

## Advies Wmo Cliëntenraad over plan betaald parkeren gemeente Utrecht

*Mei 2023* - 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.
- 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).
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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?
- 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.

- Het hoge bezoekerstarief kan ertoe leiden dat bovengenoemde groepen ook minder bezoek krijgen. Men wordt hierdoor verder beperkt en de eenzaamheid kan toenemen.
- 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.
- 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 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

- Dit plan draagt bij aan een verhoging van de administratieve en cognitieve lasten van mensen die gebruik maken van de Wmo.
- 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.