

# ASD ADVIESRAAD SOCIAAL DOMEIN AMERSFOORT

Onderwerp: Concept Toekomstbestendig mobiliteitsbeleid, nieuwe wegen binnen het doelgroepenvervoer Versie oktober 2017  
Datum: 20 november 2017  
Aan: Fleur Imming, wethouder  
Info gemeente bij: Mathijs van Leur  
Info ASD bij: Annemiek Goris en Rosemarie Boesten  
([asdamersfoort@gmail.com](mailto:asdamersfoort@gmail.com))

---

**Aanleiding:** Adviesvraag wethouder tijdens ambtelijke voorbereidingsfase

**Hoofdpunten:**

- 0 Betrekken van ASD
- 1 Inleiding met uitleg over toekomstbestendige mobiliteit
- 2 Bedoeling
- 3 Voorstelling maken van de beweging, gaat het werken?

## **Ad 0 Betrekken van ASD**

Dank voor de mondelinge toelichting op het concept die wij, samen met STA ontvingen van Mathijs van Leur op 17 november.

De adviesaanvraag betreft een regionaal beleidsplan toekomstbestendig mobiliteitsbeleid. Het is opgesteld in samenwerking door de gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Leusden, Soest en Woudenberg. Het beleidsplan geeft beleidsspeerpunten aan met maatregelen erbij. De regio kiest voor regionale afspraken over regie, aansturing en monitoring. Het beleidsplan zal gevolgd worden door uitvoeringsprogramma's van de gemeenten die recht doen aan de regionale en lokale verhoudingen, een bijdrage leveren aan onderlinge kennisuitwisseling, en vorm en inhoud geven aan de implementatie van de voorgestelde maatregelen.

De titel van het beleidsplan spreekt over 'toekomstbestendig', zonder duidelijk aan te geven op welke termijn (middellange of lange termijn) uw beleid gestalte krijgt. De ASD neemt aan dat het plan voor meerdere jaren opgesteld is. De ASD verwacht dat waar de actualiteit vraagt om accentverschuivingen, er bijstellingen zullen komen. Dat past bij het voornemen van de gemeenten om uitvoeringsplannen te maken en ook samen aan monitoring te doen. Graag willen wij gedurende de hele periode betrokken blijven in onze adviserende rol. We bespreken graag met u hoe onze betrokkenheid verder handen en voeten te geven.

De ASD bepleit ook betrokkenheid van STA in het vervolgtraject, met name bij het regelmatig ophalen van ervaringen van uit de verschillende doelgroepen of de gewenste kanteling naar andere vormen van vervoer werkt.

## **Ad 1 Inleiding**

We stellen voor de beleidsnota te voorzien van een inleidende paragraaf waarin u aangeeft wat u onder toekomstbestendig beleid verstaat.

Op welke maatschappelijke toekomstige trends wilt u met uw beleid antwoord geven? U beschrijft in paragraaf 1.2 een toekomstperspectief en drie ontwikkelrichtingen; kanteling, efficiency en organisatie. Alleen de kanteling wordt vervolgens uitgewerkt in kantelingsbeleid dat u liever toekomstbestendig beleid noemt. U geeft in paragraaf 3.4 aan dat de financiële houdbaarheid van het maatwerkvervoer een bijkomstigheid is.

---

In het gesprek dat wij met de beleidsregisseur voerden werd ook de groeiende druk op alle voorzieningen genoemd.

De ASD verstaat onder toekomstbestendigheid anticiperen en proactief omgaan met onzekerheden. De ASD kijkt vanuit een burgerperspectief daarnaar. Dan betekent het dat gemeenten proactief en gericht handelen. Om voor inwoners die kwetsbaar zijn zekerheid/ bescherming te bieden. En om voor inwoners die willen en kunnen experimenteren, ontwikkelruimte te bieden om mee te gaan op de nieuwe wegen. Daarin zien wij als leidend beginsel: aansluiten op de vraag, een passende oplossing bieden voor de unieke burger aan tafel.

## **Ad 2 Bedoeling**

Het beleidsplan lijkt uit te gaan van een werkelijkheid waarin de gemeenten deze voorzieningen creëren omdat er mobiliteit is; een soort constante. Wij ervaren het als een instrumentele opvatting van mobiliteit. De ASD vraagt aandacht voor de *bedoeling* van doelgroepenvervoer, de reden waarom mobiliteit binnen het sociaal domein valt en niet in het fysieke domein. Onzes inziens is de bedoeling van doelgroepenvervoer het voorkomen van sociaal isolement en eenzaamheid, het kunnen deelnemen aan de samenleving ongeacht gezondheid, inkomen, verblijfsstatus enz.

Wij denken daarom dat de gemeenten ook op de bedoeling een opgave hebben: om de vraag achter de vraag te ontdekken en actief op te halen. Om gericht te kijken naar bijvoorbeeld ouderen met een lage sociaaleconomische status, of mensen met een lichte verstandelijke handicap. We verwachten dat er niet-gebruik van de voorzieningen op mobiliteit is. En dat er andere stakeholders in beeld komen die kunnen helpen om de latente behoefte aan vervoer op te sporen (huisartsen, wijkverpleegkundigen, schuldenmaatjes, en gastgezinnen vluchtelingen).

De ASD vindt verder dat Indebuurt033 en de wijkteams een opdracht moeten krijgen op vervoer /participatie bevorderen. We zochten op de website van Indebuurt033 naar informatie over vervoer/ vrijwillig vervoer, en vonden weinig hits. Geen duidelijk aanbod voor de wijk, noch uitleg waar je als burger moet zijn. Hoe kan dat bij een speler die in de haarvaten van de buurten participatie bevordert en burgerinitiatieven ondersteunt? We begrijpen dat de toewijzing van vervoer bij de wijkteams ligt, voor mensen die zelf op zoek gingen naar ondersteuning. Daarmee zien de wijkteams niet wie niet komt. De ASD denkt dat de gemeente Amersfoort een expliciete (lokale of regionale) samenwerkingsopdracht op stimuleren van mobiliteit aan Indebuurt samen met wijkteams te geven, die ook met verschillende maatregelen, en langs nieuwe naast oude wegen, ingevuld kan worden.

## **Ad 3 Voorstelling maken van de beweging, gaat het werken?**

Het beleidsplan maakt helder onderscheid tussen uw ambities, uitgangspunten en maatregelen.

Dit loskoppelen van uitgangspunten en aanpak maakt de gemeente flexibel. Wanneer er nieuwe ontwikkelingen zijn, een bepaalde werkwijze of samenwerkingsverband geen meerwaarde oplevert of niet aan uw uitgangspunten voldoet, is het tijd voor bijstelling. Dit kan alleen wanneer de gemeente zich als onafhankelijk regievoerder gedraagt en boven de partijen richting geeft aan haar beleid. Zo bewaakt de gemeente de koers die zij inzet.

De 6 uitgangspunten van het regionaal mobiliteitsplan onderschrijven we. Ten aanzien van de zelfredzaamheid van inwoners onderschrijven we de keuze dat dit het vertrekpunt is, zonder dat het een dogma mag zijn dat eenieder zichzelf steeds moet kunnen redden. Het WRR-advies 'Weten is Adviesraad Sociaal Domein

nog geen doen' toont dat zelfredzaamheid twee dimensies heeft: denkvermogen en doe-vermogen. Op beide dimensies kunnen zaken spelen die de inwoner tijdelijk kwetsbaar en afhankelijk maken. Alertheid is daarom gewenst, om signalen op te vangen dat er sprake is van wisselingen in zelfredzaamheid, en een handelingsperspectief voor als het zelf vervoer regelen tijdelijk of steeds minder goed te doen wordt. Wijkteams, en ook Indebuurt033 kunnen hierin rollen spelen, om in de haarvaten van de buurten en wijken signalen op te vangen.

Het beleidsplan zet gebruik van ov-vervoer als basisvoorziening en algemeen toegankelijke voorziening voorop, en biedt maatwerkvervoer aan als ov niet passend voor het individu is. Het ov wordt als een nieuwe weg geïntroduceerd. Dit uitgangspunt sluit aan op de inclusie- wens van de gehandicaptenbeweging om gebruik te kunnen maken van bussen, treinen en trams in Nederland. Het VN-verdrag, en ook Europese regelgeving leggen eenzelfde norm neer, dat algemene voorzieningen steeds meer toegankelijk worden voor iedereen. Het is een lange weg, met veel traagheid vanwege de investeringen in de fysieke omgeving. Het is goed dat de regio zich uitspreekt dat de weg verder gevolgd moet worden, en dat deze gemeenten zelf en samen hierin hun inkoopkracht kunnen gebruiken als breekijzer.

In de uitgangspunten missen we de 'ondersteuning vanuit de eigen omgeving' als deel van de kanteling. Zeker als de gemeenten het uitgangspunt van aanbod van zorg en onderwijs dichtbij noemen, zou het goed kunnen zijn om het ruimte maken voor burger/buurt/wijkinitiatieven op samen vervoer regelen tot een uitgangspunt of aandachtspunt te maken. De ASD ziet meerwaarde in een duidelijke stellingname door de gemeente. De gemeente Zeist zien we als voorbeeld: daar is een duidelijke keuze gemaakt dat ouders binnen 7 km van hun huis hun kinderen zelf naar school brengen.

De uitgangspunten, speerpunten en maatregelen bouwen mooi op elkaar voort.

## **Zorgen**

In het gesprek met de beleidsregisseur hebben we stilgestaan bij de zorg of de inzet van nieuwe wegen niet 'iedereen wegjaagt'. De ASD begrijpt deze zorg. Draagvlak voor het mobiliteitsbeleid is belangrijk, en de gemeenten hebben zorgvuldig gehandeld door veel gesprekken te voeren met burgers en adviesraden en gemeenteraden tussen december 2016 en oktober 2017 over de ambities, prioriteiten en wensen op het gebied van mobiliteit. Het zorgvuldigheidsbeginsel vraagt onzes inziens echter ook dat waar een beweging naar anders wordt ingezet, dat dit nauwgezet gevolgd wordt. De ASD stelt hierin een rol voor STA voor om periodiek ervaringen op te halen van de verschillende doelgroepen.

DSTA gaf in de gemeenschappelijke bijeenkomst met de beleidsregisseur aan dat onder de verschillende doelgroepen veel emotie is over beleidswijziging die de gemeenten voor mobiliteit willen bereiken. De zorgen zijn goed te begrijpen en de ASD waardeert dat de gemeente Amersfoort deze zorgen serieus neemt. We staan kort stil bij 3 zorgen die we hoorden:

- Iedereen vindt dat het ov beter toegankelijk moet worden voor mensen met beperkingen. En dat vindt iedereen al heel lang, en waarom gebeurt het dan niet. Met de privatisering van het ov en de concurrentie op de prijs bij aanbestedingen is het voor de overheid onzes inziens moeilijker geworden om hier invloed op uit te oefenen. We roepen de gemeente op om deze invloed maximaal en consistent voor de kanteling in het doelgroepenvervoer te benutten.
- Ook is er zorg dat met het steeds meer die algemene voorzieningen en ondersteuning van de omgeving te benadrukken, de maatwerkvoorzieningen te weinig aandacht krijgen. Die speciale

voorzieningen zijn er natuurlijk niet voor niks gekomen. Juist omdat het ov voor hen niet werkt en ook niet iedereen een sociaal netwerk van chauffeurs om zich heen heeft. Maatwerk zal ook altijd nodig blijven. Daar moet dus ook gewoon aan gewerkt blijven worden en daarvoor moeten voldoende middelen ter beschikking worden gesteld.

- Tenslotte hoort de ASD twijfel bij het benadrukken van ondersteuning en begeleiding bij mobiliteit: dan gaat het alleen maar over vrijwilligers, familie en mantelzorgers. Die waren toch al overbelast? Moeten ze dat er ook nog bij gaan doen? De ASD constateert dat de gemeente kiest voor betaalde functies bij het callcenter. We bepleiten dat de gemeente de maatschappelijke baten van de gewenste kanteling niet afwacht maar ook investeringen doet in gemakkelijk instromen van de doelgroepen in ov of burgerinitiatieven. En dat begeleidende functies niet uitsluitend door vrijwilligers uitgevoerd worden. Er zijn meerdere wegen naar Rome, en wat werkt, werkt.

De ASD benadrukt het belang dat maatwerk voor degenen die daarop zijn aangewezen gewaarborgd blijft. Eenzelfde twijfels hebben wij ook geuit bij het afbouwen van verblijfsvoorzieningen voor mensen met psychische stoornissen of ander beperkingen: GGZ-verblijf wordt afgebouwd, reductie van beschermd-wonen plekken gepland, terwijl de alternatieven nog helemaal niet van de grond zijn gekomen. Daar hebben we in dat advies ook een kritische opmerking over gemaakt.

De zorgen van doelgroepen staan tegenover de verwondering van andere inwoners van Amersfoort die zich afvragen waarom er als absolute regel speciaal vervoer nodig is. Deze spanningsboog is er. De ASD wil ook recht doen aan het bredere inwonersbelang, dat ook in het doelgroepenvervoer een kanteling verwacht. Juist ook omdat er met sociale media zoveel meer horizontale oplossingen ontstaan tussen ouders/verzorgers/mantelzorgers. Appgroepen op duurzame en sociale mobiliteit als 'share2use/buurauto' combineren mooie doelstellingen als gelijkwaardigheid (de chauffeur en de reiziger zijn geen van beiden eigenaar van de auto), doelgroepenmobiliteit en leren gebruiken van elektrische auto's.

De ASD bepleit een ambitieuze doelstelling als eind 2018 zijn er meerdere vrijwillige vervoersmogelijkheden met appgroepen per wijk beschikbaar. We kunnen ons een win-win situatie voorstellen als de gemeente in gesprek gaat met auto(verhuur)bedrijven die MVO-acties willen verrichten. Er zijn allerlei vervoersinitiatieven voorstelbaar op de schaal van een wijk en dorp. De ASD heeft grote sympathie voor Maatjemobiel in de Utrechtse Heuvelrug en voor de belbus van Meander Omnium in Zeist.

Gezien de spanningsboog tussen zorgen van doelgroepen en verwachtingen op inclusie van inwoners waarderen we dat het beleidsplan staat voor het belang van een passende oplossing, individueel maatwerk. De nieuwe wegen komen naast het vertrouwde aanbod van doelgroepenvervoer, maar gaan alleen voor als het past bij de vervoersbehoefte van het individu.

De ASD staat achter de wenselijkheid van een open gesprek over het integraal aanbod met de inwoner en/of vertegenwoordigers, waarin deze ook zelf kunnen meedenken over de mogelijkheden die inzetbaar zouden kunnen zijn. Het samen met de consultant verkennen van alternatieven kan ook kansen bieden aan inwoners, om zelf te ontdekken, experimenteren en leren wat nog meer mogelijk is. De in hoofdstuk 2 uitgewerkt uitgangspunten 'passende oplossing' en 'integrale afweging' ziet de ASD als goed gekozen in het licht van het benodigde draagvlak. De consultants zullen hierop steeds moeten wikken en wegen, om met de inwoner samen tot een concrete haalbare uitkomst op maat te komen. Zowel inwoners als consultants zullen moeten groeien in taakvolwassenheid om een goede keuze te maken.

Bovendien blijven consultants en inwoners beiden ook tijdens het gebruik van vervoersvoorzieningen ieder vanuit de eigen rol verantwoordelijk om de passendheid van de oplossing steeds opnieuw te blijven toetsen. Wat vandaag kan, kan veranderen. De keuze wordt niet in beton gegoten.

Bijzonder inspirerend vonden we de denklijn om kinderen en jongeren met beperkingen te ondersteunen bij het leren gebruiken van generieke voorzieningen, als onderdeel van hun persoonlijke ontwikkeling en groei.

Het oefenen en behalen van het verkeersdiploma in groep 7 en 8 op de lagere school gebeurt op regulier en speciaal onderwijs. Dit is een natuurlijk instapmoment om zelfstandig fietsen naar school met kinderen te oefenen, ook als voorbereiding voor het voortgezet onderwijs.

Ook de trainingen in ov-gebruik met de mentale component spreken ons aan. We denken dat de trainingen in ov-gebruik herhaald moeten worden, het leren en proberen moet niet een eenmalige poging zijn. Mogelijk is ook begeleiding van kinderen (bijvoorbeeld bij toerbeurt onder ouders) een tijdelijke of blijvende voorwaarde om hierin stappen vooruit te komen.

We kunnen ons voorstellen dat met het proberen door de tijd heen nieuwe wensen van ouders en verzorgers in beeld komen, bijvoorbeeld voor extra haltes in de wijk, of fysieke aanpassingen in en om de bestaande haltes in de wijk. We denken dat investeren in dergelijke vragen om laagdrempelig gebruik ontzettend belangrijk zijn als de gemeenten inclusief beleid willen laten slagen.

De ASD is van mening dat ook andere doelgroepen zoals ouderen baat zullen hebben bij dergelijke stimulering van gebruik van het ov. Zeker als Indebuurt033 activiteiten om ouderen uit hun eenzaamheid te halen, gaat combineren met ov-vervoer (bezoek aan de kerstmarkt in tuincentra of visje eten in Spakenburg).

## **Positieve prikkels**

De ASD stelt voor dat de gemeente positieve prikkels inzet om te laten groeien wat nieuw moet ontstaan. Allereerst voorlichting die alle stakeholders bereikt. Omdat 'weten nog geen doen is' zien we laagdrempelige oefengelegenheid als een positieve prikkel voor ouder en kind. We denken daarnaast aan vervoersvergoeding voor ouders en verzorgers die hun kind en/of samen in het ov gaan begeleiden. En we verwachten dat er taartmomenten zijn, waarop gevierd kan worden wat al bereikt is. Dergelijke taartmomenten brengen de ouders samen en geeft hen gelegenheid om elkaar te leren kennen. Door het geïnstitutionaliseerde doelgroepenvervoer is de afstand van ouders naar speciaal onderwijs groter, en is er ook geen onderling contact tussen ouders 'op het schoolplein'. We denken dat het aanbieden van een maandelijks moment waarop ouders hun ervaringen in het begeleiden van het eigen kind en andere kinderen kunnen delen, een positieve prikkel kan zijn om het leren veranderen door te zetten.

Naast voorlichting, oefenen en ontmoeting denken we aan veelvuldig en op verschillende wijze verzamelen van de ervaringen. We denken aan feedbackloops na gebruik (hoe ging het, wat ging goed en wat kan beter) en burgerpanels (zowel voor vrijwilligers als voor mensen die van het nieuwe vervoer gebruik maken).

De ASD hoopt dat de gemeente steun geeft aan onze opvatting dat na invoering van het nieuwe mobiliteitsbeleid de STA regelmatig wordt gevraagd door de ASD en/of gemeente om signalen over de ervaringen van inwoners met deze afweging op te halen. Zo houden we met elkaar vinger aan de pols of de aanpak goed werkt, of dat er bijstelling nodig is.

## **Tot slot**

De ASD hecht eraan om te horen op welke wijze u gebruik maakt van ons advies in de afronding van het regionaal beleidsplan toekomstbestendig mobiliteitsbeleid.

---