



Leiden

Wethouder

Bereikbaarheid, Economie, Binnenstad en Cultuur

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden

Adviesraad WMO Leiden
Oude Rijn 44 b/c
2312 HG LEIDEN

Gemeente Leiden
Bezoekadres Stadhuis
Stadhuisplein 1
Postadres Postbus 9100
2300 PC Leiden
Telefoon 14071
E-mail
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 24 april 2015
Ons kenmerk Z/15/175158
Onderwerp Reactie op het advies over de Mobiliteitsnota Leiden
2015-2022

Contactpersoon T. Dijker
Doorkiesnummer 5539

Geachte leden van de Adviesraad WMO Leiden,

U heeft op ons verzoek een advies opgesteld over de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022. Wij bedanken u voor dit advies en willen er graag met deze brief op reageren. Helaas is onze reactie verlaat tot stand is gekomen. Wij vinden het wel heel belangrijk dat, ondanks onze verlate reactie, uw advies betrokken kan worden bij de politieke besluitvorming. Wij zorgen er daarom voor dat uw brief en onze reactie zo snel mogelijk worden gevoegd bij de stukken aan de gemeenteraad over de Mobiliteitsnota.

In onze brief vatten wij u advies samen en reageren we puntsgewijs. Uw brief bestaat uit twee delen: 'algemeen' en 'per hoofdstuk/paragraaf'. Deze indeling houden wij ook aan.

Algemeen:

- de Adviesraad geeft aan dat voor de decentralisaties in het sociale domein het uitgangspunt is mensen langer zelfstandig thuis te laten wonen en deel te laten nemen aan de samenleving, met speciale aandacht voor kwetsbare ouderen en mensen met een beperking/handicap. Voor dit uitgangspunt is het belangrijk dat ouderen zich goed kunnen bewegen, zowel thuis als van huis naar en in de wijk en stad. Het advies verwijst in dit kader ook naar het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, en benoemt het belang van gemeentelijk inclusief beleid. De Adviesraad ziet de Mobiliteitsnota als een kans om het beleid rondom mobiliteit inclusief te formuleren, zodat de nota toekomstbestendig wordt. Dit zou gedaan kunnen worden met een apart hoofdstuk/aparte paragraaf waarin inclusief beleid staat beschreven evenals maatregelen om dit beleid te realiseren. Participatie van mensen met een handicap is alleen mogelijk als belemmeringen goed in kaart worden gebracht en oplossingen geboden binnen het gehele mobiliteitsterrein. De Adviesraad adviseert het in een zo vroeg mogelijk stadium betrekken van relevante organisaties en experts bij de uitwerking van beleid.

Reactie gemeente: naar mening van de gemeente is er een brede nota opgesteld op het gebied van verkeer en vervoer. Hierin komt bijvoorbeeld naar voren dat een goede hoofdstructuur voor het autoverkeer belangrijk is voor de stad, maar het belang van goed ingerichte verblijfsgebieden krijgt evenzeer aandacht.

Welke elementen van het gemeentelijk beleid voor welke gebruiker van het Leidse verkeerssysteem van belang zijn, zal zeer variëren. De autohoofdstructuur kan ook voor ouderen en mensen met een beperking veel bijdragen, terwijl voor anderen bijvoorbeeld OV en verplaatsingen te voet een grotere rol spelen. In die zin maakt de nota geen onderscheid in doelgroepen en beoogt het beleid een mix op te leveren die de Leidse inwoner in het algemeen positieve zaken oplevert, ook de kwetsbare verkeersdeelnemer.

Bij inrichtingsvragen, bijvoorbeeld als het gaat om infrastructuur voor langzaam verkeer, speelt een onderscheid in doelgroepen (waaronder kwetsbare doelgroepen) een explicietere rol. Dit benoemt de Mobiliteitsnota dan ook met name in de paragraaf over voetgangers.

Over het geheel beschouwd is de gemeente van mening dat de nota voldoende basis biedt om bij te dragen aan een meer inclusieve samenleving. Daarbij moet bedacht worden dat de Mobiliteitsnota een beleidskader is. De sleutel voor het werkelijk bereiken van een openbare ruimte die ook voor kwetsbare doelgroepen beter functioneert, zit vervolgens in de uitvoering van de maatregelen. Het bij de maatregelen in kaart brengen van belemmeringen en het vroeg betrekken van belangenorganisaties vindt de gemeente daarbij zeker waardevol. Belangenorganisaties worden ook in de huidige praktijk al betrokken. Indien gewenst gaat de gemeente graag in gesprek met de Adviesraad om te bekijken of de huidige manier van betrekken voldoende is of dat er verbeteringen mogelijk zijn.

- een verbinding met het Handboek Inrichting Openbare Ruimte wordt gemist. Het advies is de ambities van de Mobiliteitsnota integraal te formuleren met ander gemeentelijk beleid.

Reactie gemeente: de Mobiliteitsnota geeft de grote lijnen van het verkeersbeleid weer en benoemt projecten en maatregelen, terwijl het handboek een veel meer toegepast karakter heeft. De beleidsnota kan uiteindelijk wel gevolgen hebben voor het handboek, vanuit de ambities maar ook vanuit de maatregelen; bijvoorbeeld als het gaat om inrichtingseisen aan de nieuw in te voeren wegcategorie. Een verdere uitwerking van de ambities van de Mobiliteitsnota's naar andere nota's van de gemeente kan dus nog plaatsvinden.

- de Adviesraad verwijst naar een eerder, in 2009, gegeven advies: 'Handreiking Toegankelijkheid Openbare Ruimte'.

Reactie gemeente: medewerkers van de gemeente hebben bij een informatieavond over de Mobiliteitsnota dit ontvangen en zien het als een goed hulpmiddel voor vraagstukken over de inrichting van de openbare ruimte.

Per hoofdstuk/paragraaf:

- de Adviesraad mist bij paragraaf 1.2 over samenhang met beleid van hogere overheden de samenhang met de WMO en het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap.

Reactie gemeente: de Mobiliteitsnota beperkt het overzicht van beleid van hogere overheden tot beleidsnota's op het gebied van verkeer en vervoer. De gemeente is zich er van bewust dat ook heel andere vormen van beleid en wetgeving van invloed zijn (bijvoorbeeld op het gebied van milieuwetgeving). Al dergelijke invloeden opnemen zou echter resulteren in een lange en brede lijst, die vermoedelijk niet compleet kan zijn. De keuze alleen beleidsnota's op het gebied van verkeer en vervoer van andere overheden te noemen is gebruikelijk in lokale verkeersbeleidsnota's.

- de Adviesraad vindt dat in paragraaf 2.2 met name knelpunten worden benoemd voor gemotoriseerd verkeer en dat problemen die voetgangers en mensen met een beperking in de openbare ruimte ervaren niet worden genoemd. Ook ontstaan er bij herinrichtingen nieuwe knelpunten. De Adviesraad vraagt om in de tekst aandacht te geven aan knelpunten voor voetgangers en mensen met beperkingen.

Reactie gemeente: Naar mening van de gemeente dient paragraaf 2.2, over knelpunten in de bereikbaarheid, gelezen te worden in een nauwe relatie met paragraaf 2.3, over de balans tussen bereikbaarheid en omgevingskwaliteit. De twee paragrafen samen geven een brede schets van wat er speelt in Leiden. Daarbij komt leefbaarheid evenzeer in de aandacht als autobereikbaarheid en gaat er ook aandacht uit naar verschillende deelnemers aan het verkeer.

- bij ambitie 3 (stimuleren van het langzame verkeer) staat er voor voetgangers en mensen met een beperking niet geconcretiseerd hoe de gemeente deze ambitie wil realiseren. De Adviesraad adviseert dit wel te doen.

Reactie gemeente: de maatregelen die gekozen zijn om de ambities te realiseren, staan in de hoofdstukken die volgen op de lijst met ambities. Paragraaf 7.1 gaat hierbij specifiek over voetgangers, en ook kwetsbare doelgroepen komen aan bod.

- de Adviesraad vraagt zich af waarom in hoofdstuk 3 (Ruimtelijk concept) er alleen aandacht is voor de voetganger in de zone binnenstad – stationsgebied – Bio Science Park en niet voor voetgangers en mensen met een beperking in de wijken en winkelcentra. De Adviesraad mist een visie op een verbindingsstructuur tussen wijken en de binnenstad en adviseert in hoofdstuk 3 een dergelijke visie op te nemen.

Reactie gemeente: hoofdstuk 3 gaat over stedenbouwkundige concepten die in het verkeers- en vervoersbeleid meespelen, met daarbij speciale aandacht voor de voetganger op genoemde plaatsen. Dit wil niet zeggen dat op andere plaatsen de voetganger niet van belang is. Het gaat daar gewoonlijk wel om kleinere voetgangersstromen. Naar mening van de gemeente zijn er dan geen aparte projecten voor de voetganger van toepassing, maar komt de positie van de voetganger aan bod in algemene herinrichtingsprojecten.

- Uiteraard is hierbij wel expliciete aandacht voor de voetganger noodzakelijk (zie paragraaf 7.1 van de nota). Maar de gemeente is van mening dat in de Mobiliteitsnota hier geen separate visie voor nodig is.
- de Adviesraad stelt dat verplaatsingen te voet de meest duurzame manier van verplaatsen zijn, die ook bijdraagt aan de verkeersveiligheid en adviseert in hoofdstuk 5 (over duurzaamheid en veiligheid) voetgangersbeleid op te nemen.

Reactie gemeente: ook in de nota wordt genoemd dat verplaatsingen te voet duurzaam zijn. Duurzaamheid is echter een breed begrip (zoals gedefinieerd door de commissie Brundlandt). Voor onze welvaart zijn andere vormen van vervoer evenzo van belang. Zoals genoemd in hoofdstuk 5 van de nota is van rijkswege gemeenten geadviseerd met name te investeren in fiets en OV als het gaat om duurzaamheid. De actieradius te voet is immers vrij beperkt. Dit wil overigens niet zeggen dat de ene of de andere vorm van vervoer meer of minder belangrijk is. Wat betreft de voetganger wordt verwezen naar paragraaf 7.1.

- gezien het toenemende belang van veiligheid van ouderen en mensen met een beperking is het advies aan de gemeente gegevens over hun veiligheidssituatie (zoals te vinden op verschillende websites) te raadplegen bij het formuleren van het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid (paragraaf 5.2).

Reactie gemeente: de gemeente is bekend met de statistieken waarnaar de Adviesraad verwijst. De projecten waarmee de gemeente (mede) de veiligheid wil verbeteren beogen in het algemeen een positieve uitwerking op de aantallen ongevallen en de ernst ervan, en de gemeente verwacht ook een positief effect voor kwetsbare doelgroepen.

- de Adviesraad ziet juist kansen in de wijkgerichte aanpak (paragraaf 5.3) voor het toegankelijker maken van de openbare ruimte en adviseert aan de uitvoering ervan prioriteit te geven.

Reactie gemeente: de gemeente ziet hier ook kansen.

- in hoofdstuk 6 over openbaar vervoer mist de Adviesraad de toegankelijkheid van het OV en aanvullende OV-systemen zoals de regiotaxi. Het advies is deze zaken alsnog in het hoofdstuk op te nemen.

Reactie gemeente: de regiotaxi ligt beleidsmatig bij de regio. Wel biedt de Mobiliteitsnota een aanknopingspunt in het project Innovatieve busconcessie. Met dit project wil de gemeente zich voorbereiden op toekomstige OV-concessies en hierbij onderzoek doen naar mogelijkheden voor beter OV in relatie tot andere belangen (bijvoorbeeld omgevingskwaliteit). Hierbij zou ook het aanvullend OV aan de orde kunnen komen. Wat betreft bushaltes werkt de gemeente eraan ze toegankelijk te maken. Dit is echter niet zozeer gemeentelijk beleid, maar landelijk vereist.

- in hoofdstuk 7 over langzaam verkeer mist de Adviesraad dat lopen ook duurzaam, leefbaar en gezond is en adviseert om dit alsnog op te nemen.

Reactie gemeente: in tegenstelling tot wat de Adviesraad stelt, is de gemeente van mening dat de genoemde zaken zijn wel degelijk staan in hoofdstuk 7.

- in paragraaf 7.1 mist de Adviesraad een visie over de oversteekbaarheid van wegen voor voetgangers en adviseert hiervoor in het ontwerp in een vroeg stadium de juiste expertise (zoals bijvoorbeeld van een belangenorganisatie) mee te nemen.

Reactie gemeente: naar aanleiding van enige inspraakreacties is in de nota nu het belang van goed ingerichte oversteekplaatsen genoemd. De uitwerking waar en hoe oversteekplaatsen worden uitgevoerd, is echter van een aanzienlijk gedetailleerdere aard dan waar de beleidsnota over gaat. Wat betreft het betrekken van belangenorganisaties verwijzen we naar het antwoord bij het eerste punt van het onderdeel 'algemeen' van deze brief.

- in paragraaf 7.2 adviseert de Adviesraad dat ook bij fietsinfrastructuur rekening gehouden moet worden met fietsers met een beperking (die bijvoorbeeld driewielers gebruiken) en de Adviesraad adviseert ook aandacht te hebben voor adequate stallingsmogelijkheden.

Reactie gemeente: voor de maatvoering van fietsinfrastructuur en -voorzieningen gebruikt de gemeente de landelijke ontwerpvoorschriften. Hierin is rekening gehouden met de wettelijke eisen die gesteld zijn aan de maximale maten van fietsen. Bij de uitwerking van projecten heeft de gemeente er aandacht voor waar mogelijk te kijken of bredere fietspaden mogelijk zijn (conform de Nota Herijking Fietsroutes) en er wordt gekeken naar buitenmaatfietsen bij stallingen (Masterplan Fietsparkeren).

- in paragraaf 8.1 is het advies een passage op te nemen over invalidenparkeerplaatsen en -kaarten, want deze maken deel uit van het bestaande en te formuleren beleid.

Reactie gemeente: wat betreft invalidenparkeerplaatsen en -kaarten volgt de gemeente de landelijke richtlijnen. Omdat hier dus geen eigen beleid op is gemaakt, besteedt de Mobiliteitsnota hier geen aandacht aan.

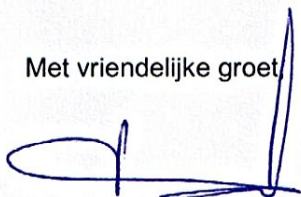
- in de paragraaf over ketenmobiliteit (8.2) wordt geadviseerd onder het langzame verkeer naast voetgangers ook mensen met een beperking en hun eventuele hulpmiddelen op te nemen.

Reactie gemeente: paragraaf 7.1 over voetgangers, waaronder kwetsbare doelgroepen, is ook van toepassing op voetgangersvoorzieningen ten behoeve van het bevorderen van ketenmobiliteit.

- de Adviesraad geeft het advies in het hoofdstuk over verkeersmanagement ook aandacht te besteden aan voetgangers en mensen met een beperking, omdat ook zij profijt kunnen hebben van verkeersmanagementsystemen.

Reactie gemeente: het hoofdstuk over verkeersmanagement bevat als maatregelen: inzet van de mobiliteitsmakelaar, verbeteren van verkeersmonitoring, uitbreiden mogelijkheden voor gecoördineerde regelingen, het koppelen van de Leidse verkeerscentrale met de regionale verkeerscentrale, inzet van calamiteitenroutes, inzet Leidse verkeersmonitoring bij de provinciale vaarwegcentrale, doorzetten van verkeersregie en het verbeteren van bewegwijzering. De gemeente verwacht dat deze maatregelen in brede zin voor verkeersdeelnemers nuttig zijn. We zien echter niet hoe we in deze lijst met maatregelen specifiek voetgangers of mensen met een beperking apart zouden kunnen beschouwen.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop on the left and a vertical stroke on the right.

Robert Strijk