

Utrecht, 10-02-2021

Geachte raad en geacht college,

Hierbij zenden wij u de reactie van de Werkgroep *Vervoer gemeente Utrecht* (in oprichting) naar aanleiding van de notitie van het College 'Vervoer voor iedereen'.

Aan de werkgroep vervoer gemeente Utrecht nemen de volgende organisaties deel Solgu, Cosbo, WMO-raad, ACO en de Oogvereniging afdeling Utrecht.

Deze reactie bestaat uit onze algemene bevindingen en vervolgens een bijlage, met opmerkingen, aanvullingen en vragen over de tekst in de notitie 'Vervoer voor iedereen'.

Allereerst willen wij u danken voor deze notitie 'Vervoer voor iedereen'. Deze notitie vormt het kader van toekomstig beleid van de gemeente Utrecht voor de mobiliteit van mensen met beperkingen. Met dit kader geeft de gemeente Utrecht vorm aan het VN-verdrag en zet zij een stap in de richting van inclusief beleid.

Inclusief beleid vraagt om een andere manier van denken. Tot nu toe was het mobiliteitsbeleid vooral gericht op het aanbrenge van 'aanpassingen achteraf'. Nu het VN-verdrag van kracht is, moeten alle betrokkenen zich richten op inclusie. Anders dan beleid en uitvoering dat gestoeld is op de vertrouwde conservatieve ontwerpcultuur wordt nu gevraagd om vooraf samen met gebruikers en belangenorganisaties nieuwe mogelijkheden en wensen te verkennen, en in het beleid en uitvoering vorm te geven. Dit omdenken gaat om het aanpassen van het denken in beperkingen naar denken in mogelijkheden. Dus niet langer beren op de weg zien, maar het tegenovergestelde.

De laatste 15 jaar is enorm in de toegankelijkheid van het openbaar vervoer geïnvesteerd. Het wagenpark is veranderd en haltes zijn aangepast. Alle ogen waren vooral gericht op toegankelijk materieel en toegankelijke haltes. Al snel bleek dat er in heel Nederland volop klachten waren over de transfer. Hoe kom je met een rollator of rolstoel van de halte in de bus? De concessiegever heeft geen aandacht voor deze transfer en we zagen kleine toegankelijke busjes met een lift halteren bij een zogenaamde toegankelijke halte. Daarbij was het onmogelijk om met de rollator of de rolstoel in de bus te rijden. Zelfs het College Rechten van de Mens heeft inmiddels verschillende uitspraken gedaan over de bruikbaarheid van het openbaar vervoer.

Wij adviseren u om de mobiliteit vanuit het gebruikersperspectief te ontwikkelen, waarbij 'Vervoer voor iedereen' het uitgangspunt is. Een eventuele bezuiniging kan hieruit volgen maar mag niet de doelstelling zijn. Bij veel ontwikkelingen zoals bij voorbeeld bij het Maas project ontbreekt dit uitgangspunt. Er is helemaal geen aandacht voor 'Vervoer voor iedereen'. Juist bij zo'n nieuwe ontwikkeling is dit van fundamenteel belang. Bij de ontwikkeling van alle deelmobiliteiten en alternatieve vervoersvoorzieningen is het juist van belang om 'vervoer voor iedereen' vanaf de start aan de orde te stellen. Hier dreigt het oude beleid van 'aanpassen achteraf' zich te herhalen. Met als resultaat dat achteraf apart aangepast vervoer moet worden georganiseerd.

Utrecht doet er alles aan om het particulier autogebruik te verminderen. Dat kan alleen wanneer alle systemen optimaal toegankelijk zijn en een hoge kwaliteit en comfort hebben, en niemand op voorhand wordt buitengesloten.

Omdat het toepassen van het gedachtegoed van het VN-verdrag nog niet vanzelfsprekend is hebben wij de notitie 'Vervoer voor iedereen' vooral getoetst op inclusie. We willen voorkomen dat alle betrokken partijen terugvallen in hun oude patronen, waarbij de wettelijke normen op het gebied van toegankelijkheid (wat wij ervaren als de grens van het toelaatbare) leidend zijn voor nieuwe ontwikkelingen.

Om het gedachtegoed van het VN-verdrag goed op de rails te zetten hebben wij de tekst scherp geanalyseerd en becommentarieerd.

Namens de werkgroep *Vervoer gemeente Utrecht*

In de onderstaande tabel vind u per pagina aanvullingen en opmerkingen op de tekst van de notitie 'Vervoer voor iedereen'.

Pag	Orginele tekst	Opmerking/voorstel
4	"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 <b>fysieke en sociale toegankelijkheid</b> voor iedereen."	'Toegankelijkheid' is een begrip dat uit een keten van onderdelen bestaat. Bereikbaarheid, fysieke toegankelijkheid, bruikbaarheid, veiligheid en comfort. Als aan één van de onderdelen niet voldaan wordt, voldoet de oplossing niet of nauwelijks voor mensen met beperkingen. Omdat elk onderdeel vaak een andere eigenaar heeft en ieder voor zich aparte oplossingen bedenkt, is het resultaat vaak teleurstellend! <b>Advies:</b> Formuleer beleidsvoornemens functioneel. Het gaat niet om toegankelijk materieel en toegankelijke haltes. Het gaat om de functie dat mensen kunnen reizen en vanaf de halte zelfstandig het materieel kunnen betreden.
	Mensen kiezen hiervoor normaal gesproken een eigen vervoermiddel of <b>het (aanvullend) openbaar vervoer</b> .....	<b>Vervangen door:</b> <b>het openbaar vervoer en als dat niet kan aanvullend openbaar vervoer of het doelgroepenvervoer.</b>
	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.	Helemaal eens met dit voornemen !
5	<b>Voor de grootste groep reizigers</b> is frequenter openbaar vervoer langs de wijk in plaats van minder vaak door de wijk een goede keuze. <b>Maar voor sommige mensen</b> is het juist van belang dat de afstanden naar de bushaltes niet te lang worden.	Het verschil tussen <b>de grootste groep reizigers</b> en <b>sommige mensen</b> is dat het bij de eerste groep gaat om woon/werkreizigers die ontmoedigd worden om met de auto te reizen. Bij de 2 <sup>e</sup> groep gaat het reizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer zoals leerlingen, ouderen, mensen met beperkingen, mensen met een beperkt inkomen. Veel maatregelen gaan ten koste van de mobiliteit van deze 2 <sup>e</sup> groep.
	Een aantal van bovenstaande ontwikkelingen kunnen leiden tot <b>mobiliteitsarmoede</b> . Een groter deel van de inwoners is hierdoor aangewezen op doelgroepenvervoer.	Mobiliteitsarmoede ontstaat ook door het strekken van buslijnen en het verdwijnen van bushaltes.

Pag	Orginele tekst	Opmerking/voorstel
	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.	Het strekken van buslijnen en het vervallen van bushaltes staat haaks op deze ambitie. De gemeente Utrecht is afhankelijk van het beleid van de provincie Utrecht. <b>Vraag:</b> Wat doet de gemeente Utrecht om buslijnen te behouden en loopafstanden van bewoners naar bushaltes te verminderen en te verbeteren ?
6	Het door de vervoerssector gesteunde bestuursakkoord <b>Zero emissie</b> doelgroepenvervoer vanaf 2025;	Wij zijn niet tegen het voornemen van 'Zero emissie' maar voorlopig is <i>Zero emissie</i> materieel nog in ontwikkeling en kostbaar. Als dit betekent dat de extra kosten op het conto komen van het doelgroepenvervoer, betekent dat mensen met beperkingen meebetalen aan de ontwikkelingskosten van deze nieuwe voertuigen. Gezien alle bezuinigingen en kortingen en gezien de dubbele vergrijzing is dit een ongewenste ontwikkeling en een ernstige aanslag op de mobiliteits mogelijkheden van deze doelgroep.
8	Vertegenwoordiger van OV-reizigers in/van/naar de stad Utrecht, waarbij de gemeente deze belangen zo krachtig mogelijk inbrengt in processen en projecten.	Bij de concessieverlening speelt toegankelijkheid en enig comfort voor de reiziger nauwelijks of geen rol. De provincie Utrecht formuleert een vaag minimaal niveau en gaat niet verder dan het overnemen van de Europese standaard. Een standaard waarmee toegankelijkheid eigenlijk niet gerealiseerd kan worden. Door deze opstelling wordt er geconcurrerd op het laagst toelaatbare niveau van toegankelijkheid. Dit heeft al meerdere keren tot uitspraken geleid van het college Rechten van de Mens en door de OV-Ombudsman dat vervoerders niet aan de vereiste mate van toegankelijkheid voldoen. <b>Aanbeveling:</b> Stel alles in het werk dat bij de volgende concessie een verantwoord niveau van toegankelijkheid wordt gerealiseerd en neem de tekst op dat reizigers met beperkingen zelfstandig moeten kunnen reizen.
10	In de piramide staat; <b>'Aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit'</b> en vervolgens <b>'Zelfstandig vervoer: lopen, fietsen en (toegankelijk) openbaar vervoer'</b> .	Deze delen van de piramide zijn op iedere reiziger, met of zonder beperking van toepassing. Om aan het uitgangspunt ' <u>Vervoer voor iedereen</u> ' te voldoen dienen aan beide onderdelen zowel het ' <b>zelfstandig vervoer</b> ' als het ' <b>aanvullend vervoer en deelmobiliteit</b> ' hoge eisen te worden gesteld aan de toegankelijkheid

Pag	Orginele tekst	Opmerking/voorstel
	Bij Aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit staat de aanvulling; Buurtbus, U-flex, deelauto's, deelfietsen, ritdeling, Regiotaxi (OV-deel)	Het huidige sociaal-recreatief vervoer (regiotaxi) bestaat uit 2 componenten het WMO-vervoer in opdracht van de gemeente Utrecht en een klein OV-deel in opdracht van de provincie Utrecht. Het betreft hier van deur tot deur vervoer. Het openbaar vervoer deel wordt nu afgebouwd en houdt op met bestaan. <b>Vraag:</b> 1. Hoe wordt het aandeel 'van deur tot deur' openbaar vervoer vervangen? 2. Hoe wordt geborgd dat mensen/familieleden samen kunnen reizen ?
	Doordat het openbaar vervoer (nog) niet voor iedereen fysiek en/of mentaal toegankelijk is....	Niet alleen is de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met beperkingen minimaal maar ook is het comfort minimaal. Deze combinatie maakt de reis niet aangenaam en zal weinig mensen verleiden om gebruik te maken van het openbaar vervoer.
11	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 openbaar vervoerservice waarbij de bus rijdt op afroep, alleen wanneer hij nodig is en alleen waar hij nodig is.	De Provincie Utrecht heeft in de provincie meerdere U-flex diensten en zet daar busjes in die niet toegankelijk zijn. Wanneer iemand belt die afhankelijk is van een toegankelijke bus wordt apart voor deze persoon een toegankelijk busje ingezet. <b>Opmerking:</b> Door de inzet van apart aangepast materieel voor mensen met beperkingen is dit een vorm van doelgroepen vervoer. Alle vormen van openbaar vervoer en al het materieel moet aan het VN-verdrag voldoen en toegankelijk zijn !
	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.	Het doel is om mensen met beperkingen die in staat zijn om gebruik te maken van het reguliere openbaar vervoer, te verleiden. <b>Vervangen door:</b> Hoe beter toegankelijker (fysiek en mentaal) en comfortabeler het (aanvullend) openbaar vervoer is, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken, in plaats van het doelgroepenvervoer. Dat vergroot de sociale functie van het OV.

Pag	Orginele tekst	Opmerking/voorstel
	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.	De afstand tot een halte van 400 m is voor mensen met beperkingen veel te groot. Deze afstand hoort meer bij de regio. Voorheen was 300 m de maat <sup>1</sup> Afstanden voor ouderen, kinderen en mensen met beperkingen worden onoverbrugbaar. Wij krijgen klachten van mensen met een visuele beperking die volledig afhankelijk zijn van openbaar vervoer en waarvan langzaam de zelfstandigheid wordt ontnomen. <b>Opmerking:</b> 1. In stedelijk gebied zou men moeten streven naar haltes op maximaal 300 m afstand. En dan nog is dit een grote afstand. 2. Voor de reiziger geldt de werkelijke loopafstand en niet de kortste afstand in vogelvlucht !
		Het komt steeds vaker voor dat bepaalde buslijnen niet meer bij elke halte halteren. <b>Opmerking:</b> Wanneer de frequentie van halteren van bussen te laag wordt, is een halte op een aanvaardbare afstand zinloos!
13	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.	Opdrachtgevers, fabrikanten en vervoerders verstaan onder 'toegankelijkheid' de ondergrens van het toelaatbare. Zij gebruiken normen als maximale maat. Dat resulteert in voertuigen waar alle comfort ontbreekt. De cultuur om alleen aan minimale eisen te voldoen brengt ook de veiligheid van passagiers met een beperking in het geding. Het is vaak passen en meten en soms zelfs gevaarlijk om een voertuig met een wat grotere rolstoel te betreden. Met de rollatorgebruiker wordt geen rekening gehouden <sup>2</sup> . De huidige voertuigen en procedures maken het reizen met de bus ongeschikt voor rollatorgebruikers. <b>Aanvullen met:</b> , comfort
	Voor mensen met een functiebeperking (fysiek/mentaal) wordt het reguliere OV steeds beter toegankelijk .... gemaakt.	Het niveau van toegankelijkheid is nog steeds minimaal en regelmatig wordt het College Rechten van de Mens gevraagd uitspraken om het VN-verdrag te handhaven. Er is nog geen sprake van enig comfort. <b>Aanvullen met:</b> en comfortabeler

<sup>1</sup> In het VN-verdrag is vastgesteld dat de toegankelijkheid door maatregelen van de wetgever niet mag verminderen. Het strekken van buslijnen en het verdwijnen van bushaltes is strijdig met het door de overheid vastgestelde VN-verdrag.

<sup>2</sup> Solgu heeft in 2017 in samenwerking met QBUZZ een uitgebreide test gedaan met meerdere rollatorgebruikers.

Pag	Orginele tekst	Opmerking/voorstel
	<p>Toegankelijkheid  <b>Samen met provincie en vervoerder</b>            werken we aan het verder toegankelijk maken van het reguliere OV- systeem.</p>	<p><b>Vraag:</b>            Waar is de samenwerking 'vooraf' met belangvertegenwoordigers en belanghebbenden ? Tot nu toe worden de belangvertegenwoordigers vrijwel altijd achteraf om advies gevraagd, op het moment dat ontwikkelingen al vast staan.</p>
	<p>De fysieke toegankelijkheid verbeteren we met toegankelijke reisinformatie, <b>toegankelijke haltes en knooppunten en toegankelijk materieel.</b></p>	<p>Het is een grote vergissing om het telkens weer te hebben over 'toegankelijk materieel' en 'toegankelijke halte'. Wij hebben ervaren dat rolstoelgebruikers geweigerd worden als zij op een zogenaamde hoge toegankelijke halte staan en er een kleine bus met lift aan de achterzijde halteert. Toegankelijkheid is een keten. Het gaat erom of iemand zelfstandig van het voetpad via de halte en het materieel kan betreden.  <b>Vervangen door:</b>  <b>Materieel en haltes worden op elkaar afgestemd voor een goede transfer voor rolstoelen e.d., het materieel krijgt een goed toegankelijke, bruikbare en comfortabele inrichting.</b></p>
	<p><b>De wens voor snelheid en hoge frequenties</b> vertaalt zich in het meer concentreren en bundelen van lijnen, met grotere halteafstanden en korter halteren als gevolg.</p>	<p>De bevolking vergrijsst in hoog tempo. Tot op hoge leeftijd wonen mensen thuis verspreid over de wijken.  <b>Vraag:</b>            Van wie is de wens voor snelheid en hoge frequenties. Dit is niet de wens van bewoners die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.</p>
	<p>De wens voor snelheid en hoge frequenties vertaalt zich in het meer concentreren en bundelen van lijnen, <b>met grotere halteafstanden</b> 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. <b>Er is goed ontsluitend openbaar vervoer waardoor wijken, winkelcentra, ziekenhuizen, voorzieningen en arbeidsplaatsen voor iedereen bereikbaar blijven</b></p>	<p>De maximale loopafstand van 300 m ontnemt veel mensen (ouderen en mensen met beperkingen) de moed om van het openbaar vervoer gebruik te maken.  <b>Vraag:</b>            Hoe kunnen wijken, winkelcentra, ziekenhuizen, voorzieningen en arbeidsplaatsen voor iedereen bereikbaar blijven <b>als de haltes in de wijken vanuit huis niet of nauwelijks bereikbaar zijn door de grote afstanden ?</b></p>
	<p>Het <b>Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderscheidt zes doelgroepen</b> 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</p>	<p>Wellicht vraagt elke doelgroep een andere benadering. Daar gaat deze nota niet op in.</p>

Pag	Orginele tekst	Opmerking/voorstel
	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, <b>het betalen van de rit</b>	Het betalen van de rit wordt een probleem als er allemaal elektronische betaalwijzen komen. Voor bepaalde groepen reizigers waaronder ouderen en verstandelijk beperkten is het nodig om een eenvoudige betaalwijze te handhaven (zie de ingewikkelde wijze bij de U-pas).
14	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 <b>criteria "65+" en "inkomen onder het sociaal minimum"</b> .	<b>Vraag:</b> Hoe worden belangenorganisaties bij de vormgeving van dit provinciale experiment betrokken? Denk ook aan de definitie van sociaal minimum voor verschillende huishoudvormen.
15	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.	Op pagina 11 hebben wij aangegeven dat de afstand van 400 m voor een groep reizigers (waaronder ouderen en mensen met beperkingen) te groot is. De afstand en van 1200 m en 600 m zijn dus zeker te groot. De gemeente geeft aan dat men er naar streeft dat mensen zoveel mogelijk gebruik maken van het reguliere openbaar vervoer. <b>Opmerking:</b> In deze analyse ontbreekt de toename door de vergrijzing van langer thuiswonende reizigers. Ook zullen deze afstanden weinig WMO reizigers verleiden om van het reguliere openbaar vervoer gebruik te maken.
	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.	Wij verwachten dat het strekken van lijnen en het hanteren van deze afstanden het openbaar vervoer toekomstige bewoners van nieuwe wijken zoals de Merwedekanaalzone weinig aantrekkelijk maken. Voor zover wij kunnen nagaan omvat MaaS geen vervoersinformatie voor mensen met beperkingen. <b>Opmerking:</b> Door informatie voor mensen met beperkingen niet vooraf mee te nemen, ontbreekt de inclusieve gedachte dat ook alternatieve vervoersmogelijkheden toegankelijk en bruikbaar moeten zijn. Dit is in conflict met het gedachtengoed van het VN-verdrag en is ook nauwelijks achteraf te repareren.

Pag	Orginele tekst	Opmerking/voorstel
	<p>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.</p>	<p><b>Opmerking:</b>  "wanneer regulier OV te star of te duur is", is dit een glijdende schaal.  "Te duur" hangt af van het geld dat men ervoor over heeft. De omzetting van een reguliere lijn in flex leidt veelal tot een verlies van passagiers.</p>
	<p>Hoe beter het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer is geregeld, hoe lager de druk op het doelgroepenvervoer</p>	<p><b>Opmerking:</b>  In alle processen ontbreekt de input, stem en perspectief van de gebruiker. Er worden oplossingen voor de gebruiker bedacht vanuit organisatorische structuren. Deze oplossingen zijn voor mensen met beperkingen, ouderen en kinderen vaak onvriendelijk en hebben een minimale toegankelijkheid en kwaliteit en bieden nauwelijks comfort voor deze reizigers.</p>
16	<p>Deelmobiliteit</p>	<p><b>Opmerking:</b>  De groep mensen met beperkingen en ouderen wordt hier over het hoofd gezien. Wees creatief: deelmobiliteit kan ook toegankelijke of toegankelijker voertuigen omvatten.  Zelfs bij de aanschaf van deelfietsen moet aan inclusie gedacht worden. Er zijn altijd aspecten die zo'n deelfiets voor een iets grotere groep reizigers bruikbaar maakt.</p>
	<p>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.</p>	<p><b>Aanvullen met:</b>  Ook oudere bewoners en bewoners met beperkingen moeten gebruik kunnen maken van deze buurthubs. Daarom zal er voor de toegankelijkheid en bruikbaarheid van deze deelmobiliteiten extra aandacht worden gevraagd. Ook voor de fysieke toegankelijkheid van de buurthubs zal 'Design for all' de norm moeten zijn.</p>




Pag	Orginele tekst	Opmerking/voorstel
17	<p>Met hulp van het netwerk of lokale initiatieven .....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.</p>	<p>Wij zien dat het openbaar vervoer voor bewoners verschaalt en dat er vanuit nood lokale initiatieven ontstaan. Met een minimaal budget worden alternatieven ontwikkeld om hiaten in het openbaar vervoer op te vangen. Deze vormen van vervoer zijn niet toegankelijk en voldoen niet aan het VN-verdrag. Wij zien dat mensen met beperkingen door deze gesubsidieerde voorzieningen worden buitengesloten.</p> <p><b>Opmerking:</b> Een aantal jaren terug heeft het college vastgesteld dat subsidieaanvragers moeten voldoen aan toegankelijkheidseisen. Deze eisen moeten ook gesteld worden bij de subsidieverlening aan lokale initiatieven!</p> <p>Wij merken dat initiatieven onvoldoende bekend zijn bij de beoogde doelgroepen.</p> <p><b>Advies:</b> Een goed communicatieplan is bij elk initiatief gewenst</p>
	Doelgroepenvervoer	<p>Het beleid van de gemeente Utrecht is erop gericht om auto's te weren. Bij de Stadsboulevard worden de wegen versmald tot 2 rijbanen. Verkeer wordt met doseerlichten verminderd. Vervoer naar dagbegeleiding, arbeidsmatige activering en vervoer van en naar zorgaanbieders moet soms de stad doorkruizen en loopt door alle doseerlichten en stremmingen gevaar ernstige vertraging op te lopen. Deze vertragingen kunnen er zelfs toe leiden dat het vervoer helemaal komt te vervallen.</p> <p><b>Opmerking:</b> Zorg dat het doelgroepenvervoer dezelfde rechten krijgt/houdt als het openbaar vervoer.</p>

Pag	Orginele tekst	Opmerking/voorstel
	<p>Vervoer in het kader van de Wmo:</p> 	<p>Er ontbreekt een goede indicatie waarbij per beperking wordt vastgesteld aan welke eisen het voertuig moet voldoen. Veel ouderen worden met busjes opgehaald met veel te hoge traptreden (3 x 23 cm hoogte),</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. voor het reguliere openbaar vervoer is vastgesteld, dat er geen traptreden mogen worden toegepast !</li> <li>2. een groot aantal WMO reizigers heeft thuis een traplift (met indicatie van de WMO) omdat ze geen trap kunnen lopen. Bedenk dat de traptreden in een huis minder hoog zijn dan de traptreden van de Regiotaxi! (zie foto's)</li> </ol> <p><b>Advies:</b> Een onderzoek met behulp van gespecialiseerde ergotherapeuten is noodzakelijk, om randvoorwaarden te kunnen formuleren welke voertuigen geschikt zijn voor welke beperking<sup>3</sup>.</p>
	<p><b>Bastiënne de Regt (Ergotherapeut):</b></p> <p>Het aangepast vervoer* is slecht toegankelijk ten opzichte van het reguliere vervoer, dat een gelijkvloerse instap heeft.</p> <p>*De hoge instap van veel regiotaxi busjes maken de busjes ongeschikt voor het vervoeren van mensen die thuis o.a. een traplift hebben of uitsluitend een kleine drempel over kunnen. *De lage zit van veel regiotaxi's maken deze taxi's ongeschikt voor mensen die moeite hebben met zitten en opstaan.</p>	
19	<p>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. <b>Om een inclusief vervoersysteem te realiseren moeten deze drempels worden verlaagd of zelfs weggenomen.</b></p>	<p>Het huidige reguliere vervoersaanbod is gebaseerd op wetgeving waarin een minimaal toegankelijkheidsniveau van toepassing is.</p> <p><b>Opmerking:</b> Als de gemeente een inclusief vervoersysteem wil zal het bestaande systeem van openbaar vervoer en doelgroepen vervoer kritisch moeten worden geëvalueerd vanuit het perspectief van de gebruikers met beperkingen (waaronder rollator, rolstoel mensen met visuele beperkingen enz)!</p>

<sup>3</sup> In 2014 heeft het Solgu een uitgebreid verslag gemaakt van 1 dagdeel meerijden met de regiotaxi. Er is zowel in het ROCOV als bij de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht aandacht gevraagd voor een groot aantal gesignaleerde problemen, waaronder de voertuigen die niet zijn afgestemd op de beperkingen van de reizigers.

Pag	Originele tekst	Opmerking/voorstel
	We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu.	Dit onderwerp heeft niet te maken met 'Vervoer voor iedereen'. <b>Opmerking:</b> Het mag geen argument zijn om de mobiliteit van mensen met beperkingen te verminderen alleen op basis van de extra investering die duurzaamheid vergt.
	Uitgangspunt 1 Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag in de piramide als voor hen mogelijk is..... We zetten ons ervoor in de omstandigheden te creëren dat mensen zo zelfredzaam mogelijk kunnen zijn.	Daarbij hoort ook de verantwoordelijkheid van de gemeente om bewoners met een beperking in staat te stellen zelfstandig de bushaltes te vinden en te bereiken via logische, toegankelijke en veilige voetpaden. <b>Opmerking:</b> Dat kan een aanpassing zijn zoals bijvoorbeeld een vlak toegankelijk pad vanaf de woning naar de halte voor een individuele rolstoelgebruiker of een looproute vrij van overhangend groen met een goede natuurlijke gidslijn voor een individuele blinde.
20	Uitgangspunt 2 We bieden passend vervoer..... 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.	Zowel het materieel van het openbaar vervoer als het materieel van de regio-taxi is niet of nauwelijks afgestemd op de beperkingen van de reizigers. Bij de inrichting wordt niet of nauwelijks gedacht vanuit de scope van de toekomstige reiziger met een beperking. <b>Opmerking:</b> Groot nadeel is dat er in de concessieverlening geen prikkel is ingebouwd om mee te denken en verbeteringen op het gebied van toegankelijkheid aan te brengen. Bij het huidige systeem van concessieverleningen moeten belangenorganisaties telkens opnieuw voor dezelfde minimale voorzieningen strijden. Dat vraagt veel energie en er wordt nauwelijks kennis opgebouwd. De concessiegever is gespitst op aanpassingen achteraf (schouwen achteraf) in plaats van inclusief beleid ! In de concessieverlening ontbreken prikkels om de toegankelijkheid en bejegening gedurende de looptijd van de concessie structureel te verbeteren.
	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	Helmaal mee eens. <b>Aanvulling:</b> Breidt de indicatie uit naar eisen die aan voertuigen gesteld moeten worden in verband met de beperkingen van de reiziger.

Pag	Orginele tekst	Opmerking/voorstel
21	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 <b>bundelen van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer</b> .	Het bundelen van doelgroepenvervoer is mogelijk, maar kent grenzen die afhankelijk moeten zijn van een goede professionele indicatiestelling.
22	Financiële kader	De provincie Utrecht bouwt de financiën voor de Regiotaxi af. Ook de notitie 'Vervoer voor iedereen' geeft de indruk dat de gemeente op de subsidie voor het sociaal recreatief vervoer (WMO vervoer) wil bezuinigen. Er zullen altijd mensen met beperkingen zijn die afhankelijk zijn van deze vorm van vervoer. <b>Opmerking:</b> Mensen die afhankelijk zijn van sociaal recreatief vervoer (WMO vervoer) mogen niet de dupe worden van bezuinigingen.
	Toegankelijkheid openbaar vervoer en invulling aanvullend openbaar vervoer..... Hiervoor is de werkgroep <b>Aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer opgezet</b>	<b>Vraag:</b> Hoe worden belangenorganisaties en reizigers actief betrokken of is dit achteraf ?
23	In de werkgroep <b>aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid</b> , 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.	
	Toegankelijke bushaltes 	Helaas ontbreken bij een groot aantal haltes; 1. aansluiten geleidlijnen naar de doorgaande looproute (gele pijl). 2. is de DRIS paal niet logisch geplaatst en daardoor onbruikbaar voor mensen met een visuele beperking (groene pijl) 3. ontbreken opritten naar bushaltes waardoor een aantal verhoogde haltes niet bereikbaar is met de rolstoel (gele en paarse pijl). <b>Opmerking:</b> Inventariseer alle 'toegankelijke' bushaltes op bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid.
	Voorbeeld 'toegankelijke' bushalte	

Pag	Orginele tekst	Opmerking/voorstel
28	<p>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.</p>	<p>De huidige regiotaxi is niet goed afgestemd op de WMO reizigers. Op de procedures en klachtenafhandeling is veel commentaar. Het is van groot belang dat de wensen van WMO-reizigers voorafgaand aan en gedurende de aanbesteding goed in beeld is en het is van belang dat vertegenwoordigers van de WMO-reiziger nauw betrokken worden bij het hele aanbestedingsproces vanaf de eerste schetsen tot en met een evaluatie na de aanbesteding.</p> <p><b>Vraag:</b> Hoe en wanneer worden belangenorganisaties (de vertegenwoordigers van de WMO-reiziger) betrokken bij de aanbesteding?</p>