

Van: Info | APCG <info@apcg.nl>

Verzonden: woensdag 18 september 2024 14:34

Aan: Raadsleden Arnhem <raadsleden@arnhem.nl>; Fractievoolgers Arnhem <fractievoolgers@arnhem.nl>; griffie <griffie@arnhem.nl>

Onderwerp: aanvulling inspraakreactie Apcg bij Duurzaam Mobiliteitsplan

Beste raadsleden en fractievoolgers,

Voor de zomer deelden wij zowel tijdens het ronde tafelgesprek als met onze schriftelijke inbreng onze zorgpunten bij het Duurzaam Mobiliteitsplan.

Vanavond spreekt u opnieuw over dit plan en wij willen hier nogmaals aandacht voor vragen.

Een punt wat we er uit willen lichten is de focus op fietsen in het plan. Op dit moment is het voor mensen met een beperking niet vanzelfsprekend dat zij toegang tot een fiets hebben. Dit komt doordat er bij de aanleg van fietspaden geen of onvoldoende rekening wordt gehouden met toegankelijkheid. Maar ook omdat aangepaste fietsen zijn veel duurder dan 'reguliere' fietsen. En, het aanvragen van een fietsvoorziening via de WMO is lastig, zo niet onmogelijk door de manier waarop Arnhem daar uitvoer aan geeft. We geven hier graag wat voorbeelden om dit te illustreren.

Wanneer je een (ernstige) visuele beperking hebt, kun je niet zelfstandig fietsen. De manier om wel te kunnen fietsen is met een tandem. Alleen wordt dit gezien als een algemeen gebruikelijk vervoersmiddel en daarom niet of zelden via de WMO verstrekt. Terwijl de kosten voor een tandem niet vergelijkbaar zijn met de kosten van een stadsfiets.

Een ander voorbeeld, de handbike. Mensen die gebruik maken van een handbewogen rolstoel kunnen door het aankoppelen van een handbike hun rolstoel als fiets gebruiken. Echter, soms hebben mensen elektrische ondersteuning op hun handbewogen rolstoel nodig, bijvoorbeeld doordat ze onvoldoende spierkracht/energie hebben om deze helemaal handmatig te bedienen. In dat geval wordt er geen handbike via de WMO verstrekt, omdat iemand al een elektrische voorziening heeft. Terwijl iemand met een handbike heel andere afstanden kan overbruggen dan met alleen elektrische ondersteuning.

Zomaar een paar voorbeelden die laten zien hoe het huidige WMO beleid strijdig is met de ambitie om iedere Arnhem toegang te bieden tot fietsen.

Naast de zorgen die wij al eerder hebben aangekaart, willen we nog specifiek ingaan op een aantal zaken die wij recent over de zero emissiezones hebben gehoord.

Wij begrepen dat dit moment er geen uitzondering voor het aanvullende OV geregeld is. De uitvoerders hiervan, AVAN en Valys kunnen voor elk aangepast voertuig een uitzondering aanvragen, maar zij rijden ook met voertuigen die niet zijn aangepast. Wij hebben geen inzicht in hoeverre deze voertuigen op diesel rijden, maar de gemeente kan dit wel bij zowel AVAN als Valys nagaan.

Het kan natuurlijk niet zo zijn dat mensen die zijn aangewezen op het aanvullende OV niet meer in het centrum kunnen komen. Dus wij willen erg graag weten op welke manier deze toegang mogelijk blijft ook vanaf 1 januari 2025?

Daarnaast is de landelijke regeling voor uitzonderingen voor de zero emissie zones veel soberder dan de afspraken die we op dit moment in Arnhem hebben. Nu kan in Arnhem iedereen met een gehandicaptenparkeerkaart een uitzonding krijgen voor de milieuzone. Landelijk kan dat straks alleen nog voor mensen met een voertuig wat voor minimaal 500 euro is aangepast. Dat wil zeggen een achteruitgang in mobiliteit van mensen met een beperking in de Arnhemse situatie.

Mensen die door hun beperking afhankelijk zijn van de auto, hebben niet altijd een aangepaste auto en leven wel vaker in armoede. Dus de aanschaf van een nieuwe auto die wel aan de nieuwe regels voldoet behoort dan niet tot de mogelijkheden.

De landelijke afspraken voorzien niet in een oplossing hiervoor, in Arnhem hebben wij die tot nu toe wel. Hoe kijkt u als raad hier tegenaan?

Ik hoop dat u toegankelijkheid en inclusieve mobiliteit als uitgangspunten meeneemt bij de behandeling van het duurzaam mobiliteitsplan, want mobiliteit is pas werkelijk duurzaam wanneer iedereen volwaardig mee kan doen.

Mocht u naar aanleiding van onze reactie nog vragen hebben, neem dan vooral contact met ons op.

Met vriendelijke groet,

Marjolein van den Broek,

Voorzitter Arnhems platform chronisch zieken en gehandicapten (Apcg)



Inspraakreactie Apcg op Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

Via deze weg willen wij graag reageren op het Duurzaam Mobiliteitsplan van de gemeente Arnhem. In de inleiding lasen 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, driewiel fiets, 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 aanrijtiden 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 hoeft 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.