

Vergaderjaar 2008–2009

30 879

Voorstel van wet van het lid Van Dijken houdende wijziging van de Gemeentewet in verband met een vrijstelling van parkeerbelastingen voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 10 februari 2009

1. Algemeen

Met belangstelling heeft de indiener kennisgenomen van het verslag vastgesteld 29 oktober 2008. Zij dankt de leden van de diverse fracties voor de uitgesproken steun of belangstelling voor haar voorstel dan wel voor de vragen die de fracties tot haar hebben gericht. Graag wil zij hieronder ingaan op de in het verslag gemaakte opmerkingen, dan wel de daarin gestelde vragen beantwoorden. Hierbij zal zij de volgorde van onderwerpen zoals opgesteld in het nader verslag zo veel mogelijk volgen.

2. Aanleiding

De leden van de PvdA-fractie lezen dat het wetsvoorstel onder andere vanwege praktische redenen, waaronder de moeilijke bereikbaarheid van parkeermeters, wordt ingediend. Lost dit probleem zich niet geheel op zodra overal de mogelijkheid bestaat om via de mobiele telefoon parkeergelden te betalen zo vragen deze leden? Op welke termijn zal het door middel van een mobiele telefoon betalen van parkeergelden naar verwachting overal in Nederland mogelijk worden? De indiener zou hier graag als volgt op in willen gaan. Zij deelt de mening van de leden van de PvdA-fractie dat met de introductie van het betalen van parkeergelden door middel van een mobiele telefoon het probleem van de moeilijke bereikbaarheid van parkeermeters voor gehandicapte bestuurders wordt verkleind. De indiener weet niet wanneer het overal in Nederland mogelijk zal worden om door middel van een mobiele telefoon parkeergelden te betalen. Enkele gemeenten zijn al mee bezig om dit mogelijk te maken. Naar de mening van de Vereniging Nederlandse Gemeenten zal het nog drie jaar duren eer dit overal in Nederland mogelijk is.

De indiener heeft haar voorstel echter niet in eerste instantie ingediend vanwege de slechte bereikbaarheid van parkeermeters. Het voorstel betreft ook het probleem van de verschillen in het betaalbeleid van gemeenten en de onoverzichtelijkheid daarvan. De insteek van het voorstel is om mobiliteit van gehandicapten te vergroten. Immers gehandicapten zijn niet of althans niet in dezelfde mate als niet-gehandicapten in staat om met het openbaar vervoer te reizen, noch kunnen zij doorgaans

te voet hun bestemming bereiken of gebruik maken van middelen van vervoer zoals de fiets. Daarom is deze groep om zich te kunnen verplaatsen vaak in hoge mate afhankelijk van de auto en het dicht bij de bestemming kunnen parkeren. Waar mensen zonder handicap, vanwege hoge parkeertarieven of andere redenen, kunnen afzien van het gebruik van de auto, kunnen mensen met een beperking dat vaak niet. De indiener zou op deze plek dan ook graag benadrukken dat de indruk dat het haar gaat om het *gratis* parkeren voor gehandicapten niet geheel juist is. Het gaat haar om het bevorderen van de mobiliteit van de groep gehandicapten door het bereikbaar maken van reguliere parkeerplaatsen onder het regime van de gehandicaptenparkeerkaart. Aangezien die groep nu vanwege het gebrek aan gelijkwaardige alternatieven in verhouding tot niet-gehandicapten een hogere financiële barrière ondervindt om zich te verplaatsen, kan deze barrière slechts worden geslecht door het parkeren voor gehandicapten gratis te maken. Kortom: het doel van dit wetsvoorstel is niet het gratis maken van parkeerplaatsen voor gehandicapten maar dit gratis maken is een gevolg van wat wel het doel van dit wetsvoorstel is namelijk het bevorderen van de mobiliteit van gehandicapten.

De leden van de PvdA-fractie en de leden van de SGP-fractie vragen om hoeveel gebruikers van een gehandicaptenparkeerkaart het gaat. Hoeveel mensen van deze groep wonen in een gemeente waar nu al het in de wet voorgestelde regime wordt gehanteerd?

Het aantal gehandicaptenparkeerkaarten dat in Nederland in omloop is, is niet exact bekend. Navraag bij diverse gemeenten leert dat die zelf niet altijd de informatie paraat hebben hoeveel kaarten in omloop zijn. Aan de hand van de gegevens van een vijftal middelgrote gemeenten (variërend van 45 000 tot 290 000 inwoners) die wel opgave konden doen van het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen, kan extrapolierend naar het totaal aantal inwoners van Nederland de schatting worden geven dat er circa 250 000 gehandicaptenparkeerkaarten in Nederland in omloop zouden zijn. Hierbij zij wel aangetekend dat dit geen representatieve steekproef betreft aangezien het grotendeels verstedelijkte gemeenten betreft. De op basis van deze gegevens gemaakte grove schatting van 250 000 in omloop zijnde kaarten zal wellicht in werkelijkheid lager uitvallen te meer daar het onbekend is hoeveel kaarten er per jaar worden ingeleverd of vervallen. Ook is bekend dat er jaarlijks 121 610 aanvragen voor een gehandicaptenparkeerkaart worden gedaan waarvan circa 40% nieuwe aanvragen betreft en de overige 60% verlengingen van al eerder verstrekte kaarten (bijna 73 000 kaarten)¹. Deze kaarten blijven doorgaans vijf jaar geldig, Niet bekend is hoeveel nieuwe aanvragen er worden gehonoreerd. Op basis hiervan en gezien het feit dat het niet bekend is hoeveel kaarten er worden ingeleverd of vervallen, is het niet mogelijk om een getrouw beeld te geven van het aantal gehandicaptenparkeerkaarten dat in Nederland in omloop is.

Het is de indiener niet exact bekend hoeveel van de gebruikers van een gehandicaptenparkeerkaart in een gemeente wonen waar nu al het in de wet voorgestelde regime wordt gehanteerd. Uitgaande van het feit dat een ruime meerderheid van de gemeenten het in dit wetsvoorstel voorgestelde regime al hanteren², kan er van worden uitgegaan dat eveneens een meerderheid van het totaal in omloopzijnde gehandicaptenparkeerkaarten is uitgegeven door een gemeente die het voorgestelde regime al hanteren. Echter, zo zou de indiener willen toevoegen, wordt ondanks het feit dat een gehandicapte die in een gemeente met het gewenste parkeerregime woont, toch belemmerd in zijn of haar mobiliteit op het moment dat deze inwoner naar een andere gemeente wil reizen. Ter verduidelijking van de problemen die dit met zich mee kan brengen zou de indiener nog willen wijzen op het voorbeeld van de gemeente Amsterdam die voor de eigen inwoners een ander parkeerregime laat gelden dan voor bezoekers vanuit andere gemeenten. Inmiddels kent de gemeente Amsterdam meer-

¹ Regeling tot wijziging van de Regeling gehandicaptenparkeerkaart in verband met het achterwege laten van geneeskundig onderzoek bij verlenging van de gehandicaptenparkeerkaart in het geval van ongewijzigde omstandigheden 21 maart 2008 (Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

² Zie voor een indruk hiervan:

<http://www.sgh.belangenorganisatie.nl/>

dere varianten van de gehandicapten parkeerkaart namelijk voor bewoners van Amsterdam, gehandicapten die niet in Amsterdam wonen maar wel minimaal drie dagen in Amsterdam werken en voor bezoekers (in de subvarianten van de digitale parkeerjarkaart of een dag- of weekkaart). Vooral de laatste categorie wordt ernstig in mobiliteit gehinderd omdat een bezoek naar Amsterdam vooraf dient te gaan door een aanvraag voor een bezoekers-gehandicaptenparkeerkaart. In tegenstelling tot een bewoner van Amsterdam kan een bezoeker een gehandicaptenparkeerkaart niet via internet aanvragen, maar slechts door middel van een formulier en dan nog alleen als men zich van te voren laat registreren.¹ Een dergelijke vorm van gehandicaptenparkeerbeleid is voor Nederlandse gehandicapten al niet transparant, laat staan als het om buitenlandse gehandicapte bezoekers gaat. Het komt de indiener als onwenselijk voor dat iemand zich moet verdiepen in het ter plekke geldende lokale gehandicaptenparkeerbeleid, zeker indien dit beleid voor inwoners en bezoekers ook nog verschillend is. Dit belemmert de mobiliteit teveel.

De leden van de SP-fractie lezen in de toelichting dat onvoldoende informatie één van de redenen is voor het indienen van dit wetsvoorstel. Tegelijk stelt de indiener dat op de website belangenorganisatie.nl een overzicht is te vinden van het gehanteerde parkeerregime in alle gemeenten. Deelt de indiener de opvatting van deze leden dat hiermee een belangrijk argument voor deze wetswijziging wegvalt?

Nee, deze mening deelt de indiener niet. Op de eerste plaats is de betreffende site nooit up-to-date noch volledig. Gemeenten wijzigen hun parkeerbeleid zonder dat dit op de genoemde internetsite meteen kan worden vermeld. Bovendien voeren sommige gemeenten binnen de grenzen van hun gemeente meerdere vormen van parkeerbeleid voor verschillende wijken en tijden of – zoals hierboven gemeld – een ander parkeerbeleid voor bezoekers. Dit is nauwelijks in een overzichtelijke en actuele site te bevatten. Daarnaast is het gebruik van internet niet voor iedereen een vanzelfsprekende optie omdat niet iedereen – vaak mede vanwege een handicap – over de mogelijkheden of vaardigheden die daarvoor nodig zijn beschikt.

Ook de leden van de ChristenUnie-fractie wijzen op de website belangenorganisatie.nl en vragen de indiener of zij de mogelijkheid van een landelijk overzicht van gemeentelijk parkeerbeleid heeft overwogen? Zoals de leden van de ChristenUnie hierboven in antwoord op de vragen van de leden van de SP-fractie kunnen lezen, is de indiener van mening dat een dergelijke site – hoewel een zeer goed initiatief – onvoldoende alternatief biedt voor hetgeen zij met dit wetsvoorstel beoogt.²

De leden van de VVD-fractie erkennen dat er verschillen tussen gemeenten zijn als het gaat om het parkeerbeleid. Per gemeente en zelfs per wijk kan het parkeerbeleid verschillend zijn. Soms moet er tot 13.00 uur worden betaald, soms tot 18.00, soms tot 23.00 uur en niet overal hoeft er op zaterdag en zondag betaald te worden. Niet alleen gehandicapte personen hebben daar mee te maken, ook andere burgers. Deze leden vermogen niet in te zien waarom een verschil in parkeerbeleid tussen gemeenten een reden zou zijn om gehandicapten vrij te stellen van parkeerbelasting.

De indiener is het met de leden van de VVD-fractie eens dat de verschillen in parkeerbeleid tussen en zelfs binnen gemeenten voor alle parkeerders, al dan niet gehandicapt, gelden. Ter plekke kunnen beide groepen met die verschillen worden geconfronteerd en kunnen zij zich op de hoogte stellen van het geldende reguliere parkeerbeleid en -tarief. Dat geldt echter niet voor het gehandicaptenparkeerbeleid. Daarvan moet een houder van een gehandicaptenparkeerkaart van te voren informatie zien in te winnen. Immers ter plekke wordt niet duidelijk welk parkeerbeleid of -tarief er specifiek voor de groep gehandicapten geldt. Bijvoorbeeld zal hen niet

¹ Zie http://www.bereikbaar.amsterdam.nl/live/main.asp?name=pagina&item_id=916&selected_balkitem_id=988 en http://www.stadstoezicht.amsterdam.nl/parkeren/parkeren_; voor

² Zie: <http://www.sgh.belangenorganisatie.nl/>

duidelijk zijn of zij wel of niet moeten betalen, evenmin of de ter plekke geldende tijdslimieten ook voor gehandicapten gelden.

De leden van de VVD-fractie achten het een goede zaak dat er voor gehandicapten aparte parkeerplekken zijn. Maar waarom zouden deze personen vrijgesteld moeten worden van het betalen van parkeerbelasting? Vereist gelijke behandeling van burgers niet dat ook gehandicapten, net als andere burgers, in principe moeten betalen voor een parkeerplek?

De indiener is van mening dat de gelijkheid tussen burgers in dit verband eerder tot uitdrukking zou dienen te komen in de gelijkheid om zich te kunnen verplaatsen. De indiener zou de leden van de VVD-fractie voor het overige willen verwijzen naar wat zij hierboven al bij een vraag van de leden van de PvdA-fracties heeft beantwoord over het gratis parkeren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de indiener om aan te geven hoe de informatievoorziening voor gehandicapten verbeterd kan worden. De indiener is van mening dat de informatievoorziening voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart, bij aanvaarding van deze wet niet verbeterd hoeft te worden. Het beleid is dan immers voor alle gemeenten en houders van gehandicaptenparkeerkaarten gelijk en daarom transparant. Maar als er toch sprake zou moeten zijn van een vorm van informatievoorziening dan zal er rekening mee moeten worden gehouden dat die ook in papier vorm geboden moeten worden voor degenen die niet in staat zijn zich internet te gebruiken. Bij de uitreiking van een gehandicaptenparkeerkaart krijgen de houders door middel van een boekje informatie over de faciliteiten voor gehandicapte bewoners in van de landen van Europese Unie. Wellicht zou daarbij ook informatie kunnen worden gegeven over het dan geldende Nederlandse parkeerregime voor deze groep.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de indiener van het wetsvoorstel nadrukkelijker aan te tonen welke tekortkomingen zij in het gemeentelijk gehandicaptenparkeerbeleid constateert en op welke manieren daarin verbeteringen kunnen worden aangebracht. Deze leden vinden dat verstandige gemeenten ervoor kunnen zorgen dat parkeerautomaten in de buurt staan van invalidenparkeerplaatsen, en dat invalidenparkeerplaatsen in de buurt van de ingang staan. Kan de indiener aangeven hoe groot de problematiek is betreffende parkeerautomaten die op te grote afstand van de parkeerplaats staan? Hoe hoog zijn de kosten om die parkeerautomaten die te ver weg staan te verplaatsen?

Met het onderhavige voorstel beoogt de indiener niet alle problemen rondom gehandicaptenparkeerplaatsen op te lossen. Met de leden van de ChristenUnie is de indiener van mening dat er verbeteringen in het gemeentelijke parkeerbeleid mogelijk zijn. Waarop dit wetsvoorstel zich is vooral het verbeteren van de mobiliteit van gehandicapten voor zover die belemmerd wordt door- kortweg – de bestaande verschillen tussen het parkeerbeleid van de gemeenten en het gebrek aan gelijkwaardige vervoersalternatieven voor gehandicapten. Het verplaatsen van parkeerautomaten, zoals de leden van de ChristenUnie suggereren, zou voor gemeenten waar gehandicapten nog moeten betalen voor parkeren een verbetering zijn. Maar daarmee wordt onvoldoende tegemoet gekomen aan het doel van dit wetsvoorstel namelijk een verbetering van de mobiliteit van de gehandicapten door hen gebruik te laten maken van alle parkeerplaatsen, zoals dat in het begin van deze nota is uiteengezet in antwoord op een vraag van de leden van de PvdA-fractie.

De leden van de ChristenUnie vragen, onder verwijzing naar artikel 85 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens naar de problematiek omtrent de beperkte parkeertijd. Naar de mening van de indiener kan een verruiming de genoemde beperkte parkeertijd de gehandicapte van pas

komen en daarmee diens mobiliteit vergroten. Echter een verruiming van die parkeertijd levert maar in geringe mate een bijdrage tot het doel van het onderhavige wetsvoorstel.

3. Voorgestelde wijziging

De leden van de CDA-fractie vragen waarom er in het wetsvoorstel gekozen is voor een volledige vrijstelling van parkeerbelasting voor gehandicapten en niet voor een eenvoudiger systeem van betalen, teneinde te voorkomen dat er via aanpassing van de Gemeentewet inkomenspolitiek wordt bedreven. Heeft de indiener overwogen via een verhoging van de kosten voor de invalidenparkeerkaart de ongelijkheid te compenseren? Voor het antwoord op de eerste vraag van de leden van de CDA-fractie zou de indiener willen verwijzen naar het aan het begin van deze nota gegeven antwoord op een vraag van de leden van de PvdA-fractie waarin de indiener ingaat op het aspect van het gratis parkeren. De indiener beoogt ter aanvulling op dat antwoord geen inkomenspolitiek te voeren. Gemeenten hebben zelf de bevoegdheid om naar eigen behoefte het eventuele verlies aan inkomsten te compenseren. Daartoe staan gemeenten meerdere instrumenten of inkomstenbronnen ter beschikking waaronder desgewenst het verhogen van de kosten van een gehandicaptenparkeerkaart.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het voorstel voorziet in het onbetaald parkeren door houders van een invalidenparkeerkaart op alle soorten parkeerplaatsen. Is de indiener van het wetsvoorstel van mening dat het aantal invalidenparkeerplaatsen tekortschiet?

De indiener is van mening dat het aanbod aan (algemene) gehandicaptenparkeerplaatsen inderdaad onvoldoende kan zijn. Op de eerste plaats komt het voor dat deze plaatsen bezet zijn. Een gehandicapte zal dan een andere parkeergelegenheid moeten vinden. Op de tweede plaats verschilt het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen van gemeente tot gemeente en zelfs van wijk tot wijk. De ene gemeente voert een beter beleid op dit punt dan de andere. Ook dit is niet transparant. Tenslotte bevinden deze parkeerplaatsen zich doorgaans zich vooral in de nabijheid van openbare gebouwen. In bijvoorbeeld woonwijken zijn zij vrij schaars. Dit hoeft geen bezwaar te zijn als reguliere parkeerplaatsen onder het hier voorgestelde regime worden gebracht. Al deze punten spelen niet meer op het moment dat alle parkeerplaatsen voor gehandicapten met een parkeerkaart toegankelijk worden. Dat neemt niet weg dat de indiener van mening is dat specifiek voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen van groot nut zijn aangezien andere parkeerplaatsen niet in alle gevallen beschikbaar zijn. Het is dus wat betreft de indiener niet óf gehandicaptenparkeerplaatsen óf vrij parkeren door houders van een gehandicaptenparkeerkaart, maar «en.. en».

De leden van de CDA-fractie vragen voorts of de indiener zich kan voorstellen dat bij verruiming van de gebruiksmogelijkheden voor invalidenparkeerplaatsen op algemene parkeerplaatsen, het aantal speciaal voor invaliden gereserveerde parkeerplaatsen op een aantal plekken wordt beperkt, terwijl er bij openbare gelegenheden altijd invalidenparkeerplaatsen beschikbaar dienen te zijn zo vragen de leden van de CDA-fractie. De leden van de SP-fractie willen weten of het de gehandicaptenparkeerplaatsen zullen verdwijnen.

Naar de mening van de indiener zijn er geen redenen om te veronderstellen dat gemeenten zullen besluiten gehandicaptenparkeerplaatsen te verwijderen omdat het gebruik van de gehandicaptenparkeerkaart verruimd wordt. Zij acht dit ook niet wenselijk. Naar de mening van de indiener blijft het noodzakelijk dat gemeenten hun parkeerbeleid afstemmen op de mobiliteit van gehandicapten. Dat houdt in dat er altijd

speciale gehandicaptenparkeerplaatsen zullen bestaan om de toegankelijkheid van belangrijke gebouwen en plekken in de gemeente voor gehandicapten te waarborgen.

De aan het woord zijnde leden van de CDA-fractie constateren dat voorliggend wetsvoorstel geen onderscheid maakt tussen parkeerkaarten die verstrekt zijn aan gehandicapte bestuurders en gehandicapte passagiers. In de praktijk betekent dat, dat iemand die een gehandicapte wel eens of regelmatig vervoert en op basis daarvan een invalidenparkeerkaart heeft gekregen, altijd en overal gratis mag parkeren.

De indiener zou in antwoord op deze vragen van de leden van de CDA-fractie er op willen wijzen dat beide kaarten gekoppeld zijn aan het vervoeren van de persoon met een handicap. Met andere woorden: het gebruik maken van een gehandicaptenparkeerkaart door iemand die weleens een gehandicapte pleegt te vervoeren is niet toegestaan indien hij niet een gehandicapte vervoert. De gehandicaptenpassagiersparkeerkaart mag dus uitsluitend gebruikt worden door de bestuurder wanneer hij daadwerkelijk een gehandicapte vervoert. Dit verandert niet op het moment dat dit wetsvoorstel van kracht zou worden.

Zowel de leden van de CDA-fractie als de leden van de SGP-fractie vragen de indiener of het altijd duidelijk is wat een «publieke» parkeerplaats is? Is altijd in één oogopslag duidelijk wat het verschil is tussen parkeren bij een parkeermeter en parkeren in een garage of een particulier terrein?

De indiener zou hier graag als volgt op willen ingaan. In de praktijk is het direct duidelijk of het gaat om een openbare parkeerplaats, daarmee bedoelt de indiener een toegankelijke parkeerplaats waar de gemeente zeggenschap over heeft, of een private parkeerplaats. Een openbare parkeerplaats is voor een ieder vrij toegankelijk in de zin van dat er geen fysieke barrières zoals slagbomen zijn. Private parkeerplaatsen bevinden zich vrijwel altijd in door middel van slagbomen afgesloten parkeerterreinen of parkeergarages en zijn pas toegankelijk na het verkrijgen van een parkeerkaart uit een automaat. Bij andere private parkeerterreinen wordt het door middel van andere aanduidingen waaronder borden, voor iedereen die daar wenst te parkeren duidelijk gemaakt dat het geen openbare parkeerplaats betreft. In de gevallen waar het private parkeerplaatsen betreft, heeft de gemeente geen zeggenschap over het toegangsbeleid of de beprijzing van de parkeerplaats, in ieder geval niet in de zin van dat het wettelijk kan worden afgedwongen dat het parkeren daar geheel vrij toegankelijk moet zijn voor gehandicapten met een gehandicaptenparkeerkaart.

De indiener heeft geen aanwijzing dat er onduidelijkheid bestaat over verschillen tussen beide vormen van parkeren. In de meerderheid van de gemeenten in Nederland geldt al het regime dat dit wetsvoorstel voorstaat en in die gemeenten levert het verschil tussen openbare en private parkeerplaatsen voor zover bekend geen problemen op. Overigens – zo daar al misverstand over mocht bestaan – zal er met het van kracht worden van dit wetsvoorstel geen verandering worden aangebracht in het verschil tussen openbare danwel private parkeerplaatsen.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de indiener is ingegaan op het probleem van diefstal van parkeerkaarten. Kan ook aangegeven worden welke maatregelen kunnen worden genomen om misbruik te voorkomen? De leden van de SGP-fractie stellen gelijkaardige vragen. In navolging van wat de indiener al heeft opgemerkt naar aanleiding van een gelijkaardige vraag van de Raad van State, zou de indiener hier graag als volgt op willen ingaan. Inderdaad zijn gehandicaptenparkeerkaarten die volgens het regime dat met dit wetsvoorstel wordt voorgestaan, een gewild object voor diefstal en fraude. Vooral in de gemeente Amsterdam, waar bovendien hoge parkeertarieven gelden, hebben eigenaren van

gehandicaptenparkeerkaarten en de uitgever van die kaarten moeten ervaren dat er regelmatig diefstal dan wel fraude plaatsvindt. De indiener is van mening dat de eigenaar cq. uitgever van die kaart zelf de maatregelen dienen te treffen om dergelijk ongewenst gebruik van de kaarten tegen te gaan. Eerder heeft de indiener in dit verband al gewezen op het bestaan van een kaartkluis en de wenselijkheid van een registratiesysteem waarin gestolen kaarten zouden moeten worden opgenomen. Naar verluid zijn de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties al met de Rijksdienst voor het wegverkeer en de Vereniging Nederlandse Gemeenten in overleg hierover. De leden van de SGP-fractie vragen of het de indiener bekend is hoe vaak de diefstal van parkeerkaarten voorkomt. Is er daadwerkelijk sprake van een veel hoger percentage auto-inbraken om een parkeerkaart te bemachtigen in plaatsen waar parkeren voor deze doelgroep gratis is? De indiener beschikt niet over cijfers waaruit zou blijken dat er een hoger percentage auto-inbraken plaatsvindt specifiek vanwege het voorhanden zijn van een gehandicaptenparkeerkaart. Wel is bekend dat vooral in grote steden waar betaald moet worden geparkeerd, diefstal van gehandicaptenparkeerkaarten door inbraak in auto's regelmatig voorkomt. Of de gehandicaptenparkeerplaats het hoofddoel van de inbraak is of slechts «bijvangst» is niet vast te stellen, immers auto-inbraken komen sowieso al meer voor in grote steden.

In antwoord op een vraag van de leden van de ChristenUnie-fractie waarom ook gehandicapte passagiers tot de doelgroep van het wetsvoorstel behoren zou de indiener willen antwoorden dat voor gehandicapte passagiers die afhankelijk zijn voor hun vervoer van de auto, de eerder geschetste belemmeringen in de mobiliteit van de gehandicapte ook gelden. Daarbij maakt het naar de mening van de indiener niets uit of de gehandicapte passagier of bestuurder is. Immers belemmeringen zoals een niet-transparant gemeentelijk parkeerbeleid gelden ook voor een niet-gehandicapte bestuurder. Bovendien is het voor het afleggen van de afstand van een parkeerplaats naar de plaats waar de gehandicapte moet zijn niet relevant of die gehandicapte passagier dan wel bestuurder is. De bestuurder moet ook als begeleider van de gehandicapte evengoed dezelfde parkeerfaciliteiten hebben.

De leden van de SGP-fractie vernemen graag wie precies voor deze parkeerkaarten in aanmerking komen. Zijn de regels daarvoor in elke gemeente hetzelfde? Gelden deze parkeerkaarten bijvoorbeeld ook voor ouderen?

In de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart van 2 juli 2001 zijn de criteria vastgelegd op grond waarvan iemand in aanmerking kan komen voor een dergelijke kaart. Deze regeling geldt voor alle gemeenten ongeacht het beleid dat zijn voeren ten aanzien van gehandicaptenparkeren. Daarin is onder andere vastgelegd dat «passagiers van motorvoertuigen op meer dan twee wielen en van brommobielen, die ten gevolge van een aandoening of gebrek een aantoonbare loopbeperking hebben van langdurige aard, waardoor zij – met de gebruikelijke loophulpmiddelen – in redelijkheid niet in staat zijn zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter aan een stuk te voet te overbruggen en die voor het vervoer van deur tot deur continu afhankelijk zijn van de hulp van de bestuurder» in aanmerking kunnen komen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Een geneeskundig onderzoek maakt in alle gevallen deel uit van de procedure. In geval een oudere aan de voorwaarden die de Regeling stelt voldoet, kan hij in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Het criterium hiervoor is zoals duidelijk mag zijn niet de leeftijd van de aanvrager maar de loopbeperking.

Overigens zij hier opgemerkt dat met de totstandkoming van de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart gemeenten al eerder te maken hebben gekregen met uniforme regels ten aanzien van het gehandicaptenparkeerbeleid.

4. Gemeentelijke autonomie en de code interbestuurlijke verhoudingen

De leden van de fracties van het CDA, de VVD en de ChristenUnie stellen vragen over de verhouding tussen het onderhavige wetsvoorstel en de gemeentelijke autonomie. Zo vragen onder andere de leden van de CDA-fractie of een centraal ingrijpen in het autonoom gemeentelijk belastingbeleid wel past. De indiener erkent, dat dit wetsvoorstel een deel van het gemeentelijk belastingbeleid raakt. Echter deze aantasting is zeer gering in verhouding tot het totale gemeentelijke belastingbeleid en -inkomsten daar het slechts een kleine groep van belastingbetalers regardeert en bovendien het grootste deel van de gemeenten al een parkeerbeleid voert waaruit voortvloeit dat houders een gehandicaptenparkeerkaart geen parkeerbelasting betalen. De indiener is derhalve van mening dat de onderhavige voorstellen zich zeer wel verhouden tot de impact op het gemeentelijk belastinggebied. Een centraal ingrijpen in het gemeentelijk belastingbeleid is overigens geen uitzondering. De indiener zou in dit verband graag willen wijzen op voor de gemeentelijke autonomie van zwaarder belang zijnde ingrepen in het gemeentelijk belastinggebied waaronder niet in de laatste plaats het deels afschaffen van de onroerend-zaak belasting. Daarnaast zou de indiener bijvoorbeeld nog willen herinneren aan de discussies in het parlement over het afschaffen van precario-rechten.

De leden van de CDA-fractie vragen ook waarom de indiener niet via de weg van overleg met de gemeenten of de VNG heeft getracht meer uniformiteit in het parkeerbeleid ten aanzien van gehandicapten te brengen. De indiener ziet het niet als haar taak om gemeenten tot elkaar te brengen en te bevorderen dat er een uniform gehandicaptenparkeerbeleid komt. Het komt de indiener voor dat dit eerder een taak van de VNG zelf is. De indiener heeft haar voorstel juist ingediend omdat het haar was gebleken dat de Nederlandse gemeenten het onderling niet over een uniform gehandicaptenparkeerbeleid eens konden worden. Deze verdeeldheid onder de gemeenten blijkt naar de mening van de indiener ook uit het feit dat de VNG vanwege uiteenlopende meningen onder haar leden, niet tot een formeel standpunt over het onderhavige wetsvoorstel kon komen. Ter aanvulling op bovenstaande vragen van diverse fracties met betrekking tot de gemeentelijke autonomie en (gehandicapten)parkeerbeleid, zou de indiener – wellicht ten overvloede – willen wijzen op de reeds met de Kamer besproken initiatiefnota over het parkeerbeleid aan de Kamer van het lid Koopmans. In deze nota worden vanuit het landelijk perspectief meerdere aanbevelingen gedaan aan onder andere gemeenten. Zo spreekt de indiener van genoemde initiatiefnota zich bijvoorbeeld expliciet uit tegen de vrijheid die gemeenten nu nog hebben om eigen maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Naar de mening van het lid Koopmans is het niet wenselijk dat gemeenten een eigen beleid hierop voeren. Hij vreest dat wanneer maatregelen om het milieu te ontzien en de luchtkwaliteit te verbeteren «per gemeente anders wordt geregeld er een lappendeken ontstaat van verschillende soorten beleid. Dit is niet wenselijk. Vanuit de rijksoverheid is het zaak er voor te zorgen dat deze chaos niet ontstaat. Dit kan door landelijk beleid in te voeren, waarin normen worden gesteld en criteria worden geformuleerd waarbinnen gemeenten hun beleid kunnen formuleren».¹ De indiener van het onderhavige wetsvoorstel kan zich geheel vinden in deze woorden en voelt zich er door gesteund. Ook zij beoogt landelijk beleid in te voeren teneinde gemeentelijke chaos tegen te gaan. Binnen de door haar geschetste

¹ Kamerstuk nr. 31 529, nr. 2, p. 9/10.

kaders blijven er voor gemeenten overigens mogelijkheden over om voor gehandicapten een eigen parkeerbeleid te kunnen voeren. Hierbij valt te denken aan differentiatie tussen gemeenten wat betreft de tarieven voor de aanschaf van een parkeerkaart en aan gemeentelijk beleid met betrekking tot het aanleggen van gehandicaptenparkeerplaatsen. De indiener kan zich eveneens vinden in de woorden van het lid Koopmans die hij uitsprak tijdens een met de Kamer gevoerd overleg over zijn initiatiefnota op 18 december 2008. Hij ondersteunde daar de opvatting dat er sprake moest zijn van een gestandaardiseerd gemeentelijk gehandicaptenparkeerbeleid. De minister van Verkeer en Waterstaat gaf er bij dat overleg blijk van dat hij het idee van een landelijk beleid voor gratis parkeren voor gehandicapten «charmant» vond. Hij gaf aan met een «krachtige aanbeveling» aan gemeenten een «een stevig signaal» te gaan geven om een dergelijk landelijk beleid in te voeren. De minister ging daarin echter niet zover dat hij de gemeentelijke bevoegdheid op dit punt wilde doorkruisen. In de afweging tussen enerzijds het belang van de gemeentelijke autonomie en anderzijds het belang van mobiliteit van gehandicapten, acht de indiener het laatste van groter gewicht. De aantasting van de gemeentelijke autonomie is gering: een meerderheid van de gemeenten voert immers al een gehandicaptenparkeerbeleid zoals de indiener dat voorstaat. Bovendien is het financiële belang voor gemeenten ook relatief gering. Daarbij komt dat gemeenten andere instrumenten houden om mogelijke inkomensderving te compenseren. Hier tegenover staat het belang van de gehandicapte. Naar de mening van de indiener overstijgt dit belang op dit punt dat van de gemeentelijke autonomie. De winst in mobiliteit voor de gehandicapte weegt ruimschoots op tegen de gevolgen die dit wetsvoorstel voor gemeenten heeft.

In antwoord op een vraag van de leden van de ChristenUnie of gemeenten nog voldoende kunnen investeren in het realiseren van meer (invaliden)parkeerplaatsen als houders van een gehandicaptenparkeerkaart geen parkeerbelasting meer betalen, zou de indiener er op willen wijzen dat gemeenten dergelijke investeringen op een andere wijze kunnen financieren. Gezien de hoogte van de investeringen die met het creëren van dergelijke parkeerplaatsen gepaard gaan, ziet de indiener geen reden om te veronderstellen dat er binnen de kaders van de gemeentelijke begroting er geen financiering daarvoor kan worden gevonden. Bijvoorbeeld het feit dat gemeenten er toe over gaan om in steeds meer wijken betaald parkeren in te voeren, sterkt de indiener in de overtuiging dat de financiële gevolgen van het afschaffen van betaald parkeren voor gehandicapten op andere wijze ruimschoots kunnen worden gecompenseerd.

De leden van SP-fractie vragen hoe deze wet zich verhoudt tot de vrijheid van gemeenten om nu al een dergelijk beleid te voeren? Vele gemeenten voeren nu gelukkig al een parkeerbeleid dat aansluit bij wat de indiener voor ogen staat. Daaruit blijkt dat het de gemeenten vrij staat om een dergelijk beleid te voeren.

5. Financiële gevolgen

De leden van de SP-fractie en ChristenUnie-fractie vragen naar de financiële gevolgen voor gemeenten indien de inkomsten uit parkeerbelasting van gehandicapten wegvallen. Daarbij wordt ook gevraagd om de kosten voor de aanpassing van de verordening, het bekendheid geven aan de regeling en het verwijderen van onderborden aan te geven.

De indiener kan geen overzicht verschaffen van deze gevraagde gegevens. Het is haar gebleken dat gemeenten zelf niet weten wat de inkomsten uit door houders van gehandicaptenkaarten betaalde parkeerbelasting zijn. Dit is ook moeilijk te specificeren daar parkeerautomaten niet registreren of de betaler al dan niet in het bezit is van een gehandicaptenparkeerkaart.

De indiener verwacht echter hooguit geringe financiële gevolgen omdat in het grootste deel van de Nederlandse gemeenten al gratis parkeren voor gehandicapten is ingevoerd. Voor het overige zou de indiener willen verwijzen naar het antwoord op een vraag van de leden van de Christen-Unie-fractie hierboven. De kosten voor de aanpassing van de verordening, het bekendheid geven aan de regeling en het verwijderen van onderborden zijn de indiener evenmin bekend. Zij acht die kosten echter ten opzichte van het doel van haar wetsvoorstel van relatief weinig belang. Daarbij komt dat de kosten die de leden van de ChristenUnie-fractie noemen, waarschijnlijk ruimschoots zullen wegvallen tegen de besparing die het gemeenten oplevert om de betaalfaciliteiten bij parkeerplaatsen toegankelijk te maken en te houden voor gehandicapten.

Van Dijken