



Vervoerregio
Amsterdam

A photograph showing a person in a wheelchair boarding a bus. The person is wearing a blue shirt and dark pants. The wheelchair has a yellow frame. The bus is white with a red taillight visible on the right. A green semi-transparent box is overlaid on the left side of the image, containing the title and subtitle.

Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit 2020-2025

Mobiliteit voor iedereen

CONCEPT 3.0
NOVEMBER 2020

Inhoud

1	Inleiding	3
	Ambities	4
	Landelijke trends en ontwikkelingen	5
	Doelstelling	6
	Leeswijzer	6
2	Programma en activiteiten	7
	Programmaliijn	8
	Activiteitenoverzicht	9
	Raakvlakken met andere activiteiten	13
	Effecten.	13
3	Organisatie en werkwijze	14
	Afwegingskader	15
	Prioritering	15
	Organisatie en samenwerking	16
	Rolverdeling	17
	Convenant inclusieve mobiliteit	17
	Financiering	17
	Monitoring en rapportage	18
	Risicomanagement	18
	Bijlagen	19
	Colofon	29

Inleiding



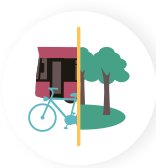
Het Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit is opgesteld als onderliggend programma van het Beleidskader Inclusieve Mobiliteit (BIM).



Van modaliteit naar mobiliteit



Veilig en prettig van deur tot deur



Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar

BELEIDSKADER INCLUSIEVE MOBILITEIT (BIM)

Het BIM is een concrete uitwerking van het overkoepelend beleid van de Vervoerregio en draagt bij aan drie van de vijf strategische opgaven: *'Van modaliteit naar mobiliteit'*, *'Veilig en prettig van deur tot deur'* en *'Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar'*. Daarnaast zorgt de strategische opgave *'Nabijheid van activiteiten'* ook voor meer inclusie:

wanneer activiteiten dichterbij zijn, kunnen meer mensen hier gebruik van maken.

AMBITIES

In het BIM zijn vier ambities (zie hier-naast) neergezet die bijdragen aan een inclusiever en toegankelijker mobiliteitsstelsel. Deze ambities vormen de basis voor het voorliggende uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit.

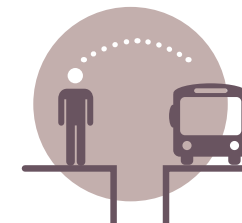
De vier ambities vormen de basis voor het uitvoeringsprogramma



AMBITIE 1: Verbeteren fysieke toegankelijkheid van materieel en haltes



AMBITIE 2: Vergroten toegankelijkheid van reisinformatie



AMBITIE 3: Verlagen mentale drempels mobiliteitssysteem



AMBITIE 4: Stimuleren samenwerking openbaar vervoer en doelgroepenvervoer

LANDELIJKE TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Inclusiviteit wordt steeds belangrijker in de Nederlandse samenleving. Iedereen heeft het recht om te kunnen deelnemen aan de maatschappij, ongeacht een beperking. Mobiliteit speelt daarin een belangrijke rol. De mate waarin iemand zich zelfstandig kan verplaatsen, is bepalend voor de mate waarin iemand kan deelnemen aan de samenleving.

Landelijk zijn een aantal trends en ontwikkelingen te zien, die van invloed zijn op mobiliteit. Eén daarvan is de landelijke vergrijzing. Onze samenleving kent steeds meer ouderen, en die blijven langer zelfstandig wonen. Een deel van deze ouderen kan nog prima zelfstandig reizen, maar een ander deel is aangewezen op ondersteuning in het maken van hun reis.

Een andere trend is de wens van mensen om zo zelfstandig mogelijk te kunnen leven. Voor een groot deel van de bevolking is dat een vanzelfsprekendheid, maar voor een ander deel is dat niet zo makkelijk. Vanwege een beperking zijn zij aangewezen op de hulp van anderen, wat het participeren in de maatschappij soms lastig maakt.

Vanuit o.a. deze trends zijn er landelijk een aantal ontwikkelingen te zien als het gaat om mobiliteit:

VN-verdrag

In 2016 trad het VN-verdrag voor de Rechten van Personen met een Handicap in werking in Nederland. Dit verdrag stelt inclusie, persoonlijke autonomie en volledige participatie in de samenleving centraal.

Iedereen onderweg

Binnen het actieprogramma 'onbeperkt meedoen' voert het kabinet meerdere onderdelen van het VN-verdrag uit in meerdere overkoepelende actielijnen. In de vernieuwingsagenda doelgroepenvervoer en openbaar vervoer 'iedereen onderweg' wordt actielijn Vervoer uitgewerkt.

Onbeperkt Meedoen!

Een programma van rijksoverheid met als doel dat reizigers met een beperking steeds zelfstandiger gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en dat het doelgroepenvervoer verbetert. Dat vraagt onder meer om betrouwbare en toegankelijke informatievoorziening en meer aansluiting tussen openbaar vervoer en vormen van doelgroepenvervoer.

Toekomstbeeld 2040

In het Toekomstbeeld OV 2040 staan drie pijlers omschreven, waaronder 'drempelloos van deur-tot-deur'. Deze pijler is gericht op een betrouwbare, veilige, snelle, gemakkelijke en comfortabele wijze van reizen, waarbij oog is voor toegankelijkheid en inclusiviteit.

1 <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rechten-van-mensen-met-een-handicap/positie-mensen-met-een-beperking-verbeteren-vn-verdrag-handicap> of https://wetten.overheid.nl/BWV0004045/2016-07-14#Verdrag_2

2 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/06/01/programma-vn-verdrag-onbeperkt-meedoen>

3 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/03/15/iedereen-onderweg>

4 Rijksoverheid. Specials. Contouren Toekomstbeeld OV 2040. <https://magazines.rijksoverheid.nl/ienw/ienw-specials/2019/07/index>

5 Rijksoverheid. Specials. Contouren Toekomstbeeld OV 2040. <https://magazines.rijksoverheid.nl/ienw/ienw-specials/2019/07/index>

Als we het hebben over mensen met een mobiliteitsbeperking, gaat het om alle mensen die om wat voor reden dan ook beperkt worden in hun mobiliteit. Het kan hierbij gaan om een fysieke beperking, zoals een motorische, visuele of auditieve beperking, maar ook mensen die slecht ter been zijn vanwege hun leeftijd. Ook kan het gaan om een mentale beperking, zoals autisme, zwakbegaafdheid of een bepaalde angststoornis. Ook ouderen ervaren soms mentale drempels, en kunnen daardoor hun weg niet goed vinden in het mobiliteitssysteem.

Een groot deel van de Nederlandse bevolking heeft hiermee te maken en wordt daardoor beperkt in zijn of haar mobiliteit. Volgens de laatste cijfers van het RIVM⁶ stijgt het percentage

Nederlanders met een beperking in mobiliteit sterk toe naar mate de leeftijd stijgt. Zo heeft 1,9% van de mannen en 3,9% van de vrouwen tussen de 18 en 44 jaar een mobiliteitsbeperking, terwijl in de groep 75+ers 23,5% van de mannen en 42,6% van de vrouwen een mobiliteitsbeperking ervaart. In de hele bevolking (vanaf 12 jaar) ervaart bijna 10% van de Nederlanders één of meer mobiliteitsbeperkingen.

De laatste gezondheidsmonitor van GGD Nederland en GGD Amsterdam dateert uit 2018, waaruit blijkt dat gemiddeld ruim 12% van de bewoners in de Vervoerregio Amsterdam één of meer lichamelijke beperkingen ervaart. Bij auditieve beperkingen (3,5%) en visuele beperkingen (5%) liggen de percentages wat lager.

DOELSTELLING

De vier ambities van het Beleidskader Inclusieve Mobiliteit (p. 3) vormen de basis van de volgende doelstelling: *“De Vervoerregio voert in de periode van 2020 tot 2025 verschillende activiteiten uit die bijdragen aan een inclusiever en toegankelijker mobiliteitssysteem in de vervoerregio, zodat zoveel mogelijk reizigers zelfstandig gebruik kunnen maken van het mobiliteitssysteem.”* Het Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit is opgesteld om een bijdrage te leveren aan het behalen van deze doelstelling. Dit uitvoeringsprogramma wordt uitgevoerd in de periode 2020-2025. Deze periode wordt gebruikt om een goede basis neer te zetten voor een inclusief mobiliteitssysteem, zodat inclusie uiteindelijk als vanzelfsprekend wordt opgenomen in alle opgaven van de Vervoerregio.

MENSEN MET EEN BEPERKING IN NEDERLAND



Motorisch

1,4 miljoen mensen met matige tot ernstige motorische beperking⁷



Visueel

Meer dan **250.000** mensen visueel beperkt aan beide ogen⁷



Auditief

11.400 doven en slechthorenden^{7 8}



75+

meer dan 1,4 miljoen⁹
= 8% van totale bevolking



Verstandelijk

142.000 mensen met een verstandelijke beperking (IQ onder 70), 2,2 miljoen zwakbegaafd (IQ tussen 70 en 85) 1,4 miljoen met ondersteuningsvraag⁷

⁶ <https://www.volksgezondheidenzorg.info/onderwerp/functioneringsproblemen/cijfers-context/huidige-situatie#!node-beperkingen-mobiliteit>

⁷ <https://www.vgn.nl/documenten/infographic-de-gehandicaptenzorg-cijfers>

⁸ cijfer gebaseerd op mensen die gebruik maken van zorgondersteuning. Totaal aantal mensen met een auditieve beperking ligt waarschijnlijk hoger)

⁹ <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/7461BEV/table?fromstatweb>

Programma en activiteiten



Het uitvoeringsprogramma inclusieve mobiliteit biedt de Vervoerregio, de gemeenten en de vervoerders een kader om activiteiten uit te voeren die bijdragen aan een inclusief mobiliteitssysteem.

Dit kader is tot stand gekomen in samenwerking met de 15 gemeenten en vervoerders binnen de vervoerregio. Draagvlak bij alle partijen is essentieel voor dit onderwerp. Het programma biedt de mogelijkheid om gezamenlijk te werken aan de inclusiviteitsopgave en elkaar te versterken op dit gebied. Dit hoofdstuk beschrijft hoe de programmalijn er uit ziet en welke activiteiten in het uitvoeringsprogramma zijn opgenomen.

PROGRAMMALIJN

Het uitvoeringsprogramma heeft een duidelijke doelstelling: een inclusiever en toegankelijker mobiliteitssysteem in de vervoerregio. De weg naar deze doelstelling toe is daarentegen minder strak omkaderd. Het programma biedt ruimte voor flexibiliteit. Gedurende de looptijd van het programma bestaat de mogelijkheid om activiteiten aan het programma toe te voegen. Als rode draad door het uitvoeringsprogramma is de volgende programmalijn ontwikkeld:

ALS RODE DRAAD DOOR HET UITVOERINGSPROGRAMMA IS DE VOLGENDE PROGRAMMALIJN ONTWIKKELD:

1 Meer aandacht

De Vervoerregio wil meer aandacht creëren voor inclusieve mobiliteit. Inclusie en toegankelijkheid moeten meer als vanzelfsprekendheid worden gezien in ons mobiliteitssysteem. Om dit te bereiken, is het vergroten van het bewustzijn van het belang van inclusiviteit een belangrijk onderdeel hiervan. Inclusiviteit en toegankelijkheid spelen al een grote rol in de activiteiten waar de Vervoerregio bij betrokken is. Zo is de Vervoerregio onder andere actief betrokken bij het opstellen van beleid en visies van haar partners en voldoen nieuwe initiatieven aan toegankelijkheidseisen. Aandacht voor inclusiviteit buiten de Vervoerregio is ook belangrijk. Door landelijk meer aandacht te creëren voor deze thematiek, staan we sterker in het realiseren van onze ambities. De Vervoerregio neemt daarom deel aan verschillende landelijke werkgroepen en stuurgroepen over dit onderwerp.

2 Minders drempels

De Vervoerregio wil fysieke en mentale drempels wegnemen, om het mobiliteitssysteem toegankelijker en daarmee inclusiever te maken. Zo kunnen ontoegankelijke haltes of de weg er naar toe een fysieke drempel worden ervaren en het plannen van een OV reis als een mentale drempel. Door het verlagen van deze drempels, kunnen nog meer mensen in de toekomst zelfstandig gebruik maken van het mobiliteitssysteem.

3 Meer kennis

De Vervoerregio wilt haar kennis over inclusieve mobiliteit, en dat van haar partners, vergroten en actueel houden. Kennis is een belangrijke factor om te kunnen blijven ontwikkelen en innoveren. Door het uitvoeren van onderzoek en pilots wordt er meer kennis opgedaan over welke maatregelen effectief een bijdrage leveren aan het toegankelijk maken van het mobiliteitssysteem. Uiteindelijk heeft de reiziger hier baat bij, gezien kennis bijdraagt aan een toegankelijker en inclusievere mobiliteitssysteem.

ACTIVITEITENOVERZICHT

In onderstaand overzicht wordt een beschrijving gegeven van alle activiteiten die zich in het programma bevinden.

DEELPROGRAMMA 1 FYSIEKE TOEGANKELIJKHEID

1A Toegankelijke haltes

Hoewel een groot deel van de haltes in de vervoerregio al toegankelijk is, ligt er ook nog een grote opgave. In dit project wordt eerst in kaart gebracht hoe het is gesteld met de toegankelijkheid van haltes. Als dit in kaart is gebracht, wordt een plan van aanpak gemaakt om de haltes versneld toegankelijk te maken. Daarbij wordt geprioriteerd welke haltes eerst moeten worden aangepakt. Vervolgens wordt bekeken hoe de toegankelijkheid van de haltes gemonitord kan worden en hoe deze informatie actueel blijft. Deze haltedata is belangrijk voor de reisinformatie. Dit project wordt uitgevoerd in samenwerking met de gemeenten, ministerie IenW, CROW en DOVA. Dit project hangt nauw samen met activiteit 1.B Toegankelijk materieel. De aansluiting van het materieel op de halte is een belangrijke factor in de vraag of een halte wel of niet toegankelijk is.



1B Toegankelijk materieel

De Vervoerregio stelt eisen aan de toegankelijkheid van het materieel dat wordt ingezet in de concessies. Deze eisen worden gelijkgetrokken met landelijke richtlijnen die worden bijgehouden vanuit DOVA. Bij concessieaanbestedingen worden deze richtlijnen gehanteerd en wordt gekeken of er nieuwe ontwikkelingen zijn op het gebied van toegankelijk materieel.

1C Toegankelijke reisinformatie

In dit project wordt gekeken naar manieren om de reisinformatie toegankelijker te maken. Daarbij wordt aangesloten op de landelijke normen, maar wordt ook gekeken naar aanvullende normen. Hierbij wordt samengewerkt met de vervoerders en beheerders en wordt ingespeeld op de behoefte aan reisinformatie vanuit de reiziger. Als het gaat om aanvullende toegankelijke reisinformatie, kan worden gedacht aan instructiefilmpjes, gesproken reisinformatie, toegankelijke reisapplicaties, maar ook innovatieve vormen zoals het gebruik van QR-codes en voelbare kaarten. In dit project staat de behoefte van de reiziger centraal. Vanuit deze behoefte wordt het project vormgegeven.



*De behoefte
van de reiziger
staat centraal*

1D Richtlijnen toegankelijkheid openbare ruimte

Het is belangrijk dat de aansluiting van een halte op de openbare ruimte en andersom toegankelijk is, zodat men van en naar de halte toe kan komen. Het CROW ontwikkelt richtlijnen voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte. De Vervoerregio blijft actief met het CROW in gesprek om deze richtlijnen toe te kunnen passen in de 15 gemeenten. Vanuit deze activiteit wordt gekeken hoe deze richtlijnen worden toegepast in de projecten van de Vervoerregiogemeenten.

ACTIVITEITENOVERZICHT

DEELPROGRAMMA 2 MENTALE TOEGANKELIJKHEID



2A Voelbare netwerkkaart

In 2018 heeft de Vervoerregio als pilot een voelbare netwerkkaart ontwikkeld. Deze kaart is voorzien van braille en reliëf, zodat mensen met een visuele beperking de netwerkkaart kunnen lezen. Deze pilot wordt geëvalueerd samen met de reiziger. Aan de hand van deze evaluatie wordt bekeken of de voelbare netwerkkaart verder ontwikkeld moet worden.

2B OV-coach

Het project OV-coach biedt reizigers met een mobiliteitsbeperking de mogelijkheid om zelfstandig te leren reizen onder begeleiding van een coach. Dit project wordt in alle 15 gemeenten geïntroduceerd, zodat alle reizigers in de vervoerregio hier gebruik van kunnen maken. Daarnaast wordt binnen het project OV-coach geëxperimenteerd met een fiets- en wandelcoach.

2C Bewustwordingscampagne

De Vervoerregio wil samen met de gemeenten een bewustwordingscampagne opzetten, om alle reizigers ervan bewust te maken dat reizen niet voor iedereen vanzelfsprekend is. Begrip voor mensen met een mobiliteitsbeperking is belangrijk om een mentale drempel voor hen weg te nemen. In dit project wordt de samenwerking opgezocht met verkeersveiligheids-campagnes.

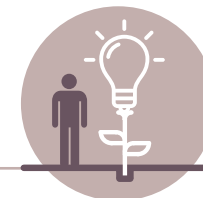
2D Training rijdend personeel

Clientenbelang en GVB hebben een training ontwikkeld voor het rijdend personeel, waarin zij leren hoe om te gaan met reizigers met een mobiliteitsbeperking. Doordat het rijdend personeel bij de training in aanraking komt met ervaringsdeskundigen, worden zij zich bewuster van het soort hulp dat nodig is onderweg. Doel is om deze training verder door te ontwikkelen en ook aan te bieden in de streekconcessies.

2E Startup in Residence

Dit is een initiatief van de gemeente Amsterdam, waarbij verschillende vraagstukken via een aanbesteding op de markt uit worden gezet. Startup ondernemingen kunnen vervolgens reageren op deze vraagstukken en met een innovatieve oplossing komen. Dit kan leiden tot vernieuwende pilots, die vervolgens in de Vervoerregio ingezet kunnen worden. De Vervoerregio is opdrachtgever van twee verschillende vraagstukken in dit project: 1) behoefte van reizigers met een mobiliteitsbeperking om zich thuis beter voor te bereiden op de reis, en 2) behoefte van reizigers met een mobiliteitsbeperking voor hulp onderweg.

*Zelfstandig
leren reizen
met een coach*



DEELPROGRAMMA 3 KENNISONTWIKKELING INCLUSIEVE MOBILITEIT

3A Verkenning combinatiemogelijkheden OV en doelgroepenvervoer

In de afgelopen jaren is veel onderzoek gedaan naar combinatiemogelijkheden tussen OV en doelgroepenvervoer. De twee vormen van mobiliteit verschillen sterk van elkaar, maar er zijn ook raakvlakken. In deze verkenning wordt eerst in kaart gebracht wat er al bekend is over dit vraagstuk en welke onderzoeken al uitgevoerd zijn. Vervolgens wordt samen met de gemeenten bekeken welke kennis nog ontbreekt en op welke manier deze kennis verworven moet worden.

3B Verkenning initiatieven flexibele mobiliteit (o.a. Automaatje, Automobiel)

Naast het openbaar vervoer bestaan er veel verschillende mobiliteitsdiensten. Sommige van deze diensten zitten verweven in de concessies, andere diensten zijn wat onbekender. Zo bestaan er ook veel particuliere en vrijwilligersinitiatieven die een oplossing bieden voor de vraag naar mobiliteit. Voorbeelden hiervan zijn Automaatje en Automobiel, maar ook pendeldiensten die door zorginstellingen worden aangeboden. Vervoerregio start een verkenning naar deze flexibele vervoersoplossingen om zo beter beeld te krijgen van wat er naast het regulier (aanvullend) openbaar vervoer, nog meer aan vervoersdiensten kan worden aangeboden.

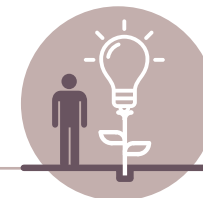
3C Onderzoek Mobimate

Mobimate is een initiatief in Duitsland waarbij reizigers met een hulpvraag via een applicatie gekoppeld kunnen worden aan een andere reiziger die hulp kan bieden. Dit onderzoek bekijkt wat de mogelijkheden zijn om een soortgelijke applicatie in de Vervoerregio te introduceren.

3D Pilot Overstapassistentie

De Vervoerregio kent een groot aantal overstaplocaties, waarbij reizigers kunnen overstappen van de een op de andere modaliteit. Voor veel reizigers is dit goed te doen, maar voor reizigers met een mobiliteitsbeperking kan dit als lastig worden ervaren. Met de pilot overstapassistentie wil de Vervoerregio experimenteren met overstapassistentie op grote knooppunten. Dit kunnen knooppunten zoals Centraal Station zijn, waarbij men niet alleen te maken heeft met meerdere modaliteiten maar ook met shared space. Maar ook knooppunten waar veel werkzaamheden zijn, zoals Amsterdam Zuid, zijn interessant voor deze pilot.

reizigers met een hulpvraag kunnen via een applicatie gekoppeld worden aan een reiziger die hulp kan bieden



DEELPROGRAMMA 3 KENNISONTWIKKELING INCLUSIEVE MOBILITEIT (VERVOLG)

3E Verkenning aangepast fiets parkeren

Op knooppunten worden fietsenstalling aangeboden, zodat reizigers gemakkelijk met de fiets kunnen komen. In deze fietsenstallingen staan voor het overgrote deel normale fietsen. Er zijn echter ook mensen die gebruik maken van aangepaste fietsen, zoals tandems, driewielers en ligfietsen. Doordat zij hun fiets niet altijd makkelijk kwijt kunnen op dit soort locaties, is de overstap op openbaar vervoer vaak lastiger. Met deze verkenning wordt inzichtelijk gemaakt hoe groot dit probleem is en op wat voor locaties dit zich voordoet. Vanuit deze verkenning worden vervolgstappen genomen.

3F Verkenning inclusieve deelmobiliteit

In de Vervoerregio wordt steeds meer deelmobiliteit aangeboden zoals deelfietsen en deelauto's. Met deze verkenning wordt in kaart gebracht in hoeverre behoefte is aan inclusieve deelmobiliteit. Daarbij kan worden gedacht aan deelrolstoelen, deelscootmobielen, deelrollators etc.

3G KpVV projectplan deelprogramma toegankelijkheid

Activiteit georganiseerd vanuit het CROW, waarbij het kennisplatform toegankelijkheid verder wordt ingericht en uitgebreid. Vervoerregio levert hier input voor aan en maakt deel uit van het kennisnetwerk.

3H Verkenning gelijke toegang tot mobiliteit

Inventarisatie van mogelijkheden om gelijke toegang tot mobiliteit te bevorderen. Dit richt zich op alle groepen, heeft tot doel te voorkomen dat (groepen) mensen belemmeringen ervaren om op een veilige manier van het mobiliteitssysteem gebruik te maken en kan leiden tot extra maatregelen om de mobiliteit voor iedereen betaalbaar, toegankelijk en (sociaal) veilig te maken. Deze inventarisatie gaat nadrukkelijk over alle modaliteiten en richt zich niet alleen op mensen met een duidelijke beperking, maar juist op een bredere groep, die er anders wellicht onbedoeld net buiten valt.

In hoeverre is er behoefte aan inclusieve deelmobiliteit als deelrolstoelen, deelrollators en deelscootmobielen

Deze activiteiten worden verder gespecificeerd in Bijlage 1. Hier wordt per activiteit informatie gegeven over de rolverdeling, het tijdsplan en een inschatting van de kosten. In Bijlage 2 is een planning te vinden.

RAAKVLAKKEN MET ANDERE ACTIVITEITEN

Het uitvoeringsprogramma inclusieve mobiliteit kent ook raakvlakken met andere activiteiten, zowel bij de Vervoerre-
gio als daarbuiten. Het programmateam probeert deze raakvlakken scherp in beeld te houden, en waar mogelijk de samenwerking op te zoeken.

Sommige activiteiten kunnen elkaar versterken, maar ook moet worden gelet om activiteiten met tegenstrijdige belangen. Door deze tijdig te signaleren, kunnen de meeste activiteiten zonder problemen worden uitgevoerd. Zie hieronder een overzicht van enkele activiteiten met raakvlakken.

EFFECTEN

Alle activiteiten die zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma leveren een bijdrage aan de doelstelling en de ambities uit het Beleidskader Inclusieve Mobiliteit. Om dit verder te verantwoorden, is een effectenoverzicht opgesteld. In dit overzicht zijn mogelijke effecten in kaart gebracht, waarbij onderscheid is gemaakt tussen financiële en economische effecten, effecten in de openbare ruimte en het openbaar vervoer, maar ook maatschappelijke en milieu gerelateerde effecten. Het effecten overzicht is te vinden in Bijlage 3.

*Het programma-
team probeert
waar mogelijk de
samenwerking
op te zoeken*

INTERN	EXTERN
- Onderzoek naar loopafstanden van en naar haltes - Smart mobility - Verkeersveiligheid - Project 15G tram - Project Amsteltram - Concessieverlening - Concessiebeheer - Wayfinding - Sociale veiligheid - Onderzoek witte vlekken	- Agenda Autoluw - Vervoersarmoede - Toekomstvisie sociaal vervoer (Amsterdam) - Werkgroep toegankelijke haltes (I&W) - Werkgroep toegankelijkheid (DOVA/ CROW) - EC Rail

Organisatie en werkwijze



Het uitvoeringsprogramma inclusieve mobiliteit richt zich met name op projecten, begeleiding van projecten, onderzoek en samenwerkingsinitiatieven die bijdragen aan een inclusiever en toegankelijker mobiliteitssysteem.

AFWEGINGSKADER

Het programma kent een afwegingskader om te bepalen of een activiteit wel of niet in het programma kan worden opgenomen. Daarbij wordt gekeken naar onderstaande afwegingscriteria.

Indien besloten wordt een activiteit in het programma op te nemen, wordt verwacht dat de activiteit een heldere doelstelling heeft die tussentijds gemonitord wordt. Het programmateam Inclusieve Mobiliteit maakt met de trekker van de activiteit afspraken over de inhoud en regelmaat van de tussentijdse terugkoppelingen. Deze terugkoppeling wordt gekoppeld aan vooraf vastgestelde go-/no-go momenten.

PRIORITERING

Het uitvoeringsprogramma bevat meerdere activiteiten die elk hun eigen planning hebben. Een overgroot deel kan los van elkaar worden uitgevoerd, maar tussen sommige activiteiten bestaat een

afhankelijkheid van elkaar. Daarnaast kennen de activiteiten een verschillende mate van prioriteit. Er moet daarom kritisch worden gekeken in welke volgorde de activiteiten uitgevoerd moeten worden. Daarbij wordt ook gekeken naar de volgende punten:

- Urgentie om activiteit uit te voeren
- Aansluiting bij lopende activiteiten
- Benodigd budget
- Omvang van de activiteit
- Duur van de activiteit

Op basis hiervan worden de activiteiten geprioriteerd en uitgezet in één planning (bijlage 2).

AFWEGINGS- CRITERIA



**ACTIVITEIT KAN WORDEN OPGENOMEN
IN HET PROGRAMMA**

Voor de uitvoering van het uitvoeringsprogramma inclusieve mobiliteit is capaciteit nodig bij zowel de Vervoerregio, als bij de 15 gemeenten.

Deze capaciteit wordt op de volgende manier ingevuld:

*Input vanuit de
eindgebruiker is
belangrijk*

ORGANISATIE & SAMENWERKING

Programmateam

Het programmateam bestaat uit een programmamanager (aansturing programma), een beleidsadviseur (koppeling beleidsopgaven en activiteiten) en een programmasecretaris (rapportage en ondersteuning).

Projectleiders en projectbegeleiders

Voor de uitvoering van activiteiten wordt binnen de Vervoerregio met de teams Projecten en Projectbegeleiding per activiteit afgestemd welke ondersteuning nodig is. Daarnaast kan ook een beroep worden gedaan op projectleiders vanuit de 15 gemeenten. Indien één van de gemeenten initiatiefnemer is van een activiteit, ligt het voordehand dat de projectleider ook vanuit deze gemeente ingezet wordt. De Vervoerregio stemt met de initiatiefnemer af welke vorm van ondersteuning er vanuit de Vervoerregio gewenst is.

Experts

Bij sommige activiteiten zal de inzet van specifieke expertise nodig zijn. Het kan bijvoorbeeld gaan om onderzoek, communicatie, juridische of vakinhoudelijke expertise. Per activiteit wordt bepaald of expertise nodig is en waar deze vandaan moet komen (intern of extern). Deze expertise kan zowel bij de Vervoerregio, als bij de 15 gemeenten gevonden worden. Ook de inzet van externe expertise behoort tot de mogelijkheden. Het kan gaan om ervaringsdeskundigen die zelf een mobiliteitsbeperking hebben, of vakinhoudelijke experts van een advies- of onderzoeksbureau.

Werkgroep gemeenten

De ambities die in het Beleidskader Inclusieve Mobiliteit staan, zijn tot stand gekomen in samenwerking met de 15 gemeenten. Deze 15 gemeenten zijn daarom ook van cruciaal belang in het waarmaken van deze ambities. Er wordt daarom een werkgroep opgesteld waarin deze 15 gemeenten zijn vertegenwoordigd. In deze werkgroep wordt zowel aansluiting met het fysieke, als met het sociale domein van de gemeenten gelegd. Binnen deze werkgroep wordt de voortgang van het programma besproken en kunnen nieuwe initiatieven voorgesteld worden.

Adviesgroepen en belangenorganisaties

Inclusieve mobiliteit is een onderwerp dat de reizigers direct raakt. Het is daarom belangrijk om deze reizigers te betrekken bij de activiteiten die worden uitgevoerd in het programma. Adviesgroepen, zoals de Reizigers Advies Raad, en belangenorganisaties worden daarom op tijd betrokken.

Reizigerspanel

Input vanuit de eindgebruiker is belangrijk. Vervoerregio richt daarom een reizigerspanel op waarin reizigers met een mobiliteitsbeperking vertegenwoordigd zijn en geconsulteerd kunnen worden. Dit reizigerspanel wordt regelmatig betrokken om mee te denken in activiteiten uit het Uitvoeringsprogramma.

ROLVERDELING

De rol die de Vervoerregio aanneemt, verschilt per activiteit. Deze rollen komen overeen met de rollen die eerder in het Beleidskader Mobiliteit zijn vastgelegd (zie afbeelding).

Overkoepelend neem de Vervoerregio een coördinerende rol op zich, om ervoor te zorgen dat alle activiteiten die onder het uitvoeringsprogramma inclusieve mobiliteit vallen, bijdragen aan hetzelfde einddoel: een inclusiever en toegankelijker mobiliteitssysteem. De rollen die de stakeholders aannemen, verschillen ook per activiteit. Bij alle activiteiten worden

daarom afspraken gemaakt over de rolverdeling, zodat partijen van elkaar weten wat verwacht wordt.

CONVENANT INCLUSIEVE MOBILITEIT

Voor de uitvoering van het programma is commitment nodig vanuit alle betrokken partijen. Om deze betrokkenheid meer kracht bij te zetten, wordt een convenant inclusieve mobiliteit opgesteld. In dit convenant wordt de Vervoerregio en de 15 gemeenten gevraagd om zich te committeren aan de vier ambities uit het beleidskader en het uitvoeringsprogramma. Op deze

manier kan de Vervoerregio een beroep doen op de gemeenten, maar ook andersom. Alleen gezamenlijk kunnen we de inclusiviteitsopgave succesvol uitvoeren.

FINANCIERING

Het inzetten op een inclusiever en toegankelijker mobiliteitssysteem brengt financiële gevolgen met zich mee. Een inschatting van deze financiële gevolgen is gemaakt in het activiteitenoverzicht in Bijlage 1. De wijze van financiering verschilt per activiteiten en is afhankelijk van de rol die de Vervoerregio in de activiteiten inneemt.

ROLLEN VERVOERREGIO (BELEIDSKADER MOBILITEIT, 2017)



Beleidsmaker



Opdrachtgever



Financier



Belangenbehartiger



Regisseur



Facilitator

Vervoerregio

De Vervoerregio heeft het volgende budget beschikbaar voor het uitvoeringsprogramma:

- Investeringsagenda Mobiliteit: het uitvoeringsprogramma inclusieve mobiliteit is onderdeel van de Investeringsagenda Mobiliteit. Binnen deze Investeringsagenda is een programmaringering gemaakt voor lopende activiteiten uit het UVP. Daarnaast is er een jaarlijkse reservering gemaakt voor kleine, nieuwe activiteiten die passen binnen de beleidsdoelstellingen van de Vervoerregio. Initiatieven die hier gebruik van willen maken, worden binnen de Investeringsagenda Mobiliteit beoordeeld.
- OSS-budget: dit budget kan worden gebruikt voor kennis en onderzoek (€75.000,- in 2020, €75.000,- in 2021). De hoogte van het OSS-budget voor de opvolgende jaren is afhankelijk van nieuwe activiteiten en wordt nader bepaald.

Cofinanciering

Naast de financiering vanuit de Vervoerregio wordt ook een beroep gedaan op de gemeenten. Voor de gezamenlijke uitvoer van activiteiten is cofinanciering nodig. Per activiteit wordt bekeken hoe de financiering wordt geregeld en wat de financiële bijdrage is per partij. Daarnaast blijft de Vervoerregio in gesprek met het ministerie om de mogelijkheden voor extra budget te bespreken. Dit gebeurt in samenspraak met onze afdeling public affairs en communicatie.

Europese subsidies

De Vervoerregio kijkt samen met het ministerie van IenW de mogelijkheden om aanspraak te maken op Europese subsidies voor de uitvoer van de inclusiviteitsopgave.

MONITORING & RAPPORTAGE

Monitoring

De doelstelling van het Uitvoeringsprogramma is “...een inclusiever en toegankelijker mobiliteitssysteem in de vervoerregio, zodat zoveel mogelijk reizigers zelfstandig gebruik kunnen maken van het mobiliteits-systeem.” Alle activiteiten die zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma dragen hieraan bij. De vraag is nu, wanneer is het programma geslaagd en hoe monitoren we dat? De overkoepelende doelstelling is vrij abstract en subjectief, en daardoor lastig uit te drukken in cijfers. Op dit moment wordt gezocht naar een geschikte methode om dit te monitoren.

Voor de monitoring van het UVP kan een beroep worden gedaan op het reizigerspanel dat wordt opgericht. Dit panel kan worden ingezet bij een terugkerend onderzoek, waarbij de beleving van toegankelijkheid en inclusiviteit centraal staan. Daarnaast kent elke losse activiteit zijn eigen doelstelling. Per activiteit wordt bekeken hoe de resultaten hiervan in kaart kunnen worden gebracht. Deze resultaten worden in de kwartaalrapportages gedeeld.

Kwartaalrapportage

Om overzicht te bewaren en te monitoren of de doelstellingen worden behaald, houdt de Vervoerregio kwartaalrapportages bij. In deze rapportage wordt per activiteit

Toegankelijkheid en inclusie zijn niet altijd vanzelfsprekend

benoemd wat de stand van zaken is. Ook wordt hier gerapporteerd wat de lopende acties en vervolgstappen zijn, en waar aandachtspunten liggen. Aan de hand van deze kwartaalrapportages kan de Vervoerregio de activiteiten uit het UVP bijsturen waar nodig, zodat de overkoepelende doelstelling behaald wordt. Het UVP is flexibel opgezet, zodat op elk moment kan worden bijgestuurd. Deze rapportages worden gedeeld met de stakeholders.

RISICOMANAGEMENT

Toegankelijkheid en inclusie zijn niet altijd vanzelfsprekend en zijn afhankelijk van veel verschillende factoren. Zo ook risicofactoren waar wij weinig invloed op hebben, zoals de Coronapandemie in 2019/2020. Dit soort factoren kunnen echter wel in kaart worden gebracht, zodat hier snel op gereageerd kan worden. Op dit moment wordt een risicoanalyse opgesteld, om deze risico's beter in zicht te krijgen. Vervolgens wordt in kaart gebracht hoe we met deze risico's om kunnen gaan. Risicomanagement is een terugkerend onderdeel van de kwartaalrapportages.

Bijlagen



BIJLAGE 1: ACTIVITEITENOVERZICHT INCLUSIEVE MOBILITEIT

DEELPROGRAMMA 1 FYSIEKE TOEGANKELIJKHEID						
Lopende activiteit	Beoogd resultaat	Huidige situatie	Rolverdeling	Tijdlijn	Inschatting kosten	Prioritering
1A Toegankelijke haltes	Fase 1. Vaststelling van een door alle partijen gedragen probleemanalyse	Volgens het CHB*: 100% toegankelijke metrohaltes 48% toegankelijke bushaltes 17% toegankelijke tramhaltes <i>*CHB is niet volledig actueel. Actualisatie CHB is onderdeel van de opgave.</i>	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: Gemeentes, Vervoerregio en overige wegbeheerders Uitvoerder: Vervoerregio	Q3 2020: Actualiseren CHB en inventariseren: - ontoegankelijke haltes CHB; - haltes die als ontoegankelijk worden ervaren; - haltes rondom top AOV bestemmingen; - huidige aanpak (werk-met-werk). Q4 2020 Vaststelling probleemanalyse	Kosten schouw haltes en eenmalige actualisatie CHB: €100.000,- + Personele capaciteit Vervoerregio, gemeenten en wegbeheerders.	n.v.t.
	Fase 2. Vaststelling van een door alle partijen gedragen versnellingsopgave	In 2015 is de versnellingsopgave 'Halteplan' voor bushaltes vastgesteld. Er bestaat nog geen versnellingsopgave voor tramhaltes. Wel worden momenteel een aantal grote knooppunthaltes toegankelijk gemaakt in kader van de IA Mobiliteit	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: Gemeentes, Vervoerregio en overige wegbeheerders Uitvoerder: Vervoerregio	Q1-Q2 2021: Opstellen gedragen versnellingsopgave met afspraken over: resultaten, financiering, prioritering, planning en opname versnellingsopgave in Bestuurlijk Convenant Inclusieve Mobiliteit.	Personele capaciteit Vervoerregio, gemeenten en wegbeheerders	De prioritering is afhankelijk van o.a. de probleem-analyse (fase 1) en wordt in deze fase bepaald.

DEELPROGRAMMA 1 FYSIEKE TOEGANKELIJKHEID VERVOLG

Lopende activiteit	Beoogd resultaat	Huidige situatie	Rolverdeling	Tijdslijn	Inschatting kosten	Prioritering
	Fase 3. Haltes zijn versneld toegankelijk gemaakt.	Zie 'huidige situatie' bij fase 1.	Eigenaarschap: Gemeenten en overige wegbeheerders Facilitator/ co-financier: Gemeentes, Vervoerregio en overige wegbeheerders Uitvoerder: Gemeenten en overige 2wegbeheerders	Q3 2021- 2030 Uitvoering versnellingsopgave (versneld toegankelijk maken haltes)	Ruwe inschatting optimalisatie tram- en bushaltes: ntb. + Personele capaciteit Vervoerregio, gemeenten en wegbeheerders De kosten zijn afhankelijk van de uitkomst van fase 1 en 2. Deze kosten worden t.z.t. nog afgestemd. En de financiële inpasbaarheid voor de Vervoerregio dient tegelijk ook bekeken worden.	De prioritering wordt bepaald in de versnellingsopgave (fase 2).
1B Toegankelijk OV-materieel	Optimalisatie toegankelijkheid OV-materieel	100% toegankelijk OV materieel volgens landelijke richtlijnen. Echter in de praktijk worden er problemen met o.a. rolstoelplanken, 'instapspleet' en ruimte voor rolstoel ervaren	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: Vervoerders Uitvoerder: Vervoerregio en vervoerders	2021 Eisen materieel vaststellen concessieverlening Amsterdam en Zaanstreek-Waterland. 2021-2025 Uitfasering 11G en 12G trams. 2021 - 2022 Verkenning toegankelijkheid deelmobiliteit	Afhankelijk van vastgestelde eisen over materieel.	1. Uitfasen 11G en 12G trams heeft prioriteit, deze zijn op dit moment het minst toegankelijk. 2. Eisen concessie ZaWa 3. Eisen concessie Amsterdam
1C Toegankelijke reisinformatie	Optimalisatie toegankelijkheid reisinformatie	Geen eenduidige richtlijnen, vervoerders communiceren verschillend.	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: Vervoerders Uitvoerder: Vervoerregio en Vervoerders	Q3 2020 Opgave in kaart brengen. Q4 2020 Opstellen PVA toegankelijke reisinformatie >Q1 2021 Uitvoering project.	Kosten zijn n.t.b. + Personele capaciteit Vervoerregio en vervoerders	- Realtime informatie over toegankelijkheid haltes en materieel

DEELPROGRAMMA 1 FYSIEKE TOEGANKELIJKHEID VERVOLG

Lopende activiteit	Beoogd resultaat	Huidige situatie	Rolverdeling	Tijdslijn	Inschatting kosten	Prioritering
1D Richtlijnen toegankelijke openbare ruimte	Richtlijnen van CROW optimaliseren en toepassen in projecten Vervoerregio en gemeenten.	CROW heeft richtlijnen ontwikkeld voor de toegankelijkheid van openbare ruimte	Eigenaarschap: CROW Facilitator/ co-financier: Vervoerders Uitvoerder: Vervoerregio, gemeenten	Q3-Q4 2020 Optimalisatie richtlijnen >2021 Toepassen richtlijnen in projecten	Kosten zijn n.t.b. + Personele capaciteit Vervoerregio en gemeenten	- Richtlijnen worden standaard meegenomen in projecten die in de ontwerpfase zitten.

DEELPROGRAMMA 2 MENTALE TOEGANKELIJKHEID

Lopende activiteit	Beoogd resultaat	Huidige situatie	Rolverdeling	Tijdslijn	Kosten (inschatting)	Prioritering
2A Voelbare netwerkkaart	Evaluatie voelbare netwerkkaart	De netwerkkaart is in 2018 ontwikkeld en +/- 250 keer besteld en is te raadplegen op verschillende servicepunten. De informatie op de kaart is verouderd, productie en verspreiding is stopgezet.	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: n.v.t. Uitvoerder: Vervoerregio, Vervoerders, Reizigerspanel	Q3-Q4 2020 Evaluatie voelbare netwerkkaart m.b.v. reizigerspanel >2021 Vervolgacties afhankelijk van evaluatie	Kosten zijn n.t.b. + Personele capaciteit Vervoerregio	- Verouderde informatie moet worden verwijderd
2B OV-coach	OV-coach is actief in hele vervoerregio voor 2021 en wordt uitgebreid met fiets- en wandelcoach	Opdracht Regioraad uitbreiden OV-coach naar de regio. Op dit moment wordt samenwerking opgezocht met gemeentes, vervoerders en andere potentiële samenwerkingspartijen.	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: Alle 15 gemeentes Uitvoerder: MEE-Amstel aan de Zaan	Q1-Q4 2020 Uitbreiding OV-coach en doorontwikkeling OV-coach diensten. Q3 2020 Ondertekening convenant met vervoerders, gemeenten en uitvoerders.	€950.000,- per jaar (trajectkosten €500.000) (ontwikkelteam €330.000) (projectbudget €120.000) + Voor 2020-2022 Jaarlijkse reservering €1.000.000,- (IA Mobiliteit) + Personele capaciteit Vervoerregio	Uitbreiden naar regio, start bij OV-coach voor ouderen, daarna andere doelgroepen. Doorontwikkeling van OV-coach diensten

DEELPROGRAMMA 2 MENTALE TOEGANKELIJKHEID VERVOLG

Lopende activiteit	Beoogd resultaat	Huidige situatie	Rolverdeling	Tijdslijn	Inschatting kosten	Prioritering
2C Bewustwordings-campagne	Ontwikkeling van een bewustwordings-campagne over inclusiviteit en toegankelijkheid die in de Vervoerregio kan worden ingezet.	Er bestaat nog geen bewustwordings-campagne specifiek gericht op inclusiviteit en toegankelijkheid	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: Vervoerders, gemeenten Uitvoerder: N.t.b.	Q1-Q2 2021 Ontwikkeling bewustwordingscampagne Q3-Q4 2021 Uitvoering campagne. na 2021 Jaarlijks terugkerende campagne	Ontwikkeling campagne: €20.000 + Uitvoering: € 50.000,- per campagne + Personele capaciteit Vervoerregio en gemeenten	n.v.t.
2D Training rijdend personeel	Rijdend personeel in alle concessies krijgt structureel training in de omgang met reizigers met een mobiliteitsbeperking.	GVB geeft structureel training aan rijdend personeel i.s.m. Cliëntenbelang. De andere vervoerders doen dit nog niet.	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: Vervoerders Uitvoerder: Vervoerders, Cliëntenbelang	2020 Eisen vaststellen in concessies Amsterdam en Zaanstreek-Waterland. 2021 Afspraken maken met vervoerders en Cliëntenbelang over training - Optimalisatie van training.	n.t.b.	- Training aanbieden in streekconcessies - Optimalisatie van training
2E Start-up in Residence (SIR)	Uitvoeren twee pilots n.a.v. aanbesteding.	Gemeente Amsterdam is gestart met aanbesteding SIR. Vervoerregio is OG van twee opdrachten.	Eigenaarschap: Gemeente Amsterdam Facilitator/ co-financier: Vervoerregio Uitvoerder: n.t.b.	Q2 2020 Aanbesteding SIR Q3-Q4 2020 Uitvoering pilots 2021 Vervolgopdrachten (afhankelijk van uitkomst pilots)	In 2020 €20.000,- (€10.000 per pilot) + In 2021 n.t.b. kosten (afhankelijk van uitkomst pilots)	n.v.t.

DEELPROGRAMMA 3 KENNISONTWIKKELING INCLUSIEVE MOBILITEIT

Lopende activiteit	Beoogd resultaat	Huidige situatie	Rolverdeling	Tijdslijn	Kosten (inschatting)	Prioritering
3A Verkenning combinatie-mogelijkheden OV en DGV	Een overzicht van alle kennis die er is op het gebied van combi-mogelijkheden OV en DGV en een voorstel voor aanvullend onderzoek.	Veel verschillende onderzoeken naar combi OV en DGV.	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: Gemeenten Uitvoerder: Adviesbureau	Q1-Q2 2021 Verkenning bestaand onderzoek Q3-Q4 2021 Voorstel aanvullend onderzoek 2022 Aanvullend onderzoek en mogelijke pilot.	Verkenning: €20.000,- + Aanvullend onderzoek: €50.000,- + Personele capaciteit Vervoerregio en gemeenten	n.v.t.
3B Verkenning initiatieven flexibele mobiliteit	Een overzicht van alle bestaande flexibele mobiliteitsinitiatieven.	Veel verschillende initiatieven die invulling geven aan flexibele mobiliteit.	EIGENAARSCHAP: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: Gemeenten Uitvoerder: Vervoerregio	Q3-Q4 2020 Verkenning vrijwilligersinitiatieven	Personele capaciteit Vervoerregio	n.v.t.
3C Onderzoek Mobimate	Onderzoek naar de mogelijkheden om Mobimate in de Vervoerregio te implementeren.	Mobimate is operationeel in Duitsland.	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: Partners Vervoerregio Uitvoerder: VU stagiair	Q1-Q2 2020 Uitvoering onderzoek Q3 2020 Oplevering onderzoeksrapport Q4 2020 Verkennen vervolgstappen Mobimate	Stagevergoeding	n.v.t.
3D Pilot overstap-assistentie	Een pilot waarin geëxperimenteerd is met overstap-assistentie op grote knooppunten.	Er is behoefte aan overstapassistentie op grote knooppunten	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: n.t.b. Uitvoerder: Transvision	Q4 2019: Brainstorm Centraal station en shared space Q4 2020: PvA pilot overstapassistentie Q1-Q2 2021: Organisatie pilot Q3-Q4 2021: Uitvoering pilot Q1 2022: Evaluatie pilot	Geen extra kosten door inzet SROI gelden (social return on investment)	n.v.t.
3E Verkenning aangepast fietsparkeeren	Een verkenning naar de behoefte aan aangepaste fietsparkeerplekken en een voorstel voor een pilot.	Er is behoefte aan ruimere parkeermogelijkheden voor aangepaste fietsen op OV-knooppunten.	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: Gemeenten, belangenorganisaties Uitvoerder: Vervoerregio	Q2 2020 Verkenning Q3-Q4 2020 Voorstel voor pilot 2021 Uitvoer pilot en evaluatie	Personele capaciteit Vervoerregio	n.v.t.

DEELPROGRAMMA 3 KENNISONTWIKKELING INCLUSIEVE MOBILITEIT VERVOLG

Lopende activiteit	Beoogd resultaat	Huidige situatie	Rolverdeling	Tijdslijn	Inschatting kosten	Prioritering
3F verkenning inclusieve deelmobiliteit	Een verkenning naar de behoefte aan inclusieve deelmobiliteit en een position paper over dit onderwerp.	Er is behoefte aan inclusieve deelmobiliteit.	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: Gemeenten en vervoerders Uitvoerder: Vervoerregio	Q3-Q4 2020 Verkenning inclusieve deelmobiliteit 2021 Mogelijke vervolgstappen	Personele capaciteit Vervoerregio	n.v.t.
3G KpVV projectplan deelprogramma toegankelijkheid	Faciliteren kennisnetwerk toegankelijkheid en verkennen problemen m.b.t. toegankelijkheid shared space.	Vervoerregio heeft een samenwerking met CROW omtrent het KpVV. Het Projectplan voor het deelprogramma toegankelijkheid is nu vastgesteld.	Eigenaarschap: CROW Facilitator/ co-financier: Vervoerregio Amsterdam Uitvoerder: CROW	Q1-Q4 2020 Organisatie 2-3 regionale bijeenkomsten toegankelijkheid. Q3 2020 Verkenning opzetten kennisnetwerk. Q4 2020 Verkenning problemen Shared Space	€50.000,- (onderdeel van jaarlijks budget van €900.000,- toegekend door de Vervoerregio aan CROW t.b.v. onderzoek)	n.v.t.
3H Verkenning gelijke toegang tot mobiliteit	Inventarisatie van mogelijkheden om gelijke toegang tot mobiliteit te bevorderen. Hierbij wordt naar een bredere doelgroep en scope gekeken.	Een eerste grove verkenning is gedaan.	Eigenaarschap: Vervoerregio Facilitator/ co-financier: n.v.t. Uitvoerder: Vervoerregio	Ntb.	Ntb.	n.v.t.

BIJLAGE 2: PLANNING

	2020				2021				2022				2023				2024				2025				> 2025
Lopende activiteit	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
DEELPROGRAMMA 1. FYSIEKE TOEGANKELIJKHEID																									
1A Toegankelijke haltes																									
Actualiseren CHB																									
Opgave in kaart brengen.																									
Opstellen gedragen versnellingsopgave																									
UitvoeringUitvoering versnellingsopgave (versneld toegankelijk maken haltes) versnellingsopgave																									2030
1B Toegankelijk OV-materieel																									
Eisen materieel vaststellen concessieverlening Amsterdam en Zaanstreek-Waterland.																									
Uitfasering 11G en 12G trams.																									
Verkenning toegankelijkheid deelmobiliteit																									
1C Toegankelijke reisinformatie																									
Opgave in kaart brengen.																									
Opstellen PVA toegankelijke reisinformatie																									
Uitvoering project.																									
1D Richtlijnen toegankelijke openbare ruimte																									
Optimalisatie richtlijnen																									
Toepassen richtlijnen in projecten																									
DEELPROGRAMMA 2. MENTALE TOEGANKELIJKHEID																									
2A Voelbare netwerkkaart																									
Evaluatie voelbare netwerkkaart m.b.v. reizigerspanel																									
Vervolgacties afhankelijk van evaluatie																									
2B OV-coach																									
Uitbreiding OV-coach en doorontwikkeling OV-coach diensten.																									
Ondertekening convenant met vervoerders, gemeenten en uitvoerders.																									
2C Bewustwordings-campagne																									
Ontwikkeling bewustwordingscampagne																									
Uitvoering campagne.																									
Jaarlijks terugkerende campagne																									

	2020				2021				2022				2023				2024				2025				>2025
Lopende activiteit	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
2D Training rijdend personeel																									
Eisen vaststellen in concessies Amsterdam en Zaanstreek-Waterland.																									
Afspraken maken met vervoerders en Cliëntenbelang over training																									
2E Start-up in Residence (SIR)																									
Aanbesteding SIR																									
Uitvoering pilots																									
Vervolgopdrachten (afhankelijk van uitkomst pilots)																									
DEELPROGRAMMA 3. KENNISONTWIKKELING INCLUSIEVE MOBILITEIT																									
3A Verkenning combinatiemogelijkheden OV en DGV																									
Verkenning bestaand onderzoek																									
Voorstel aanvullend onderzoek																									
Aanvullend onderzoek en mogelijke pilot.																									
3B Verkenning initiatieven flexibele mobiliteit																									
Verkenning vrijwilligersinitiatieven																									
3C Onderzoek Mobimate																									
Uitvoering onderzoek																									
Oplevering onderzoeksrapport																									
Verkennen vervolgstappen Mobimate																									
3D Pilot shared space																									
PvA pilot shared space																									
Organisatie pilot																									
Uitvoering pilot																									
Evaluatie pilot																									
3E verkenning aangepast fietsparkeren																									
Verkenning																									
Voorstel voor pilot																									
Uitvoer pilot en evaluatie																									
3F verkenning inclusieve deelmobiliteit																									
Verkenning inclusieve deelmobiliteit																									
Mogelijke vervolgstappen																									
3G KpVV projectplan deelprogramma toegankelijkheid																									
Organisatie 2-3 regionale bijeenkomsten toegankelijkheid.																									
Verkenning opzetten kennisnetwerk.																									
Verkenning problemen Shared Space																									

BIJLAGE 3: EFFECTENOVERZICHT

KOSTEN	BATEN
Financieel en economisch	
- Financiële middelen voor de uitvoering van de activiteiten in het UVP Inclusieve Mobiliteit: - Haltetoegankelijkheid - Toegankelijkheid materieel, vroegtijdige uitfasering 11/12G trams - Reisinformatie - OV-coach - Bewustwordingscampagnes - Training rijdend personeel - Mogelijk banenverlies in het AOV.	- Meer reizigers in het OV betekent meer opbrengsten (minimaal). - Een besparing in de kosten van het AOV. - Zelfredzaamheid biedt economische vrijheid. - Creëren van nieuwe werkplekken (zoals OV-coach).
Openbare ruimte	
Een toegankelijke halte neemt meer ruimte in dan een normale halte. De ruimte die deze halte inneemt gaat ten koste van andere bestemmingen (autobaan/fietspad/trottoir etc.).	- In een toegankelijke openbare ruimte is meer ruimte voor voetgangers. Men kan elkaar de ruimte geven. - In een toegankelijke openbare ruimte is het risico om te vallen kleiner (minder op- en afstapjes). - Er rijden/halteren minder AOV busjes op straat, wat bevorderlijk is voor de doorstroming.
Openbaar Vervoer	
- Eventueel reistijdsverlies voor reguliere reiziger indien het in- en uitstappen langer duurt. Echter als het systeem goed toegankelijk is, is dit verwaarloosbaar. - Grotere belasting op het OV, waardoor meer capaciteit nodig is.	- Meer reistijdwinst voor reizigers met een mobiliteitsbeperking, doordat de wachttijd verkleind wordt. - Meer flexibiliteit in de reis, spontaan reizen kan weer. - Toegankelijke reisinformatie is door iedereen te gebruiken. - Meer servicegerichtheid vanuit rijdend personeel.
Maatschappelijk	
	- Reizigers ervaren zelfredzaamheid, waardoor zij meer gaan reizen, activiteiten gaan ondernemen en beter kunnen participeren in de maatschappij. - Kwaliteit van het leven stijgt. - Meer tolerantie in het OV. - Activiteiten in UVP bieden voordelen voor alle reizigers, niet alleen reizigers met mobiliteitsbeperkingen.
Milieu	
Meer reisbewegingen kan juist weer voor andere vormen van vervuiling leiden.	Minder AOV busjes op straat, verlaging van hoeveelheid CO2.

COLOFON

Datum november 2020
Opgesteld door Vervoerregio Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

T 020 527 37 00
E info@vervoerregio.nl
W www.vervoerregio.nl

fotografie

voorkant: Shutterstock
hfdst 1: Vervoerregio Amsterdam
hfdst 2: Shutterstock
hfdst 3: Wiebke Wilting
hfdst 4: Vervoerregio Amsterdam