



gemeente **Oosterhout**

Evaluatie

maatregelen

gehandicaptenparkeerplaatsen

28 oktober 2024



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Proces	4
1.3. Leeswijzer	4
2. Cijfermatige analyse	5
2.1. Aantal gehandicaptenparkeerplaats op kenteken	5
2.2. Aantal Europese gehandicaptenparkeerkaarten	6
2.3. Bezetting algemene gehandicaptenparkeerplaatsen	7
2.4. Klachten en meldingen	10
3. Hoe worden de aanpassingen ervaren?	11
3.1. Ontvangen reacties	11
3.2. Ontvangen suggesties	13
4. Is het beoogde effect bereikt?	15
4.1. Effecten	15
4.2. Neveneffecten	15
4.3. Conclusie	16
Bijlage 1: motie evaluatie gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	18
Bijlage 2: verslagen en presentaties	19
Bijlage 3: Mogelijke aanpassingen n.a.v. praktische bezwaren	20

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op 24 oktober 2023 heeft de gemeenteraad besloten tot een aantal aanpassingen m.b.t. het aanvragen en aanleggen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken en het gebruik van (gehandicapten)parkeerplaatsen in de binnenstad door mensen met een gehandicaptenparkeerkaart. De volgende maatregelen zijn per 1 januari 2024 doorgevoerd:

- 1) voor de aanleg of aanpassing van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken worden voortaan kosten in rekening gebracht. De hoogte van deze kosten ligt vast in de retributieverordening die jaarlijks wordt vastgesteld door de gemeenteraad;
- 2) gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken worden alleen nog aangelegd als er in de directe omgeving sprake is van een hoge parkeerdruk. In de beleidsregels voor de toekenning van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken¹ die op 20 november 2023 zijn vastgesteld door het college is dat geconcretiseerd;
- 3) de vrijstelling tot het betalen van parkeerbelasting voor bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart is komen te vervallen. Daardoor moeten bewoners van de binnenstad met een gehandicaptenparkeerkaart vanaf 1 januari 2024 een parkeervergunning hebben, ook als ze een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken hebben. Verder moeten bezoekers van de binnenstad met een gehandicaptenparkeerkaart vanaf 1 januari 2024 parkeergeld betalen, ook als ze op een openbare gehandicaptenparkeerplaats parkeren.

Met de aanpassingen wilden we het volgende bereiken:

- de maatregelen moeten er aan bijdragen dat gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken alleen worden aangelegd in situaties waartoe daar voldoende noodzaak is en voor die personen die daarbij het meest gebaat zijn;
- de maatregelen moeten een dempend effect hebben op het aantal (toegekende) aanvragen voor gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken en het aantal gehandicaptenparkeerkaarten;
- misbruik en oneigenlijk gebruik moet worden teruggedrongen. Door het oneigenlijk gebruik wordt ook de mindervalide doelgroep die het meest is aangewezen op een gehandicaptenparkeerplaats benadeeld. Het opwerpen van een financiële drempel (door kosten in rekening te brengen voor het aanpassen, verplaatsen of aanleggen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken en de vrijstelling tot het betalen van parkeerbelasting af te schaffen) moet er voor zorgen dat gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen worden gebruikt door de mensen die daarop het meest zijn aangewezen (vanwege hun mobiliteitsbeperking en niet vanwege financiële overwegingen).

De gemeenteraad heeft op 24 oktober 2023 via een motie (zie bijlage 1) verzocht om:

- de aanpassingen die zijn doorgevoerd over 1 jaar te evalueren;
- bij de evaluatie ook de partijen te betrekken die zijn geraadpleegd bij het onderzoek dat in 2023 is uitgevoerd;
- de resultaten van deze evaluatie aan de raad voor te leggen en
- op basis van de evaluatie indien nodig wijzigingen door te voeren in het beleid.

¹ <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR708717>

1.2. Proces

De evaluatie van de maatregelen is uitgevoerd langs twee sporen:

- 1) er is een cijfermatige analyse uitgevoerd. Daarbij is gekeken in hoeverre de maatregelen die per 1 januari 2024 zijn doorgevoerd invloed hebben gehad op het aantal aangevraagde en toegekende gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken en het aantal uitgegeven gehandicaptenparkeerkaarten. Verder is ook bekeken welk effect de maatregelen hebben gehad op de bezetting van de openbare gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad.
- 2) inzichtelijk is gemaakt hoe de maatregelen ervaren worden. Enerzijds is de partijen die betrokken waren bij het onderzoek uit 2023² om hun mening gevraagd. Anderzijds zijn daarvoor ook alle reacties die we vanuit de samenleving hebben ontvangen naar aanleiding van de aanpassingen per 1 januari 2024 geregistreerd en geanalyseerd.

Op basis van de bevindingen van beide sporen is gekeken of de maatregelen bijdragen aan de doelen die daarmee beoogd werden en of er aanleiding is om wijzigingen door te voeren.

1.3. Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 2 bevat de cijfermatige analyse. Achtereenvolgens wordt daarbij ingegaan op (het effect op) het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken, het aantal uitgegeven gehandicaptenparkeerkaarten en de bezetting van de openbare gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad.

In **hoofdstuk 3** wordt beschreven hoe de maatregelen ervaren worden. Dit hoofdstuk is vooral beschrijvend van aard en geeft een samenvatting van alle reacties (en suggesties) die zijn ontvangen naar aanleiding van de aanpassingen die zijn doorgevoerd per 1 januari 2024.

In hoeverre de maatregelen hebben bijgedragen aan de doelen die daarmee beoogd worden (en of de maatregelen nog ongewenste of onvoorziene neveneffecten hebben gehad), wordt besproken in **hoofdstuk 4**. Dit hoofdstuk bevat ook de conclusie van de evaluatie.

² de adviesraad sociaal domein, het Klankbord Ongehinderd Oosterhout (KOO) en (een afvaardiging van) de stuurgroep bruisende binnenstad.

2. Cijfermatige analyse

2.1. Aantal gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

De directe aanleiding voor de maatregelen die per 1 januari 2024 zijn doorgevoerd, betrof de sterke toename van het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Daarom is inzichtelijk gemaakt of de maatregelen die zijn doorgevoerd daar effect op hebben gehad.

Als we de cijfers over 2022 en 2023 vergelijken met de cijfers over het eerste half jaar van 2024 dan zien we het volgende beeld:

2022	
Aantal aangevraagde gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	84
- waarvan in centrum	27
Aantal toegekende gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	71
- waarvan in centrum	23
Aantal geweigerde gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	10
Geweigerd vanwege:	
- beschikken over eigen parkeerplaats	4
- geen gehandicaptenparkeerkaart als bestuurder	6
Aantal opgeheven gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	35

2023	
Aantal aangevraagde gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	65
- waarvan in centrum	15
Aantal toegekende gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	52
- waarvan in centrum	12
Aantal geweigerde gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	15
Geweigerd vanwege:	
- beschikken over eigen parkeerplaats	12
- geen gehandicaptenparkeerkaart als bestuurder	2
- geen personenauto	1
Aantal opgeheven gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	37

2024 (t/m 19 juni 2024)	
Aantal aangevraagde gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	15 ³
- waarvan in centrum	3
Aantal toegekende gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	4
- waarvan in centrum	-
Aantal geweigerde gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	5
Geweigerd vanwege:	
- beschikken over eigen parkeerplaats	2
- geen gehandicaptenparkeerkaart als bestuurder	1
- geen hoge parkeerdruk	2
Aantal opgeheven gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	34

³ Voor 6 aanvragen loopt / liep de procedure nog.

De cijfers laten een duidelijke afname zien van het aantal aangevraagde gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken in 2024. Mensen lijken (vanwege de kosten) bewuster de afweging te maken of ze een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken echt nodig hebben. Er zijn in 2024 ook twee aanvragen geweigerd omdat er onvoldoende aanleiding was voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken (geen hoge parkeerdruk).

Uit de cijfers blijkt verder dat er in 2024 relatief veel gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken zijn opgeheven (waardoor het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken per saldo is afgenomen). In hoeverre dat een relatie heeft met de maatregelen die per 1 januari 2024 zijn doorgevoerd, is niet onderzocht.

2.2. Aantal Europese gehandicaptenparkeerkaarten

Om een beeld te krijgen of de maatregelen ook van invloed zijn op het aantal verstrekte Europese gehandicaptenparkeerkaarten zijn ook daarvoor de cijfers over 2022 en 2023 vergeleken met de cijfers over het eerste half jaar van 2024. We zien dan het volgende beeld⁴:

2022	
Aantal verstrekte gehandicaptenparkeerkaarten (totaal)	425
- waarvan bestuurderskaarten	310
- waarvan bestuurders- en passagierskaarten	23
- waarvan passagierskaarten	92
- waarvan instellingskaarten	-

2023	
Aantal verstrekte gehandicaptenparkeerkaarten (totaal)	368
- waarvan bestuurderskaarten	250
- waarvan bestuurders- en passagierskaarten	24
- waarvan passagierskaarten	92
- waarvan instellingskaarten	2

2024 (t/m 1 juli 2024)	
Aantal verstrekte gehandicaptenparkeerkaarten (totaal)	157
- waarvan bestuurderskaarten	118
- waarvan bestuurders- en passagierskaarten	8
- waarvan passagierskaarten	30
- waarvan instellingskaarten	1

Het aantal verstrekte gehandicaptenparkeerkaarten ligt in 2024 op een vergelijkbaar niveau als in 2023. Ten opzichte van 2022 is wel een duidelijke afname zichtbaar. Echter in 2022 werden (t.o.v. voorgaande jaren) relatief veel gehandicaptenparkeerkaarten uitgegeven.

⁴ De aantallen in de tabellen betreffen zowel de uitgifte van nieuwe kaarten als de verlenging van bestaande kaarten (het systeem waar de data uitkomt, maakt daarin geen onderscheid).

2.3. Bezetting algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

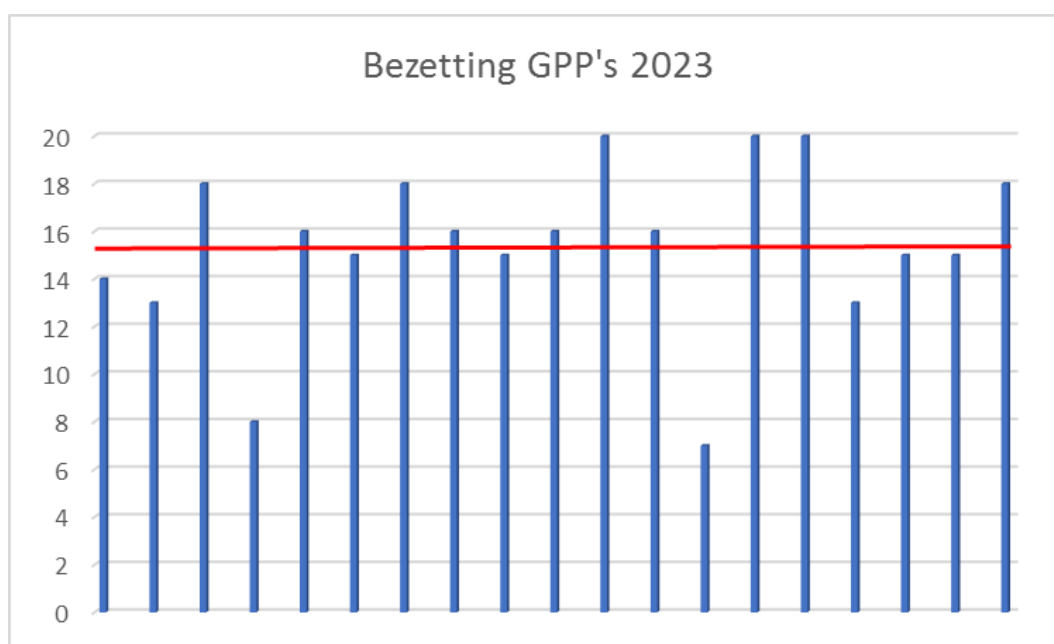
Als derde onderdeel van de cijfermatige analyse is gekeken in hoeverre de bezetting van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad in 2024 is veranderd.

Verspreid over de binnenstad liggen 34 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op straat. Daarnaast zijn er in de parkeergarages nog 11 gehandicaptenparkeerplaatsen. De gehandicaptenparkeerplaatsen in de parkeergarages zijn bij de analyse buiten beschouwing gelaten (aangezien er voor 1 januari 2024 ook al betaald moest worden in de parkeergarages).

2023

In 2023 is op 19 momenten (verdeeld over 7 dagen) de bezetting van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op straat gemeten. De metingen zijn verspreid over de dag (tussen 9 en 19 uur) uitgevoerd.

De hoogste bezetting die gemeten is, is dat 20 van de 34 gehandicaptenparkeerplaatsen bezet waren. Verder blijkt uit de metingen dat de bezetting van de gehandicaptenparkeerplaatsen tussen 11.00 en 15.00 uur over het algemeen het hoogst is. De bezetting tijdens de tellingen die zijn uitgevoerd tussen 11.00 en 15.00 uur varieerde tussen de 13 en 20 bezette plaatsen; gemiddeld waren tijdens die tellingen 17 van de 34 gehandicaptenparkeerplaatsen bezet.



Uit de tellingen blijkt verder dat de bezetting nogal varieert per locatie:

- de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aan de Gasstraat (2) en het Torenkwartier (2) waren het vaakst volledig bezet ("vol").
- andere locaties waar de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen veel gebruikt worden zijn: Arendsplein west (2), Bouwlingplein (3), de Braak (5), de Heuvel (2), Mathildastraat (3) en Schapendries (2).
- er zijn enkele gehandicaptenparkeerplaatsen waar niet / nauwelijks gebruik van lijkt te worden gemaakt: de Burcht (1), Klappeijstraat (2) en Ridderstraat (1)

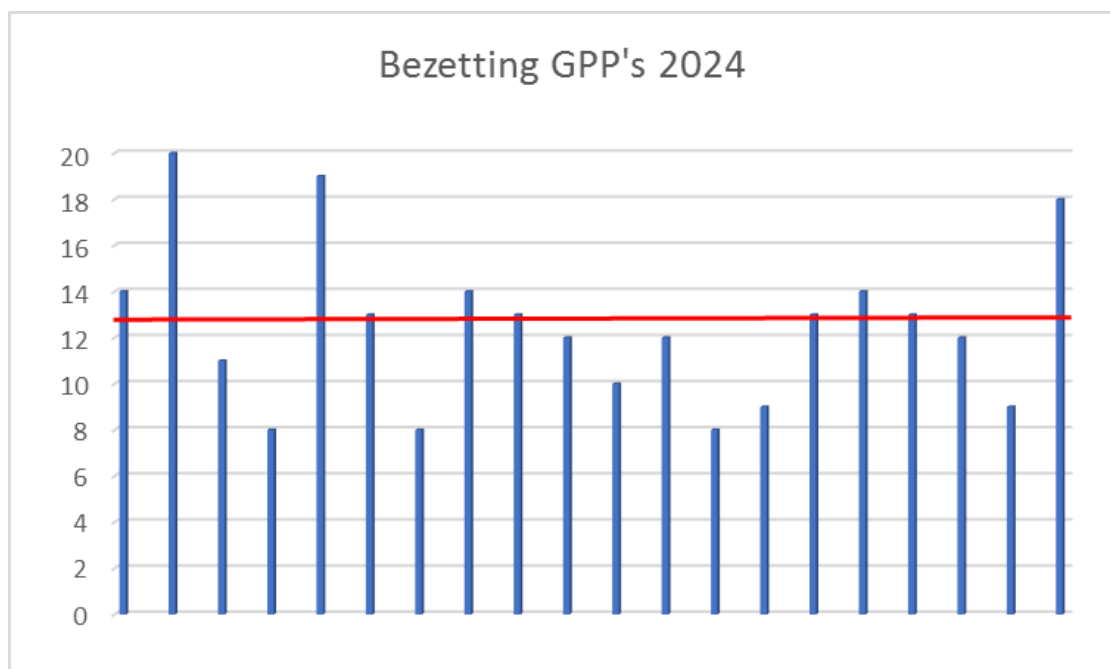
Locatie	# plaatsen	bezet	bezet (vol)
Arendsplijn west	2	16/19	6/19
Bouwlingplein	3	15/19	2/19
De Braak	5	18/19	4/19
Gasstraat	2	15/19	15/19
Heuvel	2	15/19	9/19
Mathildastraat	3	17/19	1/19
Schapendries	2	15/19	9/19
Torenkwartier	2	17/19	17/19

[ter toelichting: de kolom “bezet” laat zien hoeveel keer er ten minste één gehandicaptenparkeerplaats bezet was op de betreffende locatie. De kolom “bezet (vol)” laat zien hoeveel keer alle aanwezige gehandicaptenparkeerplaatsen op de betreffende locatie bezet waren].

2024

Tijdens het eerste half jaar van 2024 is de bezetting van de openbare gehandicaptenparkeerplaatsen opnieuw gemeten. Er is op 20 momenten (verdeeld over 20 dagen) geteld. De tellingen zijn gehouden op dagen dat er geen bijzondere activiteiten waren in de binnenstad. Alle tellingen zijn uitgevoerd tussen 11.00 en 15.00 uur (aangezien uit de tellingen in 2023 bleek dat de bezetting dan over het algemeen het hoogst is).

De hoogste bezetting die gemeten is, is dat 20 van de 34 gehandicaptenparkeerplaatsen bezet waren. De bezetting tijdens de tellingen die zijn uitgevoerd varieerde tussen de 8 en 20 bezette plaatsen. Gemiddeld waren tijdens de tellingen die in 2024 zijn uitgevoerd 13 van de 34 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bezet.



Ook uit de tellingen die in 2024 zijn uitgevoerd, blijkt dat de bezetting nogal verschilt per locatie:

- de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen Gasstraat (2), De Braak (vergunninghoudersdeel) (1) en Waterlooplein (1) staan het vaakst volledig vol.
- andere locaties die veel gebruikt worden zijn: Arendsplein west (2), Bouwlingplein (3), de Braak (2+3), de Heuvel (2), Schapendries (2) en Torenkwartier (2).
- er wordt niet / nauwelijks gebruik gemaakt van de parkeerplaatsen: de Burcht (1), Rutselboslaan (1) en Ridderstraat (1)

Uit de tellingen blijkt verder, dat op het moment dat een bepaalde locatie vol is, er meestal wel plek is op een alternatieve locatie in de directe nabijheid. Als bijvoorbeeld de parkeerplaatsen aan de Gasstraat bezet zijn, kunnen mensen uitwijken naar de parkeerplaatsen op het Arendsplein West (die letterlijk aan de overzijde van de straat liggen). Hetzelfde geldt voor het Schapendries (alternatieve locatie de parkeerplaatsen op de kop van De Braak) en het Waterlooplein (alternatieve locatie de parkeerplaatsen op het Torenplein). Alleen als de algemene gehandicaptenparkeerplaats op het vergunninghoudersdeel van De Braak bezet is, is er geen alternatieve locatie op korte afstand beschikbaar.

Locatie	# plaatsen	Bezet	bezet (vol)
Arendsplein West	2	12/20	4/20
Bouwlingplein	3	17/20	1/20
De Braak	2	16/20	2/20
De Braak (Doelen)	3	15/20	2/20
De Braak (vergunninghouders)	1	14/20	14/20
Gasstraat	2	20/20	10/20
Heuvel	2	11/20	6/20
Schapendries	2	12/20	8/20
Torenkwartier	2	14/20	6/20
Torenplein	3	14/20	1/20
Waterlooplein	1	9/20	9/20

[ter toelichting: de kolom “bezet” laat zien hoeveel keer er ten minste één gehandicaptenparkeerplaats bezet was op de betreffende locatie. De kolom “bezet (vol)” laat zien hoeveel keer alle aanwezige gehandicaptenparkeerplaatsen op de betreffende locatie bezet waren].

Als de resultaten van de tellingen van 2023 en 2024 met elkaar vergeleken worden, dan is de gemiddelde bezetting van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad gedaald (wat positief is voor de beschikbaarheid; mensen met een gehandicaptenparkeerkaart hebben daardoor een grotere kans dat er een plek vrij is). Vrijwel alle locaties laten in 2024 een lagere bezetting zien t.o.v. de tellingen die in 2023 zijn uitgevoerd.

Uit de tellingen die in 2024 zijn uitgevoerd, blijkt verder dat een aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen vaste gebruikers heeft: op diverse telmomenten werden dezelfde auto's aangetroffen. Dit betreft vooral auto's van centrumbewoners. Hoewel ook bewoners van de binnenstad op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen mogen parkeren, zijn deze parkeerplaatsen in beginsel bedoeld voor bezoekers van de binnenstad (en is het dus minder gewenst als deze plaatsen structureel gebruikt worden door bewoners).

2.4. Klachten en meldingen

Tussen 1 november 2023 en 1 juli 2024 zijn klachten en meldingen apart geregistreerd. Daarbij zijn zowel klachten en meldingen m.b.t. misbruik en oneigenlijk gebruik van gehandicaptenparkeerkaarten en -plaatsen geregistreerd als klachten en meldingen die zijn ontvangen naar aanleiding van de aanpassingen die per 1 januari 2024 zijn doorgevoerd. Alleen het aantal en type klachten en meldingen is geregistreerd; niet of de klacht of melding terecht was.

Onderstaand overzicht laat zien hoeveel klachten en meldingen er zijn ontvangen:

Type klacht / melding	# klachten / meldingen
1. Misbruik / oneigenlijk gebruik gehandicaptenparkeerkaart	12
2. Misbruik / oneigenlijk gebruik gehandicaptenparkeerplaats op kenteken	7
3. N.a.v. wijziging regels gebruik gehandicaptenparkeerkaart (afschaffing vrijstelling parkeerbelasting)	82
4. N.a.v. wijziging regels gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken (kosten in rekening brengen)	3

De meeste klachten en meldingen die zijn ontvangen, zijn vanwege het afschaffen van de vrijstelling tot het betalen van parkeerbelastingen voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart (in § 3.1 wordt ingegaan op de strekking daarvan). Dat er kosten in rekening worden gebracht voor de aanleg of aanpassing van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken heeft nauwelijks tot klachten geleid. De meeste klachten/meldingen vanwege de wijzigingen zijn eind 2023 ontvangen, nog voordat de wijzigingen waren doorgevoerd.

3. Hoe worden de aanpassingen ervaren?

3.1. Ontvangen reacties

De wijzigingen die zijn doorgevoerd per 1 januari 2024 hebben tot veel reacties geleid. Enerzijds ging het daarbij om verduidelijkende en praktische vragen, anderzijds om reacties van mensen die het niet eens waren/zijn met de wijzigingen. Het overgrote deel van de ontvangen reacties betreft het afschaffen van de belastingvrijstelling voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart. De aanpassing van de regels voor gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken heeft nauwelijks tot reacties geleid (zie ook het overzicht in § 2.4). Het grootste deel van de reacties is eind 2023 ontvangen, nog voordat de wijzigingen waren doorgevoerd⁵.

De ontvangen reacties van mensen die het niet eens waren/zijn met de wijzigingen kunnen in twee categorieën worden ingedeeld, namelijk financiële en praktische bezwaren:

Financiële bezwaren:

Een aanzienlijk aantal mensen geeft aan om financiële redenen moeite te hebben met het afschaffen van de vrijstelling tot het betalen van parkeerbelasting:

1) de maatregel leidt tot hogere kosten, terwijl minder-validen het over het algemeen financieel al minder breed hebben omdat ze minder inkomsten en/of hogere uitgaven hebben vanwege hun beperking. Het wordt ervaren als een onterechte lastenverhoging.

2) mensen hebben al betaald voor hun gehandicaptenparkeerkaart; ze hebben het gevoel dat ze nu dubbel moeten betalen. Uit een aantal reacties blijkt ook dat een deel van de mensen vooral een gehandicaptenparkeerkaart heeft om gratis te kunnen parkeren.

Naar aanleiding van: gehandicaptenparkeerkaarten worden niet verstrekt met het doel dat de gebruikers ervan gratis kunnen parkeren. Mensen krijgen primair een gehandicaptenparkeerkaart zodat ze op gehandicaptenparkeerplaatsen mogen staan. Daarnaast gelden (landelijk) voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart soepelere verkeersregels als het gaat om het parkeren in woonerven, blauwe zones en op plaatsen waar een parkeerverbod geldt. Mensen betalen voor een gehandicaptenparkeerkaart vanwege de kosten die de gemeente moet maken om de kaart te kunnen verstrekken; niet vanwege de gebruiksmogelijkheden.

3) mensen voelen zich benadeeld t.o.v. mensen zonder mobiliteitsbeperking omdat ze vanwege hun beperking vaak zijn aangewezen op de auto en niet de mogelijkheid hebben om gebruik te maken van een alternatieve vervoerwijze.

Naar aanleiding van: voor de meeste minder-validen zal te voet of te fiets naar de binnenstad gaan inderdaad geen optie zijn. Echter er zijn wel degelijk alternatieven voor de eigen auto (te weten: openbaar vervoer, deeltaxi en het automaatje).

Praktisch bezwaren:

Naast financiële redenen voert een aantal mensen ook praktische redenen aan waarom men moeite heeft met het afschaffen van de belastingvrijstelling:

⁵ In november 2023 zijn de wijzigingen uitgebreid gecommuniceerd. Dat is gebeurd via het weekblad, internet (gemeentepagina en website VVV) en via een brief die naar alle Oosterhouters met een gehandicaptenparkeerkaart is verstuurd. Met name op de brief is vaak gereageerd.

4) mensen geven aan geen gebruik te kunnen maken van de parkeermeter omdat deze te ver weg staat, niet goed bereikbaar is of ze de parkeermeter niet kunnen bedienen.

Naar aanleiding van: op voorhand was bekend dat de parkeermeters niet voor iedereen bereikbaar en toegankelijk zijn. Echter met belparkeren is er een goed alternatief voor de parkeermeter. In overleg met KOO is verder bekeken waar de bereikbaarheid van parkeermeters kan worden verbeterd door kleinschalige aanpassingen van de openbare ruimte (zoals het verlagen van trottoirbanden). Deze aanpassingen zijn in 2024 gedaan.

5) mensen geven aan geen gebruik te kunnen (of willen) maken van belparkeren omdat ze geen smartphone of betaalapp hebben en daardoor geen parkeergeld kunnen betalen.

Naar aanleiding van: een smartphone of betaalapp is niet nodig om gebruik te kunnen maken van belparkeren. Vrijwel alle aanbieders van belparkeren bieden (nadat iemand zich eenmalig geregistreerd heeft) ook de mogelijkheid om de parkeeractie telefonisch te starten en te beëindigen. Daarvoor hoeven mensen alleen via de telefoon de zonecode door te geven. Alle algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad zijn daarvoor van een bord met de zonecode voorzien.

Mensen die moeite hebben met de bediening van een smartphone en het gebruik van apps kunnen (op meerdere momenten in de week) voor ondersteuning terecht bij Theek5. De medewerkers van Theek5 kunnen mensen o.a. wegwijs maken met de bediening van apps die gebruikt kunnen worden voor belparkeren. Verder is het zo dat de komende jaren het gebruik van een parkeerapp (de Parkeren Plus app) in veel gemeenten verplicht gaat worden voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart⁶.

6) de mogelijkheden om te parkeren in vergunninghoudersgebieden worden (voor bezoekers) aanzienlijk beperkt. In vergunninghoudersgebieden kan alleen tegen dagtarief (€ 7,50) geparkeerd worden.

Naar aanleiding van: als bezoekers een bewoner komen bezoeken ("sociale bezoekers") kan gebruik gemaakt worden van de digitale bezoekersregeling als ze in een vergunninghoudersgebied parkeren. Daarvoor geldt een tarief van € 0,50 per uur. Op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in vergunninghoudersgebieden kan (via belparkeren) wel per uur betaald worden. Op de overige parkeerplaatsen in vergunninghoudersgebieden is ook voor bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart het dagtarief van toepassing.

Ook de partijen die betrokken zijn bij de evaluatie is om hun mening gevraagd.

Het **KOO** was en is tegen de afschaffing van de vrijstelling tot het betalen van parkeerbelasting. De redenen waarom KOO het niet eens is met het afschaffen van de vrijstelling zijn grotendeels in lijn met de individuele reacties die zijn ontvangen, namelijk minder-validen hebben het financieel al minder breed, de gehandicaptenparkeerkaart kost ook geld, minder-validen zijn veelal aangewezen op de auto en niet iedereen kan gebruik maken van belparkeren. Verder laat ook de bruikbaarheid en bereikbaarheid van de parkeermeters te wensen over volgens KOO. KOO is van mening dat met het afschaffen van de vrijstelling een financiële en praktische drempel is opgeworpen voor het bezoeken van de binnenstad.

Tegelijkertijd onderschrijft KOO dat de maatregelen die zijn getroffen ook positieve effecten hebben gehad op het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken en dat de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad beter beschikbaar zijn. Het beeld van KOO is ook dat misbruik van de regelingen is afgenomen sinds mensen moeten betalen.

⁶ Voor meer informatie over de Parkeren Plus app zie dia 22 t/m 25 van bijlage 2D.

De **adviesraad sociaal domein** heeft vanuit haar achterban twee typen reacties ontvangen. Enerzijds signalen dat gehandicaptenparkeerkaarten misbruikt worden (en dat de wijzigingen die zijn doorgevoerd, misbruik minder aantrekkelijk maken). Anderzijds heeft de adviesraad veel reacties ontvangen van mensen die het terecht vinden dat mensen met een gehandicaptenparkeerkaart nu ook parkeergeld moeten betalen. Het beeld van de adviesraad is dat de meeste mensen dat financieel ook kunnen opbrengen.

De adviesraad onderschrijft de conclusies van de evaluatie dat de maatregelen het beoogde effect hebben gehad. Verder zijn er vanuit de adviesraad nog enkele praktische aanbevelingen met name op communicatief vlak.

De afvaardiging van het bestuur van de **stuurgroep bruisende binnenstad** onderschrijft dat de maatregelen het gewenste effect hebben / vindt het positief dat het tot minder gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken leidt. De parkeerdruk in het centrum (met name in de omgeving Schapendries en de Braak) blijft wel een punt van zorg voor de ondernemers.

3.2. Ontvangen suggesties

Uit de reacties blijkt dat veel mensen begrip hebben voor de aanleiding / noodzaak dat er per 1 januari 2024 een aantal wijzigingen is doorgevoerd. Veel mensen signaleerden namelijk ook dat er sprake is van een toename van het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken en het gebruik (en misbruik) van gehandicaptenparkeerkaarten, waar ook minder-validen last van hebben. Er zijn diverse suggesties gedaan voor maatregelen die in plaats van of aanvullend op de wijzigingen die al zijn doorgevoerd, zouden kunnen worden overwogen.

De meest gehoorde suggesties die zijn ontvangen:

1) hanteer strengere regels voor de uitgifte van gehandicaptenparkeerkaarten en de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken

Naar aanleiding van: de regels voor de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken zijn de afgelopen jaren al aangescherpt, onder andere op basis van het onderzoek dat in 2023 is uitgevoerd. Hier valt weinig "winst" meer te halen. Voor de uitgifte van gehandicaptenparkeerkaarten gelden landelijke regels; daar mag de gemeente niet van afwijken.

2) handhaaf beter / strenger op het gebruik van gehandicaptenparkeerkaarten. Vanuit KOO is daarbij specifiek aandacht gevraagd voor de aanwezigheid van gehandicaptenparkeerkaarten in voertuigen die op een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken staan. Uit onderzoek van KOO blijkt namelijk dat ongeveer in de helft van de auto's die op een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken staat, geen gehandicaptenparkeerkaart aanwezig is (en dat deze kaart dus gebruikt zou kunnen worden voor een andere auto).

Naar aanleiding van: als onderdeel van het onderzoek dat in 2023 is uitgevoerd, is ook de interne informatie-uitwisseling en de handhaving tegen het licht gehouden. Dat heeft er in geresulteerd dat tussen de betrokken afdelingen een aantal processen beter is afgestemd. Echter handhaving op misbruik en oneigenlijk gebruik van gehandicaptenparkeerkaarten blijft lastig (daarvoor zou een handhaver bij ieder voertuig met een gehandicaptenparkeerkaart moeten blijven posten tot dat de gebruiker(s) er van terug komt/komen om vast te stellen of rechtmatig gebruik gemaakt wordt van de gehandicaptenparkeerkaart). Nog uitgezocht is (naar aanleiding van de vraag vanuit KOO) in hoeverre de aanwezigheid van een gehandicaptenparkeerkaart verplicht is als een auto op een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

staat. In het geval van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, is het wettelijk (RVV 1990) niet verplicht dat er in de auto ook een gehandicaptenparkeerkaart ligt. De gemeente mag dat ook niet als voorwaarde opleggen en er kan dus niet op worden gehandhaafd.

3) laat bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart wel gratis parkeren op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.

Naar aanleiding van: bij de besluitvorming over het onderzoek dat in 2023 is uitgevoerd, was dit één van de mogelijke scenario's. College en gemeenteraad hebben in 2023 echter gekozen voor een volledige afschaffing van de vrijstelling van het betalen van parkeerbelasting (waardoor nu dus ook op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen betaald moet worden). In het geval de vrijstelling tot het betalen van parkeerbelasting wel zou gelden voor de algemene, openbare gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad is/was de verwachting dat de druk op die plaatsen aanzienlijk zou toenemen waardoor flankerende maatregelen noodzakelijk zouden zijn en mogelijk ook het aantal algemene, openbare gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad zou moeten worden uitgebreid.

4) voer een maximale parkeerduur in voor de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Daarmee moet de beschikbaarheid van deze plaatsen worden vergroot / de doorstroming worden verbeterd.

Naar aanleiding van: invoering van een maximale parkeerduur zou kunnen worden overwogen om langparkeerders (zoals bewoners) te weren van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. In hoofdstuk 5 wordt hierop verder ingegaan.

5) voer een aparte (al dan niet gratis) parkeervergunning in voor minder-validen, waarmee de gehandicaptenparkeerkaart aan een kenteken wordt gekoppeld.

Naar aanleiding van: een aantal grotere gemeenten (bv. Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) kent een speciale parkeervergunning voor gehandicapten. Bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart (ook van buiten die gemeente) kunnen zo'n vergunning aanvragen en kunnen daarmee gratis parkeren in de betreffende gemeente. Via de vergunning wordt de gehandicaptenparkeerkaart gekoppeld aan één (bij een bestuurderskaart) tot maximaal drie (bij een passagierskaart) vaste kentekens. In sommige gemeenten is de vergunning gratis (Amsterdam, Utrecht) in andere gemeenten (Den Haag, Rotterdam) worden er jaarlijks kosten in rekening gebracht voor de vergunning.

De reden dat de betreffende gemeenten zijn overgegaan naar een aparte parkeervergunning voor minder-validen zit hem primair in de handhaving. In de betreffende gemeenten vindt handhaving plaats via scanvoertuigen. Een scanvoertuig kan echter niet controleren of er een gehandicaptenparkeerkaart aanwezig is in een auto. Verder is de maatregel bedoeld om misbruik en oneigenlijk gebruik van gehandicaptenparkeerkaarten in te perken (door de kaart te koppelen aan één of meerdere vaste kentekens wordt de uitwisselbaarheid beperkt).

6) hanteer een aangepast, lager parkeertarief voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart. Bijvoorbeeld een lager uurtarief of dat een bepaalde tijd gratis geparkeerd mag worden.

Naar aanleiding van: het betalen van parkeergeld is een vorm van belastingheffing. Landelijk gelden daarvoor een aantal regels. In de gemeentewet is (limitatief) vastgelegd waarvan de hoogte van de parkeerbelasting afhankelijk mag zijn. Het al dan niet aanwezig zijn van een gehandicaptenparkeerkaart is daarbij niet benoemd. Dit betekent dat het gemeenten niet is toegestaan om een aangepast parkeertarief te rekenen voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart. Overigens zou dit ook praktisch gezien bijzonder lastig uitvoerbaar zijn.

4. Is het beoogde effect bereikt?

4.1. Effecten

Het aanscherpen van de regels voor gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken en het opwerpen van financiële drempels (door kosten in rekening te brengen voor het aanpassen, verplaatsen of aanleggen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken en de vrijstelling tot het betalen van parkeerbelasting af te schaffen) lijkt het beoogde effect te hebben gehad. Zoals blijkt uit de beschrijving van de gemeten effecten in hoofdstuk 2 is een duidelijke afname van het aantal aangevraagde gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken zichtbaar.

De maatregelen hebben niet geleid tot een noemenswaardige afname van het aantal aangevraagde gehandicaptenparkeerkaarten. Echter mensen lijken er wel minder gebruik van te maken: de gemeten daling van de bezetting van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad wijst daarop. De daling van de bezetting van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad is een positief effect: de parkeerplaatsen zijn daardoor beter beschikbaar voor de doelgroep die daarop het meest is aangewezen (vanwege hun mobiliteitsbeperking en niet vanwege financiële overwegingen).

In hoeverre de maatregelen tot minder misbruik / oneigenlijk gebruik hebben geleid, valt lastig te meten. Echter op basis van de reacties die zijn ontvangen naar aanleiding van de maatregelen en de bespreking van de resultaten van de evaluatie met de adviesraad sociaal domein, het Klankbord Ongehinderd Oosterhout (KOO) en (een afvaardiging van) de stuurgroep bruisende binnenstad is wel het beeld dat misbruik en oneigenlijk gebruik van de regelingen is afgenomen sinds mensen moeten betalen.

Gesteld kan dus worden dat de maatregelen tot de beoogde effecten leiden.

4.2. Neveneffecten

Twee mogelijke neveneffecten zijn expliciet onderzocht:

- 1) leidt het in rekening brengen van kosten voor de aanleg of aanpassing van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken tot problemen voor mensen met een kleine beurs en tot een toename van mensen die een beroep doen op bijzondere bijstand?
- 2) leidt de afschaffing van de vrijstelling tot het betalen van parkeerbelasting tot een toename van het WMO vervoer met de deeltaxi (en daarmee extra kosten voor de gemeente)?

Ad 1)

Op basis van de reacties die we hebben ontvangen (zowel van individuele bewoners als van de partijen die bij de evaluatie betrokken waren als van de collega's van het Sociaal Domein) is het beeld dat de financiële drempel die is opgeworpen door het in rekening brengen van kosten voor de aanleg of aanpassing van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken niet zodanig is dat daardoor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken niet meer betaalbaar is voor mensen met een kleine beurs. Dat wordt ook bevestigd door het gegeven dat er geen verzoeken voor bijzondere bijstand zijn ontvangen vanwege de aanleg of aanpassing van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Wel blijkt uit enkele ontvangen reacties dat, sinds er kosten in rekening worden gebracht, mensen bewuster de afweging maken of ze een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken echt nodig hebben ("nice of need to have").

Ad 2)

De afschaffing van de vrijstelling tot het betalen van parkeerbelasting heeft niet geleid tot een toename van het WMO vervoer met de deeltaxi naar de binnenstad.

De twee bovengenoemde neveneffecten hebben zich dus niet voorgedaan.

Een derde neveneffect zou kunnen zijn dat mensen met een gehandicaptenparkeerkaart vanwege de afschaffing van de vrijstelling tot het betalen van parkeerbelasting hun verplaatsingsgedrag aanpassen (minder of anders reizen). Of en in welke mate dat effect zich heeft voorgedaan is feitelijk niet te meten. Er zijn wel enkele reacties ontvangen van mensen die aangaven dat als ze parkeergeld moeten betalen het daardoor minder aantrekkelijk voor ze is om naar de binnenstad te gaan (echter in hoeverre ze daadwerkelijk hun gedrag aanpassen, blijft een vraag). Ook tijdens de tweede bijeenkomst met de partijen die betrokken zijn bij de evaluatie is de vraag op tafel gelegd of partijen het beeld hadden dat de getroffen maatregelen van invloed zijn geweest op het verplaatsingsgedrag van minder-validen. Vanuit KOO is daarop aangegeven dat zij vanuit het achterban signalen ontvingen dat, vanwege het moeten betalen voor het parkeren in de binnenstad, bepaalde mensen de binnenstad minder vaak bezoeken en in plaats daarvan uitwijken naar functies op andere plaatsen (zoals de wijkwinkelcentra).

Het derde neveneffect lijkt dus voor te komen, echter in welke mate is onbekend. De vraag is of een dergelijk neveneffect acceptabel is. T.b.v. de beantwoording van die vraag, is de aanleiding waarom in het verleden de vrijstelling tot het betalen van parkeerbelasting is ingevoerd relevant. Bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart waren vrijgesteld van het betalen van parkeerbelastingen zodat ze niet op en neer naar de betaalautomaat hoefden; niet vanwege de financiële draagkracht. Het was met andere woorden geen financiële tegemoetkoming. Vanuit dat perspectief vinden wij het neveneffect, dat bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart nu vanwege financiële overwegingen andere keuzes maken en uitwijken naar functies buiten de binnenstad, niet onacceptabel.

4.3. Conclusie

De conclusie van de evaluatie is dat het met de maatregelen beoogde effect is bereikt. Deze conclusie wordt ook gedeeld door 2 van de 3 partijen die betrokken waren bij de evaluatie. Er zijn geen onacceptabele neveneffecten opgetreden.

Gezien de conclusie van de evaluatie is er geen reden om de maatregelen die per 1 januari 2024 zijn doorgevoerd te heroverwegen of aanpassingen door te voeren.

Tijdens deze evaluatie zijn, zowel door individuele bewoners als door het KOO, een aantal praktische bezwaren ingebracht. Naar aanleiding daarvan is nog wel gekeken via welke aanpassingen eventueel tegemoet zou kunnen worden gekomen aan die bezwaren. Bijlage 3 bevat de resultaten daarvan. De maatregelen zijn daarbij uitsluitend beoordeeld op haalbaarheid en niet op wenselijkheid (aangezien er gezien de conclusie van de evaluatie geen noodzaak is om aanpassingen door te voeren).

Bijlagen

Bijlage 1: motie evaluatie gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken



Motie Evaluatie gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken

De raad van Oosterhout, in vergadering bijeen op 24 oktober 2023, behandelend raadsvoorstel 1018520, Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken,

Overwegende dat:

- We kosten in rekening gaan brengen voor de aanleg van een parkeerplaats op kenteken;
- Deze kosten niet voor alle Oosterhouters te dragen zijn;
- De kosten weliswaar via bijzondere bijstand betaald kunnen worden, maar dit een enorme drempel betekent;
- We goed moeten monitoren of dit niet betekent dat alleen mensen die de kosten kunnen dragen deze voorziening aanvragen;
- De weging van parkeerdruk als bij-effect kan hebben dat mensen met een beperking die buiten het centrum wonen te ver moeten lopen naar hun auto;
- Dit effect zoveel mogelijk beperkt moet worden.

Verzoekt het college:

- Het nieuwe beleid voor gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken over 1 jaar te evalueren;
- Hierbij de partijen te betrekken die ook in het onderzoek zijn geraadpleegd;
- De resultaten van deze evaluatie aan de raad voor te leggen;
- Indien nodig wijzigingen door te voeren in het beleid.

Uhro van der Pluijm

Marie-Louise van Mook

Job Basting

GroenLinks Oosterhout

PvdA Oosterhout

D66 Oosterhout

Bijlage 2: verslagen en presentaties

Bijlage 2A: verslag overleg belanghebbenden 1 februari 2024 [losse bijlage]

Bijlage 2B: presentatie overleg 1 februari 2024 [losse bijlage]

Bijlage 2C: verslag overleg belanghebbenden 19 september 2024 [losse bijlage]

Bijlage 2D: presentatie overleg 19 september 2024 [losse bijlage]

Bijlage 3: Mogelijke aanpassingen n.a.v. praktische bezwaren

Door zowel individuele bewoners als door de partijen die betrokken waren bij de evaluatie is een aantal praktische bezwaren ingebracht. In deze bijlage staan we stil bij mogelijke aanpassingen / maatregelen waarmee aan deze bezwaren tegemoet zou kunnen worden gekomen. Daarbij wordt zowel ingegaan op de praktische als juridische uitvoerbaarheid.

Achtereenvolgens komen aan bod:

- 1) De bruikbaarheid van belparkeren
- 2) Parkeren in vergunninghoudersgebieden
- 3) Bewoners die op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen parkeren

1) De bruikbaarheid van belparkeren

Bij de afschaffing van de vrijstelling tot het betalen van parkeerbelasting voor bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart heeft nadrukkelijk meegespeeld dat het parkeergeld tegenwoordig via de mobiele telefoon of smartphone kan worden betaald. Belparkeren is inmiddels de meest gebruikte betaalmethode⁷.

De drempel om gebruik te maken van belparkeren is zo laag mogelijk gemaakt. Zo zijn alle algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad voorzien van een extra onderbord met daarop de belparkeercodes en kunnen mensen bij Theek5 terecht voor praktische ondersteuning. Desondanks is het de verwachting van KOO en de adviesraad Sociaal Domein dat belparkeren voor bepaalde mensen, hetzij vanwege fysieke beperkingen (aan de hand en/of vingers) hetzij omdat het te complex is, niet geschikt is als betaalmethode.

Op veel plekken kunnen mensen die geen gebruik kunnen maken van belparkeren dan alsnog terugvallen op de parkeermeter, echter er is ook een aantal plekken waar de parkeermeter op te grote afstand van de algemene gehandicaptenparkeerplaats staat of minder goed bereikbaar is.

Om tegemoet te komen aan dit praktische bezwaar kan het volgende worden overwogen:

- A) het invoeren van een aparte parkeervergunning voor bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart als bestuurder. Mensen moeten dan één keer per jaar te betalen voor een parkeervergunning en kunnen met die vergunning in de hele binnenstad parkeren, ook op vergunninghoudersplaatsen. Naast dat mensen dan niet los het parkeergeld hoeven te betalen, komt deze maatregel ook tegemoet aan het praktische bezwaar dat mensen niet meer in vergunninghoudersgebieden kunnen parkeren (2).

Ad A. Invoering van een parkeervergunning voor bezitters GPK-bestuurder

De juridische uitvoerbaarheid is goed. Diverse gemeenten kennen een aparte parkeervergunningen voor bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart. Voor de invoering van een dergelijke parkeervergunning moet zowel de parkeerverordening als de verordening parkeerbelastingen worden aangepast. Dat is een bevoegdheid van de raad.

⁷ De meeste parkeerinkomsten ontvangt de gemeente uit belparkeren.

De praktische uitvoerbaarheid is eveneens goed. Belangrijkste kanttekening is dat ook de parkeervergunningen tegenwoordig digitaal zijn en dat enige digitale vaardigheid ook bij deze oplossingsrichting vereist is. Daarnaast zal nog een aantal keuzes moeten worden gemaakt, mocht worden gekozen voor een aparte parkeervergunning voor bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart als bestuurder (bv. welke bewoners komen in aanmerking voor zo'n parkeervergunning en welk tarief gaan we daarvoor hanteren).

2) Parkeren in vergunninghoudersgebieden

In vergunninghoudersgebieden kan alleen tegen dagtarief (nu € 7,50 en vanaf 1 januari 2025 € 9,50) worden geparkeerd, ongeacht de parkeerduur. Op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in vergunninghoudersgebieden kan (via belparkeren) wel per uur betaald worden. Op de overige parkeerplaatsen in vergunninghoudersgebieden is ook voor bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart het dagtarief van toepassing.

Om tegemoet te komen aan dit praktische bezwaar kan het volgende worden overwogen:

- A) op bepaalde locaties in vergunninghoudersgebieden algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanwijzen met mogelijkheid betalen uurtarief.
- B) bezitters gehandicaptenparkeerkaart de mogelijkheid bieden om overal tegen uurtarief te parkeren
- C) een aparte parkeervergunning voor bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart als bestuurder

Ad A) op bepaalde locaties in vergunninghoudersgebieden algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanwijzen met mogelijkheid betalen uurtarief.

Dit is de huidige werkwijze. Als er in de nabijheid functies (niet zijnde woningen) aanwezig zijn waar een noemenswaardige hoeveelheid minder-valide bezoekers naar toe gaat, wordt voorzien in een algemene gehandicaptenparkeerplaats in de directe nabijheid waar tegen uurtarief betaald kan worden. Er kan dan uitsluitend via belparkeren betaald worden.

Ad B) Bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart de mogelijkheid bieden om overal tegen uurtarief te parkeren.

De juridische uitvoerbaarheid hiervan is zeer twijfelachtig (ondanks dat bekend is, dat er ten minste één gemeente is waar dit wordt toegepast). De differentiatie van parkeertarieven is namelijk aan wettelijke regels gebonden en het wel of niet hebben van een gehandicaptenparkeerkaart is niet benoemd als mogelijkheid voor tariefdifferentiatie.

Ook de praktische uitvoerbaarheid valt nadrukkelijk te betwijfelen. Betaling van het parkeergeld zou alleen via belparkeren kunnen. En vanwege de verschillen in tariefstructuur (laag en hoog dagtarief) en verschillende werkingstijden (in delen van de binnenstad gelden afwijkende tijden voor betaald parkeren en vergunninghouders) zou je dan meerdere aparte belparkeerzones voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart moeten maken.

Ad C) een aparte parkeervergunning voor bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart als bestuurder

Zowel praktisch als juridisch goed uitvoerbaar. Zie de toelichting onder 1A.

3) Bewoners die op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen parkeren

Bij het in beeld brengen van de bezetting van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad is geconstateerd dat een aantal van die plaatsen structureel gebruikt worden door bewoners. De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad zijn bedoeld voor bezoekers, echter het is niet verboden voor bewoners om op de betreffende plaatsen te parkeren. Aangezien daardoor de parkeermogelijkheden van minder-valide bezoekers van de binnenstad beperkt worden, wordt met name door KOO aangedrongen op maatregelen. De stuurgroep Bruisende Binnenstad daarentegen is juist tegen maatregelen aangezien het risico is dat het weren van bewoners van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen leidt tot een toename van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken.

Om tegemoet te komen aan dit praktische bezwaar kan het volgende worden overwogen:

- A) communicatie richting bewoners binnenstad
- B) invoeren parkeerduurbepanking voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen
- C) vergunninghouders verbieden op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te staan

Ad A) communicatie richting bewoners binnenstad

Juridische en praktische uitvoerbaarheid is goed (hoewel de inhoud van de boodschap wel aandacht behoeft; het is immers niet verboden dat bewoners van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad gebruik maken). Of communicatie effect gaat hebben, valt te betwijfelen, maar wellicht dat een persoonlijke benadering van de betreffende bewoners (suggesie adviesraad Sociaal Domein) toch enig effect sorteert.

Ad B) invoeren parkeerduurbepanking voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

De juridische uitvoerbaarheid is in beginsel goed; er zijn meer gemeenten waar een parkeerduurbepanking geldt voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen om te voorkomen dat ze te lang bezet worden door dezelfde auto's. Invoering van een parkeerduurbepanking vraagt besluiten van zowel het college als de raad. Een aandachtspunt vormt de onderbouwing van een dergelijke maatregel (de onderbouwing van de noodzaak).

De praktische uitvoerbaarheid is twijfelachtig. Er kan meer parkeergeld worden betaald dan dat mensen feitelijk mogen parkeren (aangezien de parkeerduurbepanking alleen geldt voor de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen we de betaalautomaten en de belparkeerzones daarop niet aanpassen). Daarnaast is het gebruik van een parkeerschijf noodzakelijk. Echter als in de toekomst gehandhaafd gaat worden met een scanauto kan dat niet meer gecontroleerd worden. Het is dus geen toekomstvaste oplossing.

Ad C) vergunninghouders verbieden op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te staan

Juridische en praktische uitvoerbaarheid is goed. De invoering van een dergelijk verbod vraagt besluiten van zowel het college als de raad. Voornaamste aandachtspunt vormt de onderbouwing van een dergelijke maatregel (de onderbouwing van de noodzaak).