**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.