



Stedelijke
Wmo-Adviesraad Amsterdam

Aan: het College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam
t.a.v. mevrouw S. Kukenheim, wethouder zorg en meneer E. de Vries
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Amsterdam, 7 maart 2022

Onderwerp: Gevraagd advies van de Stedelijke Wmo-Adviesraad Amsterdam over
Advies Toekomstvisie Sociaal vervoer

Geachte mevrouw Kukenheim en meneer De Vries,

Wij hebben op 17 februari het verzoek ontvangen voor een advies over de toekomstvisie AOV. Dit onderwerp staat hoog op de agenda van de WMO adviesraad en wij hebben u over het AOV de afgelopen jaren gevraagd en ongevraagd geadviseerd. De deadline voor dit advies van de ambtenaren is maandag 28 maart. Dit geeft ons 1.5 week de tijd om een advies te schrijven terwijl het bovendien voorjaarsvakantie is. Het hoeft geen betoog dat dit volstrekt onvoldoende tijd is om tot een goed advies te komen. De gemeente is met de raad is overeengekomen dat minimaal 4 weken nodig zijn voor een goed onderbouwd advies waarvoor de hele raad inbreng kan geven.

Wij hechten er groot belang aan dat de gemeente deze termijn respecteert. Gelukkig heeft onze contactambtenaar deze deadline kunnen verlengen met 1 week.

Met betrekking tot een te korte termijn voor het aanleveren van een advies komen wij op een later moment bij u terug.

De WMO adviesraad brengt u desondanks de korte tijdsspanne het gevraagde advies uit over de toekomstvisie AOV omdat de inperkingen van het AOV enorme gevolgen hebben voor veel kwetsbare Amsterdammers. We zien het AOV als een van de speerpunten voor een succesvol WMO beleid.

Vooraf

De inperkingen treffen alle mensen die nu een AOV pas hebben, maar de negatieve effecten zijn het grootst bij de mensen die actief zijn en voor hun activiteiten veel reizen.

Vanaf 1 januari morgen zij maar 1500 KM per jaar reizen, oftewel 125 KM per maand. Dat betekent 6 bestemmingen als de bestemming 10 KM (dus 20KM retour) ligt. Dat is niet veel, mede als je bedenkt dat de afstand maximaal 25KM per rit mag zijn. Mensen moeten dus al snel van het OV gebruik maken en dat is voor vele een enorme drempel.

Een puntsgewijze reactie :

1- Wij vinden de doelstellingen van de gemeente Amsterdam niet concreet genoeg en zouden graag per onderdeel heldere sluitingstermijnen zien. En hoe gaat de gemeente om met vertragingen in de planning?

2. Op korte termijn moet duidelijk worden gedefinieerd wanneer mensen vanwege hun beperking niet met het regulier openbaar vervoer kunnen reizen. Er zijn namelijk vele factoren die relevant (kunnen) zijn en vaak onzichtbaar zijn.

Een voorbeeld. Voor iemand die slecht prikkels kan verdragen, is het OV in sommige situaties mogelijk. Maar in andere situaties is reizen met OV te belastend, omdat daarna op de bestemming “inspanning” van betrokkene wordt gevraagd. Te denken valt aan het concentreren op een gesprek, sporten of een concert luisteren. In de praktijk zal het erop neerkomen dat deze mensen afhaken als ze in deze situaties met het OV moeten reizen. Is het OV wel of niet geschikt voor deze mensen?

3- De WMO adviesraad is bang dat de vrijwilligers voor de first miles/ last miles zullen worden overvraagd. Wij ondervinden als raad aan den lijve dat de gemeente de vrijwilliger soms in posities brengt die zij niet willen.

4- De WMO adviesraad is benieuwd naar de oplossingen die de gemeente ziet voor de overstapprobleem die zijn gecreëerd door de Noord Zuid lijn en het Molenwiek systeem. Deze geven barrières voor mensen met een beperking waardoor mensen meer op het AOV leunen.

5- De WMO adviesraad blijft zich grote zorgen maken over het feit dat de randvoorwaarden voor toegankelijk OV nog niet zijn behaald en de gemeente wel stug doorgaat met de plannen voor de kilometerbeperking.

Voor zover wij weten is er nog geen oplossing voor mensen die tussen wal en schip belanden. Wel hebben wij vernomen dat de mensen die veel reizen zijn geïnformeerd per brief zonder mogelijkheid om bezwaar aan te tekenen.

Wij worden graag geïnformeerd welke oplossing hiervoor komt voor zowel de randvoorwaarden als de mogelijkheid om als gedupeerde bezwaar aan te kunnen teken tegen deze beslissing.

6- Daarnaast zien wij dat er in december 2021 een onderzoek is geweest naar beweeg redenen onder Amsterdammers om met het AOV te reizen. Wij willen nogmaals aangeven dat wij het tijdstip van dit onderzoek niet representatief vinden omdat:

1) Er nog beperkende Corona maatregelen waren incl een Lockdown en mensen dus veel minder reisden dan gewoonlijk;

2) Omdat er een grote groep kwetsbare Amsterdammers is die nog steeds geen gebruik maakte van OV/AOV uit angst voor Corona.

7- Wij zien dat de MAAS app wordt aangehaald, wij hebben ons daarover in ons advies van april 2021 al uitgelaten en zien mogelijke problemen bij internet storingen en voor mensen die geen mogelijkheid hebben voor het gebruiken van de app. Wij hebben daar verder geen informatie ontvangen over de nu al lopende pilots. Graag zouden wij deze ontvangen.

8- Fijn om te lezen dat er een monitor is gemaakt om de doelstellingen te monitoren. Is er ook een mogelijkheid tot een back up systeem als blijkt dat de Amsterdammer in de knel komt met de voorgestelde regels?

9- Wij zouden het fijn vinden als de RAR actief betrokken zou worden, wij missen deze in het lijstje van betrokken partijen.

10- De focus op versnelling van de uitvoering van de plannen zoals genoemd op pagina 5. Wij willen erop wijzen dat mensen met een rolstoel geen mogelijkheid hebben tot het reizen met reguliere taxi's, daar deze geen rolstoelbussen tot hun beschikking hebben.

De WMO Adviesraad zou graag zien dat ook de reguliere taxi bedrijven een mogelijkheid

krijgen tot de gesubsidieerde aanschaf van een rolstoel taxi. Dit stelt mensen met een rolstoel ook in staat om in tijd van nood of op nachtelijke uren gebruik te maken van een reguliere taxi zoals ieder ander.

11- Graag willen wij weten wat de gemeente bedoelt met het verleiden van mensen naar het OV? Wij kunnen ons voorstellen dat mensen die twifelen tussen OV en AOV wellicht interesse zouden hebben in een korting op de prijs van het OV. De WMO adviesraad ziet dat dit in andere landen (deels) succesvol wordt toegepast voor mensen met een beperking. Dit is natuurlijk niet voor alle AOV gebruikers van toepassing.

12- Graag zou de WMO adviesraad willen weten welke 13 haltes er in 2022 versneld toegankelijk worden gemaakt, zodat wij de voortgang ook kunnen monitoren.

Ook de lijst van alle (806) haltes zouden wij graag ontvangen.

13- Wij zien helaas niets terug over de fraude die momenteel gepleegd wordt. Een Valyspas heeft bijvoorbeeld een pasfoto. Waarom kan er geen foto op de WMO pas? Evenmin zien we acties om de kosten van ritjes van en naar het ziekenhuis te beheersen.

De WMO adviesraad zou het interessant vinden om te weten hoeveel % van de ritten beginnen/eindigen bij het ziekenhuis.

Wij denken namelijk dat er in samenspraak met de verzekeringen er zeker kosten bespaard kunnen worden zodat er meer geld vrijkomt voor de recreatieve ritten waarvoor het AOV is bedoeld.

De WMO adviesraad wil als laatste aangeven dat de verantwoordelijkheid voor de vervoersbehoefte van de Amsterdammers met reisbeperkingen slechts gedeeltelijk bij de VRA en het GVB kan liggen. Helaas hebben we kunnen zien dat er ontoegankelijke trams zijn aangekocht, deze nu in februari 2022 nog niet zijn aangepast, er haltes verdwijnen en de bejegening van het personeel van het GVB nog steeds niet altijd op orde is.

Doordat de verantwoordelijkheden ten dele bij anderen liggen kan het niet zo zijn dat de afhankelijke AOV gebruiker hiervan de dupe wordt.

De gemeente Amsterdam is eindverantwoordelijk voor het WMO beleid en voor de mobiliteit van haar kwetsbare inwoners. Wij willen daarom graag vragen om concrete plannen voor mensen die in de knel komen door deze bezuinigen op korte termijn met ons te delen.

Met vriendelijke groet,

namens de Stedelijke Wmo-Adviesraad van Amsterdam,

Johan Zoutberg, voorzitter