



Stedelijke
Wmo-Adviesraad Amsterdam

ADVIES “NOTA TOEKOMSTVISIE SOCIAAL VERVOER”

Amsterdam, april 2021
WMO-ADVIESRAAD AMSTERDAM
werkgroep AOV

Stedelijke Wmo-Adviesraad Amsterdam, p/a Cliëntenbelang, Jacob Bontiusplaats 9, 1018 LL, Amsterdam

Aan: Het college van B&W van Amsterdam
t.a.v. Wethouder mevr. Kukenheim,
Stadhuis, Amstel 1,
Postbus 202,
1000 AE Amsterdam.

Betreft: Gevraagd advies op Nota Toekomstvisie Sociaal vervoer *“Reizen als ieder ander door Amsterdam”*

Amsterdam, 21 april 2021

Van: Stedelijke Wmo-Adviesraad Amsterdam,
p/a Cliëntenbelang, Jacob Bontiusplaats 9,
1018 LL, Amsterdam

Op verzoek van de Gemeente Amsterdam heeft de Wmo-adviesraad Amsterdam haar advies over de **Toekomstvisie Sociaal Vervoer**, *“Reizen als ieder ander door Amsterdam”* van de Gemeente Amsterdam opgesteld. In dit advies zijn ook de relevante eerdere aan u verstrekte adviezen over het AOV meegenomen.

Algemeen

Uw beschrijving van de context en de aanleiding voor deze beleidsnota vinden wij helder. De Wmo-adviesraad Amsterdam begrijpt de noodzaak van bezuinigingen en accepteert uw uitgangspunten ook als ons uitgangspunt bij ons advies. Voorts benadrukt de Wmo-adviesraad uitdrukkelijk dat pas gekort kan worden op het AOV als de toegankelijkheid van het OV op orde is.

De adviespunten

In 2.2. stelt U dat Amsterdammers met een complexe vervoersvraag te allen tijde gebruik kunnen maken van het AOV met passende kwaliteit. We zien dit als een harde belofte en als essentiële voorwaarde voor de praktijk van het AOV nieuwe stijl.

In 2.3 onderschrijft de WMO-Adviesraad uw visie naar een inclusief OV en alles wat rijdt in de stad. Daarbij benadrukken wij dat verbetering in het OV meer dient te zijn dan louter ergonomische aanpassingen, zoals: makkelijk in- en uitstappen, voldoende beschikbare zitplaatsen, comfortabele bushaltes. Niet alleen de objectieve veiligheid, maar ook de subjectieve veiligheid van de doelgroep dient een apart aandachtspunt te worden. Denk daarbij aan: onveiligheidsgevoelens bij het wachten bij bushaltes, lange loopafstanden over straat of een park in de avond of bij slecht weer, de frequentie van bus of tram (2 keer per uur een bus is erg weinig). Lang staan en lopen is voor ouderen zeer vermoeiend. Voorts adviseren wij alle bushaltes toegankelijk (niet gehinderd door omringende fietsen), beschut in te richten voor reizigers met beperkte mobiliteit, d.m.v. bankje of leunrek. Ter illustratie is in de bijlage een reeks voorbeelden van inadequate haltes bijgevoegd.¹

In 3.2 noemt u het vervoer door vrijwilligers als een voorliggende voorziening. De Wmo-adviesraad vindt het een passend alternatief, maar hebben daarbij wel zorg over de kwaliteit van vrijwilligersvervoer. Daar ligt een wezenlijk verschil met professioneel vervoer, zoals: ervaring en bekwaamheid. Beide mogelijkheden moeten in de nieuwe situatie geborgd zijn. Wij noemen hier: de achterhaalbaarheid van de chauffeur in geval van aansprakelijkheid bij schade, conflict of ongeluk. Voorts moet de privacy, geregeld zijn omdat vertrouwelijkheden (over medische, persoonlijke

¹ Ter illustratie zijn in de bijlage voorbeelden van inadequate haltes bijgevoegd, blz. 4 en verder.

beperkingen en de bestemmingen van de reiziger) worden gedeeld met de vrijwilliger. Mogelijk zijn hier bekwaamheids- en ervaringseisen vooraf te formuleren. Denk aan: stressbestendigheid, kennis van privacyregels, goede bejegening, EHBO bij onvoorziene medische gebeurtenissen. Mede daarom adviseren wij een vrijwilligersvergoeding te hanteren. Voorts waarschuwen wij hier ook voor verlies van autonomie en nieuwe afhankelijkheden van de reiziger bij vrijwilligers. Tenslotte wijzen wij op het risico van discontinuïteit waar er niet doorlopend voldoende vrijwilligers beschikbaar zijn.

In 3.3. noemt u de voorliggende voorzieningen bij het AOV, zoals de eigen oplossingen. De Wmo-adviesraad is groot voorstander van maatwerk bij de toekenning van zorg. Wel merken we dat afwijzingen op basis van onduidelijke criteria tot frustratie kunnen leiden. Kan de gemeente bij het bieden van maatwerk, de uitgangspunten hiervan geven, met de vooraf toetsbare leidraden die worden gebruikt om dat maatwerk toe te passen? Want de gemeente zal, ook al is het maatwerk, uitgaan van bepaalde criteria om het toekenningsbesluit te nemen.

Bij 3.4 juicht de Wmo-adviesraad het toe dat u streeft naar 1 centraal loket voor alle verschillende vervoersvormen. Adequate en passende overgangen tussen de verschillende vervoerssystemen bij 1 reis lijkt ons erg complex. Wordt hier ook getoetst op het rechtmatige gebruik door de reiziger die vervoer aanvraagt? Extra rekening moet worden gehouden met geen of beperkte digitale vaardigheden van reizigers. Dus telefonische bereikbaarheid blijft noodzakelijk. Daarnaast vinden wij het zinvol, als extra faciliteit, een digitale reisplanner MaaS te ontwikkelen voor reizigers. Daarmee kan de reiziger desgewenst en indien vaardig kiezen om onafhankelijk van uw hulp een reis te plannen. Te zijner tijd willen wij u daar graag over adviseren.

Bij 3.5 benadrukt u de efficiency in het inkoop en contractmanagement. De Wmo-adviesraad mist hier het kwaliteitscriterium (zoals toegankelijkheid) als belangrijkste criterium en ziet graag het kostenplaatje niet als doorslaggevend bij de keuze voor een aanbieder. Voorts adviseren wij voorzieningen te treffen gedurende de overgangperiode naar de nieuwe contractperiode. Immers, de overgang naar het andere contractmanagement zal opstarttijd en afstemming vergen en kinderziektes zijn beslist niet uit te sluiten.

In 4.1 noemt u de OV-Coach als middel om de reizigers bekend te maken met het nieuwe systeem. Deze inzet is beperkt beschikbaar. Tijdelijk en slechts beschikbaar voor ingeplande reizen. Dit maakt dat de OV-coach niet inzetbaar is over de gehele linie voor AOV-gebruikers. Wij adviseren u dit niet zeer strikt te hanteren.

Aanvullende punten

1. De Wmo-adviesraad pleit voor een strikte monitoring van de invoering van het nieuwe systeem. De praktijk en de financiële mogelijkheden zijn vaak te weerbarstig gebleken bij realisatie van doelstellingen en lijken daardoor niet altijd gerealiseerd te worden. Wij adviseren een jaarlijkse monitoring waarbij ook alternatieven worden aangedragen voor eventuele bijgestelde realisatie van de doelstellingen. Ook daarin kan de Wmo adviesraad graag adviseren.
2. Tussen de toekenning en het gebruik van vervoersvoorzieningen door de zorgverzekeraars en het sociaal vervoer van het AOV lijkt een grijs gebied te liggen. De Wmo-adviesraad adviseert U maatregelen te noemen waarmee de reiziger hier geen nadelige hinder van kan ondervinden. Een grijs gebied ligt o.a. bij het gebruik van het AOV voor (terugkerende) medische afspraken, zoals: bezoek huisarts, regelmatig bloedprikken, tandartsbezoek, GGZ-bezoek, fysiotherapeut. De Wmo-adviesraad is van mening dat deze niet door de WMO zou

moeten worden bekostigd maar door de ZVW. Daarom adviseren wij de gemeente deze kosten in beeld te brengen en vervolgens hier met de verzekeraars over in gesprek te gaan.

3. Voorts spreekt de Wmo-adviesraad haar bezorgdheid uit wat de gemeente zal doen als deze bezuinigingen op het AOV niet gehaald gaan worden. Heeft de gemeente alternatieve scenario's beschikbaar? Verdere bezuinigingen lijken ons niet in het belang van minder mobiele Amsterdammers in hun sociaal functioneren. Naar ons idee is zitten er nog aanzienlijke kwetsbaarheden in uw plan die te maken hebben met uw afhankelijkheid van het VRA en de vervoersbedrijven bij de door hen te financieren aanpassingen in openbare ruimte, plaatsingen van haltes en vervoersmiddelen. Dit is in het verleden al een weerbarstige kwestie gebleken. Zo zijn in het verleden al moties verworpen om haltes in toegankelijker en veiliger te maken.²
4. Kan de gemeente aangeven of de bezuinigingsopbrengsten van de beperking van het aantal kilometers per persoon en de instroom van 75-plussers inderdaad substantieel zijn?
5. Tenslotte vermelden wij U dat de Wmo-adviesraad geluiden ontvangt dat er nog steeds onrechtmatig gebruik wordt gemaakt van het AOV, zoals door familieleden/kennissen die de kaart gebruiken van de AOV gerechtigde. Dit komt het meeste voor bij chauffeurs van ingehuurde particuliere taxibedrijven.

De Wmo-adviesraad hoopt met deze adviezen en bijkomende aandachtspunten een nuttige bijdrage te leveren voor uw AOV-beleid voor de komende jaren. De Wmo-adviesraad wil de bezuinigingen en eventuele gevolgen nauwlettend in de gaten houden en wordt graag jaarlijks op de hoogte gehouden van de voortgang in deze 10 jaar beleidsperiode. Graag vernemen wij welke van onze adviespuntenpunten u wilt overnemen en welke niet.

Namens de Stedelijke Wmo-adviesraad Amsterdam

21 april 2021

Jozef L. Badal

Voorzitter

² Zie foto op blz. 5

BIJLAGE bij advies *Toekomst Sociaal vervoer april 2021*

Oostzanerdijk 184



Deze bushalte sluit niet aan op een stoep en is slecht toegankelijk door de lantaarnpaal midden in de halte.

Sloterweg 1054



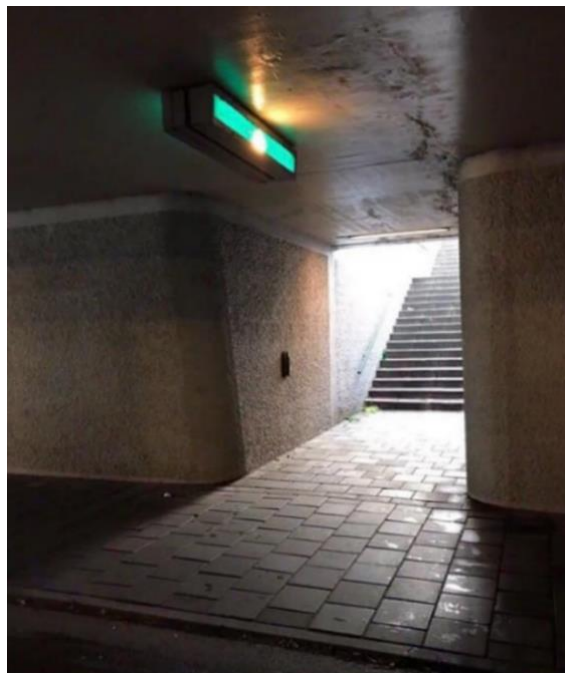
Deze halte eindigt op een oprit, als je verder recht doorloopt zit men in de berm. Halte is op een drukke weg met 16.000 auto bewegingen per 24 uur, is minder dan 3 stoeptegels breed, van het hek naar de stoeprand. Dit terwijl veel kinderen gebruik maken van de halte voor het sportpark.

Zuidereinde 311



Om bij de bus te komen moet men over het fietspad, vervolgens een stoep op Erg onoverzichtelijk, geen rolstoelhellingen, geleide tegels of duidelijke oversteek plek.

Derkinderenstraat halte tram 17 tram 1



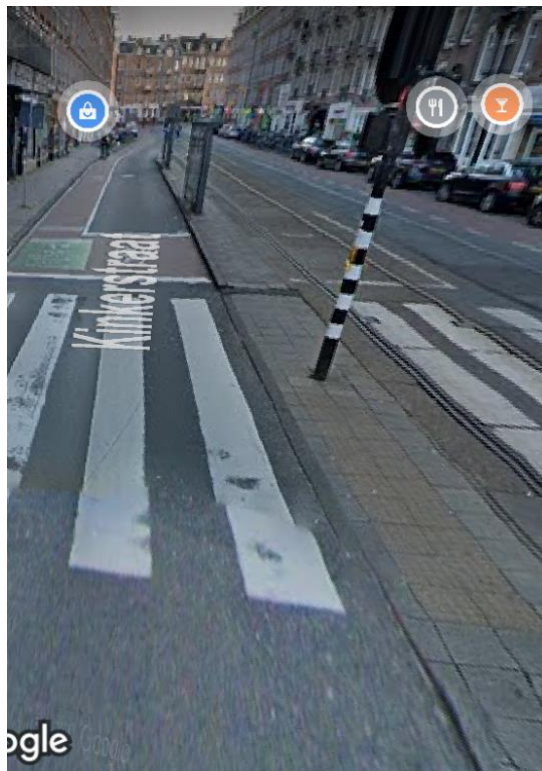
Deze haltes zijn alleen bereikbaar per trap, motie om deze toegankelijk te maken is afgewezen, motie 1393 2020.

Johan Huizingalaan halte tram 17 tram 1



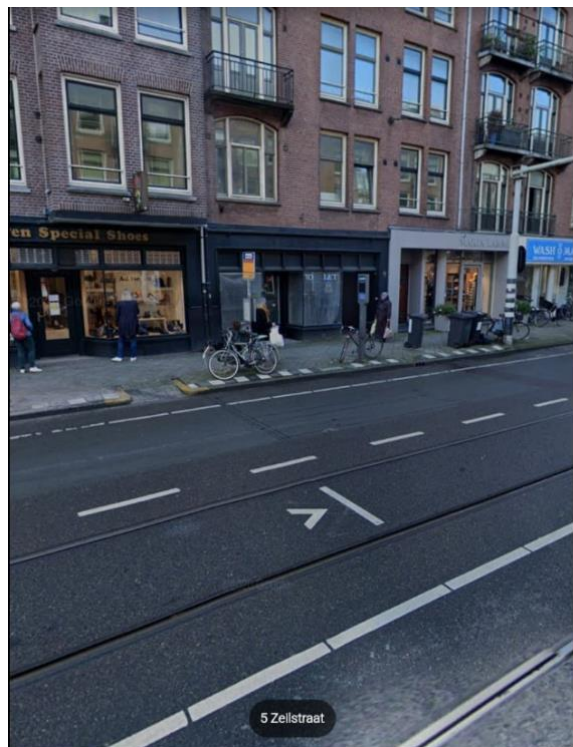
Haltes alleen bereikbaar per trap, De motie 1393-2020 om deze toegankelijk te maken, is afgewezen;

Kinkerstraat 338



Tramhalte is erg smal, 3 stoeptegels breed waar ook nog een schuilhokje moet staan en een verkeerslicht in het midden van de route (daar wel 4 tegels breed).

Zeilstraat 5



Zeer drukke weg met veel verkeer van auto, fiets en scooters. De halte is op de stoep, tram stopt midden op de straat tussen al het verkeer in. Passagiers moeten bij in- en uitstappen laveren tussen het verkeer.