

Bestuursdienst



Afdeling Verkeer & Vervoer
Steller N. de Jong
Onderwerp Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 – 2022

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 81 11 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO11.2801705
Datum - 4 JUN 2012 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u de concept Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 - 2022. Het College van B&W is voornemens de Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 – 2022 op korte termijn vast te stellen. Het voorstel is dat burgers leges gaan betalen wanneer zij een gehandicaptenparkeerkaart of een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aanvragen. Verder is in de beleidsregels opgenomen dat gehandicapten voortaan net als alle andere burgers gaan betalen voor parkeren op straat (middels parkeerkaartjes of belparkeren) en dat in gebieden waarvoor de gemeente parkeervergunningen afgeeft, burgers met een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken ook voor zo'n vergunning betalen.

Het College van B&W stelt de gemeenteraad in de gelegenheid zijn wensen en bedenkingen ten aanzien van deze nota ter kennis van het college te brengen, alvorens het College van B&W de beleidsregels voor gehandicaptenparkeren vaststelt.

Aanleiding

Begin 2010 is de Parkeernota 'Parkeren in de stad – Duurzaam bereikbaar' 2010 – 2020 vastgesteld. De Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 – 2022 zijn hier een uitwerking van.

Beoogd inhoudelijk resultaat

In de Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2022 is het gemeentelijke parkeerbeleid ten aanzien van gehandicapten opgenomen. Grondslag van dit parkeerbeleid is om de schaarse parkeerruimte te verdelen onder alle doelgroepen, waarbij wij extra voorzieningen en mogelijkheden bieden als de deelname van gehandicapten aan het maatschappelijke verkeer onder druk komt te staan.

De Gemeente Groningen wil gehandicapten de mogelijkheid bieden deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer. Vaak zijn zij daarvoor afhankelijk van de auto. Andere vervoermiddelen, zoals de fiets, het openbaar vervoer en te voet zijn voor mensen met



een beperking immers niet altijd een alternatief. Ons gehandicaptenparkeer-beleid is dan ook gericht op het bieden van parkeerfaciliteiten aan gehandicapten.

Gehandicapten zijn echter niet de enigen die gebruik willen maken van de schaarse parkeercapaciteit. Wij willen de beschikbare parkeerruimte dan ook zo optimaal mogelijk verdelen tussen alle verschillende doelgroepen. Daarbij maken wij uiteraard afwegingen over het nut en de noodzaak om een bepaalde doelgroep de mogelijkheid te bieden ergens te parkeren.

Beoogd financieel resultaat

Het beleid is er op gericht om fysieke barrières weg te nemen. In tegenstelling tot onze beleidslijn tot nu toe zijn wij van mening dat gehandicapten voor deze voorzieningen moeten betalen.

De kosten voor het gehandicaptenparkeren gemeentebreed zijn 229.000 euro. We zijn voornemens de gehandicapten te laten betalen voor het straatparkeren door middel van parkeerkaartjes en parkeervergunningen. Het gehandicaptenparkeerbeleid is met een voorgestelde bijdrage voor de gehandicaptenparkeerkaart, de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken en het betalen voor parkeren op straat gemeentebreed niet geheel kostendekkend, omdat kostendekkendheid een te groot beslag legt op de gehandicapten. Met de voorgestelde maatregelen wordt het parkeerregime wel voor alle gebruikers gelijk getrokken,

Uitvoering geven aan het voorgestelde beleid betekent tevens dat wij volledig bijdragen aan de bezuinigingen waar we gemeentebreed voor staan, door middel van het vragen van een legesbijdrage á € 75,- voor de parkeerproducten voor gehandicapten. De legeskosten kunnen vanuit de bijzondere bijstand vergoed worden aan mensen met een minimum inkomen.

Overall resultaat

Met het gehandicaptenparkeerbeleid sluiten wij aan bij de principes die wij hanteren binnen de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo): mensen met een beperking moeten kunnen blijven deelnemen aan de samenleving. Kernbegrippen zijn eigen kracht en een informeel netwerk als basis; pas als dat niet lukt gebruik maken van collectieve in plaats van individuele voorzieningen. Deze kernbegrippen onderstrepen ook de veranderde werkwijze binnen de Wmo: van aanbodgericht naar vraaggericht; wat is, gegeven de persoonlijke situatie, de best passende voorziening?

Wij stellen beleid op om kaders te stellen, om duidelijk te maken hoe wij omgaan met een bepaald onderwerp. Dat geldt ook voor het gehandicaptenparkeerbeleid. Als wij constateren dat het beleid de deelname van gehandicapten aan het maatschappelijke verkeer belemmert, kunnen wij echter altijd besluiten om in bepaalde situaties maatwerk mogelijk te maken.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Wij hebben de officiële consultatie van de adviesraad voor het gehandicaptenbeleid meegenomen in de procedure.

De adviesraad heeft onder andere aangegeven het niet eens te zijn met het voorstel om te moeten gaan betalen voor parkeren op straat met parkeerkaartjes uit de automaat. Dit omdat het betalen met de parkeerautomaat zorgt voor extra fysieke belasting (toename van de loopafstand).

Wij blijven voornemens om gehandicapten te gaan laten betalen, omdat de mogelijkheden om te betalen met behulp van de mobiele telefoon goed zijn. Er zijn eenmalige en abonnementskosten verbonden aan de service van Parkline voor mobiel parkeren: € 10 eenmalig, € 2,50 per maand en € 0,15 (per gesprek of minuut).

De fysieke beperkingen zijn dan geen minpunt meer.

In ons antwoord aan de adviesraad (zie bijlage) hebben we puntsgewijs gereageerd op bovenstaande en de overige conclusies en adviezen van de adviesraad.

Vaak betreft het een nadere uitleg van onze werkwijze of toelichting op onze zienswijze.

Daar waar wij daar aanleiding toe zagen, hebben wij de Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 – 2022 aangepast.

In die gevallen hebben we dit expliciet aangegeven in de brief.

Realisering en evaluatie

Naast de in de nota opgenomen maatregelen voor 2012 tot en met 2014 evalueren wij het gehandicaptenparkeerbeleid halverwege zijn levensduur (2017). Uiteraard letten wij op eerdere signalen dat het gehandicaptenparkeerbeleid aanpassing behoeft.

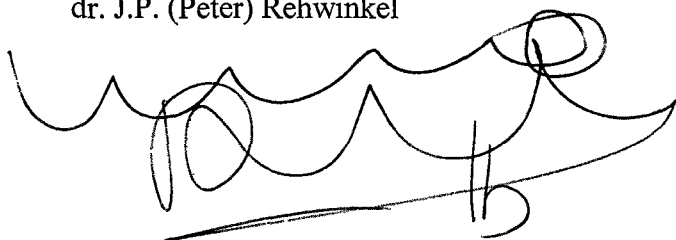
Tot slot

Wij nemen graag kennis van uw wensen en bedenkingen over de Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 – 2022 voor wij overgaan tot vaststelling. Het vaststellen van de nota staat gepland na behandeling door uw raad.

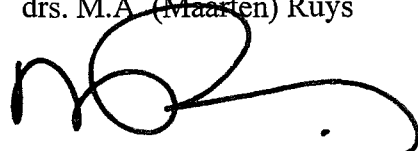
Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,
de burgemeester,

de secretaris,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



drs. M.A. (Maarten) Ruys



Gemeente Groningen

Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012- 2022

concept

Datum

14 mei 2012

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Gehandicaptenparkeerkaart	3
2.1	Visie	3
2.2	Aanvragen.....	3
2.2.1	Wetgeving	3
2.2.2	Geldigheidsduur.....	6
2.2.3	Verlenging	6
2.2.4	Duplicaat.....	6
2.2.5	Financiën	6
2.2.6	Handhaving.....	7
2.3	Gebruik	8
2.3.1	Wetgeving	8
2.3.2	Financiën	8
2.3.3	Handhaving.....	8
2.4	Intrekken	10
2.4.1	Wetgeving	10
2.4.2	Financiën.....	11
2.4.3	Handhaving.....	11
3	Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken	12
3.1	Visie	12
3.2	Aanvragen.....	12
3.2.1	Wettelijk kader.....	12
3.2.2	Criteria voor een gehandicaptenparkeerplaats bij het woonadres	13
3.2.3	Criteria voor een gehandicaptenparkeerplaats bij het werkadres	14
3.2.4	Geldigheidsduur	15
3.2.5	Financiën	15
3.3	Gebruik	16
3.3.1	Wetgeving	16
3.3.2	Criteria.....	16
3.3.3	Wijzigingen	16
3.3.4	Financiën	16
3.3.5	Handhaving.....	17
3.4	Opheffen.....	17
3.4.1	Wetgeving	17
3.4.2	Criteria.....	17
3.4.3	Financiën.....	17
3.4.4	Handhaving.....	17
4	Algemene gehandicaptenparkeerplaats	19
4.1	Visie	19
4.2	Aantal en ligging	19
4.2.1	Wetgeving	19

4.2.2	Criteria.....	20
4.3	Maatvoering	21
4.4	Financiën	21
4.5	Handhaving.....	21
5	Gehandicaptenuvoertuigen.....	22
5.1	Visie	22
5.2	Wettelijk kader	22
5.2.1	Gemotoriseerd gehandicaptenuvoertuig.....	22
5.2.2	Brommobiel.....	22
6	Aandachtspunten.....	24
6.1	Communicatie.....	24
6.1.1	Informatievoorziening	24
6.1.2	Communicatiecampagne	25
6.2	Eén loket.....	25
6.3	Mantelzorg	25
6.4	Bouwontwikkelingen	25
6.5	Evenementen.....	26
6.6	Toegankelijkheid binnenstad	26
7	Maatregelen	27
7.1	Korte termijn.....	27
7.2	Middellange termijn.....	27

1 Inleiding

In deze beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2022 is het gemeentelijke parkeerbeleid ten aanzien van gehandicapten opgenomen. Grondslag van dit parkeerbeleid is om de schaarse parkeerruimte te verdelen onder alle doelgroepen, waarbij wij extra voorzieningen en mogelijkheden bieden als de deelname van gehandicapten aan het maatschappelijke verkeer onder druk komt te staan.

Algemene visie

De gemeente Groningen wil gehandicapten de mogelijkheid bieden deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer. Vaak zijn zij daarvoor afhankelijk van de auto. Andere vervoermiddelen, zoals de fiets, het openbaar vervoer en “de benenwagen” zijn voor mensen met een beperking immers niet altijd een alternatief. Ons gehandicaptenparkeerbeleid is dan ook gericht op het bieden van parkeerfaciliteiten aan gehandicapten. Zij zijn echter niet de enigen die gebruik willen maken van de schaarse parkeercapaciteit. Wij willen de beschikbare parkeerruimte dan ook zo optimaal mogelijk verdelen tussen alle verschillende doelgroepen. Daarbij maken wij uiteraard afwegingen over het nut en de noodzaak om een bepaalde doelgroep de mogelijkheid te bieden ergens te parkeren

Met het gehandicaptenparkeerbeleid sluiten wij aan bij de principes die wij hanteren binnen de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo): mensen met een beperking moeten kunnen blijven deelnemen aan de samenleving. Kernbegrippen zijn eigen kracht en een informeel netwerk als basis; pas als dat niet lukt gebruik maken van collectieve in plaats van individuele voorzieningen. Deze kernbegrippen onderstrepen ook de veranderde werkwijze binnen de Wmo: van aanbodgericht naar vraaggericht; wat is, gegeven de persoonlijke situatie, de best passende voorziening?

Met het gehandicaptenparkeerbeleid willen wij gehandicapten de mogelijkheid bieden om mee te doen. Het beleid is er dan ook op gericht om fysieke barrières weg te nemen. In tegenstelling tot onze beleidslijn tot nu toe zijn wij van mening dat gehandicapten voor deze voorzieningen moeten betalen. Ook hier ligt een parallel met de Wmo: sinds 1 juli 2011 betalen inwoners van Groningen voor deze woon- en vervoersvoorzieningen een eigen bijdrage

Wij stellen beleid op om kaders te stellen, om duidelijk te maken hoe wij omgaan met een bepaald onderwerp. Dat geldt ook voor het gehandicaptenparkeerbeleid. Als wij constateren dat het beleid de deelname van gehandicapten aan het maatschappelijke verkeer belemmert, kunnen wij echter altijd besluiten om in bepaalde situaties maatwerk mogelijk te maken.

Leeswijzer

Deze beleidsregels Gehandicaptenparkeren zijn opgebouwd rond de verschillende parkeervoorzieningen voor gehandicapten. In hoofdstuk 2 gaan wij in op het beleid rondom de gehandicaptenparkeerkaart. Het beleid rondom de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is onderwerp van hoofdstuk 3, dat rondom de algemene

gehandicaptenparkeerplaats van hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 besteden we aandacht aan gehandicaptenvoertuigen. Overige aandachtspunten met betrekking tot het parkeren door gehandicapten bespreken we in hoofdstuk 6. De maatregelen die voortvloeien uit deze beleidsregels zijn tenslotte in hoofdstuk 7 opgenomen.

2 Gehandicaptenparkeerkaart

In dit hoofdstuk staat het beleid rondom de gehandicaptenparkeerkaart centraal. Daartoe is allereerst in paragraaf 2.1 onze visie opgenomen. Vervolgens komt het beleid aan bod, samenhangend met de verschillende fasen rondom de gehandicaptenparkeerkaart: het aanvragen (paragraaf 2.2), het gebruik (paragraaf 2.3) en het intrekken (paragraaf 2.4) van de gehandicaptenparkeerkaart

2.1 Visie

Een gehandicaptenparkeerkaart is bedoeld om gehandicapten de mogelijkheid te bieden algemene voorzieningen, zoals overheidsinstellingen, gezondheidszorginstellingen, publieke gebouwen en winkels, te bereiken. Een gehandicapte kan met een gehandicaptenparkeerkaart namelijk dicht bij de bestemming parkeren. Het beleid ten aanzien van de gehandicaptenparkeerkaart is hier dan ook op gericht, zonder ook de andere doelgroepen die gebruik willen maken van de schaarse parkeercapaciteit uit het oog te verliezen.

Een gemeente kan naast de Europese Gehandicaptenparkeerkaart ook een eigen gehandicaptenparkeerkaart uitgeven, bijvoorbeeld aan gehandicapten die niet aan de landelijke criteria voldoen (artikel 87, Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990). Deze gemeentelijke kaart is alleen in de eigen gemeente geldig. De gemeente Groningen maakt geen gebruik van deze mogelijkheid. Wij vinden dat de landelijke regelgeving, en daarmee de Europese Gehandicaptenparkeerkaart, voldoende mogelijkheden biedt om gehandicapten deel te laten nemen aan het maatschappelijke verkeer. Waar in de beleidsregels wordt gesproken over gehandicaptenparkeerkaart wordt dus de Europese Gehandicaptenparkeerkaart bedoeld.

2.2 Aanvragen

Het beleid met betrekking tot het aanvragen van een gehandicaptenparkeerkaart bespreken we aan de hand van de wetgeving gericht op het verstrekken van de kaart (paragraaf 2.2.1), de geldigheidsduur van de kaart (paragraaf 2.2.2), het, na afloop van de geldigheidsduur, verlengen van de kaart (paragraaf 2.2.3), het aanvragen van een duplicaat (paragraaf 2.2.4), financiën rondom de aanvraag (paragraaf 2.2.5) en handhaving rondom de aanvraag (paragraaf 2.2.6).

2.2.1 Wetgeving

De Regeling Gehandicaptenparkeerkaart¹ bevat de wettelijke regels voor het verstrekken van Europese Gehandicaptenparkeerkaarten. Deze regeling is gebaseerd op de Wegenverkeerswet (artikel 13, tweede lid),

¹ Regeling gehandicaptenparkeerkaart d.d. 2 juli 2001, laatstelijk gewijzigd d.d. 3 april 2008

het Besluit administratieve bepalingen (artikel 49 en 55) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (artikel 85 en 86). De gemeente kan geen eigen, aanvullende criteria stellen.

Er zijn drie verschillende type kaarten:

- de bestuurderskaart voor degene die zelf autorijdt,
- de passagierskaart voor degene die vervoerd moet worden,
- een kaart voor instellingen die zorg leveren volgens de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ).

Gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders

Bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen en van brommobielen komen in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerkaart als zij:

1. in de gemeentelijke basisadministratie ingeschreven staan;
2. in het bezit zijn van een geldig rijbewijs voor een personenauto of bromfiets;
3. ten gevolge van een aandoening of gebrek een aantoonbare loopbeperking van langdurige aard (tenminste 6 maanden) hebben, waardoor zij met de gebruikelijke loophulpmiddelen in redelijkheid niet in staat zijn zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter aan één stuk te voet te overbruggen;
4. en/of permanent rolstoelgebonden zijn;
5. en/of ten gevolge van een aandoening of gebrek aantoonbare ernstige beperkingen, anders dan loopbeperkingen, hebben

Een medisch advies moet duidelijk maken of een aanvrager aan een of meer criteria (3 tot met 5) voldoet. Dit geneeskundige onderzoek wordt verricht door een bevoegde keuringsinstantie. Wij verstrekken een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders als de aanvrager voldoet aan criterium 1, criterium 2 en criterium 3, 4 en/of 5

Het is niet vereist dat aanvragers van een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders ook beschikken over een eigen motorvoertuig op meer dan 2 wielen of een brommobiel. Zij kunnen immers ook gebruik maken van bijvoorbeeld een huurauto of deelauto.

Gehandicaptenparkeerkaart voor passagiers

Passagiers van motorvoertuigen op meer dan twee wielen en van brommobielen komen in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerkaart als zij

1. in de gemeentelijke basisadministratie ingeschreven staan;
2. voor het vervoer van deur tot deur continu afhankelijk zijn van de hulp van de bestuurder;
3. ten gevolge van een aandoening of gebrek een aantoonbare loopbeperking van langdurige aard (tenminste 6 maanden) hebben, waardoor zij met de gebruikelijke loophulpmiddelen in redelijkheid niet in staat zijn zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter aan één stuk te voet te overbruggen;
4. en/of permanent rolstoelgebonden zijn;
5. en/of ten gevolge van een aandoening of gebrek aantoonbare ernstige beperkingen, anders dan loopbeperkingen, hebben

Een medisch advies moet duidelijk maken of een aanvrager aan een of meer criteria (2 tot en met 5) voldoet. Dit geneeskundige onderzoek wordt verricht door een bevoegde keuringsinstantie. Wij verstrekken een gehandicaptenparkeerkaart voor passagiers als de aanvrager voldoet aan criterium 1, criterium 2 en criterium 3, 4 en/of 5.

Gehandicaptenparkeerkaart voor instellingen²

Instellingen waar gehandicapten verblijven, komen voor het vervoer van bewoners in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerkaart als deze bewoners:

1. ten gevolge van een aandoening of gebrek een aantoonbare loopbeperking van langdurige aard (tenminste 6 maanden) hebben, waardoor zij met de gebruikelijke loophulpmiddelen in redelijkheid niet in staat zijn zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter aan één stuk te voet te overbruggen en voor het vervoer van deur tot deur continu afhankelijk zijn van de hulp van de bestuurder;
2. en/of permanent rolstoelgebonden zijn;
3. en/of ten gevolge van een aandoening of gebrek aantoonbare ernstige beperkingen, anders dan loopbeperkingen, hebben.

Wij verstrekken een gehandicaptenparkeerkaart voor instellingen als een of meer bewoners van een instelling voldoen aan criterium 1, 2 en/of 3. Het gaat hierbij nadrukkelijk om instellingen die zijn toegelaten op grond van artikel 5, eerste lid van de Wet toelating zorginstellingen en die zorg verlenen als bedoeld in artikel 6 van de AWBZ. Dit zijn bijvoorbeeld instellingen voor gehandicapten en verzorgingstehuizen. Taxibedrijven, busbedrijven, vrijwilligers, Rode Kruis en dergelijke vallen hier niet onder. Zij kunnen wel gebruik maken van de gehandicaptenparkeerkaart van de instelling waarvoor zij vervoeren of van de gehandicaptenparkeerkaart van de passagier (niet zijnde een bestuurderskaart) die zij vervoeren.

Bij de aanvraag voor een gehandicaptenparkeerkaart dient de betreffende instelling onderbouwd aan te geven over hoeveel kaarten de instelling wenst te beschikken. Omdat de gehandicaptenparkeerkaart voor instellingen ook gebruikt mag worden voor individueel vervoer, kunnen dat meer kaarten zijn dan het aantal voertuigen dat de instelling tot haar beschikking heeft voor collectief vervoer. Wij verstrekken echter nooit meer kaarten dan het aantal bewoners dat voldoet aan criterium 1, 2 en/of 3.

² Waar mogelijk zijn de beleidsregels in de rest van dit hoofdstuk uniform beschreven voor elk type gehandicaptenparkeerkaart. De situatie rondom de kaart voor instellingen is echter in sommige gevallen dusdanig afwijkend dat bepaalde beleidsregels niet opgaan voor de gehandicaptenparkeerkaart voor instellingen. Omdat er nauwelijks gehandicaptenparkeerkaarten voor instellingen in omloop zijn (anno 2011 4 stuks), benoemen wij ten behoeve van de leesbaarheid van deze beleidsregels niet dat een bepaalde regel niet voor de kaart voor instellingen geldt. Ook benoemen wij niet welke regel dan wel geldt (over het algemeen is dit voldoende duidelijk), tenzij dit expliciet van belang is.

2.2.2 Geldigheidsduur

Een gehandicaptenparkeerkaart is op grond van artikel 51 BABW vijf jaar geldig vanaf de dag van afgifte. Wij beperken de geldigheidsduur als volgens de keuringsarts verwacht mag worden dat binnen deze termijn verbetering optreedt waardoor de aanvrager niet meer aan de gestelde criteria voldoet.

Naar aanleiding van het geneeskundige onderzoek adviseert de keuringsarts over de geldigheidsduur.

2.2.3 Verlenging

Een gehandicapte is zelf verantwoordelijk voor de tijdige verlenging van zijn of haar gehandicaptenparkeerkaart. Als service informeren wij gehandicapten een half jaar van tevoren over het verstrijken van de geldigheidsduur en de te volgen procedure.

De gemeente is bij de verlenging van een gehandicaptenparkeerkaart niet verplicht een geneeskundig onderzoek uit te voeren. Wanneer is te voorzien dat de gehandicapte ook in de toekomst blijft voldoen aan de criteria voor een gehandicaptenparkeerkaart, bijvoorbeeld in geval van een chronische handicap, neemt een keuringsarts dit in zijn adviesrapport op.

Bij een verlenging beoordeelt de keuringsarts op basis van het dossier of herkeuring wenselijk is. Daarbij weegt hij of zij ook mee of veranderingen in de medische wereld kunnen leiden tot een ander oordeel dan destijds is afgegeven. Bij deze beoordeling betreft de keuringsarts bijvoorbeeld ook eventuele gegevens uit het Wmo-dossier.

Wanneer een gehandicaptenparkeerkaart voor minder dan 5 jaar is afgegeven, volgt altijd een fysieke herkeuring. Een kortere geldigheidsduur duidt immers op de mogelijkheid dat verandering in de situatie is ontstaan.

2.2.4 Duplicaat

Een gehandicaptenparkeerkaart is persoonsgebonden en per aanvrager wordt slechts één kaart verstrekt. Alleen als een gehandicaptenparkeerkaart kwijtgeraakt, verloren of gestolen is, verstrekken wij een duplicaat. Hiervoor is wettelijk gezien geen proces-verbaal nodig. Wel laten wij de aanvrager een verklaring ondertekenen waarin de omstandigheden worden beschreven. Bij het verstrekken van een duplicaat wordt de geldigheidsduur niet aangepast; de oorspronkelijke vervaldatum blijft dus gehandhaafd. De kwijtgeraakte, verloren of gestolen kaart wordt tevens als ongeldig aangemerkt.

2.2.5 Financiën

De gemeente mag kosten in rekening brengen voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart. De gemeente mag zelf de hoogte van de leges bepalen, zolang deze maar niet hoger zijn dan de daadwerkelijke kosten. Ook de kosten voor de medische keuring mogen voor rekening van de aanvrager komen, gemeenten zijn daarin vrij.

Bij het verstrekken van een gehandicaptenparkeerkaart zijn er 3 momenten waarop leges gevraagd kunnen worden: bij de eerste verlening, bij verlenging en bij het verstrekken van een duplicaat.

Eerste verlening

In tegenstelling tot onze beleidslijn tot nu toe gaan gehandicapten leges betalen voor hun gehandicaptenparkeerkaart als zij deze voor de eerste keer aanvragen. Het tarief bedraagt € 75,-. De daadwerkelijke kosten zijn opgenomen in tabel 2.1 (prijspeil 2011). Wij hanteren derhalve geen kostendekkende leges voor het verlenen van de gehandicaptenparkeerkaart, maar zien de leges als een tegemoetkoming in de kosten.

onderdeel	kosten
Medische advieskosten	€ 105,68
Kaartkosten	€ 10,00
Parkeerschijf	€ 1,74
Parkeerfolder	€ 1,09
Administratiekosten (1,5 uren loket medewerker à € 63,-)	€ 94,50
Totaal	€ 213,01

Tabel 2.1: Kosten aanvraag gehandicaptenparkeerkaart (prijspeil 2011)

Daarnaast betalen gehandicapten een borg voor de gehandicaptenparkeerkaart, net als voor de andere parkeerproducten. Deze borg stimuleert het inleveren van de gehandicaptenparkeerkaart als deze niet meer geldig of niet meer nodig is.

Verlenging

Het verlengen van een gehandicaptenparkeerkaart kan zowel een administratieve afhandeling zijn als een beoordeling die overeenkomt met de eerste verlening. De kosten voor het verlengen kunnen dan ook flink uiteen lopen. Wij vinden het onwenselijk om hier onderscheid in te maken, en verlengen elke gehandicaptenparkeerkaart dan ook kosteloos.

Duplicaat

Het verstrekken van een duplicaat is een administratieve handeling. Wij brengen hier voor geen kosten in rekening. Wel moet de gehandicapte opnieuw borg betalen voor de gehandicaptenparkeerkaart.

2.2.6 Handhaving

Bij de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart moet minimaal één pasfoto worden ingeleverd. In de wet- en regelgeving is echter geen identificatieplicht opgenomen. De keurend arts kan bij twijfel de aanvrager verzoeken zich te legitimeren dan wel zijn twijfel melden aan de gemeente. Om discussies te voorkomen maakt identificatie standaard onderdeel uit van de werkwijze van de keuringsartsen. Deze taak wordt door de receptie van het Zorgloket uitgevoerd.

2.3 Gebruik

Het beleid met betrekking tot het gebruik van een gehandicaptenparkeerkaart bespreken we aan de hand van de wetgeving (paragraaf 2.3.1), financiën (paragraaf 2.3.2) en handhaving (paragraaf 2.3.3)

2.3.1 Wetgeving

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) bevat alle verkeersregels en verkeerstekens die in Nederland van toepassing zijn. Artikel 85 en 86 bevatten de bijzondere bepalingen ten behoeve van gehandicapten. Daarin worden een aantal verkeersregels niet of beperkt van toepassing verklaard voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen waarin een gehandicaptenparkeerkaart is aangebracht.

Concreet betekent dit dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart mogen parkeren:

- op een algemene gehandicaptenparkeerplaats;
- voor onbeperkte tijd in een parkeerschijfzone (ook buiten de vakken);
- met gebruik van een parkeerschijf en voor maximaal 3 uur:
 - o buiten de vakken in een woonerf;
 - o op plaatsen waar een parkeerverbod geldt,
 - o langs een gele onderbroken streep.

Deze verkeersregels gelden dus niet voor andere weggebruikers.

2.3.2 Financiën

Een gehandicaptenparkeerkaart geeft geen vrijstelling op het betalen van parkeergelden. Gemeenten zijn vrij om hier eigen beleid op te maken.

In tegenstelling tot onze beleidslijn tot nu toe gaan gehandicapten betalen voor straatparkeren, net als elke andere parkeerder. De gehandicapten moeten in het bezit zijn van een geldig parkeerbewijs (parkeerticket of parkeervergunning) wanneer zij parkeren binnen het gereguleerde gebied. Dit geldt niet alleen voor de reguliere gehandicaptenparkeerplaatsen, maar voor elk type parkeerplaats. Hierbij gelden de regels uit de gemeentelijke parkeerverordening.

2.3.3 Handhaving

Handhavers hebben verschillende mogelijkheden om te handhaven op het gebruik van de gehandicaptenparkeerkaart. Toch lopen zij ook tegen een paar onmogelijkheden aan.

Mogelijkheden

Misbruik van gehandicaptenparkeerkaarten kan niet worden beboet omdat in de wet de koppeling tussen de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart met de sanctiebepalingen in de Wegenverkeerswet ontbreekt. Een gehandicaptenparkeerkaart intrekken (zie paragraaf 2.4) is de enige mogelijke sanctie.

Wij beboeten uiteraard wel onterechte parkeerhandelingen, zoals het langer dan 3 uur parkeren op plaatsen waar een parkeerverbod geldt of het zonder gehandicaptenparkeerkaart parkeren op een algemene parkeerplaats voor gehandicapten.

De gemeente Groningen heeft de uitgifte van gehandicaptenparkeerkaarten onlangs gedigitaliseerd. De handhaving op het gebruik van de gehandicaptenparkeerkaart gebeurt echter nog handmatig, in tegenstelling tot de handhaving op de andere parkeerproducten. Handmatig is echter niet vast te stellen of een gehandicaptenparkeerkaart voor het verstrijken van de geldigheidstermijn ongeldig is verklaard. Daarom gaan we verkennen welke mogelijkheden er zijn om digitaal te handhaven op de geldigheid van gehandicaptenparkeerkaarten.

Omdat de gemeente alleen gegevens heeft over kaarten die door haar zelf zijn uitgegeven, gaan we tevens verkennen of en op welke wijze aansluiting bij het registratiesysteem voor gehandicaptenparkeerkaarten van het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) mogelijk is.³ Het SHPV heeft in samenwerking met de RDW dit registratiesysteem opgericht, omdat gehandicaptenparkeerkaarten regelmatig worden gestolen en vervolgens misbruikt. Aangesloten gemeenten kunnen op basis van het kaartnummer van de gehandicaptenparkeerkaart digitaal controleren of de betreffende kaart geldig of ongeldig is.

Onmogelijkheden

De gehandicaptenparkeerkaart is persoonsgebonden. Dit betekent dat de kaart in verschillende voertuigen mag worden gebruikt, maar dat de houder de gehandicaptenparkeerkaart niet door anderen mag laten gebruiken als het parkeren niet rechtstreeks verband houdt met het vervoer van de gehandicapte zelf. Op de gehandicaptenparkeerkaart is op de achterzijde een pasfoto van de houder aangebracht, wij kunnen hierop echter nauwelijks handhaven.

Bij een passagierskaart is de bestuurder van het motorvoertuig overigens verantwoordelijk voor het juiste gebruik en niet de passagier.

Aanvragers van een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders hoeven niet in het bezit te zijn van een voertuig. Dit betekent dat, in strijd met de gebruiksvoorschriften, de gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders gebruikt kan worden als passagierskaart. Dit oneigenlijke gebruik wordt in de hand gewerkt doordat de criteria voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart voor passagiers aanzienlijk strenger zijn dan voor bestuurders. Handhaving op dit oneigenlijke gebruik is echter nauwelijks mogelijk.

Extra informatie op de gehandicaptenparkeerkaart, bijvoorbeeld een of meerdere kentekens, zou misbruik kunnen tegen gaan. Op grond van de regelgeving mogen wij echter geen extra informatie, zoals een

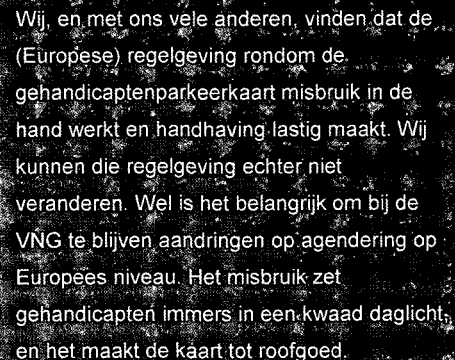
³ Het SHPV is primair gericht op de ondersteuning van gemeenten in de uitvoering van hun parkeerbeleid. Wij moeten verkennen in hoeverre wij alleen gebruik kunnen maken van het registratiesysteem voor gehandicaptenparkeerkaarten. Wij willen de mogelijkheden benutten om misbruik tegen te gaan, maar wegen tevens mee dat vooralsnog geen enkele gemeente uit de drie noordelijke provincies is aangesloten bij het SHPV.

kenteken, aanbrengen de eigenaar van een gehandicaptenparkeerkaart moet deze kaart in elk willekeurig voertuig kunnen gebruiken.

Tot slot

Het gebruik van de gehandicaptenparkeerkaart brengt dus enkele onmogelijkheden voor de handhaving met zich mee. Het is goed om ons hiervan bewust te zijn. Waar mogelijk pakken wij uiteraard de kansen om misbruik tegen te gaan. Daarbij kijken wij wel wat redelijkerwijs mogelijk en wenselijk is, zowel vanuit het perspectief van de gemeente als vanuit de gehandicapte zelf. Daarbij wegen wij mee dat wij inschatten

dat het vermeende misbruik niet dusdanig is dat de beschikbaarheid van parkeerruimte voor de gehandicapten of een van de andere doelgroepen onder druk komt te staan.



Wij, en met ons vele anderen, vinden dat de (Europese) regelgeving rondom de gehandicaptenparkeerkaart misbruik in de hand werkt en handhaving lastig maakt. Wij kunnen die regelgeving echter niet veranderen. Wel is het belangrijk om bij de VNG te blijven aandringen op agendering op Europees niveau. Het misbruik zet gehandicapten immers in een kwaad daglicht, en het maakt de kaart tot roofgoed.

2.4 Intrekken

Het beleid met betrekking tot het intrekken van een gehandicaptenparkeerkaart bespreken we aan de hand van de wetgeving (paragraaf 2.4.1), financiën (paragraaf 2.4.2) en handhaving (paragraaf 2.4.3).

2.4.1 Wetgeving

In artikel 53 van het BABW is geformuleerd wanneer de gehandicaptenparkeerkaart zijn geldigheid verliest. Dit betreft:

- het verstrijken van de geldigheidsduur;
- de afgifte van een nieuwe gehandicaptenparkeerkaart of een duplicaat gehandicaptenparkeerkaart;
- het onbevoegd aanbrengen van wijzigingen,
- het overlijden van de houder,
- ongeldigverklaring (zie toelichting hieronder).

Een kaart die zijn geldigheid heeft verloren, moet zo spoedig mogelijk worden ingeleverd (artikel 54 BABW). Overtreding hiervan is een strafbaar feit (artikel 59 BABW).

Ongeldigverklaring

In lid 2 en 3 van artikel 53 van het BABW zijn extra voorwaarden geformuleerd die het bevoegd gezag de mogelijkheid geven om een gehandicaptenparkeerkaart ongeldig te laten verklaren. Hiertoe zijn mogelijkheden indien de aanvrager onjuiste gegevens heeft verschaft en de kaart niet zou zijn afgegeven indien de onjuistheid van die gegevens ten tijde van de aanvraag bekend zou zijn geweest. Daarnaast is het mogelijk om de gehandicaptenparkeerkaart ongeldig te laten verklaren indien het gebruik van de gehandicaptenparkeerkaart geen verband houdt met het vervoer van de houder/passagier/instelling waaraan de vergunning is verstrekt.

2.4.2 Financiën

Aan het intrekken van de gehandicaptenparkeerkaart zijn voor de eigenaar van de kaart geen kosten verbonden

2.4.3 Handhaving

Wanneer de gemeente constateert dat een gehandicaptenparkeerkaart zijn geldigheid heeft verloren, stuurt de gemeente een schriftelijk verzoek aan de betreffende persoon om deze voor een bepaalde datum in te leveren bij de gemeente.⁴ Wanneer aan dit verzoek geen gehoor wordt gegeven, volgt schriftelijk een tweede verzoek, waarin wij tevens wijzen op de gevolgen van het niet inleveren, namelijk het opmaken van een proces-verbaal door de politie en het in beslag nemen van de kaart door de politie. Wanneer ook geen gehoor wordt gegeven aan dit tweede verzoek, vraagt de gemeente aan de politie om daadwerkelijk proces-verbaal op te maken en de gehandicaptenparkeerkaart in beslag te nemen.

⁴ De gemeente informeert gehandicapten een half jaar van te voren over het verstrijken van de geldigheidsduur en de te volgen procedure (zie paragraaf 2.2.3) In deze paragraaf wordt daarom alleen ingegaan op de handhaving in geval de gehandicaptenparkeerkaart zijn geldigheid heeft verloren oftewel handhaving gericht op het intrekken van de kaart

3 Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

In dit hoofdstuk staat het beleid rondom de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken centraal. Daartoe is allereerst in paragraaf 3.1 onze visie opgenomen. Vervolgens komt het beleid aan bod, samenhangend met de verschillende fasen rondom de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken: het aanvragen (paragraaf 3.2), het gebruik (paragraaf 3.3) en het opheffen (paragraaf 3.4) van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

3.1 Visie

Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is bedoeld om gehandicapten de mogelijkheid te bieden dicht bij de woning of het werkadres te parkeren. Het beleid ten aanzien van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is hier dan ook op gericht. Een zo optimaal mogelijke verdeling van de schaarse parkeerruimte onder de doelgroepen en een zo flexibel mogelijk te gebruiken parkeerareaal zijn daarbij wederom uitgangspunt.

Dit betekent dat de gemeente alleen een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aanlegt als de gehandicapte beperkt is in de mogelijkheden om de afstand tussen parkeerplaats en bestemming zelfstandig te overbruggen en de kans op een vrije parkeerplaats op beperkte afstand van de bestemming klein is, bijvoorbeeld doordat het druk is met parkeren op straat. Dit betekent ook dat aan een gehandicapte geen gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt toegewezen als hij kan beschikken over een eigen parkeerplaats, zoals een oprit.

Dit betekent echter niet dat wij op voorhand een maximum stellen aan het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken in een straat of een gebied. De parkeermogelijkheid voor gehandicapten prevaleert dan boven het minder flexibele gebruik van de beschikbare parkeerruimte voor anderen.

3.2 Aanvragen

Het beleid met betrekking tot het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bespreken we aan de hand van de wetgeving (paragraaf 3.2.1), de criteria voor het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bij het woonadres (paragraaf 3.2.2) en het werkadres (paragraaf 3.2.3), de geldigheidsduur (paragraaf 3.2.4) en de financiën (paragraaf 3.2.5).

3.2.1 Wettelijk kader

Er is geen wetgeving vanuit het Rijk ten aanzien van het toekennen van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Gemeenten zijn derhalve vrij in het bepalen van de criteria die worden gehanteerd.

Het aanwijzen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken gebeurt middels een Verkeersbesluit als bedoeld in artikel 12 van het BABW.

3.2.2 Criteria voor een gehandicaptenparkeerplaats bij het woonadres

Om in aanmerking te komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bij het woonadres moet:

1. de aanvrager ingeschreven staan in de gemeentelijke basisadministratie en woonachtig zijn op het adres waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd,
2. de aanvrager beschikken over een geldig (minimaal 6 maanden)⁵ rijbewijs;
3. de aanvrager beschikken over een geldige (minimaal 6 maanden)⁵ gehandicaptenparkeerkaart Bestuurder;⁶
4. (het leasecontract van) de auto waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd op naam van de aanvrager staan;
5. de aanvrager niet over eigen parkeergelegenheid kunnen beschikken (zie toelichting),
6. de parkeerdruk in de directe omgeving 85% of hoger zijn (zie toelichting)
7. de aanleg technisch mogelijk zijn (zie toelichting).

Het college kan, overeenkomstig artikel 3, lid 7 van de gemeentelijke parkeerverordening, een brede belangenafweging maken en afwijken van bovenstaande criteria als toepassing van de criteria leidt tot strijdigheid met het beoogde resultaat

Ad 5 – Eigen parkeergelegenheid

Wanneer een aanvrager over eigen parkeergelegenheid, zoals een oprit, kan beschikken, kennen wij een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken niet toe. Men wordt dan geacht om op eigen terrein te parkeren. Uit de 'berekenningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen met garage en/of oprit' uit de vigerende beleidsregels voor parkeernormen is af te leiden wat wij als eigen parkeergelegenheid beschouwen.

- een oprit;
- een garage met een oprit;
- een gereserveerde parkeerplaats op eigen erf,
- een losse garagebox.⁷

Een garage zonder oprit die bij de woning is gelegen, beschouwen wij dus niet als eigen parkeergelegenheid. Aanvullend op deze opsomming beschouwen wij ook een voor de aanvrager toegankelijk privéparkeerterrein, bijvoorbeeld achter een flat, als eigen parkeergelegenheid.

⁵ Hiermee voorkomen we dat de gehandicaptenparkeerplaats binnen een half jaar moet worden opgeheven omdat de aanvrager niet meer aan een van de gestelde criteria voldoet

⁶ Daarmee is gewaarborgd dat een arts heeft verklaard dat aanvrager een loopbeperking met een permanent of progressief karakter heeft, waarbij de aanvrager zonder hulp van anderen en met de gebruikelijke loophulpmiddelen niet in staat is een afstand van meer dan 100 meter aan een stuk te voet te overbruggen.

⁷ Dit is een, los van de woning, gehuurde of gekochte garagebox. Uiteraard geldt dat deze garagebox alleen als eigen parkeergelegenheid wordt beschouwd als deze binnen een afstand van 100 meter van de woning ligt

Ad 6 – Hoge parkeerdruk

De aanvrager moet zijn auto nabij de woning, oftewel binnen 100 meter, kunnen parkeren. Wanneer de parkeerdruk laag is, zal men redelijkerwijs altijd een vrije parkeerplaats binnen deze afstand kunnen vinden. Het aanleggen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is dan niet nodig. Als de parkeerdruk hoger dan of gelijk aan 85% is, kan het vinden van een vrije parkeerplaats lastig worden. De aanvrager loopt dan het risico om verder te moeten lopen voor een parkeerplaats dan de maximale afstand die hij/zij zelfstandig te voet en aan een stuk kan afleggen. Daarom hanteren wij het uitgangspunt dat een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken alleen wordt toegekend als de parkeerdruk binnen een straal van 70 meter⁸ rondom de woning hoger dan of gelijk aan 85% is. Om de hoogte van de parkeerdruk te bepalen maken wij gebruik van de parkeertellingen die structureel worden uitgevoerd.

Ad 7 – Technisch mogelijk

Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt afgewezen als:

1. daarvoor binnen een straal van 70 meter van de woning een nieuwe parkeerplaats aangelegd moet worden en dit technisch niet mogelijk is,
2. als de verkeersveiligheid in het geding komt;
3. als het doelmatig gebruik van de weg in het geding komt, bijvoorbeeld als de rijbaan niet meer voldoet aan de maatvoeringseisen of als de doorstroming van het verkeer wordt belemmerd.

3.2.3 Criteria voor een gehandicaptenparkeerplaats bij het werkadres

Om in aanmerking te komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bij het werkadres moet:

1. de werknemer voor wie de plaats wordt aangevraagd, in dienst zijn bij het bedrijf dat de aanvraag doet;
2. het bedrijf dat de aanvraag doet, ingeschreven zijn bij de Kamer van Koophandel (KvK) en, blijkens een uittreksel van de KvK, gevestigd zijn op het adres waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd;
3. de werknemer beschikken over een geldig (minimaal 6 maanden) rijbewijs,
4. de werknemer beschikken over een geldige (minimaal 6 maanden) gehandicaptenparkeerkaart Bestuurder;
5. (het leasecontract van) de auto waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd op naam van de werknemer staan,
6. de vestiging van het bedrijf dat de aanvraag doet niet over eigen parkeergelegenheid kunnen beschikken (zie toelichting in paragraaf 3.2.2),
7. de parkeerdruk in de directe omgeving 85% of hoger zijn (zie toelichting in paragraaf 3.2.2)
8. de aanleg technisch mogelijk zijn (zie toelichting in paragraaf 3.2.2).

De werkgever vraagt de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan.

⁸ Een loopafstand van 100 meter blijkt over het algemeen overeen te komen met een straal van 70 meter.

Een onderbord geeft het tijdvenster aan waarbinnen de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken beschikbaar is voor de werknemer. Buiten deze tijden kan iedereen op deze parkeerplaats parkeren.

Het college kan, overeenkomstig artikel 3, lid 7 van de gemeentelijke parkeerverordening, een brede belangenafweging maken en afwijken van bovenstaande criteria als toepassing van de criteria leidt tot strijdigheid met het beoogde resultaat.

3.2.4 Geldigheidsduur

Wij wijzen een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken toe voor de periode dat de gehandicaptenparkeerkaart van de aanvrager nog geldig is. Wanneer de geldigheidsduur van de gehandicaptenparkeerkaart wordt verlengd, verlengen wij automatisch de geldigheidsduur van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Dit betekent ook dat wanneer een gehandicaptenparkeerkaart wordt ingetrokken, de geldigheid van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken vervalt.

3.2.5 Financiën

Op grond van artikel 29 van het BABW mag een gemeente de kosten die voortvloeien uit de plaatsing van een verkeersbord waarmee een gehandicaptenparkeerplaats wordt aangegeven (E6) in rekening bij degene ten behoeve van wie het bord is geplaatst.

In tegenstelling tot onze beleidslijn tot nu toe gaan gehandicapten betalen voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Het tarief van de leges bedraagt € 75,-.

De daadwerkelijke kosten zijn opgenomen in tabel 3 2 (prijsspeil 2011). Wij hanteren derhalve geen kostendeckende leges voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, maar zien de leges als tegemoetkoming in de kosten.

onderdeel	kosten
Vooronderzoek	€ 36,18
Aanleggen plaats	€ 1,74
Parkeerfolder	€ 1,09
Administratiekosten (1,5 uren loket medewerker à € 63,-)	€ 94,50
Totaal	€ 133,51

Tabel 3.1: Kosten aanvraag gehandicaptenparkeerplaats op kenteken (prijsspeil 2011)

Het verlengen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is een kleine administratieve handeling en is kosteloos.

Aanvragers van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken met een inkomen tot maximaal 120% van de geldende bijstandsnorm, kunnen voor de kosten van de parkeerplaats een aanvraag "bijzondere bijstand" indienen.

3.3 Gebruik

Het beleid met betrekking tot het gebruik van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bespreken we aan de hand van de wetgeving (paragraaf 3.3 1), de criteria die de gemeente stelt (paragraaf 3.3 2), de wijzigingen die kunnen optreden tijdens het gebruik (paragraaf 3 3.3), de financiën (paragraaf 3 3.4) en de handhaving (paragraaf 3.3.5).

3.3.1 Wetgeving

Er bestaat geen wetgeving ten aanzien van het gebruik van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

3.3.2 Criteria

Op een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken mag alleen een voertuig met het betreffende kenteken geparkeerd worden. In gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, moet tevens een geldige parkeervergunning in het voertuig zijn geplaatst. In gebieden waar per adres 1 parkeervergunning wordt uitgegeven, geldt deze parkeervergunning dus meteen als de enige parkeervergunning voor het betreffende adres. Beschikt het huishouden bij de aanvraag van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken al over een parkeervergunning voor een ander voertuig, dan wordt deze ingetrokken.

Als een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd in een gebied waar een wachtlijst voor parkeervergunningen bestaat en het betreffende huishouden beschikt nog niet over een parkeervergunning, dan wijzen wij de parkeerplaats en de vergunning toch toe. Het belang om de gehandicapte tegemoet te komen in zijn of haar behoefte prevaleert in dat geval.

3.3.3 Wijzigingen

Wijzigingen in de omstandigheden leiden over het algemeen tot opheffing van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken (zie paragraaf 3 4). Wanneer een gehandicapte verhuist of wanneer het bedrijf waar de gehandicapte werkt verhuist, moet voor het nieuwe adres een nieuwe aanvraag worden ingediend. De enige situatie die niet leidt tot het opheffen van de parkeerplaats is wanneer de gehandicapte een nieuw voertuig aanschafft. De gehandicapte moet het nieuwe kenteken doorgeven, waarna op de parkeerplaats een nieuw onderbord wordt geplaatst.

3.3.4 Financiën

Aan het gebruik van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken zijn voor de houder geen kosten verbonden. Ook het plaatsen van een nieuw onderbord vanwege een kentekenwijziging is kosteloos. Alleen als de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in gereguleerd gebied is gelegen, maakt de houder kosten voor de parkeervergunning.

3.3.5 Handhaving

De handhaving op het gebruik van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken betreft de overeenkomst tussen het kenteken van het geparkeerde voertuig en het onderbord en, indien van toepassing, het beschikken over een geldige parkeervergunning.

Als op een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken een voertuig met een afwijkend kenteken geparkeerd staat, gaan wij direct over tot het in gang zetten van het wegslepen van het betreffende voertuig

3.4 Opheffen

Het beleid met betrekking tot het opheffen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bespreken we aan de hand van de wetgeving (paragraaf 3.4.1), de criteria die de gemeente stelt (paragraaf 3.4.2), de financiën (paragraaf 3.4.3) en de handhaving (paragraaf 3.4.4).

3.4.1 Wetgeving

Het opheffen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken gebeurt middels een Verkeersbesluit als bedoeld in artikel 12 van het BABW. De wetgeving benoemt geen gronden voor het opheffen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

3.4.2 Criteria

Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt opgeheven als een of meer van de volgende situaties van toepassing zijn:

- de houder van de parkeerplaats verhuist;
- het bedrijf dat de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken heeft aangevraagd, verhuist;
- de houder is niet meer in dienst bij het bedrijf dat de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken heeft aangevraagd;
- de houder van de parkeerplaats komt te overlijden;
- de houder heeft geen geldig rijbewijs meer,
- de houder heeft geen gehandicaptenparkeerkaart Bestuurder meer;
- de houder heeft geen voertuig meer op zijn naam staan

3.4.3 Financiën

Aan het opheffen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken zijn voor de houder geen kosten verbonden

3.4.4 Handhaving

De gehandicapte, de familie van de gehandicapte of het bedrijf waar de gehandicapte werkzaam is, is verantwoordelijk om aan te geven dat de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken kan worden opgeheven. Een periodieke check tussen de gegevens uit de gemeentelijke basisadministratie en de

gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken brengt tevens een aantal situaties waarbij de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken moet worden opgeheven, zoals een verhuizing of overlijden, aan het licht.

4 Algemene gehandicaptenparkeerplaats

In dit hoofdstuk staat het beleid rondom de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen centraal. Daartoe is allereerst in paragraaf 4.1 onze visie opgenomen. Vervolgens gaan we in op het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en hun ligging (paragraaf 4.2) en de maatvoering (paragraaf 4.3). De financiën (paragraaf 4.4) en de handhaving (paragraaf 4.5) komen vervolgens aan bod.

4.1 Visie

Een algemene gehandicaptenparkeerplaats is bestemd voor het parkeren van voertuigen met een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders, passagiers of instellingen. Om gehandicapten te laten deelnemen aan het maatschappelijk verkeer moeten verspreid over de hele stad voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn. Extra aandacht vragen specifieke bestemmingen, zoals de binnenstad, winkelvoorzieningen, dynamo's (station, stadion), publieke voorzieningen en zorgvoorzieningen. Ook buiten het gereguleerde gebied moeten algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen.

Naast het bieden van voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is het ook belangrijk dat deze parkeerplaatsen goed bruikbaar zijn. Dit betekent niet alleen dat de maatvoering ruimer moet zijn dan van reguliere parkeerplaatsen, maar ook dat het mogelijk moet zijn om uit te stappen, aan beide zijden en de achterkant van het voertuig, met of zonder rolstoel, et cetera.

Gehandicapten zijn zelf de beste ervaringsdeskundigen. Wij nemen signalen vanuit de doelgroep dan ook ter harte. Daar waar de parkeerruimte schaars is, wegen wij het nut en de noodzaak om een bepaalde doelgroep de mogelijkheid te bieden hier te parkeren af. Uitgangspunt blijft een zo optimaal mogelijke verdeling van de beschikbare parkeerruimte tussen alle verschillende doelgroepen.

4.2 Aantal en ligging

Het beleid met betrekking tot het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en hun ligging bespreken we aan de hand van de wetgeving (paragraaf 4.2.1) en de criteria die de gemeente stelt (paragraaf 4.2.2).

4.2.1 Wetgeving

Er is geen wetgeving ten aanzien van het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Gemeenten zijn derhalve vrij in het bepalen van de criteria die worden gehanteerd.

Het aanwijzen van een algemene gehandicaptenparkeerplaats gebeurt middels een Verkeersbesluit als bedoeld in artikel 12 van het BABW. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen dienen aangeduid te worden met een wegmarkering en een bord (E6).

4.2.2 Criteria

De criteria betrekking tot het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en hun ligging splitsen we uit naar algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op straat en in parkeervoorzieningen

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op straat

Een richtlijn van het CROW geeft aan dat bij publieke voorzieningen zoals een bibliotheek of een gemeentehuis 5% van het parkeeraanbod moet bestaan uit algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Naast ruimere afmetingen mogen ze maximaal op 100 meter afstand liggen tot de ingang van het gebouw. Bij gebouwen die voor gehandicapten toegankelijk moeten zijn, zoals ziekenhuizen, is deze afstand idealiter minder dan 50 meter.

De gemeente Groningen voldoet momenteel niet aan deze CROW-richtlijn. Dit levert echter geen knelpunten op: zowel van gehandicapten zelf als van handhavers krijgen wij signalen dat er momenteel voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Wij hanteren dan ook de pragmatische insteek dat vraagvolgend voorzien wordt in algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit betekent dat als op een locatie de beschikbaarheid van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen onder druk staat, wordt voorzien in meer gehandicaptenparkeerplaatsen als dit de zo optimaal mogelijke verdeling van de schaarse parkeerruimte onder de verschillende doelgroepen niet ondermijnt. Wij hanteren dus geen criterium voor het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op straat en hun ligging.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in parkeervoorzieningen

In de NEN 2443⁹ staat de aanbeveling om 1% van de openbare parkeerplaatsen in een parkeervoorziening uit te voeren als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1 parkeervak. De NEN 2443 verwijst ook naar de NEN 1814¹⁰, die eisen geeft voor de toegankelijkheid met bijvoorbeeld een rolstoel of een taststok. Aandachtspunten voor de toegankelijkheid zijn bijvoorbeeld de plaatsing van bedieningselementen en de aanwezigheid van een lift. De NEN 1814 stelt dat minimaal 2% van de totale parkeercapaciteit als algemene gehandicaptenparkeerplaats moet zijn uitgevoerd. Ook het CROW hanteert de richtlijn van 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats op 50 reguliere parkeerplaatsen (oftewel 2%) op parkeerterreinen en in parkeergarages

De gemeente Groningen houdt de NEN 2443 als uitgangspunt aan, tenzij in de nabijheid een voorziening aanwezig is waar veel gehandicapten te verwachten zijn. In de praktijk blijkt dat minimaal 2% van het parkeerareaal uitvoeren als gehandicaptenparkeerplaats veel is, omdat gehandicapten over het algemeen de voorkeur geven aan parkeren op straat.

⁹ Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages

¹⁰ Toegankelijkheid van buitenruimten, gebouwen en woningen

4.3 Maatvoering

Voor de maatvoering van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen sluiten wij aan bij de NEN 2443 Dit betekent dat een algemene gehandicaptenparkeerplaats minimaal 3,5 bij 5 meter is in geval van haaks parkeren. Dit type parkeerplaats heeft ook de voorkeur boven een langsparkeerplaats vanwege het gebruiksgemak voor gehandicapten.

De maatvoering van een algemene gehandicaptenparkeerplaats is erop gericht dat gehandicapten vanuit de auto kunnen overstappen in een rolstoel. Gehandicapten die bijvoorbeeld gebruik maken van een rollator kunnen vaak prima gebruik maken van reguliere parkeerplaatsen. De rollator zelf komt meestal uit de achterbak.

Aanvullend op de wetgeving stelt de gemeente Groningen geen criteria op.

4.4 Financiën

Een gehandicaptenparkeerkaart geeft geen vrijstelling op het betalen van parkeergelden. Gemeenten zijn vrij om hier eigen beleid op te maken.

In tegenstelling tot onze beleidslijn tot nu toe moeten gehandicapten, net als elke andere parkeerder, in het bezit zijn van een geldig parkeerbewijs (parkeerticket of parkeervergunning) wanneer zij parkeren op een algemene gehandicaptenparkeerplaats binnen het gereguleerde gebied. Hierbij gelden de regels uit de gemeentelijke parkeerverordening

4.5 Handhaving

De handhaving op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen betreft de aanwezigheid van een (geldige) gehandicaptenparkeerkaart en, indien van toepassing, een geldig parkeerbewijs (een parkeervergunning of een parkeerticket).

Als op een algemene gehandicaptenparkeerplaats een voertuig zonder gehandicaptenparkeerkaart staat en er in de directe omgeving geen vrije algemene gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn, gaat de handhaving direct over tot het in gang zetten van het wegslepen van het betreffende voertuig. Dit komt zeer sporadisch voor.

5 Gehandicaptenvoertuigen

In dit hoofdstuk staan de gehandicaptenvoertuigen centraal. Daartoe is allereerst in paragraaf 5.1 onze visie opgenomen. Vervolgens gaan we in op het wettelijk kader met betrekking tot deze voertuigen (paragraaf 5.2).

5.1 Visie

Gehandicapten kunnen aangepaste voertuigen, zogenaamde gehandicaptenvoertuigen, gebruiken om deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer. In de wetgeving zijn regels ten aanzien van deze voertuigen opgenomen. Afgezien van deze regels formuleren we geen aanvullend beleid, omdat de wetgeving voldoet en de praktijk hier niet om vraagt.

5.2 Wettelijk kader

In de volksmond worden brommobielen en gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen aangeduid als gehandicaptenvoertuigen. Voor de Verkeerswet zijn het twee verschillende voertuigen met elk eigen regels voor het deelnemen aan het wegverkeer

5.2.1 *Gemotoriseerd gehandicaptenvoertuig*

Gehandicaptenvoertuigen mogen niet breder zijn dan 1,1 meter, niet langer dan 3,5 meter en niet hoger dan 2,0 meter. Voorbeelden zijn elektrische rolstoelen, scootmobielen en gesloten gehandicaptenvoertuigen (zoals de Canta).

Een gehandicaptenvoertuig mag zich overal in het verkeer begeven waar een voetganger dat mag:

- op de stoep en in de voetgangerspassage van het winkelcentrum (qua rechtspositie gelijkgesteld aan de voetganger);
- op het fietspad (qua rechtspositie gelijkgesteld aan de fietser);
- op de rijbaan (qua rechtspositie gelijkgesteld aan de bromfietser), binnen en buiten de bebouwde kom, met uitzondering van autowegen en snelwegen

Parkeren is overal mogelijk daar waar een voetganger toegang heeft.

5.2.2 *Brommobiel*

Voor het besturen van een brommobiel is een bromfietserijbewijs nodig, de bestuurder moet minimaal 16 jaar zijn. Daarnaast moet de brommobiel over een kentekenbewijs en kentekenplaat beschikken.

Een brommobiel is in de Europese wetgeving een bromfietser met een gesloten carrosserie waarvan het gewicht minder is dan 350 kg en die een snelheid van 45 km per uur kan halen. Vanwege de breedte mag een brommobiel alleen op de rijbaan rijden (dus niet op het fietspad, de stoep of een weg die verboden is voor

tractoren die 45 km/uur rijden) met uitzondering van autowegen en snelwegen. Parkeren met een brommobiel is alleen toegestaan op plaatsen waar ook reguliere motorvoertuigen mogen parkeren.

Voor een brommobiel gelden wettelijk gezien dus dezelfde parkeerregels als voor reguliere motorvoertuigen. Dit geldt voor alle auto's die zijn aangepast voor het vervoer van gehandicapten. Voor deze voertuigen voeren we derhalve geen apart beleid.

6 Aandachtspunten

In dit hoofdstuk bespreken we een aantal aandachtspunten met betrekking tot het parkeren door gehandicapten

6.1 Communicatie

Het aandachtspunt communicatie valt uiteen in drie onderwerpen informatievoorziening op de gemeentelijke website (paragraaf 6.1.1) en het opzetten van communicatiecampagne rondom de veranderingen in het gehandicaptenparkeerbeleid (paragraaf 6.1 2).

6.1.1 Informatievoorziening

Ons streefbeeld is dat de gemeentelijke website de volgende informatie bevat over het gehandicaptenparkeerbeleid:

- het aanvragen van een gehandicaptenparkeerkaart;
- het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken;
- het parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart;
- een kaartje met de locaties van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen;
- Informatie over het parkeren in de parkeergarages, waar ook algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn, ontbreekt

De informatie op internet passen wij op basis van deze beleidsregels aan. Ook vullen wij ontbrekende informatie aan. De informatie over het gehandicaptenparkeerbeleid is nu gericht op het parkeren van de auto in de stad. Informatie over bijvoorbeeld parkeren op een van de P+R-terreinen, waar ook algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn ingericht, en doorreizen met de citybus wordt niet gegeven. Voor sommige gehandicapten kan dit echter een prima alternatief zijn.

Gehandicapten worden nu ook nog niet gewezen op alternatieven voor de auto. Zo is het openbaar vervoer in Groningen recent toegankelijk gemaakt voor mindervaliden. Ook hiervoor geldt dat dit niet voor iedereen, maar voor sommigen goed is om te weten.

Daarnaast gaan wij in samenspraak met de doelgroep bespreken aan welke aanvullende informatievoorziening behoefte is. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het verstrekken van informatiefolders op nader te bepalen locaties of de mogelijkheid om via internet een gehandicaptenparkeerkaart of gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan te vragen.

6.1.2 Communicatiecampagne

Deze beleidsregels Gehandicaptenparkeren leiden tot enkele wezenlijke veranderingen in de beleidslijn die tot nu toe gevoerd is: gehandicapten gaan betalen voor de parkeerproducten (gehandicaptenparkeerkaart en gehandicaptenparkeerplaats op kenteken) en moeten, wanneer zij parkeren binnen het gereguleerde gebied, beschikken over een geldig parkeerticket of geldige parkeervergunning

Wij zullen de gehandicapten, zowel inwoners uit Groningen als bezoekers van buiten de stad, wijzen op deze veranderingen middels een grootschalige communicatiecampagne.

6.2 Eén loket

Bij het gehandicaptenparkeerbeleid, en dan met name bij het proces rond het uitgeven van gehandicaptenparkeerkaarten, zijn twee gemeentelijke diensten betrokken, het Parkeerbedrijf (ROEZ) en het Zorgloket (HVD). Voor een gehandicapte kan het verwarrend zijn om de gehandicaptenparkeerkaart aan te vragen en op te halen bij het Parkeerbedrijf en tussendoor naar het Zorgloket te moeten voor de keuring. Beide diensten gaan daarom bespreken hoe de werkwijze vereenvoudigd kan worden. Idealiter ervaart de gehandicapten als het ware één loket. Dat betekent dat het in feite niet uitmaakt of de gehandicapte zich richt tot het Parkeerbedrijf vanuit een aanvraag voor een ander parkeerproduct, zoals een parkeervergunning, of tot het Zorgloket vanuit een aanvraag voor een andere Wmo-voorziening.

6.3 Mantelzorg

Mantelzorg is langdurige en niet-betaalde zorg voor chronisch zieken, gehandicapten en zorgbehoevenden door naasten (familie, vrienden, kennissen). Door mantelzorgers wordt het beroep van hulpbehoevenden op algemene voorzieningen beperkt of uitgesteld.

Gehandicapten hebben aangegeven behoefte te hebben aan een regeling om mantelzorgers financieel te ontlasten van parkeerkosten. Een dergelijke regeling speelt echter niet alleen op het vlak van gehandicapten. In deze beleidsregels hebben wij daarom geen regeling voor mantelzorgers uitgewerkt. Het Zorgloket gaat een onderzoek doen naar het nut en de noodzaak, mede in relatie tot de financiële haalbaarheid, als ware het een Wmo-voorziening.

6.4 Bouwontwikkelingen

Bij (nieuw)bouwontwikkelingen geven parkeernormen aan hoeveel parkeerplaatsen bij de ontwikkeling gerealiseerd moeten worden. Daarbij gelden geen richtlijnen voor het type parkeerplaats. Bij sommige ontwikkelingen, zoals zorginstellingen, zou een deel van het parkeeraanbod als algemene gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd moeten worden. Wij vinden het echter onwenselijk om voor deze zeer specifieke situaties harde criteria op te stellen, omdat het in de praktijk niet nodig blijkt te zijn om dit af te

dwingen en omdat het onwenselijk is meer inflexibiliteit in de beleidsregels rondom parkeren bij (nieuw)bouwontwikkelingen aan te brengen.

Indien relevant wegen wij de richtlijnen met betrekking tot algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (aantal, ligging en maatvoering), zoals genoemd in paragraaf 4.2.2, wel mee in de parkeertoets over een (nieuw)bouwontwikkeling.

6.5 Evenementen

Bij evenementen is het essentieel om voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar te stellen. Juist dan is het extra belangrijk om gehandicapten deel te laten nemen aan het maatschappelijke verkeer. Zo worden tijdens voetbalwedstrijden in de Euroborg in de parkeergarage tijdelijk meer parkeerplaatsen gereserveerd voor gehandicapten met verplaatsbare bordjes.

Bij de aanvraag van een evenementenvergunning wordt nu al aandacht besteed aan de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en parkeren in algemene zin. Wij gaan de mogelijkheden verkennen om in de toelichting op de evenementenvergunning ook aandacht te vragen voor de manier waarop het parkeren voor gehandicapten is geregeld.

6.6 Toegankelijkheid binnenstad

De binnenstad van Groningen wordt steeds autolouwer: buiten de venstertijden is een deel van de binnenstad steeds minder toegankelijk met de auto. Voor gehandicapten betekent dit dat zij soms ver van hun bestemming moeten parkeren. Zeker op het moment dat de binnenstad fysiek wordt afgesloten met pollers (zakpalen) is de toegankelijkheid voor gehandicapten een aandachtspunt. Voorafgaand aan dat moment gaan wij dan ook verkennen welke mogelijkheden er dan zijn om de binnenstad autoluw te houden zonder de toegankelijkheid voor gehandicapten onder druk te zetten.

7 Maatregelen

De maatregelen die voortvloeien uit deze beleidsregels kunnen worden opgesplitst naar maatregelen die op korte termijn moeten worden opgepakt en maatregelen die op middellange termijn kunnen worden opgepakt

7.1 Korte termijn

De maatregelen die op korte termijn (in 2012) moeten worden opgepakt, zijn overwegend de maatregelen die voortvloeien uit de wijzigingen in de het gehandicaptenparkeerbeleid. In onderstaand overzicht zijn ze, onderverdeeld naar onderwerp, opgenomen

maatregel	verantwoordelijke
Gehandicaptenparkeerkaart	
- geneeskundig onderzoek: identificatie van gehandicapte	Zorgloket (receptie)
- geneeskundig onderzoek: standaard in advies uitspraak doen over geldigheidsduur kaart	Zorgloket (keuringsarts)
- geneeskundig onderzoek: standaard in advies opnemen of herkeuring na geldigheidsduur administratief kan of niet	Zorgloket (keuringsarts)
- geldigheidsduur: half jaar voor aflopen geldigheid aanvrager informeren over te volgen procedure	Parkeerbedrijf
- verlenen: borg laten betalen voor gehandicaptenparkeerkaart	Parkeerbedrijf
- financiën: opnemen kosten voor gehandicaptenparkeerkaart in legesverordening	Parkeerbedrijf
- handhaving: inzage krijgen in gegevens over rijbewijs in GBA en automatisch melding krijgen als rijbewijs verlopen is	Parkeerbedrijf
Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken	
- geldigheidsduur: half jaar voor aflopen geldigheid aanvrager informeren over te volgen procedure	Parkeerbedrijf
- financiën: opnemen kosten voor gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in legesverordening	Parkeerbedrijf
- handhaving: inzage krijgen in gegevens over rijbewijs in GBA en automatisch melding krijgen als rijbewijs verlopen is	Parkeerbedrijf
Overig	
- actualiseren informatie op website	Parkeerbedrijf
- opzetten communicatiecampagne gericht op veranderingen	Parkeerbedrijf

Tabel 7.1: Maatregelen voor 2012

7.2 Middellange termijn

De maatregelen die niet per direct hoeven worden opgepakt, zijn de voorgenomen verkenningen uit deze beleidsregels Gehandicaptenparkeren. In onderstaand overzicht zijn ze, onderverdeeld naar onderwerp,

opgenomen. Daarbij is geen concrete planning, maar een prioriteit (1, 2 of 3) voor de periode 2012 tot en met 2014 aan de betreffende maatregelen gegeven.

maatregel	verantwoordelijke	prioriteit
Gehandicaptenparkeerkaart		
- handhaving: verkennen wenselijkheid om aan te sluiten bij registratiesysteem gehandicaptenparkeerkaarten van het SHPV	Parkeerbedrijf	1
- handhaving: verkennen digitaal handhaven gehandicaptenparkeerkaarten in plaats van visueel	Parkeerbedrijf	1
- mogelijkheden verkennen om binnenstad toegankelijk te houden ondanks (fysieke) afsluiting voor autoverkeer	Beleid en Programmering RO/EZ	1
Overig		
- behoefte aan informatie met doelgroep bespreken	Parkeerbedrijf	2
- mogelijkheden verkennen om voor gehandicapten als één loket te functioneren	Parkeerbedrijf en Zorgloket	2
- mogelijkheden verkennen om bij evenementenvergunning aandacht te vragen voor het parkeren voor gehandicapten	Beleid en Programmering RO/EZ	3

Tabel 7.2: Maatregelen voor 2012 tot en met 2014

Evaluatie

Naast bovengenoemde maatregelen voor 2012 tot en met 2014 evalueren wij het gehandicaptenparkeerbeleid halverwege zijn levensduur (2017). Uiteraard letten wij op eerdere signalen dat het gehandicaptenparkeerbeleid aanpassing behoeft.

Bestuursdienst



Afdeling Beleid & Programmering
Steller Nienke de Jong

Onderwerp Reactie op uw Advies d.d. 18-04-2012 betreffende de concept
"Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2022"

De leden van de Adviesraad voor het gehandicaptenbeleid van
de gemeente Groningen
te GRONINGEN
T.a.v. dhr. J. Dollekamp

Telefoon (050) 367 81 11

Bijlage(n) 1

Ons RO12.3074981

Datum - 4 JUN 2012

Uw brief 18 april 2012

Uw Kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Op 18 april 2012 hebben wij uw advies over de Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 – 2022 ontvangen. Hiermee heeft u ons geïnformeerd over uw zienswijze op de concept Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 – 2022, die wij voornemens zijn binnenkort vast te stellen.

U geeft in uw advies eerst in algemene zin inhoudelijk advies en u gaat vervolgens in de bijlage in op specifiek in de beleidsregels voorgestelde maatregelen c.q. teksten waar uw algemene advies op gebaseerd is (schuingedrukt).

Wij reageren in het verloop van deze brief volgens de zelfde opbouw. Op die manier geven wij onze zienswijze op uw conclusie en adviezen en geven we inzicht in de manier waarop wij die zienswijze hebben verwerkt.

Onze reactie betreft het veelal een nadere uitleg van de werkwijze of toelichting op onze zienswijze.

Daar waar wij daar aanleiding toe zagen, hebben wij de Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 – 2022 aangepast.

De wijziging die wij naar aanleiding van uw advies hebben doorgevoerd is effectief het verwijderen van de maatregel betreffende mantelzorg uit het maatregelenoverzicht achter in de beleidsregels.

Uw zienswijze op het proces

Hoewel u uw waardering uitspreekt voor uw vroegtijdige betrokkenheid bij het proces in het najaar van 2011, geeft u aan dat u vervolgens de indruk heeft gekregen dat u pas weer bij het proces betrokken bent nadat u hier zelf actie toe had ondernomen. U bestempelt de procedure als 'enigszins ongelukkig'.

Onze reactie op het proces

Wij betreuren het dat u dit proces als enigszins ongelukkig heeft ervaren en dat u de indruk heeft gekregen dat u betrokken bent bij het proces doordat u zelf initiatief hiertoe getoond heeft.

Ondanks dat wij getracht hebben de procedure vorm te geven op dusdanig wijze dat u, op ons initiatief, breed en tijdig betrokken zou zijn, delen wij uw mening dat de procedure de schoonheidsprijs niet verdient.

Uw inhoudelijke zienswijze

Uw conclusie en adviezen zijn puntsgewijs als volgt:

- *Parkeerbeleid voor GPK-houders niet wijzigen*
- *Leges kostendekkend maken, aanvraagkeuring voor rekening aanvrager*
- *Leges bij verstrekken duplicaat (evt combi met verkoop Kaartkluis)*
- *Kosten grootschalige communicatiecampagne bekend maken (onnodig wanneer u afziet van dit onzalige plan...)*
- *Ambtshalve verlenging optimaal gebruiken*
- *Parkeerfaciliteiten bij evenementen direct meenemen*
- *Mantelzorg heeft geen directe relatie met parkeerbeleid gehandicapten*
- *Wél gemeentelijke strakkere regie bij bouwontwikkelingen*
- *Toegankelijkheid binnenstad : hoogste prioriteit! Geen onomkeerbare beslissingen zonder onderzoek effecten voor gehandicapten*

Uw inhoudelijke zienswijze in algemene zin

U geeft aan dat het u ontgaat waarom het College van B&W er nu voor zou kiezen voor gehandicapten fysieke barrières op te werpen en 'zich te scharen bij de zeer geringe groep (ca.5%) van Nederlandse gemeenten die niet het parkeerbeleid kennen zoals tot nu ook in Groningen gebruikelijk', namelijk parkeren op bemeterde plaatsen met vrijstelling van de parkeerheffing voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart (verder: GPK).

U meldt dat de Groningse vrijstelling van parkeerheffing nooit bedoeld is als inkomensondersteunende maatregel. De Gemeenteraad heeft destijds besloten het straatparkeren voor gehandicapten te vereenvoudigen teneinde maatschappelijke participatie te optimaliseren.

Het gebruik moeten maken van een parkeermeter leidt volgens u namelijk tot een extra fysieke belasting door de extra te lopen meters. Ook is voor mensen met een beperkte handfunctie het feitelijk gebruik van een meter vaak onmogelijk, terwijl voor rolstoelgebruikers de meter vaak onbereikbaar is door de aan de paal vastgezette fietsen e.d.

Onze inhoudelijke reactie in algemene zin

Fysieke barrières hoeven er niet te zijn als gebruik wordt gemaakt van betalen voor parkeren met de mobiele telefoon. Het is heel eenvoudig dit aan te vragen en te

gebruiken. Via de website <http://www.park-line.nl> kunnen burgers snel en makkelijk 'mobiel betalen' activeren. De ervaring is dat het daarvoor benodigde parkeerpasje de volgende dag in de brievenbus ligt. Daarna kan men de mobiele telefoon gebruiken om in en uit te checken bij aankomst en vertrek van de parkeerplaats, waarna het parkeertarief automatisch van de opgegeven bankrekening wordt afgeschreven. Er zijn eenmalige en abonnementskosten verbonden aan de service van Parkline voor mobiel parkeren: € 10 eenmalig, € 2,50 per maand en € 0,15 (per gesprek of minuut).

Uw gedetailleerde inhoudelijke opmerkingen

Opmerking Blz. 6 verlenging:

*"Voor verlenging GPK is van Rijksweg de mogelijkheid geboden tot ambtshalve verlenging. Inschakelen keuringsarts is dus onnodig kostbaar en inefficiënt. Generieke waarschuwingsservice bij verlopen geldigheid GPK lijkt voor groot deel gebruikers ook onnodig bij ambtshalve verlenging. **Besparing!**"*

Reactie

Wij passen in onze gemeente deze mogelijkheid tot ambtshalve verlenging waar mogelijk nu ook al toe. Wij blijven dit met het voorgestelde nieuwe beleid doen en gaan kijken naar hoe we dit klantgerichter kunnen aanpakken.

Opmerking Blz. 7 financiën

U geeft aan € 75,- als leges te willen heffen bij een eerste verstrekking - een niet kostendekkend bedrag en alleszins redelijk te noemen gezien het totale kostenoverzicht.

"Toch lijkt het de Adviesraad zinvol om de eenmalige kosten van medisch advies bij eerste aanvraag voor rekening van de aanvrager te laten komen, met inachtneming van het hiervoor gestelde betreffende inkomen/cumulatie.

Het verstrekken van een parkeerschijf lijkt ons geen gemeentelijke taak. De gestelde 1 ½ uur inzet loketmedewerker komt ons zeer ruim geraamd voor. In ons voorstel is de €75 meer dan kostendekkend.

*Duplicaat: De GPK is te beveiligen tegen diefstal door gebruik te maken van een zgn. Kaartkluis. Aanschafkosten ca. € 50,-. (Mogelijk zou de Gemeente bij collectieve aanschaf een aardige korting kunnen bedingen?!). Het heffen van een (redelijk) legesbedrag voor een duplicaat lijkt ons verdedigbaar. **Besparing!**"*

Reactie

De opmerking over leges is conform voorgesteld beleid.

De administratieve inzet is gebaseerd op de tijdsinzet van de afgelopen jaren en daarmee waarheidsgetrouw.

Wij zijn vooralsnog niet voornemens de eenmalige kosten van het medisch advies afzonderlijk in rekening te brengen of om andere nadere onderverdelingen te maken in leges voor eerste aanvragen, duplicaten, etc.

Dit doen wij om de regeldruk en kosten beperkt te houden en een voor iedereen – de burger aan de balie en de baliemedewerkers – overzichtelijk systeem te hebben.

Voor wat betreft de kaartkluis zien wij de aanschaf van een dergelijke kluis als een persoonlijke aangelegenheid van de burger, waarop wij mensen aan het loket hoogstens kunnen attenderen, maar verder zelf geen rol in gaan spelen.

Blz. 8 beleidsvrijheid

"Voor de Adviesraad onhoudbare (en stuitende) stelling dat de houder van een GPK vergelijkbaar is met elke andere parkeerder!"

Reactie

Wij bedoelen hier te zeggen dat de gehandicapte betaalt op een manier die vergelijkbaar is met andere parkeerders, niet dat de gehandicapten zélf vergelijkbaar is met andere parkeerders.

Blz. 9 mogelijkheden

"Ons advies: zo snel mogelijk aansluiten bij de SHPV en landelijke registratie! De beste manier om misbruik te voorkomen."

Reactie

Deze opmerking is conform voorgesteld beleid

Blz. 15 financiën

"Leges voor parkeerplaats op kenteken logisch en verdedigbaar (en eenmalig). Ook hier lijkt de administratieve inzet ons ruim gerekend."

Reactie

Deze opmerking is conform voorgesteld beleid. De administratieve inzet is gebaseerd op de tijdsinzet van de afgelopen jaren en daarmee waarheidsgetrouw.

Blz. 19 visie

"Het verheugt de Adviesraad Gehandicaptenbeleid hier te lezen dat gehandicapten zelf de beste ervaringsdeskundigen zijn- die mening waren wij ook al toegedaan. Het lijkt ons dan ook zinnig (zo niet vanzelfsprekend) die deskundigheid van uw eigen Adviesraad breed en tijdig in te roepen."

Reactie

Wij hebben getracht de procedure vorm te geven op dusdanig wijze dat u, op ons initiatief, breed en tijdig betrokken zou zijn. Wij delen wij uw mening dat uw deskundigheid breed en tijdig ingezet moet worden.

Blz. 20/21, algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op straat.

*"Gehandicapten geven niet zomaar de voorkeur aan het gebruiken van straatparkeerplaatsen: dit zijn de enige plaatsen die hen feitelijk in staat stellen zo dicht mogelijk te komen bij de plaats van bestemming.
Dat de gemeente Groningen niet voldoet aan de CROW-richtlijn is destijds bij de wijziging van de parkeerverordening ook al door de gemeenteraad vastgesteld, maar*

door het straatparkeren voor gehandicapten te vereenvoudigen viel een stevige grond weg om tot uitbreiding over te gaan van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Mocht het beleid nu omgegooid worden dan ontstaat wel degelijk de noodzaak plaatsen uit te sluiten van "gewoon" parkeren, in het centrum zowel als in de schilwijken. De daarvoor te maken kosten (aanleg + exploitatieverlies) dienen meegenomen te worden in het totale financiële beeld!"

Reactie

U beschouwt het betalen voor parkeren op straat als fysieke barrière. Maar fysieke barrières hoeven er niet zijn als gebruik wordt gemaakt van het eerder genoemde betalen voor parkeren met de mobiele telefoon via Park-Line. Het is vanuit deze redenering niet nodig om meer parkeerplaatsen uit te sluiten van het reguliere parkeersysteem.

Blz. 21 handhaving

"Een opmerkelijke opmerking, zeker voor ervaringsdeskundigen: Het wegslepen van een onrechtmatig geparkeerde auto op een gehandicaptenparkeerplaats komt sporadisch voor Dat verbaast ons helemaal niet: zelfs als de politie gewezen wordt op een dergelijk "heterdaadje" is het enthousiasme om te komen handhaven herhaaldelijk nihil gebleken. Kan natuurlijk ook te maken hebben met het gebrek aan effectief wegsleepbeleid."

Reactie

De handhaving op overtredingen was de afgelopen jaren door verschillende interne oorzaken minder goed. Wij verwachten dat de handhaving de komende jaren weer op het oude peil terugkomt.

Blz. 24 informatievoorziening.

"Opvallend: niet alleen in Groningen is het openbaar vervoer (uitsluitend de bussen trouwens) toegankelijk gemaakt, deze verplichting geldt sinds 1 januari 2011 voor heel Nederland en alle bussen. Waarom zou dat niet voor iedereen goed zijn om te weten? Al was het maar omdat de gezonde van vandaag morgen geconfronteerd kan worden met beperkingen.

En al te enthousiast melding maken van ons OV is ook ietwat prematuur: zoals de actie van Makkers Unlimited in het voorjaar van 2011 pijnlijk duidelijk maakte is die toegankelijkheid en bruikbaarheid voor een deel der gehandicapten vaak nog een uitsluitend op papier bestaande situatie. Hoopgevend is: er wordt aan gewerkt."

Reactie.

Wij nemen uw opmerking ter kennisgeving aan.

Blz. 25 communicatiecampagne.

"U geeft eerder in deze nota aan uitsluitend te spreken over de Europese Gehandicaptenparkeerkaart en hier bij wijziging van beleid Stadgers en bezoekers te

informereren over deze wijzigingen. Hoe denkt u bezoek uit het buitenland (GPK-houders) te bereiken? Er wonen een kleine 20 miljoen gehandicapten in de EU. En wat mag die campagne gaan kosten? U heeft de kosten van verstrekking tot op de cent gepresenteerd, een bedrag hier zou niet misstaan. Publicitair ook interessant: Groningen wordt minder vriendelijk voor mensen met een beperking, en in Den Haag wordt er nog steeds gesproken over een landelijk beleid (conform aan het huidige van Groningen, en dat niet toevallig...) voor GPK-gebruik omdat mensen nu nooit weten waaraan ze zich moeten houden zodra ze zich buiten de eigen gemeente begeven. ”

Reactie

(Buitenlandse) bezoekers oriënteren zich veelal vooraf en thuis op de parkeersituatie in een ander land of een andere gemeente.

Wij kunnen de informatie zowel op de website van de gemeente Groningen als op andere ‘parkeersites’ aanbieden in het Engels en Nederlands.

Met name het mobiel parkeren willen wij hierop nader onder de aandacht brengen.

Wij hebben structurele capaciteit voor alle parkeer-marketing en -communicatie binnen het Parkeerbedrijf en hebben daarom de kosten niet apart inzichtelijk gemaakt.

Blz. 25 mantelzorg.

“Het ontlasten van mantelzorgers op meerdere terreinen heeft onze grote instemming, maar komt ons in dit kader enigszins merkwaardig voor. Het doen van een onderzoek naar nut en noodzaak om mantelzorgers te ontlasten van parkeerkosten lijkt ons buiten de reikwijdte van deze nota te vallen en hoort o.i. ook niet thuis op de lijst van maatregelen. ”

Reactie

Wij delen uw mening dat mantelzorg geen hoofdzakelijk thema binnen het gehandicaptenparkeerbeleid is. In de concept nota staat dan ook genoemd dat er buiten de scope van dit gehandicaptenparkeerbeleid wordt onderzocht wat er voor mantelzorgers gedaan zou kunnen worden.

Wij hebben de maatregel inmiddels uit het overzicht gehaald.

Blz. 25/26 bouwontwikkelingen.

“Wij zijn het met u oneens waar het het opstellen van harde criteria betreft, op basis van onze ervaringen lijkt meer gemeentelijke regie ons bijzonder gewenst, al was het maar om (dure) aanpassingen achteraf te voorkomen- zo die al mogelijk zijn. Wij wijzen u nu alvast op het ontbreken van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij de Mediacentrale en het na de herinrichting vervallen van 1 plaats bij het Hoofdstation. Wij hopen oprecht dat bij de gebiedsinrichting van Station Euroborg nadrukkelijk aandacht is (geweest) voor de GPK-gebruiker.

Blz. 26 evenementen Oprecht verheugd was de Adviesraad over het opnemen van dit onderwerp, complimenten! Maar waarom dan zo’n lage prioriteit in de uitvoering? Hiermee kunt u vanaf morgen beginnen en het kost niets extra!”

Reactie

Indien van toepassing wegen wij nu al de richtlijnen met betrekking tot algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (aantal, ligging en maatvoering), zoals genoemd in paragraaf 4.2.2, mee in de parkeertoets voor een (nieuw)bouwontwikkeling.

En bij de aanvraag van een evenementenvergunning wordt al aandacht besteed aan de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en parkeren in algemene zin. Ook worden er tijdens evenementen tijdelijk meer parkeerplaatsen gereserveerd voor gehandicapten met verplaatsbare bordjes.

Op andere – meer dagelijkse - vlakken, zoals handhaving, functioneert het systeem echter nog niet zo als wij zouden willen en daarom geven wij daar meer prioriteit aan.

Blz. 26 toegankelijkheid binnenstad.

“Hier lijkt u het onverenigbare te willen verenigen, ook wel: Blazen en het meel in de mond houden. Wanneer straten worden afgesloten, voetgangersgebieden uitgebreid, de Diepenring autoluw gemaakt, zelfs centraal gelegen parkeergarages aan het algemeen gebruik onttrokken (Hardingestraat op termijn) dan betekent dat iets voor gehandicapten, ouderen (en ouders met jonge kinderen...).

Voor iedereen die, ook al is het tijdelijk, slecht ter been is.

Maar GPK-houders zijn dat in grote meerderheid niet tijdelijk! Gelukkig noemt u dat zelf ook een aandachtspunt en reden tot verkenning van de mogelijkheden. En kent daaraan vervolgens de laagst denkbare prioriteit toe! De Adviesraad vindt dit een bijzonder verontrustend signaal en beveelt aan, totdat die verkenning is afgerond, geen onomkeerbare beslissingen te nemen voor wat betreft de toegankelijkheid van de binnenstad.”

Reactie

Terecht merkt u op dat wij in de nota melden dat wij - voorafgaand aan het fysiek afsluiten van de binnenstad (met pollers) - gaan verkennen welke mogelijkheden er zijn om de binnenstad autoluw te houden zonder de toegankelijkheid voor gehandicapten onder druk te zetten. Dit is geen gemakkelijke opgave.

Wij hebben uw opmerking ter harte genomen en meer prioriteit aan deze maatregel toegekend.

Tot slot

Zoals u weet, staan wij voor de opgave om ons Parkeerbedrijf op termijn weer structureel gezond te maken. Maar nadrukkelijk met behoud van onze beleidsmatige doelen op het gebied van economie, ruimtelijke ordening, welzijn, verkeer en vervoer en duurzaamheid, zoals die zijn verwoord in ons Collegeprogramma.

Want bij parkeren gaat het om meer dan alleen rentabiliteit.

Onderdelen van beleid mogen geld kosten. Het gaat er wel om die kosten beheersbaar te houden. Bovendien moet de dekking daarvan ook op langere termijn geregeld zijn. Dat wil zeggen dat er een houdbaar, d.w.z. kostendekkend verdienmodel moet komen. Hiertoe heeft onze gemeenteraad in maart 2012 de vaststellingsnota ‘Parkeren met Perspectief’ vastgesteld.

Eén van de uitvoeringstaken van het Parkeerbedrijf is het beoordelen van aanvragen voor en de verstrekking van gehandicaptenparkeerkaarten en -plaatsen.

Deze werkzaamheden worden uitgevoerd met 1,5 fte. De afgelopen jaren is het aantal aanvragen voor (verlenging van) een gehandicaptenparkeerkaart flink gestegen. Ook is er een toename in het aantal aanvragen voor gehandicaptenparkeerplaatsen op straat.

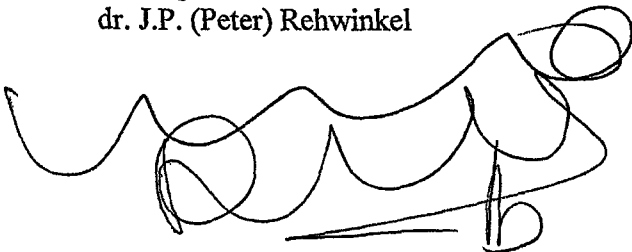
Tot nu toe heeft de gemeente er voor gekozen om – in tegenstelling tot veel andere gemeenten – geen bijdrage te vragen voor het gehandicaptenparkeren en de kosten daarvan te laten dekken uit het gemeentelijk Parkeerbedrijf. Dat is niet langer houdbaar.

U geeft aan dat de Adviesraad in principe tegen eigen bijdragen is. Maar zoals ook bij de eigen bijdragen van de WMO en AWBZ kan de Adviesraad het zich in deze politieke en daardoor moeilijke tijd voorstellen dat voor sommige zaken een financiële drempel wordt opgeworpen.

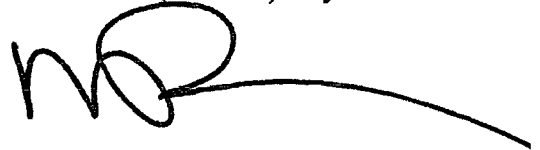
Wij waarderen uw instelling in deze situatie en hopen u met deze brief voldoende beantwoord te hebben.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Bijlage 1. Advies van de Adviesraad voor het gehandicaptenbeleid

advies raad
voor het gehandicaptenbeleid groningen

Secretariaat
postadres
postbus 7081
9701 JB Groningen
bezoekadres
Ged. Zuiderdiep 98
Groningen
telefoon (050) 367 80 05
fax (050) 367 83 99

Aan het College van B&W van de gemeente Groningen,
T.a.v. wethouder K. Dekker en wethouder J. Visscher
Grote Markt 1
GRONINGEN

DIENST RO / EZ		
REF. NR. R012.3057065		
INGEK. 18 APR. 2012		
DOSS. NR. 90		
Kopie get. van:		
Dr.	Adv.	Parool
o/g	Bel	

Groningen, 18 april 2012.

Onderwerp: Advies betreffende het concept dd. 13-03-2012 van de "Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2022".

Geacht college,

Inleiding: de (enigszins ongelukkige) procedure

In het najaar van 2011 hebben enkele leden van de Adviesraad gehandicaptenbeleid (naast mensen van de Ouderenraad, SOOG en het Wmo-platform; zie bijgaand verslag van 14 september 2011) mee mogen doen aan de voorbereiding van de "Beleidsregels gehandicaptenparkeren 2012-2022".


Wij vinden het lovenswaardig dat we in een vroegtijdig stadium mochten meedenken en meepraten. Wij gingen er toen vanuit dat daarna de (concept-) Beleidsregels voor advisering aan de Adviesraad Gehandicaptenbeleid zou worden toegezonden.

Dit is, voor zover wij hebben kunnen nagaan, niet gebeurd. Sterker nog: wij kregen de Indruk de Beleidsregels pas ontvangen te hebben, nadat wij (op basis van informatie in de media) zelf actie hebben ondernomen. Daardoor ontstonden er de afgelopen weken enige misverstanden over het tijdstip waarop wij zouden moeten kunnen adviseren.

Pas gisteravond -dinsdag 17 april 2012- hadden wij onze Adviesraadvergadering waarin deze Beleidsregels aan de orde waren. Aangezien uw wethouder Dekker (via haar ambtenaren) ons verzocht met enige spoed te reageren, sturen wij u vandaag dit (snel opgestelde) advies. Eerder was ons niet mogelijk en het zou kunnen dat ons advies nog niet volledig is. Als dat zo is, komen wij nog met een aanvulling, hetzij (alléén) richting uw college, hetzij (gelijktijdig) richting de Gemeenteraad.

Tot zover de (enigszins ongelukkige) procedure. Nu ons advies.

Dit advies bestaat uit een algemeen deel (opgenomen in deze brief) en een bijlage waarin wij ingaan op specifiek in de Beleidsregels voorgestelde maatregelen c/q teksten waar ons algemene deel op gebaseerd is.



De adviesraad voor het gehandicaptenbeleid adviseert het college van B&W van de gemeente Groningen gevraagd en ongevraagd over zaken die betrekking hebben op het gehandicaptenbeleid van de gemeente.

1

Advies

Op het eerste gezicht lijkt er geen discrepantie te zijn tussen de in uw nota verwoorde visie en die van de Adviesraad. Pas bij de uitwerking en de nieuwe maatregelen loopt die visie uiteen. Maar bovenal ontbreekt het zicht op de redenen waarom de Gemeenteraad destijds heeft besloten het straatparkeren voor houders van een

GehandicaptenParkeerKaart (verder: GPK) te vereenvoudigen ten einde maatschappelijke participatie te optimaliseren. Daar lag namelijk de reden om de parkeerverordening te wijzigen en Groningen te laten aansluiten bij het parkeerbeleid van de meerderheid der Nederlandse steden: parkeren op bemeterde plaatsen met vrijstelling van de parkeerheffing. Immers: Houders van een GPK zijn aangewezen op deur-tot-deur vervoer, maar regelen dit zelf, met hun eigen auto en voor eigen rekening. Zij zijn afhankelijk van hun auto (en GPK) en kunnen geen gebruik maken van alternatieven als openbaar vervoer of fiets.

En in dat opzicht is een parkeerder met GPK absoluut niet vergelijkbaar met "elke andere parkeerder" (pag. 8)! En waar u in uw visie spreekt van het gericht zijn op het wegnemen van fysieke barrières: daar ligt nu precies het probleem in een Stad die "vol" staat met parkeermeters, hoe terecht ook. Niet alleen leidt het gebruik moeten maken van een parkeermeter tot een extra fysieke belasting door de extra te lopen meters (en wie kwamen er ook afweer in aanmerking voor een GPK: precies, mensen met een zeer beperkte loopfunctie), ook is voor mensen met een beperkte handfunctie het feitelijk gebruik van een meter vaak onmogelijk, terwijl voor rolstoelgebruikers de meter vaak onbereikbaar is door de aan de paal vastgezette fietsen- een probleem dat we ook meteen maar aankaarten waar het de speciale parkeerplaatsen voor gehandicapten betreft, handhaving in deze zou ook geen kwaad kunnen.

Wij realiseren ons dat parkeer ruimte schaars is en een gewild goed, destijds ook voor de Gemeenteraad een reden om het gebruikmaken van reguliere straatparkeerplaatsen door houders van een GPK in tijd te beperken tot 3 uur. De vrijstelling van parkeerheffing is en was nooit bedoeld als inkomensondersteunende maatregel. Die vrijstelling was het logische en praktische gevolg van het optimaliseren van deelname aan het maatschappelijke verkeer voor houders van een GPK. Maatschappelijk verkeer overigens dat breder is dan het bezoeken van algemene voorzieningen (blz.3); ook het bezoeken van bij vrienden en kennissen in wijken met parkeermeters of parkeervergunningen moet voor gehandicapten mogelijk zijn.

Het ontgaat de Adviesraad ten enenmale waarom uw College uitgerkend nu ervoor zou kiezen voor gehandicapten fysieke barrières op te werpen en zich te scharen bij de zeer geringe groep (ca.5%) van Nederlandse gemeenten die niet het parkeerbeleid kennen zoals tot nu ook in Groningen gebruikelijk.

Wij zijn met u van mening dat ook voor gehandicapten het profijtbeginse! op mag gaan (doen daar ook suggesties voor), zeker wanneer daarbij rekening gehouden wordt met de laagste inkomens en cumulatie van eigen bijdragen. Het mag u bekend zijn dat juist gehandicapten en chronisch zieken in het huidige tijdsgewricht onevenredig worden getroffen door eigen bijdragen!

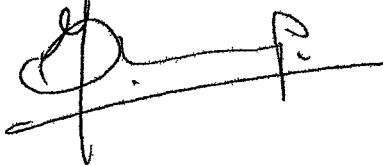
Naast onze formele kritiek en adviezen zijn wij uiteraard bereid onze ervaringsdeskundigheid met u te delen en dus dat te doen waartoe de Adviesraad Gehandicaptenbeleid destijds in het leven is geroepen. Wij hopen dat u ons hiertoe in staat wilt stellen en ons tijdig consulteert.

Onze meer gedetailleerde opmerkingen staan in de bij deze brief gevoegde bijlage. Wij adviseren u dringend om ook deze bijlage te betrekken bij uw definitieve besluitvorming betreffende de Beleidsregels.

Conclusie + adviezen:

- Parkeerbeleid voor GPK-houders niet wijzigen
- Leges kostendekkend maken, aanvraagkeuring voor rekening aanvrager
- Leges bij verstrekken duplicaat (evt. combi met verkoop Kaartkluis)
- Kosten grootschalige communicatiecampagne bekend maken (onnodig wanneer u afziet van dit onzalige plan)
- Ambtshalve verlenging optimaal gebruiken
- Parkeerfaciliteiten bij evenementen direct meenemen
- Mantelzorg heeft geen directe relatie met parkeerbeleid gehandicapten
- Wél gemeentelijke strakkere regie bij bouwontwikkelingen
- Toegankelijkheid binnenstad: hoogste prioriteit! Geen onomkeerbare beslissingen zonder onderzoek effecten voor gehandicapten

Met vriendelijk groet,



Joop Dollekamp
ambtelijk secretaris

Bijlage bij Advies van de Adviesraad Gehandicapten gemeente Groningen over "Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2020".

Blz. 6 verlenging: Voor verlenging GPK is van Rijksweg de mogelijkheid geboden tot ambtshalve verlenging. Inschakelen keuringsarts is dus onnodig kostbaar en inefficiënt. Generieke waarschuwingsservice bij verlopen geldigheid GPK lijkt voor groot deel gebruikers ook onnodig bij ambtshalve verlenging. **Besparing!**

Blz. 7 financiën U geeft aan €75,- als leges te willen heffen bij een eerste verstrekking- een niet kostendekkend bedrag en alleszins redelijk te noemen gezien het totale kostenoverzicht. Toch lijkt het de Adviesraad zinvol om de eenmalige kosten van medisch advies bij eerste aanvraag voor rekening van de aanvrager te laten komen, met inachtneming van het hiervoor geselde betreffende inkomen/cumulatie. Het verstrekken van een parkeerschijf lijkt ons geen gemeentelijke taak. De gestelde 1 ¼ uur inzet loketmedewerker komt ons zeer ruim geraamd voor. In ons voorstel is de €75 meer dan kostendekkend.
Duplicaat: De GPK is te beveiligen tegen diefstal door gebruik te maken van een zgn. Kaartkluis. Aanschafkosten ca. € 50,-. (Mogelijk zou de Gemeente bij collectieve aanschaf een aardige korting kunnen bedingen?). Het heffen van een (redelijk) legesbedrag voor een duplicaat lijkt ons verdedigbaar. **Besparing!**

Blz. 8 beleidsvrijheid Voor de Adviesraad onhoudbare (en sluitende) stelling dat de houder van een GPK vergelijkbaar is met elke andere parkeerder!

Blz. 9 mogelijkheden Ons advies: zo snel mogelijk aansluiten bij de SHPV en landelijke registratie! De beste manier om misbruik te voorkomen.

Blz. 15 financiën leges voor parkeerplaats op kenteken logisch en verdedigbaar (en eenmalig). Ook hier lijkt de administratieve inzet ons ruim gerekend.

Blz. 19 visie Het verheugt de Adviesraad Gehandicaptenbeleid hier te lezen dat gehandicapten zelf de beste ervaringsdeskundigen zijn- die mening waren wij ook al toegedaan. Het lijkt ons dan ook zinnig (zo niet vanzelfsprekend) die deskundigheid van uw eigen Adviesraad breed en tijdig in te roepen.

Blz. 20/21, algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op straat. Gehandicapten geven niet zomaar de voorkeur aan het gebruiken van straatparkeerplaatsen: dit zijn de enige plaatsen die hen feitelijk in staat stellen zo dicht mogelijk te komen bij de plaats van bestemming. Dat de gemeente Groningen niet voldoet aan de CROW-richtlijn is destijds bij de wijziging van de parkeerverordening ook al door de gemeenteraad vastgesteld, maar door het straatparkeren voor gehandicapten te vereenvoudigen viel een stevige grond weg om tot uitbreiding over te gaan van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Mocht het beleid nu omgegooid worden dan ontstaat wel degelijk de noodzaak plaatsen uit te sluiten van "gewoon" parkeren, in het centrum zowel als in de schilwijken. De daarvoor te maken kosten (aanleg + exploitatieverlies) dienen meegenomen te worden in het totale financiële beeld!

Blz. 21 handhaving Een opmerkelijke opmerking, zeker voor ervaringsdeskundigen: *Het wegslepen van een onrechtmatig geparkeerde auto op een gehandicaptenparkeerplaats komt sporadisch voor....* Dat verbaast ons helemaal niet: zelfs als de politie gewezen wordt op een dergelijk "heterdaadje" is het enthousiasme om te komen handhaven herhaaldelijk nihil gebleken. Kan natuurlijk ook te maken hebben met het gebrek aan effectief wegsleepbeleid.

Blz. 24 Informatievoorziening. Opvallend: niet alleen in Groningen is het openbaar vervoer (uitsluitend de bussen trouwens) toegankelijk gemaakt, deze verplichting geldt sinds 1 januari 2011 voor heel Nederland en alle bussen. Waarom zou dat niet voor iedereen goed

zijn om te weten? Al was het maar omdat de gezonde van vandaag morgen geconfronteerd kan worden met beperkingen. En al te enthousiast melding maken van ons OV is ook ietwat prematuur, zoals de actie van Makkers Unlimited in het voorjaar van 2011 pijnlijk duidelijk maakte is die toegankelijkheid en bruikbaarheid voor een deel der gehandicapten vaak nog een uitsluitend op papier bestaande situatie. Hoopgevend is: er wordt aan gewerkt.

Biz. 25 communicatiecampagne. U geeft eerder in deze nota aan uitsluitend te spreken over de Europese Gehandicaptenparkeerkaart en hier bij wijziging van beleid Stadlers en bezoekers te informeren over deze wijzigingen. Hoe denkt u bezoek uit het buitenland (GPK-houders) te bereiken? Er wonen een kleine 20 miljoen gehandicapten in de EU. En wat mag die campagne gaan kosten? U heeft de kosten van verstrekking tot op de cent gepresenteerd, een bedrag hier zou niet misstaan. Publicitair ook interessant: Groningen wordt minder bezoekvriendelijk voor mensen met een beperking en in Den Haag wordt er nog steeds gesproken over een landelijk beleid (conform het huidige beleid van Groningen, en dat niet toevallig) voor GPK-gebruik omdat mensen nu nooit weten waaraan ze zich moeten houden zodra ze zich buiten de eigen gemeente begeven.

Biz. 25 mantelzorg. Het ontlasten van mantelzorgers op meerdere terreinen heeft onze grote instemming, maar komt ons in dit kader enigszins merkwaardig voor. Het doen van een onderzoek naar nut en noodzaak om mantelzorgers te ontlasten van parkeerkosten lijkt ons buiten de reikwijdte van deze nota te vallen en hoort o.i. ook niet thuis op de lijst van maatregelen.

Biz. 25/26 bouwontwikkelingen. Wij zijn het met u oneens waar het het opstellen van harde criteria betreft, op basis van onze ervaringen lijkt meer gemeentelijke regie ons bijzonder gewenst, al was het maar om (dure) aanpassingen achteraf te voorkomen- zo die al mogelijk zijn. Wij wijzen u nu alvast op het ontbreken van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij de Mediacentrale en het na de herinrichting vervallen van 1 plaats bij het Hoofdstation. Wij hopen oprecht dat bij de gebiedsinrichting van Station Euroborg nadrukkelijk aandacht is (geweest) voor de GPK-gebruiker.

Biz. 26 evenementen Oprecht verheugd was de Adviesraad over het opnemen van dit onderwerp, complimenten! Maar waarom dan zo'n lage prioriteit in de uitvoering? Hiermee kunt u vanaf morgen beginnen en het kost niets extra!

Biz. 26 toegankelijkheid binnenstad. Hier lijkt u het onverenigbare te willen verenigen, ook wel: Blazen en het meel in de mond houden. Wanneer straten worden afgesloten, voetgangersgebieden uitgebreid, de Diepenring autoluw gemaakt, zelfs centraal gelegen parkeergarages aan het algemeen gebruik onttrokken (Hardingestraat op termijn) dan betekent dat iets voor gehandicapten, ouderen (en ouders met jonge kinderen...). Voor iedereen die, ook al is het tijdelijk, slecht ter been is. Maar GPK-houders zijn dat in grote meerderheid niet tijdelijk! Gelukkig noemt u dat zelf ook een aandachtspunt en reden tot verkenning van de mogelijkheden. En kent daaraan vervolgens de laagst denkbare prioriteit toe! De Adviesraad vindt dit een bijzonder verontrustend signaal en beveelt aan, totdat die verkenning is afgerond, geen onomkeerbare beslissingen te nemen voor wat betreft de toegankelijkheid van de binnenstad.