# Reactienota ontwerp Beleidsregel ontheffingen inrij- en parkeerverboden Ameland 2025

## 1. Inleiding

In de periode van 6 mei tot en met 14 juli 2025 had iedereen de mogelijkheid om te reageren op het ontwerp van de Beleidsregel ontheffingen inrij- en parkeerverboden en het ontwerp van het besluit tot intrekking ontheffingen inrij- en parkeerverboden. Er is via website, Gemeente Info en sociale media over gecommuniceerd. Dat is meerdere keren gedaan om zoveel mogelijk mensen, vooral degenen met een ontheffing, te bereiken. Uiteindelijk zijn 16 reacties binnengekomen van 31 verschillende bewoners, ondernemers/bedrijven en verenigingen/organisaties. Twee van de reacties kwamen na de deadline, maar zijn wel meegenomen in deze reactienota.

Deze reactienota bevat een samenvatting van de reacties/zienswijzen en de reactie van het college van burgemeester en wethouders van Ameland hierop. In die reactie wordt ook aangegeven of en zo ja hoe het beleid is aangepast aan de reactie.

## 2. Overzicht zienswijzen

Een deel van de reacties bevatte alleen vragen om informatie. Die vragen worden niet als zienswijze gezien en zijn daarom niet meegenomen in deze reactienota. Vanwege de privacy van de reageerders zijn de bijdragen geanonimiseerd. Dat betekent dat we niet vertellen wie er gereageerd heeft en elke reactie samenvatten. Het antwoord van de gemeente op de reacties is gebaseerd op de hele reactie (en dus niet alleen op de samenvatting).

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de zienswijzen die in deze reactienota besproken en beantwoord worden. Alle zienswijzen zijn digitaal ingediend. Aangegeven wordt wanneer en op welk e-mailadres de zienswijze is ontvangen.

- Zienswijze 1 van indiener 1. denkmee@ameland.nl. 7 mei 2025 om 22.12 uur
- Zienswijze 2 van indiener 2. denkmee@ameland.nl. 8 mei 2025 om 17.22 uur
- Zienswijze 3 van indiener 3. denkmee@ameland.nl. 12 mei 2025 om 11.48 uur
- Zienswijze 4 van indiener 4. denkmee@ameland.nl. 18 mei 2025 om 20.38 uur
- Zienswijze 5 van indieners 5 en 6. denkmee@ameland.nl. 19 mei 2025 09.10 uur
    - [2 particulieren]
- Zienswijze 6 van indiener 7. denkmee@ameland.nl. 5 juni 2025 om 13.09 uur
- Zienswijze 7 van indiener 8. denkmee@ameland.nl. 25 juni 2025 13.29 uur,
    - aangevuld op 27 juni 18.55 uur
- Zienswijze 8 van indiener 9. denkmee@ameland.nl. 1 juli 2025 om 21.58 uur
- Zienswijze 9 van indiener 10. denkmee@ameland.nl & info@ameland.nl. 2 juli 2025 om 11.54 uur
- Zienswijze 10 van indiener 11. denkmee@ameland.nl. 8 juli 2025 om 16.26 uur
- Zienswijze 11 van indieners 10 en 12 t/m 25. denkmee@ameland.nl. 10 juli 2025 om 21.59 uur
    - aangevuld door indiener 12 op 17 juli 2025 om 14.04 uur.
    - [15 bedrijven/verenigingen]
- Zienswijze 12 van indiener 26. denkmee@ameland.nl. 11 juli 2025 om 15.10 uur
- Zienswijze 13 van indiener 27. info@ameland.nl. 13 juli 2025 om 17.03 uur
- Zienswijze 14 van indiener 28. denkmee@ameland.nl. 13 juli 2025 om 22.05 uur
- Zienswijze 15 van indiener 29. denkmee@ameland.nl. 15 juli 2025 om 13.00 uur
- Zienswijze 16 van indiener 30. denkmee@ameland.nl. 20 juli 2025 om 11.33 uur

# 3. Beantwoording per thema

Verschillende thema's/onderwerpen komen in meerdere reacties terug. Om het makkelijker en overzichtelijker te houden, reageren we alvast op die thema's in dit hoofdstuk. Bij de beantwoording per zienswijze in hoofdstuk 4 wordt dan ook verwezen naar de beantwoording hieronder.

## 3.1 Extra kosten & administratieve lasten

### *De vraag/zienswijze in het kort*

Verschillende indieners geven aan dat ze het oneens zijn met de extra kosten en moeite door de jaarlijkse verlenging van de ontheffing.

### *Het antwoord in het kort*

**Geen wijziging**. In onze ogen zijn de extra kosten en de extra moeite die komen kijken bij verlenging relatief beperkt. Dat is ook de reden dat we de jaarlijkse verlenging wel doorzetten. We wijzigen het beleid op dit punt dus niet in vergelijking met het ontwerp van het beleid.

### *Uitgebreider*

Het klopt dat de jaarlijkse verlenging van de ontheffing leidt tot extra kosten en tot administratieve lasten. Die kosten zijn leges. Dat is een vergoeding voor het werk dat de gemeente ergens van heeft. Dat betekent dat het doel niet is om daaraan te verdienen. Dat is dan ook een belangrijk verschil met een belasting. Die betaalt u namelijk zonder dat daar iets tegenover staat.

De leges die we nu vragen voor deze ontheffingen zijn niet genoeg om de kosten te dekken van het werk dat we ervan hebben. Ze zijn daarmee dus ook niet zo heel hoog. Dat zien we ook als we ze vergelijken met andere gemeenten. Veel andere gemeenten hebben een (veel) hoger bedrag, die elk jaar betaald moet worden. Bij ons is dat lager en werkt het ook anders. Onze leges voor verlenging zullen namelijk minder dan een kwart zijn van het bedrag voor een eerste aanvraag. De precieze bedragen staan in de tarieventabel van onze legesverordening (op dit moment per voertuig: € 27,95 voor een aanvraag, € 5 voor verlenging, € 15 voor een wijziging van de ontheffing).

Het klopt ook dat de jaarlijkse verlenging tot extra administratieve lasten leidt. Ook die willen we zo klein mogelijk houden. Wanneer het tijd is voor verlenging willen we een herinnering sturen aan de ontheffingshouder. Ook is het de bedoeling dat wanneer er geen wijziging is, een aanvraag voor velenging weinig moeite kost.

Omdat een aanvraag in principe per voertuig gaat, zal voor bedrijven die meerdere voertuigen hebben de moeite wat groter zijn. Zowel voor een eerste aanvraag, als voor de jaarlijkse verlenging. Die aanvraag per voertuig is voor ons belangrijk, omdat we per voertuig de afweging willen maken. Daarnaast hopen we dat een bedrijf hierdoor ook wat meer dan in het verleden afvraagt voor welke voertuigen een ontheffing echt noodzakelijk is.

Dat laatste geldt ook in meer algemene zin. We proberen de drempel voor verlenging zo laag mogelijk te houden. Zo kan iemand die het nodig heeft met weinig moeite/kosten de ontheffing blijven gebruiken. Maar dat er een (kleine) drempel is voor verlenging is voor ons ook belangrijk. Zo hopen we te voorkomen dat ontheffingen gebruikt blijven worden, terwijl iemand daar geen recht meer op heeft.

## 3.2 Het intrekken van ontheffingen

### *De vraag/zienswijze in het kort*

Verschillende indieners vragen zich af of vinden dat de gemeente ontheffingen niet zomaar in kan trekken.

### *Antwoord in het kort*

**Geen wijziging**. We denken dat we het doel van eerder ingestelde verboden alleen halen als we het beleid aanpassen en oude ontheffingen intrekken.

*Uitgebreider*

Het klopt dat we een ontheffing niet zomaar kunnen intrekken. Dat kan alleen onder bepaalde voorwaarden, die ook genoemd zijn in onze Algemene Plaatselijke Verordening (artikel 1:6). Eén van de daar genoemde redenen, is: als blijkt dat intrekking nodig is om de doelen die horen bij een ontheffing te beschermen. Die doelen zijn in dit verband de doelen van het besluit om in straten/gebieden parkeren en/of inrijden te verbieden. Dan gaat het bijvoorbeeld over veiligheid, uitstraling, kwaliteit van een centrum en leefbaarheid.

Zoals we in de toelichting van de nieuwe beleidsregel schreven, zijn wij van mening dat die doelen niet altijd goed genoeg gehaald worden. Om dat wel te halen waren er in onze ogen nieuwe regels nodig en meer overzicht over de ontheffingen. Dat kan wat ons betreft niet zonder het intrekken van de bestaande ontheffingen.

Voordat we dat doen, zijn we wettelijk verplicht om mensen die een ontheffing hebben de kans geven om hun mening daarover te geven. Dat was ook een belangrijke reden om iedereen op Ameland de kans te geven om op deze nieuwe beleidsregel te reageren. Om zoveel mogelijk mensen te bereiken hebben we dat langer gedaan dan normaal gesproken en hebben we hier meerdere keren via de Gemeente Info en de sociale media aandacht voor gevraagd.

Die reacties zijn op een aantal punten reden om de beleidsregel te wijzigen. Die reacties hebben alleen geen nieuwe informatie/inzichten opgeleverd over het intrekken van de ontheffingen. Wel hebben ze soms het beeld dat we daar al over hadden bevestigd (zie ook hieronder bij handhaving).

## 3.3 Handhaving

*De vraag/zienswijze in het kort*

Verschillende indieners geven aan dat het probleem in hun ogen niet ligt bij de regels, maar de handhaving daarvan.

*Het antwoord in het kort*

**Geen wijziging**. Voor een goede handhaving is juist de bedoelde wijziging van het beleid nodig.

*Uitgebreider*

We zijn het ermee eens dat naast goede regels ook handhaving een belangrijke rol speelt. Dat is ook de reden dat hier de afgelopen jaren meer aandacht aan is besteed, met de hulp van BOA's. Het feit dat zij vrijwel uitsluitend controleren op het volgen van deze verboden, geeft aan hoe belangrijk wij dit vinden.

We zien tegelijk ruimte voor verbetering. We zien de nieuwe regels als een belangrijke stap daarin. Om goed te kunnen handhaven is het namelijk nodig dat het duidelijk is wie een ontheffing heeft, zodat daar geen discussie over bestaat. Doordat ontheffingen al lang meegaan en het systeem wel eens veranderd is, is dat nu moeilijk.

De handhaving willen we ook gaan verbeteren door met een nieuw systeem te gaan werken. Dat systeem kan eenvoudig een nummerbord scannen en checken of het voertuig een ontheffing heeft. Omdat we dan geen pasjes of iets dergelijks meer hoeven te controleren, hopen we ook meer voertuigen in dezelfde tijd te kunnen checken.

## 3.4 Beoordeling & herbeoordeling / onzekerheid

*De vraag/zienswijze in het kort*

Verschillende indieners maken zich zorgen dat hun ontheffing bij verlening ingetrokken kan worden.

*Antwoord in het kort*

**Geen wijziging**. Verlenging was al niet bedoeld als herbeoordeling.

*Uitgebreider*

Verlenging van ontheffingen is vooral bedoeld om ons bestand van ontheffingen actueel te houden. En ook om ervoor te zorgen dat alleen mensen een ontheffing hebben als ze er recht op hebben en hem nodig hebben.

Dat betekent dat verlenging niet bedoeld is om elke keer bij iedereen weer helemaal opnieuw een beoordeling te doen. De regels zijn normaal gesproken een jaar later namelijk nog dezelfde. Als ook de situatie nog hetzelfde is, dan zal een ontheffing normaal gesproken niet geweigerd worden.

Natuurlijk zijn er uitzonderingen, maar dat is alleen in (heel) bijzondere situaties. Zoals wanneer gebleken is dat iemand steeds misbruik maakt van zijn ontheffing. Bijvoorbeeld als (medewerkers van) een bedrijf ze niet te gebruiken voor het werk waar die voor nodig is, maar ook om boodschappen te doen of naar de bakker te rijden.

## 3.5 Ontheffing tegen verkeer in

*De vraag/zienswijze in het kort*

Verschillende indieners vragen zich af of het mogelijk is om een ontheffing te krijgen om tegen het verkeer in te rijden (in een straat met eenrichtingsverkeer).

*Antwoord in het kort*

**Geen wijziging**. We denken dat ontheffingen tegen het verkeer in onveilig zijn.

*Uitgebreider*

We hebben in het ontwerp van de beleidsregel gezegd dat we geen ontheffingen geven om tegen het verkeer in te rijden op een eenrichtingsweg (artikel 2 en de toelichting daarop). Dat is een bewuste keuze. Wegen waar éénrichtingsverkeer is, zijn vaak smal. Te smal om veilig en goed te passeren. Daarnaast zouden zulke ontheffingen ook voor gevaarlijke situaties zorgen. Weggebruikers verwachten namelijk geen auto van de andere kant op een eenrichtingsweg.

Bovenstaande geldt soms ook voor wegen die helemaal afgesloten zijn en waar we wel ontheffingen voor geven. Maar omdat op eenrichtingswegen meer verkeer is dan op wegen waar inrijden van beide kanten verboden is, is wat ons betreft het risico van een ontheffing ook groter. Te groot in onze ogen dus.

## 3.6 Vervangende of huurvoertuigen

*De vraag/zienswijze in het kort*

Verschillende indieners vragen zich hoe het werkt als ze eenmalig of voor korte tijd een ander voertuig moeten gebruiken.

*Antwoord in het kort*

**Wijziging**. We hebben het makkelijker gemaakt om voor een huurvoertuig (een wijziging van) een ontheffing aan te vragen.

*Uitgebreider*

Een huurvoertuig heeft in principe een eigen ontheffing nodig. De verantwoordelijkheid voor een ontheffing is daarbij iets tussen huurder en verhuurder. Zij kunnen samen afspreken wie dat aanvraagt en betaalt. In het ontwerp van het beleid legden we erg de nadruk op voertuigbezit. Dat betekende dat voor een huurder van een bedrijfsvoertuig een aanvraag eigenlijk niet mogelijk was. Dat hebben we nu wat genuanceerd in artikel 3, zodat ook een huurder (als gebruiker van een bedrijfsvoertuig) de ontheffing aan kan vragen. Daarvoor moet hij wel kunnen bewijzen dat hij de gebruiker is van het voertuig.

Bij een tijdelijk vervangend voertuig is een nieuwe ontheffing aanvragen ook mogelijk. Ons advies is echter om dan een wijziging van de bestaande ontheffing aan te vragen. Het oorspronkelijke voertuig wordt dan tijdelijk vervangen door het gehuurde voertuig. Eigenlijk gaat het dan 2 wijzigingen, maar in

de beleidsregel is nu in artikel 6 opgenomen dat dit behandeld wordt als 1 wijziging. Daardoor is deze methode goedkoper en eenvoudiger dan het aanvragen van een volledig nieuwe ontheffing.

### 3.7 Criteria bedrijven

*De vraag/zienswijze in het kort*

Verschillende indieners vragen zich af (1) wat de precieze regels voor bedrijven zijn en (2) of het mogelijk is dat een aanvrager uitgebreid uitlegt waarom hij de ontheffing nodig heeft.

*Antwoord in het kort*

**Wijziging bij de uitvoering**. We zullen de mogelijkheid bieden om te motiveren waarom een ontheffing noodzakelijk is.

*Uitgebreider*

Het beleid spreekt in dit geval over noodzaak. De vernieuwing van het beleid hebben we ook gedaan om meer duidelijkheid te geven over wat dan noodzaak is. In het oude beleid was de omschrijving van veel artikelen, ook die over bedrijven, namelijk korter dan in het nieuwe beleid.

Daarnaast hebben we in het nieuwe beleid ook een toelichting op het beleid, waarin nog meer uitleg staat. Die extra uitleg hebben we bewust gedaan, om zo meer duidelijkheid te geven. Zo hebben we in het beleid en de toelichting geprobeerd duidelijker te maken wanneer er voor een ondernemer sprake is van noodzakelijkheid voor inrijden en parkeren.

We hopen dan ook dat deze regels voor meer duidelijkheid zorgen. Zowel voor een aanvrager als voor ons bij de beoordeling van een aanvraag voor een ontheffing. We begrijpen dat het daarbij handig is, als een bedrijf uitgebreid(er) kan toelichten waarom er sprake zou zijn van noodzaak. We zullen die optie opnemen in het aanvraagformulier op onze website.

## 4. Individuele reacties en beantwoording

### Zienswijze 1

*Samenvatting reactie*

Indiener is van mening dat het jaarlijks opnieuw aanvragen van een ontheffing tot onnodige administratieve last leidt. Indiener vindt daarom een meerjarige ontheffing passender voor situaties waarin bijna geen veranderingen optreden.

Indiener vraagt daarnaast aandacht voor de situatie rondom de Kerkstraat in Nes, omdat een handhaver aangaf dat een ontheffing daarvoor niet mogelijk zou zijn en indiener deze wel nodig heeft.

Ook wordt geïnformeerd naar de mogelijkheid voor het inrijden van een inrichtingsweg, omdat dat de enige haalbare manier is om met een aanhanger de opslag van indiener te bereiken. Indiener geeft namelijk aan dat het rondrijden van de Kardinaal de Jongweg, Marten Janszenstraat en Burgemeester Waldastraat moeilijk is door de smalle doorgang en de drukte in het hoogseizoen.

*Beantwoording*

We denken dat een éénjarige ontheffing belangrijk is om goed overzicht te houden op het aantal ontheffingen. In de toelichting op het beleid gaan we daar uitgebreider op in. Ook in paragraaf 3.2 van deze reactienota schrijven we daarover.

We doen daarbij ons uiterste best om zowel de kosten als de administratieve last zo laag mogelijk te houden. Zie paragraaf 3.1 van deze reactienota voor een uitgebreidere beantwoording.

We kunnen ons voorstellen dat de situatie in de door u beschreven straten met name in het hoogseizoen lastig is en geduld vraagt. Een ontheffing voor rijden tegen het verkeer in zien wij echter als te gevaarlijk. Zie ook paragraaf 3.5 van deze reactienota. Wel hebben we nog eens nagedacht over de verkeerssituatie op dat stuk. Een oplossing zou kunnen zijn om het inrijden van de wegen van

beide kanten te verbieden. Dan kan er met een ontheffing namelijk wel van beide kanten ingereden worden, zonder dat er snel gevaarlijke situaties ontstaan. Bij de inrichting van het autoluwe gebied jaren geleden is ook wel over die optie gesproken. Daar is toen bewust niet voor gekozen, na overleg met bewoners en ondernemers in de buurt. Die keuze kunnen en willen we niet zomaar wijzigen. Wel willen we in de toekomst bekijken of dat, na overleg met de buurt, wel mogelijk is.

We kunnen moeilijk in deze reactienota ingaan op specifieke situaties. Wel kunnen we zeggen dat het inrijden van de Kerkstraat voor bedrijven valt onder artikel 9. Daar is een ontheffing voor laden en lossen niet uitgesloten.

**In het kort**: deze reactie leidt niet tot wijzigingen van het beleid. Op langere termijn onderzoeken we de mogelijkheid om het inrijden van de genoemde straten van beide kanten te verbieden zonder ontheffing.

## Zienswijze 2

*Samenvatting reactie*

Indiener roept op om werkbussen voor beroepsmatig gebruik automatisch ontheffing te verlenen. Hij is van mening dat de nieuwe regels tot lastenverzwaring en administratieve rompslomp leiden en geeft aan dat het voelt als een verdienmodel in plaats van een ondersteuning van ondernemers.

*Beantwoording*

Automatische ontheffing is voor ons geen optie, omdat de controle op ontheffingen dan heel moeilijk is. En daardoor ook de handhaving. We doen daarnaast ons uiterste best om zowel de kosten als de administratieve last zo laag mogelijk te houden. Zie paragraaf 3.1 van deze reactienota voor een uitgebreidere beantwoording.

**In het kort**: deze reactie leidt niet tot wijzigingen van het beleid.

## Zienswijze 3

*Samenvatting reactie*

Indiener vraagt aandacht voor de situatie rondom het Kerkplein/Kerkstraat in Nes. Daar wordt regelmatig ingereden/geparkeerd, ogenschijnlijk zonder ontheffing (wat ondersteund wordt met een foto). Indiener geeft ook aan een ontheffing voor parkeren aan de Torenstraat te hebben en maakt zich zorgen over de toekomst van die mogelijkheid. Als er wijzigingen zijn, zou hij dan ook graag de mogelijkheid hebben om de parkeerplaatsen daar met bordjes met een kenteken te reserveren voor specifieke voertuigen. Ook informeert indiener naar de mogelijkheid van het inrijden van het Kerkplein voor laden en lossen.

*Beantwoording*

We gaan ervan uit dat uw reactie over de parkeerplekken aan de Van der Stratenweg gaat. Dit beleid verandert niets aan de situatie daarover. Daarom denken we ook dat bordjes op dit moment niet nodig zijn. Dat er niets verandert aan die situatie stond nog niet duidelijk in het beleid en daarom hebben we daar iets over toegevoegd in de algemene toelichting.

In dit beleid is het in principe onder voorwaarden mogelijk een ontheffing te krijgen voor het inrijden van het Kerkplein voor laden en lossen. Dit is op basis van artikel 7.

**In het kort**: beleid aangevuld met informatie over niet wijzigen situatie parkeren Van der Stratenweg.

## Zienswijze 4

*Samenvatting reactie*

Indiener geeft aan het uitgangspunt van het beleid te ondersteunen. Hij heeft echter moeite met het feit dat er jaarlijks kosten en administratieve lasten zijn voor de ontheffingsduur van maximaal 1 jaar. Hij is van mening dat bewoners geen drempel zouden moeten hebben om hun eigen woning te

bereiken en een permanente ontheffing zouden moeten krijgen. Dat zou volgens indiener prima te controleren moeten zijn doordat gemeente bewoners en geregistreerde voertuigen kan inzien. Ook doet indiener de suggestie om bewoners die bij de huidige regeling al een ontheffing hebben de nieuwe ontheffing kosteloos te laten aanvragen en verlengen.

*Beantwoording*

Alleen de RDW heeft gegevens over geregistreerde voertuigen op een adres. De gemeente kan daar niet zomaar toegang tot krijgen. Automatisch ontheffingen afgeven kan daarom niet. Wel zijn we het er mee eens dat voor mensen die niet zonder een ontheffing kunnen, de drempel zo laag mogelijk moet zijn. Daarom houden we de kosten en administratieve lasten voor verlenging zo laag mogelijk (zie ook paragraaf 3.1 van deze reactienota voor uitgebreide beantwoording). We vinden het wel nodig om ontheffingen voor maximaal 1 jaar af te geven, omdat het anders moeilijk wordt om overzicht te houden op de ontheffingen (zie ook de toelichting van de beleidsregel en paragraaf 3.2 van deze reactienota).

**In het kort**: deze reactie leidt niet tot wijziging van het beleid.

## Zienswijze 5

*Samenvatting reactie*

Indieners geven aan het uitgangspunt van het beleid te ondersteunen, omdat dat de leefbaarheid van het dorp Nes ten goede komt. Het voelt echter wrang dat een bewoner met extra administratieve lasten en kosten wordt geconfronteerd met het jaarlijks aanvragen van een parkeervergunning. Zeker omdat indieners alleen een ontheffing nodig hebben voor inrijden, omdat zij op eigen terrein kunnen parkeren. Dat zorgt niet voor belasting van de openbare ruimte.

Ze zijn daarentegen van mening dat parkeren op eigen terrein gestimuleerd zou moeten worden. En dat bij het beleid rekening gehouden moet worden met de praktische kanten, bijvoorbeeld met het bijhouden van de auto's van bewoners voor ontheffingen. Op die manier voelen bewoners zich welkom in hun eigen straat.

*Beantwoording*

We zijn het met indieners eens dat jaarlijkse rompslomp zoveel mogelijk moet worden voorkomen. We doen daarom ons uiterste best om zowel de kosten als de administratieve last zo laag mogelijk te houden. Zie paragraaf 3.1 van deze reactienota voor een uitgebreidere beantwoording. We vinden het wel nodig om ontheffingen voor maximaal 1 jaar af te geven, omdat het anders moeilijk wordt om overzicht te houden op de ontheffingen en misbruik te voorkomen (zie ook de toelichting van de beleidsregel en paragraaf 3.2 van deze reactienota). De gemeente heeft geen toegang tot officiële bronnen van auto's op een adres. Daarom is het ook niet mogelijk om bijvoorbeeld met automatische ontheffingen te werken.

In paragraaf 3.1 wordt ook ingegaan op wat leges zijn. Dat is daadwerkelijk wat anders dan een parkeervergunning. Gemeenten die parkeervergunningen hebben, vragen vaak veel hogere bedragen. De vergunning lijkt dan een vorm van betaald parkeren. Daar is op Ameland geen sprake van.

**In het kort**: deze reactie leidt niet tot wijziging van het beleid.

## Zienswijze 6

*Samenvatting reactie*

Indieners vertegenwoordigen de thuiszorg op Ameland. Omdat de thuiszorg een beperkt aantal auto's heeft, gebruiken veel medewerkers hun eigen auto. De nieuwe regels zorgen voor extra administratieve lasten en onnodige extra kosten volgens indieners. Zij merken nog op dat de huidige regeling erg goed werkte en spreken de hoop uit dat er een mogelijkheid is om nader tot elkaar te komen.

*Beantwoording*

Het klopt dat er extra kosten en moeite is. We doen daarbij ons uiterste best om zowel de kosten als de administratieve last zo laag mogelijk te houden. In paragraaf 3.1 van deze reactienota gaan we daar dieper op in.

We begrijpen dat voor u het huidige systeem makkelijker werkte. Het probleem is echter dat het huidige systeem in onze ogen niet goed werkte (zie ook de algemene toelichting op de beleidsregel en paragraaf 3.2 uit deze reactienota). Daarom is het belangrijk dat er een verlooptijd is, zodat ontheffingen niet meer geldig blijven. In uw voorbeeld geldt dat bijvoorbeeld voor auto's van medewerkers die stoppen als medewerker bij de thuiszorg. Maar dat geldt natuurlijk ook breder in andere situaties. Daarom willen we graag vasthouden aan die keuze.

Maar we snappen dat het ingewikkeld kan zijn als medewerkers dit zelf moeten aanvragen. Daarom hebben we de regel zo aangepast dat u als werkgever (ook) namens de werknemers de ontheffing kan aanvragen en jaarlijks kan verlengen.

**In het kort**: we hebben de optie toegevoegd dat werkgevers het ook voor privé-voertuigen van werknemers kunnen aanvragen. Deze reactie leidt niet tot andere wijzigingen van het beleid.

## Zienswijze 7

*Samenvatting reactie*

Indiener vraagt naar de precieze taxiroute. Daarnaast vraagt hij aandacht van het vervoer van patiënten en vervoer in het kader van de WMO. Deze mensen zouden volgens indiener altijd thuis opgehaald moeten kunnen worden. De huidige omschrijving in het beleid over slecht ter been zijn is volgens hem te onduidelijk en hij doet een suggestie om te spreken over vervoer naar ziekenhuis of arts.

*Beantwoording*

Onder het oude beleid werd in de ontheffing voor taxivoertuigen gesproken over 'patiëntenvervoer'. Wat ons betreft is dat een te beperkte omschrijving. Mensen die niet zelfstandig naar een plek zonder inrijverbod kunnen wandelen, zijn namelijk niet altijd/alleen patiënt. Een taxi is daarom niet (alleen) nodig als ze naar het ziekenhuis gaan, maar bij elke vorm van het afleggen van bezoek. Daarom dat we bewust kozen voor de algemenere formulering 'slecht ter been'. Die biedt namelijk meer mogelijkheden dan de oude formulering.

**In het kort**: deze reactie leidt niet tot wijziging van het beleid.

## Zienswijze 8

*Samenvatting reactie*

Indiener is voorstander van het nalopen van het beleid, maar is geen voorstander van een jaarlijkse verlenging. Met name voor grote bedrijven met veel voertuigen voorziet hij een grote administratieve last. Hij pleit voor een systeem waarin gegevens bewaard worden, zodat alleen wijzigingen doorgegeven hoeven te worden.

Ook vraagt hij meer duidelijkheid over de criteria. De beoordeling van een aanvraag lijkt namelijk per geval te verschillen. Dat leidt er in zijn eigen ervaring toe dat bedrijven die een voertuig nodig hebben bij het werk, toch geen ontheffing krijgen. Omdat vaak pas op locatie duidelijk is welke materialen voor een klus nodig zijn, is het niet mogelijk om een werkbus elders te parkeren en heen en weer moeten lopen.

Als laatste vraagt hij aandacht voor vervangend vervoer, bv. als voertuigen naar de garage zijn. Hij ziet graag een praktische oplossing, omdat deze voertuigen geen gebruik kunnen maken van de ontheffing.

*Beantwoording*

We doen ons uiterste best om zowel de kosten als de administratieve last zo laag mogelijk te houden. Maar het klopt dat voor bedrijven met veel voertuigen de belasting groter zal zijn. We hopen echter dat bedrijven op die manier ook nadenken over de noodzaak van een ontheffing voor alle voertuigen. In paragraaf 3.1 van deze reactienota hebben we dit onderwerp uitgebreider beantwoord.

De criteria voor bedrijven staan in het beleid. In paragraaf 3.7 gaan we daar wat uitgebreider op in. Uiteraard is het daarbij onze bedoeling dat dezelfde situaties hetzelfde behandeld worden.

We hebben naar aanleiding van uw reactie het vervangen van een voertuig voor korte tijd wat eenvoudiger en goedkoper gemaakt. Zie paragraaf 3.6.

**In het kort**: over vervangende voertuigen hebben we het beleid iets aangepast (zie par. 3.6). Voor de rest leidt deze reactie niet tot wijziging van het beleid.

## Zienswijze 9

*Samenvatting reactie*

Indiener vraagt zich af of bij het beleid wel goed gekeken is naar impact voor bewoners en bedrijven. Daarnaast geeft de indiener de volgende zaken aan:

1. maakt zich zorgen of inwoners van de dorpskern straks nog wel bedrijven kunnen inhuren als de werkbussen uit het centrum geweerd worden;
2. vraagt zich af wat de criteria voor bedrijven precies zijn en of het mogelijk is om via een motivatiebrief aan te geven waarom de ontheffing noodzakelijk is voor een bedrijf;
3. vraagt zich af of er een herinnering komt als het tijd is voor verlening en of er kans is op de afwijzing van een verlenging;
4. stelt vast dat er kosten gemoeid zijn met het nieuwe beleid en vraagt zicht af dit bedrag per voertuig is;
5. vraagt zich hoe het zit als een bedrijf extra voertuigen huurt voor een klus.

Als laatste wordt voorgesteld bedrijven in de bouw- en groensector vrij te stellen of het huidige beleid / de huidige ontheffing in stand te houden.

*Beantwoording*

Uiteraard hebben we bij het beleid bewust nagedacht over de impact voor inwoners en bedrijven. Die vraag proberen we elke keer dat beleid gemaakt wordt nadrukkelijk te beantwoorden. Dit beleid sluit op veel punten aan bij het oude. Op de punten waar het uitgebreider of anders is proberen we de positieve impact van het beleid zo groot mogelijk te maken en de negatieve impact zo klein mogelijk. Zie over dat laatste bv. het uitgebreidere antwoord in paragraaf 3.1 van deze reactienota. Om die reden zien we dan ook geen noodzaak om de genoemde bedrijven voordelen te geven in dit beleid. Dat zou ook niet rechtvaardig zijn tegenover andere groepen.

1. Op veel plekken in de dorpscentra verandert er niet veel ten opzichte van het oude beleid. Wel hebben we beter proberen uit te leggen of er sprake is van noodzakelijkheid. Alleen voor het Vermaningspad zijn er nieuwe en andere regels, waardoor een ontheffing alleen in specifieke en uitzonderlijke gevallen mogelijk is.
2. We hebben in het beleid (beter dan in het oude beleid) proberen uit te leggen wanneer er sprake is van noodzakelijkheid. Zie ook paragraaf 3.7. Daar gaan we ook in op de suggestie voor een motivatiebrief.
3. We zijn inderdaad van plan om een (automatische) herinnering te sturen als het tijd wordt voor verlenging. Bij verlenging doen we in principe de beoordeling niet opnieuw. Dat betekent dat zonder wijzigingen, er ook geen afwijzing zal zijn.
4. Dit staat opgenomen in artikel 1.24 van de tarieventabel van de legesverordening. Daarin staat inderdaad dat zowel het bedrag voor aanvraag van de ontheffing als verlenging daarvan per voertuig zijn.
5. Huurder en verhuurder van een voertuig zijn zelf verantwoordelijk om afspraken te maken wie een ontheffing regels. In paragraaf 3.6 gaan we daar uitgebreider op in.

**In het kort**: we nemen de suggestie voor de motivatie(brief) mee bij de uitvoering. Voor de rest leidt deze reactie niet tot wijzigingen in het beleid.

## Zienswijze 10

*Samenvatting reactie*

Indiener merkt op dat het beleid vooral gericht is op Nes en het Vermaningspad en vraagt zich af of het effect voor de andere dorpen dan beperkt is. Daarnaast zegt de indiener dat het niet duidelijk is wat de criteria voor verlening van een ontheffing aan bedrijven zijn. Daarbij merkt hij op dat de werkbus voor een monteur een verlengstuk is, voor materiaal en gereedschap.

*Beantwoording*

U heeft gelijk dat het centrum van Nes het grootste gebied is waar een inrij- en parkeerverbod geldt. Er zijn echter ook op andere plekken op het eiland wel straten of gebieden waar die verboden gelden.

We hebben in het nieuwe beleid juist geprobeerd om de criteria voor bedrijven te verduidelijken. In paragraaf 3.7 van deze reactienota gaan we daar uitgebreider op in. We zorgen er daarbij voor dat een ondernemer duidelijk kan uitleggen waarom hij van mening is dat een ontheffing nodig is.

**In het kort**: deze reactie leidt niet tot een wijziging van het beleid.

## Zienswijze 11

*Samenvatting reactie*

De reactie van deze indieners is in grote lijnen gelijk aan die van indiener 9. Wel wordt nog toegevoegd dat de huidige ontheffingen gelden voor onbepaalde tijd. In de beleving van indieners klopt het daarom niet dat de gemeente deze zonder goedkeuring van de ontheffingshouders intrekt.

De hoofdindiener voegt later nog toe dat door de prijs per voertuig, de kosten voor grote bedrijven flink oplopen. Ook is wat hem betreft onduidelijk waar de regels op gebaseerd zijn. Hij vindt het gek dat er een vergunning nodig is om als bedrijf reguliere werkzaamheden te verrichtten. Daarnaast vraagt hij af voor welke voertuigen een vergunning nodig is; bv. ook voor landbouwvoertuigen en maaimachines? Als laatste geeft hij aan bang te zijn voor boetes bij het vergeten van verlenging.

*Beantwoording*

Het klopt dat we ontheffingen niet zomaar in kunnen trekken, maar we vinden dat we in dit geval hier goede redenen voor hebben. In paragraaf 3.2 van deze reactienota gaan we daar dieper op in. We doen daarnaast ons uiterste best om de kosten zo laag mogelijk te houden. Maar de kosten stijgen natuurlijk wel bij meerdere voertuigen. Dat is ook een bewuste keus. In paragraaf 3.1 gaan we daar uitgebreider op in.

Inrij- en parkeerverboden gelden voor alle voertuigen die op de openbare weg mogen komen. Dat betekent dat wanneer zitmaaiers of landbouwvoertuigen de weg op mogen, er ook een ontheffing nodig is voor een weg met een inrijverbod (en/of parkeerverbod). In principe gaat de beleidsregel niet zelf over dit onderwerp. Daarom hebben we daar ook geen definitie van opgenomen. Maar om dit te verduidelijken, hebben we hier nu wel iets over toegevoegd in de algemene toelichting.

Op tijd verlengen is belangrijk. Inderdaad om de situatie te voorkomen dat u in overtreding bent. Om u daarbij te helpen, willen we werken met herinneringen en de procedure eenvoudig te houden (zie paragraaf 3.1).

Voor de reactie op de overige punten, zie de reactie bij Indiener 9 hierboven.

**In het kort**: we hebben in de algemene toelichting iets toegevoegd over wie een ontheffing nodig heeft. Voor de rest leidt deze reactie niet tot wijzigingen van het beleid.

## Zienswijze 12

*Samenvatting reactie*

Indiener is van mening dat de oplossing voor het probleem ligt in handhaving. Bewoners jaarlijks een vergunning laten kopen is dat niet. Dat voelt als een straf als parkeren op eigen terrein mogelijk is. Ook wordt nog opgemerkt dat de bebording aan de Rixt van Doniastraat ongelukkig is geplaatst omdat die te laat wordt gezien.

*Beantwoording*

We zijn het met u eens dat handhaving belangrijk is. In paragraaf 3.3 van deze reactienota gaan we daar uitgebreider op in. Daar leggen we ook uit waarom we vinden dat de vernieuwing van de beleidsregel daar juist voor nodig is.

We zien de jaarlijkse verlenging van de ontheffing niet als het kopen van een vergunning. Ontheffingen of parkeerplaatsen zijn immers niet te koop bij ons. We houden daarbij de jaarlijkse kosten zo laag mogelijk. Zie ook paragraaf 3.1 voor een uitgebreider antwoord op dat thema.

We hebben nog eens gekeken naar de bebording op de Rixt van Doniastraat. Verplaatsing naar een andere plek is helaas niet mogelijk, omdat dat voor nieuwe problemen zorgt. Zo komt hij dan al snel voor een winkel te staan.

**In het kort**: deze reactie leidt niet tot wijziging van de beleidsregel. Wel kijken we naar de bebording aan de Rixt van Doniastraat.

## Zienswijze 13

*Samenvatting reactie*

Indiener

1. is van mening dat het intrekken van ontheffingen voor onbepaalde tijd onjuist is; als dat toch gebeurt, dan zou kosteloos verstrekken van nieuwe ontheffingen wenselijk zijn;
2. vraagt zich af wat de criteria voor de ontheffing zijn en benadrukt het belang voor de eigen situatie;
3. is ongelukkig met de extra tijd en kosten van een jaarlijkse aanvraag;
4. vraagt zich af hoe om te gaan met andere gebruikte/ingehuurde voertuigen.

Indiener vraagt daarom ook het beleid nog eens te bekijken. Een wijziging is voor indiener alleen akkoord als er geen extra kosten en andere voorwaarden zijn dan op dit moment.

*Beantwoording*

1. Het klopt dat we ontheffingen niet zomaar in kunnen trekken, maar we vinden dat we in dit geval hier goede redenen voor hebben. In paragraaf 3.2 van deze reactienota gaan we daar dieper op in. We doen daarnaast ons best om de kosten van zowel aanvraag als verlenging zo laag mogelijk te houden. Dat is één van de redenen dat we er voor kiezen om iedereen de kosten van een nieuwe aanvraag te laten betalen (zie ook paragraaf 3.1).
2. We kunnen hier niet ingaan op individuele situaties, maar in algemene zin hebben we geprobeerd met dit beleid de criteria duidelijker te maken. In paragraaf 3.7 staat daarover een uitgebreider antwoord.
3. Zoals gezegd doen we ons uiterste best om de kosten van verlenging zo laag mogelijk te houden. In paragraaf 3.1 gaan we daar uitgebreider op in.
4. Elk gebruikt voertuig heeft een ontheffing nodig. We hebben het gebruik van vervangende voertuigen iets makkelijker gemaakt. In paragraaf 3.6 gaan we daar uitgebreider op in.

**In het kort**: over vervangende voertuigen hebben we het beleid iets aangepast (zie par. 3.6). Verder leidt deze zienswijze niet tot een wijziging van het beleid.

## Zienswijze 14

*Samenvatting reactie*

Indiener verwijst naar de toelichting van het beleid, waarin verwezen wordt naar ‘doelen’ die in de afgelopen 20 jaar niet gehaald zijn. Hij vraagt zich af wat die doelen zijn en hoeveel auto’s er dan nog aanwezig zijn in het centrum van Nes. Hij is van mening dat het probleem vooral zit in gebrekkige handhaving. Daarnaast is volgens indiener een controle op basis van kenteken omslachtig. Makkelijker zou het zijn om met een kenmerk als bv. kleurcodes te werken, die bij handhaving makkelijk te zien zijn.

Indiener voelt zich als bewoner ook gestraft door de kosten die er door het nieuwe beleid/systeem zijn. Hij vindt dat een extra gemeentelijke belasting. Als laatste doet indiener de suggestie dat naast handhaving ook gewerkt kan worden met verkeersgeleiders als bloembakken of het afsluiten van de Oost-West en Noord-Zuid routes in het dorp.

*Beantwoording*

De basis voor een inrij- of parkeerverbod in een gebied/straat is een verkeersbesluit, dat door burgemeester en wethouders genomen wordt. Zo’n besluit is gebaseerd op bepaalde doelen. Naar die doelen wordt verwezen in de toelichting van de beleidsregel. In algemene zin gaat het dan over zaken als verkeersveiligheid en de uitstraling en aantrekkelijkheid van een straat of gebied (zie ook paragraaf 3.2).

We zijn het met u eens dat handhaving een belangrijk onderdeel is van het halen van deze doelen. Zie ook paragraaf 3.3. Daar zeggen we ook iets over het systeem van handhaving.

De kosten voor een ontheffing, zien wij nadrukkelijk niet als een belasting. Zie ook paragraaf 3.1 voor de uitgebreidere beantwoording daarover.

Als laatste zijn we het eens met uw idee van verkeersgeleiders. Deze zijn dan ook in het verleden om die reden op meerdere plekken geplaatst.

**In het kort**: deze zienswijze leidt niet tot een wijziging van het beleid.

## Zienswijze 15

*Samenvatting reactie*

Indiener geeft aan dat de route van de Kardinaal de Jongweg via de Marten Janszenstraat naar de Burgemeester Waldastraat moeilijk begaanbaar is. De Marten Janszenstraat is te smal en de Burgemeester Waldastraat staat vaak vol (met bv. containers en lossend verkeer). Hij verzoekt dan ook een ontheffing om in de tegengestelde richting gebruik te maken van de Kardinaal de Jongweg. Ook geeft hij aan dat hij het oneens is met de extra kosten, omdat er geen andere keuze is.

*Beantwoording*

We kunnen ons voorstellen dat de situatie in de door u beschreven straten met name in het hoogseizoen geduld vraagt om de wijk te verlaten. Een ontheffing voor rijden tegen het verkeer in zien wij echter als te gevaarlijk. Zie ook paragraaf 3.5 van deze reactienota. Wel hebben we nog eens nagedacht over de verkeerssituatie op dat stuk. Een oplossing zou kunnen zijn om het inrijden van de wegen van beide kanten te verbieden. Dan kan er met een ontheffing namelijk wel van beide kanten ingereden worden, zonder dat er snel gevaarlijke situaties ontstaan. Bij de inrichting van het autoluwe gebied jaren geleden is ook wel over die optie gesproken. Daar is toen bewust niet voor gekozen, na overleg met bewoners en ondernemers in de buurt. Die keuze kunnen en willen we niet zomaar wijzigen. Wel willen we in de toekomst bekijken of dat, na overleg met de buurt, wel mogelijk is.

Veel gebruikers van een ontheffing hebben deze nodig en hebben in die zin geen keus. We willen daarom geen uitzondering maken voor bewoners als het gaat om de kosten. Wel doen we ons uiterste best om de kosten zo laag mogelijk te houden. In paragraaf 3.1 gaan we daar uitgebreider op in.

**In het kort**: deze reactie leidt niet tot wijzigingen van het beleid. Op langere termijn onderzoeken we de mogelijkheid om het inrijden van de genoemde straten van beide kanten te verbieden zonder ontheffing.

## Zienswijze 16

*Samenvatting reactie*

Indiener is van mening dat elk bedrijf en elke bewoner gratis bij het eigen bedrijf of de eigen woning zou moeten komen. En dat het daarvoor niet zou moeten uitmaken of dat gaat om een straat met of zonder inrijverbod. Ook is hij van mening dat jaarlijkse verlenging en betaling rompslomp is. Hij vreest dat dat vergeten kan worden en dat dat direct consequenties heeft bij controles.

*Beantwoording*

We begrijpen dat het als bedrijf of bewoner van een straat met een inrijverbod vervelend kan zijn om de woning te bereiken. We doen er daarom ook alles aan om de kosten en moeite zo laag mogelijk te houden. Maar we zijn wel van mening dat het voor het succes van inrij- en parkeerverboden toch regelmatig te vernieuwen tegen (enige) kosten. In paragraaf 3.1 en 3.2 gaan we daar uitgebreider op in. Daar leggen we ook uit dat we via herinneringen ervoor proberen te zorgen dat verlenging niet vergeten wordt.

**In het kort**: deze reactie leidt niet tot een wijziging van het beleid.

## 5. Overzicht wijzigingen

De zienswijzen hebben tot de volgende aanpassingen van het beleid geleid:

- Toegevoegd dat een tijdelijke wijziging in verband met een vervangend voertuig wordt gezien als 1 wijziging.
- Toegevoegd dat een huurder van een bedrijfsvoertuig hiervoor ook een ontheffing kan aanvragen.
- Toevoeging in de algemene toelichting dat de beleidsregel niets wijzigt aan verboden en de parkeerplek aan de Van der Stratenweg.
- Toevoeging van de mogelijkheid om als werkgever voor het privé-voertuig van werknemers een aanvraag in te dienen.
- Toegevoegd in de algemene toelichting dat elk motorvoertuig die op de openbare weg mag, ook een ontheffing nodig heeft.

Daarnaast nemen we volgende onderdelen mee voor het vervolg

- We nemen in het aanvraagformulier op de website de mogelijkheid op om een motivatie(brief) mee te sturen, zodat bedrijven kunnen uitleggen waarom er sprake is van noodzaak.
- Op langere termijn onderzoeken we de mogelijkheid om het inrijden van de Kardinaal de Jongweg en Burgemeester Waldastraat van beide kanten te verbieden zonder ontheffing.