**Inspraakreactie Apcg op Duurzaam Mobiliteitplan Arnhem – 15 mei 2024**

Via deze weg willen wij graag reageren op het Duurzaam Mobiliteitsplan van de
gemeente Arnhem. In de inleiding lazen we over het centraal stellen van
verkeersveiligheid zodat iedereen veilig thuis komt en het aantrekkelijker maken van
lopen, fietsen en OV waarbij toegankelijkheid voorop staat.

Dat zijn natuurlijk uitspraken waar wij ons zeer in kunnen vinden. Helaas zien we
daar in de rest van het plan weinig terug. De term toegankelijkheid komt daarna nog
4 keer voor en is dan gekoppeld aan toegankelijke inrichting van stoepen.
We zien nog altijd dat er vaak vanuit wordt gegaan dat mensen met een beperking
zich alleen via de stoep verplaatsen.
Uiteraard een foutieve aanname. Mensen met een beperking nemen net als mensen
zonder beperking op alle mogelijke manieren deel aan het verkeer. Dus ook als
fietser (of in elk geval op het fietspad), automobilist en OV reiziger.
Het is dan ook noodzakelijk dat toegankelijkheid en inclusie voor alle weggebruikers
steeds als uitgangspunt wordt meegenomen.
We zijn blij dat het gemeentelijke handboek toegankelijkheid openbare ruimte bij
loopbeleid is opgenomen als uitgangspunt. Maar dit is de enige plek waar we nu iets
lezen over toegankelijkheid. Terwijl dit duurzame mobiliteitsplan de plek is om
randvoorwaarden te scheppen voor gelijkwaardige mobiliteit in lijn met het VN
verdrag Handicap.

Een mobiliteitsplan wat uitgaat van gezonde, snelle mensen zonder beperking,
brengt mensen met een beperking/ chronische ziekte in een kwetsbare positie of sluit
ze geheel uit van deelname aan het verkeer en dus het vermogen om zichzelf te
verplaatsen. Een mobiliteitsplan wat zorgt dat mensen met een beperking volwaardig
mee kunnen doen, is een mobiliteitsplan wat er voor iedereen is. Daar profiteren
bijvoorbeeld ook kinderen van.

In de rest van onze reactie zullen we aangeven op welke onderdelen wij vinden dat
het stuk moeten worden aangepast of aangevuld, zodat dit daadwerkelijk een
duurzaam mobiliteitsplan voor alle Arnhemmers wordt.

1.4 Probleemanalyse
Wat ons betreft mist in de probleemanalyse een belangrijke opgave. Namelijk dat
Arnhem op dit moment een slecht toegankelijke stad is, wat mensen met een
beperking in hun mobiliteit beperkt. Het verbeteren hiervan zou als opgave in dit plan
moeten komen te staan.

We willen dit echt benadrukken, omdat we ondanks de Arnhemse Standaard
Toegankelijkheid nog vaak merken dat toegankelijkheid in een (te) laat stadium wordt
meegenomen. Door het in dit plan als opgave te noemen, hopen we dat het voor de
gemeente vanzelfsprekend wordt om met een inclusieve bril mobiliteitsbeleid en
inrichtingsplannen te maken.
Uiteraard moet die opgave vervolgens vertaald worden in acties in de rest van het
plan. Daarvoor zullen wij vast een voorzet doen.

2 Visie
In de visie worden allerlei ambities genoemd, zoals verbeteren van gezondheid,
luchtkwaliteit, duurzaamheid etc. Zorgen dat minder mensen door mobiliteitsbeleid
een kwetsbare positie in het verkeer hebben, is hier een belangrijke aanvulling op.
Mensen met een beperking zijn vaak een kwetsbare groep in het verkeer, niet
doordat ze een beperking hebben, maar als gevolg van keuze in beleid en inrichting.
Dit mobiliteitsplan zou erop gericht moeten zijn om echt andere keuze te maken,
waardoor mensen niet langer kwetsbaar worden gemaakt.
Benadruk dit in de visie.

3 Duurzaam verplaatsen - voetgangers
Op pagina 19 worden wij genoemd, samen met het netwerk van toegankelijke
looproutes wat wij met de gemeente samen in kaart brachten in 2020.
Toen hebben we met data van de gemeente en inbreng van inwoners met een
beperking gekeken naar routes langs de belangrijkste voorzieningen in de stad,
waarbij we ook aandacht hadden voor plekken waar veel mensen met een beperking
wonen, zoals bijvoorbeeld Fokusprojecten.

Inmiddels heeft de gemeente op basis van nieuwe data een veel uitgebreider
voetgangersnetwerk in kaart gebracht. Zoals we ook hebben aangegeven bij het
opstellen van dit mobiliteitsplan, vinden wij dat het voetgangersnetwerk hetzelfde
moeten zijn als het toegankelijkheidsnetwerk. Immers, routes die voor mensen
zonder beperking belangrijk zijn omdat ze naar belangrijke voorzieningen gaan,
zullen ook voor mensen met een beperking belangrijk zijn.
Het kan zijn dat het toegankelijke looproute netwerk daarop aanvullingen heeft,
omdat dit ook langs locaties gaat waar veel mensen met een beperking wonen. Dat
hoeven niet drukke routes te zijn, maar stelt dan dus wel eisen aan de
toegankelijkheid.

Het is een goede zaak dat de gemeente nu gestart is met een aanleg van de
toegankelijke looproutes. Maar de ambitie met dit plan, zou wel moeten zijn dat bij de
aanleg van het voetgangersnetwerk dezelfde eisen moeten gelden als voor de
toegankelijke looproutes. Met andere woorden, de strengere toegankelijkheidseisen
die zijn opgenomen in het handboek toegankelijke openbare ruimte, moeten als
uitgangspunt worden genomen bij het voetgangersbeleid.
Voeg dit als opdracht toe aan het mobiliteitsplan.

3 Duurzaam verplaatsen - fietsers
Het hebben van een fiets is niet voor iedereen een vanzelfsprekend, het verkrijgen
van een handbike of aangepaste fiets is iets wat niet altijd gemakkelijk te organiseren
is. Wanneer de gemeente het belangrijk vindt dat inwoners zich zoveel mogelijk met
een fiets verplaatsen, dan is het ook belangrijk om naar de toegang tot dit soort
mobiliteitshulpmiddelen vanuit de WMO te kijken.

Over het fietspad verplaatsen mensen zich met zeer divers palet aan
hulp/vervoersmiddelen. Zoals een elektrische rolstoel (ca. 10-12km p/u) scootmobiel
(ca. 15 km p/u), handbike, driewielfiets, pendel, (elektrische) fiets, bakfiets, duofiets,
(aangepaste) scooter, sportfiets etc.
Deze voertuigen hebben zeer uiteenlopende snelheden, wat het fietspad een heel
complexe plek maakt. Daarnaast is de hoogte en daarmee zichtbaarheid van de
mensen die gebruik maken van deze voertuigen heel verschillend, net als de
snelheid waarop mensen op situaties kunnen reageren.
Bij het inrichten van infrastructuur voor fietsers, moet met al deze verschillende
mensen rekening worden gehouden. Op dit moment zijn er nauwelijks normen voor
het toegankelijk inrichten van fietspaden, wat maakt dat vaak het recht van de
snelste geldt.
Dit levert gevaarlijke situaties op voor mensen uit die niet zo snel kunnen of mensen
die veel lager zitten waardoor ze het risico lopen over het hoofd te worden gezien.
Wij roepen daarom op om net als voor looproutes en loopbeleid, ook te kijken welke
toegankelijkheidseisen moeten worden opgenomen voor fietsroutes en fietsbeleid.
Voeg dit als opdracht toe aan het mobiliteitsplan.

3 Duurzaam verplaatsen – OV
Het openbaar vervoer, inclusief het aanvullend vervoer (AVAN), is essentieel voor de
mobiliteit van mensen met een beperking. Daarbij vinden we het belangrijk om te
noemen dat mensen die gebruik maken van het OV in veel gevallen ook voetganger
zijn (bijv. lopen naar de bus).
We zien dat de afgelopen jaren veel buslijnen zijn verdwenen en dat in het kader van
aanrijtijden voor bussen er veilige oversteekplekken voor voetgangers worden
verwijderd of in ontwerpen worden weggelaten.
Mensen die in instellingen wonen zijn vaak voor hun vervoer afhankelijk van het OV.
Deze instellingen liggen historisch ver buiten het centrum en dat zijn juist plekken
waar steeds minder bussen komen.
Daarnaast is de bereikbaarheid tussen wijken onderling heel slecht. Zo kan het zijn
dat wanneer je in Arnhem zuid woont en naar een vriend in een andere wijk in zuid
wilt. Je eerst naar het station moet, om daar te komen.

Zorg voor een goed sluitend OV netwerk. Waarbij niet het aantal mensen wat gebruik
maakt van de bus leidend is voor de keuze om een lijn te behouden, maar de
afhankelijkheid van de gebruikers van de buslijn.

Tot slot missen wij AVAN als onderdeel bij het kopje OV. Terwijl dit voor mensen met
een beperking een essentiële aanvulling op het OV vormt.
Al jaren ligt er de wens om op belangrijke plekken in de stad halteplekken voor AVAN
in te richten. Zodat bij een bezoek aan bijvoorbeeld het centrum van Arnhem een
goede plek voor ophalen en wegbrengen kan worden afgesproken. Neem dit als
actie op in het mobiliteitsplan.

3 Duurzaam verplaatsen – hubs
Hubs moeten een belangrijke plek vormen mensen te stimuleren hun auto niet mee
te nemen het centrum in.
Dan is het belangrijk dat ook voor deze hubs toegankelijkheid als randvoorwaarde
wordt opgenomen in het duurzaam mobiliteitsplan. Uit ervaring weten we, dat
wanneer toegankelijkheid en inclusie niet expliciet als ambitie genoemd worden, dit
vaak wordt vergeten wanneer in de uitwerking.
Ook bij het alternatieve vervoer van en naar hubs, zal toegankelijkheid een
randvoorwaarde moeten zijn. Voorkom een ontoegankelijk alternatief, zoals de
Stadshopper die nu in het centrum van Nijmegen als alternatief vervoer wordt
ingezet.

4 Duurzaam mobiliteitsgedrag
Wij zijn blij dat verkeersveiligheid een belangrijk onderdeel vormt van het duurzaam
mobiliteitsplan. Op dit punt zouden wij expliciet vermeld willen zien dat
verkeersveiligheid vanuit het perspectief van mensen met een beperking als
uitgangspunt wordt genomen. Het doel zou niet moeten zijn om mensen te
beschermen, maar om het verkeer zo te organiseren dat mensen niet meer
kwetsbaar worden gemaakt.

Zorg voor goede zonering.
Om te komen tot verkeer wat werkelijk veilig is, is een overzichtelijke en herkenbare
weginrichting nodig. Overzichtelijk en herkenbaar voor iedereen, ook voor mensen
die niet (goed) zien en mensen die moeite hebben om informatie te verwerken.
Dat wil zeggen dat voetgangers, fietsers en auto’s een duidelijke eigen plek op de
weg hebben. Richt herkenbare zones in, op basis van snelheid van de
verkeersdeelnemers. Herkenbaar door zichtbaar en voelbaar contrast, zodat mensen
niet per ongeluk in de verkeerde zone terechtkomen. Een zee van rode baksteen
voor voetgangers, fietser en auto’s, zoals in de binnenstad, maakt de stad
ontoegankelijk.
Zorg dus dat voetgangersgebieden een contrasterende andere kleur hebben dan
fietspaden en zorg voor voelbare afscheiding. Voorkom een inrichting waarbij fietsers
gemakkelijk even de stoep op schieten, maar zorg wel voor regelmatige
bandverlagingen met veilige oversteekplekken. Gedeelde voet/fietspaden zijn per
definitie ontoegankelijk.
Wanneer er een fietsstrook op de autoweg is, zorg dan dat duidelijk te zien is wat de
plek van wie is.

Maak inclusief oversteekbeleid.
Een ander punt wat ontbreekt in het kader van verkeersveiligheid is goed
oversteekbeleid waarbij inclusie en toegankelijkheid het uitgangspunt is.
Bij oversteken gaat het om het vermogen om overzicht te houden, goed zicht en
zichtbaar zijn. Daarbij is het belangrijk dat dit ook mogelijk is wanneer je minder
goed/ snel informatie kunt verwerken doordat je bijvoorbeeld een zintuig mist, of
omdat je prikkels anders verwerkt door een beperking.
Een verkeerslicht is een manier om prikkels te filteren, op die manier hoe je nog maar
op één prikkel te letten, namelijk het verkeerslicht. Daardoor hoef je niet alle
verkeersstromen te overzien.
Een zebrapad is ook een manier om prikkels te filteren, je moet dan wel opletten,
maar hebt als voetganger voorrang.
Oversteken is wat de openbare ruimte op dit moment slecht toegankelijk maakt. Een
stoep of fietspad kan toegankelijk zijn aangelegd, maar wanneer je niet de weg kunt
oversteken, kan iemand zich nog niet door de stad verplaatsen.
Oversteken is op diverse plaatsen in de stad een probleem, denk aan de centrum
singels, Johan de Witlaan, maar ook echt in de wijken zoals Amsterdamseweg en
kruising Schelmseweg/ Bakenbergseweg. Dit zijn enkele voorbeelden, maar wij
zouden graag samen met de gemeente de meest problematische oversteken in kaart
brengen en tot een verbeteringsplan komen.

Deelvervoer
Wat zijn de ambities van de gemeente op het gebied van deelvervoer voor inwoners
met een beperking?

Elektrisch rijden
Laadpalen worden op dit moment vaak op ontoegankelijke manieren geplaatst.
Neem op dat er toegankelijkheidseisen moeten komen voor (het plaatsen van)
laadpalen.

Zero-emissiezone
Wij maken ons grote zorgen over de aanscherping van de milieuzone per januari
2025. Door deze aanscherping zullen veel meer mensen met een
gehandicaptenparkeerkaart een auto hebben waar een uitzondering voor moet
worden aangevraagd.
Van de invoering van de scanauto weten we dat dit nog altijd voor problemen zorgt
voor mensen van buiten Arnhem. Omdat zij niet op de hoogte zijn van alle Arnhemse
regels. Doordat regels per gemeente zo verschillend zijn, ook voor milieuzones, is
het voor mensen onoverzichtelijk en worden ze onterecht beboet.
Vanaf juli 2024 zou een centraal loket moeten zijn opgericht waar mensen ontheffing
kunnen aanvragen voor alle aangesloten zero-emissie zones. Neem in elk geval als
voorwaarde op dat de aanscherping van de milieuzone pas in mag gaan wanneer
hier een goed werkend landelijk loket voor gerealiseerd is.

De ontheffing is op dit moment landelijk alleen geregeld voor mensen die een
aangepast (voor min. 500 euro) voertuig hebben. Nu zijn er mensen afhankelijk van
een auto (en hebben dus een gehandicaptenparkeerkaart) zonder dat hun auto is
aangepast. Met de aanscherping van de milieuzone neemt de kans toe dat hier
mensen bij zijn met een auto die niet meer in de milieuzone mag komen. Hoe wordt
dit opgelost?

5 Maximaal verblijven – parkeren
Wij willen hier benadrukken dat voor sommige mensen een eigen auto de enige
manier is waarop zij zich kunnen verplaatsen. Dat wil zeggen dat het noodzakelijk is
om zorg te dragen voor goede parkeervoorzieningen voor mensen met een
beperking.
Het is van belang dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor zowel bewoners als
bezoekers. Dat geldt voor de binnenstad, waar de gemeente veel plekken wil
schrappen, maar voor woonwijken en bij nieuwbouw wanneer daar de norm 0
parkeerplekken wordt.
Denk hierbij ook aan het parkeren door thuiszorgmedewerkers en mantelzorgers.

Wanneer de gemeente het parkeren op straat gaat beperken, zullen er meer
algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGP’s) nodig zijn. Het aantal AGP’s is de
afgelopen jaren juist afgenomen.
Daarbij komt dat mensen die geen aangepaste auto hebben, maar wel een
gehandicaptenparkeerkaart (GPK) nu nog (gratis) op alle plekken parkeren. Wanneer
de andere parkeerplekken verdwijnen zullen ook zij steeds meer zijn aangewezen op
AGP’s. Dat wil dus zeggen dat er een goed plan moet komen voor de groei van het
aantal AGP’s, zowel voor de binnenstad als de wijken.

Neem nu in het duurzaam mobiliteitsplan op dat toegankelijkheid voor mensen met
een beperking een randvoorwaarde is voor het op te stellen parkeerbeleid.

8 Monitoring
Neem hier op dat er ook wordt gemeten wat de genomen maatregelen betekenen
voor de mobiliteit van inwoners met een beperking. Wat verandert er in hun
verkeersdeelname?

Tot zover onze inbreng per onderdeel. We realiseren ons dat dit een heel uitgebreide
bijdrage is. Dat komt doordat het ook een veel uitgebreid en veel omvattend plan is.
We hebben geprobeerd zo concreet mogelijk aan te geven welke veranderingen en
aanvullingen er volgens ons nodig zijn, om te zorgen dat dit plan bijdraagt aan het
verbeteren van de positie van inwoners met beperking/ chronische ziekte. Wij willen
hier echt benadrukken, dat wanneer deze aanvullingen en aanpassingen niet gedaan
worden, de kans groot is dat zij bij beleid en planvorming worden vergeten en hun
situatie zal verslechteren.

Mochten er naar aanleiding van onze inbreng vragen zijn, of de behoefte aan
toelichting, dan gaan we graag in gesprek.