



**Gemeente  
Amsterdam**

Bezoekadres  
Amstel 1  
1011 PN Amsterdam

Postbus 202  
1000 AE Amsterdam  
Telefoon 14 020  
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan de Stedelijke Wmo-Adviesraad  
De heer Gerard Kusters, voorzitter  
Jacob Bontiusplaats 9 (INIT gebouw)  
1018 LL AMSTERDAM

Datum 11 september 2018  
Ons kenmerk U-18/8452  
Behandeld door Jette Bolle, Onderwijs, Jeugd en Zorg, [j.bolle@amsterdam.nl](mailto:j.bolle@amsterdam.nl)  
Onderwerp Ongevraagd advies 'Toegankelijkheid openbare ruimte'

Geachte heer Kusters,

Dank u hartelijk voor uw ongevraagd advies inzake toegankelijkheid openbare ruimte van 22 mei 2018. In Amsterdam zorgen we samen dat iedereen zichzelf kan zijn en een plek heeft in onze stad. Het college wil het mogelijk maken dat mensen, met en zonder beperking, elkaar kunnen blijven tegen komen in de buurt, op school en bij de sportclub, uw advies helpt ons daarbij. Ook betekent het onder andere dat we de stad (fysiek) toegankelijker maken, zoals ook verwoord staat in het coalitieakkoord "Een nieuwe lente en een nieuw geluid." In andere woorden, Amsterdam moet 'inclusief' zijn, en een stad 'zonder grenzen' en zonder belemmeringen voor mensen met een beperking om mee te kunnen doen.

Het werken aan toegankelijkheid is een brede opdracht van het college die doorwerkt in alle taken van de gemeente. Het uitgangspunt van de gemeente is dat het verbeteren van de toegankelijkheid zoveel mogelijk vanuit de reguliere programma's en begroting uitgevoerd wordt. Om de toegankelijkheid van Amsterdam te verbeteren is door de coalitie voor de bestuursperiode 2018-2022 in totaal voor € 3 miljoen aan extra middelen ter beschikking gesteld.

Dat het college toegankelijkheid als uitgangspunt neemt, betekent zeker niet dat alles in Amsterdam al voldoende toegankelijk is. We leven in een stad waarin veel oude wijken, grachten, straten en openbare gebouwen zijn. Mensen met een beperking ervaren in Amsterdam nog veel problemen en uitdagingen. Het college vindt dat ervaringsdeskundigen een belangrijke rol hebben bij de ontwikkeling van de uitvoering en het beleid op het gebied van toegankelijkheid.

Iedere wethouder heeft de verantwoordelijkheid te werken aan het verbeteren en stimuleren van sociale, fysieke en digitale toegankelijkheid binnen haar of zijn eigen portefeuille. Gezien de opgave die er in Amsterdam ligt op het gebied van toegankelijkheid zijn wij blij met uw ongevraagd advies. U vraagt in uw advies extra aandacht voor de toegankelijkheid van voorzieningen en de openbare ruimte.

U stipt in uw brief een veelvoud van onderwerpen aan. In de antwoorden wordt zoveel mogelijk ingegaan op de door u naar voren gebrachte punten. Deze antwoorden zijn met name afgestemd met de wethouders van wie de portefeuille raakt aan toegankelijkheid, te weten Simone Kukenheim, wethouder Zorg, Sharon Dijksma, wethouder Verkeer en Vervoer, en Laurens Ivens, wethouder Openbare Ruimte. Het is alles bij elkaar genomen een lange brief geworden, maar wij hechten er waarde aan dat u op al uw ingebrachte adviezen en ingebrachte punten goed geïnformeerd wordt.

### **De voetganger is kwetsbaar**

U geeft in uw advies aan dat de voetganger, al dan niet met een beperking, de meest kwetsbare verkeersdeelnemer is en meer kans heeft om betrokken te worden bij ongelukken met schadelijke gevolgen. U geeft hierbij een aantal knelpunten aan, zoals de beperkte ruimte in de binnenstad, het invoeren van zelfdenkende stoplichten en het doortrekken van zebrapaden bij fietspaden.

#### *Beperkte ruimte in de binnenstad (met als voorbeeld de Negen straatjes)*

Het is een herkenbaar probleem dat in de oude wijken en straten de ruimte vaak beperkt is. In de Amsterdamse binnenstad streven we er wel naar om, daar waar mogelijk, een minimale doorloopruimte van 1,80m te hanteren voor de voetgangers. Met deze minimale doorloopruimte kunnen in ieder geval twee mensen in een rolstoel of met kinderwagen of bagage elkaar passeren. Op sommige plekken is dit echter erg lastig te realiseren, omdat de straat heel smal is.

Op een deel van de Herengracht wordt nu gekeken welke objecten kunnen worden verwijderd of verplaatst om in ieder geval de minimale doorloopruimte van 1,80m te garanderen. In de Negen straatjes is een pilot geweest waarbij de auto uit de straat is gehaald. Juist omdat zich tijdens de pilot meer verkeersonveilige situaties voordeden zijn de Negen straatjes (voorlopig) niet autovrij gemaakt.

#### *Zelfdenkende stoplichten*

U pleit voor een snellere invoering van zelfdenkende stoplichten. De gemeente Amsterdam start binnenkort met een aantal pilots om eerst ervaring op te doen met intelligente (zelfdenkende) verkeerslichten. Deze intelligente verkeerslichten worden namelijk niet alleen voor voetgangers gebruikt, maar voor alle vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets, etc.). Na een evaluatie van deze stoplichten in de pilots wordt bepaald of de gemeente Amsterdam inderdaad gebruik gaat maken van deze intelligente verkeerslichten.

#### *Over de zebrapaden die niet doorgetrokken worden over fietspaden en handhaving:*

U stelt dat steeds vaker zebrapaden niet worden doorgetrokken over fietspaden. Binnen de gemeente geldt met betrekking tot de aanleg van zebrapaden nog steeds het zogenaamde "van gevel tot gevel" principe. Zebrapaden worden derhalve nog steeds doorgetrokken over fietspaden. De CVC (centrale verkeerscommissie) toetst voorgenomen wijzigingen aan de infrastructuur met betrekking tot alle wegen in Amsterdam. De toetsing door de CVC als het gaat om het doortrekken van zebrapaden over fietspaden is conform dit beleid.

Bij Ruimte en Duurzaamheid wordt herkend dat het in de praktijk oversteken voor voetgangers en zeker voor mensen met een (visuele) beperking een heikel punt is. In de praktijk blijkt namelijk dat maar 12% van de fietsers in Amsterdam ook daadwerkelijk voor een zebrapad stopt wanneer iemand over het fietspad wil oversteken (Safety Performance Index). Het zebrapad lijkt daardoor een schijnveiligheid te bieden voor voetgangers. Fietspaden zijn druk en smal in Amsterdam. Er is

steeds vaker sprake van pelotons overstekende fietsers, waarbij het risico ontstaat van botsingen met achterliggers en kruisend verkeer.

Om tot een oplossing te komen, gaan we in Amsterdam onderzoek uitvoeren, zoals ook is aangekondigd in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid. In het onderzoek bekijken we hoe we de oversteekplaatsen over fietspaden (zebrapaden) veiliger kunnen maken voor voetgangers en fietsers. Daarvoor doen we een verdiepend onderzoek, waarin we de verkeersveiligheid en doorstroming voor fietsers en voetgangers in 4 situaties gaan vergelijken:

- Zebrapaden over fietspad, bij met verkeerslichten geregelde kruispunten (huidige situatie);
- Zebrapaden over fietspad verwijderen bij grote fietsstromen, bij met verkeerslichten geregelde kruispunten;
- Zebrapaden over fietspad opnemen in de verkeerslichtenregeling.
- Fietsstroken in plaats van fietspaden ter hoogte van met verkeerslichten geregelde kruispunten.

Bij het onderzoek bekijken we ook eventuele conflicten tussen fietsers en overstekende voetgangers met een beperking. Dit onderzoek is momenteel in voorbereiding en we betrekken hierbij onder andere Cliëntenbelang Amsterdam. Deze zomer zullen er al proeflocaties worden ingericht om maatregelen te testen tegen ongelukken tussen fietsers en voetgangers op ongeregelde zebrapaden.

#### **Tijdelijke Geleidelijnen tijdens werkzaamheden.**

U geeft in het advies aan dat bij belangrijke oversteekpunten geleidelijnen ontbreken of plotseling ophouden. Als voorbeeld wordt het centraal station gegeven. U pleit voor veilige routes met tijdelijke voorzieningen voor alle gebruikers bij werkzaamheden.

Er is in Amsterdam op verschillende manieren aandacht voor de situatie tijdens werkzaamheden. Zoals u wellicht weet moet voor structurele situaties en voor tijdelijke situaties die langer duren dan één jaar een advies worden gevraagd aan de centrale verkeerscommissie (CVC), waar Cliëntenbelang Amsterdam in is vertegenwoordigd.

Situaties die korter duren dan één jaar worden geagendeerd in de Werkgroep Werk in Uitvoering (VWVU). In de WI/VU zijn gemeentelijke partijen, politie, brandweer en GVB vertegenwoordigd. Voor de tijdelijke maatregel dient namelijk een plan te worden ingediend, waarbij de VWVU-leden een afweging maken tussen de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC). De bereikbaarheid en toegankelijkheid voor alle verkeersstromen en weggebruikers wordt hierin meegenomen.

Werkzaamheden uitvoeren betekent echter dat er vaak ook tijdelijk minder ruimte beschikbaar is, waardoor het niet altijd mogelijk is om tijdelijk veilige routes of geleidelijnen aan te leggen. De vraag of en welke tijdelijke voorzieningen mogelijk zijn voor alle weggebruikers, kan daardoor alleen maar op projectniveau beantwoord worden.

#### *Het ontbreken van geleidelijnen*

U geeft aan dat op belangrijke plekken geleidelijnen ontbreken. Voor het aanleggen van geleidelijnen geldt de handleiding geleidelijn Amsterdam en de leidraad van de Centrale verkeerscommissie. Daarnaast hanteert de gemeente de Puccini methode in de openbare ruimte. Volgens de richtlijnen worden geleidelijnen alleen verplicht toegepast bij zebrapaden en OV-haltes. Er zijn uitzonderingsgevallen, waarbij het aan de ontwerper is om in te schatten of het op een bepaalde locatie zinvol is. Geleidelijnen worden volgens de vastgestelde richtlijnen echter

nooit toegepast bij een voetgangersoversteekpunt met kanalisatiestreven zonder verkeersregelinstallaties of bij uitritconstructies, waar auto's de stoep oversteken, zoals bij parkeergarages.

Wel kan het zijn dat er openbare ruimte is, die sinds de invoering van deze richtlijn enkele jaren geleden, nog niet opnieuw zijn aangepakt. Op het moment dat dat gebeurt zullen er conform de richtlijnen geleidelijken worden toegepast.

### **Shared space**

U geeft aan dat in Amsterdam steeds meer wordt gekozen voor shared space oplossingen, terwijl dit voor kwetsbare gebruikers hier veel problemen bij ervaren. Ook wijst u op het ontwijken van shared space locaties door mensen met een beperking en de juridische aansprakelijkheid.

Vormen van shared space komen inderdaad voor in Amsterdam, maar er is geen sprake van een toename van het gebruik van shared space. Dan zou dat bij de plannen die aan de Centrale Verkeerscommissie worden voorgelegd zichtbaar moeten zijn, maar dat is niet het geval.

Het is de gemeente Amsterdam bekend dat sommige verkeersdeelnemers aangeven moeite te hebben met shared space. Het is heel goed dat de Wmo-adviesraad dit nog eens extra onderstreept. We zijn ons bewust van de kwetsbare deelnemers in de openbare ruimte. Bij planvorming waar shared space situaties in zitten, wordt daarom vaak uitvoerig gesproken met belangenbehartigers zoals Cliëntenbelang Amsterdam, om te zoeken naar manieren waarop iedereen zich in het ontwerp kan vinden.

### *Juridische aansprakelijkheid op de shared space:*

U vraagt zich af wie er juridisch aansprakelijk is voor de schade, als er ongelukken gebeuren bij shared space inrichtingen. Voor shared space-verblijfsgebieden gelden dezelfde wettelijke kaders als voor andere openbare gebieden. De wegbeheerder is aansprakelijk voor het in goede staat houden van de weg. De verkeersdeelnemers dienen zich aan de vigerende verkeersregels te houden, voldoende oplettendheid te betrachten en hun gedrag aan de omstandigheden aan te passen. Bij eventuele ongevallen zal per geval aan de hand van de wettelijke regeling met betrekking tot aansprakelijkheid beoordeeld moeten worden wie eventueel aansprakelijk is voor de gevolgen daarvan.

### **Het fiets(parkeer)beleid**

U stelt dat in het Meerjarenbeleidsplan Fiets (MJP Fiets) er geen aandacht is voor "speciale" verkeersdeelnemers of voor het probleem van fietsparkeren van aangepaste of speciale fietsen.

De algemene maatregelen uit het MJP Fiets om meer ruimte voor fiets te maken komen ook ten goede aan 'speciale fietsen' met andere afmetingen. Daarnaast creëren we door te investeren in nieuwe (in pandige) stallingen meer ruimte op straat voor onder andere voetgangers. In het MJP staat bovendien specifiek genoemd maatregel 26 "Fietzers met een beperking kunnen dicht bij hun bestemming parkeren (p. 78)." Deze maatregel gaat naast het fietsparkeren ook over de bereikbaarheid van bestemmingen met de fiets voor mensen met een beperking.

De uitwerking van maatregel 26 is recent gestart. Hierbij worden belangenbehartigers en ervaringsdeskundigen betrokken. Zo is er op 26 juni 2018 gesproken met Cliëntenbelang Amsterdam over hoe we deze maatregel verder vorm kunnen geven. Afgesproken is dat de projectleider onder andere met Parkeren en andere betrokken directies verder spreekt over welke

specifieke regelingen en oplossingen er zijn voor minder valide fietsers nu er steeds meer aanwysgebieden komen.

### **Het openbaar vervoer**

U beschrijft in uw advies een aantal knelpunten rond het openbaar vervoer (OV). Zo geeft u aan dat het belangrijk is dat alle haltes toegankelijk zijn, maar dat dit in de praktijk, zelfs na herprofilering, nog niet altijd het geval is. Ook liggen volgens u de OV haltes te ver uit elkaar bij een overstap. U vraagt ten slotte aandacht voor de gevolgen en de toegankelijkheid van de Noord/Zuidlijn voor reizigers met een beperking. Hieronder vindt u een reactie op uw adviezen over het openbaar vervoer:

#### *Toegankelijkheid tramhaltes en metrostations.*

Als straten met tramrails heringericht worden, worden tramhaltes zoveel mogelijk toegankelijk gemaakt. De insteek bij het toegankelijk maken van tramhaltes of gecombineerde tram/bushaltes is dat deze zowel opgehoogd als verbreed worden, zodat enerzijds het instappen makkelijker gaat, maar ook rolstoelen voldoende ruimte hebben om te draaien.

Wij constateren ook dat de bestaande haltes vaak niet voldoen aan de huidige eisen. De openbare ruimte wordt geclaimd voor gebruik door meerdere soorten weggebruikers zoals voetganger, fietsers auto's en het OV. Vaak is er een herinrichting van de omliggende ruimte noodzakelijk om een toegankelijke halte te maken. Op veel locaties lukt het ons om toegankelijke haltes aan te leggen. Daarnaast zijn er diverse locaties met technische beperkingen of is de beschikbare ruimte onvoldoende om toegankelijke haltes te realiseren. In dat geval is het belangrijk dat we de reizigers in het OV van goede en accurate informatie voorzien over de haltes.

#### *De Noord/Zuidlijn*

Op 22 juli 2018 gaat de Noord/Zuidlijn rijden. Een aantal Noord/Zuidlijn stations zijn voor het in gebruik nemen geschouwd in samenwerking met Cliëntenbelang Amsterdam met gehandicapten, met name met mensen met een visuele beperking en mensen die van een rolstoel of scootmobiel gebruik maken. Ook zijn er testritten gehouden, waarbij gehandicapten hebben meegereisd. Dit heeft een aantal bevindingen opgeleverd die we zo veel mogelijk nog voor de opening van de Noord/Zuidlijn oplossen. Een aantal, in de schouwen gesignaleerde benodigde, aanpassingen aan de stations vraagt echter meer tijd.

#### *Metrostations*

Alle metrostations in Amsterdam zijn voorzien van één of meerdere liften. Liften zijn kwetsbaar maar raken ook relatief snel vervuild. Dat betekent dat liften soms buiten dienst zijn. Vaak is er een andere lift in de buurt, maar dat is helaas niet op elk station het geval en dan is de dichtst bij zijnde lift op het volgende station erg ver weg.

Technische defecten worden op het bestaande metronet niet automatisch gesignaleerd, dat is in de Noord/Zuidlijn stations wel het geval en dat systeem willen we graag verder uitbreiden naar het bestaande metronet. Hiermee hopen we meer en tijdige informatie te kunnen geven aan reizigers die afhankelijk zijn van de liften.

#### *Het openbaar vervoer netwerken*

Wij herkennen uw signaal over grotere afstanden tussen haltes. Om Amsterdam voor de OV-reiziger aantrekkelijk en concurrerend te houden, wordt het lijnennet zodanig in gericht om snel en efficiënt openbaar vervoer mogelijk te maken. Daarvoor is door Gemeente, VRA en GVB de

zogenaamde Investeringsagenda opgesteld. In dat kader worden versnellingsmaatregelen genomen en worden haltelocaties verplaatst waardoor de afstand tussen haltes soms groter wordt en de snelheid van het OV omhoog gaat. Het gevolg hiervan is dat het lijnennet anders wordt ingericht, daarbij zijn er minder directe lijnen en moet er soms overgestapt worden en wordt het metronet als ruggengraat van het OV gebruikt.

Overigens voldoen de halteafstanden in principe altijd aan het plan van eisen dat de Vervoerregio daarvoor afgesproken heeft. Omdat eindpunten van lijnen meer gespreid worden over de stad, komen er meer kruisende lijnen en rijden lijnen minder vaak samen op. In het geval dat lijnen elkaar kruisen, worden de verschillende haltes als ware het molenwieken over de zijstraten verdeeld. Dat resulteert helaas in grotere loopafstanden en het vaker oversteken van straten. Dat laatste is bijvoorbeeld op het Leidseplein het geval waar trams na 22 juli 2018 alle windrichtingen op zullen rijden.

#### *Aanvullend openbaar vervoer (AOV)*

U geeft in uw advies aan dat recente cijfers aantonen dat het aanvullend openbaar vervoer nog niet aan de eisen voldoet en dus niet tegemoet kan komen aan de groeiende vraag van mensen die hierop aangewezen zijn.

Naar aanleiding van signalen die u als adviesraad heeft ontvangen over het AOV is dit thema eerder al geagendeerd in de vergadering van de Wmo-adviesraad 21 juni jl. De contractmanager AOV heeft in dit gesprek aangegeven dat de dienstverlening van het AOV nog niet optimaal functioneert. Met name de punctualiteit is voor verbetering vatbaar.

De gemeente heeft in het programma van eisen van het AOV de norm van 93% voor punctualiteit opgenomen. RMC heeft met een punctualiteit die ligt rond de 90% deze norm helaas niet behaald in het eerste kwartaal van 2018. Daarom is RMC een boete opgelegd door de gemeente. De norm van 93% betekent dat hooguit 7% van de ritten te laat kan worden uitgevoerd. De gemeente en RMC streven er naar dat er zo min mogelijk te laat wordt gereden, al kunnen we 100% punctueel rijden niet garanderen.

Uit de maandcijfers blijkt dat het aantal ritten per maand fors is gestegen. In maart zijn bijvoorbeeld 106.274 ritten uitgevoerd. Hieruit blijkt dat klanten RMC blijkbaar goed weten te vinden. Tijdens de vergadering van de Wmo-adviesraad 21 juni jl. heeft de gemeente de spelregels en voorwaarden bij gebruik van het AOV toegelicht. Zo is het AOV niet bedoeld voor bestemmingen als ziekenhuis (voor medische behandeling), dagbesteding of naar een re-integratieplek. Dit was u nog niet bekend. De gemeente heeft daarom van u het advies meegekregen om klanten die frequent reizen meer duidelijkheid daarover te geven op de diverse communicatiekanalen van de gemeente. Wij volgen uw advies op en momenteel is de gemeente bezig aanpassingen aan te brengen op de website [www.amsterdam.veelgevraagd/aov](http://www.amsterdam.veelgevraagd/aov).

Wat betreft uw suggestie om klachten direct in te dienen bij de gemeente. De contractuele afspraak is dat klachten direct bij de vervoerder moeten worden ingediend. Dit is bewust zo gedaan, de vervoerder moet namelijk zelf het probleem oplossen waar de klacht over gaat. De gemeente bespreekt en houdt bij met regelmaat het aantal en soort klachten dat is ingediend bij de vervoerders. Als een klacht niet naar tevredenheid is afgehandeld of opgelost door de vervoerder zelf kan de reiziger een klacht hierover indienen bij de gemeente zelf via het klachtenteam.

Er is door RMC zelf al contact opgenomen met een aantal leden van de Wmo-adviesraad om de klachtenprocedure toe te lichten. Dit zou moeten bijdragen aan verduidelijking van de procedure en het versneld oplossen van eventuele klachten.

### **Betrokkenheid belangenbehartigers**

U geeft als Wmo-adviesraad aan dat de gemeente 'gelukkig' meestal al vooraf de belangenorganisaties raadpleegt over de plannen. Maar u geeft daarbij tegelijkertijd aan dat de adviezen soms maar gedeeltelijk worden opgevolgd, hetgeen resulteert in situaties die ontoegankelijk zijn en later hersteld moeten worden.

Het college hecht veel waarde aan samenwerking en de inbreng van belangenbehartigers en ervaringsdeskundigen. De Centrale verkeerscommissie (CVC) is hét centrale, door het college ingestelde, onafhankelijke stedelijke toets- en adviesorgaan op het gebied van verkeerskundige plannen en maatregelen inzake alle voorgestelde wijzigingen aan de infrastructuur met betrekking tot alle wegen gelegen binnen de gemeente Amsterdam. In de CVC hebben zitting vertegenwoordigers van: V&OR, R&D, MET, Politie, GBV, Fietzersbond en Cliëntenbelang Amsterdam.

Alle verkeerskundige plannen en maatregelen die van invloed zijn op dan wel wijzigingen van de bestaande infrastructuur tot gevolg hebben, zijn CVC-plichtig. Werkzaamheden aan de weg waarbij het ontwerp van de weg niet wordt aangepast (bijvoorbeeld daar waar alleen maar sprake is van een 1 op 1 vervanging van de materialisering zoals het aanbrengen van een nieuwe asfaltdeklaag of het opnieuw verven van de bestaande wegmarkering) en tijdelijke werkzaamheden die korter dan een jaar duren zijn **niet** CVC-plichtig. De CVC toetst ook niet de inrichting van bijvoorbeeld metro en treinstations.

Toetsen is de kerntaak van de CVC. De CVC beoordeelt of de in de aangeboden studies, plannen en ontwerpen gemaakte keuzes voldoen aan nationale wet- en regelgeving (WVW, RVV, CROW-richtlijnen etc.) en aan gemeentelijke beleid en regelgeving. Het toetsen van voorstellen en de integrale afweging tussen de klassieke verkeersbelangen van verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid zijn de kerntaken van de CVC. De uitkomst van de CVC-toets wordt in de vergadering verwoord in een advies.

Aspecten van een toegankelijke infrastructuur worden altijd meegenomen in het toetsings- en adviseringsproces van de CVC. Dit is in goede mate geborgd in de CVC omdat leden van de CVC beschikken over de benodigde kennis. Cliëntenbelang Amsterdam heeft zitting in de CVC en heeft een medewerker die zich specifiek richt op toegankelijkheid. Deze medewerker werkt samen met lokale belangenbehartigers en ervaringsdeskundigen. De stadsergonoom is sinds 2009 werkzaam binnen de gemeente om te adviseren over de fysieke toegankelijkheid in de stad.

De CVC is niet betrokken bij de uitvoering van werkzaamheden en de controle op een juiste uitvoering van hetgeen is afgesproken. Dat is niet haar taak. Het zijn de projectleiders die verantwoordelijk zijn voor de juiste uitvoering van hun project en het ontwerp wat daarbij is afgesproken binnen de CVC.

Het uitvoeren van een toegankelijkheidsschouw voor de oplevering van een werk kan mogelijke onvolkomenheden in de uitvoering tijdig corrigeren. In verband met het grote aantal projecten in de openbare ruimte stelt het college voor om selectief te schouwen in het kader van toegankelijkheid. Concreet betekent dit dat de gemeente samen met Cliëntenbelang Amsterdam

jaarlijks een selectie maakt van maximaal 15 projecten die geschouwd zullen worden. Deze schouw, op basis van een checklist met toegankelijkheidscriteria, zal gecombineerd worden met de oplevering van het betreffende project, waarbij de aannemer de mogelijkheid heeft gewilde correcties in het project snel aan te brengen omdat de materialen en machines nog in het project aanwezig zijn. Voor de schouw zullen uiteraard ook vertegenwoordigers van Cliëntenbelang Amsterdam worden uitgenodigd en zal in samenspraak een praktische invulling worden gegeven.

### Conclusie

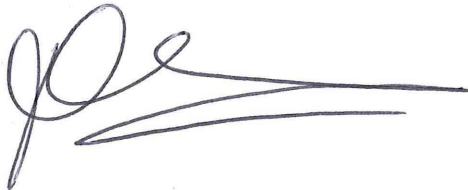
Wij danken u nogmaals voor uw ongevraagd advies en voor uw betrokkenheid bij het thema toegankelijkheid in Amsterdam. Er gebeurt veel in Amsterdam op het gebied van het verbeteren van de toegankelijkheid. Het college rapporteert de gemeenteraad elk jaar over de voortgang op dit specifieke thema door middel van de voortgangsrapportage "Amsterdam werkt aan toegankelijkheid." In deze jaarlijkse rapportage worden de belangrijkste resultaten en plannen binnen Amsterdam opgenomen.

Wij laten u alvast weten dat de eerstvolgende rapportage na de zomer voor een formeel advies aan u als Wmo-adviesraad en tevens aan Cliëntenbelang Amsterdam wordt aangeboden. De rapportage wordt vervolgens in het najaar ter bespreking bij de raadscommissie Zorg, Jeugdzorg en Sport geagendeerd.

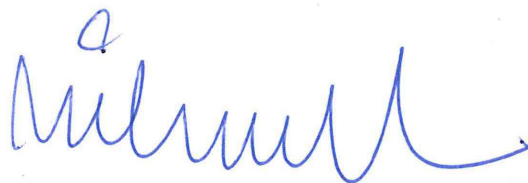
Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,



Femke Halsema  
burgemeester



Wil Rutten  
waarnemend gemeentesecretaris