

Bijlage beantwoording inspraakreactie WMO Cliëntenraad

De gemeente Utrecht heeft de Wmo Cliëntenraad (Wmo CR) gevraagd om een advies over het plan voor betaald parkeren in alle wijken van Utrecht. De Wmo CR is niet enthousiast. Hieronder volgen onze opmerkingen over dit plan en over het huidige parkeerbeleid:

- Utrecht presenteert zich als een inclusieve stad, waar iedereen onder gelijke voorwaarden mee kan doen. Dit moet dan ook gelden voor de manier waarop men zich in de stad kan verplaatsen. Mensen met voldoende mobiliteit kunnen lopen/fietsen, waarvoor geen (parkeer)belasting geldt. Mensen met een beperkte mobiliteit gebruiken vaak de auto om zich te verplaatsen en hebben daarom een Gehandicaptenparkeerkaart (GPK). Die kost geld, dus heeft deze groep al hogere kosten dan anderen.
- *Mensen in bezit van een Europese gehandicaptenparkeerkaart kunnen gratis een gehandicaptenparkeervergunning aanvragen. Het aanvragen van een Europese gehandicaptenkaart kost weliswaar geld, maar met deze kaart is parkeren gratis op alle algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in Nederland en de Europese Unie. Met de gehandicaptenparkeervergunning kan men in de hele stad gratis parkeren op de algemene parkeerplaatsen in de openbare ruimte.*
- Met de GPK mag men gratis parkeren op plaatsen waar een bord een algemene gehandicaptenplaats (AGP) aanduidt. Er zouden meer van deze plaatsen moeten komen, met betere handhaving (dus wegslepen van auto's die hier zonder GPK of op twee plekken parkeren).
Samen met onze partners werken we aan het uitbreiden van het aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de stad. Ook denken we hierbij aan handhaving. We nemen uw opmerking hierin mee.
- Bij een winkelcentrum geldt voor de AGP een maximale tijdsduur van twee uur. Dat vindt de Wmo CR te kort. Uit- en instappen met beperkte mobiliteit en eventueel een rolstoel kost al veel tijd.
We kunnen beperkingen verbinden aan het gebruik van een plaats. Dit doen we vooral wanneer we de doorstroom willen bevorderen (door een maximale parkeerduur aan de plaats te verbinden) of om dubbelgebruik mogelijk te maken (venstertijden waarbinnen de plek in gebruik is als gehandicaptenparkeerplaats). We passen hiervoor maatwerk toe, waarbij we naar het gebruik van de specifieke plaats en voorzieningen in de omgeving kijken. We zijn hierin flexibel, wat betekent dat we de voorkeur geven aan zo efficiënt mogelijk gebruik van de parkeerplaats boven eenduidigheid. Uiteraard geldt hierbij wel dat de situatie op straat voor iedereen duidelijk moet zijn.
- In Utrecht mag je met een GPK niet gratis parkeren in zones die gereserveerd zijn voor vergunninghouders. Mensen met voldoende mobiliteit mogen in deze zones (dus in de hele stad) gratis lopen en hun fiets parkeren. Je zou hier met een GPK ook gratis moeten kunnen parkeren. Anders is het Utrechtse beleid op het gebied van mobiliteit strijdig met het gelijkheidsbeginsel.
In Utrecht hebben we nauwelijks parkeerplaatsen enkel voor vergunninghouders. Vanuit ons beleid gaan we uit van het optimaal gebruikmaken van parkeerplekken, zodat er zoveel mogelijk plek in de openbare ruimte overblijft voor andere doeleinden. Wij voegen dan ook geen vergunningshoudersplekken meer toe en waar mogelijk heffen we ze op (bij bijvoorbeeld een herinrichting van de straat).

- Bij bovenstaand punt moet worden opgemerkt dat het gebrek aan AGP ervoor zorgt dat veel gebieden niet meer te bezoeken zijn door GPK-houders. Voldoende gratis AGP, ook op plekken waar geen andere auto's mogen parkeren, is essentieel om gelijkwaardig mee te kunnen doen. Parkeren achter slagbomen of in parkeergarages is geen goed alternatief voor AGP-houders omdat dit kosten met zich meebrengt.

Samen met onze partners werken wij aan het uitbreiden van het aanbod AGP's in de stad. Hierbij kijken we ook naar gebieden die op dit moment een laag aantal AGP's hebben of gebieden met functies waar voldoende AGP's belangrijk zijn.
- Het openbaar vervoer is voor ouderen, GPK-houders, mantelzorgers en andere hulpverleners geen goed alternatief, o.a. door beperkingen, nachtelijke werktijden, etc. De auto is voor hen vaak het enig mogelijke vervoersmiddel.

Autobezit en -gebruik is voor iedereen een combinatie van persoonlijke keuzes en omstandigheden. Wij kunnen en willen als gemeente niet bepalen voor wie het gebruik van de auto noodzakelijk is. Zo heeft 32% van de huishoudens in Utrecht geen auto, 53% heeft één auto en 15% twee of meer auto's. Bij het invoeren van betaald parkeren kijken we dan ook niet naar de motieven voor het autobezit en -gebruik. Voor de lange termijn werken wij samen met de regio aan een schaa sprong en verbetering van het openbaar vervoer. Deze maatregelen dragen bij aan de bereikbaarheid van een gebied.

Daarnaast bekijken we hoe we de aanwezigheid van alternatieven voor de auto kunnen laten meewegen in de prioritering van gebieden door bijvoorbeeld een bereikbaarheidstoets toe te passen. Het is de bedoeling dat vanaf de prioritering van gebieden in blok 2 de bereikbaarheid van een gebied met beschikbare alternatieven voor de auto wordt meegewogen. Het is geen 'ja of nee'-vraag, wel of niet bereikbaar. Het gaat hier om de voortdurende inzet om aan alternatieven te werken en die te beoordelen vanuit het perspectief van verschillende doelgroepen. We gaan op zoek naar een instrument dat recht doet aan deze gelaagdheid.
- Tijdens een bijeenkomst op 26 april 2023 begreep de Wmo CR van de gemeente dat huishoudens in het bezit van een garage geen (eerste) parkeervergunning krijgen. Wat is de juridische onderbouwing hiervan? Mag de gemeente bepalen dat een garage verplicht gebruikt moet worden voor het stallen van een auto?

Bewoners en bedrijven met een eigen of gemeenschappelijke parkeervoorziening kunnen, bij de invoering van betaald parkeren in hun gebied, minder of geen parkeervergunningen aanvragen. Dit geldt ook als u geen gebruik maakt van een parkeerplaats op eigen terrein of als u de plek voor iets anders dan parkeren gebruikt. Een overzicht van adressen die (gedeeltelijk) zijn uitgesloten van parkeervergunningen is te vinden op [onze site](#). In het overzicht staat ook aangegeven op grond waarvan men (gedeeltelijk) is uitgesloten van een parkeervergunning.
- Om als huishouden van een gunstiger parkeertarief gebruik te kunnen maken, denkt de gemeente aan het invoeren van een 'parkeerkaart'. In de praktijk is dat een app op een smartphone. Ouderen, mensen met een laag inkomen en/of met een beperking zijn niet allemaal even digitaal vaardig en hebben ook lang niet altijd een smartphone. Dit kan ertoe leiden dat ze minder vaak bij anderen op bezoek gaan, waardoor de kans op eenzaamheid groter wordt.

We hebben al een zogenaamde bezoekerskaart. Hiermee kan bezoek parkeren met 50% korting. Het gaat inderdaad om een app maar we zorgen voor een goed alternatief voor mensen die niet digitaal vaardig zijn.

- Het hoge bezoekerstarief kan ertoe leiden dat bovengenoemde groepen ook minder bezoek krijgen. Men wordt hierdoor verder beperkt en de eenzaamheid kan toenemen. *De bezoekersregeling biedt 50% korting voor parkeren door bezoekers. Daarnaast is de basis-venstertijd van 6 – 11 uur in de ochtend. Na 11 uur is parkeren gratis.*
- De gepresenteerde tarieven voor een parkeervergunning en bezoekers zijn te hoog en de daarbij horende zone waar je met je vergunning 'gratis' mag parkeren te klein. In andere grotere gemeenten, zoals Leiden, onderscheidt men in het parkeerbeleid twee gebieden: het centrum en de ring daaromheen. De tarieven in het centrum zijn aanzienlijk hoger dan in de ring daaromheen, maar nog altijd een stuk lager dan de voorgestelde tarieven in Utrecht. Het onderscheid dat Leiden maakt tussen het drukke centrumgebied en de omliggende woonwijken houdt meer rekening met bewoners. *Utrecht kent 3 zones mbt tarifiering: A1 en A2, voor de wijken in en om de binnenstad en B1 voor de rest van Utrecht. Alle "nieuwe" gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd hebben het B1 tarief voor een eerste parkeervergunning van 12,40 euro per maand.*
- In januari 2023 heeft de Wmo CR bij de gemeente en de wethouder aangegeven het geen goed idee te vinden de hulp bij het huishouden (HbH) en andere hulpverleners 25% van het parkeertarief zelf te laten betalen. Waarom wordt dit tarief niet 100% vergoed door de gemeente, ook gezien het enorme tekort aan HbH? De gemeente kan hierbij denken aan een 'vrijkaart' voor hulpen. Als dit plan van de gemeente wordt ingevoerd, betekent het dat de HbH straks minder gaat verdienen per uur in wijken waar nu nog geen betaald parkeren geldt. Of ze moet na 11 uur beginnen en dat lijkt de cliëntenraad niet praktisch. De wethouder [van WMO en Welzijn] zei in januari verschillende factoren tegen elkaar af te gaan wegen. De Wmo CR heeft toen verzocht te worden meegenomen in deze afweging. Dat is helaas niet gebeurd, we hebben na januari niets meer gehoord. *We vinden het betalen voor het parkeren van een auto redelijk, omdat de openbare ruimte als schaars is. Wij zijn geen voorstander van gratis parkeren. Voor parkeren voor thuis- en mantelzorg kost parkeren, bij een korting van 75%, nu 1 euro per uur. We gaan er hierbij vanuit dat deze kosten door de werkgever worden vergoed. In de CAO van de thuiszorg is dit opgenomen.*
- Bij gebruik van de parkeerkaart moet een eindtijd ingevoerd worden. Voor een hulpverlener is het niet altijd mogelijk de tijd in de gaten te houden. Hierdoor kan men dus een boete krijgen. En als men wel goed op de tijd let, is het toch niet altijd mogelijk de cliënt alleen te laten. Dit kan ook invloed hebben op de zorg die verleend wordt. *Met de nieuwe parkeerapp kan er digitaal een eindtijd worden aangegeven/verlengd worden. Hierdoor is het dus niet meer nodig om de cliënt alleen te laten. Hopelijk is het hierdoor ook eenvoudiger om de eindtijd in te stellen.*
- Nachtzusters en mantelzorgers wonen vaak niet in de buurt en zijn vanwege hun werk (ook in de avond/nacht) afhankelijk van een auto. Als de gemeente wil dat mensen zo lang mogelijk thuis blijven wonen, waardoor er meer zorg/hulp aan huis nodig is op alle tijden van de dag/nacht, dan dient de gemeente dit te faciliteren, o.a. door gratis parkeren. *Voor 6 uur 's ochtends en na 11 uur 's ochtend is parkeren gratis. In de avond of in de nacht hoeft niet betaald te worden voor parkeren. Voor mantelzorgers is er een korting van 75%.*

- De gemeente Utrecht heeft onlangs een beleidswijziging doorgevoerd, waardoor de HbH bij meer cliënten op een dag langs moet. Cliënten krijgen veelal een lagere urenindicatie, waardoor de HbH meer reistijd heeft omdat ze meer adressen bezoekt. Deze reistijd wordt niet betaald. Daarnaast wordt het loon niet verhoogd en nu moet de HbH ook nog zelf een deel van de parkeerkosten betalen (als de cliënt dat niet wil/ kan). Het wordt op deze manier niet aantrekkelijker HbH te worden of te blijven.
Voor thuiszorg is er een korting van 75%. Buiten het venster van 6 – 11 uur 's ochtends is parkeren gratis.
- De cliënten moeten zelf de parkeerkorting aanvragen. De gemeente gaat dus uit van zelfredzame cliënten, die bovendien voldoende regie kunnen voeren om met de HbH, mantelzorger of nachtzuster het gesprek aan te gaan over wie dat parkeergeld betaalt. Dat laatste kan ook (extra) psychische en sociale spanningen tussen cliënt en hulpverlener opleveren. Een oplossing kan zijn de hulpverleners direct een korting toe te kennen op basis van kenteken, om zo de administratieve en cognitieve lasten niet bij de kwetsbare en soms niet digitaal vaardige cliënten neer te leggen.
Vanaf eind augustus zullen de kortingsregelingen gaan lopen via de webapp 'Mijn Parkeeractie'. In deze app is het mogelijk om als bewoner gebruikers van bepaalde kortingsregelingen te machtigen. Op deze manier kunnen de hulpverleners zelf de parkeeractie registreren. Bewoners die hulp nodig hebben bij het instellen van de app kunnen terecht bij de bibliotheken en wijkbureaus in de stad. Hier zullen mensen klaar staan om hen te helpen. Mensen die de webapp echt niet kunnen/willen gebruiken, kunnen straks op een andere manier gebruik blijven maken van de parkeerkortingsregeling. Hierover komt nog nadere informatie.
- Het betaald parkeren gaat samen met een volledige digitalisering van betalen en registratie van de GPK. Hiervoor moet de GPK gekoppeld worden aan een auto via het nummerbord. Als je zelf bestuurder bent en altijd dezelfde auto gebruikt is dit geen probleem. Maar als je passagier bent of wisselende auto's gebruikt, moet je als GPK-houder elke keer opnieuw je GPK koppelen aan het nummerbord van de auto waarmee je op dat moment rijdt. Dit moet zo eenvoudig mogelijk worden gemaakt voor GPK-houders (of diens gemachtigde, als de GPK-houder dit niet zelf kan). Het moet ook mogelijk worden gemaakt voor GPK-houders van buiten de stad.
Het toewijzen van de GPK aan een kenteken kan op dit moment digitaal worden gedaan.
- Dit plan draagt bij aan een verhoging van de administratieve en cognitieve lasten van mensen die gebruik maken van de Wmo.
Wij gaan ervan uit dat u het hier heeft over de mantel- en thuiszorg korting. Wij kunnen ons voorstellen dat mantelzorgers of de thuishulp uw cliënten hierbij helpen mocht dat nodig zijn. Voor mensen die niet digitaal vaardig zijn is er een alternatief voor de app.
- De stelling van de gemeente dat er momenteel in Utrecht wijken zijn waar gratis geparkeerd mag worden, klopt niet: iedere autobezitter betaalt wegenbelasting/ motorrijtuigenbelasting om een voertuig op de openbare weg te mogen parkeren. Dit is al een niet gering bedrag.
- *Een auto bezitten en gebruiken is inderdaad allerm minst gratis. Daar komt nu voor wijken waar dat nog niet het geval was een paar procent kosten bij specifiek voor het parkeren in de openbare ruimte. Dat is tot op heden in een groot deel van de stad nog gratis.*

