



GASD

Goudse Adviesraad Sociaal Domein

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van Gouda

Betreft: Inspraakreactie van de GASD op het Mobiliteitsplan 2017-2026

Gouda, 27 maart 2017

Geacht college,

Met interesse heeft de GASD kennis genomen van het Mobiliteitsplan 2017-2026 (MP) en de bijbehorende documenten zoals het Informatie document (ID). Hoewel er door u geen formele aanvraag tot advies is gedaan, wil de GASD graag gebruik maken van de inspraakmogelijkheid.

De GASD heeft in de onderliggende reactie op het Mobiliteitsplan (MP) zijn visie beperkt tot het sociaal domein en de impact van mobiliteit op burgers. Ook hebben wij bij het lezen van het MP gelet op de samenhang met ander gemeentelijk beleid binnen het sociaal domein. Integraal werken betekent dat mobiliteitsbeleid niet los van het sociaal domein wordt ontwikkeld; het mobiliteitsbeleid zou mede dienstbaar moeten zijn aan het optimaliseren van het sociaal domein. Het MP zou kunnen bijdragen aan het ontwikkelen van een inclusieve samenleving in het bijzonder en het (zelfstandig) kunnen functioneren en participeren van alle burgers in het algemeen.

Redenerend vanuit de richtinggevende principes die zijn geformuleerd in het informatiedocument, hanteert de GASD de volgende vraag als uitgangspunt voor deze inspraakreactie: Versterkt dit mobiliteitsbeleid het centrale doel van het participatiebeleid, namelijk "Iedereen kan meedoen"?

Voor een succesvolle participatie van alle burgers is effectief mobiliteitsbeleid noodzakelijk. Probleemvelden in het sociaal domein die aandacht behoeven bij het ontwikkelen en uitvoeren van mobiliteitsbeleid zijn: de mobiliteitsvergrijzing, de vervoersarmoede¹, uitdagingen als welzijn en gezondheid van burgers, het VN verdrag en de gemeentelijke ambities op het gebied van langer thuis wonen.

GASD-leden hebben in 2016 deelgenomen aan de meedenk-sessies georganiseerd door de gemeente Gouda. Om u te kunnen adviseren hebben GASD-leden informatie ingewonnen bij vijf organisaties (waaronder de Goudse Cliënten Raad) en bij individuele burgers (gebruikers en sleutelfiguren vanuit verschillende leeftijdscategorieën, leefwerelden en doelgroepen).

1

Met vervoersarmoede wordt bedoeld de (zeer) beperkte verplaatsingsmogelijkheden van veel uitkeringsgerechtigden of burgers met een laag inkomen. Dat vormt een barrière voor hun toegang tot en het behoud van banen, of voor méér participeren in het algemeen.

Goudse Adviesraad Sociaal Domein

postbus 265

2800 AG Gouda

De GASD onderscheidt op basis van de gesprekken en op basis van Gouds beleid betreffende het sociaal domein twee relevante thema's:

1. **De Inclusieve samenleving:** de concrete vormgeving van de (verkeers-) infrastructuur en de praktische invulling van mobiliteit vanuit **de behoefte** van mensen met een verstandelijke en fysieke beperking in het bijzonder en van alle kwetsbare verkeersdeelnemers in het algemeen (ouderen en kinderen). In het MP wordt de gang naar inclusieve samenleving wel genoemd, maar het vormt geen speerpunt, noch uitgangspunt. In de visie van de GASD zou dat bij het ontwikkelen van het MP uitgangspunt moeten zijn.
2. **Vraaggestuurde mobiliteit** als concept voor een samenhangend openbaar en doelgroepen-vervoer. Mobiliteit zouden wij georganiseerd willen zien vanuit het volgende vertrekpunt: de behoeften van burgers met het oog op participatie. Vraaggestuurde mobiliteit is voor de participatie van álle burgers, zonder en met beperking, van belang.

Advies 1. De GASD adviseert om participatie als speerpunt op te nemen in het Mobiliteitsplan in hoofdstuk 2: *De Koers voor de stad* en in de centrale tabel op blz. 13.

De GASD adviseert het document aan te scherpen op de twee bovenstaande thema's: De inclusieve samenleving en vraaggestuurde mobiliteit. De GASD verzoekt u deze uitgangspunten in het MP op te nemen en van daaruit mobiliteitsmaatregelen te beschrijven die participatie eenvoudiger maken.

1. De Inclusieve samenleving

Ons inziens zou het principe van de inclusieve samenleving leidend moeten zijn in het Mobiliteitsplan. Dit centrale thema binnen mobiliteit is wat betreft uitgangspunten correct verwoord en geparkeerd in de tekst van het MP op pagina 30, maar het wordt onvoldoende uitgewerkt.

Het gaat bij mobiliteit in de inclusieve samenleving om álle kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen, kinderen en mensen met een verstandelijke en/of fysieke beperking. Op alle niveaus zou participatie het uitgangspunt van mobiliteit moeten zijn. In het MP ontbreekt echter een duidelijke stellingname en ambities worden niet doorvertaald in uitvoeringsplannen. Ons advies: denk vanuit de kwetsbare verkeersdeelnemer. Richt de infrastructuur van mobiliteit zo in dat iedereen kan deelnemen aan de samenleving.

Onze bevinding is dat in het MP te weinig wordt aangegeven hoe belemmeringen in de mobiliteit van burgers kunnen worden opgeheven of gecompenseerd. Er mogen wat betreft mobiliteit geen belemmeringen zijn voor het deelnemen aan de samenleving. Om personen met een lichamelijke functiebeperking zelfstandig te kunnen laten deelnemen aan het verkeer (integrale toegankelijkheid) zijn er speciale voorzieningen nodig, zoals veilige routes en veilige kruispunten. Maar ook goed onderhoud van de bestrating is nodig en het regelmatig uitvoeren van inspecties. Voorzieningen moeten goed bereikbaar zijn via openbaar- en doelgroepvervoer en er moet voldoende mogelijkheid zijn om te parkeren bij voorzieningen, met name voor mensen met een beperking. Het is de opgave, zo staat in het MP, om zoveel mogelijk ambities met elkaar te verenigen. Onderdeel hiervan is het geordend parkeren van fietsen en het plannen van voldoende fietsparkeermogelijkheden op strategische plekken in de stad. Een goed voorbeeld is de nieuwe fietsenstalling op de kop van de Kleiweg.

Veilige fietsroutes

In het MP is te weinig aandacht voor het ontwikkelen en markeren van veilige fietsroutes voor kwetsbare mensen zoals kinderen die zich dagelijks veelvuldig verplaatsen. Uit gesprekken met verschillende soorten kwetsbare verkeersdeelnemers (mensen met jonge kinderen, fietsers, mensen met fysieke beperkingen, met een rollator, scootmobiel,) constateren wij dat op een aantal plaatsen de verkeersveiligheid in het geding is. In de bijlage vindt u een aantal knelpunten. Met name werd aandacht gevraagd voor het gebrek aan handhaving (en regelgeving) in zaken als uitstallingen (daardoor zijn routes niet obstakelvrij) zowel in de binnenstad (bijvoorbeeld Stationsplein zuidelijke zijde, hoek Kleiwegstraat en Markt) als in de wijken.

Gelukkig tonen mede-burgers zich over het algemeen zeer behulpzaam, zo is de ervaring. Mensen met een visuele beperking of anderszins, mensen met rollators, scootmobielen en kinderwagens worden geassisteerd bij het bereiken van hun fysieke doel. Dat neemt niet weg dat kwetsbare verkeersdeelnemers duidelijker op het netvlies moeten staan bij het ontwikkelen en uitvoeren van mobiliteitsbeleid. De gevaarlijke en drukke punten in Gouda zullen veiliger gemaakt moeten worden. Om inzicht te krijgen in welke fysieke punten in de stad verbeterd moeten worden, kunt u periodiek kwetsbare verkeersdeelnemers raadplegen.

Advies 2. De GASD adviseert u in het MP aan te geven wat op dit moment in Gouda de belemmeringen zijn in de mobiliteit van burgers en hoe die kunnen worden opgeheven of gecompenseerd, zodat participatie eenvoudiger wordt.

Advies 3 Wij adviseren u kwetsbare verkeersdeelnemers periodiek te raadplegen en hun ervaringen met mobiliteit ter harte te nemen. Zij kunnen u zicht geven op gevaarlijke en drukke punten in Gouda. Verbeter die punten. Wij vragen u het MP op deze punten aan te passen.

Mobiliteitsvergrijzing

De mobiliteitsvergrijzing vereist dat alle vormen van verkeer en vervoer op deelname van ouderen worden getoetst: van fietsen tot en met Vervoerspunt Gouda. De ambitie om langer thuis te wonen gecombineerd met de grotere afstand tot veel voorzieningen (bijvoorbeeld winkels, gezondheidszorg, sociaal teams, zwembad) maken dat meer ouderen tot op hoge leeftijd mobiel moeten zijn. De groep ouderen kent, zoals bekend, een hoog ongevalrisico ten opzichte van het gemiddelde. De groep ouderen groeit en dat heeft de komende 10 á 15 jaar een meervoudig effect op mobiliteit. Wij verwijzen u voor meer informatie naar de notitie van het Planbureau voor de leefomgeving (http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL_2013_Vergrijzing-verplaatsingsgedrag-en-mobiliteit.pdf)

In het Goudse MP wordt aangegeven dat er een inventarisatie is gemaakt van ontwikkelingen en trends, maar deze zijn niet zichtbaar verwerkt in het beleid. Zodoende wordt het lastig te beoordelen of de te nemen maatregelen wat betreft vergrijzing terecht en afdoende zijn.

De GASD merkt het volgende op:

- Senioren worden in het MP niet als aparte doelgroep genoemd, ondanks de trend van mobiliteitsvergrijzing. (hst.7.7).
- De toenemende digitalisering en betaling bij parkeren met mobiele telefoons is voor veel mensen een goede ontwikkeling. Er wordt echter geen rekening gehouden met het feit dat hantering hiervan niet voor iedere senior en voor alle mensen met een beperking weggelegd zal zijn.
- In het MP staat dat het doelgroepenvervoer zal toenemen en efficiënt op ouderen en mensen met een beperking gericht moet zijn. Dat onderschrijven wij.

- Kwetsbare verkeersdeelnemers (hst. 4.4.) zoals scholieren worden door u benoemd, maar mensen met een scootmobiel en senioren bij bijv. zorgcentra en buurtpunten komen in dat gedeelte niet aan de orde. Graag ook uw aandacht voor deze verkeersdeelnemers.

Advies 4. Gezien bovenstaande opmerkingen adviseert de GASD u om de doelstellingen en plannen voor het fietsen, zoals samengevat op blz. 22, sterker te formuleren vanuit ouderen en kinderen en overige kwetsbare verkeersdeelnemers. In hoofdstuk 4 en 7 zou de participatiegedachte leidend moeten zijn. Wij vragen u het MP op deze punten aan te passen.

2. Vraaggestuurde mobiliteit

Vraaggestuurde mobiliteit kan als concept tegemoet komen aan de (door gebruikers geconstateerde) tekortkomingen van het huidige doelgroepenvervoer. Het stadsvervoer is beperkt, delen van wijken zijn niet bereikbaar.

Ouderen wensen onafhankelijk te blijven (wat naadloos past bij de gemeentelijke ambitie om eigen kracht te bevorderen) en vraaggestuurde mobiliteit kan deze onafhankelijkheid ondersteunen. Bij de komende aanbesteding zal de gemeente Gouda daarom strikte eisen moeten stellen ten aanzien van de vraag van burgers, de aanrijdtijden, de stiptheid om adequaat en efficiënt georganiseerde doelgroepenvervoer te bieden.

In het MP wordt ons inziens te gemakkelijk gesteld dat de afstanden binnen de stad goed te fietsen zijn. Niet alle burgers die kunnen fietsen, kunnen onder alle (weers)omstandigheden fietsen. Dit betekent dat, als we willen dat iedereen moet kunnen participeren, vervoer op maat vraaggestuurd, flexibel en betaalbaar moet worden ingericht. Ons advies: toets bij gebruikers en ervaringsdeskundigen om bepaalde aspecten en gebieden niet over het hoofd te zien.

Advies 5. De GASD adviseert u om de ambities voor het doelgroepenvervoer in samenhang met het vrijwilligersvervoer anders te formuleren en in te vullen vanuit het concept van de vraagsturing, zodat het in dienst staat van de mobiliteitsbehoefte van burgers die op dit vervoer zijn aangewezen.

Advies 6. De GASD adviseert u om de burgers die op deze vormen van vervoer zijn aangewezen te horen en te betrekken. Wij bevelen u aan dit regelmatig te toetsen bij gebruikers of op zeer korte termijn een permanente klankbordgroep te formeren van ervaringsdeskundigen en deze regelmatig te horen.

Advies 7. Het is van belang dat vraaggestuurde mobiliteit als uitgangspunt in het MP wordt gehanteerd en wordt beschreven. De GASD vraagt u aanpassingen hierin te realiseren.

Vervoersarmoede

Niet alle burgers zijn financieel in staat om zich regelmatig te verplaatsen. Onder deze groep mensen zijn personen die puur van het OV en/of doelgroepenvervoer afhankelijk zijn. Bij woon-werk verkeer komen werkgevers hier steeds minder financieel in tegemoet. Ook één-ouder- en grote gezinnen, mensen met een minimum inkomen en ouderen die van een AOW-uitkering leven ervaren hoge drempels iets te ondernemen vanwege de kosten van het openbaar vervoer. Hier zal de stadspas voor deze burgers een steuntje in de rug kunnen geven.

Advies 8. De GASD adviseert u mensen met een minimuminkomen, één-ouder- en grote gezinnen, ouderen en mensen met een beperking die afhankelijk zijn van OV door middel van de stadspas tegemoetkoming in mobiliteit te verstrekken.

Wij zijn van mening dat het mobiliteitsbeleid zoals het nu voorligt, niet het centrale doel van het participatiebeleid ("Iedereen kan meedoen") versterkt. Daarom zien wij uw reactie op onze adviezen met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

namens de Goudse Adviesraad Sociaal Domein:

Anke Huisman-Mak (voorzitter)

Leden van de GASD:

Herman Klein

Marion van Leeuwen

Bob Lodder

Guusje van der Schot

Djoeki van Woerden-Kerssen

Gerard Wolters

Bijlage: lijst met concrete knelpunten

Bijlage bij de inspraakreactie van de GASD op het Mobiliteitsplan

Bij het opstellen van ons concept-advies over het Mobiliteitsplan merken we dat er behoefte bestaat bij partijen in het Netwerk om op concrete, fysieke verkeerstechnische knelpunten te wijzen. Deze knelpunten kunnen we niet stuk voor stuk bij naam benoemen in ons GASD-advies.

Het gaat om de volgende knelpunten:

- De winkelstraten in met name de binnenstad zijn zeer slecht toegankelijk voor mensen met een scootmobiel of rolstoel vanwege de uitstallingen en de paaltjes.
- Een veilige bereikbaarheid van verpleeghuis De Hanepraai voor fietsers, voetgangers en scootmobiel is niet mogelijk vanaf de Fluwelensingel (voetgangers: komend vanuit het Houtmansplantsoen, omdat er nergens een veilige oversteek mogelijk is.

bron: SSG

- De oversteek voor basisschoolkinderen die vanaf de Goejanverwelleschool (Bachlaan) de Componistenweg opfietsen is levensgevaarlijk omdat auto's hard naar of van het stoplicht verderop op de Goverwellesingel rijden en niet bedacht zijn op de schoolkinderen.

Bron: ouders van kinderen van de Goejanverwelleschool.

Wij hebben twee wijkteams gevraagd om hun visie/opmerkingen over het Mobiliteitsplan. Er is een uitgebreide reactie ontvangen vanuit het Wijkteam Goverwelle, met een waslijst aan knelpunten:

- Bij de Samuelschool (speciaal basisonderwijs) op de hoek WvPruisenlaan met de Vrijenhoefpolderweg zijn er aan het begin en einde van de schooldag levensgevaarlijke situaties vanwege de onoverzichtelijke toestanden die bij de ingang en op de weg ontstaan door de busjes die kinderen komen brengen en halen. Fietsende /overstekende schoolkinderen zijn niet veilig.
Bron: wijkteam Goverwelle.
- De WvPruisenlaan is gevaarlijk fietsen voor schoolkinderen op de delen waar géén fietspad is. Een al oud pleidooi bij de gemeente van een bewonersgroep en het wijkteam om de WVPruisenlaan én de Middenmolenlaan tot 30 km gebied te maken zijn afgewezen.
Bron: wijkteam Goverwelle
- Een voorstel vanuit het wijkteam Goverwelle om de bevoorradende vrachtauto's niet via de Middenmolenlaan en voor de Irishof langs over het parkeerterrein naar AlbertHeijn te laten rijden maar via de Goverwellesingel met een nieuw aan te leggen doorsteek naar het magazijn is afgewezen door ambtenaren.
Bron: wijkteam Goverwelle
- Kruispunt Goverwellesingel/ Middenmolenlaan t.h.v. sporthal de Zebra. Met name vanaf de provinciale weg (N228) zijn veel bestuurders geneigd om bij

oranje verkeerslicht nog even gas te geven. Vooral tijdens de spits gaan er veel automobilisten met hoge snelheid door oranje en rood. Een snelheid verlagende maatregel of flitspaal zou zeer wenselijk zijn.

- Tussen kruispunt Estafetteweg/ Sportlaan/ Olympiaplein en de ingang van CVV de Jodan Boys is het momenteel een racebaan. Er wordt met hoge snelheden gereden waardoor het voor overstekend verkeer die naar de velden van GSV willen bijna ondoenlijk om dit veilig te doen. Door de enorme drukte op dit traject staat het overstekend verkeer. Wij pleiten voor 1 of meerdere verkeersdrempels op dit traject. De recent aangelegde verkeersdrempel t.h.v. kruispunt Jaap Edenlaan/ Estafettewe doet zijn werk heel goed.
- Kruispunt fietspad Voorwillenseweg/ Binnenpolderweg/ Gandhiweg. Door geparkeerde voertuigen buiten de vakken op de Binnenpolderweg kan autoverkeer dat vanaf de Goejanverwelledijk komt regelmatig geen kant op als er ook veel verkeer is dat vanaf de Binnenpolderweg richting de Gandhiweg of Goejanverwelledijk wil. Fietsers op de Voorwillenseweg worden met regelmaat hierdoor lijdend voorwerp.

Bron:

Wijkteam Goverwelle