



Gemeente
Amsterdam

Inclusiviteitsspel

Ga op reis met een persona

Dag van het Gedrag 2022

Sanne Kruyff

Narda Schenk-Kamminga

7-11-2022



Planning

- Kennismaken
- Achtergrond inclusiviteitsspel
- Toelichting spel
- Spel spelen
- Wrap-up



Kennismaken



Narda Schenk-Kamminga

Gedragdeskundige (beleid en onderzoek)
Verkeer & Openbare Ruimte
Gemeente Amsterdam



Sanne Kruyff

Gedragdeskundige (beleid en onderzoek)
Verkeer en Openbare Ruimte
Gemeente Amsterdam



Kennismaken

- Hoe reizen jouw groepsgenoten?
- Ervaring met vervoersarmoede?





Wat weet jij over vervoersarmoede?

- Wat is het maandelijkse mobiliteitsbudget van een volwassene die onder de armoedegrens leeft?
€17. Dat is een fractie van het gemiddelde budget in NL: €218!
- Hoeveel procent van Nederlandse volwassenen heeft niet de digitale vaardigheden die nodig zijn om te functioneren in de huidige wereld?
Bijna 15%. Van alle 55+ers zelfs 20%
- Hoeveel procent van Nederlandse volwassenen heeft moeite met lezen en/of schrijven?
Bijna 15%. Dat zijn ca 2,5 miljoen Nederlanders



Inclusiviteit

Onderzoek in Amsterdam (2020)

Aanleiding

Maatschappelijk probleem met nog beperkt onderzoek



- ***Vervoersinclusiviteit:***

De mate waarin mensen gelijke verplaatsings-mogelijkheden hebben

- ***Vervoersarmoede:***

Het niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt



Inclusiviteit

Onderzoek in Amsterdam

- Amsterdam: 3-9% ervaart mogelijk vervoersarmoede

- Welke risicofactoren dragen bij aan vervoersarmoede?

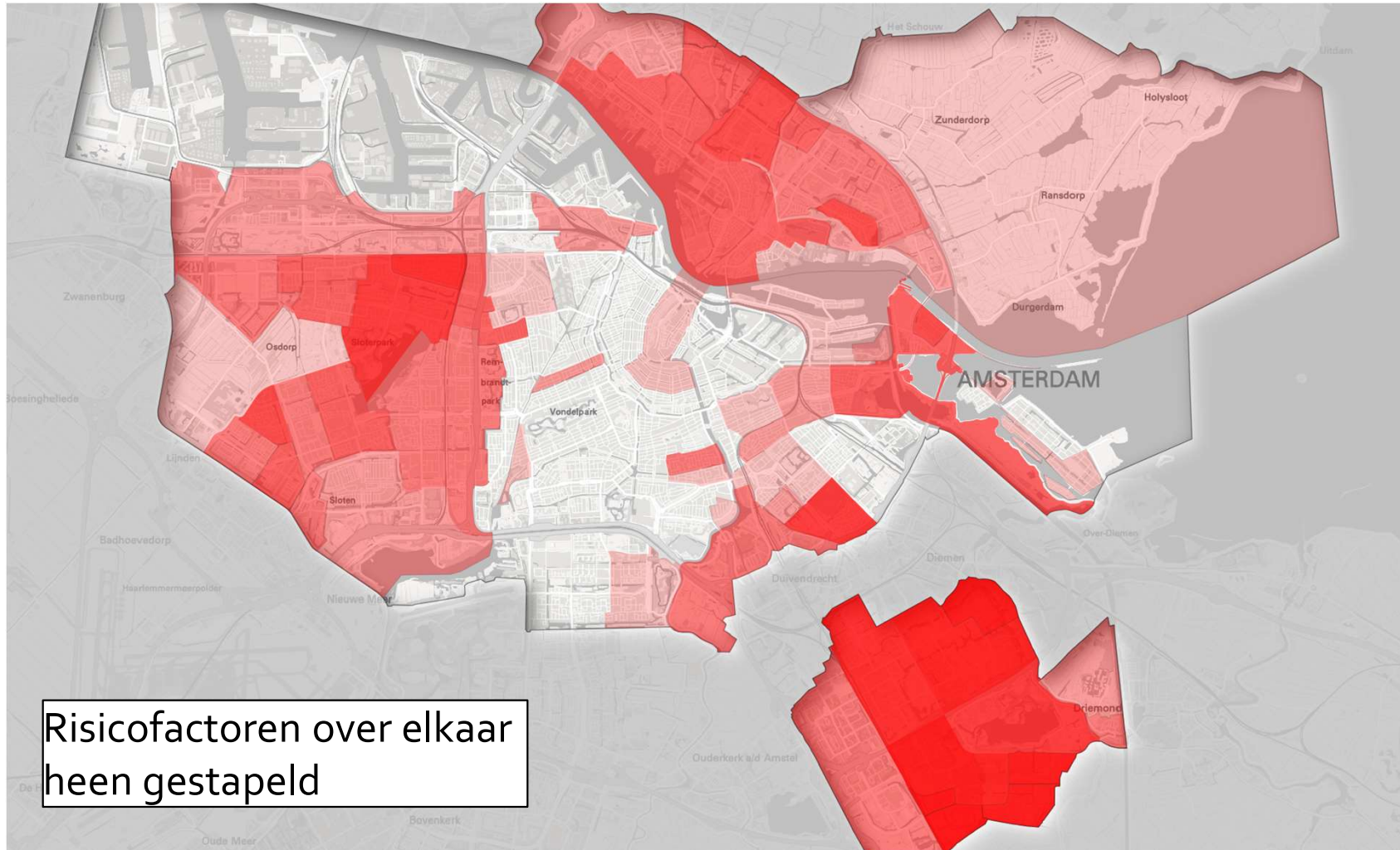


- Welke ruimtelijke patronen nemen we waar in deze risicofactoren in Amsterdam?



Take-away:

Risicofactoren zijn onevenredig verdeeld over stad





Doelgroepen op basis van literatuur

De volgende doelgroepen vormen de basis voor de persona's:

- Ouderen
- Niet-Westerse migratie-achtergrond
- Eénoudergezinnen
- Laaggeletterdheid
- Fysieke beperking
 - Slechtziend
 - Slechthorend
 - Rolstoelgebruiker





Introductie spel

■ Doel van het spel

Bewustwording van de impact van beleidsmaatregelen op inclusiviteit op het gebied van mobiliteit van kwetsbare doelgroepen.

1. Ida, de oudere dame



5. Frits, de laaggeletterde man



2. Peter, de man met de uitkering



6. David, de blinde jongen



3. Martine, de rolstoelgebruiker



7. Maria, de dove dame



4. Ana, de nieuwe Nederlandse

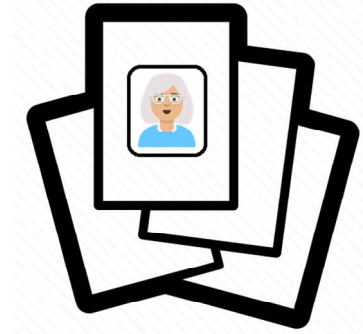


8. Sanne, de alleenstaande moeder





Verloop van het spel



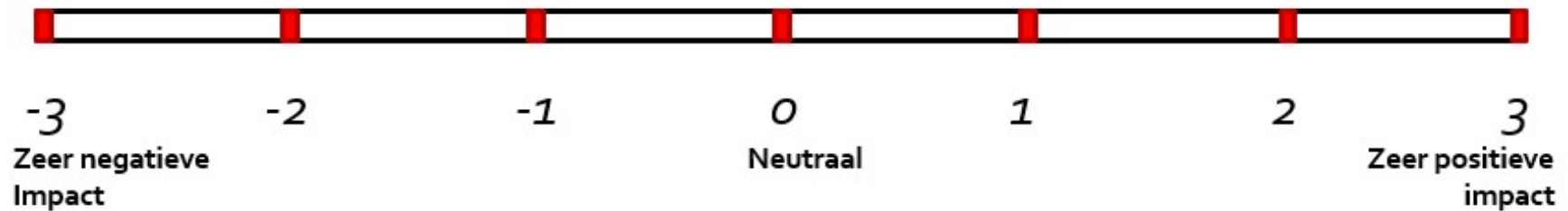
- 1. Verdelen deelnemers over groepjes**
Elk groepje krijgt één persona toegewezen.
- 2. Persona's leren kennen (2 min)**
Basisset van 8 persona's. Vandaag 4 persona's. Iedere groep leest achtergrond van eigen persona.
- 3. Maatregelen beoordelen (5 min)**
Deelnemers scoren zonder overleg de impact van de maatregel voor hun persona.
- 4. Toelichten en discussie (10 min)**
Deelnemers lichten score toe aan elkaar + discussie
- 5. Terugkoppeling (max 4 min per groepje)**
Per groepje koppelt één iemand inzichten terug



Impact per persona scoren

- **Leef je in in de persona's**

Lees de achtergrond van jouw persona en probeer je voor te stellen welke impact de maatregelen zullen hebben op zijn/haar verplaatsingsmogelijkheden. Scoor de impact als volgt:



- **Deel de scores met de andere deelnemers**

Licht de scores kort toe en bediscussieer eventuele verschillen tussen scores.*

**: Er is geen goed of fout, de interpretatie mag verschillen! Dit is precies wat inzicht brengt en kan een teken zijn dat het nodig is met een ervaringsdeskundige in gesprek te gaan.*



Beleidsmaatregelen

- **Minder parkeervergunningen voor bewoners**

Er worden steeds minder vergunningen verleend om op straat te kunnen parkeren. Mensen met een beperking krijgen nog wel een parkeerplaats. Tegelijkertijd worden parkeerplaatsen op straat verwijderd. De vrijgekomen ruimte wordt gebruikt om voet- en fietspaden te verbreden.

- **Deelfietsen als last mile oplossing**

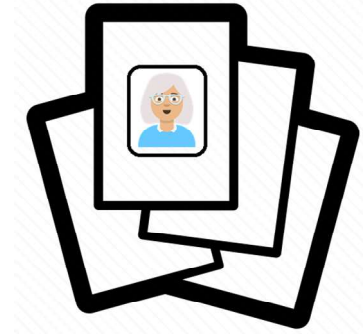
Er wordt een buslijn geschrapt. In plaats van twee buslijnen loopt er nu één lijn, die een paar bushaltes van de andere overneemt door wat om te rijden. Verder worden er deelfietsen geplaatst bij de haltes als oplossing voor het last mile probleem. De fietsen hangen in een verticaal rek en dienen 'geopend' te worden via een app

- **100% nieuwverkoop elektrische personenvoertuigen (casus van deelnemer)**

De overheid wil vanaf 2050 alleen emissieloze personenauto's hebben rondrijden in Nederland. Daarom wordt overwogen om vanaf 2030 alleen nog maar elektrische voertuigen in de nieuwverkoop toe te staan. Deze zijn in aanschaf duurder, maar totale kosten zijn veelal lager.



Verloop van het spel



- 1. Verdelen deelnemers over groepjes**
Elk groepje krijgt één persona toegewezen.
- 2. Persona's leren kennen (2 min)**
Basisset van 8 persona's. Vandaag 4 persona's. Iedere groep leest achtergrond van eigen persona.
- 3. Maatregelen beoordelen (5 min)**
Deelnemers scoren zonder overleg de impact van de maatregel voor hun persona.
- 4. Toelichten en discussie (10 min)**
Deelnemers lichten score toe aan elkaar + discussie
- 5. Terugkoppeling (max 4 min per groepje)**
Per groepje koppelt één iemand inzichten terug



Bedankt! Vragen, feedback?



We horen graag van jullie!



Narda.schenk@amsterdam.nl

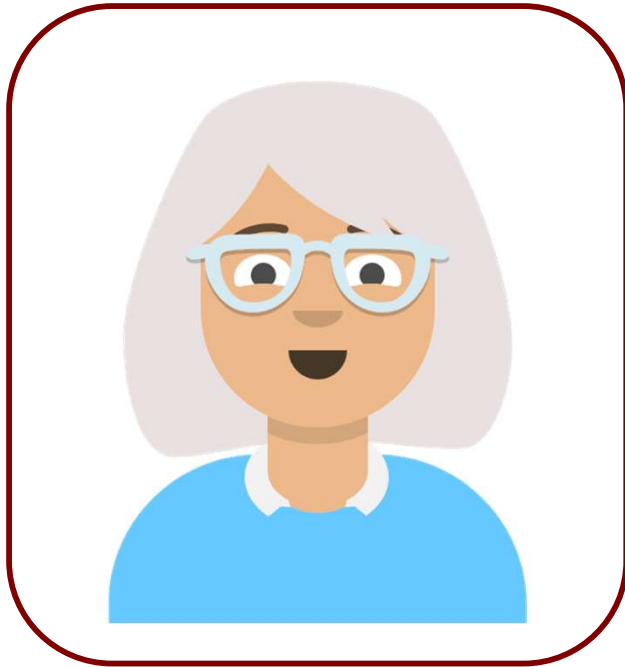


s.kruyff@amsterdam.nl



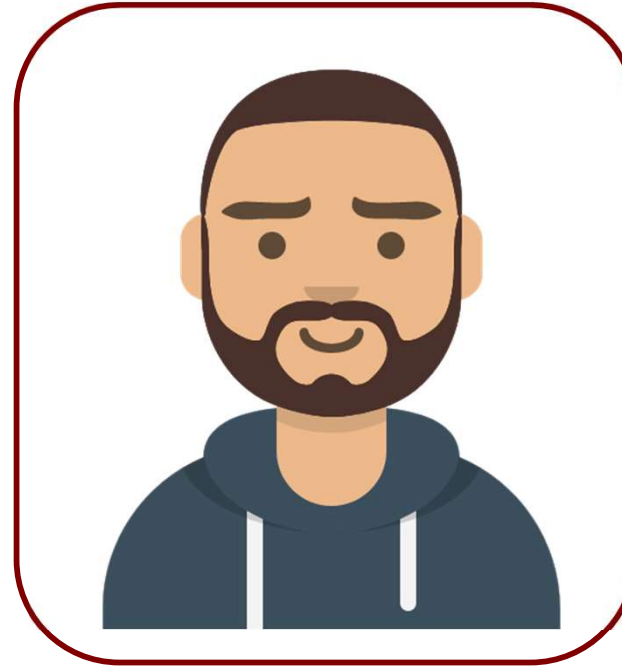


De oudere dame



Ida is 85 en woont sinds het overlijden van haar man alleen. Ze heeft een bescheiden pensioen, waar ze redelijk van rond komt. Hoewel Ida een rijbewijs heeft, rijdt ze al jaren geen auto meer en fietst ook weinig. Met haar vorderende leeftijd durft ze zich niet meer in het drukke verkeer van de stad te mengen. Ze heeft een supermarkt op loopafstand zitten en het is nog iets verder naar een OV-halte. Die afstand loopt ze ook, maar ze vindt het wel wat ver worden nu ze steeds vaker last heeft van haar gewrichten. Eén van haar twee kinderen woont nog in Amsterdam en haalt haar vaak op als ze op familiebezoek gaan.

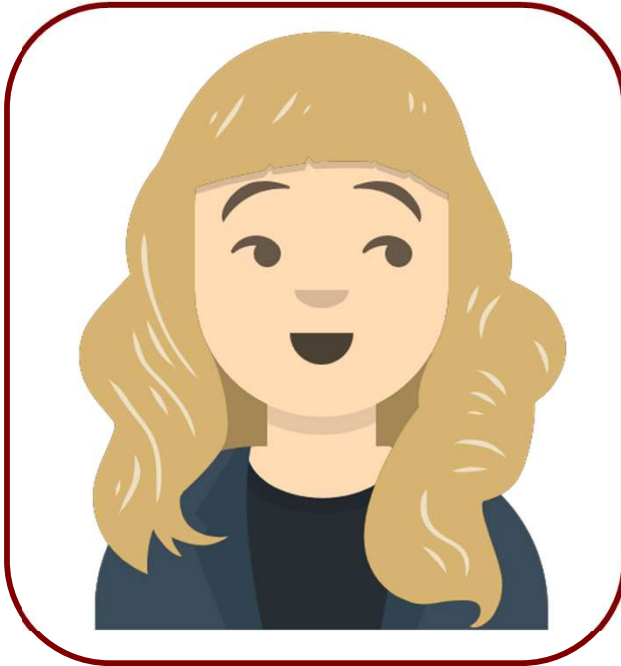
De werkeloze man



Peter is 48, getrouwd en is werkeloos sinds het schildersbedrijf waar hij werkte failliet ging. Hij probeert al een kleine twee jaar werk te vinden, maar dit wil niet lukken. Daarom leeft Peter nu al een tijd van een uitkering. Zijn vrouw werkt parttime als kapster, maar samen kunnen ze maar net de eindjes aan elkaar knopen. Hij fietst veel, omdat dit de goedkoopste manier van reizen is. De auto gebruiken ze alleen voor hoognodige reizen, zoals het bezoek aan familie buiten de stad. De drie OV-haltes in de buurt van Peters woning gebruikt hij niet vaak, omdat hij het duur reizen vindt. Ze hebben een supermarkt om de hoek, maar meestal fietst Peter een stukje verder naar de goedkopere supermarkt.

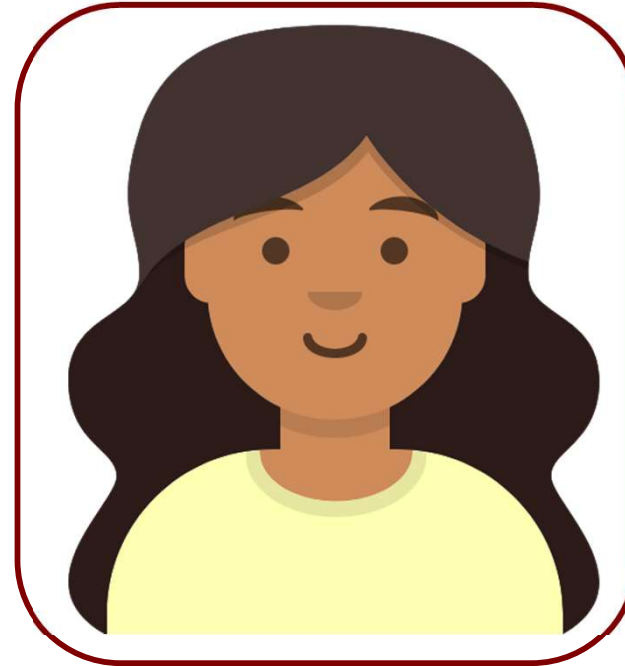


De rolstoelgebruiker



Martine is 34 en zit al haar hele leven in een rolstoel. Ze woont alleen, maar haar ouders wonen vlakbij. Voor haar werk aan de rand van het centrum reist Martine vaak met de tram, die ze vlak bij haar huis kan nemen, want ze heeft geen rijbewijs. Ze werkt parttime en ook vaak vanuit huis, omdat de reis haar veel energie kost. In de spits reist ze eigenlijk nooit met het OV, omdat ze het dan te druk vindt. Boodschappen laat ze meestal thuisbezorgen. Voor bezoek aan vrienden en familie gebruikt ze meestal het AOV (Aanvullend Openbaar Vervoer: belbusje) en soms de trein. De grote afhankelijkheid van personeel en lange reistijd (door speciaal vervoer en langere duur overstap met assistentie) bij een treinreis zorgen ervoor dat ze maar zelden alleen ver buiten de stad reist. Haar ouders hebben een aangepaste auto, zodat zij samen wel makkelijker op stap kunnen.

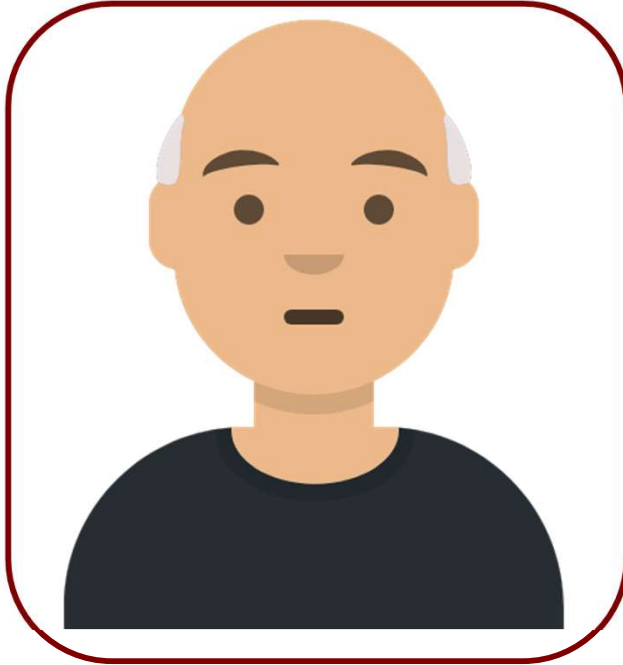
De nieuwe Nederlandse



Ana is 57, getrouwd en werkt in een verzorgingshuis. Ze is op latere leeftijd naar Nederland gekomen om te trouwen met haar man. Omdat ze in haar thuisland niet fietste, voelt ze zich er in het drukke Amsterdam niet prettig bij. Voor haar werk aan de andere kant van de stad gaat ze dus altijd met het OV. Ze heeft een bushalte om de hoek, waarmee ze naar het dichtstbijzijnde metrostation gaat. Haar man heeft een rijbewijs, maar Ana niet, dus als ze op bezoek gaan bij vrienden en familie buiten de stad gaan ze altijd samen. Ana heeft twee volwassen kinderen, waarvan er eentje een dochtertje heeft. Haar kinderen wonen beiden nog in de stad en op haar vrije dag doet ze vaak samen met haar dochter boodschappen op de markt bij haar in de buurt.

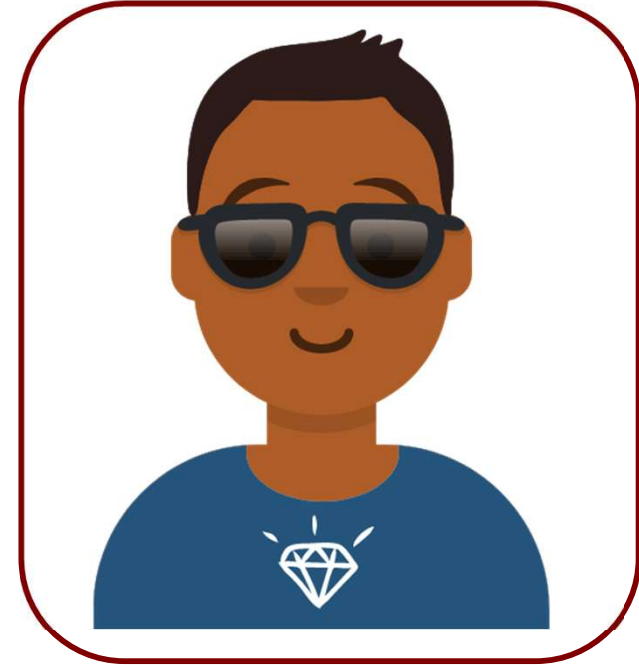


De laaggeletterde man



Frits is 62, is stratenmaker en woont alleen. Als oudste zoon stopte hij op jonge leeftijd met school om bij te dragen aan het inkomen van het gezin. Zodoende kan hij maar zeer beperkt lezen en schrijven, wat hij niet graag aan anderen laat merken. Frits heeft een rijbewijs en een auto, die hij voor de meeste reizen gebruikt. Het OV-systeem is sinds de OV-chipkaart slecht toegankelijk voor hem, de complexiteit van de brieven hierover heeft hem ervan weerhouden een OV-chipkaart aan te vragen. De tramhalte in de buurt van zijn woning gebruikt hij dus nauwelijks. De supermarkt is wat verder dan loopafstand, dus neemt hij meestal de auto. Naar vrienden en familie reist Frits met de auto en rijdt hij op geheugen. Naar onbekende bestemmingen, bijvoorbeeld voor werk, reist hij het liefst met iemand mee of laat zijn rijder navigeren, omdat het instellen van de navigatie een uitdaging is.

De blinde jongen



David is 26, woont samen met zijn vriendin en is blind. Hij werkt sinds kort als masseur bij een fysiopraktijk. Hier reist hij met de metro naar toe vanaf de metrohalte op 5 minuten lopen van zijn huis. De eerste paar keer reisde Davids ziende vriendin mee, zodat hij bekend kon raken met de route. Meestal bestellen zij boodschappen of haalt Davids vriendin die. Reizen op bekende routes gaat vrij goed, maar elke reis naar een nieuwe locatie is een uitdaging. David heeft hierbij meestal assistentie van naasten nodig, omdat hij de mogelijke obstakels op nieuwe routes niet kent. Ook werken de slechtzienden-versies van websites met reisinformatie of navigatie-apps niet altijd goed genoeg. Het aanvragen van assistentie of aanvullend (taxi-) vervoer moet vaak ruim van tevoren, zodat een spontane reis alleen lastig is.

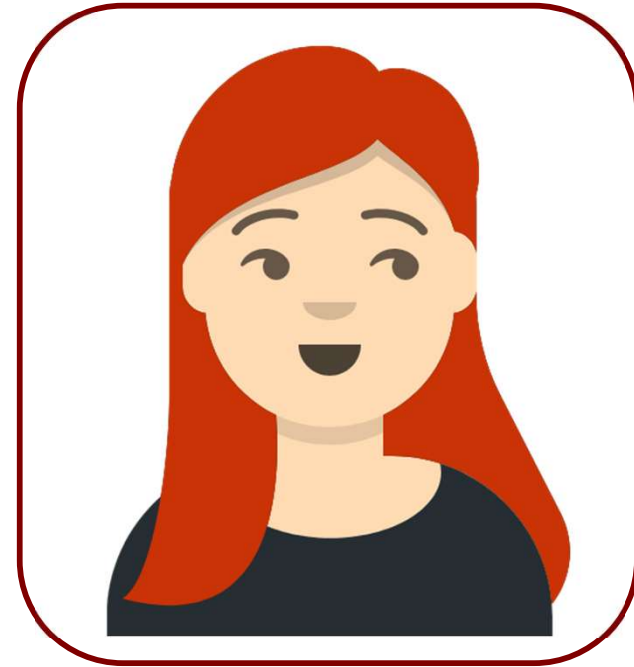


De dove dame



Maria is 42 en is door een ziekte haar gehoor kwijtgeraakt. Zij woont met haar vrouw in het centrum en gaat meestal lopend of met openbaar vervoer op pad. Maria heeft een rijbewijs, maar geen eigen auto. Ze maakt gebruik van een deelauto als ze een lange afstand of veel bagage mee moet nemen, meestal rijdt ze dan wel samen met iemand. Fietsen doet ze maar weinig, omdat ze in het drukke verkeer in de stad schrikt als ze onverwacht ingehaald wordt of niet goed kan anticiperen doordat het zicht beperkt wordt door scherpe bochten of fietstunneltjes. De boodschappen doet ze vaak lopend, op de terugweg van haar vrijwilligerswerk bij de Voedselbank. Op bekende routes gaat het gebruik van het OV vaak goed, maar bij onverwachte gebeurtenissen (vertraging, uitval) of onbekende routes voelt Maria zich onzeker. Omdat visuele informatie soms achterloopt of niet klopt met wat er omgeroepen wordt, levert dit lastige situaties op als zij alleen reist.

De alleenstaande moeder



Sanne is 36, heeft twee kinderen van 5 en 8 en is gescheiden. Haar ex-partner is niet betrokken bij de opvoeding van de kinderen, dus deze zorg valt volledig op Sanne. De bakfiets die ze van vrienden en familie heeft gekregen is een grote uitkomst. Hiermee kan zij halen en brengen van de kinderen en boodschappen makkelijker combineren. Bovendien is het een goedkope manier van verplaatsen. Sanne werkt parttime als docente Engels. Haar moeder past één of twee keer per week op de kinderen als Sanne hen niet uit school kan halen. Omdat naast werk en de kinderen weinig tijd over is, gebruikt Sanne liever de auto dan het OV voor de langere afstanden, omdat OV meestal langer duurt. Sanne denkt altijd goed na hoe ze activiteiten kan combineren, zodat ze efficiënt kan reizen. Dat betekent dat ze soms keuzes moet maken welke afspraken of verjaardagsfeestjes zij en de kinderen kunnen bijwonen.