



Stedelijke  
Wmo-Adviesraad Amsterdam

Gemeente Amsterdam  
t.a.v. wethouder E. van der Burg  
Postbus 202  
1000 AE Amsterdam.

Amsterdam, 27 maart 2017

Betreft: Advies Stedelijke Wmo-Adviesraad Amsterdam over Rapportage Amsterdam werkt aan toegankelijkheid.

Geachte heer van der Burg,

De Wmo-Adviesraad ontving met genoegen de voortgangsrapportage 2017 van 'Amsterdam werkt aan toegankelijkheid'. We vinden het een helder geformuleerd stuk met een aantal duidelijke randvoorwaarden en maatregelen. De gemeente kijkt kritisch naar zichzelf en geeft zo nodig het goede voorbeeld. Het college pleit voor een inclusieve samenleving en sluit daarbij aan bij het VN-verdrag.

Hieruit volgt onze eerste vraag: De gemeente geeft zichzelf een brede opdracht om te werken aan toegankelijkheid van de stad. Betekent dat ook niet dat de gemeente organisaties en ondernemers in Amsterdam zoveel mogelijk op de hoogte stelt van de verplichtingen die uit het VN-verdrag en de Wet gelijke behandeling voortvloeien en naleving bij hen stimuleert?

Wij missen op dit punt een duidelijke visie over samenwerking en afspraken.

De rapportage geeft een goed overzicht van de behaalde resultaten tot nu toe en van de intenties. Wat wij echter missen is een overzicht van de belangrijkste knelpunten. Deze zijn er natuurlijk ook en horen wat ons betreft in deze rapportage thuis. Hoe eerder ze benoemd worden des te eerder er kan worden ingegrepen en/of bijgesteld.

Hieronder gaan we op enkele onderwerpen nader in en formuleren daarover een aantal vragen en adviezen

### **1. Samenwerking stadsdelen**

De wethouders van de verschillende domeinen zijn onder uw coördinatie verantwoordelijk voor het beleid met betrekking tot een betere fysieke en sociale toegankelijkheid op de diverse terreinen. Maar volgens de notitie dragen ook de stadsdelen deels de verantwoordelijkheid. Zeker als het de uitvoering van allerlei projecten betreft. Hiermee zijn we het eens, want hoe dichter bij de bewoners hoe beter zicht er is op hun behoeften. Wij vragen ons af hoe stadsdeelambtenaren deze verantwoordelijkheid kunnen dragen en hoe ze concreet kunnen bijdragen aan de uitvoering, wanneer er

vanuit de centrale stad flinke bezuinigingen worden opgelegd en de bevoegdheden steeds meer worden ingeperkt.

**Vragen:**

- Op welke manier kunnen de gestelde doelen in de stadsdelen worden gerealiseerd?  
Met andere woorden: hoe denkt u de stadsdelen te kunnen faciliteren voor het realiseren van deze doelen?
- Op welke manier stelt u voor om in de verschillende stadsdelen draagvlak te creëren voor de te realiseren doelstellingen?

**2.Financiën**

De verschillende afdelingen hebben toegezegd dat verbeteringen in de toegankelijkheid vanuit bestaande budgetten wordt gefinancierd. We betwijfelen of dit programma zonder extra investering kan worden uitgevoerd.

Wij rekenen er op dat in de komende begroting wèl geld uitgetrokken wordt voor toegankelijkheid. Omdat gemeenten heel veel extra verantwoordelijkheden krijgen in het kader van de uitvoering van het VN verdrag en het recht op toegankelijk openbaar vervoer, zoals al in 2012 is vastgelegd in de Wet op Gelijke Behandeling.

We erkennen echter ook dat veel voornemens niet per se afhankelijk zijn van (extra) geld.

Wij pleiten er voor dat er wordt geïnvesteerd in het creëren van meer kennis over en bewustzijn van toegankelijkheid bij alle gemeentelijke diensten en voorzieningen.

En nog belangrijker: dat in al het beleid zichtbaar rekening gehouden wordt met kwetsbare groepen en groepen met een beperking. Wij vinden dat u in de uitvoering prioriteit moet geven aan voorzieningen die voor iedereen toegankelijk zijn.

**Advies:**

Onze vraag en advies is om inzichtelijk te maken op welke manier u toegankelijkheid opneemt in de bestaande begrotingen van de diverse beleidsterreinen en duidelijkheid te geven over waar de financiële knelpunten zich bevinden, dan wel waar al een oplossing in zicht is?

Daarnaast adviseren wij u om in de toekomstige begroting(en) rekening te houden met de kosten die het toegankelijk maken van voorzieningen met zich mee kunnen brengen.

**2.1 Samenwerking met ervaringsdeskundigen en belangenbehartigers**

De gemeente maakt intensief gebruik van de kennis van ervaringsdeskundigen en dat is een groot goed. We zien echter dat dit van ervaringsdeskundigen een grote inzet van tijd en energie vraagt, die soms de grenzen van wat aanvaardbaar is, overschrijdt.

In de stadsdelen hebben het afgelopen jaar veel belangengroepen hun basale faciliteiten verloren terwijl juist daar ervaringskennis aanwezig was....

De samenwerking met de stadsdeelgroepen en Cliëntenbelang is essentieel voor het realiseren van beleid op het terrein van toegankelijkheid.

**Advies:**

Als de stad een beroep wil kunnen blijven doen op de kennis van mensen met een beperking, dan moet zij investeren in de ontwikkeling van ervaringsdeskundigheid, ook bij nieuwe mensen, en de inbreng van die deskundigheid faciliteren. Dat betekent ook dat de gemeente een reële geldelijke beloning zou mogen stellen tegenover de intensieve, specialistische inzet van ervaringsdeskundigen, zoals bijvoorbeeld het beoordelen van de plannen voor de Centrale Verkeerscommissie.

## **2.2 Borging van kennis over toegankelijkheid**

Tegelijkertijd zijn wij van mening dat er gewerkt moet worden aan het borgen van kennis over toegankelijkheid in de ambtelijke organisatie.

Bij personele wisselingen zien we vaak dat de kennis onvoldoende verankerd is in de organisatie en verloren gaat als sleutelfiguren de organisatie verlaten. Om die reden moet er steeds opnieuw een investering gedaan worden in het op peil brengen van kennis over toegankelijkheid. Ook vanuit de ervaringsdeskundigen en adviesorganen die betrokken zijn bij het onderwerp.

De kennis die de stadsergonoom kan inbrengen is bij zo veel gemeentelijke ontwikkelingen nodig dat hij onvoldoende tijd heeft om aan alle afdelingen advies te geven.

### **Advies:**

We pleiten daarom voor het uitbreiden van de gemeentelijke formatie voor toegankelijkheid en voor uitbreiding van de functie van de stadsergonoom.

## **3.Toegankelijke informatievoorziening**

### **3.1 Website**

Website [www.amsterdam.nl](http://www.amsterdam.nl)

Onze deskundige in de Wmo-Adviesraad stelt dat er nog een aantal aanpassingen nodig is om de website toegankelijk te maken voor mensen met een beperking op diverse terreinen. Wij stellen hier aan de orde dat de gemeente meer rekening moet houden met laaggeletterde inwoners van Amsterdam en inwoners die sowieso niet beschikken over de benodigde apparatuur. Wij vragen om duidelijke regels op dit terrein en een plan van aanpak om deze inwoners te laten delen in de informatievoorziening voor alle Amsterdammers

Allereerst gaat men er van uit dat er altijd speciale apparatuur voor handen is om de leesbaarheid te vergroten, terwijl de website ook zonder deze apparatuur leesbaar gemaakt kan worden. De knop voor het aanpassen van de lettergrootte ontbreekt, net als de knop voor het omkeren van het contrast. Verder is de zoekfunctie erg slecht. Ook is er geen voorlees knop op de website aanwezig. Er valt dus nog veel te verbeteren.

### **Advies:**

Ons advies is om de website op alle genoemde punten aan te passen.

En in het verlengde daarvan zijn wij van mening dat begrijpelijkheid van de teksten regelmatig getoetst moet worden bij de diverse doelgroepen.

### **3.2 Stadsloketten**

Cliëntenbelang heeft intensief geadviseerd over de verbeteringen in de toegankelijkheid van de stadsloketten en stuit daarbij op vertraging door een tekortschietende regie. Ook speelt de verdeling van de bevoegdheden tussen de centrale stad en de bestuurscommissies een vertragende rol. In 2 stadsdelen wordt de aanleg van blinde geleidenlijnen naar de ingang van de stadsloketten verhinderd.

### **Advies:**

Wij dringen er bij u op aan de verbeteringen met hernieuwd elan op te pakken en ons te informeren over de termijn waarbinnen dit wordt opgepakt.

### **3.3 Vervoer en verkeer**

Amsterdam loopt als het gaat om het aanpassen van haltes en toegankelijkheid van het openbaar vervoer achter op de rest van Nederland en dreigt door het uitblijven van passende maatregelen nog meer achterstand op te lopen. Er wordt naar het lijkt hoog ingezet op de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Dat is een goede insteek, maar om dat voor elkaar te krijgen is het belangrijk om te zorgen dat het openbaar vervoer over de hele linie bereikbaar en toegankelijk is. In dit kader maken wij ons ook zorgen over het aantal plaatsen voor rolstoelen/beschikbare plaatsen voor kinderwagens, rollators e.d. in de nieuwe tramstellen van het GVB.

Wat bereikbaarheid betreft maken wij ons in dat kader zorgen over het verdwijnen van een flink aantal lijnen. Het idee is dat mensen meer gaan overstappen om op hun bestemming te komen. Maar juist voor mensen met een beperking is overstappen een zwaardere belasting omdat zij daarbij van zowel hulp, als goed werkende hulpmiddelen afhankelijk zijn. Hiermee wordt het voor hen minder aantrekkelijk om van het openbaar vervoer gebruik te maken, en zullen zij terug vallen op het duurdere alternatief van het AOV.

Verder zijn we erg blij vast te kunnen stellen dat er een begin is gemaakt met het aanpassen van de haltes.

We begrijpen dat dit een ingewikkelde zaak is. Ondertussen is het helaas zo dat er haltes opnieuw aangelegd worden in het kader van herprofilering van diverse straten, maar dat deze haltes wederom niet toegankelijk worden aangelegd.

#### **Vraag:**

Wat betekent dit voor het tijdspad voor het alsnog toegankelijk maken van haltes die nu niet toegankelijk zijn en waar dit bij aanpassing ook nog niet wordt meegenomen? We maken ons grote zorgen over het uitblijven van het programma van eisen voor combinatie haltes. En de vraag is hier dus: wat gaat u hieraan doen?

### **4. Afwegen van de belangen van fietsers en kwetsbare voetgangers**

In Amsterdam, zeker in de binnenstad, is er vaak te weinig ruimte om verkeerssituaties te veranderen. Veelal wordt er dan gekozen voor een snelle doorgang van fietsverkeer, bijvoorbeeld in de Langebrugsteeg en in de Negen Straatjes, die onlangs zijn gesloten voor autoverkeer. De straten en de stoepen zijn echter smal. De trottoirs staan ook vaak vol obstakels. Dat betekent dat de voetgangers zich op straat moeten mengen met fietsers en scooters. Er gebeuren nu meer ongelukken dan toen de straten nog niet autovrij waren.

#### **Vraag:**

Waarom niet gekozen voor de kwetsbaarste verkeersdeelnemers, namelijk de voetgangers?

#### **4.1 Shared Space**

Bovenstaande gebieden zijn eigenlijk "gedwongen" shared spaces geworden. Dat betekent dat rolstoelers, ouderen met stok of rollators of mensen met een visuele beperking zich daar niet meer op straat durven te begeven.

Dit is eveneens het geval achter het Centraal Station. Uit de evaluatie van dit experiment bleek dat er minder ongelukken gebeuren. Dat is logisch want veel kwetsbare verkeersdeelnemers durven hier niet meer te komen. Amsterdammers uit Noord die tot

deze kwetsbare groepen behoren durven niet meer de pont te nemen. En dat terwijl in het kader van toegankelijkheid de openbare ruimte veilig en bruikbaar moet zijn om iedereen te laten participeren.

**Advies:**

Wij adviseren u met klem om in een extra notitie voorstellen te doen om de positie van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren. Juist hier kunt u ook profiteren van de ervaringen die al verzameld zijn bij diverse raden en ervaringsdeskundigen.

**5.Sociale toegankelijkheid**

In de rapportage worden verscheidene succesvolle voorbeelden genoemd uit een aantal stadsdelen. Wat in uw rapportage ontbreekt is op welke manier er lering getrokken wordt uit de ervaringen met het oog op implementatie in andere stadsdelen. Wij begrijpen dat de eigen kenmerken en cultuur in een stadsdeel bepalend kan zijn voor het overnemen van een werkwijze, maar wij kunnen in uw rapportage geen duidelijke beleidslijn ontdekken.

Wij willen graag van u horen wat er voor nodig is om deze "best practices" uit te breiden: op welke manier voorziet het beleid in het beoordelen van geschiktheid voor deze uitbreiding welke termijnen worden hiervoor in acht genomen.

**Advies:**

Wij pleiten ervoor om hier in uw rapportage een hoofdstuk over op te nemen. Doel daarvan is om beleid dat succesvol is te concretiseren en om te zetten in haalbare doelen voor de hele stad.

Tot slot:

Als Stedelijke Adviesraad Amsterdam hebben wij ons ingespannen om de rapportage uitgebreid te bestuderen en vanuit onze ervaringen uit de praktijk, de signalen die ons bereiken en vooral vanuit onze vanzelfsprekende betrokkenheid bij het onderwerp van commentaar te voorzien.

Wij verwachten hiermee een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan het door ontwikkelen en vooral van de uitvoering van het beleid op het terrein van toegankelijkheid.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

Gerard Kusters  
Voorzitter Stedelijke Wmo- adviesraad Amsterdam