



## **Opschrift**

Vergadering van 6 december 2022

Nummer: 2022\_MV\_00652

### **Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Christophe Peeters: Gecentraliseerd aanvragen mobiliteitsvergunningen zorgverstrekkers**

### **Raadslid(-leden):**

Christophe Peeters - Open Vld

**Bevoegd:** Filip Watteuw

## **Omschrijving van de vraag**

### **Toelichting:**

Sinds 1 september 2022 kunnen parkeervergunningen en vergunningen voor toegang autovrije gebieden enkel nog individueel worden aangevraagd door zorgverstrekkers die regelmatig een huisbezoek afleggen in Gent. De aanvragen kunnen weliswaar volledig elektronisch afgehandeld worden via het e-loket mobiliteitsvergunning, maar het feit dat dit enkel door de individuele zorgverstrekker zelf kan gebeuren, blijkt in de praktijk voor heel wat problemen te zorgen. Het gaat dan concreet over zorgverstrekkers die in loondienst of op zelfstandige basis binnen een zorgorganisatie aan de slag zijn en een voertuig ter beschikking krijgen van deze zorgorganisatie.

De voertuigenvloot wordt centraal beheerd door de zorgorganisatie, maar de vergunning gekoppeld aan elk voertuig kan enkel individueel aangevraagd en beheerd worden door de zorgverstrekker die het voertuig bestuurt. Op die manier is er totaal geen overzicht meer voor de zorgorganisatie over welke lopende vergunningen op welke wagens actief zijn en op wiens naam ze staan.

Centraal coördineren is onmogelijk aangezien de persoonlijke eID van de individuele zorgverstrekker nodig is om in te loggen op het e-loket en het elektronisch communicatieverkeer verloopt over evenveel verschillende e-mailadressen als er aanvragers zijn.

Het 1-op-1 koppelen van een voertuig aan een specifieke zorgverlener is in de praktijk geen optie want wordt vaak doorkruist door onderhoud van de wagen, een plots technisch defect waarbij onmiddellijk een andere wagen moet kunnen gebruikt worden, ziekte van de zorgverstrekker waarbij de wagen geïmmobiliseerd staat en een vervangwagen moet gezocht worden, last minute interims die ingeschakeld worden, ...

Ook vanuit het standpunt van de individuele zorgverstrekker is deze nieuwe manier van werken vaak problematisch. Eén van de redenen waarom ze hun job uitoefenen in het

kader van een zorgorganisatie is om administratief ontzorgd te worden. Deze extra nieuwe administratieve molen waar ze nu zelf moeten voor instaan en het risico op het maken van fouten waarbij ze zelf opdraaien voor retributies, werkt demotiverend. Het gevolg is dat toedienen van zorgen binnen het stadscentrum vermeden wordt en dat ze zelfs volledig afhaken in een sector die al kampt met zware personeelstekorten.

De zorgorganisaties zijn bereid zelf in te staan voor het centraal coördineren en administratief afhandelen van alle vergunningsverplichtingen van hun zorgverstrekkers, maar dat wordt hen in de nieuwe manier van werken onmogelijk gemaakt.

**Vraag:**

Is een technische aanpassing mogelijk waardoor aanvragen en beheren van mobiliteitsvergunningen opnieuw gecentraliseerd kan worden bij de zorgorganisaties voor de bij hen aangesloten zorgverstrekkers?

**Antwoord**

Onder het oude vergunningenreglement voor het autovrij gebied konden zorgorganisaties een vergunning van de categorie ‘zorgverstrekker’ aanvragen. Het aantal voertuigen was onbeperkt. Dit had tot gevolg dat alle voertuigen van de zorgorganisatie voor een jaar vergund werden, ongeacht **wie** er met het voertuig reed en of de bestuurder effectief een **bestemming** had in het autovrij gebied.

We hebben dit opgevangen door te voorzien dat een vergunning zorgverstrekker door de zorgverstrekker zelf aangevraagd moet worden. Daarnaast kan slechts één nummerplaat gelinkt worden aan een vergunning. Zo kunnen enkel de zorgverstrekkers (huisarts, zorgkundigen, thuiszorg, gezinszorg en vroedvrouw) zoals omschreven in het reglement een vergunning aanvragen, en dit énkél voor het voertuig waarvan zij de bestuurder zijn. Controle van de doorritten door het autovrij gebied gaf immers aan dat voornamelijk vergunninghouders van de categorie “zorgverstrekker” hun vergunning gebruikten om door het autovrij gebied en de verkeersfilters te rijden, zonder dat ze echt een bestemming hadden in het autovrij gebied. Dat dit zo vaak gebeurde, data geeft aan tot 80% oneigenlijk gebruik, toont aan dat veel van deze vergunninghouders de vergunning niet echt nodig hadden om hun professionele activiteiten uit te oefenen.

Daarnaast zijn, volgens ons, de meningen onder de zorgorganisaties verdeeld, dat bleek ook uit het voorafgaand overleg met de Zorgraad. Er is bij mijn weten maar één organisatie die liever het beheer van alle vergunningen op zich wil nemen.

Als de individuele zorgverstrekker als klant gekend staat bij het Mobiliteitsbedrijf, kan het Mobiliteitsbedrijf rechtstreeks naar de betrokken zorgverstrekker communiceren, zonder dat de zorgorganisatie als tussenschakel dient. De zorgverstrekker is hierdoor niet afhankelijk van de zorgorganisatie voor het verkrijgen van informatie over de vergunning. In het verleden hebben we al gemerkt dat de communicatie niet altijd de zorgverstrekker bereikt, waardoor de zorgverstrekker boetes ontvangt.

Zorgverstrekkers kunnen via de knop ‘vervangwagen toevoegen’ het voertuig, waarmee ze naar patiënten in het autovrij gebied rijden, zelf toevoegen in hun vergunning. Dit kan tot uiterlijk de eerstvolgende werkdag na de ingebruikname van het voertuig, en kan dus

ook met bijvoorbeeld poolwagens van het zorgbedrijf. Door deze verantwoordelijkheid bij de zorgverstrekker te leggen, vermijden we dat de zorgverstrekkers afhankelijk zijn van een tussenpersoon, nl. de zorgorganisatie, voor het registreren van de nummerplaat. Het Mobiliteitsbedrijf streeft ernaar om op gelijke wijze de aanvragen van producten te verwerken en een zo eenvoudig mogelijke administratieve afhandeling. Om die redenen werd het reglement voor de gemeentelijke parkeervergunning ook bijgewerkt. Wat de parkeervergunning betreft gaan bovenvermelde voordelen rond tot communicatie tussen administratie en vergunninghouder en registratie vervangwagen ook op. Door het individueel aanvragen van een parkeervergunning zorg kan het Mobiliteitsbedrijf de voorwaarden tot het verkrijgen van een parkeervergunning efficiënter controleren. De parkeerdruk in de stad is immers groot, en we willen plaats kunnen voorzien voor de zorgverstrekker die effectief aan huis moet kunnen parkeren.

---