



Inspraakformulier aanpak betaald parkeren

Zaaknummer 11178868

Datum:28-04-2023

Tijd:12:20:35

Uw gegevens

Persoonsgegevens

Aanhef	5.1.2.e
Voorletter(s)	5.1.2.e
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	5.1.2.e

Contactgegevens

Telefoonnummer	5.1.2.e
E-mailadres	5.1.2.e@casema.nl

Wat is uw reactie?

Aandachtspunten voor zienswijze over betaald parkeren in Utrecht Algemeen De stelling van de gemeente dat er in Utrecht wijken zijn waar gratis geparkeerd mag worden klopt niet: iedere autobezitter moet immers wegenbelasting/motorrijtuigenbelasting betalen om de auto op de openbare weg te mogen parkeren. Dit is al een niet-gering bedrag. Tijdens de bijeenkomst op 26 april j.l. verkondigde de mevrouw van de gemeente dat huishoudens in het bezit van een garage geen (eerste) parkeervergunning krijgen. Ik ben benieuwd naar de juridische onderbouwing van deze boodschap. Mag de gemeente bepalen dat een garage verplicht gebruikt moet worden voor het stallen van een auto? Tarief De gepresenteerde tarieven voor een parkeervergunning en bezoekers zijn te hoog en de daarbij horende zone waar je met je vergunning 'gratis' mag parkeren te klein. Utrecht: vergunning/mnd bezoekerstarief uren/kwartaal zone 12,39 2,01/uur 120 alleen eigen omgeving Ter illustratie hoe het ook kan: het parkeerbeleid in Leiden onderscheidt twee gebieden, namelijk Centum en de ring daaromheen met de volgende tarieven: Centrum: 192,00/jaar 0,76/uur 300 centrum Buitenring 54,00/jaar 0,37/uur 800 hele buitenring Het onderscheid dat Leiden maakt tussen een druk centrumgebied en de omliggende woonwijken houdt meer rekening met bewoners. Ouderen/ senioren Om als huishouden voor je bezoek van een gunstiger parkeertarief gebruik te kunnen maken, denkt de gemeente aan een "parkeerkaart". In de praktijk is dat een app op een smartphone. Bezwaar hiertegen is dat veel ouderen niet digitaal vaardig zijn en mogelijk ook lang niet altijd over een smartphone beschikken. Dit kan voor hen minder bezoek tot gevolg hebben. Ook het hoge bezoekerstarief zal er toe kunnen leiden dat ouderen minder bezoek krijgen. Zowel de gekozen methode als het tarief hebben een ongewenste invloed op eenzaamheid, wat voor deze doelgroep toch al een kwetsbaar punt is. Mindervaliden Utrecht presenteert zich als een inclusieve stad, waarin iedereen onder gelijke

voorwaarden mee moet kunnen doen. Dit moet dan ook gelden voor de manier waarop men zich in de stad kan verplaatsen. Mensen met voldoende mobiliteit kunnen lopen of fietsen, waarvoor beide geen (parkeer)belasting geldt. Mensen met een beperkte mobiliteit gebruiken vaak de auto om zich te verplaatsen en hebben daarom een Gehandicaptenparkeerkaart. Om zich te kunnen verplaatsen heeft deze groep al hogere kosten dan de mensen die kunnen lopen en fietsen. - Met deze kaart mag men gratis parkeren op plaatsen waar een bord een Algemene Gehandicaptenplaats aanduidt. Er zouden meer van deze plaatsen moeten komen, met betere handhaving (dus wegslepen van auto's die hier zonder kaart of op twee plekken parkeren). - Op deze plekken bij een winkelcentrum is een tijdsduur van twee uur te kort. Uit- en instappen met beperkte mobiliteit en eventueel een rolstoel kost immers al veel tijd. - In Utrecht mag je met een Gehandicaptenparkeerkaart niet gratis parkeren in zones die gereserveerd zijn voor vergunninghouders. Mensen met voldoende mobiliteit mogen in deze gebieden gratis lopen en gratis hun fiets parkeren. Met een Gehandicaptenparkeerkaart zou je ook in zones van vergunninghouders (dus in de héle stad) gratis moeten kunnen parkeren. Zo niet, dan is het Utrechtse beleid op het gebied van mobiliteit strijdig met het gelijkheidsbeginsel.