

Vergaderjaar 2025–2026

24 170

Gehandicaptenbeleid

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 408

BRIEF VAN DE MINISTER VAN LANGDURIGE ZORG, JEUGD EN SPORT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 juni 2026

Uw Kamer heeft mij verzocht een reactie te geven op een binnengekomen brief over landelijke versnippering rondom de gehandicaptenparkeerkaart en mobiliteitsregels (Z07466). Via deze brief doe ik uw Kamer mijn reactie toekomen. Allereerst ga ik in op de kaders van het huidig beleid. Daarna ga ik in op de verhouding tussen het huidig beleid en het VN-verdrag voor de rechten van personen met een handicap. Vervolgens licht ik toe welke ontwikkelingen er zijn.

Beleidsvrijheid van gemeenten

Voor veel van de onderwerpen uit de brief zijn gemeenten verantwoordelijk. Bijvoorbeeld als het gaat om voorwaarden waarop toegang tot parkeerplekken mogelijk is, de vaststelling van milieuzones, zero-emissiezones en autoluwe zones, het plaatsen van verkeersborden en het verlenen van ontheffingen of vrijstellingen. Deze beleidsvrijheid is ook vastgelegd in wet- en regelgeving. Dit biedt gemeenten de mogelijkheid om beleid op te stellen dat past bij de lokale situatie.

Ook voor de gehandicaptenparkeerkaart geldt dat de uitgifte o.a. is belegd bij gemeenten. Daarvoor gelden enerzijds landelijke kaders waar gemeenten zich toe te verhouden hebben.¹ Zo stelt de Regeling gehandicaptenparkeerkaart dat een geneeskundige keuring moet plaatsvinden. Anderzijds is er sprake van beleidsvrijheid. Deze beleidsvrijheid leidt tot verschillen tussen gemeenten, zoals blijkt uit een recente verkenning die ik op 17 juni jl. aan uw Kamer heb aangeboden.² In deze verkenning zijn «illustratieve voorbeelden» bij 8 gemeenten uitgewerkt. De gehandicaptenkaart is één van deze voorbeelden, waarvoor o.a. de verschillen in kosten en beleid rondom de gehandicaptenparkeerkaart zijn onderzocht.

¹ Zoals de Regeling gehandicaptenparkeerkaart.

² Kamerstukken II 2025/26, 24 170, nr. 405.

Ik kan mij voorstellen dat de verschillen voor een houder van een gehandicaptenparkeerkaart als lastig wordt ervaren. Daarom zet de VNG stappen in de communicatie richting leden door in de communicatie richting hen op te roepen om na te gaan of de informatie over de gehandicaptenparkeerkaart goed vindbaar is. En door het delen van goede voorbeelden krijgen de leden een beeld bij de mogelijkheden die er zijn om de beleidsverschillen te verkleinen. Ook hebben de meeste gemeenten een speciale website over parkeer- en toegangsvoorwaarden en specifiek over parkeren voor gehandicapten.

Naar aanleiding van de verkenning «Verschillen tussen gemeenten in beleid t.a.v. mensen met een beperking – een verkenning» heb ik in mijn beleidsreactie u toegezegd de uitkomsten van het onderzoek te agenderen in een bestuurlijk overleg met de VNG.³

Verhouding tot het VN-verdrag voor de rechten van personen met een handicap

In de brief wordt gesteld dat het huidige beleid rondom de gehandicaptenparkeerkaart in strijd is met het VN-verdrag voor de rechten van personen met een handicap. Artikel 20 van het verdrag verplicht staten ertoe doeltreffende maatregelen te nemen om de persoonlijke mobiliteit van mensen met een handicap te bevorderen op de wijze en het tijdstip van hun keuze en tegen een betaalbare prijs. Tegelijkertijd hebben gemeenten volgens de Gemeentewet beleidsvrijheid. Het voeren van gemeentelijke beleidsvrijheid op dit terrein is niet verboden, tenzij mensen met een beperking onnodig zwaar wordt belast of er geen duidelijke rechtvaardiging van dit beleid is. Hoewel gemeenten andere regels hanteren, beperkt dit niet de mobiliteit van gebruikers van een gehandicaptenparkeerkaart.

Ontwikkelingen en andere oplossingen

De belangrijkste ontwikkeling om het voor houders met een gehandicaptenparkeerkaart makkelijker te maken, is het Parkerenplussysteem. Dit systeem is door een aantal gemeenten ontwikkeld, via het samenwerkingsverband SHPV (Stichting Huis Parkeren en Verblijven). Met het Parkerenplussysteem kan een houder van een gehandicaptenparkeerkaart na één aanmelding terecht in het betaald parkeren gebied van alle aangesloten gemeenten. Hoewel de gemeenten aanvullende lokale voorwaarden kunnen hanteren, is een onderdeel van Parkerenplus een website en een app met informatie per gemeenten over de parkeervoorwaarden. Daarnaast is er een centrale telefonische hulplijn, die 24 uur per dag bereikbaar is. Ook wil ik benadrukken dat de meeste gemeenten naast Parkerenplus nog conventionele gehandicaptenparkeerplaatsen in stand houden, waar zonder gebruik van een app kan worden geparkeerd als de kaart op het dashboard wordt gelegd. Dit ter vergroting van de toegankelijkheid, voor degenen die bijvoorbeeld minder digitaal vaardig zijn.

Parkerenplus is in ongeveer dertig gemeenten ingevoerd. Gemeenten zijn op de hoogte van het bestaan van ParkerenPlus, en het is een lokale afweging om hierbij aan te sluiten.

De brieven schrijver heeft daarnaast aangegeven dat er versnipperd beleid is rondom milieuzones en zero-emissiezones. De Rijksoverheid heeft een website opgesteld waar informatie kan worden gevonden over alle milieuzones in Nederland: www.milieuzones.nl. Via het intoetsen van een kenteken kan snel worden nagegaan welke belemmeringen voor een

³ Kamerstukken II 2025/26, 24 170, nr. 405.

specifiek voertuig gelden. Er bestaat ook een soortgelijke website voor zero-emissiezones www.opwegnaarzes.nl. Hoewel zero-emissiezones alleen gelden voor bestelauto's en vrachtauto's, is er bij de ontwikkeling ervan uitgebreid aandacht besteed aan bestel- of vrachtauto's die zijn aangepast voor een beperking. Deze kunnen via de website van de RDW een ontheffing aanvragen, die geldt in alle gemeenten met een zero-emissiezone.

De Minister van Langdurige Zorg, Jeugd en Sport,
W.R.C. Sterk