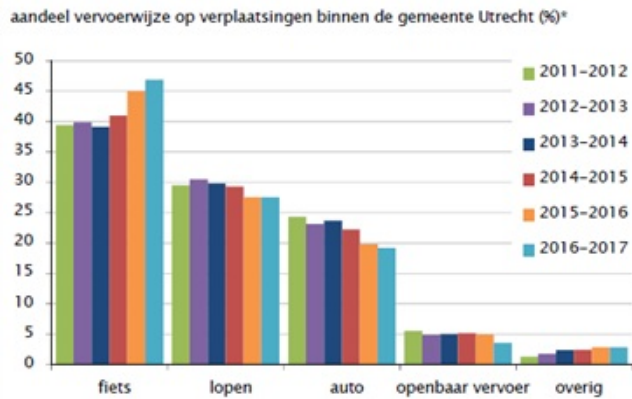
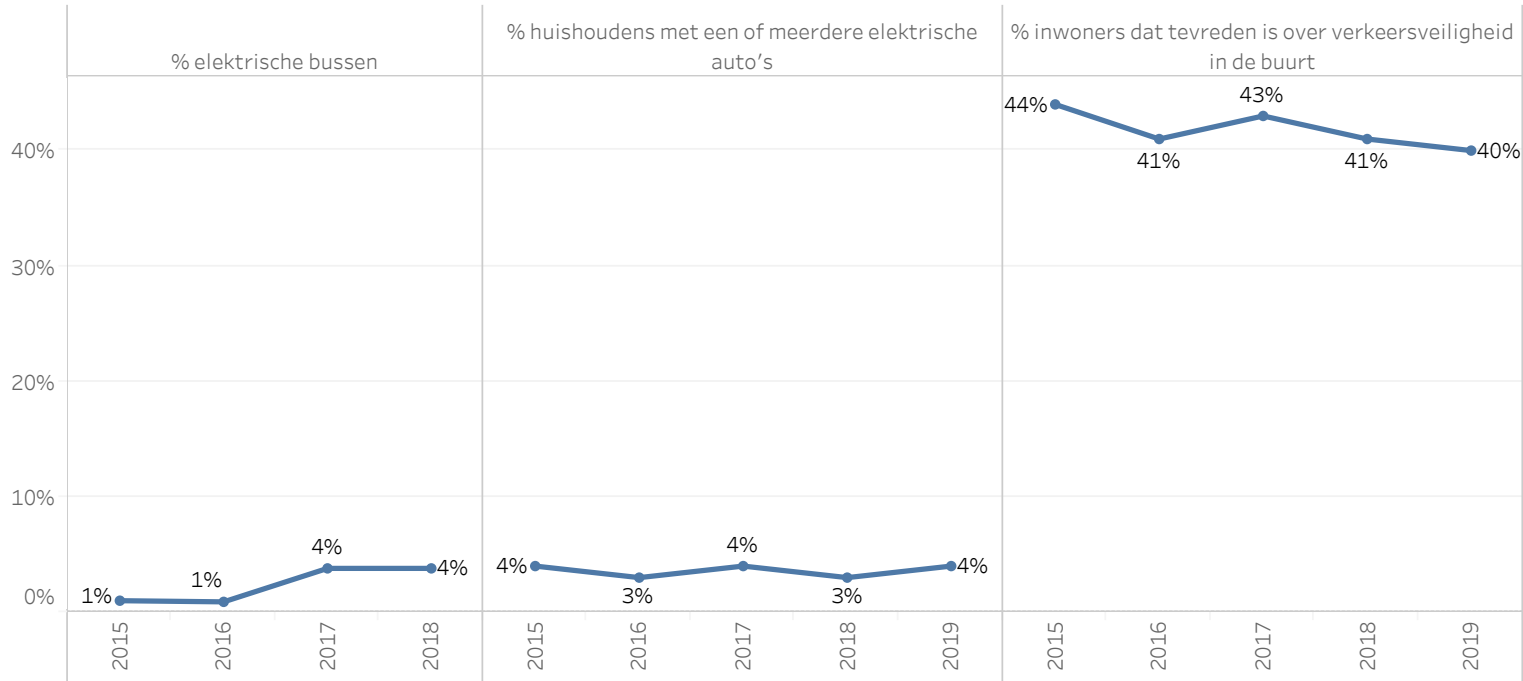
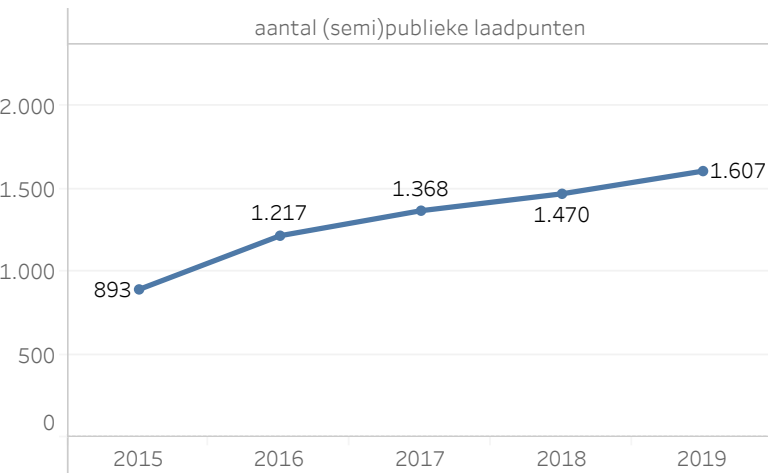
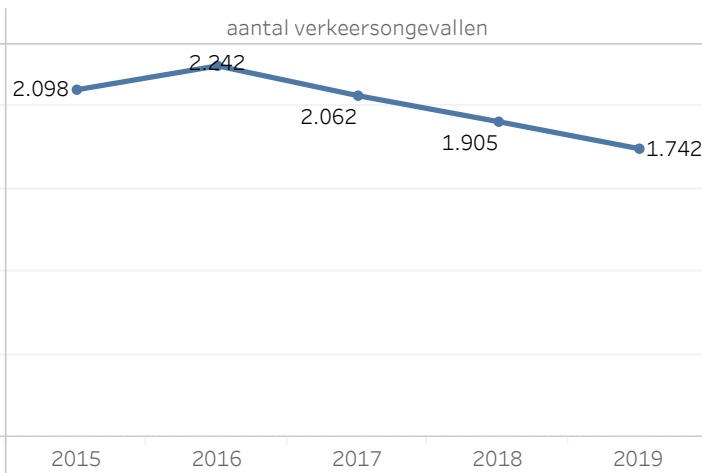
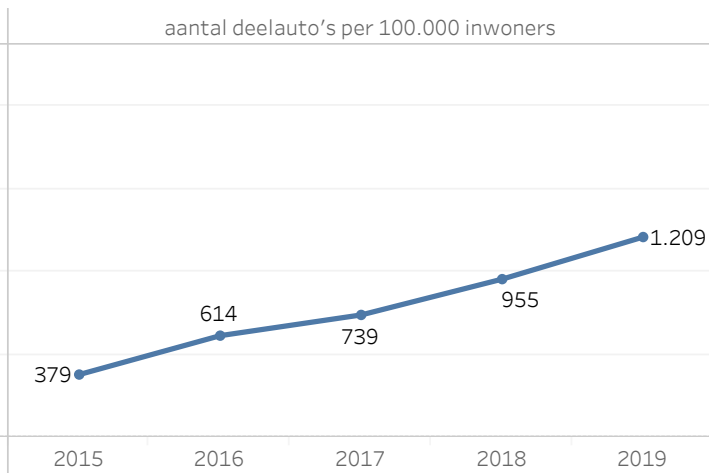
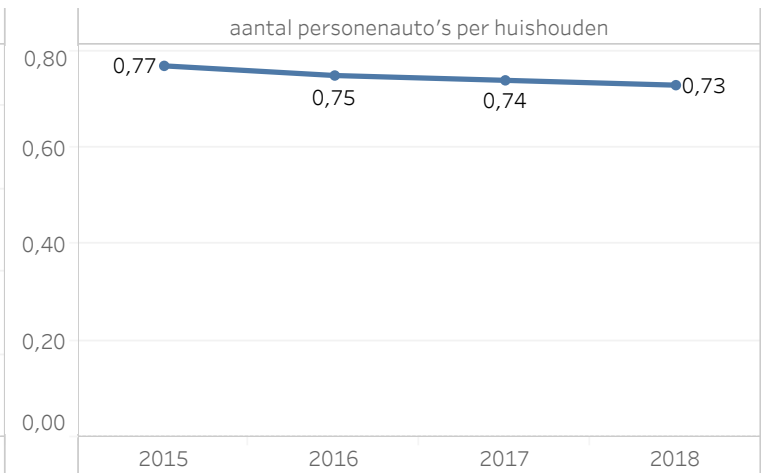
# DUURZAME MOBILITEIT VOOR IEDEREEN

Global Goals



## Duurzame mobiliteit voor iedereen

Utrecht is een aantrekkelijke stad. Dat merken we aan het toenemend aantal inwoners en bezoekers. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo werken we aan schone lucht en rustige, veilige straten. We proberen het iedereen zo makkelijk mogelijk te maken om op een duurzame manier in, uit of door Utrecht te reizen. We vragen inwoners mee te helpen door bewuste (vervoers)keuzes te maken en rekening met elkaar te houden op de weg.



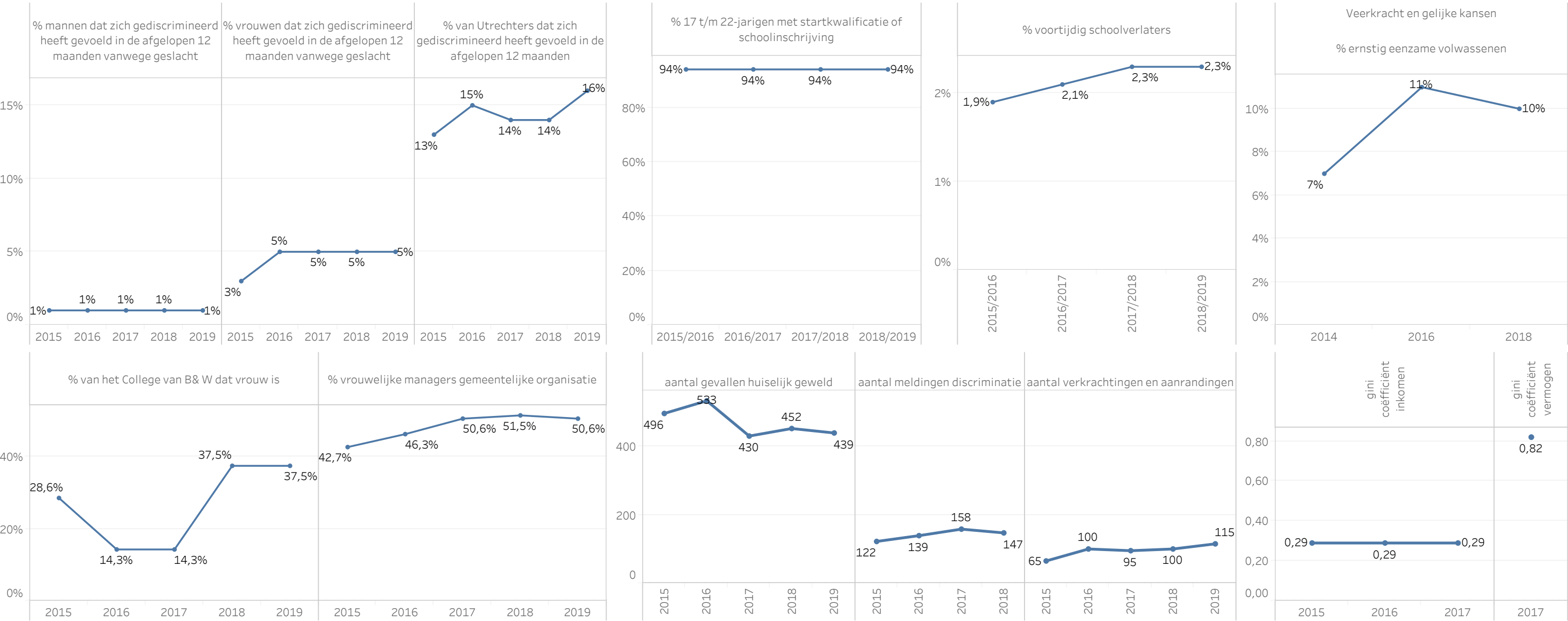
# VEERKRACHT EN GELIJKE KANSEN

Global Goals:



## Veerkracht en gelijke kansen

We vinden het belangrijk dat iedereen in Utrecht een gezond leven kan leiden, mee kan en mag doen, zich kan ontwikkelen en de ruimte voelt om zichzelf te zijn. We weten ook dat dit voor de één lastiger is dan voor de ander. We zien ook verschillen tussen wijken in de stad. Samen met bewoners, partners en bedrijven werken we aan gelijke kansen en mogelijkheden voor iedereen. Bijvoorbeeld door het bieden van extra ondersteuning op school, hulp bij schulden, vinden van werk of een passende woning. Maar ook door het organiseren van voldoende ontmoetingsplekken in de wijken waar inwoners contacten kunnen leggen, ervaringen kunnen delen en elkaar als buurtgenoten kunnen helpen.



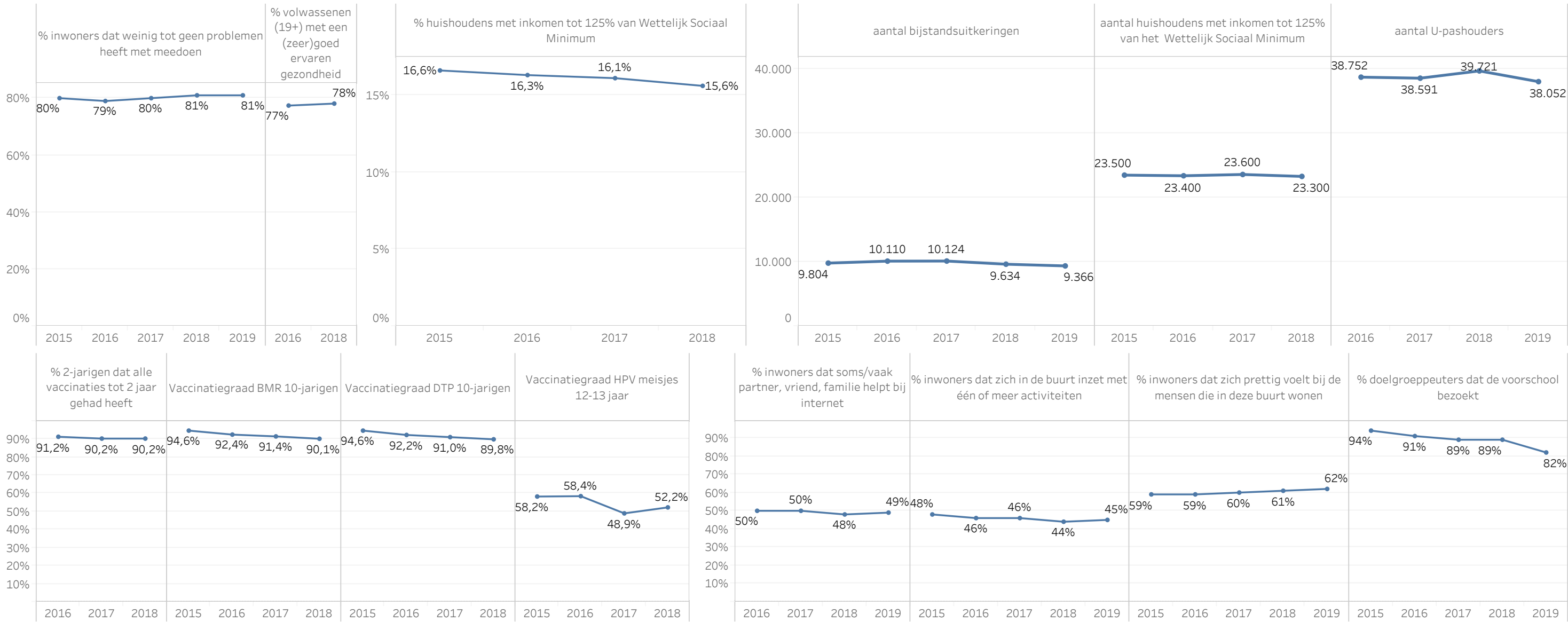
# VEERKRACHT EN GELIJKE KANSEN

Global Goals:



## Veerkracht en gelijke kansen

We vinden het belangrijk dat iedereen in Utrecht een gezond leven kan leiden, mee kan en mag doen, zich kan ontwikkelen en de ruimte voelt om zichzelf te zijn. We weten ook dat dit voor de één lastiger is dan voor de ander. We zien ook verschillen tussen wijken in de stad. Samen met bewoners, partners en bedrijven werken we aan gelijke kansen en mogelijkheden voor iedereen. Bijvoorbeeld door het bieden van extra ondersteuning op school, hulp bij schulden, vinden van werk of een passende woning. Maar ook door het organiseren van voldoende ontmoetingsplekken in de wijken waar inwoners contacten kunnen leggen, ervaringen kunnen delen en elkaar als buurtgenoten kunnen helpen.





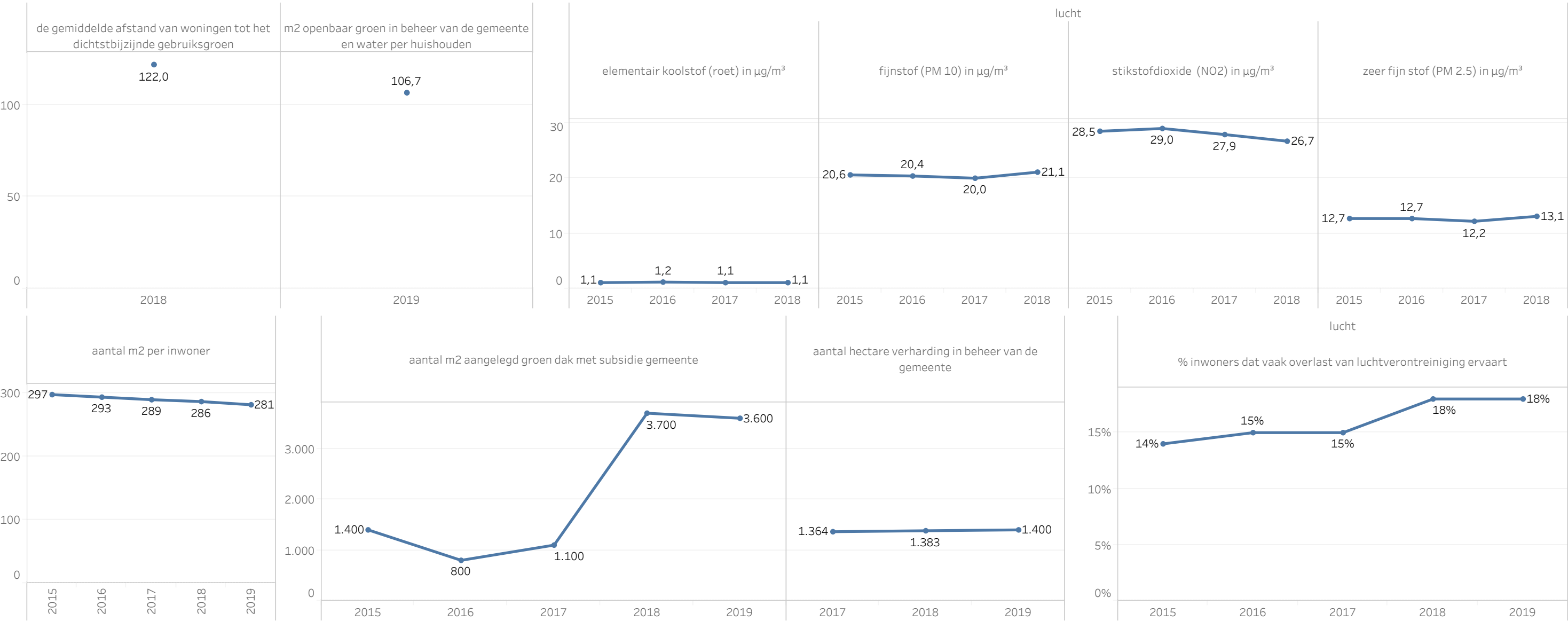
# VERGROENEN EN VERDICHTEN

Global Goals:



## Vergroenen en verdichten

Groen in de stad is belangrijk. Het draagt bij aan gezondheid en geluk en zorgt voor een betere leefomgeving. Het is daarom extra belangrijk dat we in onze snelgroeïende stad rekening houden met de juiste balans tussen woningen en natuur. We willen niet alleen bouwen, maar ook zorgen voor genoeg ruimte voor groen en een beter bereik van de natuur buiten de stad. Het aantal inwoners van Utrecht groeit, maar het oppervlak neemt niet toe. Daarom maken we gebruik van ruimte in de bestaande stad, bijvoorbeeld op oude industrieterreinen of parkeerplaatsen. We investeren in duurzame woningen met een zo groen mogelijke leefomgeving. En we stimuleren het dubbelgebruik van terreinen zoals schoolpleinen en parkeerplaatsen van bedrijven. Inwoners en ondernemers kunnen hier ook aan bijdragen door (binnen)tuinen, parkeerplaatsen, straten, daken en (school)pleinen nog groener te laten kleuren.



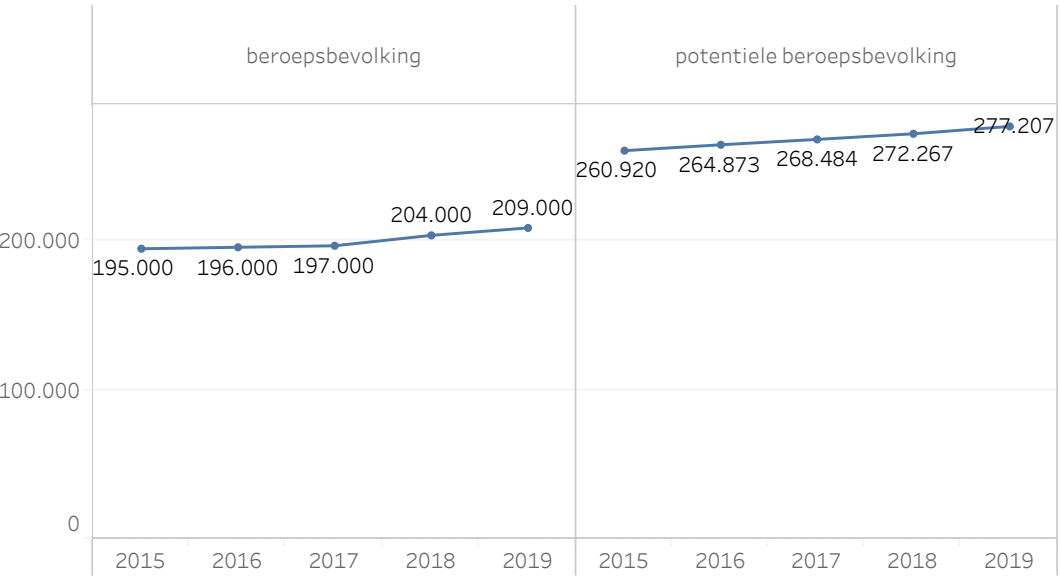
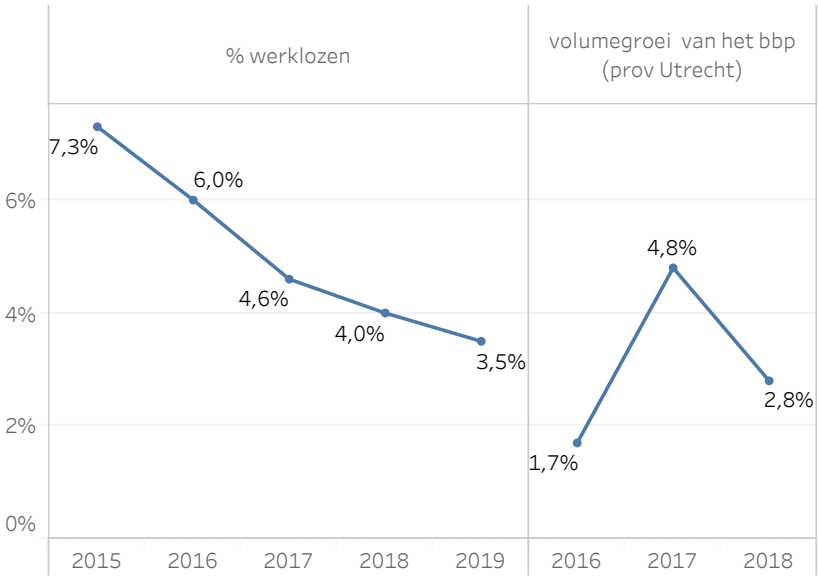
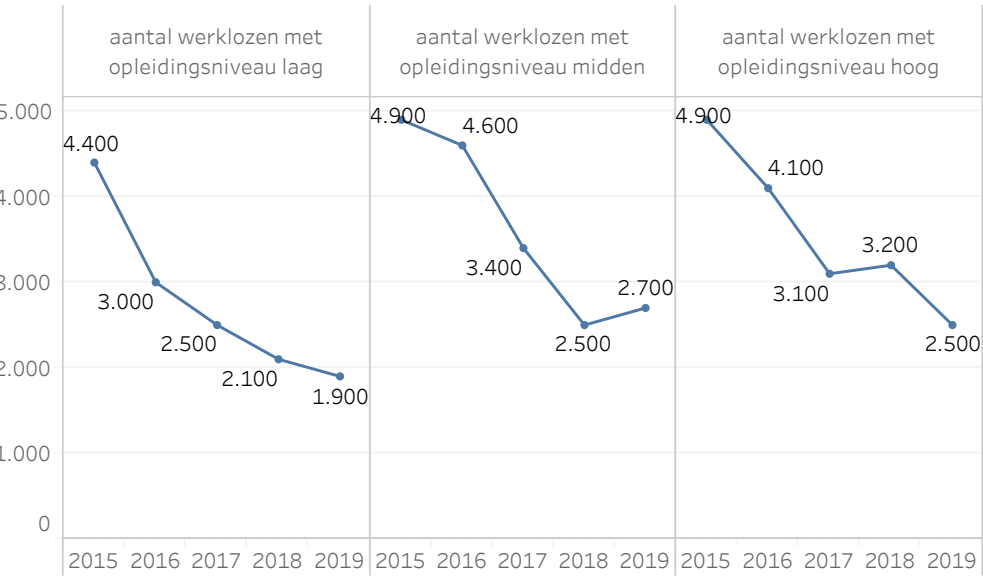
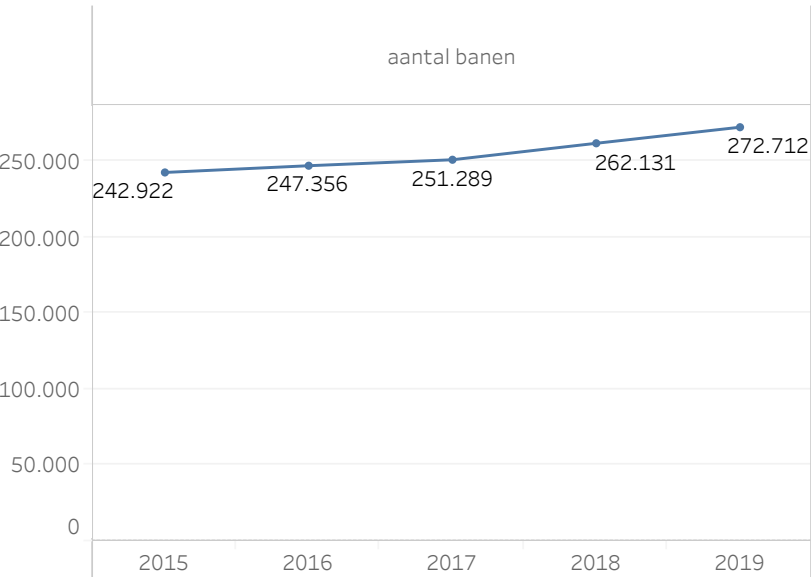
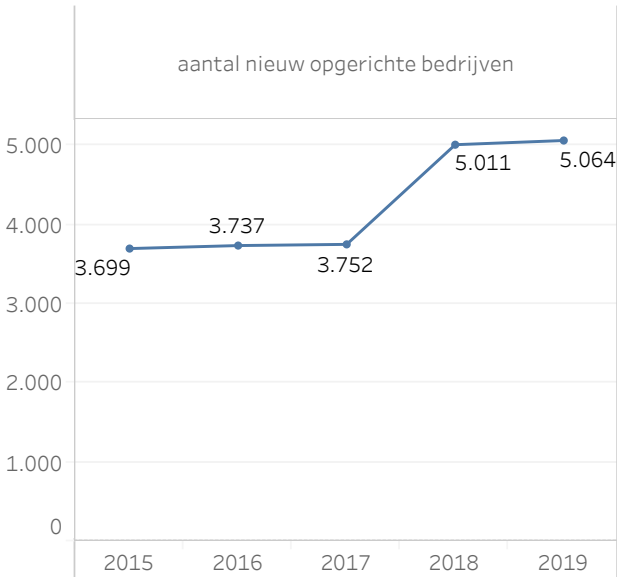
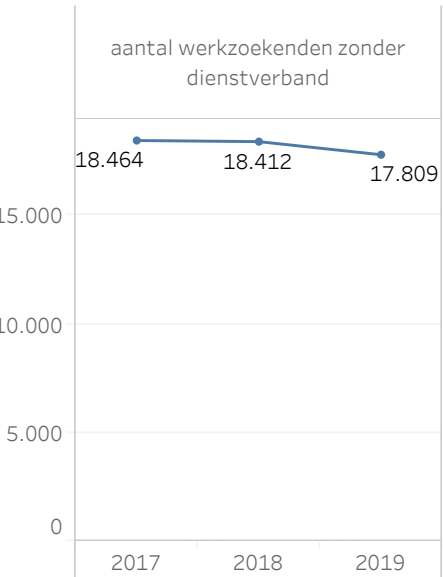
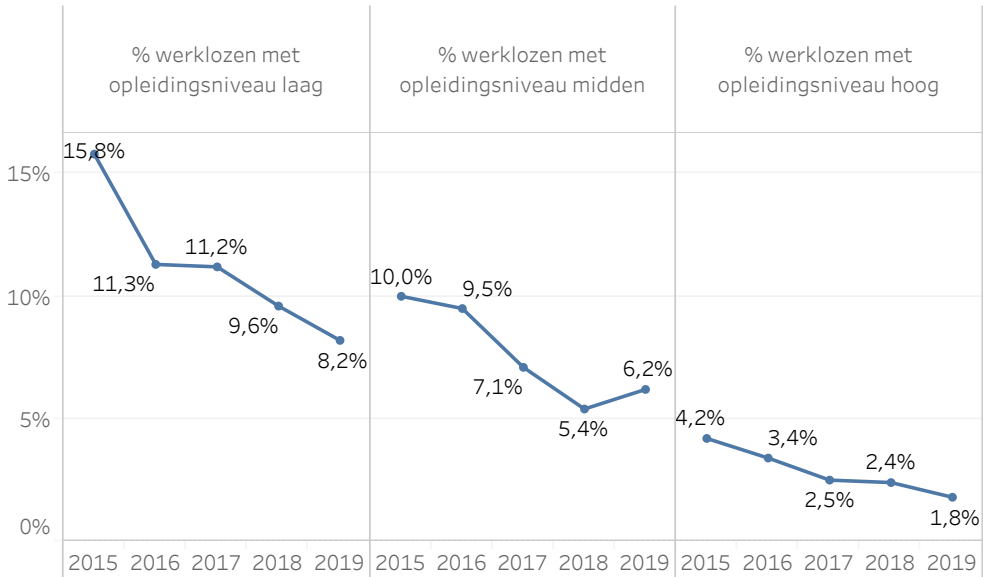
# WERK VOOR IEDEREEN

Global Goals:



## Werk voor iedereen

In Utrecht neemt het aantal banen toe, maar lang niet iedereen heeft iets aan deze groei. Omdat functies in snel tempo veranderen en door automatisering zelfs verdwijnen, neemt de kans toe dat kennis en ervaring van werkzoekenden niet aansluit bij de vraag van werkgevers. We zorgen samen met het onderwijs voor goede (bij)scholing- en omscholing voor onder andere de bouw, ICT, gezondheidszorg en het onderwijs. Daar zetten we ons voor in. Deze bedrijfstakken bieden nu en in de toekomst veel zekerheid op werk. Als gemeente zorgen we er ook voor dat werkgevers en opleiders elkaar beter kunnen vinden en eenvoudig informatie kunnen uitwisselen. Samen zorgen we er voor dat opleidingen beter aansluiten op de praktijk, zodat afgestudeerden snel een baan kunnen vinden. Werken, meedoen en meetellen in de samenleving is belangrijk en draagt bij aan een gezonde en prettige stad.



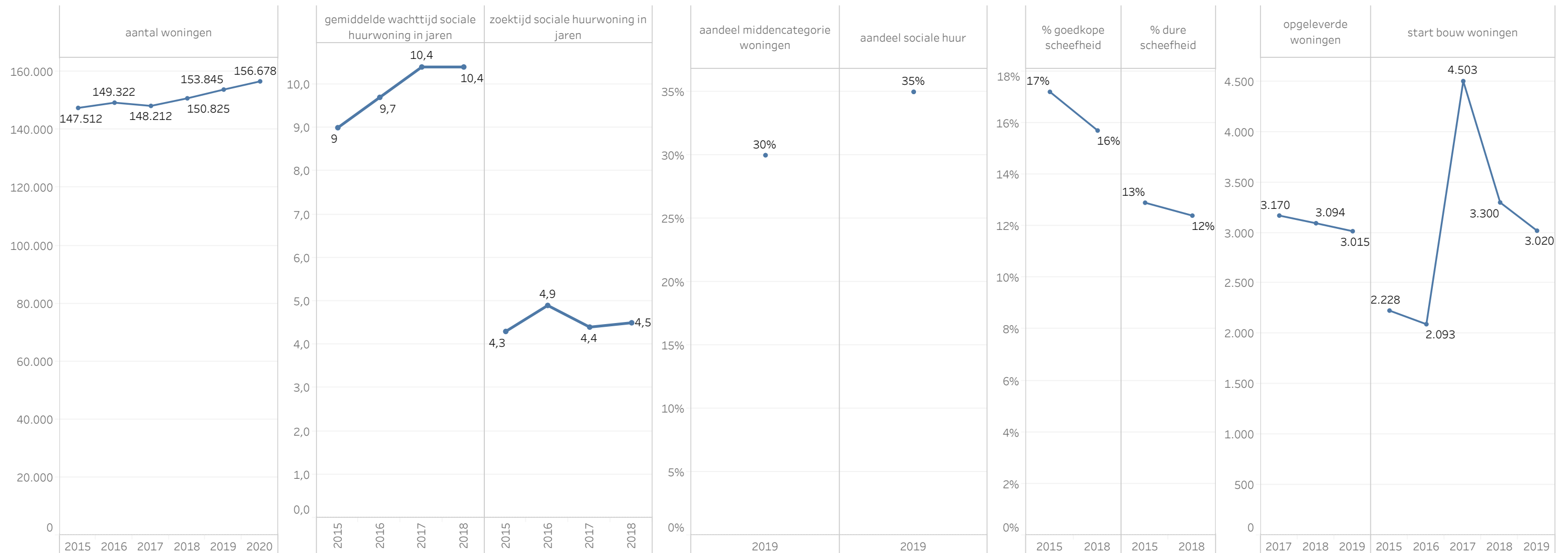
# WONINGMARKT IN BALANS

Global Goal:



## Woningmarkt in balans

Utrecht blijft een aantrekkelijke stad voor veel mensen. Het aantal inwoners groeit naar verwachting naar 450.000 in 2040. Om het verwachte aantal inwoners in Utrecht in 2040 een thuis te kunnen bieden, zijn er 60.000 nieuwe woningen nodig. Utrecht wil een gezonde stad blijven waar ruimte is voor iedereen. Om iedereen die in Utrecht wil wonen een eerlijke kans te geven, investeren we de komende jaren in sociale- en middenhuurwoningen, betaalbare koopwoningen en een betere doorstroming. Een stevige opdracht en tegelijkertijd een kans om onze ambities op de woningmarkt waar te maken. Daarom grijpen we de groei van de stad met beide handen aan om kwaliteit toe te voegen en in een verhoogd tempo een gevarieerd woningaanbod te realiseren, met meer betaalbare woningen en doorgroeimogelijkheden voor iedereen in een aantrekkelijke wijk. Dit vraagt nauwe en inventieve samenwerking met onze partners op de Utrechtse woningmarkt.





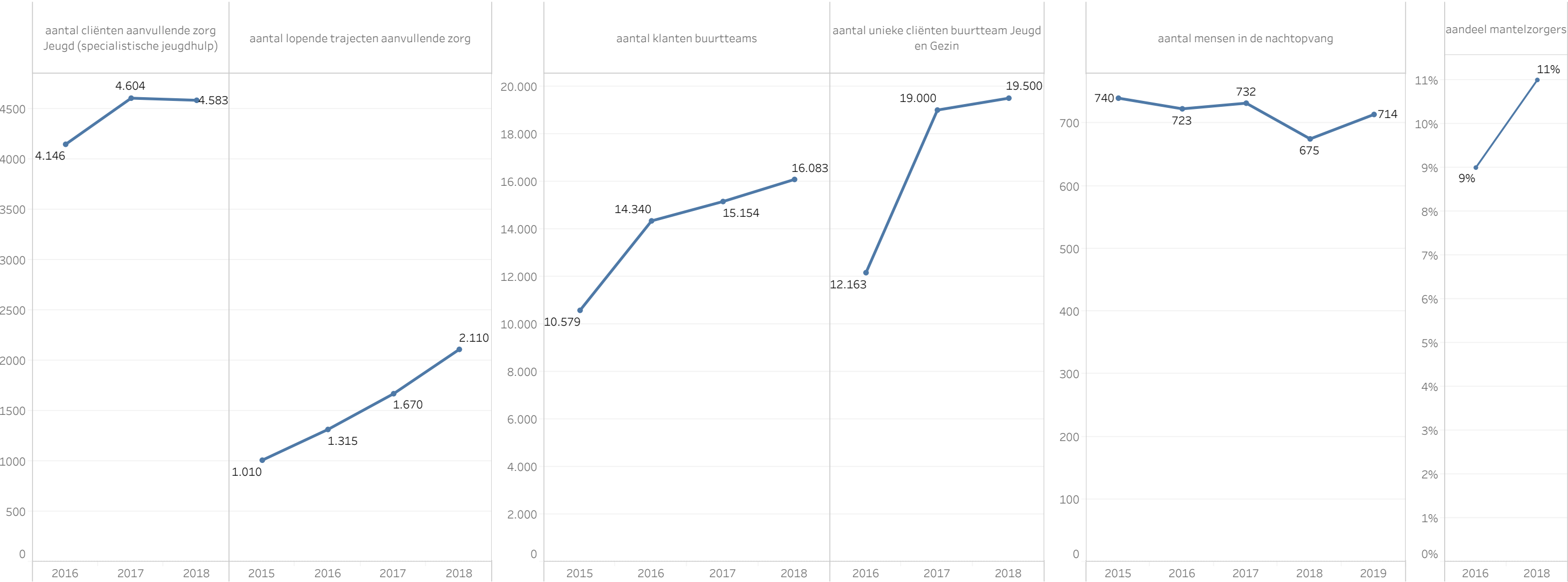
# ZORG DICHTBIJ EN OP MAAT

Global Goal:



## Zorg dichtbij en op maat

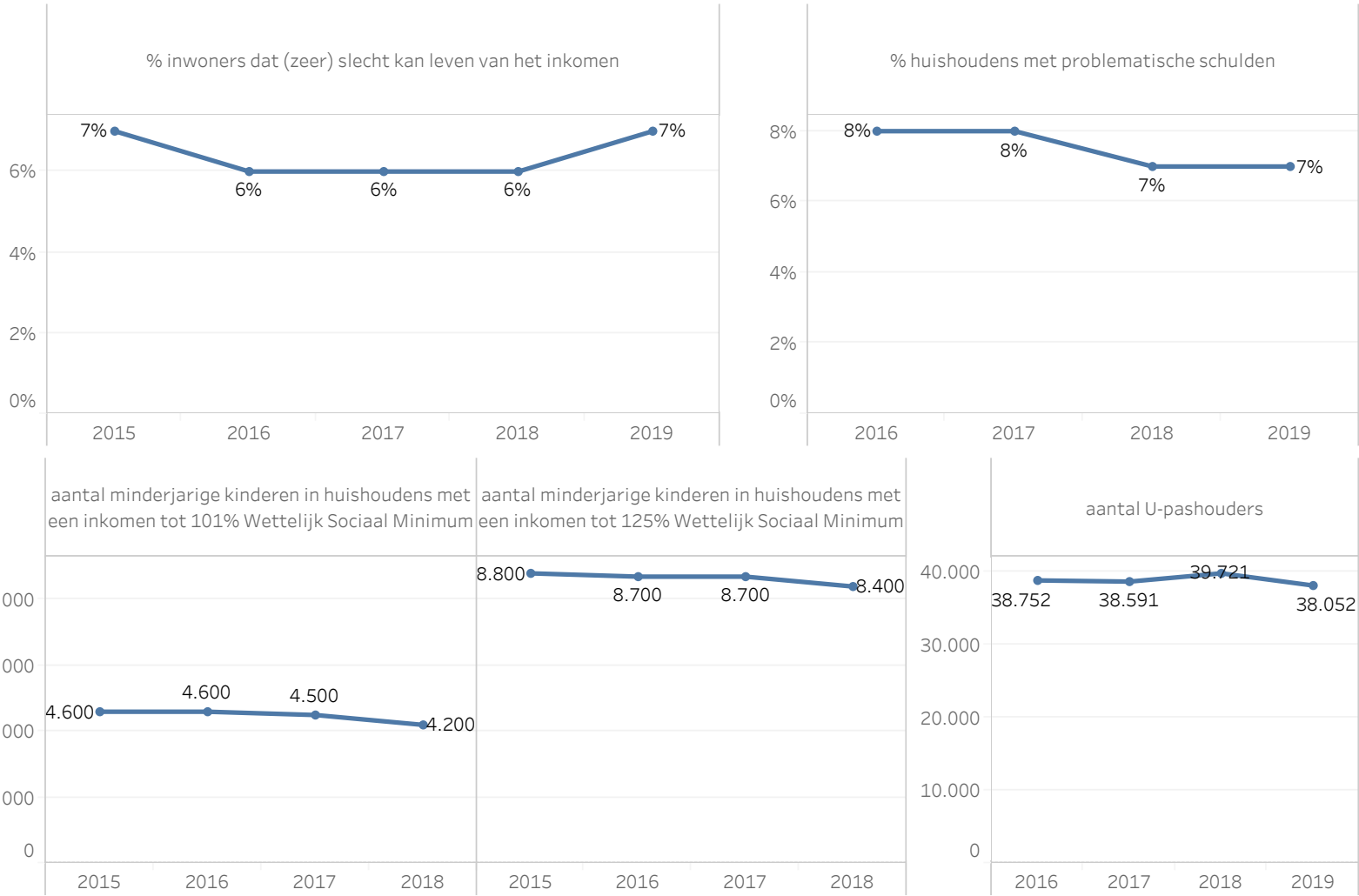
In Utrecht vinden we het belangrijk dat iedereen gezond, prettig en zelfstandig kan wonen en leven. Wanneer dit (even) niet vanzelfsprekend is, bieden we daarbij hulp. Met buurtteams, jeugdgezondheidszorg, scholen, sociaal makelaars, huisartsen en specialisten organiseren we zorg en ondersteuning dichtbij en op maat. Zorg op maat betekent dat we per situatie kijken wat er nodig is en door zorg dichtbij, in de wijk, te organiseren sluiten we beter aan bij de leefwereld van inwoners. We werken in de wijken samen met buurtteams, jeugdgezondheidszorg, scholen, sociaal makelaars, huisartsen en specialisten om zorg te leveren. We vinden het belangrijk dat iedereen, jong en oud, hier terecht kan met vragen.





Global Goal 1- geen armoede

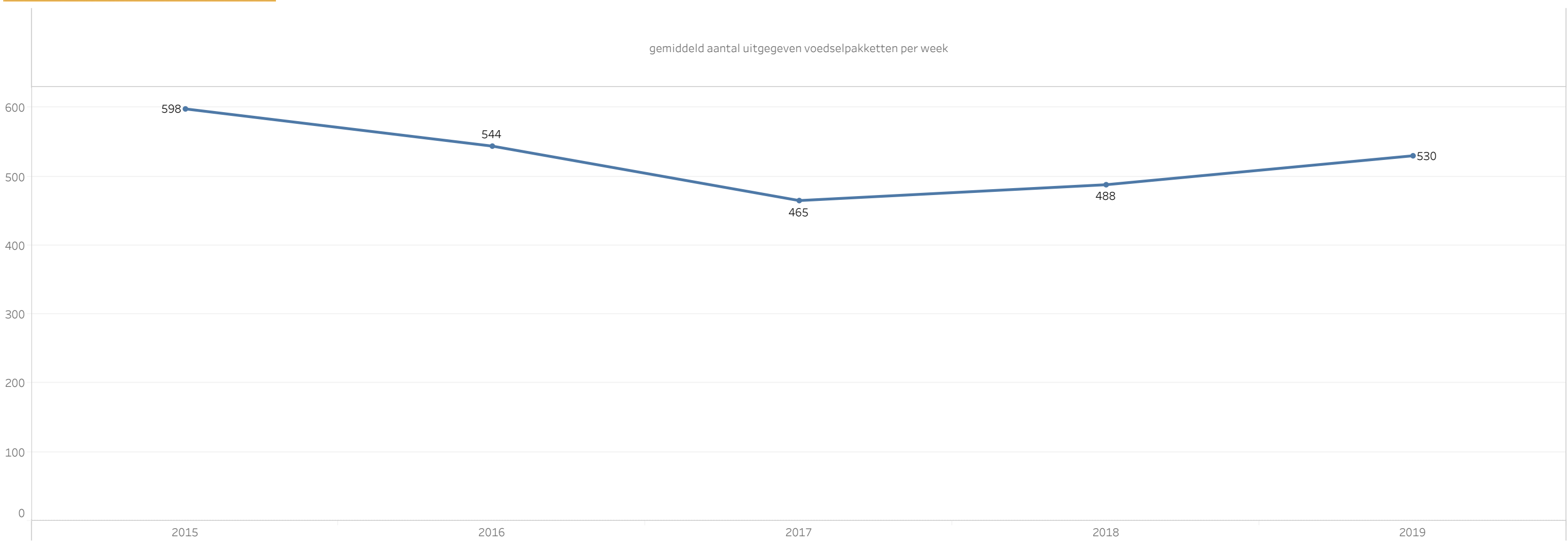
Gaat over het halveren van het aantal mensen dat onder de armoedegrens leeft, het zorgen voor gelijke toegang tot basisvoorzieningen en gelijke economische rechten en het vergroten van weerbaarheid van mensen in kwetsbare situaties.





**Global Goal 2 - geen honger**

Draait om toegang voor iedereen tot veilig, voedszaam en voldoende voedsel en een einde aan ondervoeding.



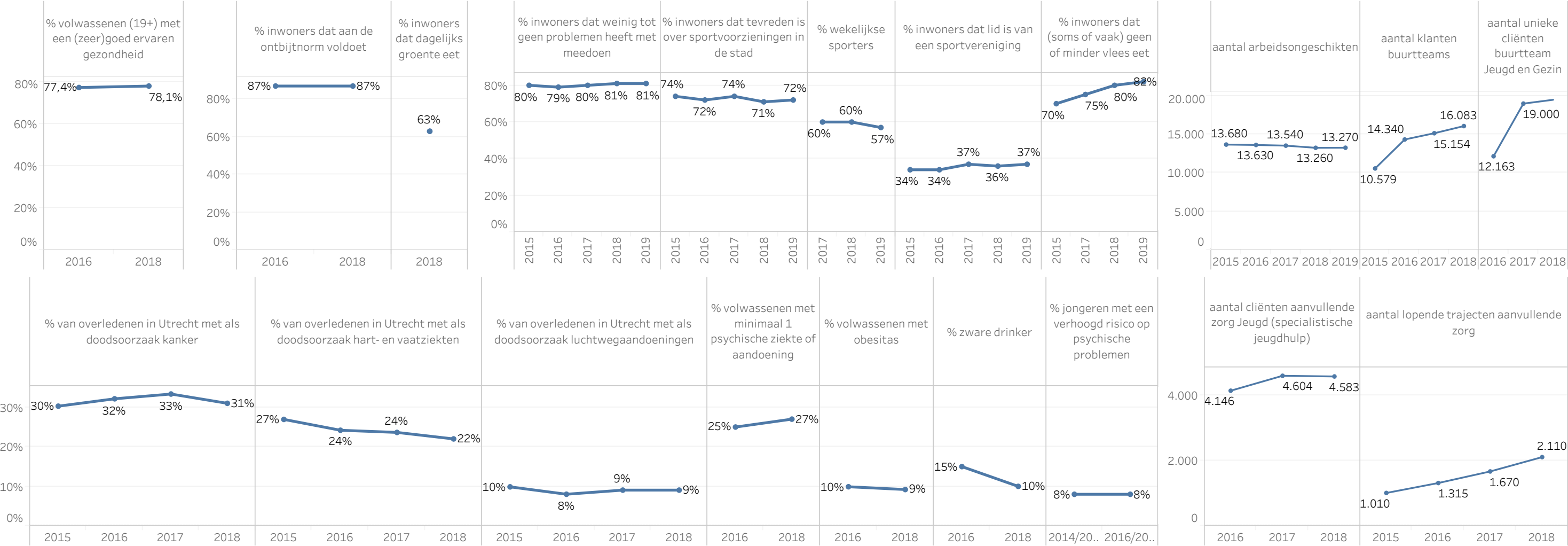




**Global Goal 3 - goede gezondheid en welzijn**

Draait om het zorgen voor toegang tot goede basis gezondheidszorg, het terugdringen van sterfte en ziekte als gevolg van verontreiniging, het beperken van het aantal verkeersdoden en gewonden en het zorgen voor toegang tot seksuele en reproductieve zorg.

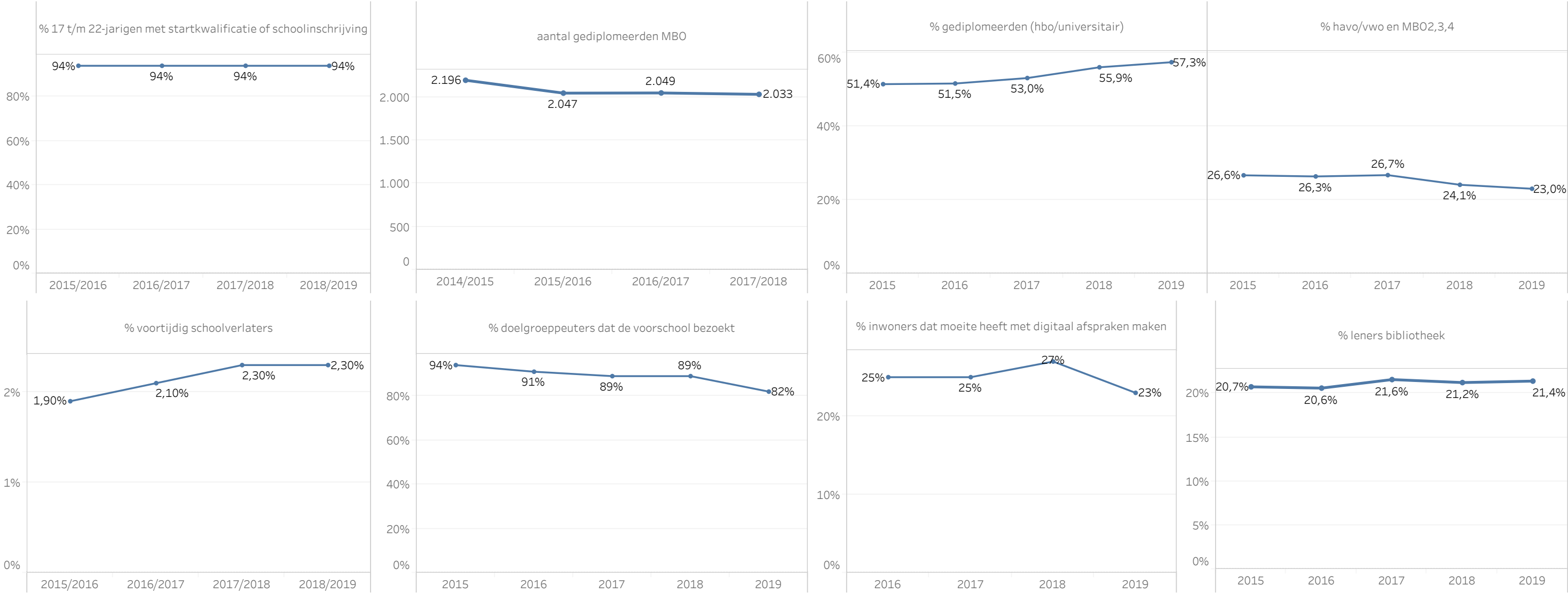
Alle indicatoren over gezondheid in Utrecht staan op: [www.volksgezondheidsmonitor.nl](http://www.volksgezondheidsmonitor.nl)





Global Goal 4 – kwaliteitsonderwijs

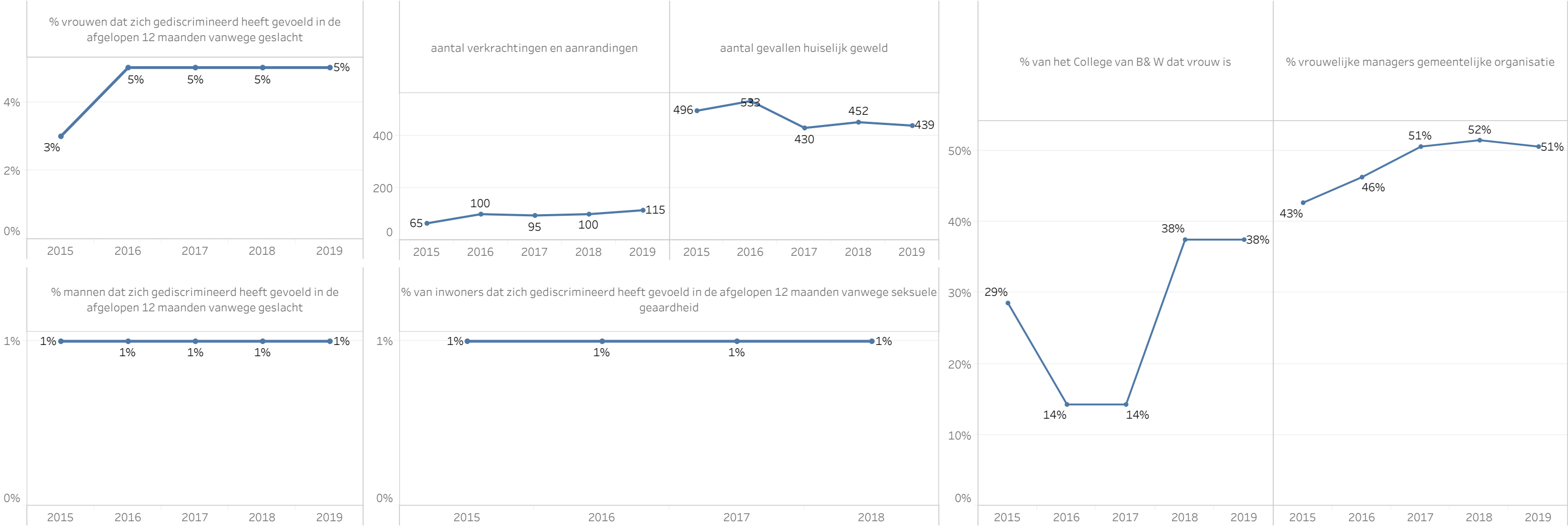
Is gericht op goed basis-, voortgezet en hoger onderwijs voor iedereen, toegang tot kinderdagverblijven en een toename van jongeren en volwassenen met relevante technische en beroepsvaardigheden. En ervoor zorgen dat alle leerlingen kennis en vaardigheden opdoen voor duurzame ontwikkeling, mensenrechten, culturele diversiteit, wereldburgerschap en zorgen voor kind- en handicapvriendelijke onderwijsfaciliteiten.





Global Goal 5 – gendergelijkheid

Richt zicht op het stoppen van alle vormen van discriminatie, het tegengaan van alle vormen van geweld tegen vrouwen en meisjes, en het bereiken van volledige en effectieve participatie op alle niveaus van besluitvorming.

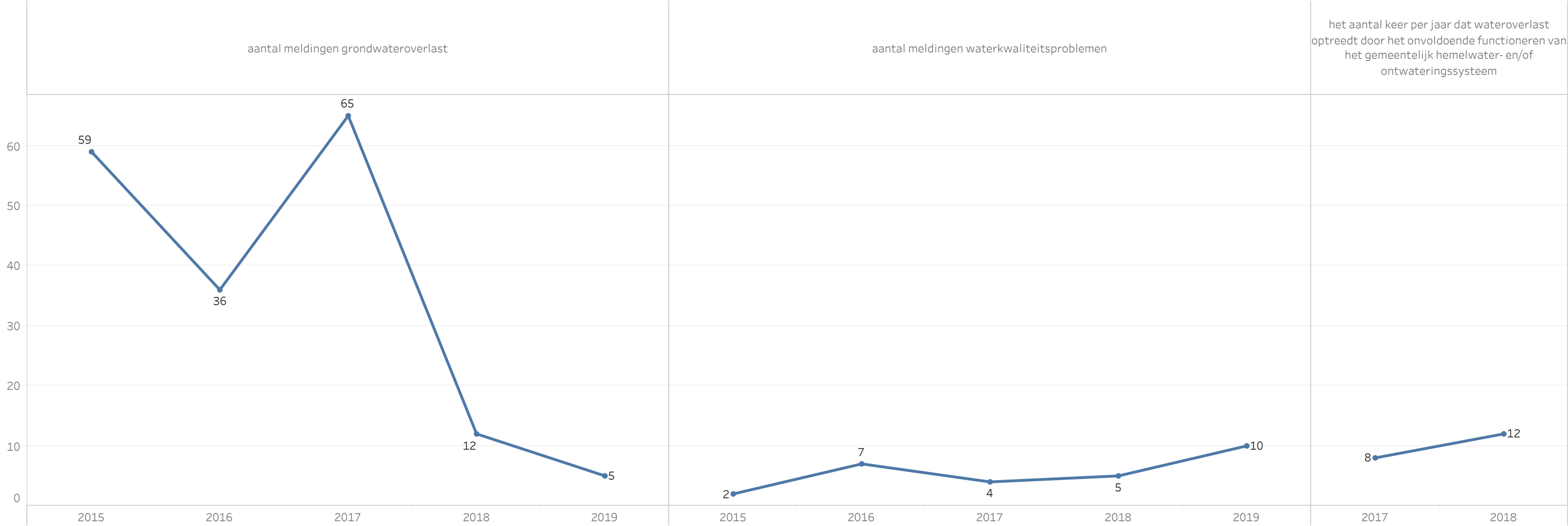






**Global Goal 6 - schoon water en sanitair**

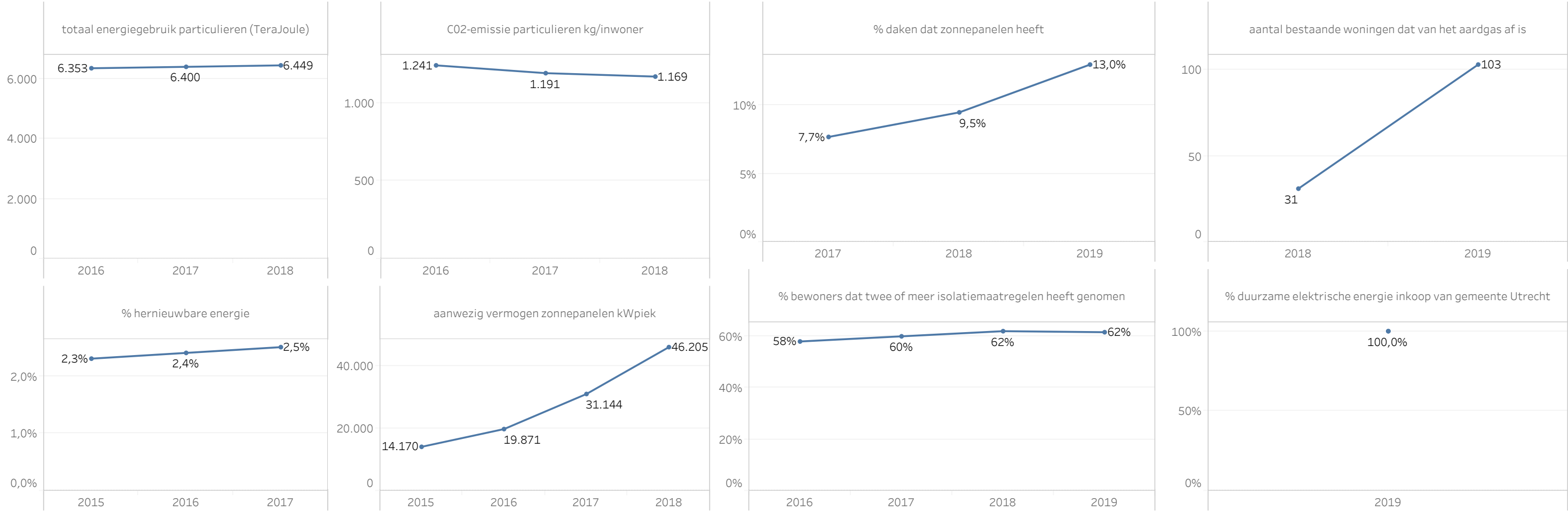
Gaat over veilig en betaalbaar drinkwater, vermindering van verontreiniging, verhogen efficiency waterverbruik, integraal waterbeheer, beschermen en herstellen ecosystemen, bewonersparticipatie.





Global Goal 7 - betaalbare en duurzame energie

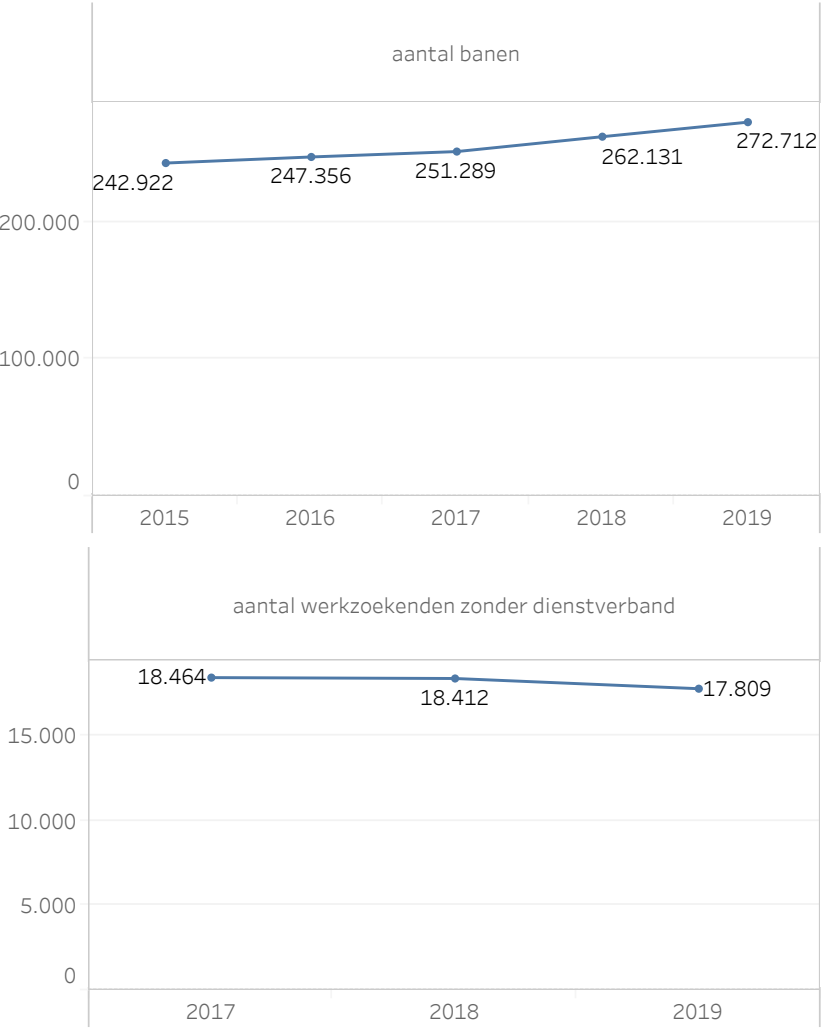
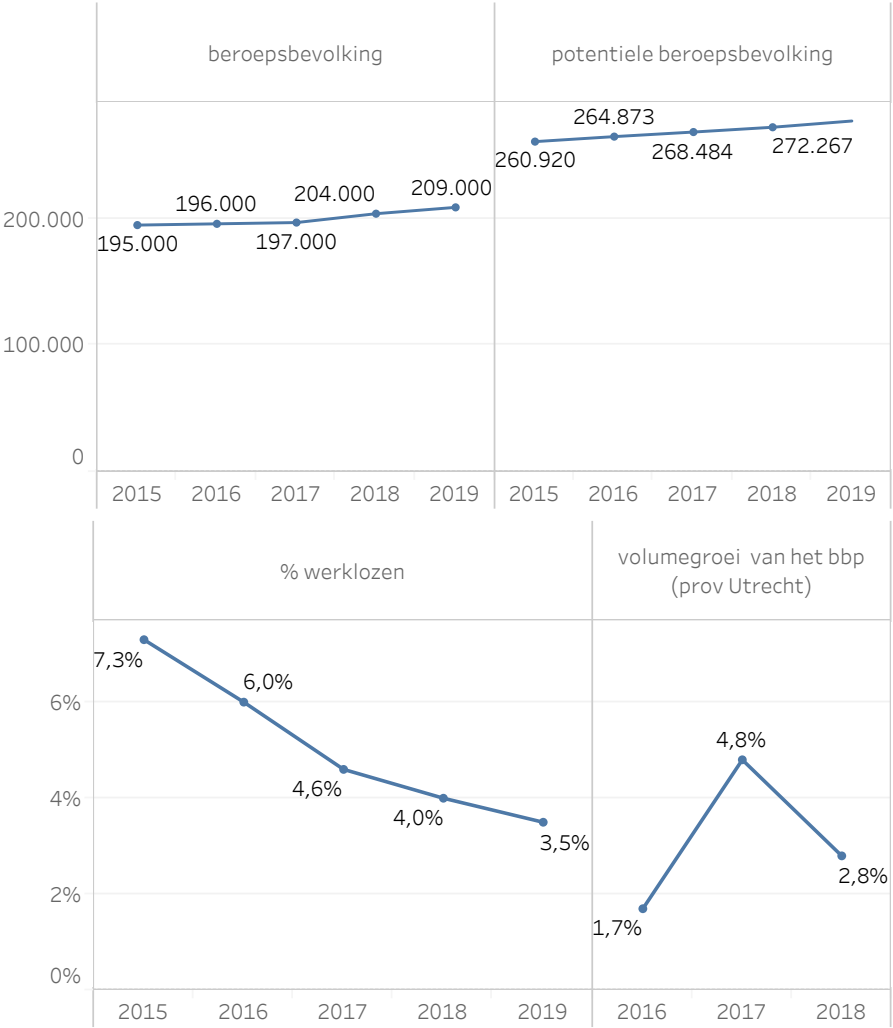
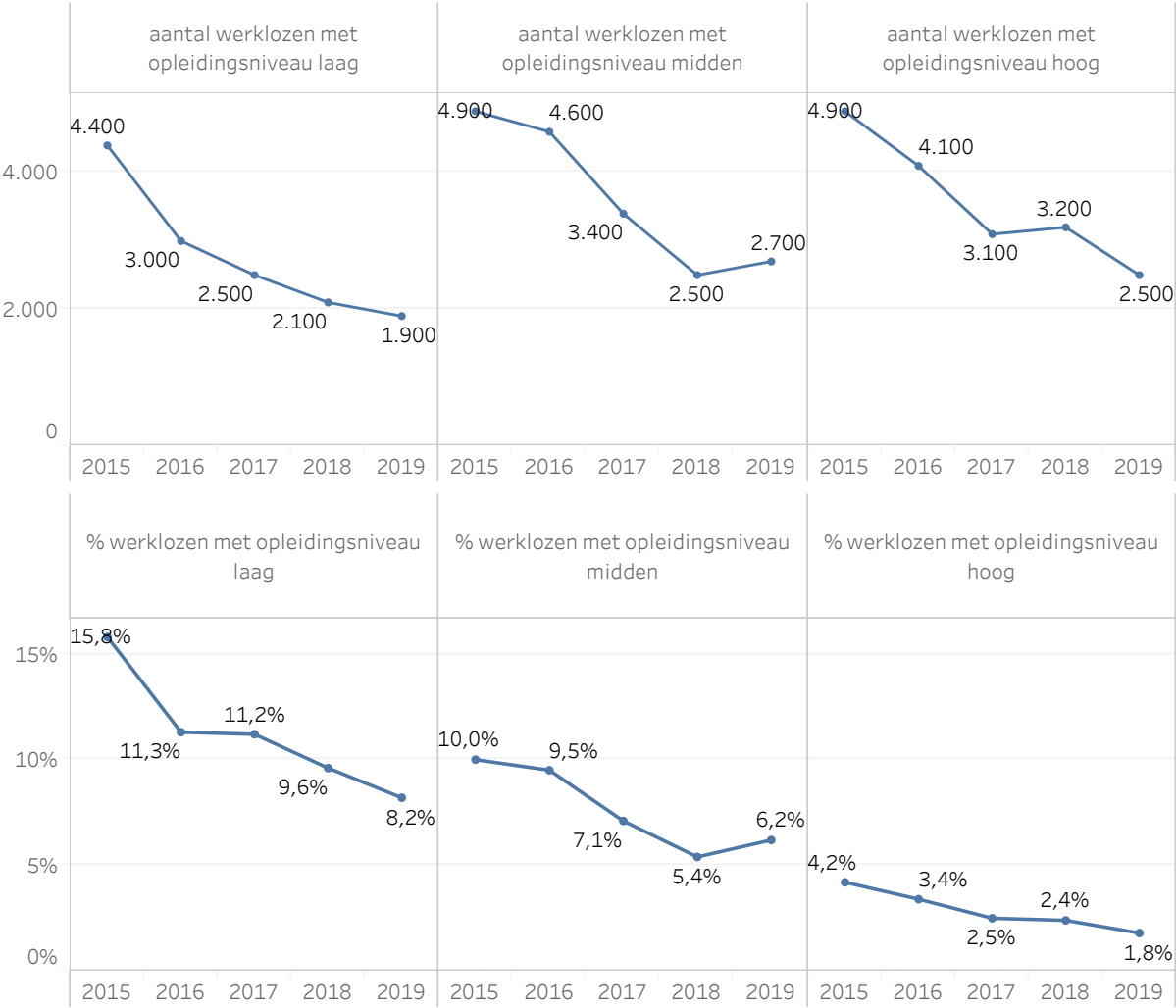
Richt zich op het vergroten van het aandeel hernieuwbare energie en het verhogen van energie-efficiëntie.





Global Goal 8 – fatsoenlijk werk en gezonde economie

Richt zich op economische productiviteit, ondernemerschap, creativiteit en innovatie ondersteunen, vooral voor MKB; productieve tewerkstelling; duurzaam toerisme

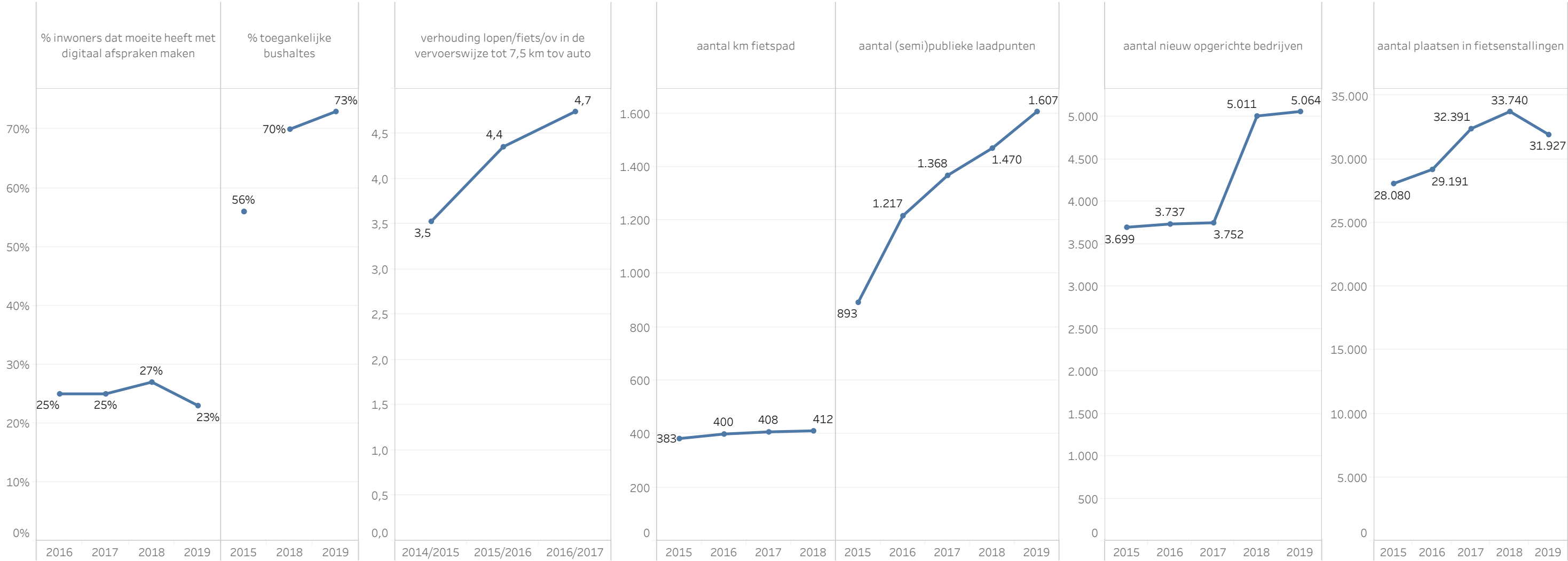






Global Goal 9 - duurzame industrie, innovatie en infrastructuur

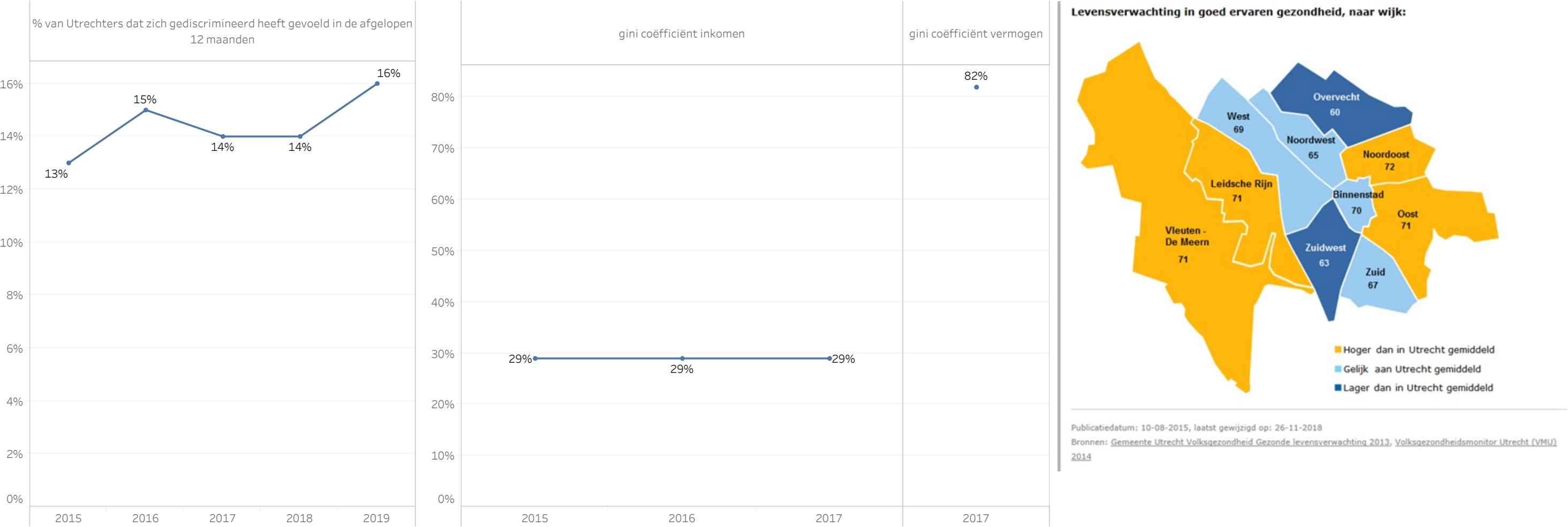
Bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie waaronder toegang tot ICT en internet.





Global Goal 10 - ongelijkheid verminderen

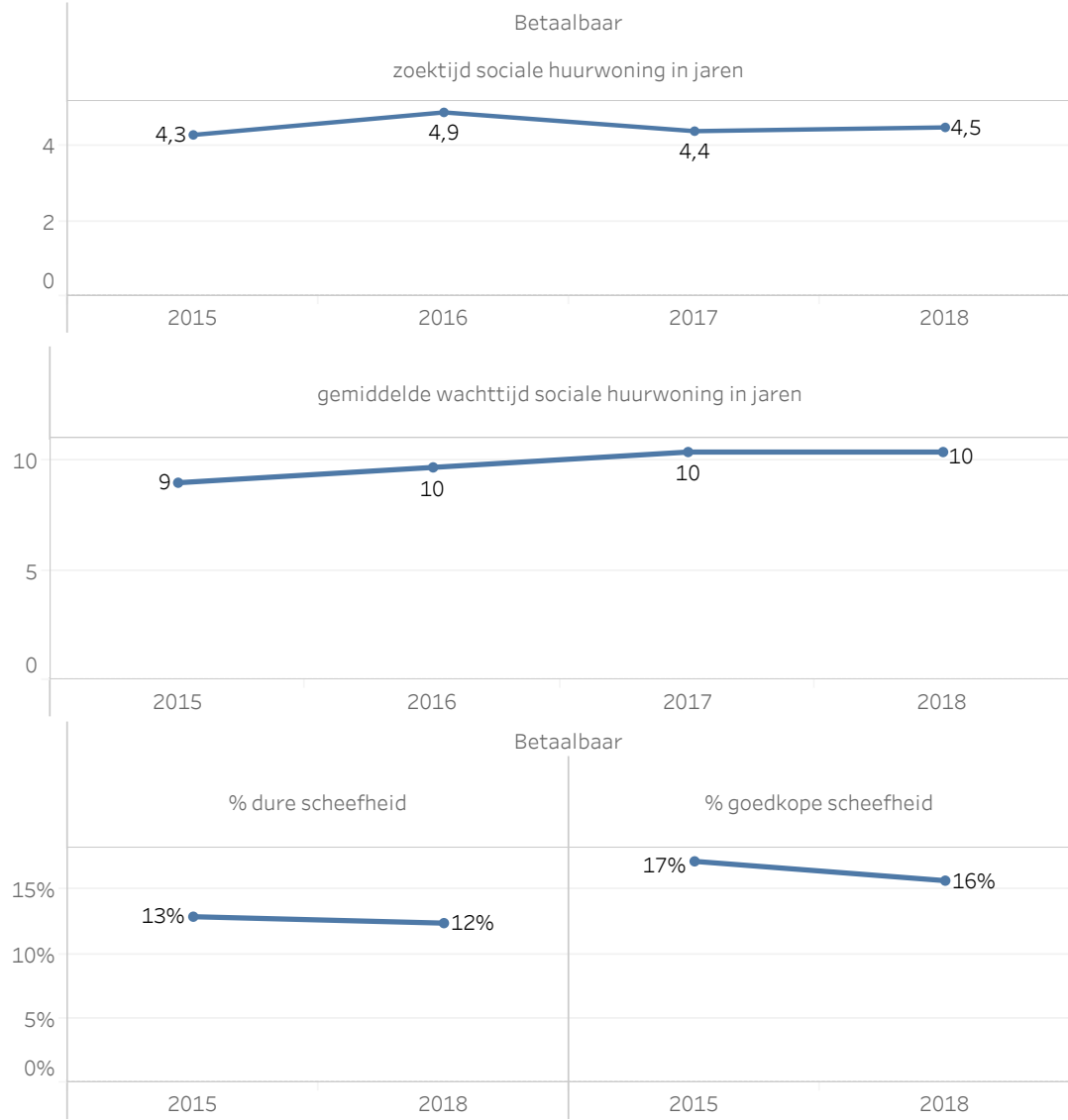
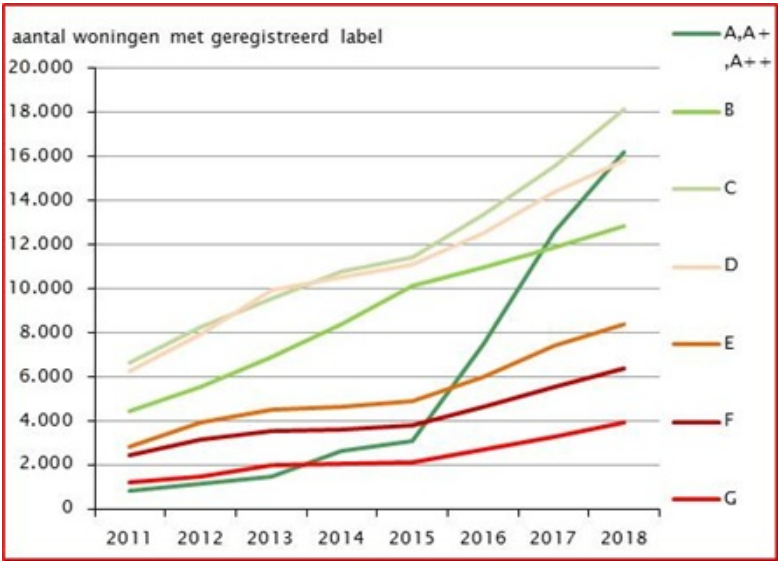
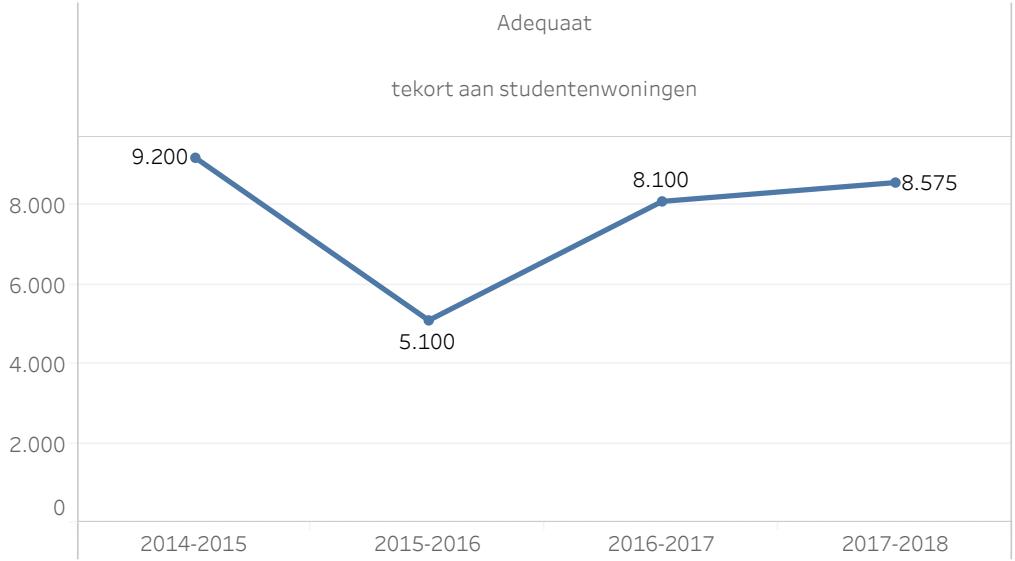
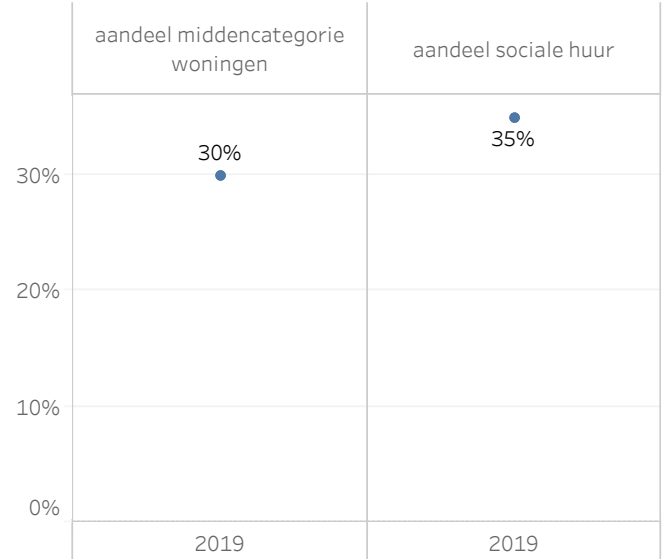
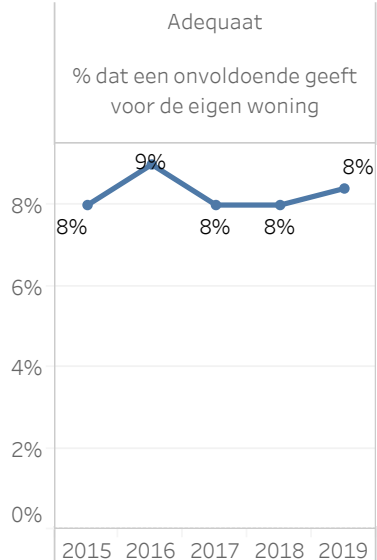
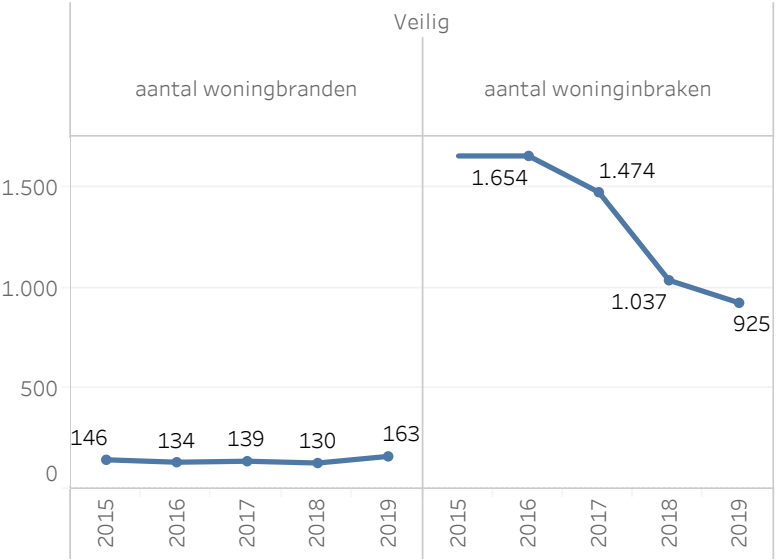
Gaat over sociale, economische en politieke insluiting van iedereen; gelijke kansen scheppen, ordelijke, veilige en verantwoorde migratie en mobiliteit van mensen mogelijk maken.





Global Goal 11 - duurzame steden en gemeenschappen  
- huisvesting voor iedereen

Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam.

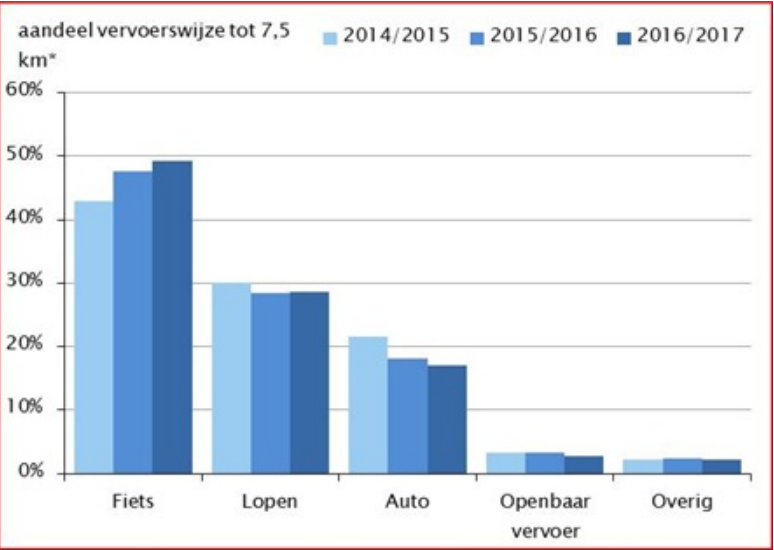
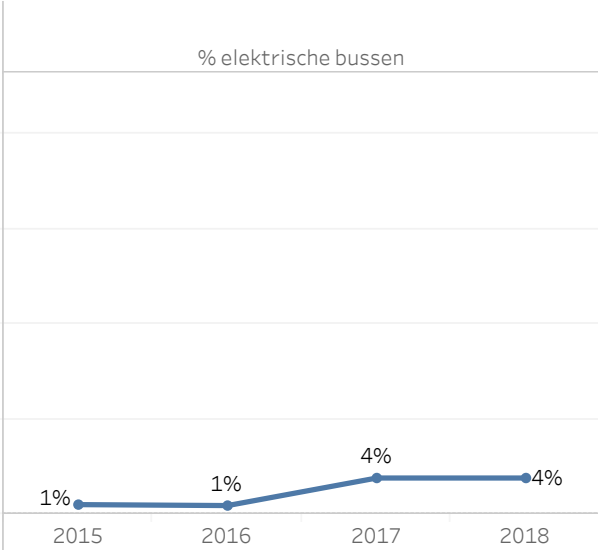
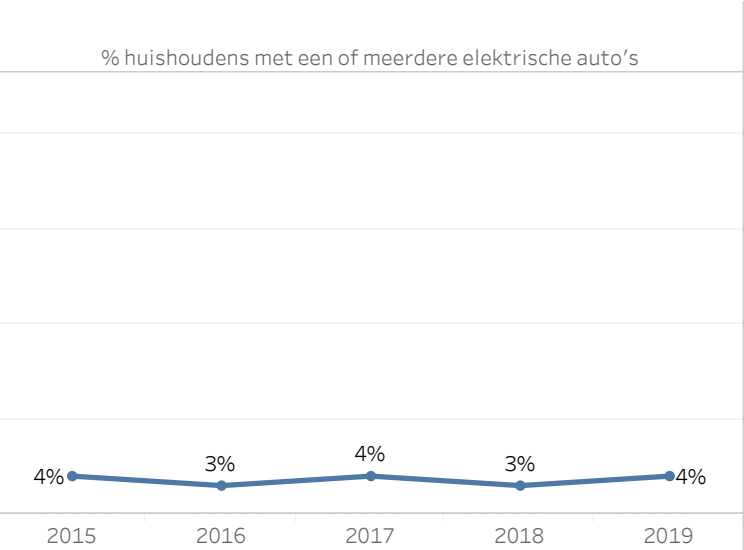
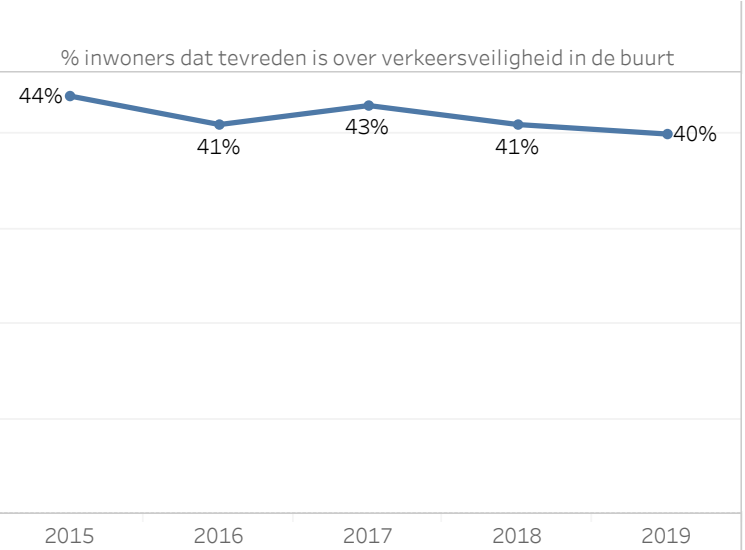
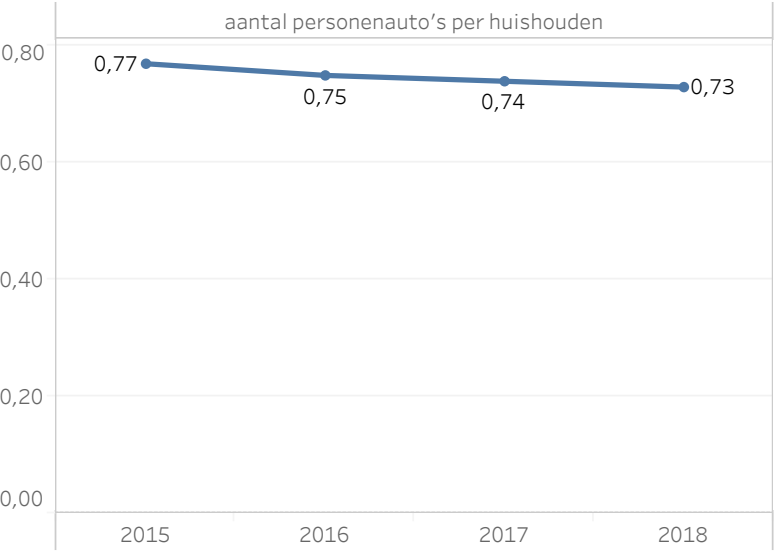
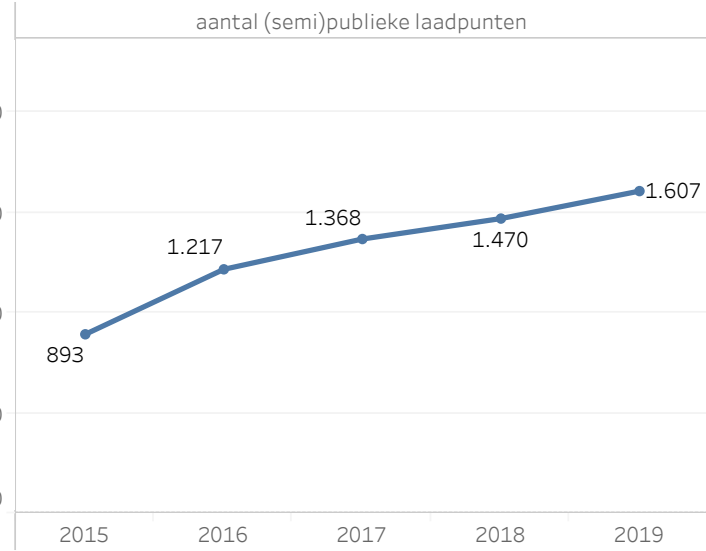
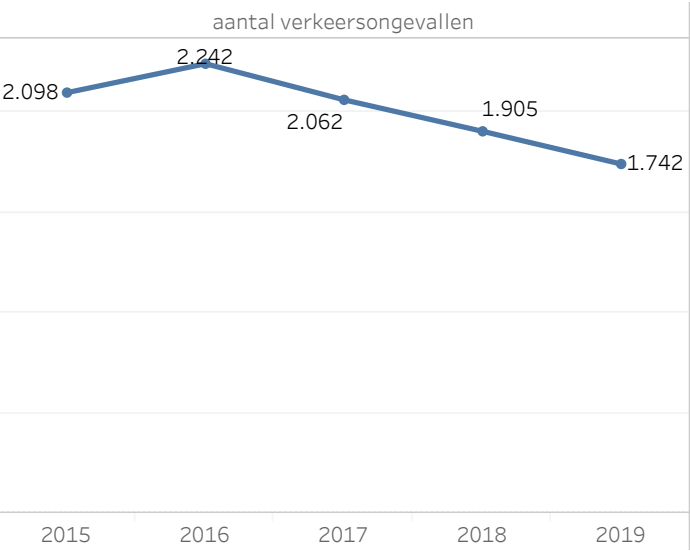
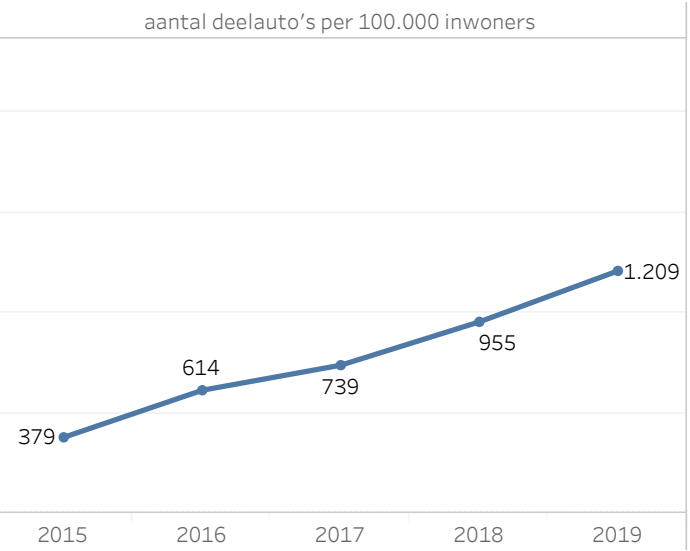






Global Goal 11 - duurzame steden en gemeenschappen  
- verkeersveiligheid en openbaar vervoer

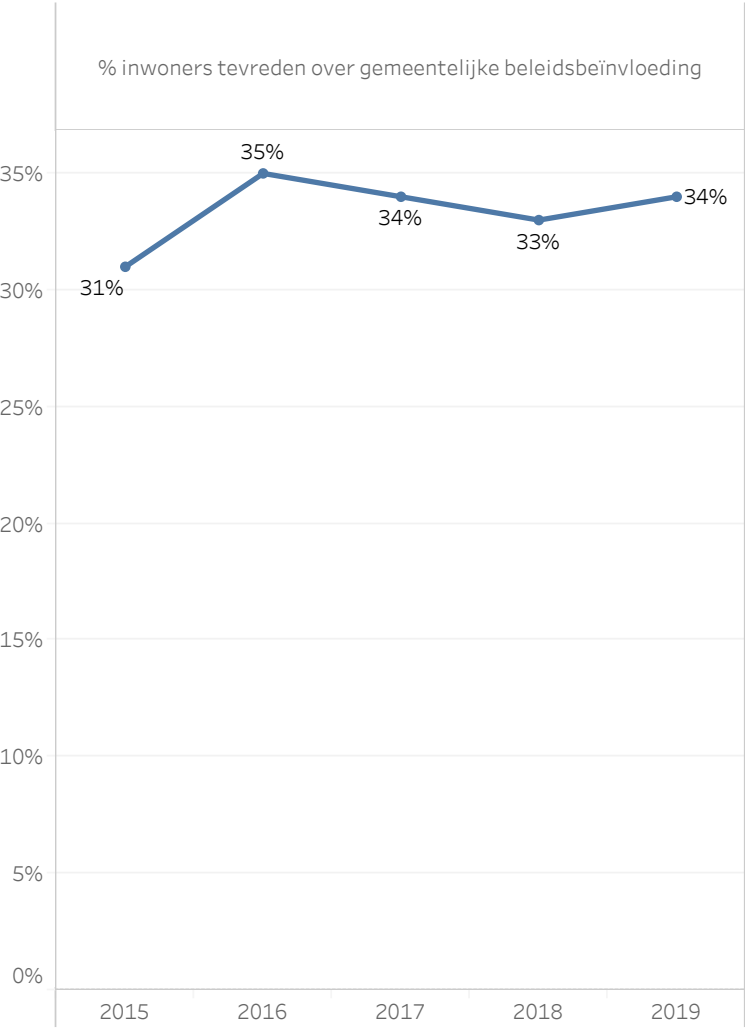
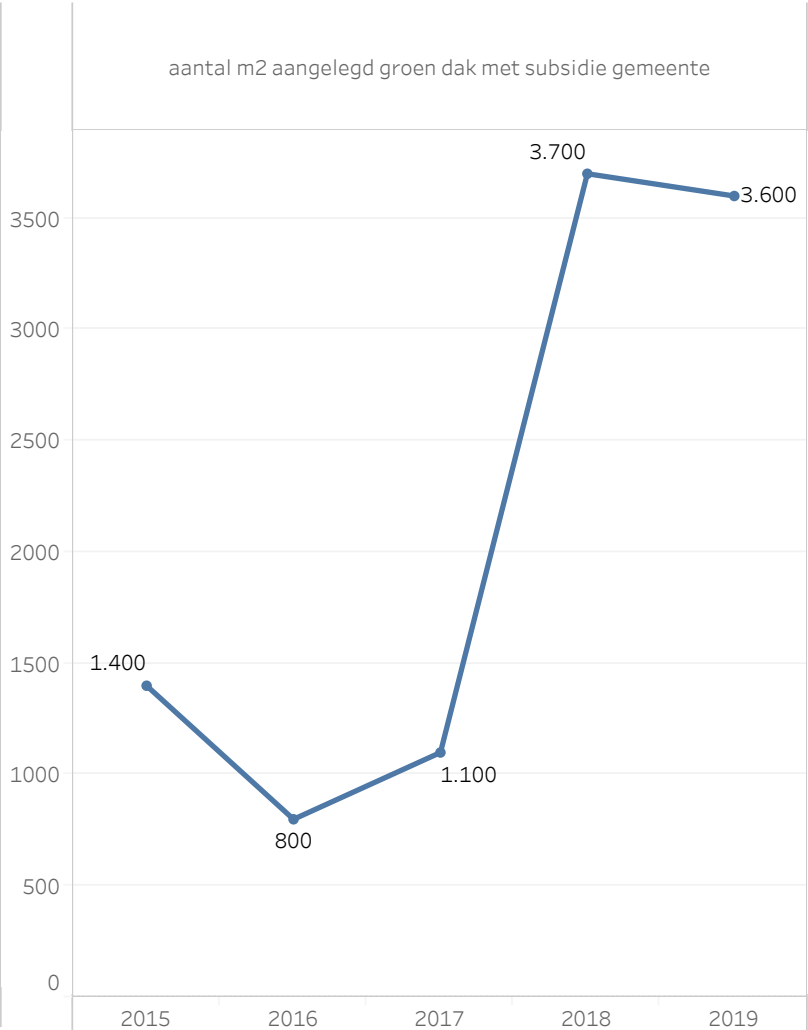
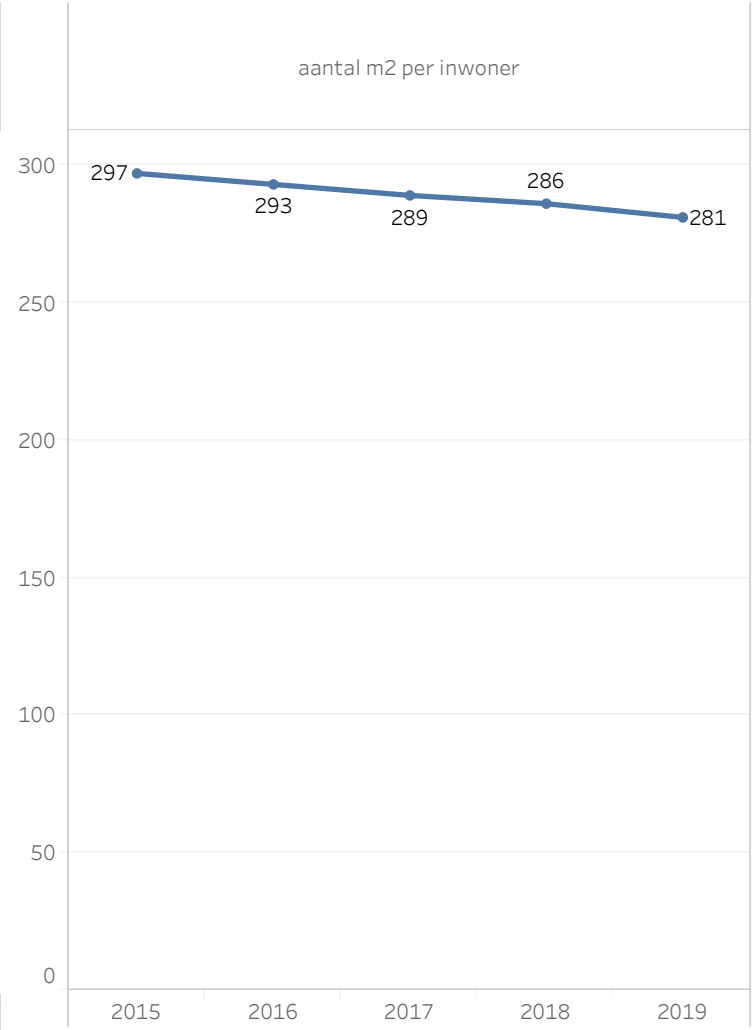
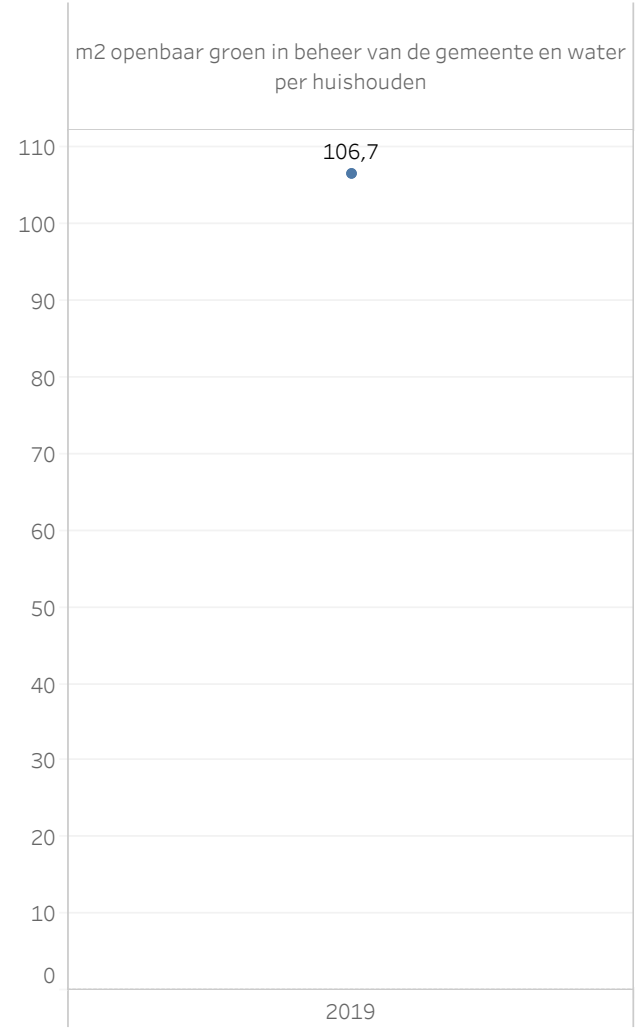
Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam.





**Global Goal 11 - duurzame steden en gemeenschappen**  
**- integrale plannen voor duurzame verstedelijking**

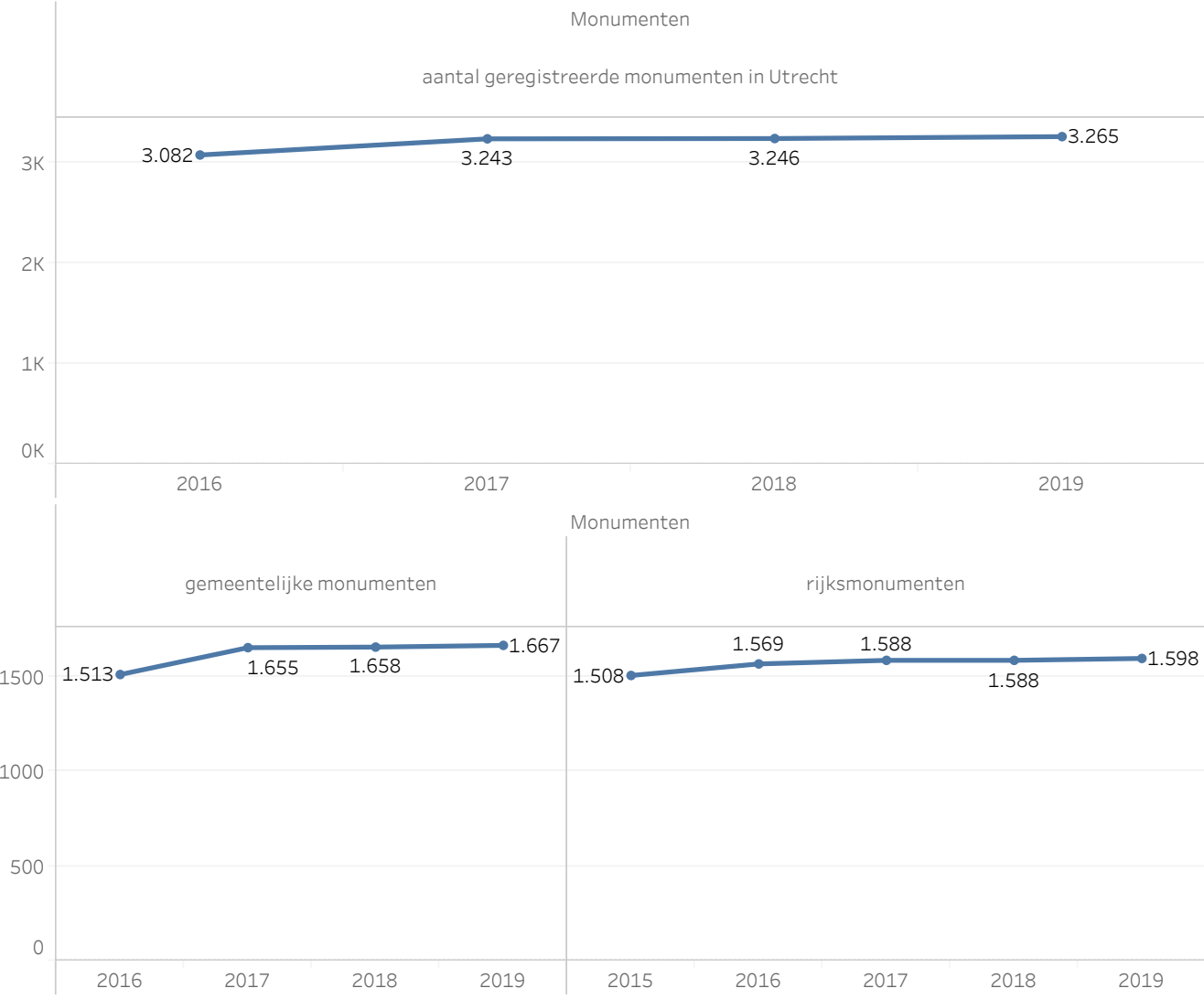
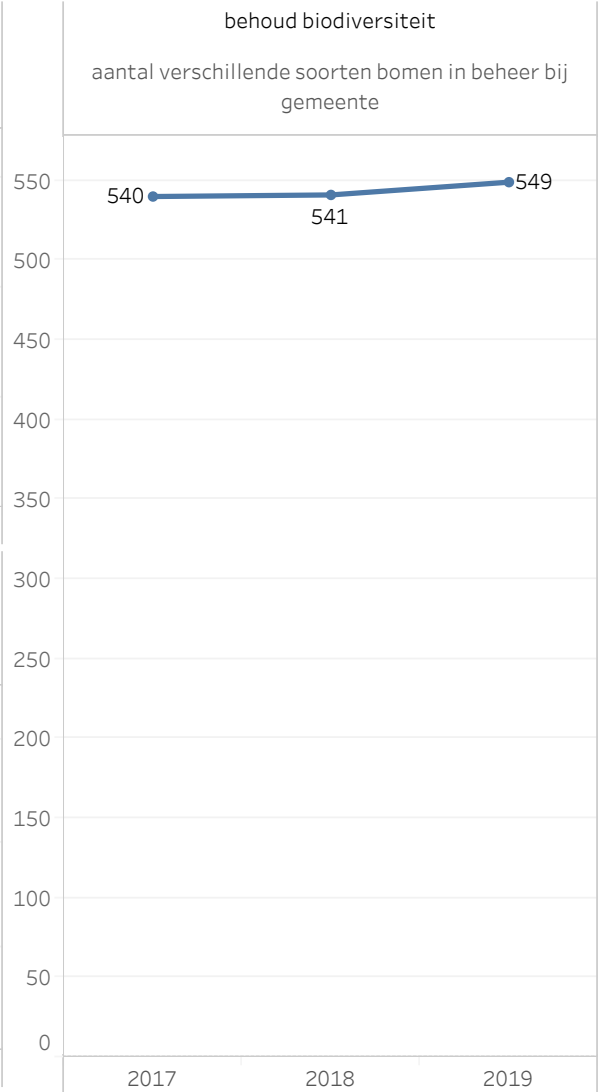
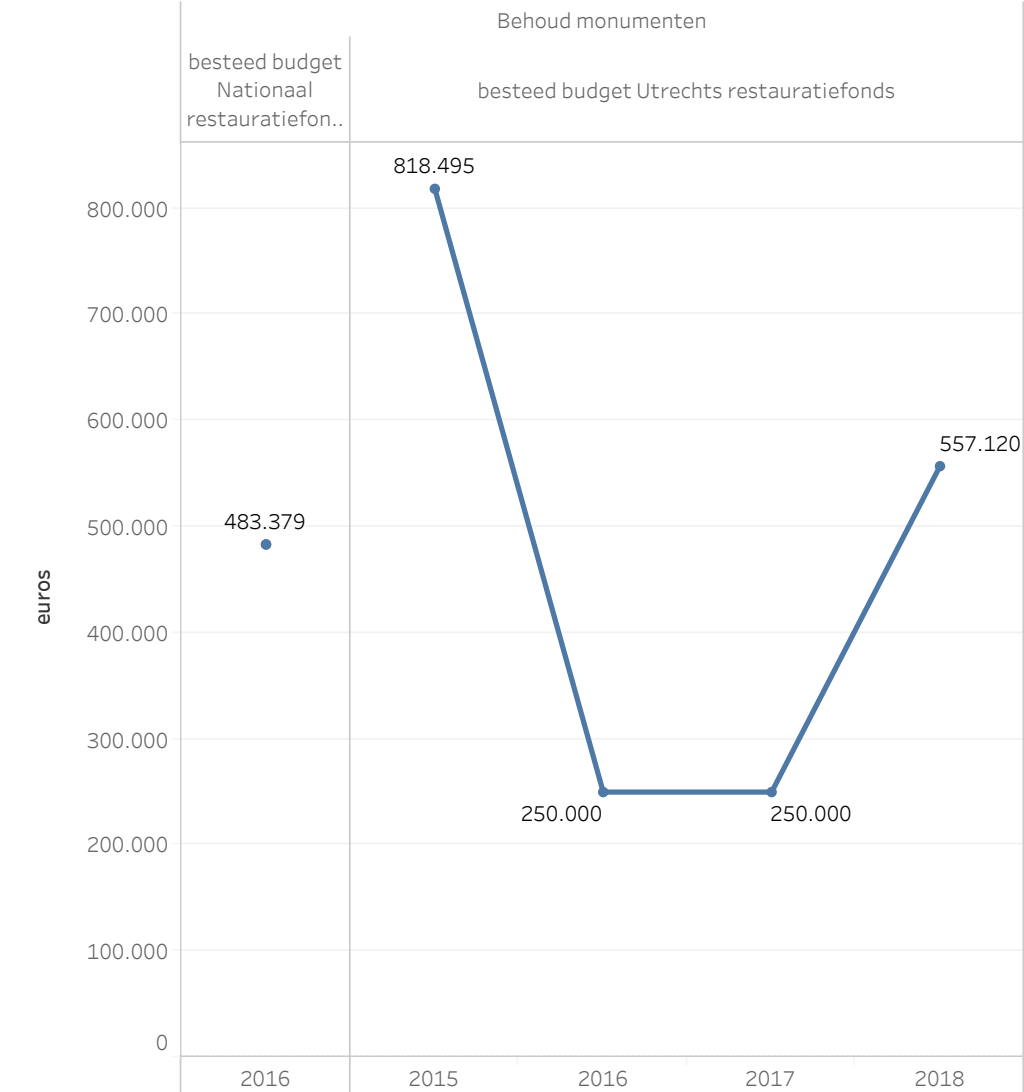
Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam.





**Global Goal 11 - duurzame steden en gemeenschappen  
- cultureel en natuurlijk erfgoed**

Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam.







**Global Goal 11 - duurzame steden en gemeenschappen  
- rampenparaatheid**

Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam.

geen indicatoren





Global Goal 11 - duurzame steden en gemeenschappen  
- milieueffect steden

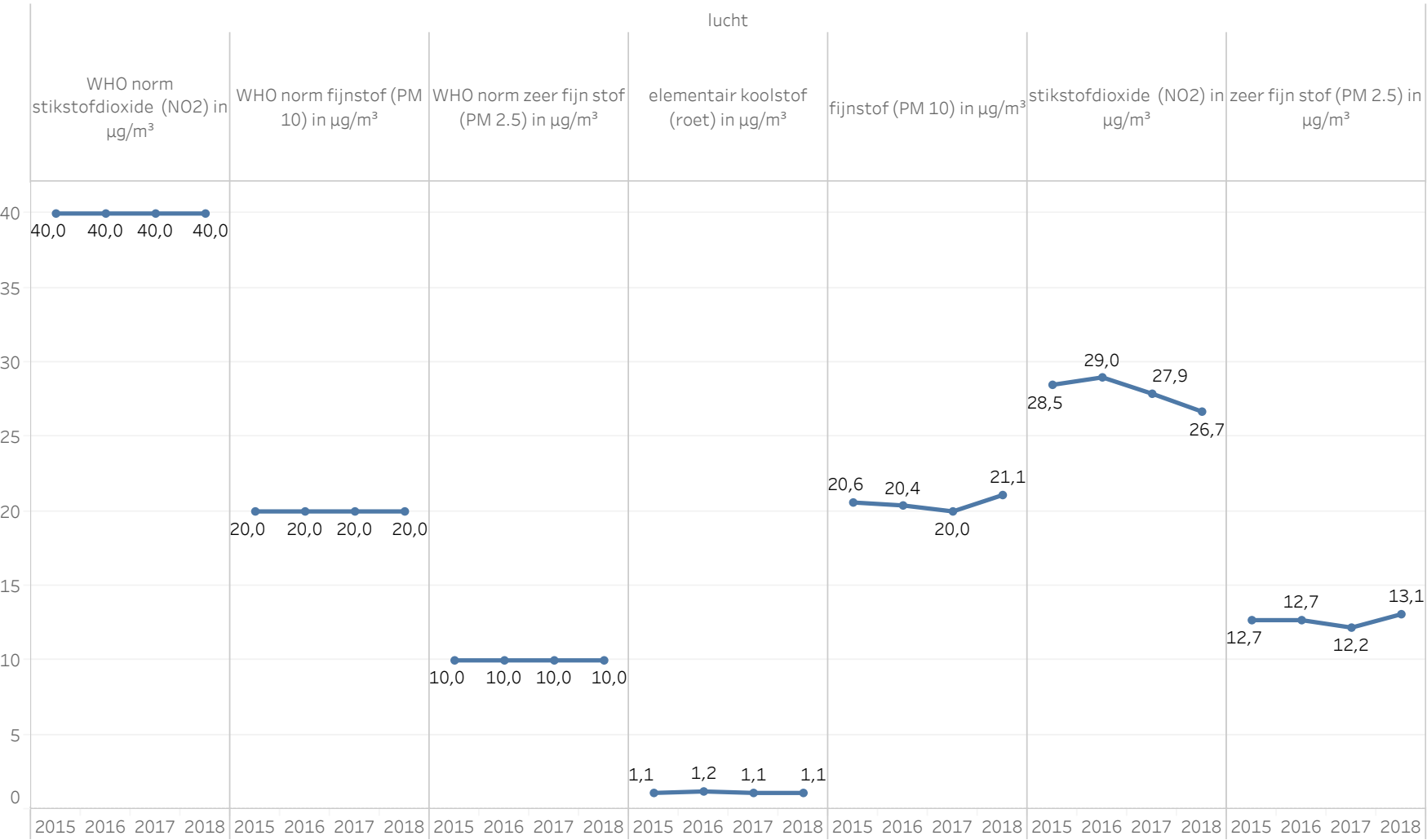
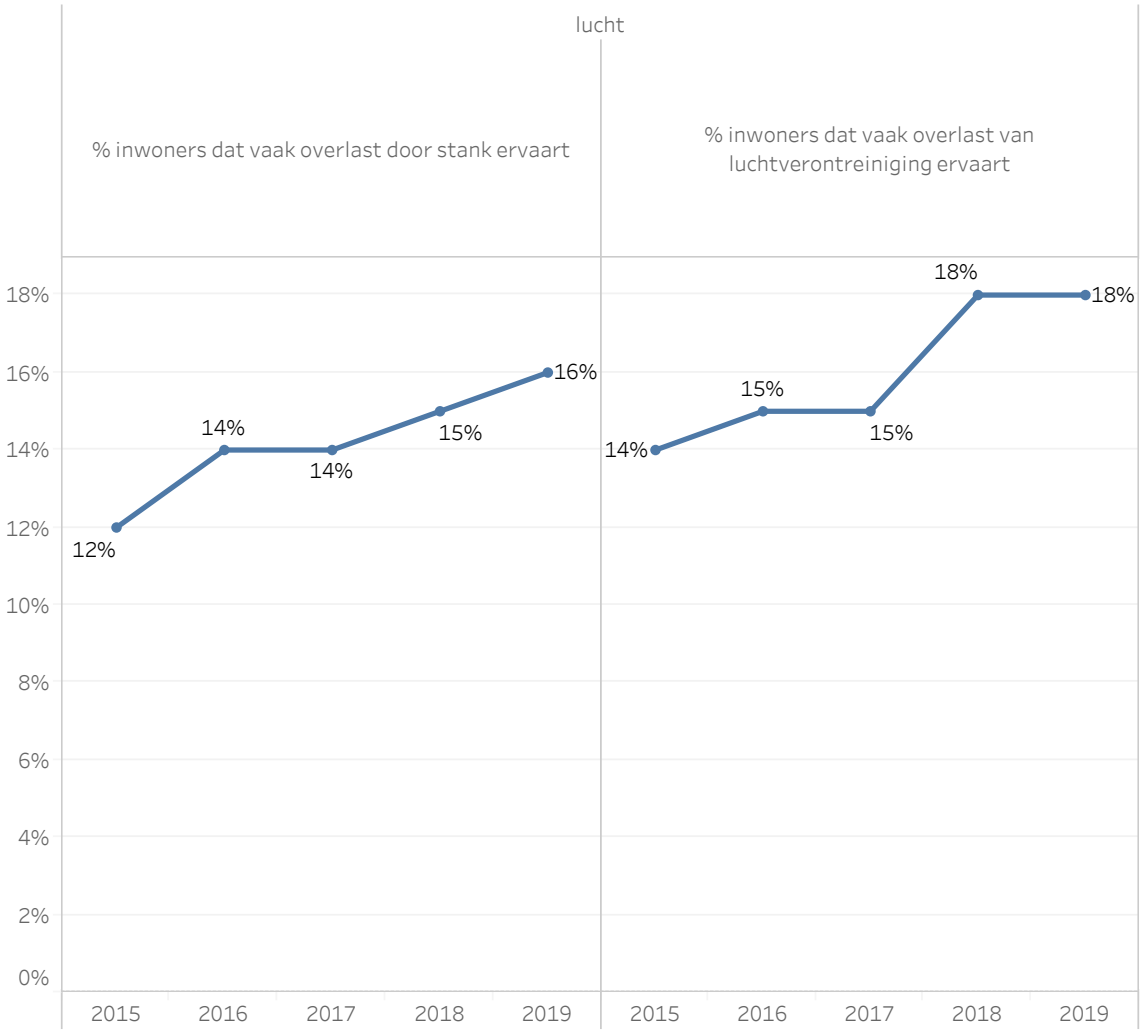
Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam.





Global Goal 11 - duurzame steden en gemeenschappen  
- milieueffect steden

Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam.

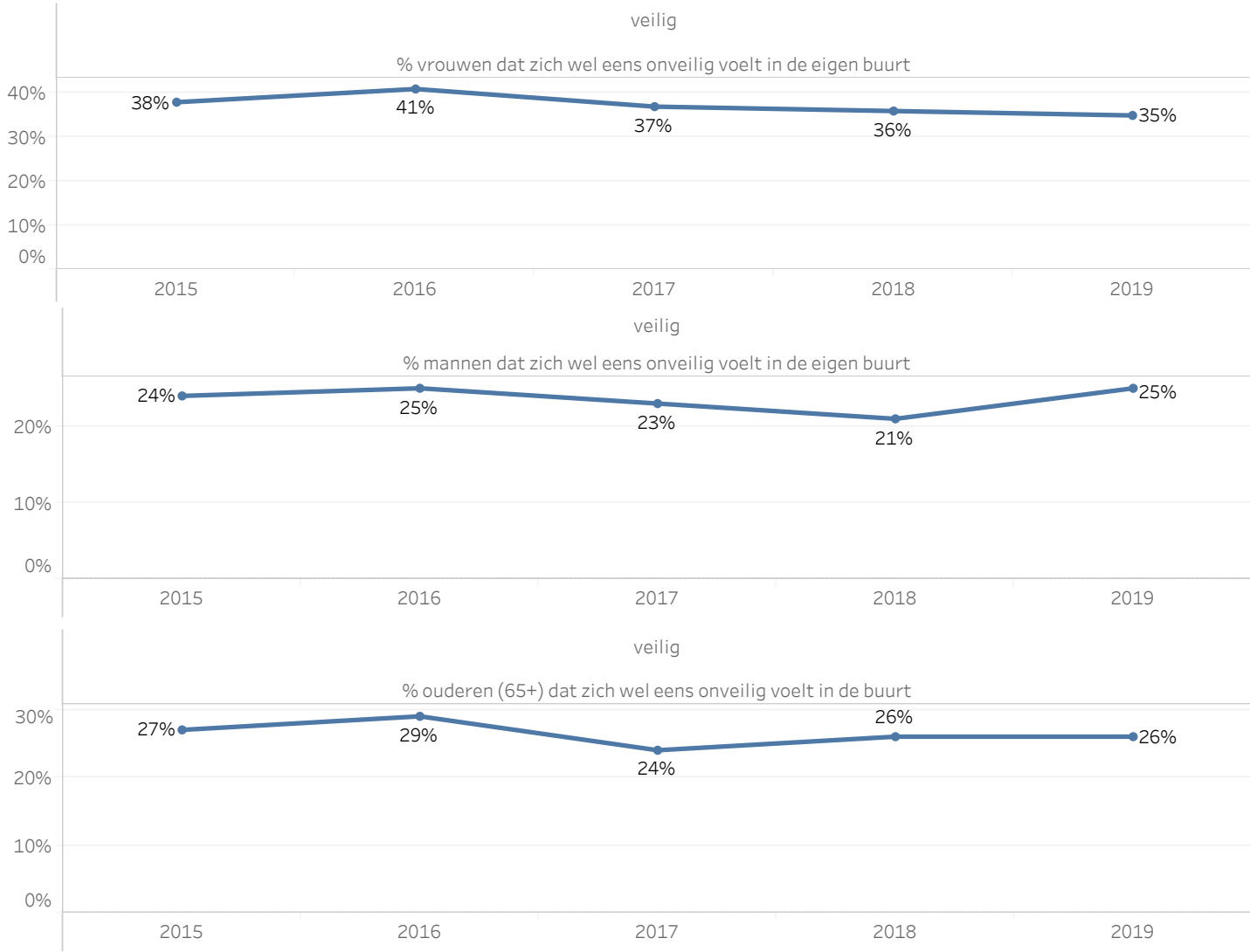
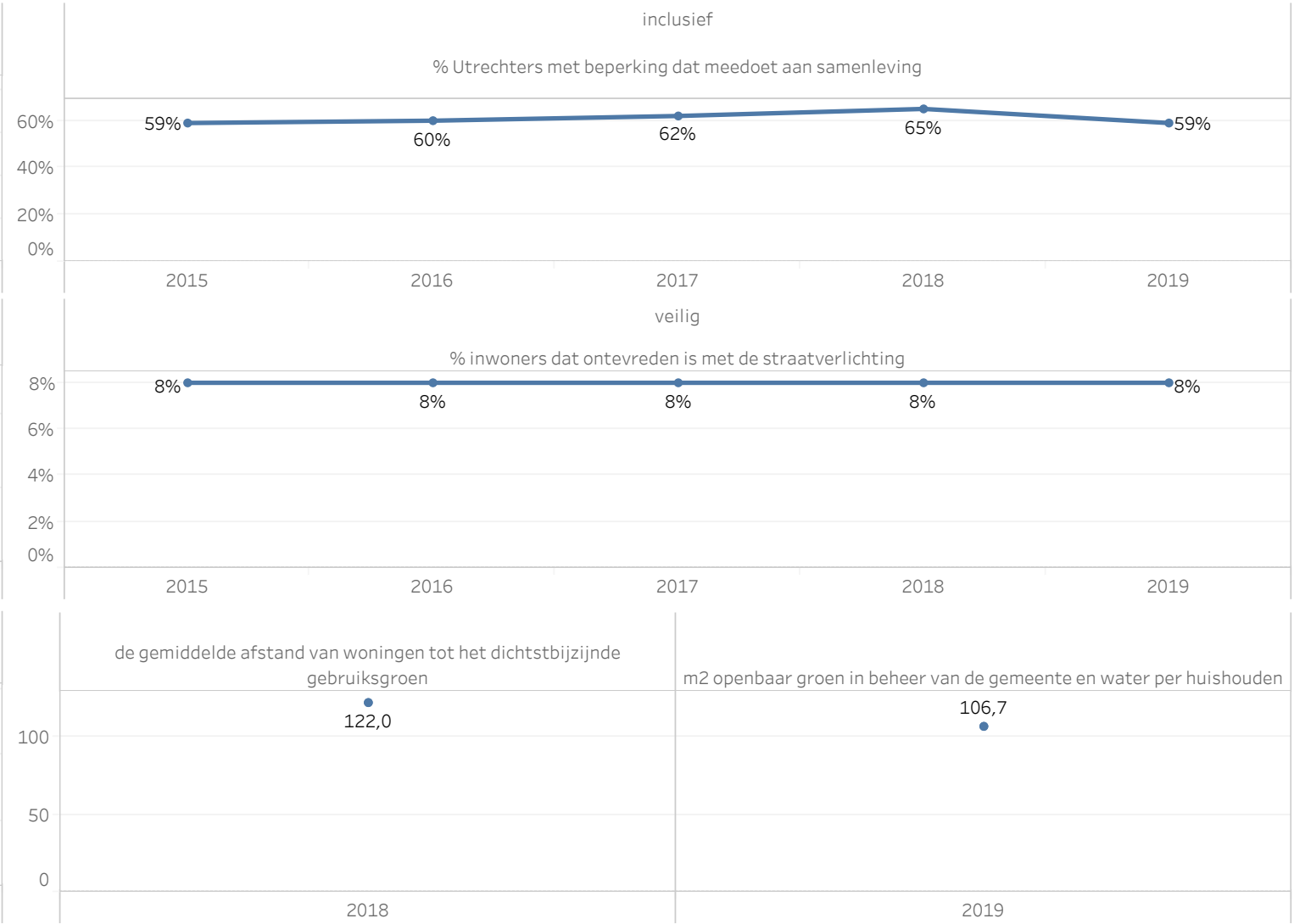






**Global Goal 11 - duurzame steden en gemeenschappen  
- groene en openbare ruimtes**

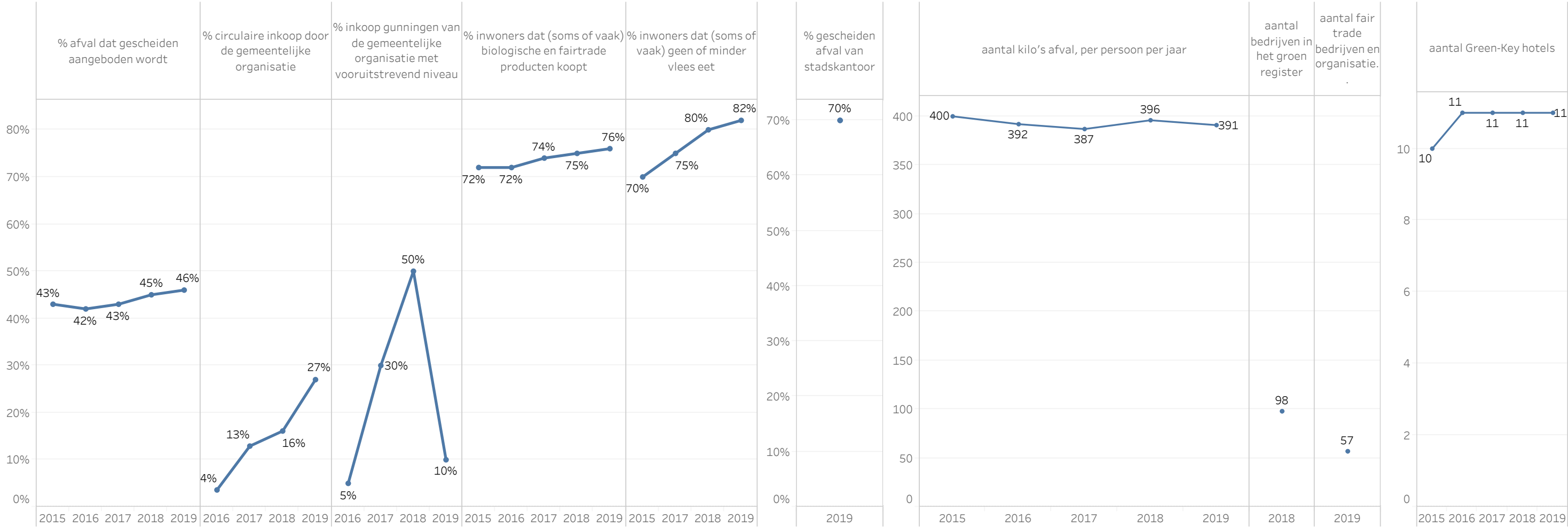
Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam.





Global Goal 12 - verantwoorde consumptie en productie

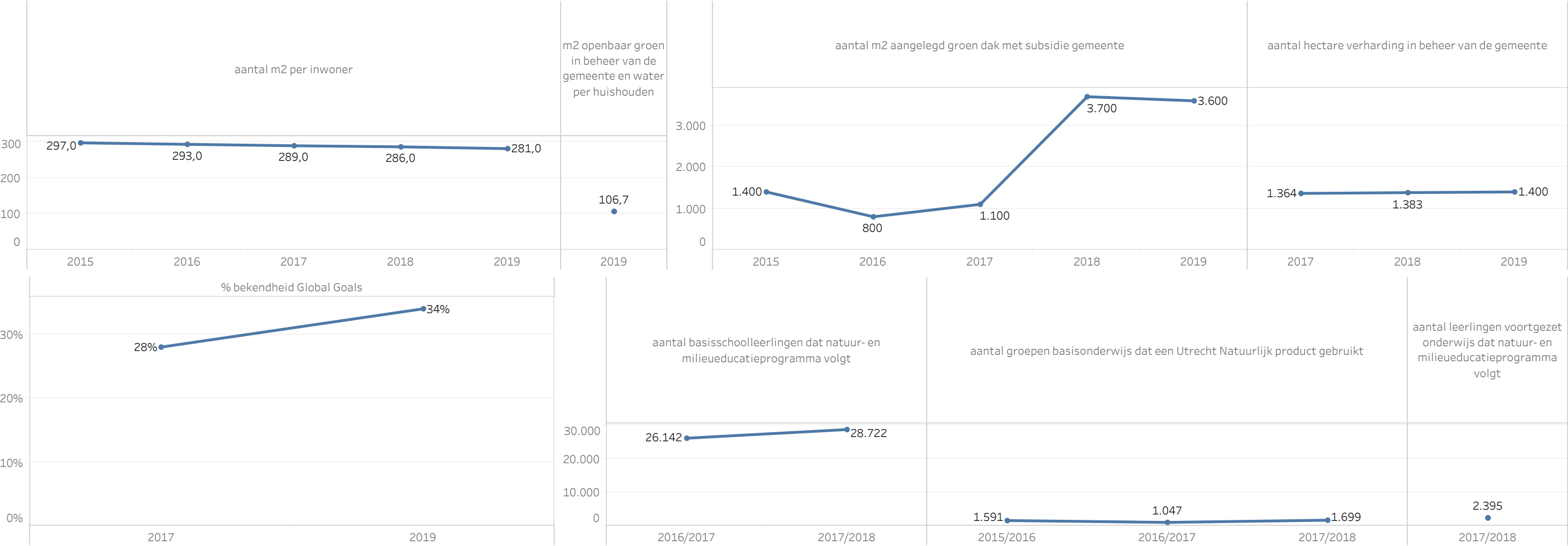
Richt zich op duurzaam beheer en efficiënt gebruik van natuurlijke hulpbronnen, duurzame praktijken bij overheidsopdrachten. En daarnaast op het tegengaan van voedselafval en -verspilling, beperken van afvalproductie via preventie en hergebruik, verantwoord beheer van afvalstoffen en terugdringen van verontreiniging.





Global Goal 13 – klimaatactie

Gaat over het verhogen van de weerbaarheid en aanpassing aan klimaatrisico's, het verbeteren van menselijke en institutionele vaardigheden voor klimaatadaptatie en mitigatie, ook in ontwikkelingslanden.







## Global Goal 14 - leven in het water

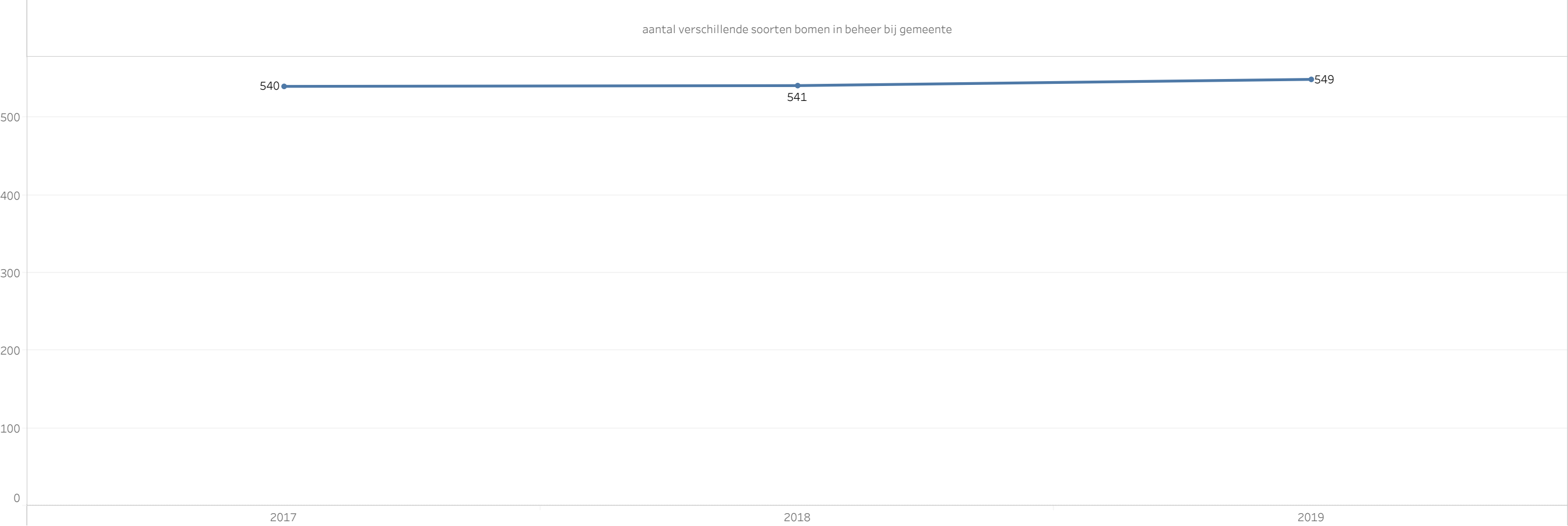
Houdt zich bezig met het tegengaan van verontreiniging veroorzaakt op land, duurzaam beheer kustecosystemen, duurzaam gebruik van maritieme hulpbronnen, en het tegengaan van overbevissing.

geen indicatoren



Global Goal 15 - leven op het land

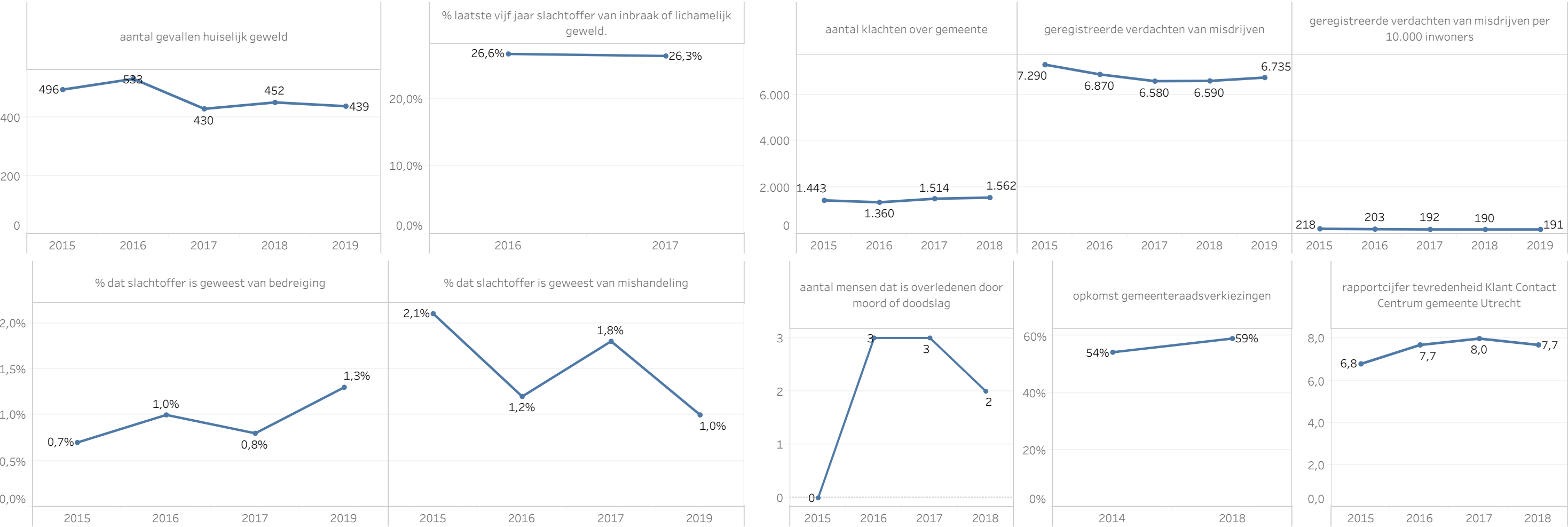
Gaat om het versterken van duurzaam gebruik van bossen, droge gebieden, biodiversiteit en het integreren van waarden van ecosystemen en biodiversiteit in nationale en lokale planning.





Global Goal 16 - vrede, veiligheid en sterke publieke diensten

Richt zich op het verminderen van alle vormen van geweld, aanpak corruptie, zorgen voor effectieve, verantwoordelijke en transparante instellingen en voor responsieve, participatieve en representatieve besluitvorming, toegang tot informatie en bescherming van vrijheden.







## Global Goal 17 - partnerschap om doelstellingen te bereiken

Richt zich op effectieve publieke, publiek-private en maatschappelijke samenwerkingsverbanden en op mondiale samenwerkingsverbanden voor duurzame ontwikkeling.

geen indicatoren

---

# Mobiel in de buurt

---

Handboek en  
inspiratiebundel voor  
vervoersinitiatieven  
voor ouderen

---

---

In samenwerking met FNO







# Inhoudsopgave

|                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| <b>Woord vooraf</b>                   | <b>3</b>  |
| <b>Ten geleide</b>                    | <b>4</b>  |
| <b>Hoe gebruikt u dit boek?</b>       | <b>5</b>  |
| <b>Verkennen</b>                      | <b>7</b>  |
| • Initiatievenoverzicht               | 8         |
| <b>Aan de slag!</b>                   | <b>29</b> |
| • Stel een plan van aanpak op         | 29        |
| • Inzicht in de behoefte              | 31        |
| • Organisatie & samenwerking          | 34        |
| • Vrijwilligers                       | 36        |
| • Begroting & financiering            | 39        |
| • Maatschappelijke meerwaarde tonen   |           |
| <b>Factsheet Buurt Mobiel</b>         | <b>42</b> |
| <b>Factsheet Dorpsauto Boerdonk</b>   | <b>43</b> |
| <b>Tips uit de praktijk</b>           | <b>45</b> |
| <b>Verantwoording &amp; dankwoord</b> | <b>47</b> |

# Woord vooraf

De meeste ouderen wonen het liefst zo lang mogelijk thuis en ook de overheid stuurt aan op grote zelfredzaamheid. Voor een groeiende groep ouderen brengt dit echter flinke uitdagingen met zich mee. Bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit. Als je wilt blijven meedoen en bewegen, maar je bent verminderd mobiel, ben je afhankelijk van anderen. Om naar buiten te gaan, bezig te blijven, nieuwe ervaringen op te doen en mensen te ontmoeten. Vervoer is een basisvoorwaarde om voorzieningen in je eigen buurt te kunnen bereiken.

Het bestaande vervoer voor ouderen die niet meer de mogelijkheid hebben om zelf auto te rijden of wat langere afstanden te lopen of te fietsen, beperkt zich meestal tot het openbaar vervoer en de regiotaxi. Een gewone bus of tram rijdt een vaste route en de halte is vaak simpelweg te ver van huis. Op de regiotaxi moet je lang wachten en deze kan niet flexibel gereserveerd worden om bijvoorbeeld even snel een boodschapje te doen. Dit beperkt de eigen regie, zelfredzaamheid en vrijheid van thuiswonende ouderen.

Met het programma Meer Veerkracht, Langer Thuis heeft FNO een bijdrage geleverd aan de landelijke beweging die de veerkracht en kwaliteit van leven van alleenstaande, zelfstandig wonende ouderen duurzaam wil verbeteren. Dit handboek is ontwikkeld door Society Impact met steun van FNO om de vele mogelijkheden voor beter ouderenvervoer meer bekendheid te geven en het ontstaan van nieuwe initiatieven aan te wakkeren.

Het handboek dient als inspiratiebron, maar biedt vooral heel concrete oplossingen voor mensen of organisaties die de mobiliteit van ouderen willen behouden en bevorderen. Wat zijn de succesvolle initiatieven op het gebied van ouderenvervoer? Wat werkt wel en wat werkt niet? Wat is ervoor nodig om soortgelijke initiatieven elders op te zetten? Met dit handboek kunt u aan de slag met de start of verduurzaming van úw initiatief.

Veel succes!

Ann Kusters  
Directeur / bestuurder  
FNO

# Ten geleide

Dit handboek is voor iedereen die ouderen wil helpen te komen waar zij willen komen. Voor mensen die op eigen titel of vanuit een organisatie een vervoersinitiatief willen opstarten en voor mensen die een bestaand vervoersinitiatief willen verduurzamen. Hopelijk bent u zo iemand!

Mobiliteit onder ouderen, een belangrijke oorzaak van verminderde zelfredzaamheid en eenzaamheid, is een thema dat nu steeds meer bekendheid krijgt. Ondanks het bestaande doelgroepenvervoer en alle regiotaxi's, seniorenbusjes, ziekenvervoer en openbaar vervoer die door het land rijden, kunnen in Nederland naar schatting zo'n 400.000 65-plussers niet komen waar ze willen komen. Hier kan en moet meer aan gedaan worden.

Om deze reden hopen FNO en stichting Society Impact u met dit handboek te helpen bij de opstart of in het verduurzamen van uw vervoersinitiatief, zodat ouderen mobiel in de buurt kunnen blijven.

In samenwerking met de ouderen, belangenorganisaties, zorginstellingen, gemeenten en ministeries selecteerden we voor u achttien bestaande initiatieven en stelden we met de initiatiefnemers hiervan vast wat belangrijke thema's, aandachtspunten en naslagwerken zijn als het aankomt op verduurzamen.

We hopen dat u nieuwe inspiratie en kennis op zult doen en wensen u veel succes en plezier met uw initiatief!

Sadik Harchaoui  
Chef de Mission  
Society Impact



# Hoe gebruikt u dit boek?

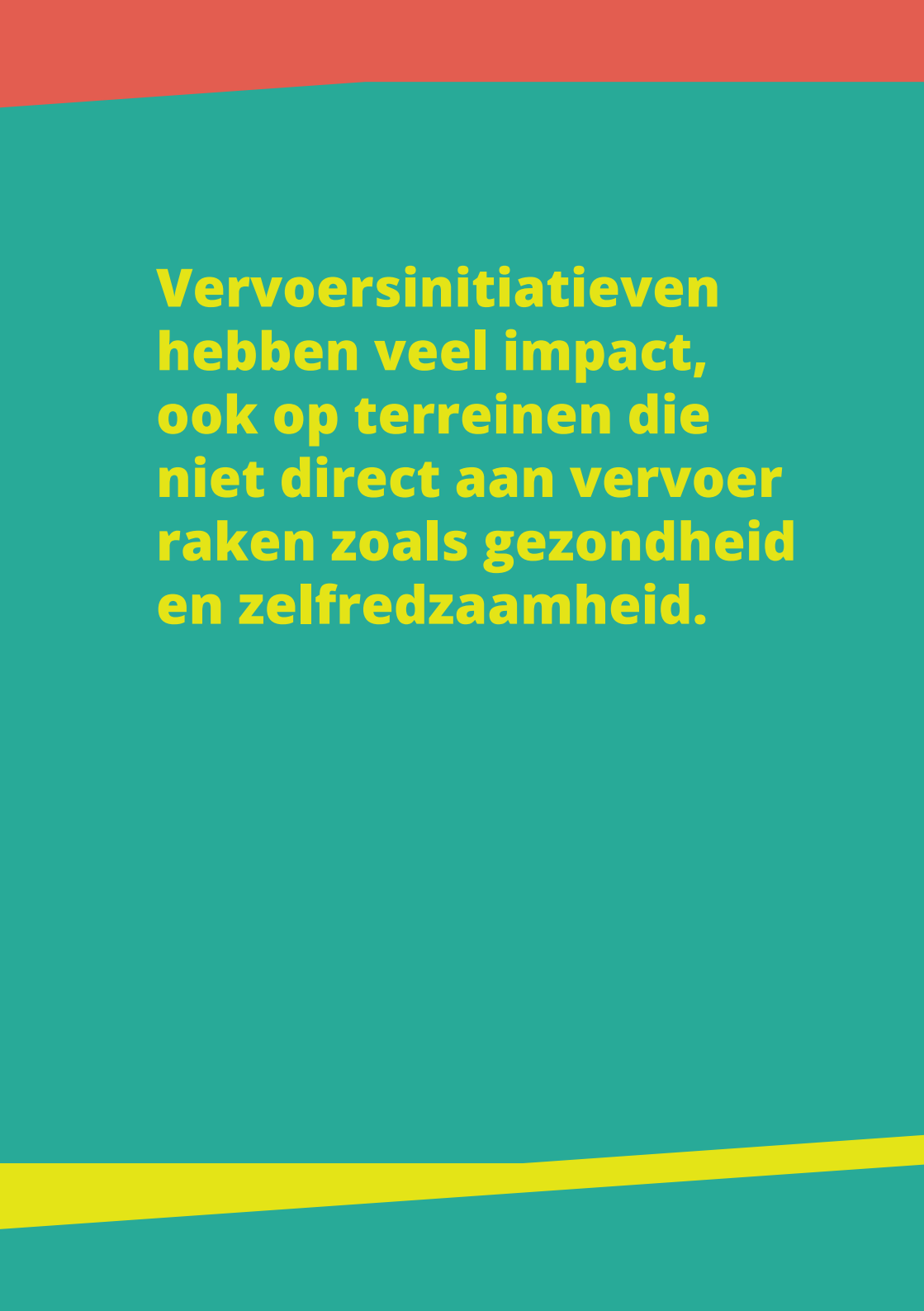
Dit handboek bestaat uit drie delen. In het eerste deel kunt u verkennen welke initiatieven al bestaan en nagaan waarin zij op elkaar en op uw eigen initiatief lijken of daarvan verschillen. Om dit verkennen zo gemakkelijk mogelijk te maken, hebben wij de initiatieven op basis van een aantal kenmerken onderscheiden en gerangschikt in een overzicht. De gekleurde kaders in de tekst gelden als extra toelichting.

Wij verwachten dat het eerste deel vooral interessant is voor mensen die geconstateerd hebben dat ouderen in hun buurt of organisatie behoefte hebben aan meer vervoer en voor mensen die net een initiatief hebben opgestart. Wellicht kunt u contact opnemen met een initiatief dat eenzelfde soort behoefte lijkt te vervullen of dat op uw eigen initiatief lijkt, om eerste ervaringen of adviezen uit te wisselen. Voor starters hebben we een concreet stappenplan toegevoegd waarin wordt uitgelegd hoe je een projectplan opzet om zo tot een vervoersinitiatief te komen.

In het tweede deel kunt u meer lezen over factoren die belangrijk zijn voor het verduurzamen van uw initiatief. In dit deel komen 'Inzicht in de behoefte', 'Organisatie & samenwerking', 'Vrijwilligers', 'Begroting & financiering' en 'Maatschappelijke meerwaarde tonen' aan bod. Per thema geven we aan waarom dit belangrijk is en vindt u handige overzichten en links naar meer informatie. Dit deel is vooral waardevol voor initiatiefnemers met een initiatief dat al loopt en waarin het voortzetten of uitbreiden extra aandacht vraagt. Onderdelen uit het tweede deel kunnen ook interessant zijn voor mensen die een initiatief opstarten. Inzicht verkrijgen in de precieze behoeften van de doelgroep, is bijvoorbeeld zowel voor het opstarten als voor het finetunen van een initiatief belangrijk, maar het aanvragen van subsidie is wellicht iets voor in een later stadium.

Het derde deel bestaat uit tips uit de praktijk. Hier vindt u een overzicht van alle tips die uit de initiatieven naar voren kwamen (met verwijzingen naar deze initiatieven) op thema. De tips komen zowel van nieuwe, als ervaren initiatiefnemers en zijn daarom voor iedereen interessant.

Meer informatie over de totstandkoming van dit handboek kunt u lezen in het hoofdstuk 'Verantwoording en dankwoord'.



**Vervoersinitiatieven  
hebben veel impact,  
ook op terreinen die  
niet direct aan vervoer  
raken zoals gezondheid  
en zelfredzaamheid.**



- 
- Initiatievenoverzicht
  - Initiatieven
-



# Verkennen

In dit eerste deel kunt u meer lezen over achttien vervoersinitiatieven die in de afgelopen jaren door heel Nederland zijn opgestart. Met behulp van de categorieën waarin we de initiatieven hebben ingedeeld, kunt u inschatten welke voorbeelden voor u interessant zijn. Verder is het goed om onderstaande te weten.

## Voor alle achttien initiatieven geldt het volgende:

- Elk initiatief is aanvullend op het bestaande aanbod van openbaar- en speciaal vervoer, omdat zij iets anders en extra's doen voor ouderen.
- De beschreven initiatieven zijn niet gestart of aangestuurd door gemeenten of andere overheidsorganisaties en maken geen gebruik van reguliere financiering voor vervoer.

## Op de volgende onderwerpen verschillen de initiatieven van elkaar:

- Lokaal versus landelijk: Sommige initiatieven zijn lokaal- andere initiatieven zijn op landelijk niveau opgestart. Lokale initiatieven kunnen meestal op meer vrijwilligers rekenen, landelijke initiatieven kunnen (vervoer)middelen effectiever inzetten.
- Eén versus meerdere partijen: Het aantal partijen dat samenwerkt in een initiatief verschilt. Als organisaties samenwerken, kunnen zij gemakkelijker faciliteiten delen, omdat elke partij (zorgorganisatie, winkel, gemeentelijke dienst of school) iets anders te bieden heeft.
- Vaste bestemming versus vrije bestemming: Initiatieven kunnen een vaste bestemming hebben (zoals in het openbaar vervoer) of de bestemming kan worden gekozen door de gebruiker (zoals bij een taxi). Dit heeft invloed op de manier van plannen en de benodigde vervoermiddelen.
- Eigen auto versus vervoer via de organisatie: De meeste initiatieven maken gebruik van auto's, die ofwel eigendom van de organisatie zijn, ofwel eigendom van de vrijwillige chauffeurs. Het voordeel van auto's die eigendom van de vrijwillige chauffeurs zijn, is dat het initiatief minder kosten maakt.
- Online planning versus telefonische planning: Sommige initiatieven plannen ritten via een App of een website. Meestal gaat het inplannen telefonisch, bijvoorbeeld via een bestaande telefooncentrale van bijvoorbeeld een zorginstelling of een taxicentrale.

# Initiatievenoverzicht

We hebben zeven kenmerken van initiatieven onderscheiden. In het overzicht vindt u deze zeven kenmerken en welke initiatieven deze kenmerken hebben.

## **Geslacht voor slechtziend/slechthorend**

|                                         |       |
|-----------------------------------------|-------|
| 1. Scootmobielpool Voor Welzijn         | p. 10 |
| 2. Zonnebloemauto                       | p. 11 |
| 4. Fietsen alle jaren                   | p. 13 |
| 5. GoOV                                 | p. 14 |
| 8. AutoMaatje                           | p. 17 |
| 11. Argos Mobiel                        | p. 20 |
| 14. Vervoersdienst Welzijn Scheveningen | p. 23 |
| 16. Wijkmobiel                          | p. 25 |
| 17. Dorpsauto Boerdonk                  | p. 26 |
| 18. Buurt Mobiel                        | p. 27 |

## **Slecht ter been**

|                                         |       |
|-----------------------------------------|-------|
| 1. Scootmobielpool Voor Welzijn         | p. 10 |
| 2. Zonnebloemauto                       | p. 11 |
| 3. De BoodschappenPlusBus               | p. 12 |
| 7. iYYo's Middelburg en Vlissingen      | p. 16 |
| 11. Argos Mobiel                        | p. 20 |
| 14. Vervoersdienst Welzijn Scheveningen | p. 23 |

## **Technologische oplossing**

|                           |       |
|---------------------------|-------|
| 3. De BoodschappenPlusBus | p. 12 |
| 5. GoOV                   | p. 14 |
| 15. Samobiel              | p. 24 |

## **Opschaalbaar bestaand concept**

|                                         |       |
|-----------------------------------------|-------|
| 1. Scootmobielpool Voor Welzijn         | p. 10 |
| 2. Zonnebloemauto                       | p. 11 |
| 3. De BoodschappenPlusBus               | p. 12 |
| 4. Fietsen alle jaren                   | p. 13 |
| 5. GoOV                                 | p. 14 |
| 8. AutoMaatje                           | p. 17 |
| 9. Stumobiel                            | p. 18 |
| 12. Seniorenbus Vught                   | p. 21 |
| 13. Buurautoplus                        | p. 22 |
| 14. Vervoersdienst Welzijn Scheveningen | p. 23 |
| 18. Buurt Mobiel                        | p. 27 |

## Landelijk gebied/krimpregio's

|                                    |       |
|------------------------------------|-------|
| 6. Emté-autootje                   | p. 15 |
| 7. iYYo's Middelburg en Vlissingen | p. 16 |
| 8. AutoMaatje                      | p. 17 |
| 12. Seniorenbus Vught              | p. 21 |
| 15. Samobiel                       | p. 24 |
| 17. Dorpsauto Boerdonk             | p. 26 |
| 18. Buurt Mobiel                   | p. 27 |

## Samenwerking

|                                         |       |
|-----------------------------------------|-------|
| 1. Scootmobielpool Voor Welzijn         | p. 10 |
| 3. De BoodschappenPlusBus               | p. 12 |
| 6. Emté-autootje                        | p. 15 |
| 7. iYYo's Middelburg en Vlissingen      | p. 16 |
| 9. Stumobiel                            | p. 18 |
| 10. Verbindend Vervoer Oisterwijk       | p. 19 |
| 11. Argos Mobiel                        | p. 20 |
| 13. Buurautoplus                        | p. 22 |
| 14. Vervoersdienst Welzijn Scheveningen | p. 23 |
| 16. Wijkmobiel                          | p. 25 |

## Actieve rol doelgroep

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| 6. Emté-autootje                  | p. 15 |
| 9. Stumobiel                      | p. 18 |
| 10. Verbindend Vervoer Oisterwijk | p. 19 |
| 11. Argos Mobiel                  | p. 20 |
| 12. Seniorenbus Vught             | p. 21 |
| 13. Buurautoplus                  | p. 22 |
| 17. Dorpsauto Boerdonk            | p. 26 |
| 18. Buurt Mobiel                  | p. 27 |

 Geschikt voor slechtziend/slechthorend

 Actieve rol doelgroep

 Slecht ter been

 Opschaalbaar bestaand concept

 Landelijk gebied/krimpregio's

 Technologische oplossing

 Samenwerking





# 1. Scootmobielpool Voor Welzijn



Welzijnsorganisatie Xtra Welzijn



zomer 2016



De zelfredzaamheid van de bewoners vergroten, met of zonder indicatie, in twee Haagse wijken.



Den Haag (stadsdelen Haagse Hout en Centrum). Mariahoeve heeft 37 leden en gemiddeld 4,5 uitlenen per dag; Schilderswijk/Centrum heeft 42 leden en gemiddeld 7 uitlenen per dag.



Gratis



[www.voorwelzijn.nl/ouderen/scootmobiel-pool](http://www.voorwelzijn.nl/ouderen/scootmobiel-pool)

## Gratis scootmobielen voor iedereen

Xtra Welzijn, een welzijnsorganisatie in Den Haag, heeft een scootmobielpool opgezet om ouderen of anderen die (tijdelijk) slecht ter been zijn zelfredzamer te maken. Wijkbewoners hoeven hiervoor geen Wmo-indicatie te hebben, de scootmobielen zijn voor iedereen met een pasje gratis toegankelijk. Mensen krijgen hun pasje na een intakegesprek en een met succes afgelegde rijvaardigheidstest. De scootmobielen zijn telefonisch te reserveren. Mensen die het niet lukt om hun scootmobiel zelf op te halen, kunnen een beroep doen op een speciale brengservice. De eerste pilot in Mariahoeve startte in de zomer van 2016 met vier scootmobielen en is wegens succes uitgebreid naar zes. Daarna is het project ook met succes opgezet in de Schilderswijk.

Ouderen krijgen meer bewegingsvrijheid en zijn mobieler: ze kunnen gratis op weg en zijn niet afhankelijk van een chauffeur. In het stadsdeel Centrum lenen mensen de scootmobielen vaak voor korte perioden. In Mariahoeve liggen de meeste voorzieningen verder weg, waardoor scootmobielen vaak voor een hele dag of weekend worden geleend.

## Samenwerking met gemeente

De gemeente Den Haag subsidieert het project volledig. De scootmobielpool bespaart de gemeente veel geld: Mensen doen nu minder vaak een beroep op de Wmo en schaffen minder snel een scootmobiel aan. De centrale die voorziet in de uitlening werkt samen met twee andere sociale initiatieven. Vrijwilligers worden zo efficiënter ingezet. Verder lopen het onderhoudscontract en de verzekering via de gemeente, waardoor de verzekeringspremie lager uitvalt.



## 2. Zonnebloemauto



Vereniging de Zonnebloem en plaatselijke afdelingen



2014



Speciale vervoersmogelijkheden bieden voor rolstoelgebruikers.



45 locaties in Nederland. In 2017 waren Zonnebloemauto's 2.841 keer verhuurd, waarbij 64 keer een vrijwilliger werd ingezet.



€ 40,- per dag, waarbij de eerste 100 km zijn inbegrepen. Daarna €0,20 per km (excl. brandstofkosten). Daarnaast moet de gebruiker om de Zonnebloemauto te kunnen huren een pas bestellen die €10,- kost.



[www.zonnebloem.nl/zonnebloemauto](http://www.zonnebloem.nl/zonnebloemauto) | [danielle.groten@zonnebloemauto.nl](mailto:danielle.groten@zonnebloemauto.nl)

### Auto's voor rolstoelgebruikers

De Zonnebloemauto is een initiatief van Vereniging de Zonnebloem, die al sinds 1949 bestaat. De stichting heeft 1.209 plaatselijke afdelingen met ruim 41.000 actieve vrijwilligers. Vanuit de overtuiging dat iedereen op pad zou moeten kunnen, verhuurt Vereniging de Zonnebloem sinds 2014 auto's waarin mensen ook hun rolstoel kunnen meenemen. Voor de autoverhuur heeft de Zonnebloem een partnerschap gesloten met Welzorg. Welzorg is een specialist in mobiliteitshulpmiddelen, autoaanpassingen en het verbeteren van toegankelijkheid.

Mensen kunnen de Zonnebloemauto's telefonisch reserveren. Voorwaarden zijn dat de gebruiker in het bezit is van een Zonnebloempas (die telefonisch of via de website aangevraagd kan worden) en dat hij of zij afhankelijk is van een rolstoel of scootmobiel. In de auto is plaats voor een rolstoel en drie of vier personen. De bediening van de Zonnebloemauto is niet aangepast aan minder validen, waardoor gebruikers afhankelijk zijn van een chauffeur. Hiervoor kunnen zij een beroep doen op vrijwillige chauffeurs.

### Cofinanciering

De huurprijs van de Zonnebloemauto is niet toereikend om het project te financieren. De vereniging moet dus gebruikmaken van cofinanciering, wat geen gemakkelijke opgave is. Inmiddels kan de Zonnebloemauto rekenen op de steun van 524 structurele donateurs (het aantal eind 2017) en subsidies van vermogensfondsen en bedrijven.



### 3. De BoodschappenPlusBus



Nationaal Ouderenfonds en lokale partners



2006



Het versterken van het sociale netwerk van ouderen en zo bijdragen aan het voorkomen van sociaal isolement.



90 locaties in Nederland. In 2017 namen 25.000 ouderen deel aan een van de activiteiten van het project. Vrijwilligers verzorgen de ritten.



€ 3,- voor een retour (excl. kosten voor de activiteit). De kosten kunnen per locatie verschillen, afhankelijk van de bestemming en het programma.



[www.ouderenfonds.nl/activiteiten/bus](http://www.ouderenfonds.nl/activiteiten/bus)

#### Vervoer gecombineerd met activiteiten

Veel ouderen kiezen alleen voor het openbaar vervoer of de regiotaxi als het echt niet anders kan. De onvoorspelbare en soms lange wachttijden en de beperkte toegankelijkheid vormen vaak een drempel, waardoor ze weinig de deur uit komen. De BoodschappenPlusBus biedt vervoer aan in combinatie met een sociale activiteit. Ouderen komen het huis weer uit en ontmoeten bovendien mensen die in eenzelfde situatie zitten, waardoor nieuwe vriendschappen kunnen ontstaan.

Ouderen kunnen zich telefonisch of via internet opgeven voor verschillende activiteiten. De bestemmingen van de BoodschappenPlusBus variëren van uitjes tot boodschappen doen; dit wordt lokaal bepaald. Er zijn vrijwilligers aanwezig voor begeleiding en hulp. De inzet van de BoodschappenPlusBus is flexibel, dit betekent dat het aanbod aan bestemmingen wordt afgestemd op de wensen van ouderen. Niet alle wensen zijn te vervullen. Zo is de BoodschappenPlusBus minder geschikt voor korte, individuele ritten.

#### Lokale initiatieven met landelijke steun

Lokale initiatiefnemers van de BoodschappenPlusBus ontvangen steun van het Nationaal Ouderenfonds. Naast financiering in het eerste jaar, biedt het fonds advies over fondsenwerving, sponsoring, evaluatie en strategieontwikkeling. De snelle uitbreiding en de vele gebruikers tonen aan dat de BoodschappenPlusBus uitstekend aansluit bij de behoefte van ouderen aan vervoer en sociale contacten. In 2012 reden er 62 bussen, in 2017 waren dit er al 87.



## 4. Fietsen alle jaren



Fietzersbond en lokale initiatieven door vrijwilligers



2015 (Nijmegen), 2016 (landelijk)



Ouderen uit hun isolement halen door ze mobiel te maken en herinneringen op te halen.



21 locaties in Nederland met in totaal 25 riksja's



Gratis



[www.fietsenallejaren.nl](http://www.fietsenallejaren.nl) | [fietsenallejaren@fietzersbond.nl](mailto:fietsenallejaren@fietzersbond.nl)  
(contactpersoon: Arjen Klinkenberg)

### Samen fietsen en herinneringen delen

Ouderen die niet meer kunnen fietsen worden door vrijwilligers rondgefietst in hun eigen wijk of regio. Op deze manier komen ouderen weer buiten en kunnen zij verhalen en herinneringen delen met anderen. Ze krijgen het gevoel van 'de wind door de haren' weer terug. Het is de bedoeling dat de fietstochten sociale interactie stimuleren. Het gaat dus niet om een praktisch vervoersinitiatief, maar om een initiatief dat zowel de ouderen als de vrijwilligers bijzondere ervaringen oplevert.

Het initiatief maakt gebruik van riksja's: een fiets met twee zitplaatsen voorop. Doordat de fietsen elektrisch zijn en een lage instap hebben, is het voor veel mensen mogelijk om vrijwilliger te worden. Het initiatief is afkomstig uit Denemarken en is inmiddels in verschillende Europese landen een succes. De Fietzersbond biedt nieuwe vestigingen een startpakket aan met daarin onder andere de riksja's, onderhoud, vrijwilligerstraining, marketing, een boekingssysteem en advies over fondsenwerving en bedrijfsvoering. In drie jaar tijd zijn er ruim twintig locaties opgezet en er komen maandelijks nieuwe geïnteresseerden bij.

### Lage investeringskosten

Het vaste format, de ondersteuning vanuit de Fietzersbond en het feit dat het format niet locatiegebonden is, maken het project geschikt voor opschaling. Lokale partners hoeven weinig te investeren, behalve de aanschaf van het startpakket en de bijbehorende jaarlijkse kosten. De Fietzersbond raadt elke locatie aan een stichting op te richten, om de verzekering van de ouderen en vrijwilligers te borgen.





## 5. GoOV



GoOV BV: Pilot voor ouderen



november 2018



Bevorderen van de mobiliteit van ouderen door het vergemakkelijken van het gebruik van het openbaar vervoer.



Pilot in Rotterdam en daarnaast op 30 locaties in Nederland.



Gratis



[www.go-ov.nl](http://www.go-ov.nl) (contactpersoon: Lars Nieuwenhoff)

### Technologisch hulpmiddel

De GoOV-app is een technologisch hulpmiddel dat mensen helpt zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen. De app biedt niet alleen begeleiding van deur tot deur, maar bevat ook een GoOV-Hulplijn, voor als iemand in een onbekende of moeilijke situatie terechtkomt. De GoOV-app kost gebruikers niets; de kosten worden betaald door zorgorganisaties of gemeenten. Voor hen zijn er eenmalige kosten voor de startfase en vervolgens een bedrag per maand, onafhankelijk van het aantal reizen.

De GoOV app wordt al in meer dan dertig gemeenten gebruikt door jongeren en volwassenen met een verstandelijke beperking. De pilot voor ouderen wordt, in samenwerking met de gemeente, in de regio Rotterdam uitgevoerd. In deze pilot leren dertig ouderen die afhankelijk zijn van de regiotaxi om met het openbaar vervoer te reizen, met behulp van de app.

### Bestaand aanbod beter benutten

Ouderen worden mobieler doordat ze het bestaande openbaarvervoeraanbod (beter) leren te benutten. Deze aanpak werkt vooral goed voor mensen die begeleiding nodig hebben in het openbaar vervoer en voor wie reizen anders te ingewikkeld is.



## 6. Emté-autootje



Emté-supermarkten (Oostkapelle, Serooskerke en Zoutelande) en DAM Nederland september 2016 - februari 2017



Ouderenvervoer bieden naar de supermarkt en andere locaties (zoals de huisarts, apotheek of wijkvereniging).



Walcheren. De chauffeurs zijn mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Orionis Walcheren begeleidt hen via een werkervaringsplaats of werkleertraject naar regulier werk. De meeste klanten maakten wekelijks gebruik van de dienst.



€ 1,- voor afstanden tot 3 km en € 2,- voor afstanden van 3-6 km.



[www.dam-nederland.nl](http://www.dam-nederland.nl) | [info@dam-nederland.nl](mailto:info@dam-nederland.nl)

### Maatschappelijk doel en financieel voordeel

Drie supermarkteigenaren van Emté zochten naar een manier om de toenemende eenzaamheid onder ouderen tegen te gaan. Ze merkten dat veel ouderen niet meer naar hun supermarkt kwamen en startten met het Emté-autootje, een elektrische brommobiel waarmee de ouderen mobiel konden blijven. Naast de maatschappelijke winst zou het de ondernemers ook financieel voordeel opleveren; de ouderen zouden immers weer bij Emté kunnen komen winkelen. DAM Nederland zorgde voor het autootje en de chauffeurs. De chauffeurs kwamen via de sociale dienst Orionis Walcheren en werkten als tegenprestatie voor hun uitkering, met oog op re-integratie op de arbeidsmarkt.

Het leek een veelbelovend en opschaalbaar project, maar na een half jaar moest het project worden beëindigd, omdat de auto door te weinig ouderen werd gebruikt. Hierdoor waren de exploitatiekosten te hoog.

### Onvoldoende onder de aandacht

Veel ouderen kenden het Emté-autootje wel, maar wisten niet dat deze dienst speciaal voor hen was bedoeld. Ze dachten dat het om een boodschappenbezorgservice ging en begrepen niet dat ze zelf opgehaald en weer thuisbracht zouden worden. Het doel en de opzet van het project waren waarschijnlijk onvoldoende onder de aandacht gebracht. Veel ouderen vonden het bovendien lastig om zelfstandig gebruik te maken van het initiatief, omdat ze gewend waren aan hulp van familie, vrienden of vanuit de kerk.



## 7. iYYo's Middelburg en Vlissingen



DAM Nederland, Noot en Orionis Walcheren



zomer 2018



Clënten van zorginstellingen een betaalbare en schaalbare vervoersoplossing bieden, met maximale benutting van capaciteit en inzet van chauffeurs uit een leerwerktraject.



Middelburg en Vlissingen, van de thuislocatie naar een dagopvang. 1490 Personen vervoerd in augustus 2018, met inzet van vier iYYo-autootjes (elektrische brommobielen).



Afhankelijk van het aantal kilometers.



[www.dam-nederland.nl](http://www.dam-nederland.nl) | [noot.nl](http://noot.nl) | [www.orioniswalcheren.nl](http://www.orioniswalcheren.nl)

### Bundeling passagiers

Dagelijks vervoeren de zorginstellingen SVRZ (ouderenzorg), Arduin (gehandicaptenzorg) en Orionis Walcheren (mindervalide socialewerkplaatsmedewerkers) hun cliënten van en naar werk of dagbesteding. Voorheen reden halfvolle taxi's en bussen naar dezelfde locaties. Tegenwoordig worden elektrische iYYo-autootjes van DAM ingezet. Deze rijden de reguliere routes en voorkomen dat taxi's en bussen zonder passagiers rijden. Bij de iYYo-autootjes is vanwege de kleinschaligheid en overzichtelijkheid meer ruimte voor persoonlijk contact en voor de wensen van de gebruikers. Zij stellen deze extra aandacht zeer op prijs. Chauffeurs vanuit een leer-werktraject via Orionis Walcheren verzorgen de ritten, waardoor de ritten goedkoper uitvallen. De chauffeurs kunnen binnen zes tot negen maanden uitstromen naar een betaalde baan, wat leidt tot een besparing op de uitkeringslast. Doordat personenvervoerder Noot bij de samenwerking is betrokken, is het risico dat chauffeurs voor niets worden opgeleid afgedekt.

### Sponsoring

De opvallende witte autootjes van DAM lenen zich goed voor logo's of naamsvermelding van sponsors. Op dit moment lopen er gesprekken met verschillende ondernemers die als sponsor kunnen optreden en tegelijkertijd investeren in een betere bereikbaarheid van hun onderneming. Bijdragen uit sponsoring zouden de ritprijs voor de gebruikers verder kunnen verlagen.



## 8. AutoMaatje



ANWB en lokale vestigingen door gemeenten en welzijnsorganisaties  
2015 (Barneveld en Woerden), 2016 (landelijk)

Ouderen mobiel houden en daarmee onder andere bijdragen aan het voorkomen van eenzaamheid.

75 locaties in Nederland. Gebruikers moeten twee dagen van tevoren telefonisch contact opnemen met de lokale coördinator. Ze worden teruggebeld als er een vrijwilliger beschikbaar is. Er zijn 31.000 ritten gereden met 550 vrijwilligers.

€ 0,30 per km (excl. parkeerkosten)

[www.anwb.nl/automaatje](http://www.anwb.nl/automaatje) | [automaatje@anwb.nl](mailto:automaatje@anwb.nl)

### Vrijwilligers met eigen auto

AutoMaatje van de ANWB is een vervoersdienst waarbij vrijwilligers met hun eigen auto minder mobiele plaatsgenoten vervoeren. Chauffeurs kunnen zich aanmelden bij een lokale vestiging, waar gebruikers ook hun rit kunnen reserveren. De gebruikers betalen de vrijwilliger direct een kleine onkostenvergoeding.

De ANWB wil met dit initiatief ouderen mobieler maken en eenzaamheid tegengaan. Lokale organisaties zetten verschillende servicepunten van AutoMaatje op en coördineren deze. De ANWB ondersteunt hen hierin met een format voor de bedrijfsvoering, materiaal, trainingen, begeleiding, software, kwaliteitsonderzoek en publiciteit.

### Gemakkelijk gebruik

Het vaste format en de begeleiding door de ANWB maken dat lokale partners niet veel hoeven te investeren. De inzet van vrijwilligers met een eigen auto drukt de kosten en er zijn geen ingewikkelde aanmeldprocedures voor gebruikers. Het feit dat de ANWB de kwaliteitsbewaking en marketing voor haar rekening neemt, zorgt voor een herkenbare uitstraling en een groot bereik.

De interesse in AutoMaatje van uit gemeenten is groot en het aantal locaties, ritten en vrijwilligers groeit snel. In 2016 waren er 6 vestigingen, op dit moment zijn dit er 75 en de ANWB is in gesprek met meer potentiële deelnemers.





## 9. Stumobiel



Studenten aan de TU Eindhoven, Stichting Vrienden van de Thuiszorg  
maart 2018



Ouderen die anders dreigen te vereenzamen een vervoersservice bieden.



Eindhoven. De prognose voor de pilot is 2.451 ritten met vijftig ouderen.



€ 2,- per rit, gecombineerd met een eenmalig abonnement van € 20,-



[www.stumobiel.nl](http://www.stumobiel.nl) | [hubert@vriendenvandethuiszorg.nl](mailto:hubert@vriendenvandethuiszorg.nl)

### Tegenprestatie voor vrijwilligers

Stumobiel is voortgekomen uit een onderzoek van studenten aan de Technische Universiteit Eindhoven naar oplossingen voor maatschappelijke problemen. Voor elke kilometer die een student voor Stumobiel rijdt, krijgt hij of zij het recht om de auto voor datzelfde aantal kilometers privé te gebruiken. Vooralsnog rijdt Stumobiel alleen naar en van het Ontmoet en Groethuys in Eindhoven; een locatie waar oudere mensen aan activiteiten kunnen deelnemen.

De TU-studenten hebben er met hun kennis voor gezorgd dat ouderen met behulp van diverse technologieën hun rit kunnen reserveren: per app, online of telefonisch. Studenten geven hun beschikbaarheid per dag op. Vervolgens krijgen student en aanvrager een melding van de match. De Stumobiel-auto is voorzien van een track-en-trace-systeem om het aantal kilometers te kunnen registreren.

### Maatschappelijke meerwaarde monitoren

De pilot is begin 2018 gestart en duurt twee jaar. Stumobiel wordt vooral gefinancierd door fondsen, maar ook door eigen inkomsten en een bijdrage van de stichting Vrienden van de Thuiszorg. De maatschappelijke meerwaarde van de pilot wordt onderzocht: Voelen ouderen zich inderdaad minder eenzaam? De verwachting is dat de kosten en de opbrengsten (vanuit abonnementen en ritvergoedingen) in evenwicht zullen zijn, waarbij het de bedoeling is om de ritvergoedingen gedurende de pilot te verhogen.



## 10. Verbindend Vervoer Oisterwijk



Stichting Verbindend Vervoer Oisterwijk



2012



Eenzaamheid voorkomen, zelfredzaamheid vergroten en het sociale netwerk van ouderen verbreden



Oisterwijk. In 2017 waren er 1.386 ritten door vrijwilligers en 2.528 Pareltaxiriten door een professioneel taxibedrijf.



€ 1,30 per rit. De gemeente draagt € 3,83 bij per rit door vrijwilligers en € 6,70 per Pareltaxirit.



[www.stichtingverbindendvervoer.nl](http://www.stichtingverbindendvervoer.nl)

### Betrokken ouderen

De Stichting Verbindend Vervoer Oisterwijk is opgericht in 2012, toen bleek dat er voor mensen zonder indicatie geen goed vervoersaanbod was richting hun dagbesteding of een ontmoetingsplek voor ouderen. Het stichtingsbestuur bestaat geheel uit oudere vrijwilligers. Bij het initiatief zijn 25 tot 30 ouderen als vrijwillige chauffeur actief. Doordat ouderen het bestuur vormen, staat het initiatief dicht bij de doelgroep en sluit het goed aan bij hun behoeften.

Ouderen zonder indicatie (en bijbehorende vervoerspas) kunnen gebruikmaken van het vrijwilligersvervoer. Ouderen met een vervoerspas kunnen daarnaast ook reizen met de Pareltaxi, een professionele vervoersdienst. Het vrijwilligersvervoer rijdt alleen tijdens werktijden, de Pareltaxi ook 's avonds en in de weekenden. Anders dan bij de regiotaxi is niet de vertrektijd, maar de geplande aankomsttijd leidend voor de planning.

### Flexibel

De bundeling van vervoer met zowel vrijwillige als professionele chauffeurs, onder de vlag van één stichting, is uniek. Flexibiliteit is een zeer belangrijke succesfactor. De stichting krijgt van de gemeente een vast bedrag per jaar, om het professionele vervoer te vergoeden dat de stichting inhuurt. Door de inzet van vrijwilligers worden de gemeentelijke budgetten gedrukt, waardoor vrijwilligersvervoer ook voor mensen zonder indicatie kan worden vergoed. Het aantal ritten neemt snel toe. Om de continuïteit te verzekeren is Verbindend Vervoer Oisterwijk bezig de bedrijfsvoering opnieuw onder de loep te nemen, met oog op verlaging van de kosten.



# 11. Argos Mobiel



Argos Mobiel en Argos Zorggroep



2014



Ouderen in zorginstellingen of de wijk vervoer op korte afstand bieden.



Schiedam en Vlaardingen. Klanten kunnen bellen om een ritje te reserveren, of een wagentje op straat aanhouden. 43.000 ritten per jaar, 150 per dag



€ 1,50 voor afstanden tot 3 km; € 3,- voor afstanden tot 3-6 km, het is ook mogelijk om een Argos Mobiel Rittenkaart aan te schaffen.



[www.argoszorggroep.nl/diensten/argos-mobiel](http://www.argoszorggroep.nl/diensten/argos-mobiel) | [k.hersbach@argoszorggroep.nl](mailto:k.hersbach@argoszorggroep.nl)  
(Karin Hersbach)

## Vraaggericht vervoer

Bij Argos Mobiel reserveren klanten telefonisch een rit via de centrale van Argos Zorggroep, of ze houden een lege Argos Mobiel aan op straat. Voorheen was het vervoer van en naar de dagbesteding van Argos Zorggroep inefficiënt en duur. Nu kan het vervoer worden ingepland op basis van de vraag en wordt alleen betaald voor het afgenomen vervoer. Inmiddels is de vervoersdienst ook voor bewoners uit de omgeving beschikbaar.

Argos Mobiel werkt met chauffeurs binnen een leer-werktraject. Klanten zijn erg tevreden over de chauffeurs en beoordeelden hen in de meest recente peiling met een 9,3.

## Tijdelijke subsidies

Argos Mobiel is onderdeel van Argos Zorggroep. Dit is voordelig voor beide partijen. Argos Zorggroep heeft minder vervoerskosten en genereert naamsbekendheid door de wagens te voorzien van hun logo. Argos Mobiel ontvangt sponsoring uit de bespaarde vervoers- en marketingkosten van de zorggroep en kan haar facilitaire diensten gebruiken, zoals de telefooncentrale, een werkplek en het vrijwilligersnetwerk.

Toch blijft het lastig om de financiering rond te krijgen. Naast de inkomsten uit ritten en sponsoring door Argos Zorggroep is het initiatief afhankelijk van tijdelijke subsidies. Hierdoor komt er geen duurzame financiering tot stand en blijft het voortbestaan van Argos Mobiel onzeker.



## 12. Seniorenbus Vught



Stichting Seniorenbus Vught



medio 2015



Voorkomen van eenzaamheid bij ouderen in een sterk vergrijzende gemeente.



Vught en Den Bosch. Vervoer naar dagbesteding in Vught, ziekenhuizen in Den Bosch en Boxtel, en Centraal Station Den Bosch. Per rit kunnen er max. 7 personen (met rollator of opvouwbare rolstoel) mee.



abonnement van €5,- per maand en een bonnenboekje van €5,- per stuk (met hierin bonnen voor 10 ritten). 300 abonneementhouders en meer dan 15.000 ritten per jaar.



[www.seniorenbusvught.nl](http://www.seniorenbusvught.nl)

### Extra bestemmingen op verzoek

Seniorenbus Vught biedt een oplossing voor knelpunten in de dienstverlening van de regiotaxi, zoals lange wachttijden en ingewikkelde reserveringen. Stichting Seniorenbus Vught wordt gerund door ruim vijftig vrijwilligers, die actief zijn als chauffeur, begeleider, planner of bestuurslid. In 2015 is men gestart met één bus. Inmiddels rijden er vier bussen, waarbij iedere bus een vaste chauffeur en begeleider heeft. De Seniorenbus rijdt in Vught en op verzoek naar een aantal vaste bestemmingen in de regio (bijvoorbeeld het Centraal Station en het Jeroen Bosch Ziekenhuis in Den Bosch).

### Sponsoring

De Seniorenbus rijdt in steeds meer gemeenten. Naast de vaste inkomsten door abonnementen en inkomsten uit ritvergoedingen, wordt het initiatief gefinancierd uit sponsoring en giften. Sponsoring zorgt voor een breed lokaal draagvlak, maar brengt wel financiële onzekerheid met zich mee, aangezien sponsors zich ook weer kunnen terugtrekken.





## 13. Buurauto plus



Buurauto



maart - juli 2018 (pilot)



Elektrische auto's van Buurauto inzetten in uren dat deze niet worden gebruikt als aanvullend vervoer voor ouderen met een beperking.



Amersfoort (wijk Soesterkwartier). Ouderen kunnen telefonisch een rit aanvragen via de centrale van Indebuurt033. Deze koppelt de aanvraag aan een vrijwillige chauffeur.



€ 2,- starttarief en € 0,30 per km



[www.buurautoplus.nl](http://www.buurautoplus.nl) / (contactpersoon: Alex van der Woerd)

### Deelauto met chauffeur

In 2017 ontwikkelde het bedrijf Buurauto, samen met het Nationaal Ouderenfonds, Indebuurt033 en Centraal Beheer, de Buurauto plus voor ouderen die het lastig vinden om met het openbaar vervoer te reizen. Buurauto biedt buurtbewoners al de mogelijkheid elektrische auto's met elkaar te delen en deze vooraf te reserveren. Bij de variant Buurauto plus kunnen ouderen die zelf niet meer kunnen rijden en het lastig vinden om met het openbaar vervoer te reizen, een auto met chauffeur reserveren.

Indebuurt033, een Amersfoortse organisatie die het welzijns- en vrijwilligerswerk coördineert, beheert een centrale waar ouderen hun rit kunnen reserveren en koppelt de gebruikers en vrijwilligers. Buurauto plus won de hoofdprijs van de Smart Mobility Challenge (€ 40.000) en startte in maart 2018 met een pilot van vier maanden.

### Samenwerking

Buurauto plus werkt samen met bestaande organisaties: Buurauto en Indebuurt033. Zo bespaart men op de (overhead)kosten van vervoermiddelen en een eigen telefooncentrale, en kan het initiatief gebruikmaken van het bestaande vrijwilligersbestand. Eventuele opschaling van het initiatief zal afhankelijk zijn van de opschaling van Buurauto. Als dit niet mogelijk is, dan zullen er nieuwe investeerders moeten worden gezocht. Buurauto plus wil ouderen meer vervoersmogelijkheden bieden, maar zet ook in op meer sociale cohesie in de wijk en het terugdringen van eenzaamheid.



## 14. Vervoersdienst Welzijn Scheveningen



Welzijn Innovatiegroep Nederland en Welzijn Scheveningen



2011 (pilot), 2012



Ouderen een goedkope manier van passend vervoer bieden.



De coördinatiecentrale koppelt ritten aan vrijwilligers. Vrijwilligers rijden met eigen auto of rolstoelbus. In 2017 waren er 670 klanten en 4600 gereden ritten.



€ € 10,- lidmaatschap per jaar per woonadres. Binnen Scheveningen € 3,-, retour € 5,-. Daarbuiten € 0,40 per km (excl. parkeerkosten). Een begeleider mag gratis mee.



[www.stichtingwin.nl](http://www.stichtingwin.nl)

### Herhaalbaar format en starterspakket

Welzijn Innovatiegroep Nederland heeft een format voor een particuliere vervoersdienst ontwikkeld, met een bijbehorend starterspakket. Het doel van de vervoersdienst is dat ouderen mobieler en zekerder worden. Daarom biedt de dienst naast vervoer ook begeleiding, naar bijvoorbeeld doktersafspraken. Sinds kort is de dienst uitgebreid met een busje dat geschikt is om mensen met een rolstoel te vervoeren. Deze bus kan zowel voor individuele ritten als voor groepen worden gebruikt.

Het vaste format voor deze vervoersdienst kan op verschillende locaties worden uitgevoerd. Scheveningen is een van deze locaties en Welzijn Scheveningen is hier de lokale projectcoördinator. Welzijn Innovatiegroep Nederland adviseert bij het opzetten en het evalueren van de voortgang van het project en heeft een groot netwerk onder ouderen en vrijwilligers. Deze begeleiding en het feit dat vrijwilligers een eigen auto gebruiken, houden de investeringskosten laag. De vervoersdienst is laagdrempelig en toegankelijk voor ouderen, dankzij de lage kosten en een gemakkelijke aanmeldprocedure.

### Binding van vrijwilligers

Vrijwilligers binden zich langer aan het initiatief omdat er aandacht is voor hun persoonlijke ontwikkeling. Hier plukken ouderen de vruchten van, omdat zij het liefste reizen met een vaste chauffeur.



## 15. Samobiel



Samobiel Nederland



voorjaar 2016



Dorpsgemeenschappen op het platteland vitaal houden door de bereikbaarheid te verbeteren. Dit initiatief beperkt zich niet tot ouderen.



Kleine gemeenten in Friesland, Drenthe, Flevoland, Zeeland en West-Brabant.



Tussen de €0,12 en €0,15 per km. Per rit wordt €0,50 plus €0,05 per km afgedragen aan Samobiel.



[www.samobiel.nl](http://www.samobiel.nl)

### Lokale aanpak

Het Zweedse meerrijdconcept Samobiel is gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van kleine dorpen op het platteland. Het opzetten kost gemiddeld drie maanden. Een groepje enthousiaste dorpsbewoners bepaalt in samenspraak met Samobiel de routes, de stopplaatsen en de vergoedingen. Het is de bedoeling dat zij hun dorpsgenoten vertellen over Samobiel, uitleggen hoe Samobiel werkt en hen enthousiasmeren. Zij houden tevens de website bij, waarop vraag en aanbod van vervoer worden verzameld.

### Draagvlak creëren

Samobiel leent zich door de opzet goed voor opschaling. Er hoeft maar beperkt te worden geïnvesteerd in een website en promotiemateriaal. Toch stagneerde de implementatie van Samobiel in Nederland. Bij het uitrollen van Samobiel in Friesland, waar veel dorpskernen aarzelden om zich aan te sluiten, kwamen de volgende redenen naar voren: Het online platform sloot onvoldoende aan bij de wensen en mogelijkheden van gebruikers, de vrijwilligers wisten niet of zij zich voor langere tijd vast konden leggen en sommige dorpsbewoners vreesden dat Samobiel een alternatief voor het openbaar vervoer was, en dat het ov op den duur helemaal zal verdwijnen (dit gevoel werd versterkt doordat het initiatief voor de vervoersdienst door sociaal ondernemers van buiten de gemeenschap werd genomen).



## 16. Wijkmobiel

-  Werkgroep van (oudere) wijkbewoners, zorgprofessionals, De Koperhorst en IndeBuurt033
-  maart 2018
-  Vervoer op korte afstanden bieden waardoor wijkbewoners hun sociale leven kunnen versterken.
-  Amersfoort (de wijken Schothorst, Zielhorst en De Hoef)
-  € 2,- per rit of via een strippenkaart (5 ritten voor €7,50)
-  [www.wijkmobiel.nl](http://www.wijkmobiel.nl) / [www.facebook.nl/wijkmobiel](https://www.facebook.nl/wijkmobiel) | [sander@wijkmobiel.nl](mailto:sander@wijkmobiel.nl)  
(contactpersoon: Sander Westhof)

### Vervoer met aandacht

Wijkmobiel verzorgt vervoer op maat en brengt ouderen en minder validen binnen korte afstanden van deur tot deur. Wijkmobiel gaat verder dan een aanvulling op het bestaande aanbod van vervoersmogelijkheden, de dienst wil vervoer bieden waar persoonlijke aandacht voorop staat. Ook na afloop van de rit, bij ouderen thuis of in de gemeenschappelijke ruimte van Wijkmobiel waar activiteiten worden aangeboden, kunnen mensen elkaar beter leren kennen.

Wijkmobiel maakt gebruik van E-cars van Mango Mobility. De E-car is doordeweeks en overdag te reserveren. Tot uiterlijk een dag van tevoren kan telefonisch of via internet een rit worden aangevraagd. Het voordeel van deze E-cars is dat ze erg opvallen, dit draagt bij aan de naamsbekendheid van Wijkmobiel. Verder zijn ze minder belastend voor het milieu. Leerlingen van MBO Amersfoort zorgen voor het onderhoud van de E-cars.

### Bewonersinitiatief

Wijkmobiel is een bewonersinitiatief dat is opgezet in samenwerking met verschillende lokale organisaties. Het ontvangt gemeentelijke subsidie, maar ook het Nationaal Ouderen Fonds draagt bij, net als meerdere lokale sponsors. Deze gevarieerde financiering zou kunnen bijdragen aan het succes van het project: Het zorgt voor een breed draagvlak, betere promotie en risicospreiding. Op dit moment is nog weinig bekend over de resultaten en de impact van Wijkmobiel.





## 17. Dorpsauto Boerdonk



Stichting Zorg om het Dorp



2014



Vervanging bieden voor het openbaar vervoer en voorzieningen weer bereikbaar maken.



Gemeente Boerdonk. De ritten zijn telefonisch te boeken via een lokaal servicepunt. 450 ritten per jaar.



€ 1,- per rit binnen het dorp. Vaste prijzen naar andere locaties, op basis van  
€ 0,44 per km.



riniweijers@hotmail.com

### Vervanging voor openbaar vervoer

In 2013 dreigden de gemeente Boerdonk en omliggende plaatsen en voorzieningen door de gewijzigde routes van de ARRIVA-buurtbus onbereikbaar te worden. Stichting Zorg om het Dorp pleitte tevergeefs voor aanpassing van de routes van de buurtbus. Daarop besloten zij een eigen vervoersdienst op te richten: de Dorpsauto.

Een plaatselijke garage stelde een tweedehands auto beschikbaar voor de Dorpsauto, zodat het initiatief kon starten. Vrijwillige chauffeurs halen met een auto van van Dorpsauto Boerdonk minder mobiele dorpsgenoten thuis op en rijden ze naar de gewenste bestemming. Inmiddels rijdt de Dorpsauto al bijna vijf jaar. De passagiers zijn bijzonder tevreden en geven de diensten van Dorpsauto gemiddeld een 9,7.

### Impact

Dit initiatief is een eenvoudige, maar doeltreffende manier om ouderen te voorzien van een alternatief vervoersaanbod. Behalve de aanschaf van de auto worden vrijwel geen kosten gemaakt en deze vervoerskosten worden terugverdiend door de ritten.

Uit de impactscan van Society Impact (zie pagina 43) blijkt dat ouderen zonder de Dorpsauto vaker een beroep zouden doen op mantelzorgers en vaker de regiotaxi (die deels door de gemeente vergoed wordt) zouden nemen. De Dorpsauto zorgt dus voor een kleinere belasting op mantelzorgers en besparingen op het Wmo-vervoer.



## 18. Buurt Mobiel



Stichting Buurt Mobiel



2016



Voorzieningen binnen de buurt toegankelijk houden voor ouderen.



Utrecht. Vrijwillige chauffeurs rijden met de auto van Buurt Mobiel ouderen rond naar bestemmingen binnen de buurt. Ouderen maken een dag van tevoren een reservering door te bellen met een vrijwilligerscentrale. Meer dan 5.000 ritten per jaar.



€ 2,- per rit; € 20 voor een 10-rittenkaart (11e rit gratis)



[www.buurtmobiel.com](http://www.buurtmobiel.com) | [info@buurtmobiel.com](mailto:info@buurtmobiel.com)

### Flexibele vervoersdienst

De oprichters van Buurt Mobiel hoorden dat veel buurtbewoners voorzieningen in de wijk niet meer konden bereiken. Om deze weer bereikbaar te maken, hebben zij Buurt Mobiel opgericht. Buurt Mobiel biedt in Utrecht vervoer van stoel tot stoel, zodat ouderen weer zelfstandig kunnen reizen binnen hun eigen wijk.

Vrijwilligers besturen de auto's van Buurt Mobiel en halen mensen thuis op, brengen hen weg of stoppen onderweg om iemand in te laten stappen. Er zijn geen haltes of vaste opstappunten. Mensen kunnen Buurt Mobiel een dag van te voren bellen voor het maken van een afspraak. Buurt Mobiel wil dat bewoners en bezoekers van de wijk meer gebruik kunnen maken van de bestaande voorzieningen.

### Maatschappelijke baten

De maatschappelijke baten van Buurt Mobiel wegen op tegen de kosten: Dankzij Buurt Mobiel doen mensen minder vaak een beroep op Wmo-vervoer en mantelzorgers. De passagiers ervaren meer vrijheid, doen nieuwe contacten op en vergroten hun onafhankelijkheid. De vrijwilligers halen ook voldoening uit het initiatief en leren nieuwe mensen kennen. Op de lange termijn zullen de ouderen naar verwachting minder aanspraak maken op zorg. Het initiatief leent zich voor opschaling naar andere wijken; inmiddels is Buurt Mobiel ook in andere Utrechtse wijken actief.

# 2.

- 
- Stel een plan van aanpak op
  - Inzicht in de behoefte
  - Organisatie & samenwerking
  - Vrijwilligers
  - Begroting & financiering
  - Maatschappelijke meerwaarde tonen
-

# Aan de slag!

Het opstarten van een vervoersinitiatief begint met een behoefte, een plan van aanpak voor een oplossing en daadkracht om de doelgroep te betrekken. Een paar mensen in de buurt of in een organisatie die doorpakken om ervoor te zorgen dat ouderen kunnen komen waar zij graag willen komen.

Als een initiatief een tijdje loopt, kunnen nieuwe behoeften ontstaan en nieuwe dingen nodig zijn om hierin te voorzien. Andere ouderen hebben van het initiatief gehoord en willen zich aansluiten, u heeft meer vrijwilligers nodig, of u wilt uitzoeken welke financieringsvormen mogelijk zijn, nu uw initiatief steeds meer in een maatschappelijke behoefte voorziet.

In de volgende hoofdstukken leest u meer over vijf factoren die belangrijk zijn voor het verduurzamen van uw initiatief.

- Wilt u weten hoe u een projectplan opzet en uitvoert? Ga naar 'Stel een plan van aanpak op' op pagina 31.
- Wilt u weten hoe u uw initiatief goed kunt laten aansluiten op de behoefte van uw doelgroep? Ga naar 'Inzicht in de behoefte' op pagina 32.
- Wilt u weten wat andere partijen voor uw initiatief kunnen betekenen en vice versa? Ga naar 'Organisatie & Samenwerking' op pagina 34.
- Wilt u meer lezen over het werven en behouden van vrijwilligers voor uw initiatief? Ga naar: 'Vrijwilligers' op pagina 37.
- Wilt u meer weten over verschillende financieringsvormen voor uw initiatief? Ga naar: 'Begroting & financiering' op pagina 39.
- Wilt u meer weten over hoe u anderen (waaronder potentiële financiers) van de maatschappelijke meerwaarde van uw initiatief kunt overtuigen? Ga naar: 'Maatschappelijke meerwaarde tonen' op pagina 41.

## Stel een plan van aanpak op

Als u een vervoersinitiatief wilt starten, is het verstandig om te beginnen met een plan van aanpak. Hieronder vindt u alle stappen om daartoe te komen.

Een plan van aanpak kan uitgebreid of juist beknopt zijn. U kunt zelf het beste inschatten wat bij de opzet van uw initiatief past. Het belangrijkste is dat uw plan van aanpak antwoorden bevat op de volgende vragen:

- Wie is mijn doelgroep?
- Wat is het doel van mijn initiatief?
- Hoe ga ik mijn initiatief opzetten?

## Doelgroep bepalen

Voor wie start u een vervoersinitiatief? Om te bepalen wat uw doelgroep is, is het handig om deze zo specifiek mogelijk in kaart te brengen. Dus niet 'ouderen', want dat is een heel algemeen begrip. Zijn het ouderen met of zonder beperking, of ouderen in een bepaalde leeftijdscategorie? Zijn ze fit en actief, of hulpbehoevend? Wonen ze nog zelfstandig thuis of in een zorginstelling? Richt u zich op ouderen in heel Nederland of alleen in een bepaalde regio of wijk?



## Doel stellen

U heeft nu helder voor ogen welke doelgroep u wilt helpen. Bekijk nu welk verschil u met uw initiatief wilt maken: dit is de doelstelling. In een plan van aanpak zet u dit in één keer raak neer. Bijvoorbeeld: 'Zorgen dat het winkelcentrum in het weekend goed bereikbaar is voor ouderen in de wijk' of 'Zorgen dat ouderen naar het buurthuis kunnen zonder afhankelijk te zijn van de dienstregeling van het openbaar vervoer'.

## Opzet formuleren

De doelgroep is helder en het doel is geformuleerd, maar hoe gaat u het nu bereiken? Gaat u het vervoer zelf organiseren? Of gaat u mensen de weg wijzen naar het bestaande aanbod? De volgende vragen kunnen u helpen om uw aanpak beter te formuleren:

- Welke vervoersmiddelen denkt u te kunnen gebruiken?
- Wie gaat er rijden?
- Gaat u op vaste tijden rijden, of is het vervoer op afroep?
- Hoe regelt u het plannen van de ritten van de chauffeurs?
- Rekenen passagiers contant af met de chauffeur, of gebruiken zij een strippenkaart?
- Hoe gaat u uw initiatief onder de aandacht brengen van ouderen?
- Hoe werft u vrijwilligers?
- Wilt u mensen inzetten die zelf ouder zijn dan 65 jaar, of bijvoorbeeld jonge werklozen?
- Vervoert u binnen de wijk of woonplaats, of ook naar omliggende plaatsen?
- Wat is de maximale reisafstand?

Welke aanpak u vervolgens kiest is aan u. Wellicht kunnen de initiatieven die in hoofdstuk 1 zijn beschreven u inspireren.

## Inzicht in de behoefte

Om het aanbod te bepalen is het belangrijk om de behoeften op het gebied van vervoer goed in beeld te hebben en te houden. Wat hebben de mensen voor wie u het initiatief heeft opgezet nu nodig? Zijn de behoeften voor de mensen voor wie u het initiatief organiseert nog dezelfde als in het begin? Op basis van de antwoorden kunt u preciezer bepalen wat u wilt bieden.

In dit hoofdstuk leest u meer over het in beeld brengen van de behoeften en vindt u een overzicht van de oorzaken die aan deze behoeften ten grondslag kunnen liggen.

## Behoefte in beeld

Om ervoor te zorgen dat uw initiatief goed aansluit bij de behoefte van de verschillende mensen voor wie u het initiatief opzet of opgezet heeft, raden we u aan om een behoefteonderzoek te doen. Waarom ervaren de mensen die u wilt ondersteunen een vervoersprobleem? En wat doet dat met hen? Er zijn verschillende manieren om een behoefteonderzoek aan te pakken:

- U kunt zelf gesprekken voeren met de mensen voor wie u het initiatief opzet.
- U kunt een vragenlijst verspreiden onder de mensen voor wie uw initiatief mogelijk interessant is en de antwoorden analyseren.

Door gesprekken te voeren met de mensen voor wie u het initiatief heeft opgezet of opzet, kunt u een beter beeld krijgen van de knelpunten die zij in het huidige vervoersaanbod ervaren. Het voordeel van het voeren van gesprekken is dat u door kunt vragen bij bepaalde

antwoorden en kunt checken of u de persoon die u interviewt goed heeft begrepen. Het nadeel is dat het voeren van gesprekken veel tijd kost. De volgende vragen kunnen een richting voor deze gesprekken bieden:

- Wat weerhoudt u ervan om zelfstandig te reizen? Welke belemmeringen ervaart u?
- Waarom lukt het u niet om met het openbaar vervoer te reizen?
- Waar wilde u heen? En waarom kon u daar niet komen?
- Vraagt u weleens iemand om u te rijden? Zo ja, wie? En in welke gevallen doet u dit liever niet?
- Bent u bekend met het aanbod van Valys, de regiotaxi en het vervoer vanuit de Wet langdurige zorg?

### Knelpunten in aanbod voor ouderen met een beperking

Voor ouderen met een beperking bestaat vrij veel aanbod. Daarom is het belangrijk om goed bij uw doelgroep door te vragen waarom het huidige aanbod niet aansluit op hun wensen en behoeften. Problemen die oudere reizigers met een beperking vaak ervaren gaan over:

- **Bejegening:** De bejegening in het openbaar vervoer en in het doelgroepenvervoer laat soms te wensen over. Mensen ervaren reizen als onprettig door het gebrek aan persoonlijke aandacht. Het huidige vervoer is er op gericht om mensen van deur tot deur te verplaatsen. Veel ouderen geven de voorkeur aan vervoer van stoel tot stoel.
- **Betrouwbaarheid en voorspelbaarheid:** Mensen willen kunnen rekenen op het doelgroepenvervoer. Ze zijn gebaat bij kortere lijnen met de vervoerder, om incidenten snel op te lossen, of om informatie te krijgen over vertraging of personeelwisselingen. Uiteraard kan er altijd iets misgaan, maar goede communicatie kan veel verschil maken.
- **Indicatie en registratie:** Gebruikers van doelgroepenvervoer ervaren de indicatiestelling bij veel instanties als bureaucratisch, tijdrovend en inefficiënt.
- **Eigen regie op vervoer:** Mensen met een beperking willen zich liever niet vooraf vastleggen voor een bestemming en vervoersvorm. Ze willen, net als ieder ander, de vrijheid hebben om op de dag zelf, en ook tijdens hun reis, te kunnen kiezen. Dit is nu meestal niet mogelijk.
- **Toegankelijkheid openbaar vervoer:** Het is vaak onduidelijk of het openbaar vervoer tot aan een bepaalde bestemming toegankelijk is voor mensen met een beperking. Ook de fysieke ruimte rond het openbaar vervoer kan een obstakel zijn, bijvoorbeeld door hoge stoepen, of onduidelijke of slecht zichtbare informatie.

Een andere manier om de behoefte in beeld te krijgen, is het verspreiden van een vragenlijst. Als u de vragenlijst verspreidt op plekken waar veel ouderen komen, zoals lokale winkelcentra, houdt u er dan rekening mee dat u de minder mobiele ouderen misschien niet op deze plekken zult aantreffen. Deze ouderen kunt u het best bereiken door bij mensen thuis te komen. Let er wel op dat het belangrijk is om dit in samenwerking te doen met een bekende hulpverlenende partij, zoals de thuiszorg of een mantelzorger. Sommige ouderen hebben hulp nodig bij het invullen van de vragenlijst. In dat geval kunt u de vragenlijst beter mondeling afnemen of aan de verzorger vragen om te helpen.

Het voordeel van een vragenlijst is dat u deze vrij gemakkelijk onder een grote groep mensen kunt verspreiden. Het nadeel van deze methode is dat het vrij veel van de respondent vraagt (de vragen zelfstandig beantwoorden en de vragenlijst terugsturen) en dat een aantal oudere mensen hier wellicht niet toe in staat is.

## Oorzaken en omvang van vervoersarmoede

Het gebrek aan een passende vervoersoplossing, waardoor mensen niet langer hun familie kunnen bezoeken, naar hun hobby of sportvereniging kunnen gaan of boodschappen kunnen doen, noemen we vervoersarmoede. Naar schatting hebben ongeveer 400.000 ouderen, verspreid over heel Nederland, hieronder te lijden. De volgende oorzaken spelen een rol:

- Hoe ouder mensen worden, des te minder ze gebruik maken van vervoer. Waar iemand tussen de 65 en 74 jaar nog drie tot vier keer per dag onderweg is, daalt dit bij 75 jaar naar minder dan twee keer. Iemand van boven de 85 jaar komt de deur bijna niet meer uit.
- Mensen op hogere leeftijd krijgen vaker te maken met functiestoornissen, waardoor ze minder mobiel zijn. Hun gezichtsvermogen gaat achteruit en de reactietijd neemt af. Ouderen kunnen verkeerssituaties daardoor niet meer zo goed inschatten en reageren minder adequaat.
- Om toch mobiel te kunnen blijven, ondervangen ouderen hun fysieke problemen deels met technologische oplossingen. Denk aan gehoorapparaten, rollators of het gebruik van een scootmobiel in plaats van een auto. Soms ontwikkelen mensen strategieën om hun afnemende mobiliteit te kunnen rekken. Zo vermijden ze bepaalde knooppunten, reizen ze buiten de spitsuren, of zorgen ze dat ze voor het donker thuis zijn.
- Als zelf autorijden of fietsen niet meer lukt, zijn ouderen aangewezen op alternatieven. Alleen sluit het beschikbare aanbod vaak niet goed aan op hun behoefte. Openbaar vervoer is voor korte afstanden zelden passend, zeker in de kleinere plaatsen of in dunner bevolkte gebieden. Zo rijdt er soms maar een paar keer per dag een bus, omdat het voor openbaar vervoeraanbieders niet rendabel is om meer diensten aan te bieden. Daarbij is het voor ouderen met een beperking soms lastig om op een bushalte of treinstation te komen.
- De overheid voorziet in de meeste regio's in Nederland in speciaal vervoer voor ouderen. Het verschil in aanbod tussen stedelijke gebieden en krimpregio's is echter groot. Daarnaast ervaren niet alle ouderen deze voorzieningen als even toegankelijk en prettig in het gebruik.
- Ouderen doen soms een beroep op hun naasten om hen ergens heen te brengen. Uit onderzoek blijkt dat ouderen gemakkelijker om hulp vragen wanneer zij voor hun gezondheid of een speciale gelegenheid ergens heen moeten. Daarentegen zijn ze hier terughoudender mee als het gaat om vervoer naar vrienden of familie, of om dagelijkse activiteiten.

## Organisatie & samenwerking

Om het voortbestaan van uw initiatief te garanderen is het belangrijk om samenwerking met andere partijen te zoeken. Samenwerking kan onder andere meer kennis, beter gebruik van bestaande voorzieningen, meer financiële middelen en een betere dienstverlening opleveren. In dit hoofdstuk leest u hoe u uw eigen initiatief formeel kunt organiseren en vindt u twee overzichten (een van samenwerkingspartners en een van het bestaande aanbod van speciaal vervoer) die interessant kunnen zijn voor uw initiatief.

## Organisatievorm

Wanneer uw initiatief groter wordt, kan het een goed idee zijn om de organisatie van uw initiatief te formaliseren. Voor organisaties die een maatschappelijk doel nastreven en geen winstoogmerk hebben, is een stichting meestal de juiste vorm. Een stichting is eenvoudig op te richten bij de Kamer van Koophandel. Een stichting zonder onderneming hoeft geen

belasting te betalen. Meer informatie hierover kunt u vinden op de website van de Kamer van Koophandel.

## Mogelijkheden voor samenwerking

Samenwerking is een belangrijke factor in het verduurzamen van een initiatief. Een meer

- kennis (bijvoorbeeld over het werven van vrijwilligers, projectmanagement, financiering en administratie),
- voorzieningen (bijvoorbeeld een bestaande telefooncentrale)
- financiële middelen (bijvoorbeeld gemeentelijke subsidie)
- een betere dienstverlening (bijvoorbeeld door goede aansluiting op bestaand vervoersaanbod) opleveren.

Wij raden u aan om na te gaan of onderstaande partijen interessant zijn voor de organisatie en uitvoering van uw initiatief en om uw initiatief zo goed mogelijk op het bestaand aanbod van speciaal vervoer te laten aansluiten.

### Potentiële partners

- **Bestaande initiatieven:** Een nieuw concept ontwikkelen kost tijd en geld. Wellicht bestaat er al een initiatief dat lijkt op wat u in gedachten heeft en kunt u hun aanpak gebruiken. In Nederland er zijn verschillende organisaties en initiatieven die hun concepten aanbieden ter opschaling. Voorbeelden hiervan zijn in dit handboek gemarkeerd met .
- **Gemeenten:** Veel gemeenten zijn, net als u, bezig met het vinden van passende vervoersoplossingen. Neem hiervoor binnen uw gemeente contact op met de afdeling Doelgroepenvervoer. Deze afdeling kan u vertellen hoe het doelgroepenvervoer lokaal georganiseerd is en welke organisaties hierbij betrokken zijn. Gemeenten kunnen u eventueel financieel ondersteunen met een startsubsidie of andere middelen. Kijk op: [www.fnozorgvoorkansen.nl/dossiers/gemeente-als-partner](http://www.fnozorgvoorkansen.nl/dossiers/gemeente-als-partner) voor meer informatie over samenwerking met gemeenten.
- **Zorgaanbieders:** Zorggroepen en de bijhorende zorginstellingen zijn verantwoordelijk voor het vervoer van en naar de dagbesteding. Gezien de hoge kosten hiervan zouden veel zorginstellingen gebaat zijn bij een goed alternatief. Wellicht biedt uw initiatief de mogelijkheid om middelen efficiënter in te zetten en kunt u de kosten delen.
- **Fondsen:** Als u een initiatief voor ouderen wilt realiseren, kunt u ook contact opnemen met een fonds dat zich op specifiek op deze doelgroep richt. Ouderenfondsen hebben veel kennis en ervaring in huis. Een overzicht van de fondsen vindt u op pagina 40.
- **Sponsors:** Sponsors kunnen u niet alleen helpen met financiering, maar mogelijk ook bij praktische zaken. Partijen die uw initiatief een warm hart toedragen en tegelijkertijd zelf baat hebben bij extra zichtbaarheid, zijn mogelijk aantrekkelijke partners.
- **Ouderen:** Het is altijd raadzaam goed in gesprek te gaan met de doelgroep zelf over hun wensen; mogelijkheden die zij zelf zien en het afstemmen van uw aanpak. Daarnaast kan de doelgroep betrokken worden door zich als vrijwilliger aan te sluiten. Het verbreden van uw doelgroep is eveneens een optie. Dit kan zorgen voor meer inkomsten en mogelijk andere vormen van financiering.
- **Sport en welzijnsorganisaties:** Er wordt door tal van organisaties veel georganiseerd voor ouderen. Probeer afspraken te maken met deze organisaties om vervoer vanuit de activiteiten te coördineren. Wellicht kunnen ouderen met elkaar meerijden.



## Bestaand aanbod van speciaal vervoer

### Regiotaxi, of vervoer via de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo):

De regiotaxi is bedoeld voor mensen die vanwege een handicap, beperking of psychische aandoening niet meer zelfstandig kunnen reizen. Deze mensen kunnen een indicatie aanvragen bij hun gemeente, in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning. Zij ontvangen dan een speciale Wmo-pas.

#### Kenmerken van de regiotaxi:

- brengt reizigers van deur tot deur;
- kan één of twee uur van tevoren worden besteld, afhankelijk van de rit en de regio;
- is bedoeld voor ritten binnen een straal van 25 kilometer vanaf het woonadres van de klant, of maximaal vijf vervoerzones;
- rijdt soms langs andere adressen om reizigers op te halen of weg te brengen, waardoor de reis langer kan duren;
- heeft een flexibele planning, waardoor reizigers een kwartier eerder of later opgehaald kunnen worden;
- heeft (in sommige regio's) een terugbelservice, die de reiziger vijf minuten voor aankomst van de taxi een melding stuurt;
- heeft een chauffeur die indien nodig kan helpen met in- en uitstappen;
- wordt gefinancierd door de gemeente.

#### Verschillen tussen gemeenten:

- De hoogte van het uiteindelijke tarief hangt af van de regio, oftewel: de prijs die de gemeente betaalt voor de rit verschilt per vervoersaanbieder.
- De standaardcompensatie vanuit de Wmo is 500 vervoerzones per jaar. Afhankelijk van de behoefte kan hiervan worden afgeweken.
- In sommige gemeenten hebben reizigers een onbeperkt budget.

Valys-vervoer: Valys-vervoer is bovenregionaal vervoer. Valys-vervoer kan, net als Wmo-vervoer, alleen worden gebruikt als de gemeente hiervoor een indicatie heeft afgegeven. Het vervoer is sociaalrecreatief en is bedoeld voor reizigers met een beperking. Afhankelijk van de ernst van de mobiliteitsbeperking geeft de indicatie recht op een bepaald aantal kilometers per jaar.

#### Kenmerken van Valys-vervoer:

- brengt reizigers van deur tot deur;
- kost de gebruiker altijd € 0,20 per kilometer aan eigen bijdrage;
- wordt vergoed uit hun persoonlijke kilometerbudget (600 km per jaar) of hoog persoonlijke kilometerbudget (tot 2250 km per jaar);
- wordt gefinancierd door de overheid.

#### Verschillende soorten Valys:

- Valys Basis biedt verschillende combinatiemogelijkheden tussen taxi en trein.
- Valys Begeleid biedt volledige begeleiding bij het reizen met taxi en openbaar vervoer.
- Valys Vrij biedt de mogelijkheid om naar eigen inzicht vervoer met taxi en trein te gebruiken én te combineren.

**Vervoer via de Wet Langdurige Zorg (Wlz):** De Wet Langdurige Zorg is er voor cliënten die zorg nodig hebben inclusief dagbesteding en/of dagbehandeling en die niet zelfstandig kunnen reizen. Mensen met een beperking hebben een Wlz-indicatie nodig om gebruik te kunnen maken van Wlz-vervoer. Het Centrum Indicatiestelling Zorg geeft deze indicatie af.

**Wlz-vervoer:**

- levert vervoer van deur tot deur, van en naar de dagbesteding en/of dagbehandeling;
- wordt geregeld vanuit regionale zorginstellingen;
- wordt gefinancierd door zorginstellingen, uit het door de overheid verstrekte budget;
- wordt uitgevoerd door een vervoerder die is ingehuurd door de zorginstelling.

**Verschillen tussen gemeenten:**

- De kwaliteit van het Wlz-vervoer hangt af van de vervoerder die het Wlz-vervoer uitvoert.
- In sommige gemeenten levert de vervoerder zowel het Wlz- als het Wmo-vervoer.
- De prijs die de zorginstelling voor het Wlz-vervoer betaalt, verschilt per gemeente.

## Vrijwilligers

Vrijwilligers zijn voor veel vervoersinitiatieven voor ouderen onmisbaar. Hiervoor zijn verschillende redenen: Vrijwilligers zorgen ervoor dat een initiatief ook zonder financiering van start kan gaan, zij hebben een ander soort motivatie dan betaalde professionals en wellicht kennen zij in hun eigen netwerk mensen die als deelnemer of vrijwilliger deel willen nemen aan het initiatief.

Bij de opstart van uw initiatief is het belangrijk om vrijwilligers te vinden. Wanneer uw initiatief loopt, is het belangrijk om hen te behouden. In dit hoofdstuk leest u waar u bij het werven en behouden van vrijwilligers aan kunt denken.

## Werven van vrijwilligers

Met wie zou u in uw initiatief graag willen samenwerken? En wat zijn manieren om deze mensen te vinden?

- Rondvragen in uw eigen netwerk. Misschien hebben uw vrienden, familie en burens wel zin om mee te doen of kennen zij mensen die hiervoor in zijn.
- Een oproep doen via de lokale omroep, de lokale krant, sociale media van de buurt (Facebook-groepen van de buurt of de gemeente) of het verspreiden van flyers.
- Mensen persoonlijk aanspreken op relevante locaties (sport- en hobbyverenigingen, scholen, supermarkten) en evenementen in uw gemeente.
- De gemeente benaderen. Mogelijk komt u zo in contact met inwoners die momenteel niet werken en in het kader van een re-integratietraject voor hun uitkering iets voor uw initiatief kunnen betekenen.

In de gesprekken die u met potentiële vrijwilligers voert, is het belangrijk dat u goed kunt uitleggen waarom u uw initiatief bent gestart, waarom het zo belangrijk is en waarom het voor de persoon waarmee u spreekt interessant kan zijn om zich aan te sluiten. Als de ander geïnteresseerd is, neem dan de tijd om de verwachtingen bij het vrijwilligerswerk door te spreken. Kunt u hieraan voldoen? Het onderstaande schema kan u helpen om een aantal motieven te onderscheiden.

## Motivatie voor vrijwilligerswerk

- Fysieke en geestelijke gezondheid op peil houden en stellen prijs op zelfredzaamheid en sociale contacten.
- Persoonlijke ontwikkeling, horizonverbreding, het opdoen van nieuwe kennis en vaardigheden, en zingeving.
- Andere mensen helpen met hun problemen.
- Streven naar maatschappelijke verandering, willen meedoen aan het maatschappelijke debat en invloed uitoefenen op de politiek.

## Behouden van vrijwilligers

Om vrijwilligers te behouden is het belangrijk om over hun motivatie en behoefte in gesprek te blijven en waar mogelijk aan hun wensen tegemoet te komen. Gemotiveerde vrijwilligers zullen langer betrokken blijven. Dit betekent onder andere dat de ouderen voor wie u het initiatief heeft gestart, dezelfde gezichten zullen zien en dat de vrijwilligers steeds beter weten op welke manier ze met bepaalde beperkingen of wensen van ouderen om kunnen gaan.

### In gesprek met de vrijwilligers kunt u de volgende onderwerpen aankaarten:

- **Takenpakket:** In veel vervoersinitiatieven worden vrijwilligers ingezet als chauffeur en als planner van de ritten. Heeft de vrijwilliger plezier in deze taken? Zijn er andere taken die de vrijwilliger liever of ook zou willen oppakken (communicatie, ICT-zaken, promotie)?
- **Afstand & tijd:** Voor veel mensen komt het vrijwilligerswerk naast andere zaken als werk, op de kleinkinderen passen of zorg voor een partner. Het is waardevol om ook praktische zaken als afstand & tijd te bespreken. Is het gebied waarin de vrijwilliger werkt nog handig? Komt een andere route beter uit? Is het aantal uren nog goed? Wil de vrijwilliger zich meer of minder uren inzetten? Sluit de termijn waarop de planning wordt gemaakt aan?
- **Ontwikkeling:** Voor sommigen is vrijwilligerswerk een manier om zichzelf verder te ontwikkelen, of een opstap naar een baan. Waar wil de vrijwilliger zich in ontwikkelen? Hoe kunnen de taken die hij of zij uitvoert hieraan bijdragen? Heeft u ruimte om de vrijwilligers iets extra's op het gebied van scholing en ontwikkeling (bijvoorbeeld workshops of intervies) te bieden?
- **Betrokkenheid:** Veel vrijwilligers vinden het interessant en leuk om ervaringen met andere vrijwilligers uit te wisselen. Is hier onder uw vrijwilligers behoefte aan? Waarover willen zij met elkaar spreken en hoe vaak? Wellicht kunnen informatiebijeenkomsten of nieuwsbrieven in de behoeften op dit vlak voorzien.
- **Waardering:** Iedereen vindt waardering prettig. Vertel wat u aan het werk van deze vrijwilliger waardeert en welke positieve geluiden u van anderen over deze vrijwilliger heeft gehoord. U kunt de vrijwilligers ook samen in het zonnetje zetten, door voor hen een uitstapje of een ander gebaar van waardering te regelen.

## Wilt u meer weten over het werken met vrijwilligers?

**www.pep-ebook.nl:** Uitgebreide en waardevolle informatie voor initiatiefnemers van vrijwilligersorganisaties.

**www.vrijwilligerswerk.nl of vrijwilligeinzetgoedgeregeld.nl:** Praktische informatie (omtrent onkostenvergoedingen, vacatures, aansprakelijkheid en privacy) en vrijwilligersbeleid, scholing en fondsenwerving.

**www.movisie.nl/vrijwillige-inzet:** Tips om lokaal vrijwilligerswerk te waarderen, achtergrondinformatie en opinieartikelen over vrijwilligerswerk.

## Begroting & financiering

Het is noodzakelijk om een begroting te hebben en voldoende financiering te vinden om uw initiatief te kunnen laten voortbestaan. In dit hoofdstuk vindt u een aantal suggesties voor inkomsten- en uitgavenposten op uw begroting en een overzicht met financieringsmogelijkheden.

### Begroting opstellen

In een begroting laat u zien welke uitgaven en inkomsten u verwacht. Als het goed is overtreffen de inkomsten de uitgaven.

- In de eerste kolom neemt u alle voorziene uitgavenposten en bijbehorende kosten op. Kosten waaraan u kunt denken zijn: de kosten voor de vervoermiddelen, inclusief brandstof, belasting, onderhoud, verzekering en afschrijving (deze kosten zijn mede afhankelijk van het aantal gereden kilometers. Bereken de autokosten per kilometer via de website van de ANWB: [www.anwb.nl](http://www.anwb.nl)), kosten voor huisvesting, computers, mobiele telefoons, vergaderingen, administratie, communicatie (bijvoorbeeld brochures en advertenties in lokale kranten) en vergoedingen voor vrijwilligers en eventueel betaalde krachten.
- In de tweede kolom schrijft u de inkomstenposten en bijbehorende inkomsten op. De financiering van uw initiatief zal voor een deel bestaan uit dat wat gebruikers betalen voor een rit. Kijk eens bij andere lokale vervoersprojecten, of bij vervoer dat min of meer vergelijkbaar is, zoals de regiotaxi of Buurtbus, om te zien welke prijzen zij hanteren. Naast een ritprijs, kunt u een abonnement of strippenkaart invoeren. Gebruikers betalen dan bijvoorbeeld een maandelijkse of jaarlijkse vergoeding en daarboven een vergoeding per rit of kopen hun ritten per vijf of tien. Dit geeft (iets) meer zekerheid over de inkomsten.

### Financiering

Zodra u een helder beeld heeft van de opzet van uw initiatief, de kosten en de verwachte inkomsten, kunt u zich verdiepen in andere inkomstenbronnen. Alleen de vergoedingen voor de ritten zijn waarschijnlijk niet voldoende om uw initiatief draaiende te houden. Er zijn veel manieren om aan aanvullende financiering te komen. De kunst is om de juiste partij te benaderen, en ervoor te zorgen dat die zich aangesproken voelt door uw verhaal en de meerwaarde ziet van uw initiatief. In het volgende hoofdstuk leest u meer over hoe u de maatschappelijke meerwaarde van uw initiatief kunt aantonen. In het onderstaande kader vindt u een aantal partijen en financieringsvormen die interessant kunnen zijn voor uw initiatief.

#### Financieringsmogelijkheden

##### Subsidies

Zoek uit of er in uw gemeenten en provincie subsidies verstrekt worden die van toepassing zijn op projecten voor lokaal aanvullend vervoer. Denk aan subsidies om de leefbaarheid in wijken en buurten te bevorderen of subsidies voor ouderenprojecten. In een enkel geval kunt u mogelijk gebruik maken van gemeentelijke Wmo-gelden voor vervoer. Nieuwe vormen van vervoer kunnen aanspraak maken op innovatiesubsidies. Met name provincies hebben budgetten voor vervoerexperimenten. Het aanvragen van subsidies kost veel tijd en de uitkomst is onzeker. Daar staat tegenover dat de financiële bijdrage aanzienlijk kan zijn.



## **Fondsen**

Benader fondsen die zich specifiek op ouderen richten voor hulp bij het opzetten van een vervoersinitiatief voor ouderen. Ouderenfondsen kunnen u niet alleen financieel steunen, ze hebben bovendien veel kennis over uw doelgroep (zie ook: [www.fondsenvoorouderen.nl](http://www.fondsenvoorouderen.nl)). U kunt hen dus ook om praktische hulp vragen bij uw initiatief. Zie het volgende overzicht voor de ouderenfondsen in Nederland. Een andere goede bron voor het vinden van fondsen in uw buurt is [www.lokalefondsen.nl](http://www.lokalefondsen.nl).

## **Sponsoring**

Selecteer een aantal geschikte partijen die zich eventueel als sponsor aan uw initiatief zouden willen verbinden. Voor wie zou het interessant zou kunnen zijn om hun zichtbaarheid te vergroten, binnen uw doelgroep of in breder verband? Voor welke organisaties in uw regio kunnen uw diensten van meerwaarde zijn? Bied sponsors de mogelijkheid tot naamsvermelding of advertenties, op de voertuigen of op de website. Het werven van sponsors kost minder tijd dan het aanvragen van subsidies en donaties, maar levert doorgaans ook minder op. Stichting Mobiliteit voor Iedereen heeft ruime ervaring met het werven van sponsors en is gespecialiseerd in het financieren van zorgvervoer door middel van sponsoring. Neem contact op met een dergelijke organisatie voor advies: [www.stichtingmobiliteitvooriedereen.nl](http://www.stichtingmobiliteitvooriedereen.nl)

## **Crowdfunding**

Vraag aandacht voor uw initiatief en bereik tegelijk een breed publiek door te kiezen voor crowdfunding. Er zijn diverse websites waar u een verzoek om financiering kunt plaatsen. Bij deze vorm van financieren kunnen meerdere mensen en organisaties een klein bedrag doneren, in ruil voor een tegenprestatie zoals een vermelding op de website, een aantal gratis ritten of een bedankfeest. Naast crowdfunding in de vorm van een donatiecampagne, zijn ook andere varianten mogelijk, bijvoorbeeld crowdfunding in de vorm van een lening (microkrediet) of aandeel. Kijk op [www.nederlandcrowdfunding.nl](http://www.nederlandcrowdfunding.nl), [ondernemersplein.kvk.nl/crowdfunding-voor-bedrijven](http://ondernemersplein.kvk.nl/crowdfunding-voor-bedrijven) en [www.crowdfunding.nl/vergelijken/](http://www.crowdfunding.nl/vergelijken/) voor diverse crowdfundingplatforms.

## **Fundraising bij evenementen**

Haal geld op voor uw initiatief via een evenement, zoals een braderie, sponsorloop of loterij. Bedenk wel dat het organiseren ervan tijd en geld kost en dat de opbrengst onzeker is. Anderzijds is een evenement, net als crowdfunding, een uitstekende manier om vervoer op maat voor ouderen onder de aandacht te brengen van een breed publiek. Dit kan de extra inspanning de moeite waard maken.

## **Financiering op basis van maatschappelijke meerwaarde**

Heeft u al eens gedacht aan financiering met behulp van een Social Impact Bond? Bij deze financieringsvorm wordt een vervoerder privaat voorgefinancierd, bijvoorbeeld door een fonds of een bank. Als blijkt dat er inderdaad maatschappelijke besparingen worden gerealiseerd dan krijgt de financier het geïnvesteerde bedrag met rente uitgekeerd. Tot nu toe is een dergelijke financieringsconstructie nog niet toegepast op lokaal vervoer.

Als u in staat bent om de maatschappelijke besparingen goed te onderbouwen en heldere afspraken over het meten van deze besparingen kunt maken met uw financier/investeerder en de uitvoerders van uw initiatief, is deze financieringsvorm wellicht wat voor u. Bedenk dat het een complexe manier van werken is, die veel voorbereidingstijd vraagt

## Overzicht ouderenfondsen in Nederland

Er zijn verschillende fondsen die initiatieven voor ouderen ondersteunen. Op de website [www.fondsenvoorouderen.nl](http://www.fondsenvoorouderen.nl) vindt u een overzicht en een quickscan waarmee u kunt nagaan bij welk fonds u een aanvraag voor financiering zou kunnen doen. Hieronder een korte omschrijving van deze fondsen:

- Bavo stichting (voorkeur voor initiatieven in de regio Kennemerland)
- Dioraphte (gericht op initiatieven die steun bieden aan mensen in armoede en isolement)
- Fonds 1818 (alleen donaties aan initiatieven in de regio Haaglanden)
- Fonds Schiedam Vlaardingen (alleen donaties aan initiatieven in Schiedam, Vlaardingen en Maassluis)
- Fonds Sluyterman van Loo (gericht op initiatieven die het welbevinden van kwetsbare ouderen bevorderen)
- Kansfonds (gericht op initiatieven die kwetsbare mensen helpen hun situatie te doorbreken)
- Nationaal Ouderenfonds (gericht op initiatieven die de sociale kring van ouderen vergroten, zelfredzaamheid bevorderen en dagelijkse dingen als boodschappen doen weer toegankelijk maken)
- Oranje Fonds (gericht op initiatieven waarin vrijwilligers zich inzetten voor meer ontmoetingen, minder eenzaamheid en meer begrip voor de ander)
- Pius-Stichting (alleen donaties aan initiatieven in de regio Noord-Holland Noord)
- Sint Laurensfonds (onder andere gericht op het doorbreken van een sociaal isolement onder ouderen in Rotterdam en omgeving)
- Brentano's Steun (gericht op initiatieven die het welzijn van ouderen bevorderen)
- Fonds SGS (voorkeur voor initiatieven uit de regio Kennemerland en de regio Zaanstreek/Waterland)
- Maagdenhuis (gericht op initiatieven die de zelfregie van ouderen versterken)
- RCOAK (gericht op initiatieven die de kwaliteit van leven van kwetsbare groepen bevorderen)
- VSBfonds (gericht op initiatieven die 'meedoen' in de samenleving bevorderen)

## Maatschappelijke meerwaarde tonen

Om uw initiatief te kunnen verbeteren, financiers te behouden en nieuwe financiers te vinden is het noodzakelijk om de maatschappelijke meerwaarde aan te kunnen tonen. In dit hoofdstuk leest u hoe u dit in drie stappen kunt doen.

### Stap 1. Houd belangrijke gegevens over het initiatief bij

De eerste stap in het aantonen van de maatschappelijke meerwaarde van uw initiatief is het bijhouden van gegevens over uw initiatief, waaronder een beschrijving van de aanpak, kosten en resultaten en informatie over de doelgroep. Verzamel en registreer in ieder geval onderstaande gegevens:

**Doel:** Ritten verzorgen aan doelgroep (x) in regio (x).

**Ondersteunende activiteiten:** Inventariseren van de behoefte, werven vrijwillige chauffeurs, promoten van het initiatief, inplannen van ritten en organiseren van bijeenkomst voor de vrijwilligers.

**Organisatie:** Informatie over het aantal vrijwilligers, wie wat doet, en de organisatievorm.

**Kosten:** Kosten voor vervoermiddelen, huisvesting, communicatie en bijeenkomsten.

**Resultaten:** (x aantal) ouderen met een beperking bereikt, (x aantal) unieke klanten/passagiers, gemiddeld (x aantal) ritten per passagier, (x aantal) ritten per locatie, (x aantal) ritten per jaar en (x aantal) kilometer gereden.

**Doelgroep:** Informatie over geslacht, geboortejaar, burgerlijke staat en aard van de beperking.

## Stap 2. Vraag naar de tevredenheid en de effecten

Op basis van de verzamelde gegevens kunt u, met behulp van interviews met belanghebbenden van het initiatief (gebruikers, mantelzorgers en professionals), verkennen hoe tevreden zij zijn en wat het effect van het initiatief op hen en op hun werk is. Het effect van het initiatief is iets anders dan het resultaat. Het resultaat, dat in stap 1 beschreven is, gaat bijvoorbeeld over het aantal ritjes dat iemand in 2018 maakte. Het effect van dit resultaat gaat over wat dit voor deze persoon betekent, bijvoorbeeld dat hij of zij zich nu vrolijker voelt, omdat hij of zij de kleinkinderen vaker ziet.

U kunt de informatie van de interviews anoniem verwerken. Het is voor de kwaliteit van de data wel goed om het geboortejaar en eventueel het traject en de beperking van de passagier te noteren. Deze informatie kunt u gebruiken om indien nodig voor bepaalde groepen aanpassingen te doen in uw aanpak. Hieronder vindt u voorbeelden van vragen en manieren om de tevredenheid over uw initiatief en de effecten van uw initiatief te onderzoeken.

**Tevredenheid:** Vraag naar waardering op een schaal van 0 tot 10 voor een aantal aspecten.

**Bijvoorbeeld:** bejegening chauffeurs, veiligheid, punctualiteit, gezelligheid, comfort en prijs. Vraag eventueel hoe belangrijk respondenten deze aspecten vinden, en laat hen een cijfer of score geven op een schaal van 0 tot 10: van heel belangrijk tot heel onbelangrijk. Leg respondenten afbeeldingen voor van een aantal vervoersvormen, zoals die van uw eigen vervoersdienst, buurtbus, regiotaxi, lijnbus, commerciële taxi, metro, tram en trein. Vraag vervolgens om de afbeeldingen op volgorde van voorkeur te leggen, en vraag waarom zij voor deze volgorde kiezen.

**Effecten van het initiatief op de passagiers:** Verzamel informatie door passagiers tijdens interviews een aantal effecten voor te leggen en te vragen in hoeverre de vervoersdienst bijdraagt aan bijvoorbeeld meer mobiliteit, zelfstandigheid, vrijheid en sociale contacten. Vraag mensen hoe belangrijk ze dit vinden, op een schaal van 0 tot 10. Geef hen daarnaast de mogelijkheid om nog andere effecten te benoemen en laat mensen aangeven in hoeverre zij zich hierdoor minder eenzaam voelen.

**Effecten van het initiatief op de mantelzorgers:** Verzamel eventueel ook informatie over de effecten op de mantelzorgers van de passagiers. Hoeveel, op een schaal van 0 tot 10, is de belasting op de mantelzorger dankzij het initiatief afgenomen? Indien de belasting is afgenomen kunt u nog een aantal open vragen stellen over wat dit betekent voor de gezondheid en het sociale leven van de mantelzorger en voor de relatie tussen mantelzorger en verzorgde (passagier).

**Effecten van het initiatief op de vrijwilligers:** Neem interviews af met vrijwilligers om na te gaan welke effecten zij ervaren. Formuleer vooraf effecten, zoals zinvolle tijdsbesteding, sociale contacten, persoonlijke ontwikkeling, verbetering van de arbeidsmarktpositie, en vraag in hoeverre vrijwilligers deze effecten herkennen. Stel hier ook open vragen over. Een voorbeeld van deze enquête is te vinden op de website van Society Impact: [www.societyimpact.nl](http://www.societyimpact.nl).

### **Stap 3. Analyseer & presenteer de maatschappelijke meerwaarde**

In de laatste stap combineert u de informatie uit stap 1 en stap 2. Het is goed om in ieder geval de volgende onderdelen op te nemen:

- Het aantal interviews per doelgroep en, indien relevant, iets over de verhouding in leeftijden, man/vrouw en soorten beperking.
- De belangrijkste data (resultaten, uitgaven, inkomsten, aantal vrijwilligers).
- De belangrijkste effecten voor verschillende belanghebbenden (ouderen, mantelzorgers, vrijwilligers, gemeente, zorgverzekeraar). Benoem per belanghebbende het belangrijkste effect. Het effect voor de ene groep belanghebbenden, bijvoorbeeld minder eenzaamheid onder x aantal ouderen, kan een ander effect voor een andere belanghebbende hebben, bijvoorbeeld lagere zorgkosten voor de gemeente.

#### **Het is extra overtuigend als u ook informatie op kunt nemen over:**

- Het verschil in kostprijs tussen uw initiatief en andere beschikbare vervoersopties.
- De positieve financiële effecten voor gemeenten en zorgverzekeraars (zie in het volgende overzicht de 'effectencalculator'): Hoeveel bespaart uw initiatief de gemeente op het gebied van vervoer- en zorgkosten?

#### **Meer informatie over het meten van impact:**

- Download de Handreiking voor Maatschappelijke Kosten Baten Analyses in het Sociale Domein via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2011/10/06/werken-aan-maatschappelijk-rendement>.
- Maak gebruik van de maatschappelijke prijslijst op [www.effectencalculator.nl](http://www.effectencalculator.nl). Hiermee kunt u een prijskaartje hangen aan tal van maatschappelijke effecten, variërend van de kosten van een huisartsbezoek tot de kosten van een scooter.

Een aansprekende manier om de informatie uit de impactscan te presenteren is in een infographic. Hierin zien alle (potentiële) betrokkenen in één oogopslag welk verschil u maakt met uw initiatief. Op internet vindt u grafisch ontwerp bureaus die op basis van uw rapportage een infographic kunnen maken.

De volgende twee infographics zijn gebaseerd op twee impactscans die Society Impact met de steun van FNO, volgens de hiervoor beschreven stappen, heeft uitgevoerd voor de Dorpsauto in het kleine Brabantse dorp Boerdonk (lees meer over het initiatief op pagina 28) en voor Buurt Mobiel in de Utrechtse wijk Overvecht (lees meer over het initiatief op pagina 29).



# Buurt Mobiel in Overvecht - Utrecht

## De aanpak



Buurt Mobiel is opgezet om met name oudere en/of minder mobiele bewoners te vervoeren naar voorzieningen binnen de wijk of naar familie of vrienden.

**5.100 ritten met 6.000 passagiers**  
**Afstand gemiddelde rit is 4,32 km**  
**van- en naar voorzieningen en contacten**



Het vervoer en coördinatie geschiedt door vrijwilligers, er zijn geen vaste haltes of opstappunten. Gebruikers bellen Buurt Mobiel en worden zo snel mogelijk opgehaald. De dienst rijdt op weekdays tussen 9.00 - 16.00 uur. In 11 winkels zijn strippenkaarten verkrijgbaar. Buurt Mobiel heeft zo'n 260 unieke klanten, waarvan 50 tot 60 minstens 1x per week gebruik maken van de dienst.

**Vrijwillige chauffeurs en centralisten,**  
**veelal gepensioneerd. Sommigen**  
**hebben echter nog een baan**

**Lokale ondernemers worden betrokken**  
**bij Buurt Mobiel als verkooppunten**  
**van de strippenkaarten**

## De financiering en de kosten per rit



De financiering van Buurt Mobiel is gebaseerd op de vergoedingen per rit (passagiers) en daarnaast subsidies en giften van derden. De kosten per rit zijn gemiddeld € 2,-

|                     |               |                                  |                |                   |                |
|---------------------|---------------|----------------------------------|----------------|-------------------|----------------|
| <b>Buurt Mobiel</b> | <b>€ 9,17</b> | <b>Regiotaxi</b>                 | <b>€ 11,30</b> | <b>Regiotaxi</b>  | <b>€ 11,30</b> |
| Bijdrage passagier  | € 2,-         | Bijdrage passagier (met WMO pas) | € 1,30         | zonder WMO pas    | € 7,20         |
| Bijdrage gemeente   | € 7,17        | Bijdrage gemeente                | € 10,00        | Bijdrage gemeente | € 4,10         |

## De meerwaarde



### gebruikers

**87 %** ervaart  
(veel) meer een  
gevoel van vrijheid



doen minder  
beroep op  
mantelzorgers



**81 %** ervaart toename  
zelfredzaamheid en  
onafhankelijkheid



**39 %** heeft (veel)  
meer sociale  
contacten



### vrijwilligers

**2/3** ervaart veel  
voldoening en  
verrijking



**> 50 %** heeft  
meer sociale  
contacten

### gemeente/ overheid

reductie zorgkosten  
gemeente (WMO) en  
zorgverzekering



minder beroep  
Regiotaxi



versterken  
sociale  
cohesie

## Afweging kosten en baten



€ 24.000,- per/jr = is wat de gemeente **meer** kwijt zou zijn  
aan extra WMO-vervoer als er geen Buurt Mobiel zou zijn

€ 5.443,- p/jr = is wat mantelzorgers zelf aan vervoerskosten  
zouden maken als Buurt Mobiel er niet was

**Buurt Mobiel realiseert aanzienlijke besparingen:**

- \* minder beroep WMO-vervoer
- \* verwachte afname beroep op zorg vanwege afname kans op vervoersarmoede en toename zelfredzaamheid



**2016**

opgericht door  
Moyra Haaxma  
en Jeroen Blokland  
in de Utrechtse  
wijk Overvecht

**2018**

> 5.000 ritten gereden,  
uitgebreid naar andere  
delen van Utrecht  
(Zuilen en noordoost)

**2019**

De jaarlijkse subsidie  
van de gemeente stopt -  
hoe nu verder?

# Dorpsauto Boerdonk

## De aanpak



Dorpsauto is een unieke dienst in Boerdonk, wat **begeleid vervoer** aanbiedt voor (vooral) ouderen in voor het doen van boodschappen, doktersbezoek, bezoek aan het dorpshuis of familie en vrienden.

4.635 kilometer en 449 ritten per jaar  
Gemiddeld gebruik: 1x per week  
voor boodschappen en voorzieningen



De chauffeur zorgt niet alleen voor de rit van A naar B maar **begeleidt** de mensen ook, indien nodig, bij het tillen van boodschappen, bij het wegwijzen maken in het ingewikkelde ziekenhuis, e.d. Het is vervoer **'van stoel tot stoel'**.

6 chauffeurs - 1 coördinator  
14 vaste klanten  
De auto is inmiddels  
aan vervanging toe.



Aangezien Boerdonk klein is kennen de meeste bewoners elkaar; de chauffeurs zijn **oudere vrijwilligers**. Dorpsauto krijgt geen subsidies of giften, maar wordt volledig betaald door ritvergoedingen en Stichting Zorg om het Dorp.

€ 2.481 is wat de Stichting jaarlijks  
bijlegt voor de inzet van Dorpsauto.  
Er is geen gelijkwaardig alternatief  
voor de Dorpsauto.

## De financiering en de kosten per rit



Gebruikers en de Stichting Zorg om het Dorp dekken de kosten. De bijdrage van de gebruikers wordt aangevuld door de Stichting met de opbrengsten van andere activiteiten. Er zijn geen andere bronnen van inkomsten zoals subsidies of sponsoring.

|                    |         |                                  |         |                   |         |
|--------------------|---------|----------------------------------|---------|-------------------|---------|
| Dorpsauto          | € 10,07 | Regiotaxi                        | € 12,00 | Regiotaxi         | € 12,00 |
| Bijdrage passagier | € 4,56  | Bijdrage passagier (met WMO pas) | € 2,00  | zonder WMO pas    | € 6,00  |
| Bijdrage Stichting | € 5,51  | Bijdrage gemeente                | € 10,00 | Bijdrage gemeente | € 6,00  |

## De meerwaarde

### gebruikers

9,7

algemene  
tevredenheid



toename mobiliteit:  
45 % komt vaker  
de deur uit



doen minder  
beroep op  
mantelzorgers



82 % ervaart toename  
vrijheid, zelfstandigheid  
en welbevinden



82 % heeft meer  
sociale contacten  
45 % is minder eenzaam

### vrijwilligers



zinnvolle  
dagbesteding



**gemeente/  
overheid**

reductie zorgkosten  
gemeente en  
zorgverzekering



minder beroep  
Regiotaxi



versterken  
sociale  
cohesie

## Welke besparingen realiseert Dorpsauto?



€ 898 p/jr = is wat de gemeente **meer** kwijt zou  
zijn als er alléén Regiotaxi zou worden ingezet

€ 2.344 p/jr = is wat mantelzorgers zelf aan **extra**  
kosten zouden maken als Dorpsauto er niet was

Dorpsauto realiseert aanzienlijke besparingen:

\* minder beroep WMO-vervoer

\* verwachte afname beroep op zorg vanwege  
afname kans op vervoersarmoede en  
toename zelfredzaamheid



3.

# Tips uit de praktijk

Op basis van de initiatieven die wij in deze handreiking bespreken, hebben we een aantal tips geformuleerd. In dit hoofdstuk vindt u deze tips, geordend volgens de vijf factoren voor verduurzaming en steeds met een verwijzing naar het initiatief dat de inspiratie vormde.

## Inzicht in de behoefte

- Inventariseer de knelpunten in het bestaande aanbod en bied een oplossing voor tekortkomingen (zie: 'Buurautoplus', een initiatief in Amersfoort voor ouderen die het lastig vinden om met het openbaar vervoer te reizen en 'Dorpsauto Boerdonk' dat werd opgericht toen een deel van het bestaande openbaar vervoer wegviel. Meer over het bestaande aanbod leest u op pagina 36).
- Sluit aan op het bestaande aanbod en maak het openbaar vervoer toegankelijker (zie: 'GoOV' voor een pilot met een speciale app waarmee oudere mensen of mensen met een beperking gemakkelijker gebruik van het openbaar vervoer kunnen maken).
- Start een initiatief voor een doelgroep die u goed kent (zie: 'Verbindend Vervoer Oisterwijk', dat is opgestart door oudere vrijwilligers).
- Denk naast bestemmingen in de gemeente, ook aan veelbezochte plekken in de regio (zie: 'Seniorenbus Vught', waarin de bus behalve in Vught ook naar het ziekenhuis en centraal station in Den Bosch rijdt).
- Begin uw initiatief met een behoefteonderzoek (zie: 'Samobiel', waar achteraf bleek dat wijkbewoners specifieke wensen en twijfels hadden, waar het project niet goed op aansloot).
- Stem uw communicatie over het initiatief af op de doelgroep (zie: 'Emté-autootje', waarin ouderen onvoldoende op de hoogte waren van het bestaan van het initiatief en de mogelijkheden die het bood).

## Organisatie & samenwerking

- Neem contact op met de Wmo-afdeling van uw gemeente om mogelijkheden voor samenwerking te verkennen (zie: 'Scootmobielpool voor Welzijn', waarin de verzekeringspremie door samenwerking met de gemeente lager uitvalt) of misschien kan de inzet van chauffeurs in uw initiatief deel uitmaken van een re-integratietraject (zie: 'iYYo's Middelburg en Vlissingen', waarin het streven is dat de chauffeurs binnen zes tot negen maanden uitstromen naar een betaalde baan).
- Werk samen met een zorginstelling om faciliteiten te delen (zie: 'Argos Mobiel', waarin het vervoersinitiatief de facilitaire diensten van Argos Zorggroep kan gebruiken).
- Zoek aansluiting bij landelijke organisaties en maak gebruik van bestaande kennis en ervaring (zie: 'AutoMaatje' waarin de ANWB lokale organisaties ondersteunt op het gebied van bedrijfsvoering, materiaal, trainingen, begeleiding, software, kwaliteitsonderzoek en publiciteit & 'Vervoersdienst Welzijn Scheveningen', waarin Welzijn Innovatiegroep Nederland adviseert bij het opzetten en het evalueren van de voortgang van het project).
- Betrek lokale partijen, zoals de supermarkt, bij uw initiatief voor sponsoring of promotie (zie: 'iYYo's Middelburg en Vlissingen', waar lokale partijen benaderd werden voor sponsoring).
- Zoek partners die belang hebben bij het verbeteren van de mobiliteit van ouderen, zoals winkeliers (zie: 'Emté-autootje', waarin drie supermarkten de handen ineen sloegen).
- Zoek geschikte partners voor activiteiten die niet tot de kern van uw aanbod behoren, zoals het onderhoud van voertuigen (zie: 'Wijkmobiel', waarin leerlingen van MBO Amersfoort voor het onderhoud van de E-cars zorgen).



## Vrijwilligers

- Behoud vrijwilligers door voldoende aandacht aan hun persoonlijke ontwikkeling te besteden (zie: 'Vervoersdienst Welzijn Scheveningen' als inspirerend voorbeeld).
- Betrek vrijwilligers door hen een aantrekkelijke beloning te bieden (zie: 'Stumobiel', waarin studenten het aantal kilometers dat zij vrijwillig voor het initiatief rijden, ook privé mogen rijden met de auto van het initiatief).

## Begroting & financiering

- Zorg dat vrijwilligers hun eigen auto gebruiken, zodat u niet hoeft te investeren in voertuigen (zie: 'AutoMaatje', waarin de 550 vrijwilligers een eigen auto gebruiken en 'Vervoersdienst Welzijn Scheveningen').
- Bind klanten met een lidmaatschap: Zo kunt u rekenen op vaste inkomsten. Stel uw initiatief tegen hogere kosten ook beschikbaar voor mensen zonder lidmaatschap, en vergroot daarmee uw bereik (zie: 'Zonnebloemauto', waarin gebruikers eenmalig een pas van €10,- moeten kopen en 'Seniorenbus Vught', waarin gebruikers €5,- per maand betalen voor een abonnement).
- Haal inkomsten uit uw initiatief door met strippenkaarten te werken. Het is handig voor de gebruiker en u krijgt de inkomsten voor meerdere ritten in één keer binnen (zie: 'Argos Mobiel', waarin gebruikers een 'Argos Mobiel, Rittenkaart' kunnen aanschaffen, 'Wijkmobiel', waarin gebruikers met een strippenkaart korting krijgen op de ritten en 'Buurt Mobiel', waarin gebruikers bij een volle strippenkaart een ritje gratis krijgen).
- Sluit aan op gemeentelijke financieringsstromen (zie: 'Verbindend Vervoer Oisterwijk', dat elk jaar een vast bedrag van de gemeente ontvangt).
- Bedenk of u een app of andere technologische toepassing kunt inzetten om ritten sneller in te plannen (zie: 'Stumobiel', waarin ouderen een ritje per app, online of telefonisch kunnen aanvragen).

## Maatschappelijke meerwaarde tonen

- Denk verder dan vervoer van A naar B: Een bijzondere ontmoeting in de buitenlucht kan voor ouderen ook waardevol zijn (zie bijvoorbeeld: 'Fietsen alle jaren' waarin sociale interactie en buiten zijn centraal staan).
- Maak duidelijk dat uw initiatief niet alleen de mobiliteit van ouderen vergroot, maar ook andere maatschappelijke problemen oplost, zoals eenzaamheid (zie: 'BoodschappenPlusBus' waarin nieuwe vriendschappen worden gesloten en 'Fietsen alle jaren' waarin de ontmoeting tussen vrijwilliger en gebruiker een van de hoofddoelen is).
- Maak van uw business case een overzichtelijke factsheet, zie blz. 44 en 45.

**Vervoersarmoede is  
wel willen, maar niet  
kunnen verplaatsen  
omdat passend  
vervoer ontbreekt.**

## Verantwoording & dankwoord

Voor dit handboek hebben we gesproken met initiatiefnemers van uiteenlopende vervoersinitiatieven voor ouderen. Sommigen zijn we zelf op het spoor gekomen, anderen hebben ons gevonden via de advertentie op onze website of werden naar ons doorverwezen, bijvoorbeeld door FNO. Onze vraag luidde: Wie is of kent een innovatieve ondernemer die een vervoersinitiatief heeft opgericht om de mobiliteit van thuiswonende ouderen met een beperking te vergroten? Deze oproep resulteerde in een enorme lijst initiatieven. Vervolgens hebben we geïnventariseerd hoe de afzonderlijke initiatieven waren opgezet en wat de achterliggende motivatie was. Daarbij werden de omvang, het aantal ritten per jaar en de kosten meegenomen. Tot slot, en niet onbelangrijk, hebben we bekeken welke leerpunten het initiatief bevatte voor anderen.

Uiteindelijk hebben we voor Mobiel in de buurt achttien vervoersinitiatieven geselecteerd, waarbij rekening is gehouden met regionale spreiding, de omgevingen waarbinnen zij opereren en de verschillende oplossingen. Van de initiatieven 'Dorpsauto Boerdonk' en 'Buurt Mobiel in Utrecht Overvecht' hebben we niet alleen een beschrijving, maar ook een infographic van de impactscan opgenomen. Voor de totstandkoming van dit handboek en de impactscans willen we FNO danken voor hun waardevolle samenwerking en inhoudelijke bijdrage.

Wij willen alle initiatiefnemers die wij voor deze handreiking gesproken hebben hartelijk danken voor het vrijmaken van hun tijd en het delen van hun waardevolle inzichten.

## Colofon

### Auteurs:

René van Hooren, Nina-Sophie Meijer,  
Iona Mulder, Marieke van der Zanden

### Redactie:

Krijn van Beek, Sadik Harchaoui,  
Roos Stamet, Evelien Vos, Imre Vellenga

### Ontwerp:

Dimitri Mau-Asam, Dimardesign BNO

In samenwerking met FNO  
Society Impact 2019

### Society Impact

De Ruijterstraat 36  
2518 AS Den Haag  
[www.societyimpact.nl](http://www.societyimpact.nl)





# Vervoer voor iedereen

## Basisinformatie

|                                           |                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Datum</b>                              | 16 februari 2021                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Gespreksleider</b>                     | Rachel Heijne                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Tijd</b>                               | 21:30-22:45                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Zaal</b>                               | Digitaal                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Soort bijeenkomst</b>                  | Bespreken                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Werkvorm</b>                           | Gesprek tussen raadsleden, genodigden en ambtenaren.                                                                                                                                                              |
| <b>Portefeuillehouder</b>                 | Maarten van Ooijen, Lot van Hooijdonk                                                                                                                                                                             |
| <b>Betrokken ambtenaren/presentatoren</b> | 2 ambtenaren                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Griffiemedewerker</b>                  | Jochim Schueler                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Vervolg</b>                            | De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Stad & Ruimte (moet nog worden vastgesteld). In de eerst daaropvolgende raadsvergadering wordt over dit onderwerp besloten. |
| <b>Links naar</b>                         | <a href="#">Website gemeente</a> en facebook                                                                                                                                                                      |
| <b>Deelnemers</b>                         | Deelnemer, Solgu<br>2 deelnemers, Stichting Buurt Mobiel<br>1 deelnemer, Reizigersvereniging Rover, afdeling Utrecht<br>1 deelnemer, Fietzersbond                                                                 |

## Programma

1. Welkom en Opening
2. Ambtelijke toelichting (presentatie (5-10 minuten), gevolgd door interview):
  - a. proces totstandkoming visie en het gelopen participatieproces.
  - b. Toelichting op de verschillende rollen van gemeente en provincie.
  - c. Informatie over pilots deelvervoer.
  - d. Toegankelijkheid deelmobiliteit
  - e. (zie ook toelichting in agendering)
3. Vragen raadsleden
4. Gesprek tussen raadsleden (maatschappelijke) partijen over de visie
5. Reflectieronde

## Motivatie

**Rik van der Graaf (CU), Hester Assen (PvdA), Dimitri Gilisen (VVD), Corine van Dun (D66), Marcel Vonk (GroenLinks), Tessa Sturkenboom (Student en Starter), Henk van Deun (PVV), Kenneth de Boer (Stadsbelang Utrecht).**

De visie betreft de opgave van doelgroepenvervoer en de aansluiting hiervan op het (aanvullend) openbaar vervoer. De geformuleerde uitgangspunten kunnen in de uitwerking het verschil maken vervoer voor iedereen beschikbaar te houden. De agenderende fracties willen in de Raadsinformatiebijeenkomst geïnformeerd worden door het ambtelijk apparaat (vanuit mobiliteit en maatschappelijke ontwikkeling) over het proces rondom het opstellen van deze visie, waaronder het participatieproces, en welke randvoorwaarden hierbij van toepassing waren. De fracties ontvangen graag een verder toelichting op de verschillende rollen van gemeente en provincie als het goed om het beschikbaar stellen van vervoer voor iedereen.

Daarnaast willen de agenderende fracties graag door experts bijgepraat worden over de beschikbaarheid van doelgroepenvervoer en alternatieven voor aanvullend openbaar vervoer de uitvoerbaarheid daarvan en over de gevolgen van dit raadsvoorstel. Ook aan hen wordt gevraagd een presentatie voor te bereiden waarin resultaten van pilots worden toegelicht bijvoorbeeld U-Flexin de schaakbuurt en andere vormen van kleinschalig vervoer. We zouden graag meer willen horen over op welke plekken er in Utrecht nog vervoersarmoede voor komt en op welke manier dat inzichtelijk te maken is. Recent is er onderzoek naar dit fenomeen gedaan door het CBS wellicht is dit onderzoek er bij te betrekken. Ook zouden we graag van o.a. de fietsmeesters horen hoe de pilot rondom de fietsenbank loopt. En verwachten we een toelichting op welke manieren deelmobiliteit voor iedereen toegankelijk wordt gemaakt.

We zouden ook graag horen waar de knelpunten voor kleine aanbieders van vervoer liggen en die van hen te horen.

De agenderende fracties willen in het tweede gedeelte van de Raadsinformatiebijeenkomst in gesprek gaan met (maatschappelijke) insprekers om hun mening over het raadsvoorstel en de consequenties ervan te horen.

Het raadsvoorstel is een breed plan met een zes uitgangspunten als doel de lucht in Utrecht vervoer voor iedereen toegankelijk te maken. Daarom horen de fracties ook graag hoe partijen in de stad tegen het raadsvoorstel aan kijken.

## Bijdrage

Zie bijdrage die is geüpload: een gezamenlijke reactie van de belangenorganisaties: Solgu, COSBO Stad Utrecht, WMO Cliëntenraad Utrecht en ACO Advies Commissie Ouderenbeleid Stad Utrecht.

### **Deelnemer, Fietzersbond, afdeling Utrecht**

Utrecht onbeperkt toegankelijk is een mooi thema. Het gaat over inclusieve mobiliteit en hoe alle Utrechters kunnen gaan waar ze willen komen. We houden graag een pleidooi om hierbij kinderen niet te vergeten. Ook in Utrecht zijn veel kinderen die geen toegang hebben tot een fiets. Afgelopen maanden heeft de Fietzersbond met veel partijen gesproken over het oplossen van dit probleem. Er zijn veel partijen die kunnen helpen om een goed systeem op te zetten waarbij kinderen toegang hebben tot een fiets, maar ook hun ouders betrokken worden en meer gaan fietsen. Ook kunnen hierdoor jonge Utrechtse fietsmakers stageplaatsen vinden. De vraag is: hoe brengen we dit tot een succesvol begin en maakt fietsen ook onderdeel uit van onbeperkt toegankelijk Utrecht?

## Deelnemers, Stichting Buurt Mobiel

Hierbij sturen wij u onze vragen en opmerkingen met betrekking tot het visiedocument 'Vervoer voor iedereen' (graag delen onder alle raadsleden).

In de bijlage hebben wij een handboek toegevoegd van Society Impact, een onderzoeksbureau dat landelijk onderzoek deed naar vele vervoersinitiatieven, welke impact zij maakten en welke lessen beleidsmakers hieruit kunnen trekken over hoe om te gaan met dergelijke initiatieven.

1. Er wordt gesproken over: "sociaal-recreatief vervoer (de huidige regiotaxi)" deze term doet ons inziens afbreuk aan waarom klanten gebruik maken van dit vervoer. Onze ervaring is dat ongeveer 70 % van de ritten naar de eerste-lijnszorg gaat. Dit geeft ook het belang aan van dit type vervoer.
2. Er wordt steeds gesproken dat het reguliere OV steeds beter toegankelijk gemaakt gaat worden terwijl de plannen zijn het OV frequenter langs de wijken gaat en minder frequent door de wijk. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar?
3. Er lijkt er vanuit gegaan te worden dat iemand altijd dezelfde 'mobiliteitsstatus' heeft, terwijl onze ervaring is dat dat situationeel bepaald wordt, door plotselinge veranderde omstandigheden, door de invloed van het seizoen, tijdstip van de dag, door de weeks of het weekend, aan- of afwezigheid van een beschikbaar netwerk, financiën etc.
4. "Naast MaaS-concepten zetten we daarom ook juist in samenwerking met de provincie in op sociale en lokale initiatieven voor kleinschalig openbaar vervoer." Hoe wordt dit gedaan? Gaat dit over aanvullend vervoer?
5. "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" hier vallen wij onder maar als initiatief word je door stakeholders vaak benaderd als sec vervoerder. Er moet oog blijven voor sociaal-maatschappelijk impact.  
"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." Eerste vraag is: hoe wordt dit gemonitord?  
Opmerking: Hier lijkt een aanname in te zitten dat meer buurtvervoer de druk op de piramide elders wegneemt. Wat nou als meer buurtvervoer juist de situationele mobiliteit verbetert en het parallel aan elkaar bestaat? Hierbij neemt de vervoersarmoede af en het gaat een niet ten koste van het ander.
6. "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 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".  
De laatste genoemde initiatieven, waaronder wij zelf, doen dit al jaren en dragen significant bij aan het tegengaan en of verminderen van eenzaamheid. Vervoer is voor al deze initiatieven een middel en geen doel op zich. Er is behoefte aan een andere beleving van jezelf verplaatsen, een luisterend oor, anderen ontmoeten en toegeleid worden naar voorzieningen.
7. Gemeente Utrecht heeft een pilot opgezet op het gebied van de mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer.  
Deze proef loopt al sinds 2016, tenminste als er hier OV reisbuddy's worden bedoeld. Wat is er uit deze proef gekomen?



# (Openbaar) Vervoer voor iedereen



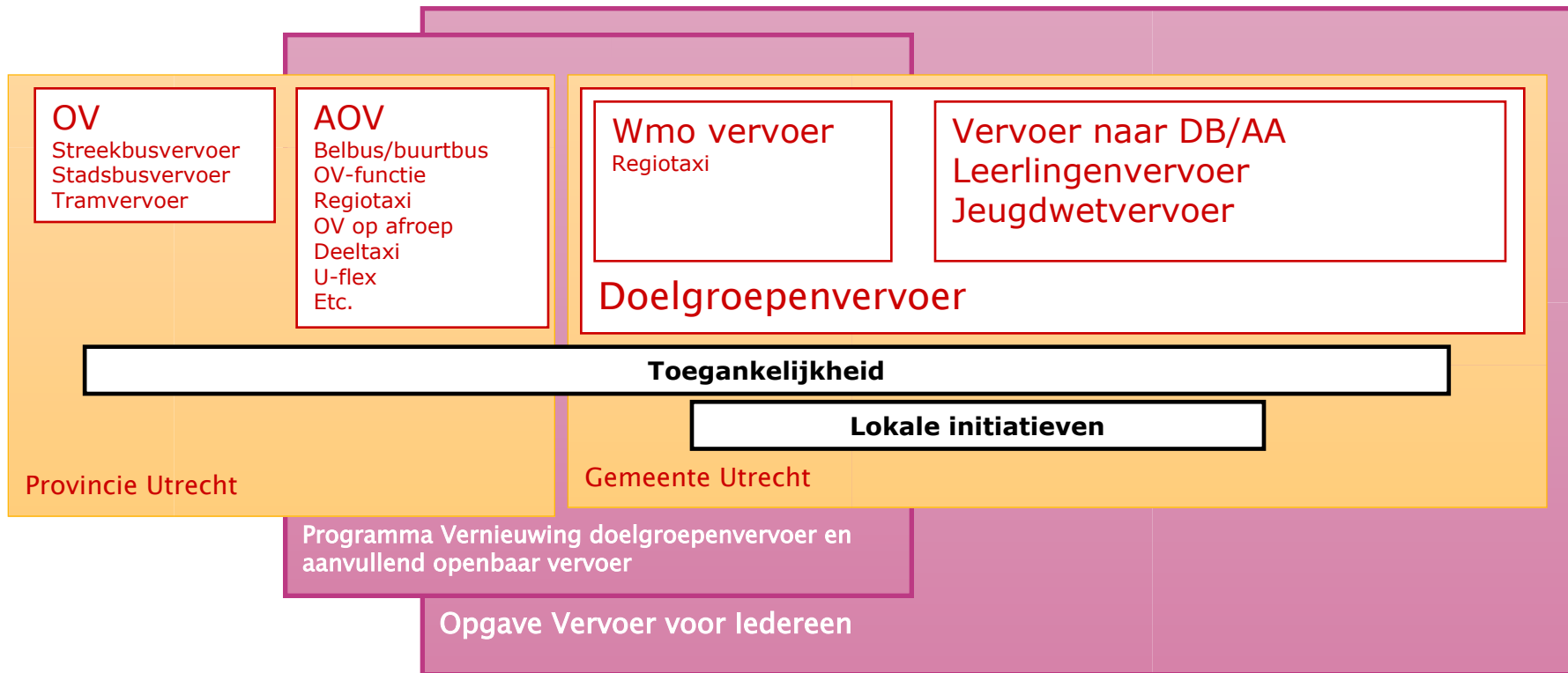
# Inhoud

- Aanleidingen
- Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer in Utrecht
- Kansen door Visie Vervoer voor iedereen

# Aanleidingen

- Coalitieakkoord: *"dat de stad en haar voorzieningen voor iedereen toegankelijk zijn en dat alle Utrechters gelijkwaardig worden bejegend"*
- Overdracht taak Wmo vervoer van provincie naar gemeente per december 2023 en afbouw provinciale bijdrage
- VN verdrag handicap en uitwerking plan Utrecht
- OV: Frequent versus fijnmazig (geen HOV zonder ondersteunend netwerk)

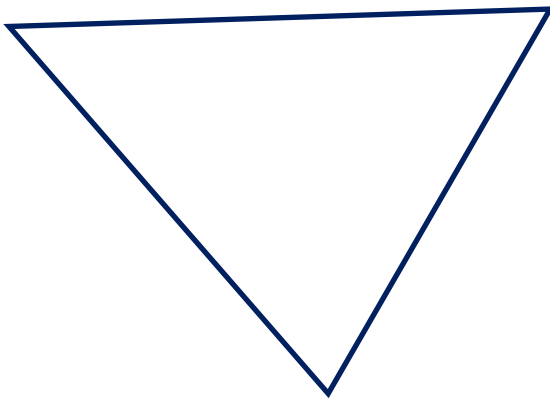
# (Openbaar) Vervoer in Utrecht



# Verantwoordelijkheden OV



- Vervoerder in regio Utrecht (Qbuzz)
- Concessiehouder (i.i.g. t/m 2023)
- Dagelijkse OV uitvoering
- Vervoerplan opstellen jaarlijks
- Marketing, reisinformatie, commercie
- Toegankelijk materieel



*provincie :: Utrecht*

- Mobiliteitsbeleid
- Concessieverlener
- Stelt meerjarige (beleids)kaders op voor concessiehouder
- Eigenaar, aanleg, beheer, onderhoud traminfrastructuur en materieel (toegankelijkheid)
- Beheerorganisatie Regiotaxi
- Subsidieverstrekker AOV/DGV



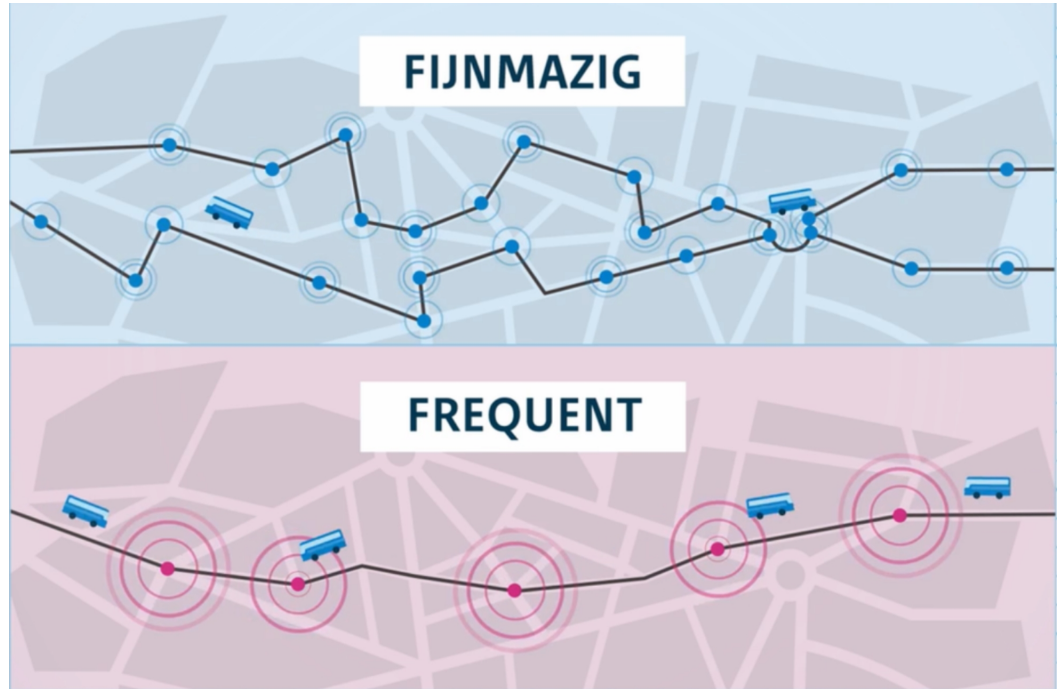
**Gemeente Utrecht**

- Mobiliteitsbeleid
- Aanleg, beheer en onderhoud openbare ruimte
- Aanleg, beheer en onderhoud (H)OV businfrastructuur en toegankelijke OV haltes
- Bekostiging WMO/Doelgroepenvervoer

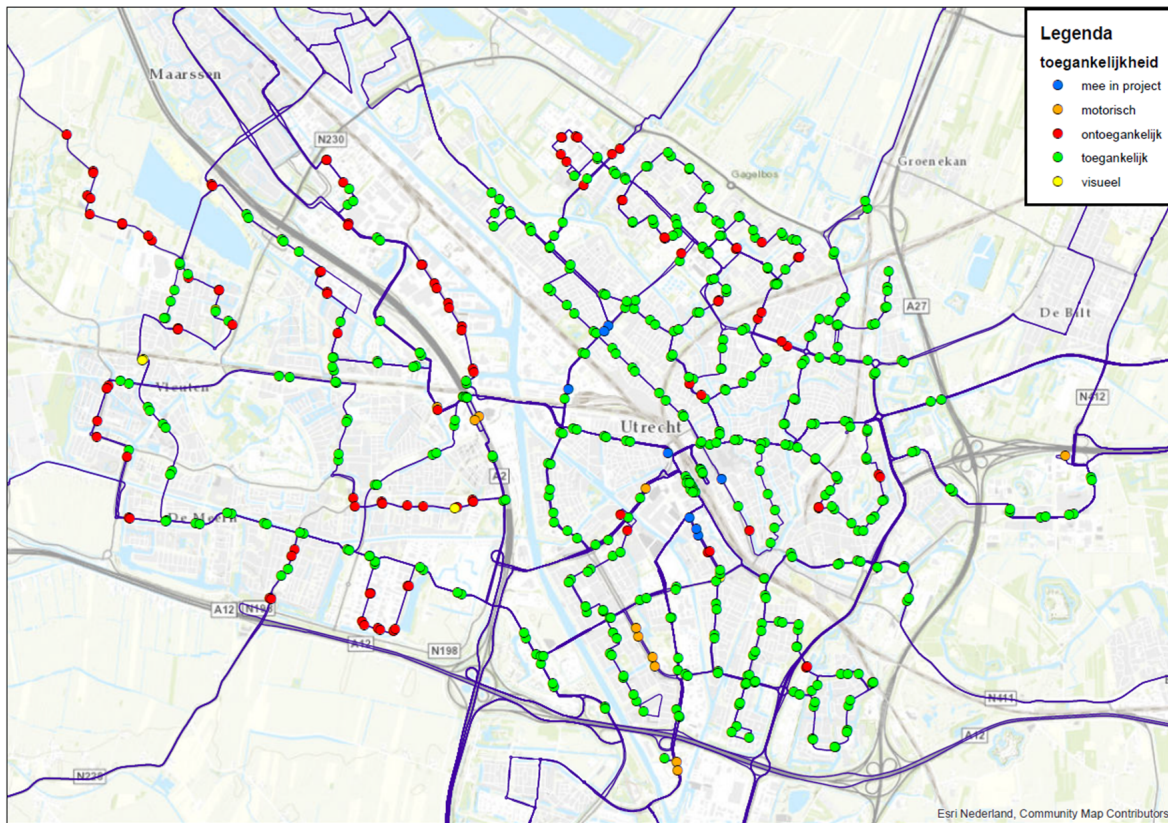


# 2 netwerkperspectieven

- Keuze van meeste reizigers: frequent
- Voorwaarde voor schaalsprong
- Voordelen: minder wacht/reistijd, betrouwbaarder, aansluitend bij trends bv e-bike
- Nadeel: OV minder nabij voor mensen die slecht ter been zijn



# Toegankelijkheid OV-systeem

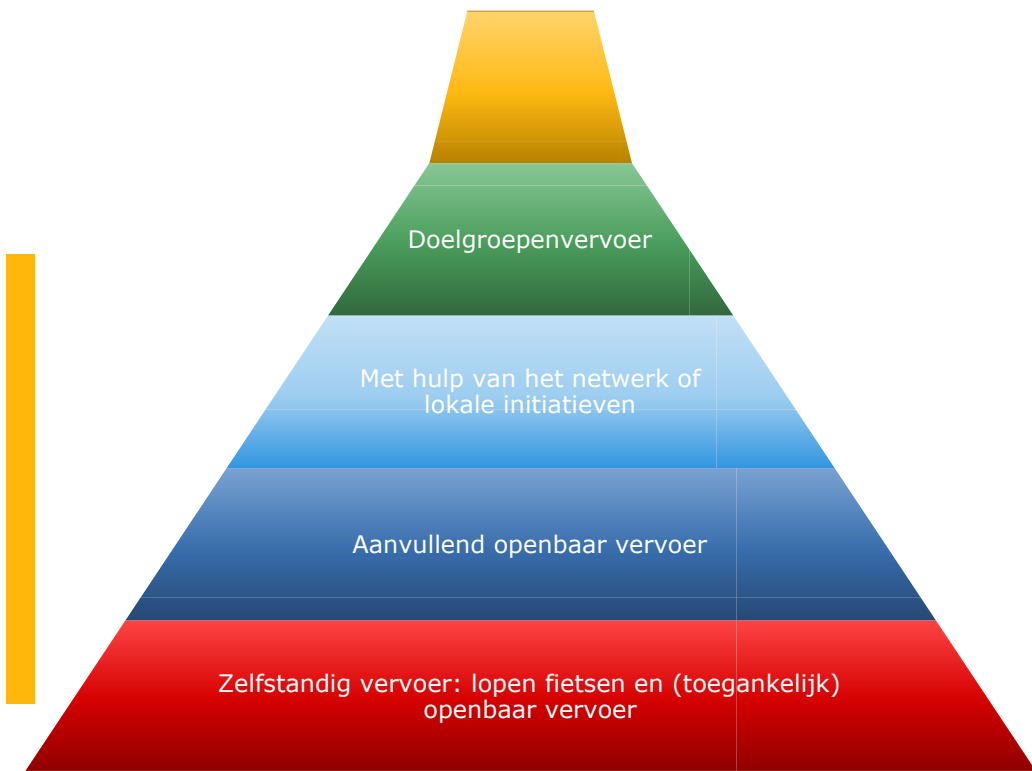


- Per 1-1-2021: 77% bushaltes volledig toegankelijk (groen)
- Doelstelling was 75% in 2020
- De aanvullende top 25 allemaal uitgevoerd
- Deel mee met herinrichtingen en onderhoudsprojecten (blauw)



# Visie Vervoer voor iedereen

- Iedereen reist zo zelfstandig mogelijk
- We bieden passend vervoer
- De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd
- Het systeem is eenvoudig, toekomstbestendig en duurzaam



### Voorbeelden:

- Regiotaxi, aanpassingen aan auto
- Regiotaxi (Wmo deel), leerlingenvervoer, vervoer Jeugd- en participatiewet, vervoer naar DB/AA
- Niet GU, wel doelgroepenvervoer: Valys, WLZ, zittend ziekenvervoer,
- Meestal auto (voorbeeld: automaatje, Buurt Mobiel)
- Regiotaxi (OV-deel), buurtbus, U-flex
- Lopen, fietsen, step, trein, tram, bus, auto

# Kansen

- Komen tot een vervoerssysteem voor iedereen
- Prikkels invoegen om zo laag mogelijk in de piramide te zitten (niet alleen financieel)
- Provinciale middelen beschikbaar voor pilots AOV



## Raadsinformatiebijeenkomst

|                       |                                                                                          |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dossiernummer         | 1426                                                                                     |
| Vertrouwelijk         | Nee                                                                                      |
| Vergaderdatum         | 16 februari 2021                                                                         |
| Agendapunt            | 4.1                                                                                      |
| Omschrijving          | Visie Vervoer voor iedereen                                                              |
| ID                    | 1474                                                                                     |
| Behandelend ambtenaar | Arjan Koerts                                                                             |
| Telefoon              | 06-13553525                                                                              |
| E-mail                | arjan.koerts@utrecht.nl                                                                  |
| Datum collegebesluit  |                                                                                          |
| Thema                 | Sociaal domein                                                                           |
| Portefeuillehouder    | Wethouder Van Ooijen                                                                     |
| Beleidsveld           | Maatschappelijke Ondersteuning                                                           |
| Referendabel          |                                                                                          |
| Raadsadviseur (lijst) | Jochim Schueler/Welzijn, Maatschappelijke ondersteuning, Asiel en integratie/06-42238564 |

| Geagendeerd                   | Vergaderdatum    |
|-------------------------------|------------------|
| Raadsinformatiebijeenkomst    | 16 februari 2021 |
| Commissie Mens en Samenleving | 18 maart 2021    |

**Voorgesteld besluit**

## Voorstel aan de gemeenteraad

# Visie Vervoer voor iedereen

|                      |                                |
|----------------------|--------------------------------|
| Beleidsveld          | Maatschappelijke ondersteuning |
| Organisatieonderdeel | Maatschappelijke Ontwikkeling  |
| Opsteller            | Arjan Koerts                   |
| Kenmerk              | 8045622                        |
| Vergaderdatum Raad   |                                |
| Geheim               | Nee                            |

## Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De visie Vervoer voor iedereen vast te stellen, waarin de opgave waar we als gemeente voor staan op het gebied van doelgroepenvervoer en de aansluiting hiervan op het (aanvullend) openbaar vervoer wordt geschetst, met als uitgangspunten:
  - a. Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide als voor hen mogelijk is.
  - b. We bieden passend vervoer.
  - c. We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.
  - d. De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd.
  - e. Het systeem is eenvoudig.
  - f. We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

## Samenvatting

Gemeente Utrecht staat voor een grote vervoersopgave. Enerzijds op het gebied van het bieden van passend vervoer voor iedereen, anderzijds op het gebied van bereikbaarheid. Vernieuwing van het doelgroepenvervoer en een goede aansluiting op het (aanvullend) openbaar vervoer is nodig om vervoer voor iedereen te realiseren. Hiervoor is een aantal uitgangspunten geformuleerd die het kader geven voor het doelgroepenvervoer van de gemeente Utrecht voor de komende jaren met een goede aansluiting op het mobiliteitsbeleid. Het opnieuw aanbesteden van het sociaal recreatief vervoer per december 2023 is hierbij de eerste concrete uitdaging.

## Context

### Aanleiding

In het coalitieakkoord Utrecht: Ruimte voor iedereen is de volgende passage opgenomen: “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”. Ook op het gebied van vervoer zijn er drempels die weggenomen moeten worden. Om mee te doen aan de maatschappij moeten mensen zich immers kunnen verplaatsen. Dit kan op verschillende niveaus:



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, het budget daalt en de kosten stijgen. Bovendien willen we een kwaliteitsimpuls aan het doelgroepenvervoer geven en willen we streven naar zero-emissie per 2025 in het doelgroepenvervoer door de inzet van zero-emissie voertuigen te stimuleren. Deze ontwikkelingen zorgen voor een kostenstijging waardoor een financieel knelpunt ontstaat op het gebied van doelgroepenvervoer.

Naar de toekomst toe zijn nog meer ontwikkelingen te verwachten die het vervoer nog meer onder druk zetten, zoals de groei van de stad, dubbele vergrijzing en langer zelfstandig thuiswonen.

Vanaf eind 2023 wordt de gemeente verantwoordelijk voor het contractbeheer van sociaal recreatief vervoer, de huidige regiotaxi (één van de vormen van doelgroepenvervoer). We moeten dan, al dan niet in samenwerking met andere gemeenten uit de regio, een nieuwe aanbesteding vormgeven om invulling te geven aan sociaal recreatief vervoer. Dit is een kans om de verschillende vormen van het doelgroepenvervoer waar we als gemeente verantwoordelijk voor zijn meer in samenhang te organiseren, maar ook om een goede samenhang tussen doelgroepenvervoer en het (aanvullend) openbaar vervoer te realiseren. Met deze visie wordt de richting bepaald van het ontwikkeltraject met betrekking tot de vernieuwing van het doelgroepenvervoer. Het stellen van kaders is een taak van de

gemeenteraad. Daarom ligt de visie Vervoer voor Iedereen ter vaststelling voor. Na vaststelling kan gestart worden met de voorbereiding op de nieuwe aanbesteding.

#### *Beoogd effect*

Een samenhangend vervoersysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt en waarbij zoveel mogelijk inwoners zo normaal mogelijk mee kunnen doen aan de maatschappij.

#### *Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad*

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.

- [Collegebesluit 18 december 2018](#)
- [Raadsbrief Ontwikkelingen doelgroepenvervoer](#)

In december 2019 is de raad geïnformeerd over een nieuwe aanbesteding van de regiotaxi, het nieuwe tarief hiervan en is een doorkijkje gegeven naar de ontwikkelingen op het gebied van de opgave doelgroepenvervoer.

- [Raadsbrief Ontwikkelingen Regiotaxi](#)

In mei 2020 is de raad door middel van een brief geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de opgave doelgroepenvervoer: de visie Vervoer voor Iedereen, de definitieve gunning van de aanbesteding Regiotaxi Utrecht en over de ontwikkelingen rondom kleinschalige vormen van buurtvervoer.

- [Raadsbrief Ontwikkelingen doelgroepenvervoer](#)

In juli 2020 is de raad geïnformeerd over diverse ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer en de samenhang tussen deze ontwikkelingen.

- [Raadsbrief Samenhang ontwikkelingen OV](#)

## **Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's**

| <b>Beslispunt</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1                 | <p>De visie Vervoer voor Iedereen vast te stellen, waarin de opgave waar we als gemeente voor staan op het gebied van doelgroepenvervoer en de aansluiting hiervan op het (aanvullend) openbaar vervoer wordt geschetst, met als uitgangspunten:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide als voor hen mogelijk is.</li><li>We bieden passend vervoer.</li><li>We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.</li><li>De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd.</li><li>Het systeem is eenvoudig en betaalbaar.</li><li>We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu.</li></ol> |
| <b>Argumenten</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 1.1               | <p><u>De uitgangspunten vormen de basis voor de beoordeling van en sturing op ontwikkelingen op het thema Vervoer de komende periode. Een eerste concrete ontwikkeling is de aanbesteding van het social recreatief vervoer per december 2023. Met deze uitgangspunten kunnen daarin eerste stappen worden gezet richting een transformatie op het gebied van vervoer.</u></p> <p>Concreet betekenen de geformuleerde uitgangspunten dat het volgende meegenomen wordt in de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer:</p> <ol style="list-style-type: none"><li><u>Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide als voor hen mogelijk is.</u></li></ol>                                         |

Door het wegnemen van mentale en fysieke drempels kunnen zoveel mogelijk inwoners gebruik maken van vervoer zo laag mogelijk in de piramide. Op deze manier stimuleren en versterken we de beweging naar voren. Hiervoor is toegankelijkheid van het openbaar vervoer en beschikbaarheid van aanvullend openbaar vervoer een voorwaarde. Daarnaast is het belangrijk om te zorgen voor goede informatievoorziening. Doordat inwoners de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide gebruiken als voor hen mogelijk is, wordt de druk op het doelgroepenvervoer verlaagd.

b. We bieden passend vervoer

Om passend vervoer te kunnen bieden is het allereerst van belang de vervoersbehoefte goed in beeld te brengen van inwoners die zich melden bij de gemeente omdat zij op het gebied van vervoer belemmeringen ervaren in zelfredzaamheid en participatie. Dit betekent een uitgebreidere uitvraag op basis waarvan maatwerk geleverd kan worden (opstellen reizigersprofiel). Daarnaast moet het leveren van maatwerk ook mogelijk gemaakt worden door minder eenvormige oplossingen en meer differentiatie in het vervoersaanbod voor sociaal recreatief vervoer te bieden.

c. We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer

Het (aanvullend) openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer zijn communicerende vaten. Dit betekent dat hoe inclusiever het (aanvullend) openbaar vervoer georganiseerd is, hoe meer mensen gebruik kunnen maken van reguliere vormen van vervoer zodat de druk op het doelgroepenvervoer wordt verminderd. In de praktijk zien we dat veel inwoners op sommige momenten wel gebruik kunnen maken van het (aanvullend) openbaar vervoer, maar op andere momenten niet. Daarom is het belangrijk dat de verschillende vormen van vervoer op elkaar aansluiten. Op deze manier vallen geen mensen tussen wal en schip. Daarnaast is het belangrijk om eenduidigheid te brengen in gebruik, reservering en betaling. In de aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer zal hier dan ook aandacht voor zijn.

d. De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd

Het doelgroepenvervoeraanbod is op dit moment zeer gefragmenteerd door de verschillende regelingen die ten grondslag liggen aan de verschillende vormen. Deze onderverdeling is niet altijd logisch en daardoor niet efficiënt. Zo kan één inwoner afhankelijk zijn van meerdere vormen van doelgroepenvervoer. Hij/zij heeft hiervoor verschillende indicaties nodig en elke vorm is apart ingekocht waardoor hij/zij gebruik moet maken van verschillende vervoerders met verschillende spelregels. In de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer willen we een start maken met meer eenduidigheid in de spelregels, maar ook met het bundelen van inkoop van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Dit heeft ook positieve effecten voor het zo efficiënt mogelijk inzetten van de vervoerscapaciteit en voor de arbeidsvoorwaarden van chauffeurs (er kunnen grotere contracten worden geboden). Het volledig bundelen van alle vormen van doelgroepenvervoer zal in stappen worden uitgevoerd, aangezien de verschillende contracten doelgroepenvervoer een verschillende looptijd hebben.

e. Het systeem is eenvoudig en betaalbaar

Om zoveel mogelijk inwoners zo passend mogelijk vervoer te bieden, is het van belang om een eenvoudig en betaalbaar vervoersysteem te organiseren. In de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer zal in de wijze van ritaanvraag en betaling eenduidigheid worden gezocht. Hierbij wordt aangesloten bij het (aanvullend) openbaar vervoer, maar eventueel ook bij andere vormen van doelgroepenvervoer. Daarnaast is betaalbaarheid een belangrijk aandachtspunt. Voor de gebruiker, maar ook voor de gemeente. Voor de gebruiker van het sociaal recreatief vervoer blijft de prijs voor het reguliere openbaar vervoer het uitgangspunt. Maar ook voor de gemeente is



|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                         | <p>betalbaarheid een aandachtspunt. Het doelgroepenvervoer moet betaalbaar blijven. Door verschillende ontwikkelingen ontstaat er steeds meer druk op het budget van het sociaal recreatief vervoer en zullen de huidige budgetten niet meer toereikend zijn. Om het systeem betaalbaar te houden, is een efficiënte organisatie van belang. Daarnaast zal ook kritisch naar de toegang gekeken moeten worden. Is doelgroepenvervoer de enige passende oplossing of kan men ook gebruik maken van een vervoersvorm lager in de piramide? Het goed in kaart brengen van de vervoersbehoefte is hiervoor noodzakelijk.</p> <p>f. <u>We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu</u></p> <p>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. Dit doen we enerzijds door de beweging naar voren te stimuleren: als men in staat wordt gesteld gebruik te maken van het reguliere openbaar vervoer, betekent dit minder individuele vervoersbewegingen. Daarnaast zal in de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer duurzaamheid een belangrijk aandachtspunt zijn. Dit doen wij onder andere door het stimuleren van het inzetten van zero-emissievoertuigen</p> <p>Samengevat wordt met de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer gewerkt aan drie thema's:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer;</li> <li>2. Efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer;</li> <li>3. Beter op elkaar laten aansluiten van doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer.</li> </ol> |
| Kanttekeningen/Risico's |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 1.1                     | <p><u>Om een transformatie te bewerkstelligen is tijd nodig</u></p> <p>Om een samenhangend Utrechts vervoersysteem te realiseren is een transformatie nodig. Dit kost tijd. De aanbesteding van (een deel van) het doelgroepenvervoer is hierin een eerste stap. De geformuleerde uitgangspunten vormen het kader voor deze en volgende stappen in de transformatie van het Utrechts vervoersysteem.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 1.2                     | <p><u>Er bestaat op dit moment al financiële druk op het gebied van doelgroepenvervoer</u></p> <p>We zien een toenemende vraag naar doelgroepenvervoer door onder andere vergrijzing, langer zelfstandig thuiswonen en concentratie van OV op hoofdassen. Een van de ambities met deze visie is daarom om door middel van meer efficiëntie de groeiende vraag enerzijds af te remmen en anderzijds op te vangen om binnen de bestaande financiële middelen te blijven.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

## Financiën

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 onder andere hogere verzekeringskosten en een gewijzigd cao, op te kunnen vangen. Hoewel in 2020 als gevolg van de Coronacrisis 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 gebruik wordt voorlopig niet voorzien. Het is dus de verwachting dat de structurele vraag naar doelgroepenvervoer verder toeneemt in de komende jaren.

## Vervolg

Vanaf eind 2023 wordt de gemeente verantwoordelijk voor het contractbeheer van het sociaal recreatief vervoer (Regiotaxi). Dit wordt opnieuw aanbesteed. Op basis van de geformuleerde

uitgangspunten wordt deze aanbesteding voor (een deel van) het doelgroepenvervoer vormgegeven. Met deze nieuwe aanbesteding wordt gewerkt aan drie thema's:

1. Stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer;
2. Efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer;
3. Beter op elkaar laten aansluiten van doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer.

Het nieuwe contract zal in december 2023 ingaan.

Het opdrachtgeverschap is gericht op het continu samen leren en ontwikkelen. Dit biedt regelmatig mogelijkheden om te evalueren en zo nodig bij te sturen. Bijvoorbeeld bij kwartaalgesprekken en naar aanleiding van uitkomsten uit onderzoeken met betrekking tot cliëntervaring.

## **Participatie**

Bij de totstandkoming van de uitgangspunten is de Cliëntenraad Wmo betrokken geweest en besproken. De Cliëntenraad WMO staat positief in de ontwikkeling en vraagt aandacht voor het beter op elkaar aansluiten van verschillende vormen van vervoer. Dit is één van de kernpunten van deze visie. Ook bij de nieuwe aanbesteding worden cliënten(vertegenwoordigers) betrokken. Ook overige stakeholders worden betrokken in dit proces waar dit passend is.

## **Communicatie**

De documenten voor de aanbesteding worden te zijner tijd gepubliceerd op TenderNed (openbaar).

Ook op de website van de gemeente Utrecht wordt hierover informatie opgenomen.

Ter voorbereiding op de aanbesteding wordt een aantal pilots uitgevoerd. De uitkomsten hiervan worden gedeeld met de raad en met stakeholders in de stad. Hierover zal ook informatie worden gedeeld via de pers.

## **Bijlagen**

Bijlagen besluitvorming

- Visie Vervoer voor iedereen

Bijlagen informatief

-

# Vervoer voor iedereen

*Gemeente Utrecht*



21 oktober 2020  
Kenmerk 8045622



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

# Inhoud

|                                                                                                                   |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Voorwoord</b>                                                                                                  | <b>4</b>  |
| <b>1      Introductie</b>                                                                                         | <b>5</b>  |
| 1.1      Aanleiding                                                                                               | 5         |
| 1.2      Ambitie en veranderopgave                                                                                | 6         |
| 1.3      Samenwerking in de regio                                                                                 | 8         |
| 1.4      Leeswijzer                                                                                               | 9         |
| <b>2      Vervoer voor iedereen</b>                                                                               | <b>10</b> |
| 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        |
| <b>3      Uitgangspunten Vervoer voor iedereen</b>                                                                | <b>19</b> |
| 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                                                    | 21        |
| 3.6      Uitgangspunt 6 We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu                                | 21        |
| <b>4      Realiseren van uitgangspunten</b>                                                                       | <b>22</b> |
| 4.1      Toegankelijkheid openbaar vervoer en invulling aanvullend openbaar vervoer                               | 22        |

|     |                                                                        |    |
|-----|------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.2 | Pilots doelgroepenvervoer                                              | 23 |
| 4.3 | Aansluiting tussen doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer | 24 |
| 4.4 | Risico's                                                               | 24 |
| 4.5 | Van uitgangspunt naar praktijk                                         | 25 |
| 4.6 | Tijdslijn                                                              | 25 |
| 4.7 | Vervolg                                                                | 28 |



# 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<sup>1</sup>. 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

---

<sup>1</sup> 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<sup>2</sup>. 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.

---

<sup>2</sup> 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 werkt 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<sup>3</sup> 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<sup>4</sup>:

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

<sup>3</sup> "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.

<sup>4</sup> 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 schaa sprong 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.

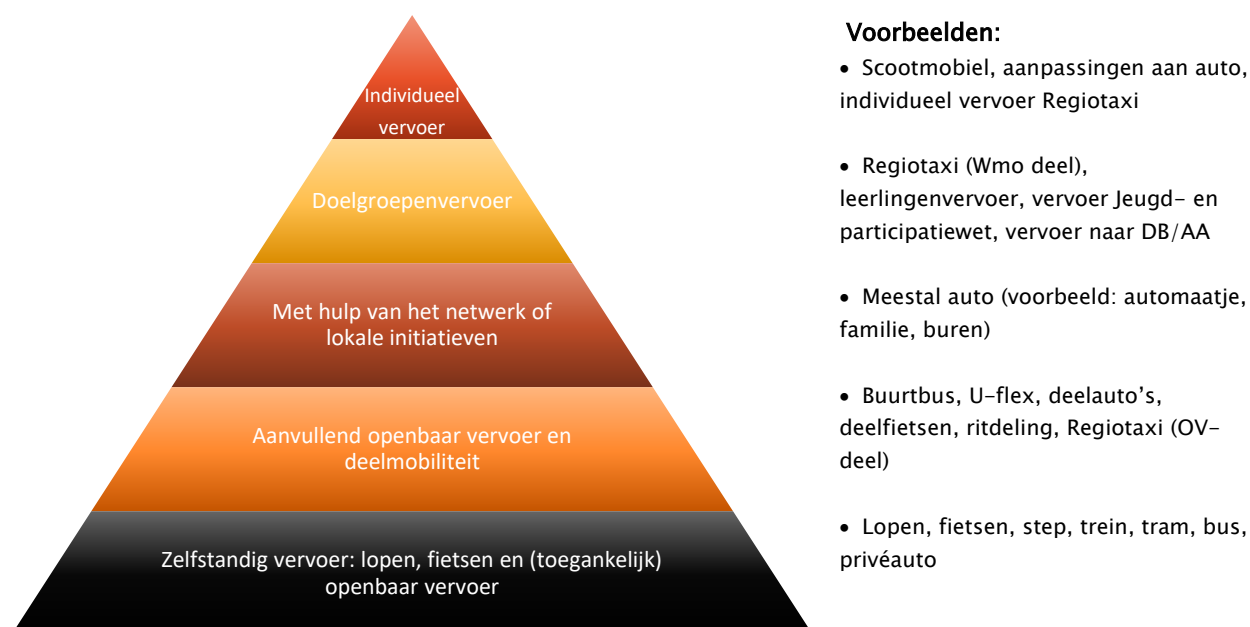
## 1.4 Leeswijzer

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 aanbestedingen 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.



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 systeem ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen.

### **Casus Schaakbuurt**

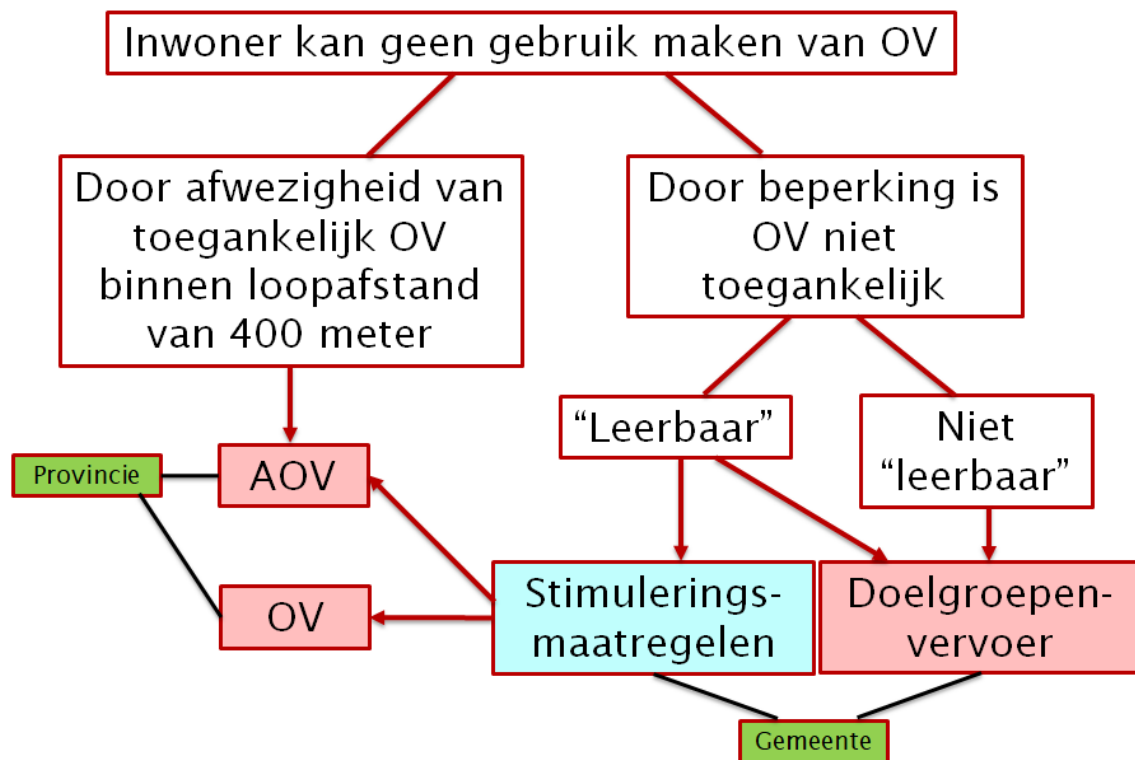
In het U-OV Vervoerplan 2020 is opgenomen dat lijn 4 niet meer door de Schaakbuurt rijdt, maar langs de wijk. Hiermee wordt de kwaliteit van de lijn verhoogd voor de grootste groep gebruikers. Dit heeft echter wel consequenties voor mensen die in principe wel kunnen reizen met het OV, maar voor wie een 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, winkellussen 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 volwassenen, 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.

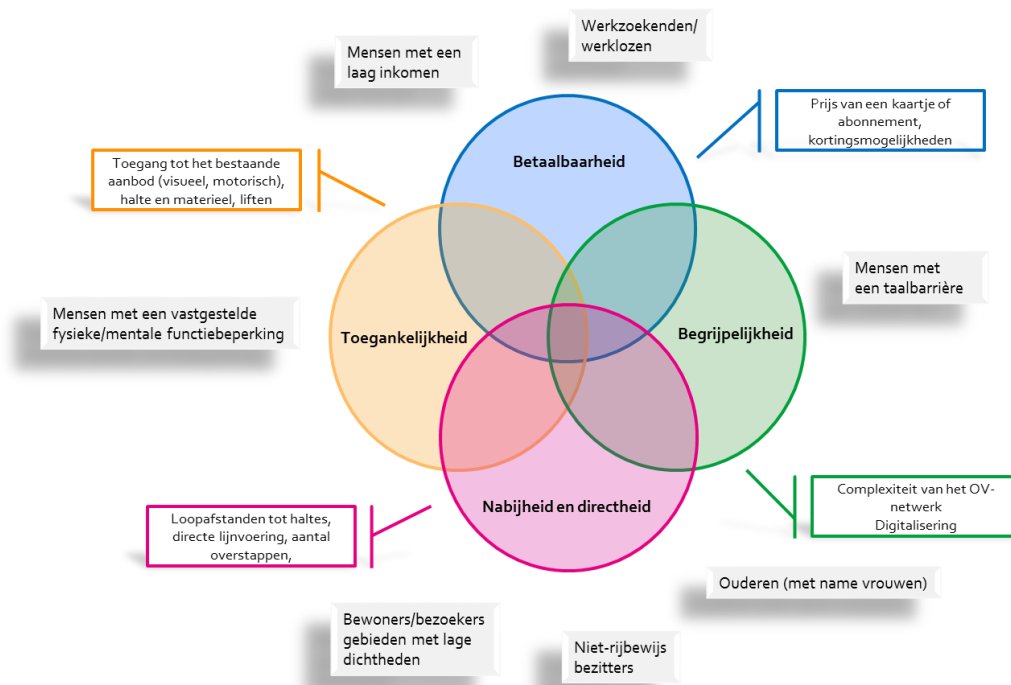
Wie niet tot deze groep behoort, kan toch een mindere toegang tot mobiliteit ervaren. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderscheidt zes doelgroepen met verhoogde kans hierop: mensen met een laag inkomen, werkzoekenden/werklozen, ouderen, mensen met een migratieachtergrond, niet-rijbewijsbezitters of bewoners/bezoekers van gebieden met lage dichtheden<sup>5</sup>. 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.

---

<sup>5</sup> *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 tegood 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-lijnnennet.

### 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”<sup>6</sup>.

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 vergunningstelsel 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

---

<sup>6</sup> 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<sup>7</sup> 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.

---

<sup>7</sup> 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;
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 burens. 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 schaa sprong 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 aanbestede 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 leerlingenvoerritten.

### **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 aanbesteding 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**

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.

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<br><i>(in piramide: individueel vervoer en doelgroepenvervoer)</i> | € 4.000.000        | € 3.000.000        | € 2.000.000        | € 2.000.000        | € 1.000.000        | € 0                |
| Bijdrage gemeenschappelijke pilots doelgroepenvervoer<br><i>(in piramide: doelgroepenvervoer)</i>         | € 50.000           | € 100.000          | € 100.000          | € 100.000          | € 100.000          | € 0                |
| Inzet pilots aanvullend OV<br><i>(in piramide: aanvullend OV)</i>                                         | € 0                | € 250.000          | € 700.000          | € 700.000          | € 1.400.000        | € 0                |
| Toegankelijkheid regulier OV<br><i>(in piramide: zelfstandig OV)</i>                                      | € 0                | € 150.000          | € 700.000          | € 700.000          | € 1.000.000        | € 0                |
| Aanvullend OV concessie 2023<br><i>(in piramide: aanvullend OV)</i>                                       | € 0                | € 0                | € 0                | € 0                | € 0                | € 3.500.000        |
| <b>TOTAAL</b>                                                                                             | <b>€ 4.050.000</b> | <b>€ 3.500.000</b> | <b>€ 3.500.000</b> | <b>€ 3.500.000</b> | <b>€ 3.500.000</b> | <b>€ 3.500.000</b> |

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 weggefallen 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. 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 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 aanbestedingen 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 gebruik 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 experimenteer ruimte. 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 aanbestedingen 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 aanbesteding is dan ook niet de doelgroep leidend, maar het type vervoer.

#### 4.6 Tijdlijn

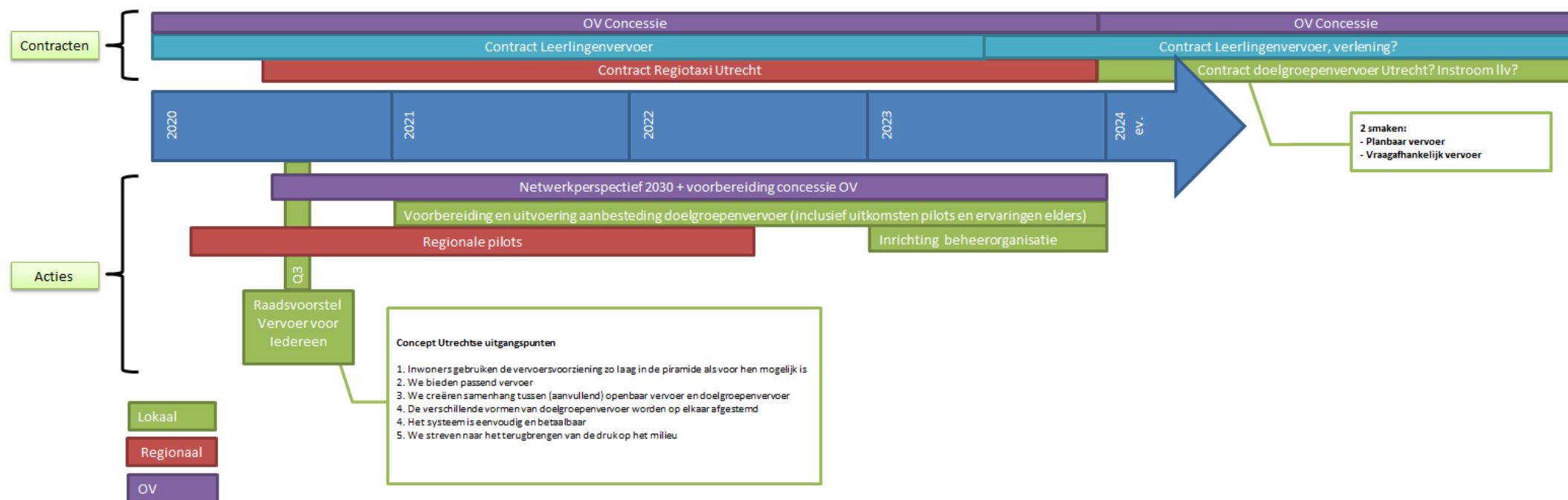
Het contract Regiotaxi loopt op 9 december 2023 af. Hiermee is aangesloten bij de contractduur van de huidige OV-concessies<sup>8</sup>. Aanbestedingen moeten dus voor die tijd zijn afgerond. Op dit moment beheert de provincie Utrecht het contract Regiotaxi. Deze beheertaak wordt bij afloop van het contract overgedragen aan de gemeenten. Dit is ook een kans om het gemeentelijk doelgroepenvervoer meer in

---

<sup>8</sup> 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.

samenhang te benaderen. Op de volgende bladzijde is de opgave waar we voor staan op een tijdlijn weergegeven.

## Tijdslijn 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, een nieuwe aanbesteding 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 aanbesteding 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.