

Den Haag, 3 november 2011

Naar aanleiding van de vraag van wethouder Peter Smit zijn we de materie ingedoken. Onderstaand geven we daar een reactie op.

Wij hebben een paar dingen gedaan:

- 1) Gesprekken gevoerd met een aantal mensen uit onze achterban die gebruik maken van auto en GHP
- 2) In de materie doorgevoerde professionals gevraagd ernaar te kijken

1). Gesprekken met achterban

In de raadpleging draaide het om de volgende twee vragen:

- a). Wat is de impact voor u wanneer dit voornemen wordt uitgevoerd ?
- b). Wat zou vanuit de gemeente kunnen gebeuren om het voor mensen met een beperking aantrekkelijk te maken?

De reacties van de geïnterviewden waren uniform en duidelijk:

- De groep waar om het gaat betreft ouderen die vaak afhankelijk zijn van een uitkering. Een groot deel van deze groep heeft het heel krap. Een uitgave van bijv. vijf euro is reden genoeg om te besluiten iets niet meer te doen.
Tijdens achterban bijeenkomsten van Voorall kwam dit punt telkens weer naar voren.
- In het verlengde daarvan zien we als Voorall de 'stapeling van kosten', waar deze groep in de praktijk mee te maken heeft door de bezuinigingen die in gang zijn gezet (snoeien in ooiavaarspas/thuiszorg/etc.). Een cumulatie van allerlei zaken waarin gekort wordt.
- Iemand met een beperking heeft voor alles (veel) meer tijd nodig. Dat betekent dat zo iemand langer doet over bijv. winkelen of museumbezoek. Met als gevolg dat deze persoon duurder uit is (meer parkeergeld moet betalen) dan mensen zonder beperking.
- Het idee om vrijkomende gelden te besteden aan verbetering van openbaar vervoer klinkt mooi, maar ging voor de ondervraagde groep niet op. De lichamelijke situatie van de geïnterviewden is zodanig dat

- zij geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. De auto is dus bepalend voor de zelfredzaamheid van die persoon.
- Het idee om meer parkeerplaatsen te creëren in centrum en Kijkduin bleek niet aan te slaan. De ondervraagden mijden het centrum en gaan juist naar buitenwijken waar toegang makkelijk is. Op de vraag waar zij het meest naar toe gaan worden logische plekken genoemd als: fysiotherapie praktijk, ziekenhuizen, familie, I-shops, stadhuis.
- Daarnaast is de algemene opmerking van de ondervraagden dat openbare invalide plekken ten onrechte worden gebruikt door Hagenaars die zich niet veel aantrekken van een invaliden parkeerplek. Volgens hen krijgt de wethouder nooit genoeg parkeerplaatsen verwezenlijkt om dit probleem op te lossen.
- Parkeerautomaten worden als moeilijk toegankelijk ervaren. Ze zijn te hoog of men kan er niet bij vanwege fietsen e.d. In de praktijk is het betalen bij een parkeerautomaat een heel moeilijke opgave voor iemand met een beperking.

Wat dan wel?

De reactie was unaniem: probeer oplossingen te vinden in de hoek waar het om gaat, nl het maken van misbruik. De gemeente mag best ook meer eisen stellen aan het legitimeren door Hagenaars met een beperking om een pas te krijgen: eis het tonen van een ID kaart; laat een foto op de pas zetten e.d. Suggestie die eveneens genoemd werd: laat mensen met een gehandicaptenparkeerkaart ook een ontheffing van betaling van parkeergeld aanvragen. Daar is een ID en een gehandicaptenparkeerkaart voor nodig. Daarmee worden de persoon en de auto geïdentificeerd.

Kortom:

De kernboodschappen waren heel helder:

- 1). Het laten vervallen van de mogelijkheid van vrij parkeren vermindert de zelfredzaamheid en heeft een negatief effect op de participatie van Haagse burgers met een beperking.
- 2). De reden om een dergelijke maatregel te nemen is oneigenlijk: het niet in staat zijn om de groep aan te pakken die het probleem veroorzaakt wordt afgewenteld op een andere groep (Hagenaars met een beperking) die er niets mee te maken heeft.

- 3). Het vergroten van het aantal parkeerplaatsen in centrum en Kijkduin lost het probleem niet op. Er zijn veel andere plekken waar deze groep logischerwijze frequent komt.
- 4). Het willen stimuleren van openbaar vervoer als vervanger van auto gebruik zal in beperkte mate een uitkomst zijn.
- 5). Zoek de oplossing in de bron van het probleem: de fraude gevoeligheid.

2). Quick scan van professionals rond aanpak misbruik gehandicaptenparkeerkaart



Het misbruik met de gehandicaptenparkeerkaart vraagt om maatregelen.

Dat het probleem speelt blijkt uit het feit dat alleen al in de randstad ruim 10.000 parkeerkaarten van gehandicapten gestolen zijn. Gemeenten kunnen gehandicaptenparkeerkaarten bij de RDW registreren. De landelijke registratie helpt gemeenten om misbruik van

gehandicaptenparkeerkaarten aan te pakken. Zo blijven gehandicapten en mensen met een beperking mobiel.

De aanleiding voor de landelijke registratie is de toename van het aantal gestolen gehandicaptenparkeerkaarten. Niet alleen worden voorzieningen voor gehandicapten dan gebruikt door mensen die er geen recht op hebben. Ook lijden gehandicapten schade aan hun voertuig, moeten ze opnieuw een kaart aanvragen en neemt de angst voor diefstal toe. Gehandicaptenparkeerkaarten staan niet op kenteken, maar op naam. Dit gecombineerd met de steeds hogere parkeertarieven maken de kaarten gewild bij dieven. Eenmaal gestolen worden ze doorverkocht aan

automobilisten die zo gratis kunnen parkeren. Prijzen lopen op tot vele honderden euro's

Het probleem speelt overal, 'het is ruit in, kaart weg en een ander die er mooie sier mee maakt'. Het is een heel gunstige kaart. Je kunt er in veel gemeenten gratis mee parkeren, en hij is ook in het buitenland geldig.' Het aantal parkeerkaarten in Nederland is niet bekend. Schattingen gaan uit van meer dan 250.000 (in België zo'n 325.000). De vraag is met welk systeem of met welke beleidsmaatregel dit misbruik substantieel kan worden terug gedrongen.

De Haagse situatie

In Den Haag worden twee gehandicapten- parkeerkaarten gebruikt, de Stadsgewestkaart en de Europese kaart. Beide kaarten mogen worden gebruikt maar wijken qua gebruik niet substantieel af. Wel is de toewijzing verschillend. De Europese kaart kent een loopafstand van 100m terwijl de Stadsgewestkaart een loopafstand kent van 200m. De Stadsgewestkaart wordt derhalve eerder toegekend. Gehandicapten die een loopafstand kennen tussen 100 – 200m hebben alleen recht op een Stadsgewestkaart en niet op een Europese kaart. Dat verschil in loopafstand wordt significant in woongebieden met een hoge parkeerdruk en in de binnenstad.

Wijzigingen

Het voorstel dat in de pijplijn zit (GPK opheffen en gehandicapten laten betalen, met extra andere maatregelen) komt neer op het gelijkheidsbeginsel waarbij gehandicapten in gebieden met betaald parkeren ook gaan betalen. Het geldelijk voordeel komt hiermee te vervallen. Het gebruik van een GPK of een GPA blijft gratis wanneer gebruik wordt gemaakt van een parkeerplaats in een gebied waar een vergunningenstelsel van kracht is of waar alleen betaald mag worden geparkeerd. In beginsel is een dergelijke wijziging te billijken. Maar praktisch bezien kleven er wel een aantal bezwaren aan.

Wat speelt is dat parkeerplaatsen in de openbare ruimte een schaars goed beginnen te worden in de binnenstad en dat deze plaatsen vaak ook niet beschikbaar zijn omdat anderen ze al gebruiken. Het introduceren van betaalde plaatsen voor gehandicapten is derhalve een aanzienlijke verslechtering, ook vanwege de extra financiële lasten voor deze groep als vanwege de praktische bezwaren die daaraan verbonden zijn. Betaald

parkeren gebeurt vrijwel altijd door een ticket te kopen bij een centrale parkeerautomaat. Juist dat genereert voor een gehandicapte heel veel ongemak. In veel gevallen zal het zelfs fysiek onmogelijk zijn om een ticket te kopen. Daar komt nog bij dat centrale parkeerautomaten een gelimiteerde parkeertijd kennen, veelal minder dan drie uur. De Europese parkeerkaart geeft echter recht op een parkeerduur van drie uur. Betalen is dan sowieso niet mogelijk. Overigens geldt dit bezwaar vanzelfsprekend ook wanneer de Stadsgewest kaart wordt gebruikt want ook die kent een parkeerduur van drie uur (controleerbaar met een parkeerschijf).

Voor een deel kan daaraan tegemoet worden gekomen door bestuurders die in het bezit zijn van een gehandicapten kaart de mogelijkheid te bieden om in de vigerende venstertijden in het pollergebied kortstondig (max. een half uur, controleerbaar met een parkeerschijf) te mogen parkeren. De Belgische wetgeving kent deze verruiming al standaard in een voetgangersgebied. Met hierbij overigens wel de kanttekening dat gehandicapten vanwege de zorg thuis in het algemeen niet in staat zijn om vroegtijdig naar de binnenstad te rijden zodat een uitrijtijd van uiterlijk 11.30 uur (de huidige venstertijd) voor deze doelgroep verruimd zou moeten worden.

Alternatieven

Veel gemeenten hebben zich al eerder gebogen over dit probleem. De gemeente Amsterdam (Cition Verkeersmanagement) heeft als oplossing een 'eigen' parkeerkaart geïntroduceerd. Die kaart is gekoppeld aan de Europese kaart, moet jaarlijks worden aangevraagd, is gratis en wordt bij de gemeente Amsterdam geregistreerd in een data-bestand en is gekoppeld aan een kenteken. Controle is eenvoudig door het data-bestand te raadplegen.

Een andere mogelijkheid tot landelijke registratie is registratie bij het SHPV. Deze registratie van de Gehandicaptenparkeerkaart (GPK) maakt onderdeel uit van het Servicehuis Parkeren, een dienst van de coöperatie SHPV en de RDW. De Registratie Parkeer en Verblijfsrechten is de basis voor deze dienst. Voor gemeenten en handhavers, waar hun bestaande systeem nog geen aansluiting heeft op RPV, worden eenvoudige applicaties beschikbaar gesteld voor de vastlegging en voor de raadpleging.



Conclusie,

Een snelle quickscan van het voorstel tot invoeren van betaald parkeren voor bestuurders die de beschikking hebben over een gehandicapten-parkeerkaart brengt een aantal praktische bezwaren naar boven. Het advies is om met name aan deze bezwaren tegemoet te komen door aanvullende maatregelen dan wel voor een andere systematiek te kiezen. Als voorbeeld wordt verwezen naar de maatregelen waar de gemeente Amsterdam voor heeft gekozen of een aansluiting te zoeken bij de landelijke registratie via het SHPV .

Bijlage 1

Regeling gehandicaptenparkeerkaart (november 2011)

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op artikel 13, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994, de artikelen 49 en 55 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en de artikelen 85 en 86 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

Besluit:

Paragraaf 1. Criteria voor de afgifte van gehandicaptenparkeerkaarten

Artikel 1

- 1. Voor een gehandicaptenparkeerkaart kunnen in aanmerking komen:
 - a. bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen en van brommobielen, die ten gevolge van een aandoening of gebrek een aantoonbare loopbeperking hebben van langdurige aard, waardoor zij - met de gebruikelijke loophulpmiddelen - in redelijkheid niet in staat zijn zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter aan een stuk te voet te overbruggen;
 - b. passagiers van motorvoertuigen op meer dan twee wielen en van brommobielen, die ten gevolge van een aandoening of gebrek een aantoonbare loopbeperking hebben van langdurige aard, waardoor zij - met de gebruikelijke loophulpmiddelen - in redelijkheid niet in staat zijn zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter aan een stuk te voet te overbruggen en die voor het vervoer van deur tot deur continu afhankelijk zijn van de hulp van de bestuurder;
 - c. bestuurders en passagiers van motorvoertuigen op meer dan twee wielen en van brommobielen, die ten gevolge van een aandoening of gebrek permanent rolstoelgebonden zijn;
 - d. bestuurders en passagiers van motorvoertuigen op meer dan twee wielen en van brommobielen, andere dan bedoeld onder a en b, die ten gevolge van een aandoening of gebrek aantoonbare ernstige beperkingen, andere dan loopbeperkingen hebben;

- e. het bestuur van instellingen ten behoeve van het personeel belast met het vervoer van bewoners die voldoen aan de criteria onder b, c of d.
- 2. Op de gehandicaptenparkeerkaart wordt met een hoofdletter B aangegeven of het een gehandicapte bestuurder betreft en een hoofdletter P of het een gehandicapte passagier betreft. Een combinatie van beide is mogelijk. Een gehandicaptenparkeerkaart, bestemd voor een instelling als bedoeld in het eerste lid, onderdeel e, wordt aangeduid met een hoofdletter I.
- 3. De afgifte van de gehandicaptenparkeerkaart geschiedt niet elektronisch.

Paragraaf 2. Geneeskundig onderzoek

Artikel 2

- 1. Een gehandicaptenparkeerkaart wordt niet afgegeven alvorens een geneeskundig onderzoek heeft plaatsgehad met betrekking tot de handicap van de aanvrager.
- 2. Een geneeskundig onderzoek kan achterwege worden gelaten, indien:
 - a. aan de aanvrager eerder een gehandicaptenparkeerkaart is verstrekt en aan de verstrekende instantie bekend is dat de aanvrager nog steeds voldoet aan de in [artikel 1](#) omschreven criteria;
 - b. aan de aanvrager eerder een gehandicaptenparkeerkaart is verstrekt en de keurende instantie van oordeel is dat de aanvrager nog steeds voldoet aan de in [artikel 1](#) omschreven criteria;
 - c. op grond van [artikel 49, derde lid, van het BABW](#) een gehandicaptenparkeerkaart wordt verstrekt in verband met een kortstondig verblijf.
- 3. Een geneeskundig onderzoek wordt achterwege gelaten indien een gehandicaptenparkeerkaart is aangevraagd door het bestuur van een instelling als bedoeld in [artikel 1, eerste lid, onderdeel e](#).

Artikel 3

- 1. Ingeval de gehandicaptenparkeerkaart wordt afgegeven door het gemeentelijk gezag, bedoeld in [artikel 49 van het BABW](#), wordt het geneeskundig onderzoek verricht door de Gemeentelijke Gezondheidsdienst dan wel - bij externe advisering - door een vanwege het gemeentelijk gezag aangewezen deskundige.
- 2. Ingeval de gehandicaptenparkeerkaart wordt afgegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat, wordt het onderzoek verricht door een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te wijzen arts, die niet de behandelend arts van de aanvrager is.

Paragraaf 3. Wijze van aanbrengen van de gehandicaptenparkeerkaart

Artikel 4

De gehandicaptenparkeerkaart moet op zodanige wijze bij de voorruit worden aangebracht, dat de voorzijde ervan buiten het voertuig behoorlijk leesbaar is.

Paragraaf 4. Model van de gehandicaptenparkeerkaart

Artikel 5

- 1. Als model van de gehandicaptenparkeerkaart wordt vastgesteld het in de bijlage bij deze regeling opgenomen model.
- 2. Blanco gehandicaptenparkeerkaarten worden door de met de afgifte van gehandicaptenparkeerkaarten belaste autoriteiten rechtstreeks besteld bij CIB verkoop en advies BV, onderdeel van VNG Diensten BV.

Paragraaf 5. Gelijktelling van in het buitenland afgegeven gehandicaptenparkeerkaart

Artikel 6

Met een ingevolge [artikel 49 BABW](#) afgegeven gehandicaptenparkeerkaart wordt gelijkgesteld:

- a. een gehandicaptenparkeerkaart overeenkomstig het communautair model, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen of in een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte;
- b. een gehandicaptenparkeerkaart, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland, voor zover aan de voorzijde van de kaart het in de bijlage bij deze regeling opgenomen symbool of een nagenoeg daaraan gelijk symbool voorkomt.

Paragraaf 6. Slotbepalingen

Artikel 7

De regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 1 oktober 1991, nr. RVR 103389, houdende vaststelling van regels betreffende de invalidenparkeerkaart (Stcrt. 202), wordt ingetrokken.

Artikel 8

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2001.

Artikel 9


Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling gehandicaptenparkeerkaart.

Bijlage 2

Gestolen kaart waardeloos

Registratie van gehandicaptenparkeerkaarten biedt gemeenten een eenvoudige en goedkope oplossing om gehandicapten mobiel te maken en te houden. Een goede landelijke registratie en handhaving op gebruik van gehandicaptenparkeerkaarten maakt een gestolen kaart namelijk waardeloos, dus niet meer aantrekkelijk om te stelen. Tot nu toe worden gehandicaptenparkeerkaarten alleen in de gemeente zelf geregistreerd. In andere gemeenten kan de gehandicaptenparkeerkaart dus probleemloos – maar onrechtmatig - gebruikt worden.

Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten

De registratie is een dienst van het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (www.shpv.nl). Daarin werken gemeenten en RDW samen om gedeelde oplossingen te creëren om parkeerproblematiek aan te pakken. Dit doet het SHPV onder andere door te zorgen voor het beheer van de parkeerrechtendatabase en door de afhandeling van transacties te verzorgen voor de deelnemers.

Meer informatie

Meer informatie is te lezen in een factsheet over de landelijke registratie. Gemeenten die verdergaande interesse hebben om zich op de landelijke registratie aan te sluiten, vinden hier ook een aansluithandleiding.