

NOTA GEHANDICAPTEN PARKEERBELEID

Dienst Stadsontwikkeling
afdeling Mobiliteit en Verkeer
Bureau Parkeren
Utrecht, 8 maart 1999

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Mobiliteitsproblematiek gehandicapten.....	5
1.2	Parkeervoorzieningen voor gehandicapten.....	5
1.3	Aanleiding.....	6
1.4	Werkwijze.....	6
1.5	Leeswijzer.....	6
2	Doelstelling en beleidskaders.....	8
2.1	Doelstelling.....	8
2.2	Afstemming van het gehandicaptenparkeerbeleid.....	8
2.2.1	Landelijk beleid.....	8
2.2.2	Afstemming op ander gemeentelijk beleid.....	8
3	Maatregelen nieuwe gehandicaptenparkeerbeleid.....	10
3.1	Inleiding.....	10
3.2	Aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.....	10
3.2.1	Situatie tot nu toe.....	10
3.2.2	Nieuw beleid.....	10
3.3	Inrichting van gehandicaptenparkeerplaatsen.....	11
3.3.1	Huidige situatie.....	11
3.3.2	Nieuw beleid.....	12
3.4	Verstrekking van individuele parkeervoorzieningen.....	12
3.4.1	Een individuele gehandicaptenparkeerplaats.....	12
3.4.2	De gemeentelijke gehandicaptenparkeerkaart.....	14
3.5	Afstemming gehandicaptenparkeerbeleid op het gefiscaliseerde parkeerregime.....	14
3.5.1	Situatie tot nu toe.....	14
3.5.2	Beleidsscenario's.....	15
3.5.3	Beleidskeuze: gehandicaptenparkeerplaatsen blijven buiten het fiscale parkeerregime.....	16
3.6	Communicatie.....	16
4	Conclusies en aanbevelingen.....	17
4.1	Inleiding.....	17
4.2	Belangrijkste beleidsaanpassingen.....	17
4.2.1	Het aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.....	17
4.2.2	De inrichting van de gehandicaptenparkeerplaatsen;.....	17
4.2.3	Het beleid ten aanzien van de verstrekking van individuele gehandicaptenparkeervoorzieningen.....	17
4.2.4	Afstemming van het gehandicaptenparkeerbeleid op het gefiscaliseerde parkeerregime.....	18
4.3	Gehandicaptenparkeervoorzieningen in vogelvlucht.....	19
5	Planning beleidsimplementatie.....	20

SAMENVATTING

Inleiding

In vergelijking met mensen zonder een fysieke handicap zijn gehandicapten voor hun vervoer sterk aangewezen op gemotoriseerd vervoer, met name het collectief aanvullend vervoer, een rolstoeltaxi of het gebruik van de auto. Bij het gebruik van de auto is het van belang dat het parkeren geen belemmeringen oplevert.

Er zijn daarom specifieke parkeervoorzieningen voor gehandicapten in het leven geroepen.

Het huidige gehandicaptenparkeerbeleid richt zich met name op de verstrekking van individuele parkeerfaciliteiten voor gehandicapten. Dit is vastgelegd in richtlijnen die dateren begin jaren tachtig. De inhoud is op sommige punten verouderd. Bovendien is er in Utrecht op het gebied van verkeer en vervoer de afgelopen jaren veel veranderd, waarbij geen specifieke aandacht is geschonken aan het gehandicaptenparkeren.

Er is daarom behoefte aan een nieuw parkeerbeleid voor gehandicapten.

Beleidsafstemming

In het kader van nationale wetgeving is er een landelijke gehandicaptenparkeerkaart ingesteld. Met die kaart mag overal in Nederland worden geparkeerd op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Tevens betekent de kaart een ontheffing van bepaalde parkeerverboden. Bij het opstellen van gemeentelijk beleid voor het gehandicaptenparkeren stelt de landelijke overheid verder geen kaders.

Binnen het gemeentelijk beleid is het gehandicaptenparkeren een onderwerp dat afstemming vereist met het verkeers- en vervoerbeleid (met name het parkeerbeleid en het verkeerscirculatiebeleid) en het gehandicaptenbeleid.

Naar een nieuw gehandicaptenparkeerbeleid

De belangrijkste thema's die in deze aan de orde komen zijn:

1. *Het streven naar een goed aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.*

Vooraf in gebieden met een hoge parkeerdruk moet gezorgd worden voor voldoende parkeergelegenheid voor gehandicapten. Het is daarbij van belang dat de plaatsen op de juiste locatie liggen en goed toegankelijk zijn voor gehandicapten. Door middel van parkeerdrukmetingen wordt daarom periodiek nagegaan of er in Utrecht voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Als de gemiddelde bezetting van een algemene gehandicaptenparkeerplaats hoger is dan 50%, zal in de directe nabijheid een extra plaats worden aangelegd. Om de doorstroming op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te bevorderen, wordt de maximale parkeerduur beperkt tot maximaal drie uur.

2. *Normen voor de inrichting van gehandicapteparkeerplaatsen*

Voor nieuw aan te leggen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen dienen de landelijk vastgestelde NEN-normen als uitgangspunt. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de situatie ter plekke.

3. *Actualisering van het beleid ten aanzien van de verstrekking van gehandicaptenparkeervoorzieningen.*

De richtlijnen voor de verstrekking van individuele parkeerfaciliteiten worden geactualiseerd en op enkele punten aangepast. Zo wordt de uitgifte van gemeentelijke gehandicaptenparkeerkaarten gestopt. Verder wordt het nu ook mogelijk om bij tijdelijke invaliditeit een individuele gehandicaptenparkeerplaats te krijgen.

4. *Afstemming van het gehandicaptenparkeerbeleid op het gefiscaliseerde parkeerregime*

In de huidige situatie zijn de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen niet

opgenomen in het regime van betaald parkeren. Er wordt voor gekozen om dit beleid niet aan te passen. Om te parkeren op deze parkeerplaatsen te reguleren wordt gekozen voor het instellen van maximale parkeertijden van o.a. 3 uur in plaats van het laten betalen voor het parkeren.

Gehandicapten met een persoonlijke parkeerplaats in een gebied waar betaald parkeren geldt komen in de huidige situatie niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor hun woonrayon. Het voorstel is deze mogelijkheid op verzoek wel te bieden.

Een uitwerking van deze punten is beschreven in hoofdstuk 3. De belangrijkste conclusies en aanbevelingen worden in hoofdstuk 4 op een rijtje gezet. Om het beleid uit te voeren zijn diverse acties en maatregelen nodig. In deze nota is een overzicht gegeven met een globale planning van de beleidsimplementatie en de financiële consequenties (hoofdstuk 5).

1 Inleiding

1.1 Mobiliteitsproblematiek gehandicapten

In vergelijking met mensen zonder een fysieke handicap zijn gehandicapten sterker aangewezen op gemotoriseerd vervoer. De fiets of 'benenwagen' is meestal niet bruikbaar. Ook de bruikbaarheid van het openbaar vervoer is voor gehandicapten beperkt, omdat de afstand van de woning tot de bushalte vaak te groot is. Voor iemand die niet verder dan 50 meter kan lopen, is het openbaar vervoer daarom in het algemeen geen reëel alternatief. Met een rolstoel is vervoer per reguliere bus onmogelijk. Gehandicapten zijn dan ook in belangrijke mate aangewezen op collectief aanvullend vervoer, een rolstoeltaxi of het gebruik van de auto.

Bij het gebruik van de auto is het van belang dat het parkeren geen belemmeringen oplevert. Daarbij spelen de volgende elementen een rol:

- de beschikbaarheid van parkeerruimte;
- de inrichting van de parkeerplaats;
- de afstand van de parkeerplaats tot de bestemming en tussenliggende 'obstakels' (bijvoorbeeld een parkeermeter) die moeten worden genomen.

In deze nota zal worden aangegeven op welke wijze de gemeente Utrecht het beleid zal aanpassen, om op actieve wijze de aanwezige belemmeringen zoveel mogelijk te beperken.

1.2 Parkeervoorzieningen voor gehandicapten

Om er voor te zorgen dat gehandicapten die op een auto zijn aangewezen, niet ver van hun bestemming hoeven te parkeren, zijn er specifieke parkeervoorzieningen voor gehandicapten in het leven geroepen.

- Landelijke gehandicaptenparkeerkaart

Door de landelijke overheid is er in het kader van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) een landelijke gehandicaptenparkeerkaart ingesteld. Met deze kaart mag overal in Nederland worden geparkeerd op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en geldt een ontheffing van bepaalde parkeerverboden (zie Bijlage II). Bovendien wordt parkeren met deze kaart in veel Europese landen gedoogd. De kaart wordt verstrekt aan gehandicapten die niet meer dan 100 meter kunnen lopen. In de gemeente Utrecht zijn ruim 2000 landelijke gehandicaptenparkeerkaarten verstrekt.

Daarnaast biedt de gemeente zelf nog aanvullende voorzieningen:

- Gemeentelijke gehandicaptenparkeerkaart

Nog voor de invoering van de landelijke kaart is in Utrecht de gemeentelijke gehandicaptenparkeerkaart ingesteld. Deze kaart is alleen geldig binnen de gemeente Utrecht en biedt voor de groep gehandicapten die zich over een afstand van meer dan 100 maar minder dan 200 meter lopende kan verplaatsen, dezelfde faciliteiten als een landelijke gehandicaptenparkeerkaart. Het aantal verstrekte gemeentelijke gehandicaptenparkeerkaarten bedraagt ruim 1000.

- Een individuele gehandicaptenparkeerplaats bij woning, werk- of studieadres

Behalve de algemene gehandicaptenparkeerplaats die door alle gehandicapten met een landelijke gehandicaptenparkeerkaart gebruikt mag worden, zijn er ook gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. De reden om een individuele gehandicaptenparkeerplaats bij het woon-, werk- of studieadres aan te leggen, is dat daarmee wordt gegarandeerd dat de auto op korte afstand kan worden geparkeerd. Zonder een dergelijke plaats bestaat het gevaar dat - zeker bij een hoge parkeerdruk - de afstand van een nog vrije parkeerplaats tot de bestemming te groot wordt. De voorwaarden die gesteld worden om een plaats bij het woon-, werk of studieadres te krijgen, betreffen in het algemeen de afstand die de gehandicapte te voet kan afleggen in combinatie met de

parkeerdruk. De gemeente is verantwoordelijk voor de vaststelling van de voorwaarden. In Utrecht zijn ruim 1250 individuele gehandicaptenparkeerplaatsen, waarvan meer dan 99% op het huisadres.

1.3 Aanleiding

De aanleiding tot het opstellen van een gehandicaptenparkeerbeleid is dat er op het gebied van verkeer en vervoer de afgelopen jaren in Utrecht veel is veranderd. Daarbij is geen specifieke aandacht geschonken aan het gehandicaptenparkeren.

In Utrecht is het gebied met een gefiscaliseerd parkeerregime de afgelopen jaren aanzienlijk uitgebreid en ligt voor de komende jaren een nog verdere uitbreiding in het verschiet. Bovendien zijn met name in de binnenstad de parkeertarieven aanzienlijk gestegen.

Bewoners van wijken met betaald parkeren kunnen tegen betaling een vergunning verkrijgen, waarmee zij zonder de parkeermeter in werking te hoeven stellen in de wijk mogen parkeren.

Zowel de algemene als de individuele gehandicaptenparkeerplaatsen zijn echter buiten het gefiscaliseerde parkeerregime gebleven. Dat betekent dat:

- Bezitters van een landelijke of gemeentelijke gehandicaptenparkeerkaart niet hoeven te betalen voor het gebruik van een algemene gehandicaptenparkeerplaats;
- Gehandicapten met een individuele gehandicaptenparkeerplaats weliswaar een eigen parkeerplaats hebben, maar geen vergunning kunnen krijgen waardoor zij niet op de andere parkeerplaatsen (automaten/meterplaatsen dan wel belanghebbendenplaatsen) in de eigen wijk kunnen parkeren.

In deze nota wordt ter discussie gesteld of gehandicaptenparkeerplaatsen ook in de toekomst buiten het gefiscaliseerde parkeerregime moeten worden gelaten.

Om de leefbaarheid van de stad te verbeteren en de verkeersveiligheid te verhogen zijn en worden, naast de invoering van betaald parkeren, ook andere ingrijpende verkeersmaatregelen genomen. Zo is de oude binnenstad autoluw ingericht en wordt het aantal parkeerplaatsen op straat sterk verminderd. Aanvullend worden voorzieningen voor het fietsverkeer en het openbaar vervoer gecreëerd, om goede alternatieven voor het autogebruik te bieden.

Omdat gehandicapten sterk afhankelijk zijn van de auto is het van belang dat bij de herinrichting van de binnenstad specifieke aandacht aan het gehandicaptenparkeren wordt gegeven. Vragen die daarbij opdoemen zijn:

- zijn er voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad;
- liggen deze plaatsen op de juiste locatie;
- is de inrichting van de plaatsen overeenkomstig de normen.

De beschreven ontwikkelingen bieden voldoende aanleiding voor het opstellen van een gehandicaptenparkeerbeleid.

1.4 Werkwijze

Bij het opstellen van deze beleidsnota is allereerst geïnventariseerd hoe het huidige beleid is ingericht. Deze inventarisatie is gedaan door middel van gesprekken met medewerkers van de gemeente Utrecht en door bureaustudie. Het opdoen van ideeën voor herziening van het beleid is tot stand gekomen door het raadplegen van:

- diverse organisaties die actief zijn op het gebied van beleid voor gehandicapten en/of ouderen;
- medewerkers van de gemeente Utrecht;
- medewerkers van andere gemeenten.

Een overzicht van geconsulteerde personen/instanties is opgenomen in bijlage I.

1.5 Leeswijzer

De opzet van deze beleidsnota is als volgt:

- eerst worden de doelstelling en de beleidskaders nader gedefinieerd (hoofdstuk 2);
- daarna volgt een beschrijving van de huidige situatie en de beleidsaanpassingen (hoofdstuk 3);

- vervolgens wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste beleidsaanpassingen en een korte beschrijving van de parkeerfaciliteiten voor gehandicapten onder het nieuwe beleid (hoofdstuk 4)
- tenslotte wordt de planning van de vervolgwerkzaamheden uitgewerkt (hoofdstuk 5).

2 Doelstelling en beleidskaders

2.1 Doelstelling

Het doel van deze nota is om te komen tot een integraal gehandicaptenparkeerbeleid. Daarbij moet het beleid antwoord geven op de volgende vragen:

- hoe wordt nu en in de toekomst gezorgd voor voldoende parkeergelegenheid voor gehandicapten in het algemeen en in het bijzonder in de binnenstad;
- hoe moeten de gehandicaptenparkeerplaatsen worden ingericht (afmetingen e.d.);
- welk beleid wordt gevoerd ten aanzien van de verstrekking van individuele parkeervoorzieningen;
- op welke wijze wordt het gehandicaptenparkeren afgestemd op het regime van betaald parkeren.

Op deze vragen wordt in hoofdstuk 3 nader ingegaan. Hier wordt ingegaan op beleidsterreinen die van invloed zijn op het gehandicaptenparkeren.

2.2 Afstemming van het gehandicaptenparkeerbeleid

2.2.1 Landelijk beleid

Afgezien van de landelijke gehandicaptenparkeerkaart stelt de landelijke overheid geen wettelijke kaders en worden ook geen richtlijnen gegeven voor de invulling van het gemeentelijk gehandicaptenparkeerbeleid. Ook andere organisaties als de VNG bieden geen richtlijnen. De gemeente dient dus zelf zorg te dragen voor de invulling van het gehandicaptenparkeerbeleid. Het gevolg is dat er tussen gemeenten duidelijke verschillen zijn in de uitwerking van het gehandicaptenparkeerbeleid (zie ook bijlage 3).

2.2.2 Afstemming op ander gemeentelijk beleid

Binnen de gemeente zelf is het gehandicaptenparkeren een onderwerp dat afstemming vereist met het verkeers- en vervoerbeleid (waaronder het parkeerbeleid) en het gehandicaptenbeleid.

Gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid

In de inleiding is al aangegeven dat het *gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid* met name relevant is op het punt van:

- het parkeerbeleid;
- de inrichting van de binnenstad.

In de nota Parkeerbeleid Utrecht (1994) wordt voor de oude binnenstad het volgende gesteld (pag. 28):

" De parkeergelegenheid die nu is gereserveerd voor gehandicapten wordt zoveel mogelijk gehandhaafd. Het aantal algemene parkeerplaatsen voor gehandicaptenvoertuigen zal aan de rand van voetgangerszones en bij belangrijke bestemmingen in beperkte mate worden uitgebreid."

Verder wordt in de nota weinig aandacht besteed aan het gehandicaptenparkeren.

Gehandicaptenbeleid

In het kader van het gemeentelijke gehandicaptenparkeerbeleid worden onder meer parkeerfaciliteiten verstrekt. De verstrekking van de meeste andere voorzieningen voor gehandicapten wordt geregeld op basis van de *Wet voorzieningen gehandicapten (Wvg, 1994)*. De Wvg legt gemeenten de plicht op te zorgen voor voldoende goede voorzieningen voor gehandicapten (en ouderen). De gemeente is verantwoordelijk voor de inhoudelijke uitwerking van het beleid en krijgt voor de uitvoering een budget van het Rijk. Uitgangspunt bij de verstrekking van voorzieningen is dat de goedkoopst adequate voorziening wordt gekozen.

Ook de verstrekking van *vervoervoorzieningen* valt onder dit beleid. De gemeente Utrecht legt daarbij het primaat bij het openbaar vervoer; het autogebruik wordt niet gestimuleerd. Als gebruik van het openbaar vervoer niet mogelijk is, kan een gehandicapte aanspraak maken op (onderdelen van) voorzieningen die door de gemeente worden verstrekt, zoals:

- een collectief systeem van aanvullend openbaar vervoer;
- een voorziening in natura in de vorm van een bruikleenauto of andersoortig verplaatsingsmiddel;
- tegemoetkoming in de kosten van vervoer (taxi, aanpassing auto, aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats e.d.);

De vergoedingen worden alleen verleend beneden een bepaalde inkomensgrens en bij strikte noodzaak. Een vergoeding voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats wordt slechts bij uitzondering verleend, namelijk alleen als gebruik van de auto de *enige* manier is om zich te verplaatsen.

3 Maatregelen nieuwe gehandicaptenparkeerbeleid

3.1 Inleiding

Het gehandicaptenparkeerbeleid van de gemeente Utrecht kan worden onderverdeeld naar vier thema's:

1. De zorg voor een voldoende aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (par. 3.2);
2. De inrichting van de gehandicaptenparkeerplaatsen (par 3.3);
3. Het beleid ten aanzien van de verstrekking van individuele gehandicaptenparkeervoorzieningen:
 - individuele gehandicaptenparkeerplaats (par 3.4.1);
 - gemeentelijke gehandicaptenparkeerkaart (par. 3.4.2);
4. Afstemming van het gehandicaptenparkeerbeleid op het gefiscaliseerde parkeerregime (par. 3.5).

Het gemeentelijke gehandicaptenparkeerbeleid heeft zich tot nog toe sterk gericht op de verstrekking van individuele gehandicaptenparkeervoorzieningen. Het nieuwe beleid zoals dat hier wordt beschreven, is vooral gericht op het anticiperen op de ontwikkelingen in de binnenstad (autoluwe inrichting, fiscalisering parkeren).

In dit hoofdstuk wordt voor elk thema beschreven hoe de actuele situatie is, waarna wordt aangegeven hoe het nieuwe beleid gestalte krijgt.

3.2 Aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

3.2.1 Situatie tot nu toe

Vooraf in de binnenstad van Utrecht en omliggende wijken is de parkeerdruk soms hoog. Daar is het dus van belang dat er voldoende parkeergelegenheid is voor gehandicapten. Specifiek voor de bereikbaarheid van bestemmingen in het voetgangersgebied dient er bovendien voldoende parkeergelegenheid te zijn aan de rand van het voetgangersgebied.

In de huidige situatie is er geen structureel inzicht in de parkeerdruk op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. De keuze voor het aanleggen van nieuwe algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gebeurt daarom meestal op ad hoc basis. Bijvoorbeeld als er op een locatie veelvuldig vraag is naar parkeergelegenheid en de parkeerdruk op de overige parkeerplaatsen in dat gebied hoog is.

Met een landelijke of gemeentelijke gehandicaptenparkeerkaart kan overigens worden geparkeerd in straten met een parkeerverbod, mits daar de verkeersveiligheid niet in gevaar wordt gebracht.

3.2.2 Nieuw beleid

Om voldoende specifieke parkeergelegenheid voor gehandicapten te kunnen aanbieden, is het van belang om te weten hoe de actuele parkeersituatie is in de gebieden met een hoge parkeerdruk. Daarvoor worden in deze paragraaf twee criteria ontwikkeld:

1. het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen ten opzichte van de beschikbare parkeerplaatsen op straat;
2. de parkeerdruk op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.

Ad 1. Het aantal algemene gehandicaptenplaatsen ten opzichte van de totale parkeercapaciteit

Het enige kwantitatief vastgelegde criterium omtrent het aanbod van gehandicaptenparkeerplaatsen is de door het Nederlands Normalisatie Instituut landelijk vastgestelde NEN-norm (NEN-1814: "Toegankelijkheid van gebouwen en buitenruimten", zie Bijlage III):

Op parkeerterreinen bij stations en openbare instellingen moet tenminste 2% van de parkeerplaatsen gereserveerd zijn voor gehandicapten. Bovendien moet de afstand van de parkeerplaatsen tot de ingang maximaal 50 meter zijn. Er dient tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats te zijn. Het criterium van 2% is vooral hanteerbaar bij instellingen met een "eigen" parkeerterrein. Omdat in de binnenstad weinig instellingen over een "eigen" terrein beschikken, is er voor gekozen om het criterium van 2% toe te passen op het totale aanbod van betaald-parkeerplaatsen op straat. Als norm wordt daarom gehanteerd:

Het aandeel van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen dient minimaal 2% van het aantal betaald parkeerplaatsen op straat te zijn

Van de ruim 1700 betaald parkeerplaatsen in de binnenstad blijken er 38 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te zijn: een aandeel van 2,2%. Aan de minimum-eis wordt dus voldaan. Dit biedt echter nog geen afdoende antwoord op de vraag of het aanbod en de locatie van de parkeerplaatsen overeenkomen met de behoefte. Naast het kunnen parkeren op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, biedt de gehandicaptenkaart ook ontheffing van bepaalde parkeerverboden. Deze extra parkeermogelijkheden zijn niet opgenomen in bovengenoemde 2,2%.

Ad 2. Meten van de parkeerdruk op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Een methode om te beoordelen of er voldoende aanbod is van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, is het meten van de parkeerdruk. Bij de eerder uitgevoerde parkeerdrukmetingen in Utrecht is nog geen specifieke aandacht geschonken aan de bezetting van de gehandicaptenparkeerplaatsen. Er is daarom een specifieke parkeerdrukmeting uitgevoerd in de omgeving Janskerkhof¹. Op de elf algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is de gemiddelde bezettingsgraad 55%. Uit een eerder gehouden parkeerdrukmeting voor alle parkeerplaatsen op straat in de omgeving Janskerkhof blijkt dat de parkeerdruk aanzienlijk is: een bezetting van 79%². Op basis van de steekproef blijkt de parkeerdruk op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen minder hoog te zijn dan op de overige parkeerplaatsen op straat.

Op twee van de elf onderzochte algemene gehandicapten parkeerplaatsen waar de parkeerduur niet is begrensd, werden de plaatsen de gehele periode door één auto bezet. Op de andere plaatsen was de gemiddelde parkeerduur ruim anderhalf uur.

Om de doorstroming op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te bevorderen, wordt de parkeerduur op alle plaatsen begrensd tot maximaal drie uur.

Om meer inzicht te krijgen in de parkeerdruk op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zullen in de toekomst periodiek metingen worden verricht (zie hoofdstuk 6: project 2). Mocht blijken dat de parkeerdruk in bepaalde wijken erg hoog is, terwijl er sprake is van een korte parkeerduur, dan is uitbreiding van het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen de aangewezen weg.

Bij de "normale" parkeerdrukmetingen wordt in Utrecht van een hoge parkeerdruk gesproken als meer dan 80% van de plaatsen bezet is. Voor de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is het echter niet terecht om hetzelfde percentage te hanteren. In veel gevallen zijn deze parkeerplaatsen geïsoleerd gelegen, waardoor de uitwijkmogelijkheden naar andere plaatsen geringer zijn. Voor deze plaatsen wordt daarom een lagere norm gehanteerd. Op vier dagdelen met een in het algemeen hoge parkeerdruk (bijvoorbeeld koopavond, zaterdagmiddag) wordt de parkeerdruk gemeten:

Er is sprake van een hoge parkeerdruk als de gemiddelde bezetting op deze tijdstippen hoger is dan 50%. Is dat het geval dan wordt in de nabije omgeving een extra algemene gehandicaptenparkeerplaats aangelegd.

3.3 Inrichting van gehandicaptenparkeerplaatsen

3.3.1 Huidige situatie

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

De inrichting van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen wordt meestal afgestemd op de mogelijkheden ter plekke. De afmetingen van de

¹ Steekproefmeting op dinsdag 20 januari 1998 10.00 - 15.30 uur

² Meting op dinsdag 11 november 1997 11.00 - 14.00 uur

gehandicaptenparkeerplaatsen zijn daarbij vaak kleiner dan de wenselijk geachte maten, bijvoorbeeld omdat binnen de bestaande ruimte wordt getracht het aantal plaatsen te optimaliseren.

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij de aanleg van individuele gehandicaptenparkeerplaatsen wordt maatwerk geleverd. De mate van de handicap (bijvoorbeeld het wel of niet gebruiken van een rolstoel) zal in belangrijke mate bepalend zijn voor de uiteindelijke inrichting. Daarnaast wordt ook hier rekening gehouden met de situatie ter plekke.

3.3.2 Nieuw beleid

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Voor de inrichting van nieuw aan te leggen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen dienen de door het Nederlands Normalisatie Instituut landelijk vastgestelde NEN-normen als uitgangspunt (NEN-1814: "Toegankelijkheid van gebouwen en buitenruimten", zie Bijlage III). Anderzijds zal ook rekening moeten worden gehouden met de situatie ter plekke.

Van belang is dat de parkeerplaatsen ruimte bieden voor het in- en uitladen van een rolstoel. Verder moet de bestrating stroef en egaal zijn. Voor de overgang van de straat naar het trottoir moet een oprit aanwezig zijn.

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

Het huidige beleid voldoet.

Specifieke situaties

Onder de groep van mensen die voor gehandicaptenvoorzieningen in aanmerking komen, bevinden zich veel oudere mensen. Dat impliceert dat bij woningcomplexen waar veel ouderen wonen, een grote vraag naar gehandicaptenparkeerplaatsen te verwachten valt.

Bij het ontwerp van dergelijke woningcomplexen verdient het aanbeveling hiermee vroegtijdig rekening te houden. Daardoor kan worden voorkomen dat in de wegvakken rondom de ingang van deze complexen grote aantallen individuele gehandicaptenparkeerplaatsen komen te liggen, waardoor er in de nabije omgeving weinig parkeerruimte meer overblijft bijvoorbeeld voor bezoekers. In de bouwverordening is het mogelijk dit soort normen op te nemen. Bij actualisering van de bouwverordening zal hier aandacht aan moeten worden besteed.

In bestaande situaties worden bij de ingang in-/uitstapplaatsen gecreëerd voor gehandicapte autopassagiers.

3.4 Verstrekking van individuele parkeervoorzieningen

Het beleid inzake de verstrekking van individuele parkeervoorzieningen is begin jaren tachtig vastgelegd in de "Richtlijnen parkeerfaciliteiten gehandicapten".

De belangrijkste faciliteiten zijn de individuele gehandicaptenparkeerplaats (zie 3.4.1) en de gemeentelijke gehandicaptenparkeerkaart (3.4.2). In de navolgende paragrafen worden de belangrijkste elementen van het nieuwe beleid en de daaruit voortvloeiende aanpassingen van de richtlijnen weergegeven. Verder is het noodzakelijk dat de richtlijnen geactualiseerd worden, omdat bijvoorbeeld de verwijzingen naar het RVV niet meer juist zijn (zie notitie richtlijnen gehandicaptenparkeerfaciliteiten 1998).

3.4.1 Een individuele gehandicaptenparkeerplaats

Situatie tot nu toe

Een belangrijk onderdeel van de parkeerfaciliteiten voor gehandicapten is de individuele gehandicaptenparkeerplaats. In Utrecht wordt een dergelijke plaats verstrekt aan:

- *autobestuurders* die zich over een afstand van niet meer dan 50 meter lopende kunnen verplaatsen;
- *autobestuurders* die zich over een afstand van meer dan 50 meter maar maximaal 100 meter lopende kunnen verplaatsen, waarbij er bovendien sprake is van een hoge parkeerdruk;
- *autopassagiers* die zich over een afstand van niet meer dan 15 meter lopende kunnen verplaatsen.

In alle gevallen dient er sprake te zijn van permanente of progressieve invaliditeit. Dit wordt vastgesteld op basis van keuring door de GG&GD.

Bij tijdelijke invaliditeit worden geen plaatsen verstrekt.

Beleidsaanpassingen

De geldende richtlijnen ten aanzien van de aanvraag van individuele gehandicaptenparkeerplaatsen worden op een beperkt aantal punten gewijzigd.

- Duidelijk wordt aangegeven dat een plaats kan worden opgeheven als gewijzigde omstandigheden daartoe aanleiding geven.
- Jaarlijks wordt voor alle verstrekte individuele gehandicaptenparkeerplaatsen gecontroleerd of de gegevens nog actueel zijn, d.m.v. het bevolkingsregister (bij een gehandicaptenparkeerplaats bij de woning); verklaring werkgever (bij een gehandicaptenparkeerplaats bij het werkadres); verklaring onderwijsinstelling (bij een gehandicaptenparkeerplaats bij het studieadres)
- Bij tijdelijke invaliditeit (minimaal een jaar) wordt de mogelijkheid geschapen een individuele gehandicaptenparkeerplaats aan te vragen. Op basis van de keuring van de GG&GD wordt vastgesteld voor welke termijn de plaats wordt verstrekt. Een verlenging van die termijn is alleen mogelijk op basis van een herkeuring door de GG&GD. Wordt geen verlenging toegewezen, dan vervalt de plaats.
- Voor passagiers worden aanvullende voorwaarden voor de verstrekking van een individuele parkeerplaats opgenomen. Allereerst moeten de bestuurder en passagier volgens het bevolkingsregister op hetzelfde adres woonachtig zijn en moet het kenteken van de auto op één van beiden naam staan. Een passagier komt in aanmerking voor een parkeerplaats bij huis, als de maximale afstand die kan worden gelopen minder dan 15 meter is en aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:
 - * de passagier kan niet alleen in of bij huis worden achtergelaten, gedurende de periode dat de bestuurder de auto ophaalt/wegzet;
 - * er zijn geen mogelijkheden om voor het huis in- of uit te stappen;
 - * de passagier is door het ontbreken van de loopfunctie aangewezen op een rolstoel.

nb Een passagier komt niet in aanmerking voor een parkeerplaats bij het werkadres. De kosten die gerelateerd zijn aan de aanvraag en aanleg van de gehandicaptenparkeerplaats worden door Bureau Parkeren niet volledig doorberekend aan de aanvrager. Dit jaar is het verschil tussen de werkelijke kosten en de in rekening gebrachte kosten:

	Bijdrage	Feitelijke kosten
• Keuring	f 75,--	f 240,--
• Leges	f 41,80	f 41,80
• Aanleg plaats (incl. bord)	f 350,--	f 523,16
• Verwijderen plaats	f 0,00	f 448,16
• Totaal	f 466,80	f 1253,12

In vergelijking met andere gemeenten blijkt de huidige bijdrage in het midden van de range te zitten (zie bijlage 4).

Het bedrag is echter niet kostendekkend. Dat wordt vooral veroorzaakt door de lage bijdrage in de kosten voor de keuring³ en de aanleg van de parkeerplaats. Bovendien worden de onderhoudskosten van de plaats niet doorberekend (kosten per jaar f 49,--).

Het tekort van f 786,32 per plaats komt nu voor rekening van de exploitatie van Bureau Parkeren. Als exploitatiebureau wordt gewerkt op basis van kostendekkendheid. Onderzocht zal daarom moeten worden, op welke wijze dat bereikt kan worden.

3.4.2 De gemeentelijke gehandicaptenparkeerkaart

Situatie tot nu toe

Zoals in paragraaf 1.2 is aangegeven biedt een *landelijke* gehandicaptenparkeerkaart onder meer de mogelijkheid tot ontheffing van bepaalde parkeerbepalingen. Nog vóór de invoering van de landelijke gehandicaptenparkeerkaart is in Utrecht een *gemeentelijke gehandicaptenparkeerkaart* ingesteld. De kaart wordt verstrekt aan gehandicapten die tussen de 100 en maximaal 200 meter kunnen lopen en biedt - alleen binnen de gemeente Utrecht - dezelfde faciliteiten als de landelijke gehandicaptenkaart.

Nieuw beleid

De situatie met betrekking tot het parkeren is de afgelopen periode sterk veranderd. Met de fiscalisering van het parkeren is de parkeerdruk afgenomen en daarmee de kans op het vinden van een parkeerplaats binnen een straal van 200 meter toegenomen⁴. Ook zijn er meer alternatieven voor de auto (aanvullend openbaar vervoer).

Om aan te sluiten bij de landelijke regels en bovengenoemde ontwikkeling is besloten de gemeentelijke parkeerkaart af te schaffen. Nieuwe parkeerontheffingen worden voortaan alleen verleend als de afstand die te voet kan worden afgelegd minder dan 100 meter is. Daarmee wordt aangesloten bij de landelijke normen, zoals die gelden voor de verstrekking van de landelijke gehandicaptenparkeerkaart.

De verstrekte gemeentelijke parkeerkaarten blijven geldig.

3.5 Afstemming gehandicaptenparkeerbeleid op het gefiscaliseerde parkeerregime

3.5.1 Situatie tot nu toe

In de wijken waar het parkeren is gefiscaliseerd moeten ook bezitters van een landelijke gehandicaptenparkeerkaart betalen voor het gebruik van een betaald parkeerplaats. Bewoners van deze wijken kunnen tegen betaling een parkeervergunning krijgen waarmee zij op een gefiscaliseerde plaats mogen parkeren. De kosten van de vergunning bedragen jaarlijks f 360,-- voor de binnenstad en f 108,-- voor de overige wijken.

Zowel de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen als de individuele gehandicaptenparkeerplaatsen zijn niet in dit gefiscaliseerde regime opgenomen.

Op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen kan dan ook worden geparkeerd zonder te betalen, mits de auto is voorzien van een landelijke of

³ De GG&GD brengt voor de keuring f 240,-- in rekening

⁴ In de wijk Wittevrouwen zijn zowel voor als na invoering van betaald parkeren parkeerdrukmetingen verricht. Voor invoering (maart 1996) was op zaterdagmiddag 93% van de plaatsen bezet. Na invoering (februari 1997) was op zaterdagmiddag 74% van de plaatsen bezet: een duidelijke daling van de parkeerdruk.

gemeentelijke gehandicapten parkeerkaart⁵. Bovendien kan met een landelijke gehandicaptenparkeerkaart worden geparkeerd in straten met een parkeerverbod, mits daar de verkeersveiligheid niet in gevaar wordt gebracht. Gehandicapten met een individuele gehandicaptenparkeerplaats in wijken met betaald parkeren, hebben voor die plaats geen parkeervergunning nodig. Anderzijds is het op basis van de huidige parkeerverordening ook niet mogelijk een parkeervergunning aan te vragen. Het nadeel daarvan is dat op de betaald parkeerplaatsen in de wijk alleen tegen betaling kan worden geparkeerd en op de vergunningplaatsen in het geheel niet mag worden geparkeerd.

De bewegingsvrijheid in de eigen wijk wordt dus belemmerd.

3.5.2 Beleidsscenario's

De discussie richt zich op de vraag of de gehandicaptenparkeerplaatsen moeten worden opgenomen in het fiscale regime. De voor- en nadelen van beide keuzen komen in deze paragraaf aan de orde. In paragraaf 3.5.3 wordt vervolgens aangegeven welk beleid de voorkeur geniet.

1. Handhaven huidige beleid: gehandicaptenparkeerplaatsen buiten het fiscale parkeerregime

De argumenten om voor de **algemene gehandicaptenparkeerplaatsen** geen betaald parkeren in te voeren zijn:

- Fysieke belemmeringen:
Mensen met een handicap zijn langer onderweg naar de parkeerautomaat. Het in werking stellen van een parkeerautomaat betekent een extra belemmering, zeker als de afstand tussen meter en parkeerplaats groot is. Bovendien is men niet altijd fysiek in staat de parkeermeter in werking te stellen.
- Minder keuzemogelijkheden voor vervoer
Gehandicapten hebben in het algemeen minder vervoerkeuzemogelijkheden (geen fiets en OV) en zijn dan ook in sterkere mate afhankelijk van een auto. Het betaald parkeren is juist ingevoerd om mensen te stimuleren andere vervoerwijzen te gebruiken. Voor gehandicapten met weinig alternatieven is betaald parkeren dan ook geen geschikt instrument.

De fysieke belemmeringen kunnen voor een belangrijk deel worden opgeheven door bij alle algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aangepaste parkeermeters te plaatsen. In dat geval is de afstand van de plaats tot de parkeermeter klein. Door gebruik te maken van een lagere aangepaste parkeermeter kunnen ook rolstoelgebruikers de meter bedienen.

2. Volledig opnemen van gehandicaptenparkeerplaatsen in het gefiscaliseerde parkeerregime

Het alternatief is dat gehandicaptenparkeerplaatsen worden opgenomen in het gefiscaliseerde parkeerregime. In dat geval worden op **algemene gehandicaptenparkeerplaatsen** ook parkeergelden geheven. Argumenten om betaald parkeren op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in te voeren zijn de volgende:

1. Het bevorderen van de doorstroming op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Het heffen van parkeerbelasting vormt een prikkel om de parkeerduur te bekorten.

Echter het bevorderen van de doorstroming wordt al bereikt door het beperken van de maximale parkeerduur op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (zie 3.2.2), waarmee dit argument grotendeels vervalt.

2. Niet alle mensen met een landelijke gehandicaptenkaart zijn volledig aangewezen op de auto als vervoermiddel. Het instellen van betaald parkeren zal het gebruik van andere vervoermiddelen stimuleren, waardoor

⁵ Overigens blijkt de mogelijkheid om met een landelijke invalidenparkeerkaart gratis te kunnen parkeren tot misbruik te leiden. De kaart is namelijk fraudegevoelig: eenvoudig te kopiëren en verkleurt bovendien erg snel. Aanbevolen wordt daarom het initiatief te nemen om een minder fraudegevoelige landelijke invalidenparkeerkaart te ontwikkelen.

de parkeerdruk op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zal afnemen.

Hier tegen kan worden ingebracht dat mensen zonder keuzemogelijkheden wel gedwongen zijn te betalen en dus hogere kosten moeten maken. Bovendien is het openbaar vervoer in de gemeente niet geschikt voor het vervoer van mensen in een rolstoel, zodat de alternatieven voor de auto beperkt zijn. De VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) is van mening dat de keuze over het al dan niet invoeren van betaald parkeren op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gemaakt moeten worden op basis van parkeerregulerende argumenten en niet op basis van inkomenspolitieke dan wel sociale en maatschappelijke argumenten.

Feit blijft dat parkeerbelasting in zijn algemeenheid een objectieve belasting is. Dit wil zeggen dat alle belastingplichtigen op gelijke voet behandeld moeten worden en er geen ruimte is om rekening te houden met de persoonlijke omstandigheden van de belastingplichtige. Dit betekent dat er in principe geen groepen kunnen worden uitgezonderd van het betalen van parkeerbelasting.

3.5.3 Beleidskeuze: gehandicaptenparkeerplaatsen blijven buiten het fiscale parkeerregime

Bij de afstemming van het gehandicaptenparkeren op het fiscale parkeerregime moeten de volgende keuzen worden gemaakt:

- Wordt op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen betaald parkeren ingevoerd
- Hoe wordt omgegaan met de individuele gehandicaptenparkeerplaatsen in wijken met betaald parkeren

Uit de voorgaande paragraaf is gebleken dat de argumenten voor en tegen zijn voor invoering van betaald parkeren op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Het belangrijkste argument om de huidige situatie te handhaven is, dat de meeste gehandicapten voor hun verplaatsingen veel minder keuzemogelijkheden hebben voor het vervoermiddel en dus in sterkere mate afhankelijk zijn van de auto. Er worden daardoor meer vervoerskosten gemaakt. Om de kosten niet nog verder te verhogen blijft het huidige beleid gehandhaafd:

Op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen wordt geen betaald parkeren ingevoerd

Zoals is paragraaf 3.2 al is aangegeven, wordt aanvullend beleid gevoerd om vooral in de gebieden met een hoge parkeerdruk te zorgen voor een goed aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.

Voor de gehandicapten in wijken met betaald parkeren is het voornaamste probleem dat zij geen mogelijkheid hebben een parkeervergunning aan te vragen. Het beleid wordt op dit punt aangepast.

Om de bewegingsvrijheid binnen de wijk te verhogen wordt voor mensen met een individuele gehandicaptenparkeerplaats de mogelijkheid geboden een parkeervergunning aan te vragen.

Het uitgiftebeleid voor parkeervergunningen moet op dit punt worden aangepast (project 1). Daarmee wordt het mogelijk om ook op andere plaatsen in de wijk te parkeren. Voor de vergunning wordt het normale tarief in rekening gesteld.

De individuele gehandicaptenparkeerplaats zelf blijft buiten het fiscale parkeerregime.

3.6 Communicatie

Door middel van een brochure moet een helder overzicht worden gegeven over de geldende regelingen ten aanzien van het gemeentelijk gehandicapten parkeerbeleid. Het betreft hier met name de criteria die gelden bij de aanvraag van individuele parkeerfaciliteiten (zie hoofdstuk 5: project 3).

Daarnaast is er behoefte aan informatie over de locatie van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Op korte termijn wordt daartoe een brochure gemaakt waarin deze informatie is opgenomen. Daarbij worden de locaties en aanrijroutes van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op een plattegrond weergegeven (zie hoofdstuk 5: project 4). Gezien het feit dat het aantal plaatsen continu aan verandering onderhevig is, wordt op de brochure vermeld waar actuele adreslijsten zijn op te vragen.

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Inleiding

De concretisering van het gehandicaptenparkeerbeleid is grotendeels een gemeentelijke aangelegenheid. Alleen de regelgeving ten aanzien van de landelijke gehandicaptenparkeerkaart, die onder meer recht geeft op het gebruik van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, is door de nationale overheid geregeld. De onderwerpen die expliciet door de gemeente moeten worden vastgesteld zijn:

- Het aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen;
- De inrichting van de gehandicaptenparkeerplaatsen;
- Het beleid ten aanzien van de verstrekking van individuele gehandicaptenparkeervoorzieningen;
- Afstemming van het gehandicaptenparkeerbeleid op het gefiscaliseerde parkeerregime.

4.2 Belangrijkste beleidsaanpassingen

4.2.1 Het aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

- Er zal een actief beleid worden gevoerd om er voor te zorgen dat er een voldoende aanbod is van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in wijken met een hoge parkeerdruk.
 - * Als minimumcriterium geldt dat in de binnenstad het aandeel algemene gehandicaptenparkeerplaatsen minimaal 2% moet zijn van het totaal aantal betaald-parkeerplaatsen op straat. Het feitelijke aandeel is 2,2%, zodat wordt voldaan aan dit criterium.
 - * Aanvullend wordt de parkeerdruk op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in gebieden met een hoge parkeerdruk periodiek gemeten. Als blijkt dat de gemiddelde bezettingsgraad hoger is dan 50%, dan zal een extra plaats in de nabije omgeving worden aangelegd.

4.2.2 De inrichting van de gehandicaptenparkeerplaatsen;

- Voor de inrichting van nieuw aan te leggen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen dienen de NEN-normen als uitgangspunt. Anderzijds zal ook rekening moeten worden gehouden met de situatie ter plekke.
- Bij de inrichting van woningcomplexen met bijvoorbeeld veel ouderen, is een grote vraag naar individuele gehandicaptenparkeerplaatsen te verwachten. Bij aanleg kan daar rekening mee worden gehouden door het opnemen van richtlijnen in de bouwverordening. Bij bestaande complexen worden bij de ingang in-/uitstapplaatsen gecreëerd voor gehandicapte autopassagiers.

4.2.3 Het beleid ten aanzien van de verstrekking van individuele gehandicaptenparkeervoorzieningen

- De richtlijnen voor het verkrijgen van een individuele gehandicaptenparkeerplaats worden op een beperkt aantal punten gewijzigd:
 - * Bij tijdelijke invaliditeit (minimaal één jaar) wordt de mogelijkheid geschapen een individuele gehandicaptenparkeerplaats aan te vragen.
 - * Voor passagiers worden aanvullende voorwaarden voor de verstrekking van een individuele parkeerplaats opgenomen.
 - * Duidelijk wordt aangegeven dat een plaats kan worden opgeheven als gewijzigde omstandigheden daartoe aanleiding geven.
 - * Jaarlijks wordt voor alle verstrekte individuele gehandicaptenparkeerplaatsen gecontroleerd of de gegevens volgens het bevolkingsregister nog actueel zijn.

- De huidige bijdrage die wordt betaald voor de aanleg van een individuele gehandicaptenparkeerplaats blijkt slechts een deel van de door Bureau Parkeren gemaakte kosten te dekken. Onderzocht zal moeten worden op welke wijze kostendekking kan worden bereikt.
- Er worden geen gemeentelijke parkeerkaarten meer verstrekt. Bestaande gemeentelijke parkeerkaarten blijven geldig.

4.2.4 Afstemming van het gehandicaptenparkeerbeleid op het gefiscaliseerde parkeerregime.

- De gemeente kiest ervoor om op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geen betaald parkeren in te voeren.
- Mensen met een individuele gehandicaptenparkeerplaats in wijken met een parkeerregulering krijgen de mogelijkheid een parkeervergunning aan te vragen. Daardoor wordt het mogelijk om ook op andere plaatsen in de wijk te parkeren. Daarbij worden de normale kosten voor de vergunning in rekening gebracht.

4.3 Gehandicaptenparkeervoorzieningen in vogelvlucht

Rekening houdend met de in de voorgaande paragraaf beschreven beleidsaanpassingen, biedt de gemeente de volgende parkeervoorzieningen voor gehandicapten.

	<i>Landelijke gehandicaptenparkeerkaart</i>	<i>Individuele gehandicaptenparkeerplaats</i>
<i>niveau:</i>	landelijk	gemeentelijk
<i>parkeren op:</i>	algemene gehandicaptenparkeerplaats (als daar geen plaats is: uitwijkmogelijkheid naar plaatsen met parkeerverbod (max. 3 uur))	individuele plaats op kenteken
<i>periode:</i>	maximaal 5 jaar geldig en bij invaliditeit met een permanent of progressief karakter daarna zonder keuring voor een nieuwe termijn van 5 jaar verlengen	onbeperkt bij invaliditeit met een permanent of progressief karakter bij tijdelijke invaliditeit voor een nader vast te stellen termijn
<i>tarief op</i>	algemene gehandicaptenparkeerplaatsen: niet betalen overige plaatsen in gefiscaliseerde gebieden: volledig tarief	eenmalige bijdrage in de kosten van f 466,80
<i>parkeervergunning nodig voor individuele gehandicaptenparkeerpla ats</i>	n.v.t.	nee, wel mogelijk als aanvulling
<i>max. loopafstand bestuurder</i>	maximaal 100 meter	Bestuurders die zich over een afstand van : <ul style="list-style-type: none"> • niet meer dan 50 meter lopend kunnen verplaatsen • meer dan 50, maar maximaal 100 meter kunnen lopen, waarbij de parkeerdruk hoog is.
<i>Maximale loopafstand passagier</i>	maximaal 100 meter.	Passagiers die niet meer dan 15 meter kunnen lopen en aan bepaalde criteria voldoen.
<i>Aanbod plaatsen</i>	Bij hoge parkeerdruk (> 50%) extra plaatsen creëren In de binnenstad een minimaal aandeel van 2% t.o.v betaald parkeerplaatsen op straat	n.v.t.

5 Planning beleidsimplementatie

Project 1: Aanpassing van het uitgiftebeleid van parkeervergunningen (Parkeerplaatsenverordening 1993) waarbij ook bewoners met een individuele gehandicaptenparkeerplaats de mogelijkheid wordt geboden een vergunning aan te vragen.

Probleem:

Mensen met een individuele gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen geen vergunning aanvragen.

Doelstelling:

Aanpassing van de parkeerplaatsenverordening om de bewoners met individuele gehandicaptenparkeerplaats de mogelijkheid te bieden een vergunning aan te vragen.

Partners:

DSO/Mobiliteit en Vervoer: - Bureau Parkeren,

Globale werkzaamheden en kosten:

Aanpassing van de verordening (f 2.000,--)

Informatieverstrekking aan betrokken gehandicapten (mailing)

Project 2: Periodiek onderzoek naar de parkeerdruk voor de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad;

Probleem:

Is er voldoende parkeergelegenheid voor gehandicapten in de binnenstad?

Doelstelling:

Inzicht verkrijgen in de parkeerdruk op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad en de mogelijke oorzaken in geval er een hoge parkeerdruk is. Bij een hoge parkeerdruk treffen van maatregelen om de parkeerdruk te verminderen.

Partners:

DSO/Mobiliteit en Vervoer: - Bureau Parkeren

Globale kosten:

In de binnenstad zijn ruim 40 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. De parkeerdrukmeting moet inzicht geven in de mate van bezetting van die plaatsen en de parkeerduur.

Kostenraming f 8.000,--.

Project 3: Brochure met plattegrond waarin opgenomen de locaties van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en de straten met een parkeerverbod waar ook met een landelijke of gemeentelijke gehandicaptenparkeerplaats geen ontheffing geldt.

Probleem:

De locatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is niet op een plattegrond aanwezig.

Doelstelling:

Inzicht verstrekken in de locatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.

Partners:

DSO/Mobiliteit en Vervoer: - Bureau Parkeren
- Bureau Bestuursondersteuning

Globale kosten:

Oplage van 5.000 exemplaren	
Informatieverzameling	f 2.000,--
Ontwerpkosten brochure	f 5.800,--
Drukkosten 5.000 exemplaren	f 8.000,--

Bijlage I: bronnen/interviews

Gesprekken gevoerd met:

Gemeente Utrecht

Bureau Parkeren:

A. Boon
T. Engelen
R. van Koningsveld
D. Schols
C. Schuman
H. Zelders
J. v.d. Snoek
C. Marskamp

Bestuursondersteuning

M. Bakker
W. Canninga

Juridische Zaken

V. van Amstel

Dienst Maatschappelijke ontwikkeling

M. Hoogveld

Parkeerplicht

A. Baist

Externe instellingen

- Solgu (dhr. J. Muller)
- Gehandicaptenraad (dhr. M. v. Ditmarsch)
- Cosbo (dhr. Lebbink)
- Ver. van Dwarsleasiepatiënten De Schakel (dhr. J. Hendriks)
- Combi '95: prov. bureau voor zorg, wonen, werk en mobiliteit (mw. van Kuyzen)
- IMCO Noord Holland (dhr. R. Sanders)
- Provinciaal Samenwerkingsorgaan Gehandicaptenbeleid Zuid-Holland
- Diverse gemeenten: Apeldoorn, Amsterdam, Bussum, Den Haag, Dordrecht, Gouda, Groningen, Haarlem, Nieuwegein, Rotterdam, Tilburg, Venlo, Zwolle.

Bijlage II De landelijke gehandicaptenparkeerkaart

Met de landelijke gehandicaptenparkeerkaart mag worden geparkeerd:

- op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aangeduid door het bord E6;
- voor onbeperkte tijd in een parkeerschijfzone aangeduid door het bord E10 binnen en buiten de vakken zonder verplicht gebruik te maken van een parkeerschijf;
- gedurende maximaal drie uren en met gebruik van een parkeerschijf in een erf aangeduid door het bord G5 buiten de parkeervakken;
- gedurende maximaal drie uren en met gebruik van een parkeerschijf op plaatsen waar een parkeerverbod geldt en aangeduid door het bord E1 of in een aldus aangeduid gebied indien boven het bord het woord 'zone' is aangebracht
- gedurende maximaal drie uren en met gebruik van een parkeerschijf langs een gele onderbroken streep.

Bijlage III NEN-normen voor inrichting van nieuwe gehandicaptenparkeerplaatsen

Algemeen geldt dat de bestrating van de parkeervakken stroef en egaal moet zijn. Zo mogelijk worden parkeervakken die dwars op de straat staan afgescheiden door paaltjes of opstand, om oneigenlijk gebruik tegen te gaan. Om parkeerautomaten toegankelijk te maken dienen de bedieningselementen tussen 0.85 m en 1.20 m boven straatpeil te worden bevestigd. Voor de overgang van parkeervak naar trottoir is een oprit met een breedte van 1.20 m en een helling van max. 1:10 (bij prefab max. 1:6).

Parkeren langs de straat

Parkeervak: lengte: 6.50 m; breedte: 2.00 m + 1.50 m (in- uitstapruimte). De in- en uitstapruimte mag zowel op de rijweg als op het trottoir.

Parkeerterrein / dwarsparkeren

Parkeervak: lengte: 6.50 m; breedte: 2.00 m + 1.50 m.

Bij twee vakken kan de in- en uitstapruimte worden gecombineerd.
lengte: 6.50 m; breedte: vak 1: 2.00 m; gecombineerde in- en uitstapruimte 1.50 m; vak 2: 2.00m.

Parkeergarage

Afmetingen als parkeerterrein.

Looproutes minimale breedte 0.90 m, hoogte 2.20 m.

Bijlage IV: Gehandicapten parkeren in enkele Nederlandse gemeenten

Door middel van telefonische gesprekken met beleidsmedewerkers van andere gemeenten is in onderstaande tabel een overzicht opgenomen met de belangrijkste karakteristieken van het beleid ten aanzien van gehandicapten parkeren

Tabel IV.1 Karakteristieken gehandicapten parkeerbeleid

Gemeente:	Max. loopafstand voor individuele gehandicapten parkeerplaats (in meters)	Kosten keuring + aanleg plaats (in guldens)	Betaald parkeren voor algemene inv. parkeerplaats
Apeldoorn	100	f 300 - f 500	nee
Amsterdam	100	f 1.050	nee
Bussum	100	0	ja (gereduceerd tarief)
Den Haag	100	f	nee
Dordrecht	100	f 10	ja
Gouda	100	f ?	ja
Groningen	100	f ?	nee
Haarlem	100	f	nee
Rotterdam	250	f 300	nee
Tilburg	100	f 700	nee
Utrecht	100	f 466,80	nee
Venlo	100	f 400 - f 600	ja
Zwolle	100	f ?	ja (gereduceerd tarief)

Uit een inventarisatie onder middelgrote en grote steden (zie tabel IV.1) blijkt dat voor de aanvraag van een individuele gehandicapten parkeerplaats de voorwaarden vergelijkbaar zijn. Vrijwel alle gemeenten gaan uit van een grens van 100 meter (in combinatie met de parkeerdruk). Een uitzondering vormt Rotterdam. Onafhankelijk van de parkeerdruk heeft iemand recht op een gehandicaptenparkeerplaats als de afstand die te voet kan worden afgelegd minder is dan 250 meter. Is er sprake van een hoge parkeerdruk dan kan die grens worden opgerekt naar 500 meter.

Voor de aanleg van de gehandicaptenparkeerplaats moet betaald worden. De huidige bijdrage van de aanvrager bedraagt in Utrecht ongeveer 470 gulden. Er blijkt een grote variatie te zijn in de kosten die in rekening worden gebracht. In Haarlem en Bussum worden de kosten vergoed uit het Wvg-budget. In de meeste andere gemeenten loopt het totale bedrag uiteen van ongeveer 300 tot 700 gulden. Van de onderzochte gemeenten blijkt dat in Amsterdam het hoogste bedrag in rekening wordt gebracht.

Ten aanzien van het al dan niet betaald parkeren voor algemene gehandicapten parkeerplaatsen verschilt het beleid tussen de gemeenten. In sommige steden zijn gehandicapten die in het bezit zijn van een landelijke gehandicaptenparkeerkaart geheel vrijgesteld van het betalen in gebieden met betaald parkeren, terwijl in andere gemeenten juist ook op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moet worden betaald. In Bussum wordt een tussenweg gevolgd: voor gehandicapten geldt een lager parkeertarief.

Bijlage V: Oude richtlijnen parkeerfaciliteiten gehandicapten

De richtlijnen zijn opgesteld in het begin van de jaren tachtig. Op sommige punten zijn de in de "Richtlijnen parkeerfaciliteiten gehandicapten" opgenomen regelingen gewijzigd. Een belangrijke aanpassing is dat op betaaldparkeerplaatsen alleen mag worden geparkeerd als de meter in werking wordt gesteld. Verder zijn de verwijzingen naar het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) niet meer actueel; het RVV is in de loop der jaren meerdere malen herzien.

OUDE RICHTLIJNEN PARKEERFACILITEITEN GEHANDICAPTEN

I. ALGEMENE BEPALINGEN

1. De invaliditeit moet betrekking hebben op het zich nauwelijks of zeer moeilijk lopende kunnen verplaatsen.
2. De gehandicapte moet in Utrecht wonen of werken c.q. studeren.
3. Alleen bij strikte noodzaak worden aan een gehandicapte één of meer der onderstaande faciliteiten verleend.

II. SOORT VAN TE VERLENEN FACILITEITEN

Gehandicapten kunnen in principe in aanmerking komen voor:

1. een gehandicapten-parkeerkaart plus gehandicapten-parkeerschijf als bedoeld in artikel 137a en artikel 84b onder c van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens;
2. een gehandicapten-parkeerplaats (bord 54b van bijlage II van het R.V.V. met een vakmarkering op het wegdek);
3. ontheffing van bepaalde parkeerbepalingen;
4. ontheffing van bepalingen, geldende voor het voetgangersgebied (bord 11 van bijlage II van het R.V.V. met onderbord);
5. ontheffing van artikel 84a van het R.V.V..

Onder parkeerbepalingen (punt 3) worden in deze verstaan:

- a. de parkeerverboden krachtens bord 49 van bijlage II van het R.V.V.;
- b. doorgetrokken gele strepen als bedoeld in artikel 126 van het R.V.V.;
- c. het verplicht in werking stellen van een parkeer meter krachtens artikel 2 der Parkeermeterverordening;
- d. de bepaling ten aanzien van laad- en loshavens (bord 54d van bijlage II van het R.V.V.)

Ontheffing van de onder d. bedoelde bepalingen wordt uitsluitend verleend bij de woning en/of het werk- c.q. studieadres van de gehandicapte, indien geen mogelijkheid aanwezig is om middels een ontheffing van een andere parkeerbepaling voor de betrokken gehandicapte een parkeermogelijkheid te scheppen.

De onder 2 tot en met 4 genoemde faciliteiten kunnen in plaats en tijd worden beperkt.

III. CATEGORIEËN VAN GEHANDICAPTEN DIE ZELF HUN VOERTUIG BESTUREN

Gehandicapten, die in aanmerking kunnen komen voor de onder II genoemde faciliteiten en die zelf hun motor- of gehandicaptenvoertuig besturen worden onderscheiden in de volgende categorieën:

- A-a
1. personen die voor het oog waarneembaar zeer ernstig gehandicapt zijn (b.v. gemis van één of beide benen of zeer ernstig kreupel);
 2. personen die niet voor het oog waarneembaar zeer ernstig gehandicapt zijn, doch wier actieradius te voet maximaal 50 meter bedraagt.

Zulks dient ten aanzien van de onder 2. bedoelden gebaseerd te zijn op een onderzoek vanwege de Gemeentelijke Geneeskundige en Gezondheidsdienst.

A-b personen die zich over een afstand van meer dan 50 meter, doch minder dan 100 meter lopende kunnen verplaatsen.

B personen die zich over een afstand van meer dan 100 meter, doch minder dan 200 meter lopende kunnen verplaatsen.

C personen die zich over een afstand van meer dan 200 meter, doch minder dan 400 meter lopende kunnen verplaatsen.

De onder A-b, B en C genoemde afstanden moet in alle gevallen gebaseerd zijn op een medisch onderzoek als bedoeld onder A-a.

D Tijdelijke gehandicapten: t.w. personen die tengevolge van een ongeval of na een operatie, dan wel door een tijdelijke afwijking aan één of meer organen, die van invloed kan zijn op het zich lopende kunnen voortbewegen, gedurende een beperkte tijdsduur zich moeilijk lopende kunnen verplaatsen.

E Gehandicapten, die hun domicilie elders hebben en incidenteel voor werk- of studiebezoek in de gemeente moeten verblijven.

De onder C en D bedoelde gehandicapten worden onderscheiden in:

- zij, die werken of studeren;
- zij, die niet werken of studeren.

IV OVERZICHT VAN DE TE VERLENEN FACILITEITEN NAAR CATEGORIE

Categorie Deze gehandicapten kunnen in aanmerking komen voor:

III A-a

1. een gehandicapten-parkeerkaart met bijbehorende gehandicapten-parkeerschijf als bedoeld in artikel 137a van het R.V.V., mits hun invaliditeit een permanent of progressief karakter heeft;

2. een gehandicapten-parkeerplaats (bord 54b van bijlage II van het R.V.V., met een vakmarkering op het wegdek) bij het perceel, waar zij hun werk of studie verrichten en/of bij hun woning;

Indien bij vorenbedoeld werk-, studie-, en/of woonadres een beperkt stilstaanverbod geldt (dus voor bepaalde aangegeven tijdstippen) en er geen mogelijkheid is om binnen een voor de betrokken gehandicapte redelijke loopafstand een gehandicapten-parkeerplaats voor het te creëren, kan - voor zover de verkeerssituatie ter plaatse dit maar enigermate toelaat - in bedoeld stilstaanverbod een gehandicapten-parkeerplaats voor hem worden aangebracht, waarbij hem dan tevens een ontheffing van dit stilstaanverbod dient te worden verleend.

3. een algehele ontheffing van de onder II a, b en c genoemde parkeerbeperkingen binnen de bebouwde kom der gemeente, indien zulks in verband met de aard van de door de betrokken gehandicapte op diverse

plaatsen te verrichten werkzaamheden in het productie proces noodzakelijk is;

4. een ontheffing van de onder II a, b en c genoemde parkeerbeperkingen binnen de bebouwde kom der gemeente, met uitzondering van de parkeerverboden op de door Burgemeester en Wethouders aangewezen wegen, indien een algehele ontheffing als bedoeld onder 3 niet noodzakelijk is;

5. een ontheffing van het verbod tot het met het door hen bestuurde motor- of gehandicaptenvoertuig berijden van de wegen gelegen binnen het voetgangersgebied in deze gemeente, voor zover de betrokken gehandicapte binnen dit gebied woont, werkt, c.q. een onderwijsinstelling bezoekt voor het volgen van lessen;

6. een ontheffing als bedoeld onder 5 op dinsdag tot en met zaterdag van 8:00 tot 11:00 uur, voor zover de betrokken gehandicapte niet binnen het voetgangersgebied woont, werkt c.q. een onderwijsinstelling bezoekt voor het volgen van lessen.

De binnen het voetgangersgebied gelegen wegen mogen door de gehandicapte, aan wie een onder 5 of 6 bedoelde ontheffing is verleend, uitsluitend worden bereden in de richting, waarin zulks ook aan het verzorgend verkeer - blijkens de ter plaatse aangebrachte onderborden bij bord 11 van bijlage II van het R.V.V. - is toegestaan.

Hij mag zijn motor- of gehandicaptenvoertuig dan tevens parkeren op de wegen, gelegen binnen het voetgangersgebied, op grond van de hem verleende ontheffing, bedoeld onder 3 en 4.

7. ontheffing van artikel 84a van het R.V.V.

Categorie Deze gehandicapten kunnen in aanmerking komen voor:

III A-b

1. een gehandicapten-parkeerkaart met bijbehorende gehandicapten-parkeerschijf als bedoeld in artikel 137a van het R.V.V., mits hun invaliditeit een permanent of progressief karakter heeft;

2. een algehele ontheffing van de onder II a, b en c genoemde parkeerbeperkingen binnen de bebouwde kom der gemeente, indien zulks in verband met de aard van de door de betrokken gehandicapte op diverse plaatsen te verrichten werkzaamheden in het productieproces noodzakelijk is;

3. een ontheffing van de onder II a, b en c genoemde parkeerbeperkingen binnen de bebouwde kom der gemeente, met uitzondering van de parkeerverboden op de door Burgemeester en Wethouders aangewezen wegen, indien een algehele ontheffing als bedoeld onder 2 niet noodzakelijk is;

4. een ontheffing van het verbod tot het met het door het bestuurde motor- of gehandicaptenvoertuig berijden van de wegen, gelegen binnen het voetgangersgebied in deze gemeente, voor zover de betrokken gehandicapte binnen dit gebied woont, werkt, c.q. een onderwijsinstelling bezoekt voor het volgen van lessen;

5. een ontheffing als bedoeld onder 4 op dinsdag tot en met zaterdag van 8:00 tot 11:00 uur, voor zover de betrokken gehandicapte niet binnen het voetgangersgebied woont, werkt, c.q. een onderwijsinstelling bezoekt voor het volgen van lessen.

De binnen het voetgangersgebied gelegen wegen mogen door de gehandicapte, aan wie een onder 4 of 5 bedoelde ontheffing is verleend, uitsluitend worden bereden in de richting, waarin zulks ook aan het verzorgend verkeer - blijkens de ter plaatse aangebrachte onderborden bij bord 11 van bijlage II van het R.V.V. - is toegestaan. Hij mag zijn motor- of gehandicapten voertuig dan tevens parkeren op de wegen, gelegen binnen het voetgangersgebied, op grond van de hem verleende ontheffing, bedoeld onder 2 en 3.

6. ontheffing van artikel 84a van het R.V.V.

Categorie Deze gehandicapten kunnen in aanmerking komen voor:

IIIB

1. een ontheffing van de onder II a, b en c genoemde parkeerbepalingen binnen de bebouwde kom der gemeente, met uitzondering van de parkeerverboden op de door Burgemeester en Wethouders aangewezen wegen;
2. een aan plaats gebonden ontheffing van de parkeerverboden op één van de onder 1 bedoelde aangewezen wegen bij hun woning en/of werk- c.q. studie-adres;
3. een ontheffing van de bepaling ten aanzien van laad- en loshavens (bord 54d van bijlage II van het R.V.V.) bij hun woning en/of werk- c.q. studie-adres;
4. een ontheffing van het verbod tot het met door hen bestuurde motor- of gehandicaptenvoertuig berijden van de wegen, gelegen binnen het voetgangersgebied in deze gemeente, voor zover de betrokken gehandicapte binnen dit gebied woont, werkt c.q. een onderwijsinstelling bezoekt voor het volgen van lessen;
5. een ontheffing als bedoeld onder 4 op dinsdag tot en met zaterdag van 8:00 tot 11:00 uur, voor zover de betrokken gehandicapte niet binnen het voetgangersgebied woont, werkt, c.q. een onderwijsinstelling bezoekt voor het volgen van lessen;

De binnen het voetgangersgebied gelegen wegen mogen door de gehandicapte aan wie een onder 4 of 5 bedoelde ontheffing is verleend, uitsluitend worden bereden in de richting, waarin zulks ook aan het verzorgend verkeer - blijkens de ter plaatse aangebrachte onderborden bij bord 11 van bijlage II van het R.V.V. - is toegestaan. Hij mag zijn motor- of gehandicaptenvoertuig dan tevens parkeren op de wegen, gelegen binnen het voetgangersgebied, op grond van de hem verleende ontheffing, bedoeld onder 1.

Categorie Deze gehandicapten kunnen, mits zij werken of studeren, in aanmerking komen voor :

IIIC

1. bij voorkeur een ontheffing van artikel 2 der Parkeermeterverordening;
2. indien de onder 1 bedoelde mogelijkheid niet aanwezig is, voor een ontheffing van het parkeerverbod;
3. indien de onder 1 of 2 bedoelde mogelijkheid niet aanwezig is, een ontheffing van de bepaling ten aanzien van laad- en loshavens.

Bovengenoemde ontheffingen worden slechts verleend in de omgeving van hun woning en/of in de omgeving van het perceel, waarin zij hun werk of studie verrichten, voor zover het betrokken bedrijf of de onderwijsinstelling zelf geen mogelijkheid tot parkeren biedt.

Aan de tot deze categorie behorende gehandicapten, die niet werken of studeren, zullen geen ontheffingsfaciliteiten worden verleend.

Categorie Tijdelijk gehandicapten, die werken of studeren,

IIID

kunnen - eventueel na een medische keuring - al naar gelang hun actie- radius, in aanmerking komen voor de faciliteiten, die verleend worden aan gehandicapten, behorende tot categorie III B of III C, maximaal voor de duur van drie maanden.

Deze termijn kan - eventueel na een medische keuring - éénmaal met ten hoogste drie maanden worden verlengd.

Tijdelijk gehandicapten komen in geen geval in aanmerking voor een gehandicapten- parkeerplaats.

Categorie III D Tijdelijk gehandicapten, die niet werken of studeren, kunnen - eventueel na een medische keuring - in aanmerking komen voor de faciliteiten, die verleend worden aan gehandicapten, behorende tot categorie III B, indien hun actieradius te voet maximaal 200 meter bedraagt. Deze faciliteiten worden maximaal voor de duur van drie maanden verleend, welke termijn - eventueel na een medische keuring - éénmaal met ten hoogste drie maanden kan worden verlengd.

Tijdelijk gehandicapten komen in geen geval in aanmerking voor een gehandicapten- parkeerplaats.

Categorie III E Buiten de gemeente wonende gehandicapten, die incidenteel binnen de gemeente bepaalde percelen moeten bezoeken in verband met hun werkkring, c.q. het volgen van lessen aan een onderwijsinstelling, kunnen - voor zover zij overigens aan de gestelde eisen voldoen - in aanmerking komen voor: een ontheffing van één der onder II sub 2 t/m 4 genoemde parkeerbeperkingen.

In het vergunningsbewijs en op de daarbij behorende ontheffingskaart worden de percelen, welke moeten worden bezocht en de dagen en tijdstippen, waarop zulks het geval is, vermeld.

V. FACILITEITEN, TE VERLENEN AAN GEHANDICAPTEN, DIE NIET ZELF HUN VOERTUIG BESTUREN.

Gehandicapten, die niet zelf een motor- of gehandicaptenvoertuig besturen, kunnen in aanmerking komen voor:

A. een gehandicapten-parkeerkaart plus gehandicaptenparkeerschijf als bedoeld in artikel 137a van het R.V.V., mits zij:

1. ten gevolge van invaliditeit met een permanent of progressief karakter zich zonder hulp van een ander niet kunnen verplaatsen;
2. zich niet plegen te verplaatsen in een gehandicaptenvoertuig, dat door een ander te voet wordt voortbewogen.

B. een gehandicapten-parkeerplaats (bord 54b van bijlage II van het R.V.V. met een vakmarkering op het wegdek) bij hun woning, mits zij:

1. zelf over een motor- of gehandicaptenvoertuig beschikken, dat in het algemeen door een gezinslid of huisgenoot wordt bestuurd;
2. de afstand tussen hun woning en de plaats, waar de auto kan voorrijden, niet zelfstandig te voet kunnen afleggen.

C. een gehandicapten-parkeerplaats (bord 54b van bijlage II van het R.V.V. met een vakmarkering op het wegdek) gereserveerd voor een bepaalde tijd bij hun werk- of studie-adres, mits:

1. om verkeerstechnische redenen geen mogelijkheid aanwezig is om door middel van een ontheffing van parkeerbeperkende maatregel in de parkeerbehoefte te voorzien;
2. vast staat dat de gehandicapte voor vervoer uitsluitend is aangewezen op een motor- of gehandicaptenvoertuig en geen gebruik kan maken van openbaar vervoer.

Het gestelde onder V A1, B2 en C2 dient te blijken uit het resultaat van een geneeskundig onderzoek door de G.G. en G.D..

Het gestelde onder V A2, B1 en C1 dient te blijken uit het door de politie in te stellen onderzoek.

D. 1. een ontheffing van de onder II a, b en c genoemde parkeerbeperkingen binnen de bebouwde kom der gemeente, met

uitzondering van de parkeerverboden op de door Burgemeester en Wethouders aangewezen wegen;

2. een ontheffing van het verbod tot het - met het motor- of gehandicaptenvoertuig waarmee hij wordt vervoerd- berijden van de wegen, gelegen binnen het voetgangersgebied in deze gemeente, voor zover de gehandicapte binnen dat gebied woont, werkt of een onderwijsinstelling bezoekt voor het volgen van lessen;

3. een ontheffing als bedoeld onder 2 op dinsdag tot en met zaterdag van 8:00 tot 11:00 uur, voor zover de gehandicapte niet binnen het voetgangersgebied woont, werkt of een onderwijsinstelling bezoekt voor het volgen van lessen.

De binnen het voetgangersgebied gelegen wegen mogen door de gehandicapte, aan wie een onder 2 of 3 bedoelde ontheffing is verleend, uitsluitend worden bereden in de richting, waarin zulks ook aan het verzorgend verkeer - blijkens de ter plaatse aangebrachte onderborden bij bord 11 van bijlage II van het R.V.V. - is toegestaan.

De bestuurder mag het motor- of gehandicaptenvoertuig dan tevens parkeren op de wegen, gelegen binnen het voetgangersgebied, op grond van de aan de gehandicapte verleende ontheffing, bedoeld onder 1.

De onder V D bedoelde ontheffingen worden alleen verleend aan die gehandicapten, die zich ten gevolge van invaliditeit met een permanent of progressief karakter zonder hulp van een ander niet kunnen verplaatsen.

VI. OVERIGE BEPALINGEN.

1. Algemene parkeerplaats gehandicapten.

Bij percelen, waarvan verwacht mag worden dat zij regelmatig door ernstig gehandicapten zullen worden bezocht, kunnen één of meer algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (bord 54c van bijlage II van het R.V.V.) zonder vermelding kentekens worden aangebracht. Het gebruik van deze plaatsen is toegestaan aan gehandicapten, die in het bezit zijn van een gehandicapten-parkeerkaart als bedoeld in artikel 137a van het R.V.V., alsmede aan gehandicapte inwoners van de gemeente Utrecht, aan wie door Burgemeester en Wethouders ontheffing is verleend van het bepaalde in artikel 84a van het R.V.V.. Deze ontheffing zal in principe worden verleend aan gehandicapten, behorende tot categorie A-a of A-b.

2. Vergunningsbewijzen en ontheffingskaarten.

Aan iedere gehandicapte, aan wie één of meer der in deze richtlijnen vermelde gemeentelijke faciliteiten worden verleend, worden - naast het vergunningsbewijs - kaarten verstrekt, betrekking hebbende op de verleende faciliteiten.

In het vergunningsbewijs worden de voorwaarden vermeld, met inachtneming waarvan van de vergunning gebruik mag worden gemaakt.

Aan gehandicapten, behorende tot categorie A-a, worden kaarten verstrekt van het model "gehandicapten".

Op deze kaarten wordt de soort van de verleende faciliteiten aangegeven in een cijfercode, overeenkomstig de bijlage.

Tevens wordt op de ontheffingskaarten, afgegeven aan gehandicapten, behorende tot categorie B, in voorkomende gevallen vermeld:

a. de straatnaam, eventueel met vermelding van perceelaanduiding, waarvoor ontheffing van het parkeerverbod is verleend, indien deze straatnaam voorkomt op de lijst van de door Burgemeester en Wethouders aangewezen wegen, als bedoeld in deze richtlijnen;

b. voor welke laad- en loshavens (met aanduiding van straatnaam) ontheffing is verleend.

Op de ontheffingskaarten voor gehandicapten, behorende tot categorie C, aan wie een aan plaats gebonden ontheffing is verleend, worden de weg of wegen en eventueel de tijden, waarvoor de ontheffing geldt, aangegeven.

3. Medische keuring.

De door de gehandicapte - in verband met een door hem ingediend verzoek om parkeerfaciliteiten - te betalen kosten van een medische keuring door een gemeente-arts gedragen éénmalig een door Burgemeester en Wethouders vast te stellen bedrag, te voldoen bij de eerste keuring.

Van de uitslag van een medisch onderzoek, verricht door een gemeente-arts in een andere gemeente ten behoeve van het verlenen van parkeerfaciliteiten gehandicapten, kan door de gemeente-arts te Utrecht gebruik worden gemaakt voor een door hem af te geven medische verklaring in verband met door Burgemeester en Wethouders van Utrecht te verlenen parkeerfaciliteiten aan gehandicapten.

BIJLAGE, behorende bij de richtlijnen parkeerfaciliteiten gehandicapten.

Codering faciliteiten.

1. Onbeperkte ontheffing van de parkeerverboden, aangeduid door middel van bord 49 van bijlage II van het R.V.V. of gele strepen.
2. Ontheffing van de onder 1. bedoelde parkeerverboden, met uitzondering van die op de door B. en W. aangewezen wegen.
3. Ontheffing van de verplichting tot het in werking stellen van een parkeermeter.
4. Onbeperkte ontheffing van het inrijverbod voor het voetgangersgebied.
5. Ontheffing van het inrijverbod voor het voetgangersgebied op dinsdag t/m zaterdag van 8:00 tot 11:00 uur.
6. Ontheffing van artikel 84a van het R.V.V..

De "normale" ontheffingen voor de categorieën A-a en A-b leveren dus de code 2356 op; voor categorie B: 235.

Zie voor de in tijd en plaats beperkte ontheffingen bladzijde 8 van richtlijnen.