

s.v.p. sturen aan de Griffie

Geometric Mean: 4.31

Inmiddels wordt Stichting WEB regelmatig benaderd door gehandicapten, onze achterban, die geschrokken zijn van de vergaande consequenties die de veranderingen voor hen betekenen.

Voor de beperking in het aantal zones dat per jaar met de Wmo-pas OV-taxi mag worden gereisd, limiet 350 zones, blijkt voor een aantal van hen een geweldige beperking om hun activiteiten 'betaalbaar' te kunnen continueren, om sociaal actief te kunnen blijven en om zo volwaardig mogelijk te kunnen blijven participeren in de samenleving.

Ook is er grote onduidelijkheid over de invoering van de beheersmaatregelen OV-taxi. Veel cliënten in de overige gemeenten Zuid-Kennemerland werden tot heden, 30 januari 2014, nog steeds niet geïnformeerd over de beheersmaatregelen OV-taxi die al op 1 februari 2014 in Haarlem wel al zullen gaan gelden.

Dit is reden dat Stichting WEB nogmaals haar eerdere adviezen met betrekking tot de voorgestelde beheersmaatregelen, aangevuld met een nadere uitwerking en actualisering hiervan, onder uw aandacht wil brengen.

Uw reactie stellen wij bijzonder op prijs.

Met vriendelijke groet,
Namens Stichting WEB,

Mr. drs. R.T.M. Lagerweij,
voorzitter

Ten aanzien van de Wmo-indicatie OV-taxi adviseerde Stichting WEB samen met de Wmo-raad in april 2013 het volgende.

IV. begrip van de kanteling ook toepassen in de OV-taxi.

Overwegingen WMO-raad

De WMO-raad is van mening, dat adequaat vervoer onlosmakelijk verbonden is aan de doelstelling: participatie aan de samenleving.

De WMO is geen voorzieningwet meer maar een participatiewet.

Naar de mening van de WMO-raad werden en worden de criteria voor het krijgen van een pasje voor WMO-vervoer (te) ruim gehanteerd. Dit geldt vooral voor de groep 65+ ers, die er gebruik van maken. Natuurlijk is er een groep die oud én gehandicapt is, maar dit geldt zeker niet voor iedere oudere.

Als er stringenter ge(her)ïndiceerd wordt, blijft het WMO vervoer wellicht mogelijk en betaalbaar voor de mensen die het echt nodig hebben.

Leeftijdsindicatie past niet in de gekantelde WMO.

Advies WMO-raad

- Indien de reguliere vervoersvoorzieningen ontbreken (door bijv. het opheffen van buslijnen) moet een beroep gedaan kunnen worden op andere vervoersvoorzieningen. Faciliteren rondom mobiliteit moet leidend zijn.

Hoe, wat en welke frequentie nodig is zal d.m.v. de “keukentafelgesprekken” duidelijk geïnventariseerd moeten worden. De WMO-raad pleit voor maatwerk.

- De WMO-raad adviseert om zowel de huidige als de nieuwe aanvragers met een WMO OV-taxi indicatie zorgvuldig te indiceren. Toekenning binnen redelijke en adequate grenzen.

- De WMO-raad adviseert om leeftijd niet als indicatiecriterium vast te stellen. De behoefte en noodzaak moeten leidend zijn.

- De WMO-raad adviseert de zinsnede ‘Bovendien zijn er zelfs al gemeenten die de OV-taxi beschouwen als een algemeen gebruikelijke voorziening’ nader te verklaren in de context van WMO mobiliteit en de geldende compensatieplicht.

Aanvullend hieraan vraagt Stichting WEB uw aandacht voor het volgende. Doorrekening van het aantal unieke gebruikers OV-taxi in 2012, bron Concept notitie bezuinigingen OV-taxi (datum 11 februari 2013), geeft het volgende beeld.

Er blijken per gemeente grote en niet verklaarde verschillen in de percentages Wmo pashouders OV-taxi ten opzichte van het aantal inwoners. Te weten per januari 2013

- Heemstede, absoluut 451. Dit is circa 1,7 % van het aantal inwoners in Heemstede
- Haarlem, absoluut 3517. Dit is circa 2,3 % van het aantal inwoners in Haarlem
- Haarlemmerliede absoluut 37. Dit is circa 0,6 % van het aantal inwoners in H&S
- Bloemendaal absoluut 250. Dit is circa 1,1 % van het aantal inwoners in Bloemendaal
- Uitgeest absoluut 128. Dit is circa 1,0 % van het aantal inwoners in Uitgeest
- Van de gemeente Zandvoort ontbreken de gegevens

Opvallend in voornoemd overzicht is het grote percentage mensen met een Wmo-vervoersindicatie OV-taxi in de gemeente Haarlem. Dit terwijl het regulier Openbaar Vervoer in Haarlem ten opzichte van omliggende gemeenten relatief beter is en er in de bevolkingsopbouw ook minder sprake is van vergrijzing.

Stel dat 1.5 % burgers die een OV-pas nodig hebben een redelijke afspiegeling is, dan resulteert dit in 2294 pashouders. Dit is een afname met 1223 pashouders.

In het kalenderjaar 2012 bedroegen de kosten voor Haarlem € 3.680.184,00

Per pashouder is dit € 1.046,00 De besparing bedraagt dan € 1.279.745,40

Stel dat juist de mensen die nog relatief mobiel zijn na zorgvuldige individuele herindicatie 'op maat' geen OV-pas meer zullen krijgen dan zou de besparing voor de gemeente Haarlem op het vervoer OV-taxi wellicht 50% is € 1.840.092,00 kunnen bedragen.

Recent werd op het advies van de Participatieraad Haarlem inzake de wenselijkheid van direct aankondigen herindicaties door het college B&W het navolgende opgemerkt. *'Ook vraagt u het college aandacht voor een herindicatie van de huidige pashouders. Uw verzoek is om dit alvast aan te gaan kondigen in de brief over de maatregelen aan de burgers. Het college ziet hier echter vanaf, om onduidelijkheid en verdere onrust bij de burgers te voorkomen.*

In een later stadium zullen wij over deze herindicatie een zorgvuldig plan van aanpak op gaan stellen en hierbij rekening houden met de zaken die u hiervoor nu al heeft aangedragen. Onder meer het loslaten van de leeftijdsgrens van 75 jaar en ouder en het feit dat een groep pashouders dermate beperkt is in zijn mobiliteit dat een herindicatie niets zal toevoegen, zullen wij in dit plan van aanpak meenemen.'

Stichting WEB vreest dat helaas na al vele jaren aandacht vragen voor heldere en duidelijke indicaties en herindicaties voor het Wmo-vervoer met voornoemde toezegging er op korte termijn wederom weinig verbetering valt te verwachten. Dit terwijl de bezuinigingsmogelijkheden juist na een zeer speedige goede herindicatie volgens onze voorgaande berekeningen gigantisch groot zullen zijn.

Regelmatig wordt 't WEB benaderd door mensen die na ontvangst van de informatiebrief geweldig geschrokken zijn van de beheersmaatregelen en voor wie het nu volstrekt onduidelijk is hoe zij hun activiteiten kunnen continueren en hoe zij kunnen blijven participeren.

Citaat: *'het houdt mij zo bezig dat daardoor mijn aandacht verslapt en ik zelfs fouten ga maken zoals het noodzakelijk innemen van mijn medicijnen.'*

Dit zijn mensen met een handicap die naar alle waarschijnlijkheid ook na herindicatie hun Wmo-vervoer zullen blijven houden.

Het argument waarom het aankondigen van voor hen ernstig beperkende maatregelen OV-taxi niet tot onduidelijkheid en verdere onrust zal leiden en aankondigen van speedig te starten herindicaties Wmo-vervoer dit wél zal zijn, is daarmee uiterst discutabel.

Citaat van een cliënt OV-taxi: *Alleen al in de afgelopen week heb ik meermalen gehoord dat mensen van de leeftijdscategorie 65+ met een WMO-pasje tegen gereduceerd tarief reist, alleen "omdat zij het toch hebben en het zo lekker gemakkelijk en goedkoop" is. Dit, terwijl zij wel degelijk in staat zijn auto te rijden, (zelfstandig) met OV te reizen en zich bovendien af en toe best een gewone taxi kunnen veroorloven voor korte trajecten. Ik vind het schrijnend dat dit gebeurt en helemaal nu het noodzakelijke gebruik OV-taxi het moet afleggen tegen louter vervoersgemak in combinatie met kostenbesparing voor wie dat niet een bittere noodzaak is.*

Conclusie en advies Stichting WEB.

Houd de kosten van de OV-taxi nu en naar de toekomst beheersbaar door ten speedigste alle verstrekte Wmo-indicaties OV-taxi volgens transparante en toetsbare criteria te controleren en opnieuw vast te stellen. Als er direct vanaf heden stringenter ge(her-)ïndiceerd wordt, blijft het WMO vervoer mogelijk en betaalbaar voor de mensen die het echt nodig hebben.

De mogelijkheid tot besparing is gigantisch, zelfs 50 %, omgerekend € 1.840.092,00 is dan wellicht haalbaar !!

Onderstaand een aan Stichting WEB geadresseerde reactie van mw. Millie Ames op de beheersmaatregelen OV-taxi, datum maandag 27 januari 2014.

Beste Fons,

Zoals afgesproken vind je onderstaand mijn brief met betrekking tot het gewijzigde Wmo-vervoer. Het is wel een behoorlijk lang stuk geworden.

Eind vorige week heb ik je benaderd in verband met de nieuwe, sterk ingeperkte regeling voor het binnenregionale gehandicaptenvervoer in Haarlem. Je vroeg mij om op papier te zetten hoe ik vanuit het gezichtspunt als visueel gehandicapte en gebruiker van de regeling aankijk tegen de aanstaande wijzigingen en wat de gewijzigde uitvoer voor mij persoonlijk gaat betekenen. Ik voeg daaraan enkele alinea's toe waarin ik een achtergrond schets van het leven met een visuele handicap althans voor zover ze in relatie staan tot reizen, al dan niet met OV. Eén ding voorzie ik: voor mij gaat dit geen toegenomen participatie betekenen, maar een sterke inperking ervan met vanaf halverwege het voorjaar een veroordeling tot eenzame opsluiting.

Met verwijzing naar de notitie Beheersmaatregelen OV-taxi, datum 21-11-13 het volgende.

“meer werken vanuit eigen kracht en oplossingen”?

In het fragment “scherper indiceren” lees ik het volgende:

“De gemeente werkt vanaf 1 januari 2013 volgens de werkwijze van De Kanteling. Dit betekent dat er *meer wordt gekeken naar eigen kracht en eigen oplossingen*.”

Er wordt gesproken van “eigen kracht”, niet van “draagkracht”. Wat is daarvoor de argumentatie? Ook in de voorgenomen herziening van de WTCG, een jaarlijkse tegemoetkoming voor chronisch zieken en gehandicapten, is het de bedoeling dat draagkracht immers wel gaat mee wegen.

Nu behoren chronisch zieken en gehandicapten in het algemeen niet tot de groep die van een hoog inkomen leeft, maar een inkomenstoets zou wel die groep mensen uitsluiten die mijns inziens oneigenlijk gebruik maken van het gehandicaptenvervoer. Ik doel hiermee op de onder het voorgaande punt beschreven groep.

Mijn tweede punt is het “meer uitgaan van eigen Oplossingen”. Bij dit uitgangspunt wordt volstrekt voorbijgegaan aan het feit dat veel beperkingen toch al vragen om doorlopend zoeken naar oplossingen binnen het informele circuit. Dat geldt ook voor de blindheid waarmee ik moet leven. Gelukkig is me dat tot dusverre gelukt, ook al kost dat veel tijd en moet ik zeer vaak concessies doen. Sinds ik weet van de voorgenomen wijzigingen in de vervoersregeling, breek ik nu al mijn hoofd over hoe een en ander te organiseren. Beter geformuleerd: ik ben de hele week al de alternatieven aan het onderzoeken, mensen aan het bellen, etc., kortom, het kost wekelijks onevenredig veel tijd om elke keer dat ik ergens naartoe moet of wil, op zoek te gaan naar de manier waarop ik er dan weer kan komen. Voor de goede orde: sociale contacten onderhouden en nieuwe contacten leggen zowel als maatschappelijk actief blijven is vooral voor blinde mensen handicap van levensbelang en juist door de aard van de handicap bepaald geen eenvoudige opgave.

Maatschappelijke participatie

Na het voorgaande kom ik op maatschappelijke participatie in verband met mijn persoonlijke situatie. Participatie in de samenleving is voor mij altijd in hoge mate nastrevenswaard geweest. Ik heb dat waar dat binnen mijn mogelijkheden haalbaar was altijd gedaan en doe dat nog steeds. Mijn mogelijkheden zijn gaandeweg echter steeds beperkter geworden als gevolg van mijn op 20-jarige leeftijd verworven blindheid, mijn kwetsbare gezondheid (met als Highlights: voorheen juveniele diabetes maar wel met diabetische complicaties en een nierpancreastransplantatie, voorafgegaan door een coronaire by-pass-operatie) en het feit dat ik sinds zes jaar alleen leef.

Hoewel mijn mogelijkheden om aan betaald werk te geraken sinds het vertrek van mijn levensgezel zeer sterk zijn afgenomen, ben ik nog steeds gericht op het vinden van betaalde opdrachten als personal coach en trainer. Dit ondanks het gegeven dat werk nauwelijks voorhanden is en al helemaal niet voor mensen met een beperking.

Om toch een zinvolle bijdrage te leveren aan de maatschappij en om mijn vaardigheden als professioneel begeleider in stand te houden en te ontwikkelen, doe ik ondanks mijn handicap veel vrijwilligerswerk. Een voorbeeld is de taak die ik sinds 2001 op me neem: het organiseren en begeleiden van gespreksgroepen voor naasten van mensen met psychiatrische problematiek in Amstelveen voor de stichting Labyrint-In Perspectief. Ook had ik het voornemen om vanwege het sterk toegenomen aantal aanmeldingen het komend half jaar drie groepen te begeleiden in plaats van 1 zoals in de afgelopen dertien jaar. Voor alle duidelijkheid: ik vul hiermee een lacune op die ontstaat,

doordat de afdelingen preventies van de GGZ door de afbouw van subsidies niet meer in staat zijn de zo nodige ondersteuningscursussen voor direct betrokkenen te organiseren. Doordat mijn co-begeleider en ik dit doen, helpen wij jaarlijks 10-25 mensen om weer terug te keren in het arbeidsproces dan wel de zeer belastende zorg voor hun psychiatrisch zieke naaste vol te houden (zie Wittenberg, Y., Kwekkeboom, R. en Boer, A. de (2011), Bijzondere mantelzorg. Ervaringen en ondersteuningsbehoeften van mantelzorgers van mensen met een psychiatrische aandoening of een verstandelijke beperking. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau).

Dit maatschappelijk relevante werk heb ik de afgelopen jaren kunnen doen dankzij het feit dat ik gebruik kon maken van het binnenregionale gehandicaptenvervoer. Dat geldt ook voor het begeleiden van een groep mantelzorgers bij steunpunt mantelzorg Tandem en het lidmaatschap van de klachtencommissie van het Rode Kruis ziekenhuis te Beverwijk. Ik hoop dat ik de medewerking krijg van de co-begeleider resp. De andere commissieleden (moet ook haalbaar zijn), zo niet, dan ben ik genoodzaakt dit vrijwilligerswerk op te geven en daarmee ook een kans om aan betaald werk te geraken.

Een tweede aspect van participatie geldt het contact met familie, vrienden en overig sociaal netwerk, maar ook hobby. Om als blinde vrouw zelfstandig te kunnen blijven wonen is een uitgebreid sociaal netwerk onontbeerlijk. Om dat te kunnen blijven doen en om een zo klein mogelijk beroep te hoeven doen op overheidsvoorzieningen moet mijn sociale netwerk eigenlijk groter zijn dan ik feitelijk kan onderhouden. Zoals het er nu naar uit ziet, zal ik al spoedig in 2014 geen vrienden en kennissen in de regio meer kunnen bezoeken zonder hen te moeten vragen om mij op te halen en weer weg te brengen. Bijeenkomsten bijwonen waar ik geen bekenden verwacht te ontmoeten zal evenmin nog langer tot de mogelijkheden behoren en enkele mensen zal ik helemaal niet meer kunnen bezoeken zoals bijvoorbeeld mijn 84-jarige vader in Overveen, mijn zuster in Amstelveen en mijn huidige geliefde in Amsterdam (die zelf een zeer beperkte visus heeft).

Ook zal mijn sociale leven buiten familie en geliefde te lijden hebben onder de aanstaande wijziging. Ik denk aan onderhouden van mijn vriendenkring, het bezoeken van lezingen e.d., activiteiten van het vrouwennetwerk waarvan ik lid ben en niet in de laatste plaats het beoefenen van de hobby die ik begin 2012 ben gestart, de Argentijnse tango. De meeste van de bijeenkomsten bezoek ik op eigen gelegenheid, omdat ik of geen mensen ken die ik kan vragen mij op te halen en weer terug te brengen. Het kan ook zijn dat ik niet weet wie ernaar toe gaan of de andere bezoekers komen uit andere windrichtingen dan ik en komen niet met de auto: het resultaat is hetzelfde: zonder vervoer ben ik genoodzaakt thuis te blijven.

Leven als visueel gehandicapte: veel gedoe

Als blinde, alleenstaande vrouw ben ik genoodzaakt voortdurend een balans te vinden tussen zelfstandigheid en afhankelijkheid. Juist deze handicap maakt een mens voor zeer uiteenlopende zaken afhankelijk en zeker wanneer er ook nog sprake is van een chronische (feitelijk chronisch progressieve) aandoening zoals bij mij het geval is. Het is een telkens terugkerende realiteit dat ik hulp nodig heb bij doen van huishoudelijke boodschappen, aankopen van cadeautjes of kleding, bezoek aan huisarts, specialist, zo nodig fysiotherapeut, doornemen reclamefolders, wegbrengen van glas, oud papier en plastic naar de daarvoor bestemde afvalbakken, met braille markeren van uiteenlopende (voedings)artikelen die aan de vorm niet te onderscheiden zijn van andere, markeren en verstellen van kleding, administratie (voorlezen van brieven + markeren ervan), overboekingen doen, op pad gaan voor hulpmiddelen (meest recent: defecte braillemachine die moet worden weggebracht naar de leverancier en ophalen van een vervangend apparaat), jaarlijkse belastingaangifte, etc. etc. Dan nog zijn onverwachte ziekenhuisopnames na een transplantatie met afweeronderdrukkende middelen geen uitzondering. In die acute situaties ben ik niet in staat te reizen, omdat ik te ziek ben. Het vinden van iemand die voor transport zorg kan dragen is sinds het vertrek van mijn voormalige levensgezel niet altijd even eenvoudig uitvoerbaar. Tot slot, mooi weer nodigt uit tot een ontspannen wandelingetje of fietstochtje. Bij iemand die blind is behoort het niet tot de mogelijkheden dat zelfstandig te doen. Dit soort activiteiten moet ik of van te voren plannen en organiseren of ik moet er vanaf zien, omdat ik na een belronde niemand kan bereiken of men heeft andere plannen. Deze handicap dwingt me dus in ieder geval al op gezette tijden thuis te blijven op momenten dat ik er het liefst op uit zou gaan.

Beperkte reismogelijkheden met OV

Daarnaast is het me buitenshuis verplaatsen en met OV reizen evenmin een vanzelfsprekende bezigheid: lopen met witte stok kost veel concentratie, energie en tijd, evenals het reizen met het OV en het jezelf handhaven als visueel gehandicapte in zijn algemeenheid. Dit is overigens een bekend gegeven onder dienstverleners die met visueel gehandicapten werken (Visio).

Toch maak ik geregeld gebruik van het OV, maar dat is alleen mogelijk onder bepaalde condities. Overstappen van bus naar trein is alleen haalbaar op een bemand station dankzij de assistentie die de NS (gelukkig nog) levert, met tram en metro kan ik niet reizen, overstappen van bus naar bus is in het algemeen een onmogelijke opgave (grotere afstanden tussen uitstap- en opstaphalte, lastig en/of volstrekt onoverzichtelijk parcours, zo ik al bekend ben met het af te leggen parcours). Tot slot: als ik bij het juiste station of de bedoelde halte uitstap, ben ik nog niet op mijn plaats van bestemming, maar daar zelfstandig naartoe lopen kan ik niet (tenzij ik in een enkel geval de route heb aangeleerd en die niet te complex is). Een treffend voorbeeld is Amsterdam: wanneer ik met bus en trein op Amsterdam Sloterdijk of CS ben gearriveerd, loop ik vast. Met tram of metro ben ik niet in staat te reizen, zelfs als er begeleiding naar de opstaphaltes van dit vervoer zou zijn. Vanaf deze stations is het evenmin mogelijk om me met het gehandicaptenvervoer te laten vervoeren naar mijn bestemming in centrum of westelijk Amsterdam. Zou dat wel tot de mogelijkheden behoren, dan zou ik langer op het aanstaande beperkte budget kunnen teren. Het moge duidelijk zijn dat het voor een gehandicapte met een beperkte mobiliteit niet mogelijk is om binnen Amsterdam van locatie naar locatie te reizen, noch met de OV-taxi, noch met Valys: combineren van bezoeken aan locatie in een gemeente in een aangrenzend vervoersgebied is daarmee uitgesloten.

Bij het bovenstaande heb ik weersomstandigheden nog niet genoemd: bij stevige wind is met een witte stok naar de dichtstbijzijnde bushalte lopen onmogelijk en van het noodzakelijke oriënteren op geluid is al helemaal geen sprake. Over sneeuw als rampzalige weersomstandigheid voor buitenshuis lopen wil ik niet eens reppen, dat komt toch te weinig voor om dat al te zwaar te laten meewegen.

Informele hulp

Een goed verstaander heeft al opgemerkt: voor een gezond iemand zonder handicap zijn activiteiten uit het dagelijks leven heel gewone en vanzelfsprekende bezigheden waar men niet over na hoeft te denken hoe ze uit te voeren, voor mij niet. Ik besteed per week heel wat tijd om de zo nodige informele hulp te organiseren bij wat ik als alleenwonende blinde vrouw niet zonder hulp kan. Ook voor vervoer en begeleiding doe ik in een aantal omstandigheden een beroep op mijn informele netwerk. Uit ervaring weet ik echter, dat het volstrekt onhaalbaar is om de lacune die door de drastische inperking van de vervoersmogelijkheden zal ontstaan, op te vullen. Het organiseren van een handje hulp, vervoer en begeleiding kost nu al veel organisatietalent en vormt een grote tijdsbelasting: denkwerk (wie kan ik nu weer vragen, hoe groot is de kans dat mijn verzoek wordt ingewilligd?), mensen bellen, verzoek indienen, mailings versturen, reacties afwachten, teleurstelling verbijten bij een „sorry, nee” als antwoord, op elkaar afstemmen van afspraken, etc. Het aantal mensen op wie ik een beroep kan doen is eindig en zal in de toekomst kleiner worden, doordat ik na verloop van tijd niet meer in staat zal zijn bestaande sociale contacten te onderhouden en nieuwe contacten aan te gaan. Ook nu al doe ik voor bepaalde activiteiten een beroep op vrienden, maar hoe lang zullen zij nog bereid zijn mij af en toe bij te staan wanneer de vriendschapsband langzamerhand verwordt tot een hulpverleningscontact om daarna te verwateren? Hoeveel inzet mag ik van hen vragen en verwachten? Hoe kan ik mij blijven inzetten voor de maatschappij, hoe kan ik het leven een beetje aangenaam houden, hoe kan ik ooit aan betaald werk komen wanneer ik onevenredig veel tijd per week bezig moet zijn om ervoor te zorgen dat ik van A naar B kom wanneer dat niet langer met OV lukt? Sinds ik op de hoogte gebracht ben van de aanstaande ingrijpende wijzigingen van de WMO-vervoersregeling per 1 februari a.s., laten de aanstaande gevolgen voor mijn leven me niet meer los. het voornemen veroorzaakt veel spanning, onrust, gepieker over alternatieve oplossingen die (overigens slechts incidenteel) tot een werkbare oplossing leidt en veel verdriet over wat ik voor de zoveelste keer sinds mijn 20^{ste} kwijt dreig te raken.

Adequaat vervoer is onlosmakelijk verbonden aan de doelstelling: participatie aan de samenleving.

Het leidt geen enkele twijfel dat het OV-taxi-vervoer mijn participatie aan de samenleving in de afgelopen jaren mogelijk heeft gemaakt. Als gevolg van de afkalking van de WMO-vervoersregeling Zal het schijnbaar nagestreefde doel van participatie in mijn situatie niet langer kunnen worden gerealiseerd, integendeel. In mijn geval heeft het „zoek zelf-maar uit-beleid” van de overheid tot gevolg dat ik me op kortere en zeker op langere termijn vele malen minder maatschappelijk kan inzetten. Ik merk nu al dat mijn pogingen om vervoersoplossingen vanaf 1 februari a.s. te vinden stranden. Veel denkbare vervoersalternatieven zijn niet voorhanden of voor mij niet realiseerbaar: te risicovol. Bovendien loop ik door een onevenredig groot beroep te doen op mijn sociale netwerk het risico dat ik ditzelfde netwerk heel, heel langzamerhand zal zien uitdunnen. Het betekent dat ik er ook voor de overige zaken waarbij ik wat hulp nodig heb (zie enkele voorbeelden hierboven) op termijn geen beroep meer op kan doen.

Onderstaand een actuele inschatting van de vervoersbehoefte van mw. Joan Nunumete om te kunnen participeren.

Schatting huidig gebruik OV-taxi per jaar door mw. Joan Nunumete

Bestemming	Retourritten per jaar	Aantal zones Enkel	Retour zones	Totaal zones	Activiteit
Hoofddorp	36	3	6	216	dansen
Heliomare	36	5	10	360	sporten
Winkelcentrum	5	2	4	20	divers
Tante Amsterdam	2	4	8	16	contact
Zoon Amsterdam	2	4	8	16	contact
Film, Concert	5	1	2	10	cultuur
WEB klankbord	12	1	2	24	Vrijwilliger
WEB BTB	6	3	6	36	Deskundigheid
Gemeente	8	1	2	16	Participatie
Heliomare	1	5	10	10	Keuring
Arts VU	1	5	10	10	Keuring
Albert Hein					
Schalkwijk	12	2	4	48	Boodschappen
Beinsdorp	5	4	8	40	extra danslessen
Bijenkorf, Nieuwe					
Kerk	3	5	10	30	Amsterdam
Totaal				852	

Opmerking 1: bestemming vergaderingen et cetera altijd handbewogen rolstoel nodig, ook voor korte ritten.

Opmerking 2: Bij slecht weer is voor ritten naar winkelpassage, centrum et cetera, altijd OV-taxi nodig

Opmerking 3: Veel vervoerskosten, want door handicap geen alternatieve keuze

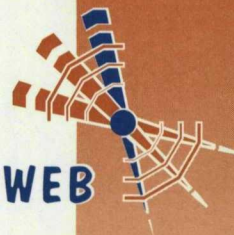
Opmerking 4: Voor verre activiteiten wordt Valys gebruikt, bijv. Vriendin Amersfoort

Leidse Vaart 220
2014 HE Haarlem

ONTVANGEN

03 FEB. 2014

9.45 uur



STICHTING 't WEB

College Burgemeester en Wethouders
Gemeente Haarlem

Grote Markt 2

Postbus 511

2003 PB Haarlem