

Parkeren en toegankelijkheid



Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Waarom nieuw beleid?	3
1.2 Reikwijdte begrip toegankelijkheid en uitgangspunten	4
2. Bereikbare en toegankelijke bestemmingen	5
2.1 Gehandicaptenparkeerplaatsen	6
2.2 Autoluwe- en voetgangersgebieden	10
3. Parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart in en buiten Utrecht	12
4. Informatie vindbaar en begrijpelijk	14
4.1 Parkeerplaatsen en informatie digitaal vindbaar	14
4.2 Toegankelijke parkeerproducten	16
5. Financiën	17



1. Inleiding

Utrecht is een aantrekkelijke stad waar 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen' centraal staat. We vinden het belangrijk dat iedereen mee kan doen en dat de stad voor alle mensen bereikbaar en toegankelijk blijft. Vanwege de verwachte groei van de stad in de komende jaren is het noodzakelijk om mobiliteit anders te organiseren. We zetten bijvoorbeeld in op gezonde vervoerswijzen lopen en fietsen, stimuleren openbaar vervoer en autodelen, en verplaatsen geparkeerde auto's zoveel mogelijk naar garages en parkeerhubs aan de rand van de stad. Door in te zetten op alternatieven voor de (privé-)auto, en op straat ruimte vrij te spelen voor andere functies dan parkeren, houden we de stad toegankelijk en leefbaar. Hierbij moeten we de belangen van doelgroepen voor wie parkeren in de buurt van een bestemming noodzakelijk is, goed in de gaten houden. Maar toegankelijkheid omvat meer dan parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking.

Het gaat bijvoorbeeld ook om digitale toegankelijkheid en het tegengaan/voorkomen van vervoersarmoede. We willen immers dat de stad bereikbaar is voor iedereen: bewoners, bedrijven en bezoekers, mensen met en zonder goede digitale vaardigheden, mensen met een beperking en mensen die goed ter been zijn.

1.1 Waarom nieuw beleid?

Het parkeerbeleid voor mensen met een beperking is sinds de Nota gehandicapten parkeerbeleid uit 1999 niet veel gewijzigd. In deze nota is onder andere vastgelegd dat we streven naar goede algemene en individuele parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking. We volgen in de praktijk nog steeds de uitgangspunten uit deze nota, en met de invoering van landelijke en Europese regelgeving voor de gehandicaptenparkeerkaart was er voldoende aanvullend beleid. In de afgelopen jaren blijkt echter dat het nodig is om de uitgangspunten voor het gehandicaptenparkeerbeleid aan te scherpen en opnieuw te verankeren. Bijvoorbeeld vanwege het opheffen van parkeerplaatsen en de opkomst van autoluwe gebieden, maar ook vanwege de digitalisering van parkeren. Daarbij is er behoefte aan concrete richtlijnen voor de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en willen we in bredere zin beschrijven wat nodig is om parkeren toegankelijk te houden, voortbouwend op wat we al doen.

Sinds 2016 geldt het VN-verdrag Handicap waarmee Nederland zich als doel stelt de positie van mensen met een beperking te verbeteren zodat zij op alle terreinen kunnen meedoen in de samenleving. Ook Utrecht vindt dit belangrijk. In deze module Parkeren en Toegankelijkheid leggen we vast hoe we parkeervoorzieningen toegankelijk houden voor diegenen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van de auto (of ander vervoersmiddel) om hun bestemming te bereiken. In een aparte Beleidsregel aanleg gehandicaptenparkeerplaatsen leggen we richtlijnen vast om de kwaliteit van gehandicaptenparkeerplaatsen te borgen zodat parkeren geen belemmering oplevert voor mensen met een beperking bij het gebruik van de auto.

In het Uitvoeringsprogramma '[Utrecht voor iedereen toegankelijk](#)' is bij het thema parkeren aangekondigd dat we in deze module, als onderdeel van de parkeervisie, specifiek onze visie op Parkeren en toegankelijkheid uitwerken. We werken hierbij veel samen met het Stedelijk Overleg Gehandicapten Utrecht (Solgu), om heldere richtlijnen over toegankelijkheid op te stellen. Daarnaast is dit document het resultaat van een gezamenlijk proces met andere belangenorganisaties en bewoners.



1.2 Reikwijdte begrip toegankelijkheid en uitgangspunten

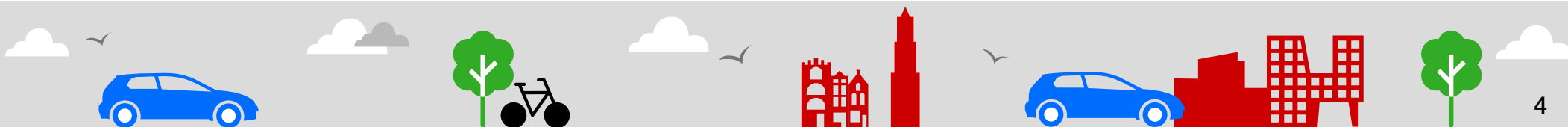
Utrecht wil een inclusieve stad zijn met betaalbare en toegankelijke voorzieningen. 'Toegankelijk' zien we dan ook in de brede zin van het woord: een stad voor iedereen. Bij toegankelijkheid denken we snel aan mensen met een lichamelijke beperking, maar toegankelijkheid gaat ook over een bereikbare stad voor mensen met een zintuigelijke of verstandelijke beperking, mensen die niet of minder digitaal vaardig zijn, én mensen zonder beperking. Ruimteverdeling speelt hierbij een grote rol. Hoewel toegankelijkheid ook gaat over brede stoepen met voldoende doorgang voor rolstoelen en kinderwagens, ligt onze focus in deze module op parkeren en parkeervoorzieningen. Iedere bewoner moet van woning naar werk, winkel, huisarts en andere voorzieningen kunnen komen. Ook voor bezoekers van de stad moeten al deze bestemmingen goed bereikbaar zijn. Toegankelijkheid is daarom een belangrijk onderdeel van ons parkeerbeleid. We willen dat Utrecht een gezonde, leefbare, en bereikbare stad is, die toegankelijk is voor alle doelgroepen.

Hiervoor hebben we de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. Parkeren vormt geen fysieke belemmering voor de toegankelijkheid van bestemmingen in Utrecht voor mensen met een beperking en andere doelgroepen.
2. Parkeren in de openbare ruimte is gratis voor mensen met een Europese gehandicaptenparkeerkaart.
3. Utrecht zet zich landelijk in voor betere parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking en communicatie hierover.
4. Informatie over parkeren is goed vindbaar, duidelijk en begrijpelijk voor alle doelgroepen.

Parkeervisie

De module Parkeren en toegankelijkheid is een uitwerking van de parkeervisie. Daarnaast zijn er nog vijf andere modules waarin de parkeervisie verder is uitgewerkt. In de module Fietsparkeren gaan we onder andere in op toegankelijkheid bij fietsvoorzieningen en handhaving op gestalde fietsen. Communicatie en informatievoorziening is ook een belangrijk onderdeel van de module Aanpak openbare ruimte: het gaat daarbij over hoe we relevante informatie voor (toekomstige) bewoners en bedrijven aanbieden. Ook beschrijven we in die module hoe we omgaan met stoeparkeren en hoe we parkeren voor verschillende andere doelgroepen organiseren.



2. Bereikbare en toegankelijke bestemmingen

We vinden het belangrijk dat iedereen volwaardig mee kan doen in de stad, en mobiliteit is daarbij een belangrijk aspect. In Utrecht is de druk op de openbare ruimte groot, en moeten we keuzes maken. Er wonen, werken, en verblijven steeds meer mensen in hoge dichtheden in de stad, die meer ruimte vragen voor lopen en fietsen en behoefte hebben aan groen, speelvoorzieningen en ontmoetingsplekken. Door de herinrichting van parkeerplaatsen in de openbare ruimte ontstaat meer ruimte voor deze functies. Voor veel mensen zijn lopen en fietsen, of voor langere afstanden openbaar vervoer, prima mobiliteitsalternatieven, maar dat geldt niet voor iedereen. De belangen van mensen met een beperking wegen zwaar, omdat zij in veel gevallen dicht bij een bestemming moeten kunnen parkeren. Zij zijn voor hun mobiliteit vaak afhankelijk van specifieke voorzieningen, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen. Daarnaast blijven mensen, ook als ze zorg nodig hebben, langer thuis wonen en moeten er passende voorzieningen zijn voor deze doelgroep.

Ons uitgangspunt is dat alle bestemmingen in Utrecht bereikbaar en toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. We beschrijven in dit hoofdstuk op welke manier parkeren fysiek toegankelijk moet zijn voor mensen die afhankelijk zijn van de auto of een ander vervoersmiddel. We richten ons vooral op de bestaande stad. De locaties waar parkeren op straat (langzaam) wordt afgebouwd (zoals in de binnenstad) en in het bijzonder nieuwe wijken, zoals de Merwedekanaalzone, die autoluw worden ontwikkeld. In deze gebieden zijn weinig parkeermogelijkheden voor de auto en moeten we dus goed kijken naar parkeeroplossingen voor mensen met een beperking. Als standaardregels onvoldoende ruimte bieden voor een goede oplossing, zullen we in sommige gevallen maatwerk toepassen.

2.1 Gehandicaptenparkeerplaatsen

In de Parkeervisie is vastgelegd dat we geen parkeerplaatsen reserveren voor of toewijzen aan specifieke gebruikers, omdat dit niet bijdraagt aan efficiënt gebruik van de schaarse ruimte. Parkeerplaatsen voor mensen met een beperking zijn hierop een uitzondering. Deze doelgroep is veelal afhankelijk van een parkeerplek dichtbij om hun bestemming te kunnen bereiken en kan (meestal) minder grote loopafstanden overbruggen vanaf reguliere parkeerplaatsen. We maken een onderscheid tussen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, die beschikbaar zijn voor iedereen met een GPK, en individuele gehandicaptenparkeerplaatsen. Deze zijn

op kenteken en leggen we aan voor één specifieke gebruiker bij woon-, werk-, of studieadres. Bestemmingen in Utrecht zijn (en blijven) hiermee bereikbaar voor mensen met een beperking. We zetten daarom (op verzoek) reguliere parkeerplaatsen in de openbare ruimte om in gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit compenseren we niet door de aanleg van extra parkeerplekken. We zien het ook niet als opheffen van parkeerplaatsen. Het blijft namelijk een parkeerplaats.

2.1.1 Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

Voor bewoners met een fysieke beperking, die geen lange afstand vanaf hun woning naar de auto kunnen overbruggen en beschikken over een GPK, is het mogelijk om een individuele gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan te vragen. Ook is er de mogelijkheid om een individuele gehandicaptenparkeerplaats aan te vragen bij een werk- of studieadres. Omdat parkeerruimte schaars is, komen aanvragers die over eigen parkeergelegenheid beschikken alleen in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats als de plek op eigen terrein aantoonbaar niet geschikt is. Een gehandicaptenparkeerplaats wordt alleen toegewezen voor een eigen auto of brommobiel, en alleen op locaties waar de aanvrager permanent of regelmatig verblijft of aanwezig is (woon-, werk- of studieadres).

We houden bij aanleg van individuele gehandicaptenparkeerplaatsen rekening met de parkeerdruk in





Europa



Parkeren op gehandicaptenparkeerplaats



Nederland



Medisch onderzoek



Max. 5 jaar geldig



B-kaart (bestuurder), P-kaart (passagier), BP-kaart (combi), I-kaart (instellingen)



Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (met parkeerschijf bij max. parkeerduur)



Max. 3 uur parkeren bij parkeerverbod (met parkeerschijf), behalve bij gevaarlijke situaties



Utrecht



Gratis parkeervergunning



Parkeren op gehandicaptenparkeerplaats

Europese gehandicaptenparkeerkaart

Mensen die niet ver kunnen lopen, kunnen een Europese gehandicaptenparkeerkaart (GPK) aanvragen. Voor de uitgifte van een GPK geldt landelijke regelgeving. De gemeente kan op basis van een medisch advies van een arts een GPK verstrekken. De arts bekijkt of de aanvrager een loopbeperking heeft en hierdoor niet meer dan 100 meter kan overbruggen. We geven een GPK uit voor een bestuurder, passagier (en combinatie) of voor een instelling. Met de GPK mag onder andere op alle algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de Europese Unie geparkeerd worden. In Nederland gelden daarnaast uitzonderingen voor de doelgroep, die in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens staan (artikel 85). Daarnaast mag een gemeente eigen regels stellen in aanvulling op het landelijk beleid over parkeerduur en betaling van parkeergeld. Zo geldt in sommige gemeenten, waaronder Utrecht, dat parkeren op reguliere betaalde parkeerplekken in de openbare ruimte gratis is voor houders van een GPK.

de straat, en de loopafstand die de aanvrager kan overbruggen. Ons uitgangspunt is dat we een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken alleen aanleggen op bestaande, (reguliere) openbare parkeerplaatsen, maar als er geen geschikte parkeerplaatsen zijn, zoeken we naar maatwerkoplossingen. Bij de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen houden we rekening met zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare ruimte en de mogelijkheden ter plaatse.

Maatwerk

De aanleg van individuele gehandicaptenparkeerplaatsen is voor een deel maatwerk: we houden zo veel mogelijk rekening met de aard van de beperking en de behoeften van de aanvrager (bijvoorbeeld het wel of niet gebruiken van een rolstoel). Bij het bepalen van de plek kijken we naar de beschikbare ruimte die daarbij aansluit (zoals een uitstapstrook). Hierdoor hebben individuele gehandicaptenparkeerplaatsen niet noodzakelijk dezelfde grootte als algemene gehandicaptenparkeerplaatsen die voor mensen met verschillende beperkingen geschikt moeten zijn.

Als een individuele gehandicaptenparkeerplaats wordt aangelegd op een locatie waar de aanvrager niet permanent verblijft, koppelen we venstertijden aan de plaats. Op deze manier zorgen we dat de plek beschikbaar is op momenten dat de aanvrager wil parkeren, maar kunnen daarbuiten ook anderen van de plek gebruik maken. Wanneer een houder de plek voor een langere tijd niet gebruikt, vervalt het bord.



Dit doen we door een zak over het bord ('afzakken'), zodat dit weer een reguliere parkeerplek is die voor iedereen te gebruiken is. Zo verdelen we de ruimte op een efficiënte manier.

Bijdrage in kosten

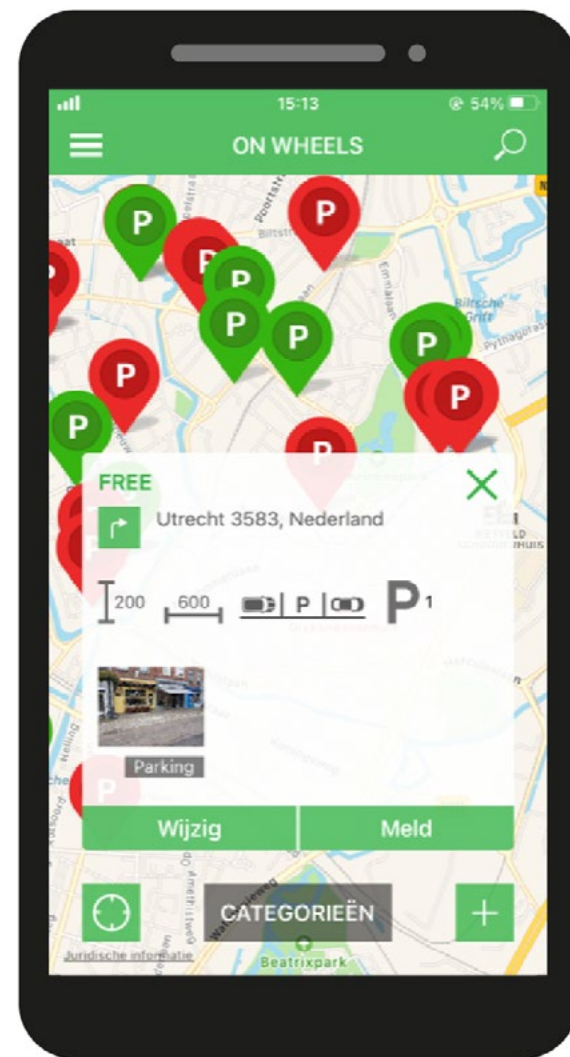
Bij toewijzing van een individuele gehandicaptenparkeerplaats betaalt de gemeente als tegemoetkoming een deel van de aanlegkosten. De aanvrager betaalt zelf ook een bijdrage. We vinden dat het voor mensen die de auto nodig hebben voor hun mobiliteit, en geen gebruik kunnen maken van andere vervoersalternatieven, financieel mogelijk moet blijven om in de buurt te kunnen parkeren. De financiële bijdrage voor aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats mag dan ook geen belemmering zijn. Het tarief voor aanleg van een individuele gehandicaptenparkeerplaats wordt jaarlijks vastgesteld in de Legesverordening. De voorwaarden om in aanmerkingen te komen voor een gehandicaptenparkeerplaats, zoals de maximale loopafstand, nemen we op in de Beleidsregel aanleg gehandicaptenparkeerplaatsen.

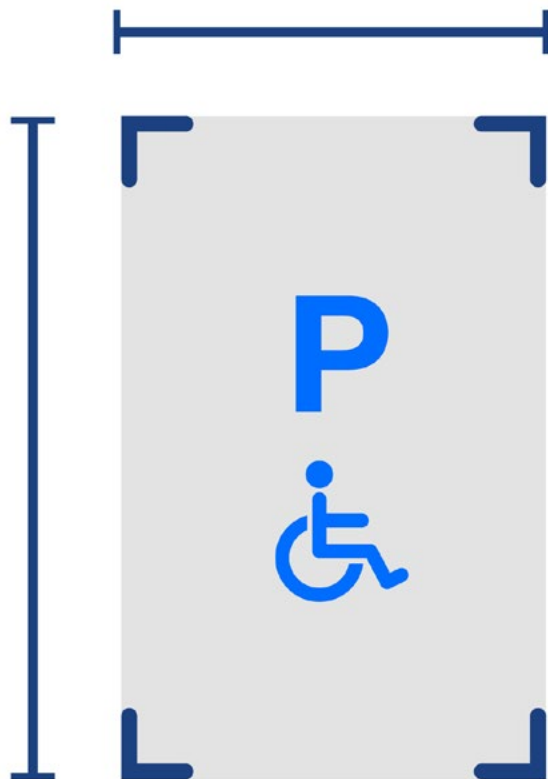
2.1.2 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

We leggen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen tot nu toe vooral op verzoek aan. We beoordelen per situatie of een verzoek voor aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats moet worden ingewilligd. Tegelijkertijd merken we dat er behoefte is aan een brede aanpak en duidelijke richtlijnen, zowel voor aantallen, als voor locatie en inrichting. We verbeteren daarom het (interne) proces voor de aanleg van een alge-

Sensoren

Een tweejarige proef met sensoren op vijftig algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in Utrecht bleek technisch succesvol. Met een sensor in een parkeervak zie je in een app of op internet welke plekken vrij zijn en welke niet. De sensoren werken goed, hebben weinig onderhoud nodig, en kunnen daardoor de oplossing zijn voor het makkelijk en snel vinden van een vrije parkeerplek. De uitdaging bij de inzet van sensoren ligt in de aansluiting op een medium (website of app) dat informatie over bezetting van de parkeerplaatsen inzichtelijk maakt op een manier die aansluit bij de wensen van de gebruiker. Dit hebben we nog niet (goed) kunnen testen. Het Solgu adviseert de sensoren uit te breiden onder de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en naar niet-gemeentelijke gehandicaptenparkeerplaatsen (op eigen terrein van voorzieningen). We brengen sensoren vooral aan op plekken waar het vinden van een beschikbare plaats lastig is (op locaties met een hoge parkeerdruk en/of in gebieden waar gehandicaptenparkeerplaatsen verspreid liggen). Bij clusters van gehandicaptenparkeerplaatsen is realtime informatie over de beschikbaarheid minder belangrijk omdat de kans op een beschikbare plek groter is. Daarnaast kunnen we aan de hand van de informatie die de sensoren leveren het gebruik van gehandicaptenparkeerplaatsen monitoren, en indien nodig bijsturen met handhaving of aanleg van extra plekken.





mene gehandicaptenparkeerplaats. De uitgangspunten hierbij zijn:

- het aanbod (aantal, spreiding, en inrichting) van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen sluit aan bij de behoefte van de doelgroep
- bij de aanleg en gebruik van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gaan we uit van zo efficiënt mogelijk gebruik van de schaarse parkeercapaciteit
- we onderzoeken of het wenselijk is om algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te clusteren.

Richtlijnen

Deze uitgangspunten werken we uit in de Beleidsregel aanleg gehandicaptenparkeerplaatsen, die het college vaststelt. We nemen concrete richtlijnen op voor aantallen, kwaliteit, en spreiding van gehandicaptenparkeerplaatsen die gelden voor bestaande en nieuwe situaties. We baseren ons op kencijfers van NEN en CROW¹, die we waar nodig aanscherpen voor de Utrechtse situatie. In gebieden waar veel bezoekers komen is de behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen bijvoorbeeld groter. Ook op plekken waar we (reguliere) parkeerplaatsen opheffen, is het noodzakelijk om te inventariseren of extra gehandicaptenparkeerplaatsen nodig zijn. Daarnaast bekijken we het aanbod van gehandicaptenparkeerplaatsen bij (bijzondere) voorzieningen zoals theaters en musea, maar bijvoorbeeld ook bij gezondheids-

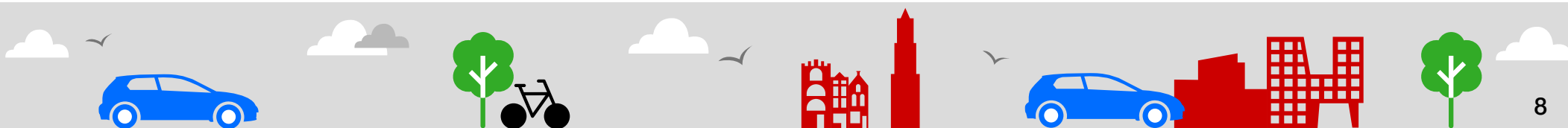
centra. Om de vindbaarheid van gehandicaptenparkeerplaatsen te verbeteren en zoekverkeer tegen te gaan, zetten we in drukke gebieden (zoals de binnenstad) in op clustering van gehandicaptenparkeerplaatsen.

Maatwerk

Hoewel we concrete richtlijnen vastleggen voor gehandicaptenparkeerplaatsen, blijft maatwerk mogelijk. In een historische stad, en bij bestaande voorzieningen is het niet altijd mogelijk om te voldoen aan voorschriften met betrekking tot grootte of inrichting van een plek. Ons uitgangspunt is dat we kijken naar wat er wel mogelijk is, en in overleg met de doelgroep naar passende oplossingen zoeken.

Maatwerk kan ook bestaan uit de aanleg van een tijdelijke algemene gehandicaptenparkeerplaats, bijvoorbeeld bij eenmalige gebeurtenissen of evenementen, of voorzieningen die een beperkte periode binnen het jaar open zijn. We monitoren het gebruik van zowel permanente als tijdelijke gehandicaptenparkeerplaatsen, zodat we inzichtelijk hebben of het aanbod goed aansluit op de behoefte.

¹ NEN: Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut, CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeertechniek



Peiling

In een internetpeiling gehouden in mei 2021 benoemden zo'n 50 respondenten hun behoefte aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en plekken voor aangepaste fietsen voor verschillende locaties, vooral in en rondom de binnenstad (waaronder de Neude/bibliotheek, Ledig Erf, het Centraal Station en Jaarbeursplein). Door het geringe aantal respondenten weten we niet of de genoemde locaties een afspiegeling zijn van de behoefte van alle gebruikers van gehandicaptenparkeerplaatsen. We vinden het belangrijk om naar de behoefte van de doelgroep te luisteren en blijven daarom met hen in gesprek.

We zien ten slotte dat mensen steeds meer elektrisch gaan rijden. Dit stimuleren we door oplaadpalen aan te leggen in de openbare ruimte en daarbij vinden we toegankelijkheid belangrijk. Enerzijds moet er voor iedereen voldoende mogelijkheid zijn om een elektrisch voertuig te kunnen laden, ook bij gehandicaptenparkeerplaatsen. Anderzijds moeten de laadpalen zelf toegankelijk zijn, zodat mensen met een beperking deze ook zonder belemmeringen kunnen gebruiken. Dit is een aandachtspunt: dit vraagt om een algemene voorziening, die gebruiksvriendelijk is voor iedereen.

Toegankelijkheid is niet alleen van belang bij parkeren in de openbare ruimte, maar ook voor parkeergarages en P+R-terreinen. Het is bij

bestaande voorzieningen niet altijd mogelijk om met terugwerkende kracht aan normen te voldoen en belemmeringen (zoals doorrijhoogte of hoogteverschillen) weg te nemen. Waar mogelijk voeren we wel aanpassingen door voor verbetering van inrichting en bediening van parkeerapparatuur. Hierbij hebben we ook aandacht voor belemmeringen voor mensen met een auditieve beperking, zoals bij de intercom, en andere behoeftes zoals de mogelijkheid om elektrisch te laden.

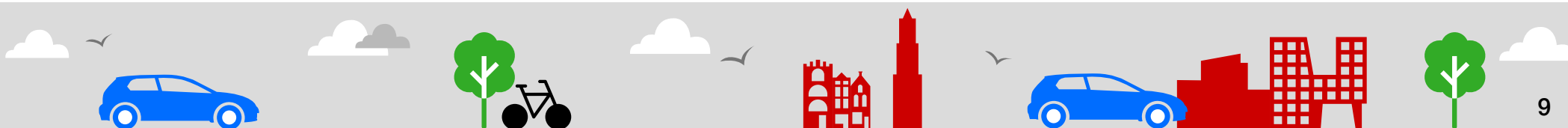
Beschikbaarheid gehandicaptenparkeerplaatsen

Het is belangrijk dat gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar blijven voor mensen met een beperking. We gaan oneigenlijk gebruik tegen van zowel individuele als algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (parkeerdere zonder geldige gehandicaptenparkeerkaart, of fietsen die (gedeeltelijk) op de plek staan) bijvoorbeeld door handhaving in te zetten. Wanneer een (individuele of algemene) gehandicaptenparkeerplaats tijdelijk niet beschikbaar is, vanwege werkzaamheden of een evenement, moet in de directe omgeving een alternatieve plek worden geboden. We bieden via onze website informatie aan over de locatie en inrichting van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hieraan gaan we op termijn ook realtime bezettingsinformatie koppelen.

We kunnen beperkingen verbinden aan het gebruik van een plaats. Dit doen we vooral wanneer we de doorstroom willen bevorderen (door een maximale parkeerduur aan de plaats te verbinden) of om dubbelgebruik mogelijk te maken (venstertijden



Gehandicaptenparkeerplaats, Beeldbank gemeente Utrecht



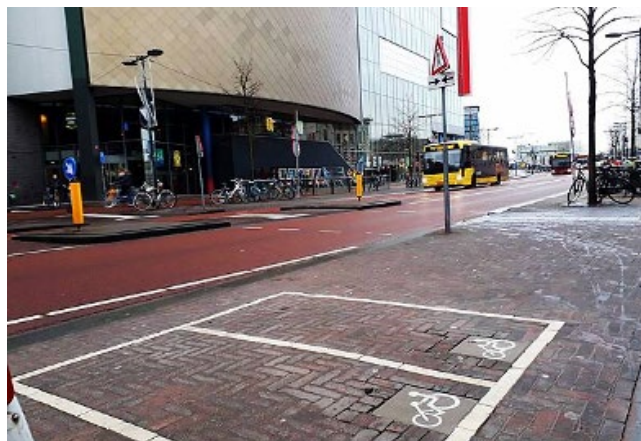
waarbinnen de plek in gebruik is als gehandicaptenparkeerplaats). We passen hiervoor maatwerk toe, waarbij we naar het gebruik van de specifieke plaats en voorzieningen in de omgeving kijken. We zijn hierin flexibel, wat betekent dat we de voorkeur geven aan zo efficiënt mogelijk gebruik van de parkeerplaats boven eenduidigheid. Uiteraard geldt hierbij wel dat de situatie op straat voor iedereen duidelijk moet zijn.

Andere vervoersmiddelen

Om genoeg ruimte te kunnen behouden voor voetgangers en mensen met een kinderwagen of in een rolstoel, vragen we van eigenaren om een scootmobiel en rollator zoveel mogelijk achter de deur te parkeren. Sommige mensen gebruiken een brom-



Gereserveerde plaatsen fietsenstalling Zadelstraat, beeldbank gemeente Utrecht



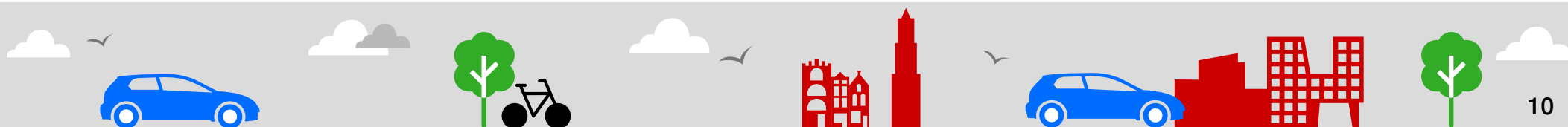
Fietsvakken Vredenburg, beeldbank gemeente Utrecht

mobiel of gesloten gehandicaptenvoertuig om mobiel te blijven. Voor een brommobiel is een (bromfiets) rijbewijs nodig. Het voertuig lijkt op een kleine personenauto, is geen gehandicaptenvoertuig en mag niet op fietspad, stoep en in voetgangersgebieden. Een gesloten gehandicaptenvoertuig, vaak smaller dan een brommobiel, mag dat wel. Voor brommobielen gelden dezelfde regels als voor auto's: deze kunnen langs de weg geparkeerd worden waar dat is toegestaan, en in de parkeervakken. Gesloten gehandicaptenvoertuigen die worden gebruikt door mensen met een beperking, zoals de Canta, mogen op de stoep parkeren als er genoeg ruimte is en een goede doorgang voor voetgangers overblijft. Voor deze voertuigen kan een individuele gereserveerde parkeerplaats aangevraagd worden wanneer er weinig plek is op de stoep.

Ook voor mensen met een aangepaste fiets, moet de stad toegankelijk zijn. Vooral het binnenstadsgebied heeft onze aandacht vanwege de schaarse ruimte. Daarbij is van belang dat op parkeerplaatsen verschillende soorten fietsen gestald én vastgezet kunnen worden: trikes, ligfietsen, handbikes, enzovoort. Naast gereserveerde plekken in fietsstallingen zoeken we naar herkenbare, veilige plekken voor gereserveerde fietsparkeervakken op straat. In de module Fietsparkeren gaan we verder in op fietsstallingen en toegankelijkheid.

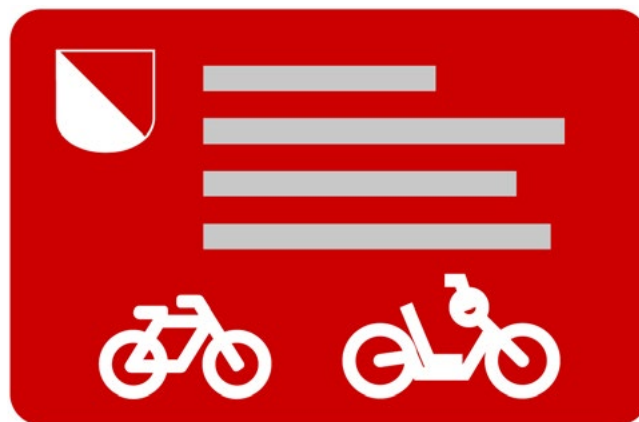
2.2 Autoluwe- en voetgangersgebieden

In de bestaande stad is het soms een uitdaging om goede voorzieningen voor mensen met een beperking in te passen, omdat hier in het verleden weinig of geen rekening mee is gehouden. Ook voor bijvoorbeeld voetgangersgebieden in de binnenstad is het uitgangspunt echter dat iedere bestemming voor iedereen goed bereikbaar moet zijn. Met de ontwikkeling van verdichtingslocaties in de stad komen er steeds meer autoluwe woongebieden waar weinig tot geen ruimte is voor autoparkeren op straat. Hoewel voetgangersgebieden in de bestaande stad ook autoluw zijn, zijn er verschillen met verdichtingslocaties in nieuwe gebieden die meer mogelijkheden voor mobiliteit bieden (zoals speciale mobiliteitswinkels). Hierbij moeten vooraf goed toegankelijke en betaalbare mobiliteits- en parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking worden geregeld en vastgelegd. Parkeren gebeurt in nieuwe wijken - waarbij geen parkeervoorzieningen in de openbare ruimte zijn voorzien - in pandig in garages en op



afstand aan de rand van de stad. Door het autoluwe karakter kunnen bewoners en bezoekers niet altijd meer met de auto tot aan de voordeur komen. Hier kunnen we in beperkte mate rekening mee houden, door bijvoorbeeld bij woningen voor doelgroepen die (relatief) vaak te maken hebben met een fysieke beperking wel parkeervoorzieningen en in-/uitstapgelegenheid aan te leggen. Ook bewoners die op dit moment goed ter been zijn kunnen echter in de toekomst te maken krijgen met lichamelijke beperkingen, of bezoek willen ontvangen dat geen (lange) loopafstand kan overbruggen. We weten niet wie in de toekomst wat nodig gaat hebben. In uitzonderlijke gevallen is daarom maatwerk nodig en moet bijvoorbeeld binnen 100 meter een gehandicaptenparkeerplaats in de openbare ruimte gerealiseerd kunnen worden. Hier moet bij de planvorming vanaf het begin rekening mee worden gehouden. Hiermee voorkomen we dat we pas naar mogelijkheden voor aanleg van gehandicaptenparkeervoorzieningen gaan kijken zodra er een probleem ontstaat, en zorgen we dat mensen niet te lang op een goede oplossing hoeven te wachten.

Met name in de binnenstad zien we lopen als belangrijkste modaliteit. Voetgangersgebieden zijn ingericht voor lopen en verblijven, en bieden alleen op rustige tijden ruimte voor de fiets en soms de auto. We bieden ruimte voor mensen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van hun fiets en in voetgangersgebied willen fietsen en parkeren om winkels te kunnen bereiken. Dit mag met een ontheffing. De uitdaging is om plekken beschikbaar te houden en te voorkomen



dat andere fietsen of objecten deze speciale parkeerplekken blokkeren. In de module Fietsparkeren geven we aan hiervoor maatregelen te nemen.

Toegankelijkheid in parkeernormen

In de module Parkeernormen beschrijven we dat bij iedere bouwontwikkeling een mobiliteitsbeheerplan moet worden aangeleverd. Een belangrijk aandachtspunt hierin is hoe mobiliteit (en hiermee parkeren) wordt voorzien voor mensen met een beperking. De eisen die we daarbij stellen zijn afhankelijk van de grootte van de ontwikkeling en de gekozen mobiliteitsoplossing(en).



3. Parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart in en buiten Utrecht

Mensen met een beperking, die in veel gevallen voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van een auto, moeten altijd in de stad terecht kunnen. Zij kunnen vaak moeilijk of geen gebruik maken van alternatieven, zoals openbaar vervoer of deelmobiliteit. We vinden daarom dat parkeren voor hen financieel toegankelijk moet blijven. Voor mensen die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) geldt daarom dat parkeren in de openbare ruimte in principe gratis is en blijft.

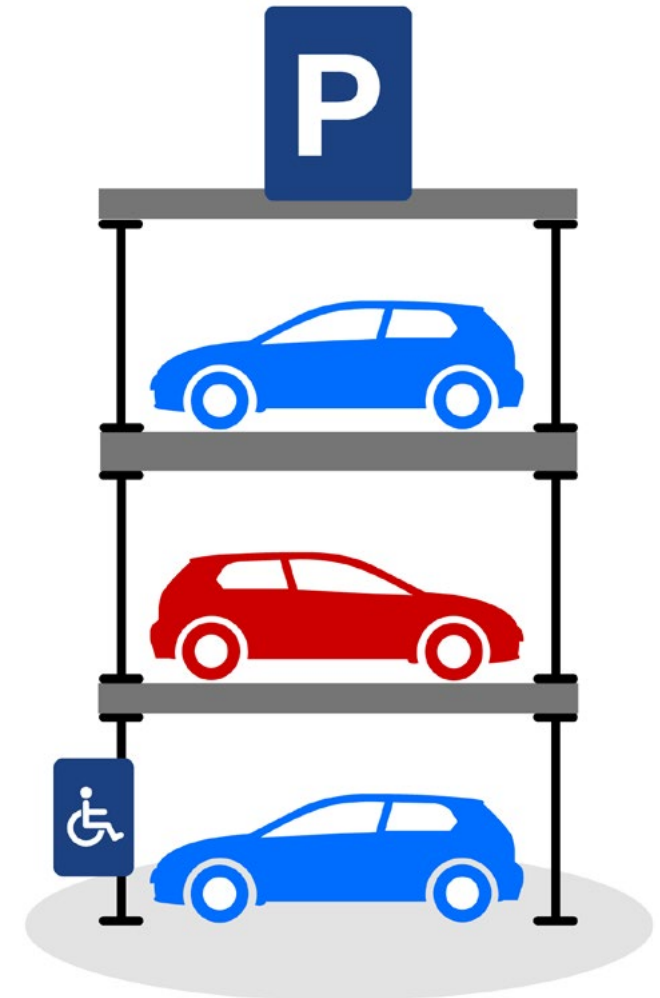
Parkeergarages

Tegelijkertijd stimuleren we parkeren in garages en vindt er een geleidelijke verschuiving plaats van auto's in de openbare ruimte naar auto's in garages (en P+R's). Voor mensen die moeilijker een langere afstand kunnen overbruggen, zal een garage niet altijd een mogelijkheid zijn wanneer de bestemming ver van de garage ligt. Ook zijn er locaties waar een garage juist de enige toegankelijke parkeervoorziening is, maar kunnen kosten een belemmering zijn. Omdat op straat parkeren met een GPK gratis is, is een garage niet een vanzelfsprekend alternatief. Om ervoor te zorgen dat er voldoende aanbod aan

gehandicaptenparkeerplaatsen is, en voorzieningen in de nabije omgeving bereikbaar blijven, willen we voor deze doelgroep parkeren in garage aantrekkelijker maken als alternatief voor het parkeren op straat. Hierbij kan slimme technologie mogelijkheden bieden, zoals automatisch toegang voor mensen met een GPK of een systeem waarbij reserveren mogelijk is. In de module Aanpak openbare ruimte hebben we beleidsuitgangspunten opgenomen over de ontwikkeling van parkeerproducten.

Landelijke parkeeroplossing

Daarnaast vinden we het belangrijk om ons in te zetten voor betere voorzieningen en communicatie voor mensen met een beperking. We streven ernaar landelijk hierin het voortouw te nemen. Iedere gemeente bepaalt (voor een deel) zelf wat de regels zijn voor parkeren met een GPK, waardoor het voor de doelgroep vaak lastig is om snel goede informatie te vinden over parkeermogelijkheden. Bij de ontwikkeling van parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking sluiten we zo veel mogelijk aan bij andere ontwikkelingen in het land, zoals een systeem voor parkeervergunningen (zie kader). We kijken wat we gezamenlijk kunnen doen om de informatievoorziening te verbeteren en betrekken daarbij altijd de doelgroep. Een gezamenlijke aanpak biedt ook kansen om andere mobiliteitsvormen, zoals deelmobiliteit, te verkennen, voor mensen met een beperking die geen eigen auto hebben.



Landelijk systeem

De regels voor parkeren met een GPK verschillen deels per gemeente, en dit levert voor deze doelgroep veel onduidelijkheid op. Houders van een GPK mogen bijvoorbeeld niet overal gratis parkeren. In gemeenten waar GPK-houders wel gratis mogen parkeren, hebben zij (net als in Utrecht) vaak een speciale (gratis) parkeervergunning nodig. Utrecht zet zich landelijk in om parkeren voor de doelgroep makkelijker te maken. We werken bijvoorbeeld aan het delen van GPK-parkeerrechten tussen gemeenten. Dat houdt in dat Utrechtse GPK-houders met hun parkeervergunning ook terecht kunnen in andere gemeenten waar GPK-houders gratis parkeren. Zo hoeven zij niet in iedere gemeente die ze bezoeken opnieuw een parkeervergunning aan te vragen. Een ander streven is de optimalisatie van de informatievoorziening, zodat de parkeerregels van verschillende gemeenten op één goed toegankelijke plek te vinden zijn. Een volgende stap kan zijn om realtime informatie over de bezetting van parkeerplaatsen toe te voegen.

De komende jaren zullen er meer ouderen in de stad zijn, van wie de meeste zichzelf kunnen redden. Een groot deel van hen zal zelfstandig moeten, kunnen en willen blijven wonen. Wel zal er een aanzienlijk grotere vraag zijn naar specifieke (zorg)voorzieningen en zal er meer behoefte zijn aan mantelzorg of hulp van vrijwilligers. We zien goede initiatieven van vrijwilligers(organisaties) die zich bijvoorbeeld inzetten voor het halen en brengen van mensen naar

afspraken. Ons parkeerbeleid mag geen belemmering worden voor dit soort initiatieven, maar dat betekent niet (noodzakelijk) dat we voor deze doelgroepen speciale parkeervoorzieningen in het leven moeten roepen. In plaats daarvan gaan we na welke mogelijkheden er zijn binnen het bestaande beleid. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte gaan we verder in op parkeervoorzieningen voor specifieke doelgroepen.



Algemene gehandicaptenparkeerplaats en plaats op kenteken Pieterskerkhof, beeldbank gemeente Utrecht.



4. Informatie vindbaar en begrijpelijk

Informatie over parkeren moet voor alle doelgroepen vindbaar, begrijpelijk en duidelijk zijn. Tegenwoordig bieden we informatie vooral online aan: via de internetpagina's van de gemeente en verschillende parkeerplattegronden. Niet alleen de informatie over parkeren is grotendeels digitaal, ook het parkeren zelf is in Utrecht in de afgelopen jaren steeds meer gedigitaliseerd. Dit geldt bijvoorbeeld voor het aanvragen van een parkeervergunning of het wijzigen van een kenteken. Niet iedereen wil informatie op dezelfde manier raadplegen. De ene persoon wil in één oogopslag informatie in beeld hebben, terwijl een ander gedetailleerde informatie in tekst wil lezen. We vinden het belangrijk dat begrijpelijke informatie vindbaar is en dat het regelen van parkeerzaken voor iedereen toegankelijk is. In dit hoofdstuk werken we uit wat onze uitgangspunten zijn voor parkeren binnen het thema 'Digitale stad, toegankelijk voor iedereen'. Vindbaarheid en toegankelijke informatie zijn daarbij de twee hoofdlijnen.

Digitale vaardigheid

Digitalisering is niet een doel op zich, maar een middel. Voor bezoekers van de stad is het bijvoorbeeld een voordeel als ze niet meer naar een parkeerautomaat hoeven te zoeken, maar via een app op hun smartphone parkeergeld kunnen betalen. En voor de gemeente kan digitaliseren bijdragen aan een efficiëntere bedrijfsvoering. Digitale voorzieningen moeten gemakkelijk te gebruiken zijn om onze diensten af te kunnen nemen. Ze moeten daarom ook toegankelijk zijn. Dit houdt in dat de website en applicaties van de gemeente door iedereen moeten kunnen worden gebruikt.² Er is dan ook een wettelijke verplichting dat deze digitale voorzieningen voldoen aan de toegankelijkheidseisen.³ We begrijpen ook dat digitalisering voor sommigen een ingrijpende verandering is, voor extra regeldruk kan zorgen en dat verschillende doelgroepen hier minder goed in thuis zijn. Enkele jaren geleden heeft de gemeente de digitale vaardigheden van Utrechters onderzocht. Ongeveer 30% van de bewoners van onze stad bleek niet over de benodigde vaardigheden te beschikken om zelfstandig van meer complexe digitale dienstverlening gebruik te kunnen

maken. Ook bleek dat ouderen vaak minder gebruik van internet maken en dat hun digitale vaardigheden minder zijn. In het algemeen ligt bij laaggeletterden, (verstandelijk) beperkten en ouderen het aandeel dat geen internettoegang heeft en/of weinig of geen gebruik maakt van internet hoger dan gemiddeld.⁴ Het is dan ook van belang dat we aandacht hebben voor diegenen voor wie het gebruik van internet of smartphone-apps geen vanzelfsprekendheid is. Dit doen we enerzijds door gebruikers te betrekken bij de ontwikkeling van digitale producten, en anderzijds door te zorgen dat we ook telefonisch beschikbaar blijven voor vragen.

4.1 Parkeerplaatsen en informatie digitaal vindbaar

Het is belangrijk dat parkeerplaatsen goed vindbaar zijn. Voor mensen die vanwege hun mobiliteit afhankelijk zijn van hun vervoersmiddel en daarom een noodzaak hebben om dicht bij hun bestemming te kunnen parkeren, is de vindbaarheid van een beschikbare parkeerplek van groot belang. Het kan medebepalend zijn voor de keuze om wel of niet een bepaalde locatie te bezoeken.

² <https://www.digitoeankelijk.nl/aanpak/wat-is-digitale-toegankelijkheid>, geraadpleegd op 21 april 2021.

³ <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2018/02/02/wettelijke-plicht-websites-en-apps-van-overheid-toegankelijk-en-bruikbaar-voor-mensen-met-handicap>, geraadpleegd op 21 april 2021.

⁴ Utrechters digivaardig? Analyse van de digitale participatie van Utrechters. Gemeente Utrecht: afdeling Onderzoek. April 2015.



Onder de mensen uit de doelgroep die betrokken waren bij de eerdergenoemde proef met sensoren hebben we een onderzoek gedaan naar vindbaarheid van digitale informatie over algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Negen op de tien respondenten geeft aan dat een plaats wel eens bezet is bij aankomst. De meerderheid geeft aan te zoeken en rond te moeten rijden om een geschikte parkeerplaats met voldoende in- en uitstapruimte te kunnen vinden.⁵ Goede (digitale) vindbaarheid van een geschikte parkeerplek zou parkeren voor deze doelgroep daarom een stuk makkelijker maken. Daarnaast blijkt dat respondenten een verscheidenheid aan bronnen raadplegen om informatie te vinden over een algemene gehandicaptenparkeerplaats. Hierbij is ook behoefte aan details over de plaats, inrichting, locatie, beschikbaarheid en de navigatie ernaartoe.

We optimaliseren de informatie over parkeren en zorgen dat alles op één plek in een beperkt aantal klikken makkelijk vindbaar is, zowel in tekst als beeld. Hierbij moet de informatie over toegankelijkheid snel en concreet inzichtelijk zijn. Dit betekent bijvoorbeeld dat de kenmerken van garages en stallingen meteen duidelijk zijn, zodat mensen direct kunnen zien of een specifieke parkeerlocatie past bij hun behoeften.

⁵ 45% geeft aan soms, 45% geeft aan vaak, 10% nooit, onderzoek onder 20 respondenten.

In de module Aanpak openbare ruimte beschrijven we hoe we actiever gaan informeren over de mogelijkheden voor parkeren en andere mobiliteit in Utrecht zodat (toekomstige) bewoners, ondernemers, en bezoekers van Utrecht makkelijk (in één oogopslag) kunnen zien wat de parkeersituatie is in een buurt of op een specifiek adres.

Slimme technologie

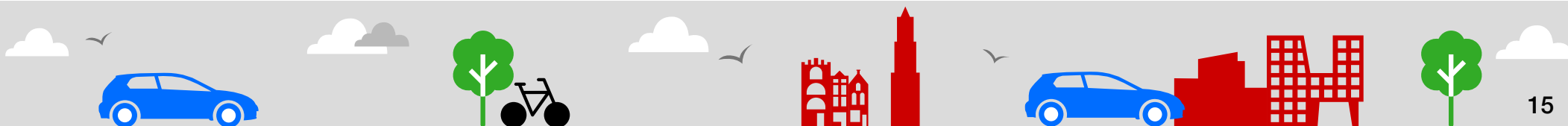
Slim parkeren draagt bij aan een leefbare stad.⁶ Door inzet van slimme technologie, die (realtime) informatie levert over beschikbaarheid en gebruik van parkeerplaatsen, kunnen we efficiënter gebruik maken van de schaarse openbare ruimte in de stad. We willen bijvoorbeeld door inzet van sensoren realtime informatie over de beschikbaarheid van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanbieden. We verwachten dat deze technologie in de toekomst breder ingezet zal worden, bijvoorbeeld ook voor andere typen parkeerplaatsen of laad- en losplekken. Zo maken we het vinden van een (parkeer)plek makkelijker en gaan we zoekverkeer tegen.

⁶ Mobiliteitsplatform (2018), Slim parkeren verbetert leefkwaliteit van steden. Geraadpleegd via: <https://www.mobiliteitsplatform.nl/artikel/slim-parkeren-verbetert-leefkwaliteit-van-steden>

Een tweede advies van het Solgu naar aanleiding van de proef met sensoren is om eigen data beschikbaar te stellen voor andere apps en om een open platform te realiseren waar sensordata van alle gemeentes beschikbaar is voor dienstaanbieders. Hiervoor onderzoeken we de mogelijkheden. Sensoren en sensordata heeft ook de aandacht van de VNG: het onderwerp is nog volop in ontwikkeling en meer onderzoek is nodig.⁷ De ontwikkeling van een landelijk systeem (zie vorig hoofdstuk) biedt mogelijkheden om dit in breed verband te verkennen.

Een positief bijeffect van de inzet van sensoren is dat we data kunnen verzamelen over het gebruik van parkeervoorzieningen, die we vervolgens kunnen inzetten om de kwaliteit, spreiding, en kwantiteit van (bijzondere) parkeerplaatsen te verbeteren. In de komende jaren maken we verdere slagen in het gebruik van data om efficiënt gebruik van parkeerplaatsen te optimaliseren. Door monitoring van data hebben we bijvoorbeeld snel inzicht in waar de parkeerdruk hoog is en wat onze aandacht nodig heeft.

⁷ VNG (2019), Sensoren en de rol van gemeenten: VNG Realisatie Whitepaper.



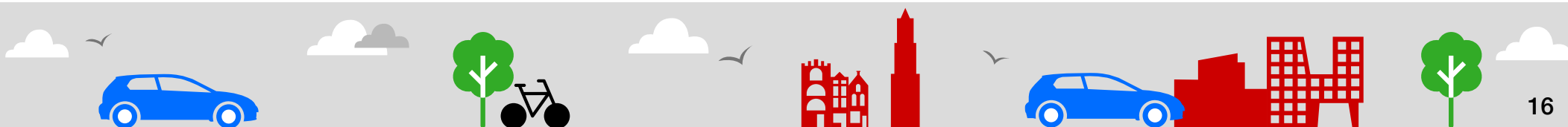
4.2 Toegankelijke parkeerproducten

Parkeren in Utrecht moet niet alleen fysiek, maar voor iedereen ook sociaal toegankelijk zijn. Onze 'parkeerproducten' (hieronder verstaan we parkeervergunningen en de garageabonnementen voor gemeentelijke parkeergarages) zijn inmiddels allemaal digitaal. Dat betekent enerzijds dat vergunningen digitaal (en voor deel geautomatiseerd) worden aangevraagd, en anderzijds dat handhaving digitaal op kenteken plaatsvindt zodat er geen fysieke parkeervergunning nodig is. Waar nodig bieden we bewoners, bezoekers en bedrijven telefonisch of op een andere manier hulp. We streven bij onze digitale processen naar eenvoud en eenduidigheid en stellen de gebruiker centraal. Niet iedereen kan de snel gedigitaliseerde functies bijhouden en de - soms complexe - handelingen zelf uitvoeren.⁸ Bij technologische ontwikkelingen (van bijvoorbeeld apps) betrekken we altijd de doelgroep om te zorgen dat we aansluiten bij wensen en behoeften van gebruikers. We vinden het belangrijk dat iedereen zoveel mogelijk zelfstandig toegang heeft tot onze parkeerproducten.

Digitale platforms

We zien steeds vaker dat applicaties (apps) het mogelijk maken om diensten voor parkeren aan te bieden. Omdat dit een ontwikkeling is die nog volop gaande is, willen we ervoor waken dat we de komende jaren een verscheidenheid aan platforms – websites en apps – hebben die elk een apart onderdeel van parkeren omvatten. Waar mogelijk zorgen we ervoor dat gebruikers zoveel mogelijk eenzelfde platform kunnen gebruiken om hun parkeerproduct(en) te kunnen beheren. Naast de wettelijke vereisten vinden we het belangrijk dat de app niet alleen toegankelijk is op de smartphone maar dat de dienst ook via een andere route zoals een website benaderbaar is. Dit heeft ook onze aandacht bij het landelijke systeem (zie vorige hoofdstuk).

⁸ Tertoolen, G. Parkeren in ons brein: Over parkeren, cognitie en ons gedrag. Vexpansie 3 2015.



5. Financiën

De beschreven uitgangspunten in deze module bouwen voort op het huidige beleid. Onze aanpak voor bereikbare en toegankelijke bestemmingen in Utrecht is geactualiseerd en brengt geen grote (financiële) veranderingen met zich mee. Om voldoende aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te kunnen bieden, verwachten we dat er de eerste periode een groter aantal gehandicaptenparkeerplaatsen dan gebruikelijk wordt aangelegd. Dit zal stapsgewijs gebeuren. Voor de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, wordt bij de toekomstige begrotingscyclus jaarlijks bekeken welke financiële ruimte er binnen de parkeerexploitatie is om deze aan te leggen. We verwachten daarnaast geen grote veranderingen in de kosten voor het gebruik en beheer van de sensoren en bijbehorende app. We verwachten daarnaast geen grote veranderingen in de kosten voor het gebruik en beheer van de sensoren en bijbehorende app.



Colofon

uitgave

Gemeente Utrecht

030 - 286 00 00

parkeervisie@utrecht.nl

www.utrecht.nl/parkeervisie

november 2021



Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Stadsplateau 1

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

030 286 00 00

info@utrecht.nl