



In de visie staat in paragraaf 3.2.2: "Wij zetten ons daarom in op het toegankelijk houden van de buitenruimte en het bieden van voldoende alternatieven voor deze groepen om te reizen. Dat betekent dat wij onze openbare ruimte zo inrichten dat deze bijvoorbeeld zoveel mogelijk obstakelvrij is en voorzieningen heeft voor het geleiden van blinden en slechtzienden. En zorgen dat er genoeg ruimte is voor én rustige én snelle fietsers. En dat wij bijvoorbeeld werken aan vormen van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer voor wie reizen met regulier OV lastig is. En dat we voor gehandicapten parkeerplaatsen bieden op redelijke afstand van bestemmingen. Binnen de verschillende thema's in deze visie komen we daar op terug"

Dat klinkt veelbelovend, we zien ook dat een deel van de zorgen die we bij de inspraak van 5 juni hebben geuit in de visie zijn geadresseerd. Wel hebben we nog grote zorgen naar aanleiding van (de uitwerking van) enkele punten van de visie en de reactie op onze eerdere inspraak, die wij hieronder graag uiteenzetten.

Als reactie op onze inspraak over Shared Space is de reactie:

"Op sommige locaties denken wij dat ontwerpen geïnspireerd op shared space juist een uitkomst kan bieden."

Een verdere uitrol van "shared space", het weghalen van niveauverschillen tussen verkeersstromen is voor rolstoelers op zich fijn, maar voor blinden en slechtzienden onwenselijk. Wanneer hier wel toe wordt besloten, moet er goed worden nagedacht hoe deze shared space voor voetgangers met een visuele beperking veilig en toegankelijk te maken.

Op onze inspraak over het feit dat invoeren van 30 km/h en mengen van verkeersstromen niet automatisch leidt tot veiligheid is de reactie:

"Op verschillende plekken in de visie is benoemd dat de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk moet zijn, ook voor mensen die als gevolg van hun handicap of beperking zich minder makkelijk zelfstandig kunnen verplaatsen. In onze nieuwe Leidraad Openbare ruimte geven wij aan op welke wijze we hier concreet vorm aan willen geven."

De Leidraad Openbare ruimte is echter conceptueel en niet concreet genoeg, er staan wel maatregelen in als "veilige oversteekplekken" en "pas geleidelijnen toe op drukke plekken" maar concrete richtlijnen hiervoor ontbreken. Het gevolg hiervan is dat ieder project daar zijn eigen invulling aan geeft hetgeen leidt tot alles behalve de uniformiteit en herkenbaarheid die blinden/slechtzienden juist nodig hebben.

Ten aanzien van het verder terugtrekken van bussen uit de wijken staat in de visie:

- "In paragraaf 5.2.3 We hanteren een ruimere afstand tot de halte dan voorheen. Voor de relatief kleine groep voor wie een grotere afstand tot de halte een belemmering is, bieden we zoveel mogelijk kleinschalige vervoersoplossingen. Dit draagt er ook aan bij dat het OV efficiënter wordt en dus betaalbaar blijft."
- "In paragraaf 5.2.3 Vraagafhankelijk vervoer aanbieden" - "sommige wijken en dorpen in onze gemeente hebben inwoners en organisaties zelf het initiatief genomen voor een lokaal vervoersconcept. Er ontstaat ook een koppelkans met ons WMO vervoer via Publiek Vervoer dat dan (kosten)efficiënter kan functioneren"
- In paragraaf 5.2.5 "Naast stations en P+R's, zien we kansen voor het ontwikkelen van hubs in onze wijken en dorpen. Deze wijk- en dorphubs kunnen belangrijk zijn voor de overstap tussen het reguliere openbaar busvervoer en het vraagafhankelijk vervoer, zoals de hubtaxi en kleinschaligere initiatieven van wijk- en buurtvervoer."

We begrijpen deze ontwikkeling, maar voor mensen met een mobiliteitsbeperking en/of visuele beperking is het niet evident om zelf naar een afhaalpunt te gaan, of om over te stappen op de volgende logistieke schakel. Een logistieke keten betekent overstappen en iedere overstap is een risico: dat gaat vaak fout.

Het is daarom essentieel dat op de hubs in wijk en dorp in begeleiding wordt voorzien door chauffeur o.i.d. om te voorkomen dat dit leidt tot een vergroting van het sociaal isolement van de minder vitale of beperkte burger.

Daarbij is het belangrijk om te onderkennen dat:

- de huidige kleinschalige initiatieven niet voor iedereen bruikbaar zijn, rolstoelgebruikers kunnen hier meestal geen gebruik van maken.
- begeleiding bij de hubs is voor blinden en (zeer) slechtzienden niet altijd voldoende. Je kan ook begeleiding nodig hebben van de halte naar je uiteindelijke bestemming (en omgekeerd. Van deur tot deur vervoer (de WMO-taxi) wordt daarmee dus niet overbodig. N.B. In de binnenstad wordt in februari 2022 een pilot gestart met alternatief vervoer, dat missen we in deze visie.

Werkgroep Toegankelijk Groningen

6 december 2021

<https://gemeente.groningen.nl/toegankelijkgroningen>