Inspreken Parkeren in een groene, gezonde en leefbare stad.

Tinka Chabot en Aart Meijssen, bewoners van het centrum.

Arnhem, 14-1-2026

Geachte burgemeester, wethouder, raadsleden en fractievolgers,

Op woensdag 7 januari stond ik ingepland om in te spreken over het Plan “parkeren in een groene, gezonde en leefbare stad. Dat ging door sneeuwval niet door en staat nu gepland voor woensdag 14 januari. Dan zijn we helaas verhinderd en daarom stuur ik u deze mail. Ik hoop dat u het aandachtig zult lezen en serieus zult nemen.

Kent u toevallig de uitdrukking: sommige mensen zijn gelijker dan anderen uit het boek 1984 van George Orwell? Zo voelen wij ons als bewoners van de binnenstad. En dat niet alleen met dit voornemen, maar met de vele extra regels, maatregelen en verordeningen die u extra opstelt voor de bewoners van de binnenstad. Wellicht denkt u dat het wonen in de binnenstad een voorrecht is, maar dat is het echt niet en het wordt steeds duurder, ingewikkelder en vooral met steeds meer regeltjes in vergelijking met andere delen van de stad. De stapeling van al die maatregelen beginnen voor bewoners met lagere inkomens en kleine ondernemers in de uitvoerende beroepen behoorlijk te knellen. De binnenstad is een hoog-dynamische omgeving die constant opletten op wat er nu weer bedacht is van je vraagt. U bedenkt de regels, de bewoners en ondernemers moeten zich steeds meer in een te nauw keurslijf persen.

Wij hebben ons huis in 1998 gekocht. Parkeren mocht toen nog op het Gele Rijdersplein, aan de kop van de Janssingels en op de beide singels, toen al met een parkeervergunning. Gele Rijdersplein en kop Janssingels werden opgeheven. Vlak daarna zijn veel kantoren omgebouwd naar appartementen. Vele ervan met een eigen parkeerterrein, maar ook die bewoners willen nog wel eens bezoek ontvangen en daarvoor werd een bezoekersvergunning uitgegeven. Tot zover nog weinig aan de hand. Vervolgens werden de vergunninghoudersplaatsen gecombineerd met betaald parkeren, waardoor het vinden van een parkeerplaats steeds moeilijker werd. Bezoekers aan en eigenaren van bedrijven in de binnenstad houden veel straatparkeerplaatsen bezet. We mogen van geluk spreken als er in de buurt van ons huis ergens een plekje vrij is. In principe komt het er dus op neer dat de belangen van bezoekers van de binnenstad van groter belang zijn dan die van de inwoners

Het lijkt wel alsof u, juist door steeds strengere regelgeving voor het centrum, bewoners uit de binnenstad wilt weren oftewel aan het uitroken bent. En dat geldt dan voornamelijk voor de tweeverdieners, de mensen met een lager inkomen en de kleine zelfstandigen. Het resultaat is dat het centrum bewoond gaat worden door studenten zonder auto en door welgestelde bewoners.

U noemt dit rapport een andere kijk op mobiliteit: U beklemtoont hierin dat u rekening houdt met de behoefte en voorkeuren van ALLE gebruikers. Alle parkeerplaatsen zijn dan ook voor iedereen. Maar bewoners van de binnenstad zijn ook gewoon mensen, met precies dezelfde behoeftes en belangen als de overige inwoners van Arnhem. Wat u in dit rapport voorstelt lijkt ons, door de ongelijke behandeling en de uitzonderingspositie van de inwoners uit de binnenstad, in ieder geval in strijd met artikel 1 van de grondwet.

Wij noemen dit rapport daarom vooral het ontkennen van de werkelijke behoeftes van de inwoners van het centrum en dit vooral ten gunste van de bezoekers van de binnenstad en dan vooral die aan de Horeca. Zijn die het belangrijkste als u het heeft over een leefbare stad? Hoe belangrijk zijn de binnenstadbewoners eigenlijk voor u? Mogen we er wel zijn en blijven? Kunt u ons onbeperkt allerlei uitzonderingsregels opleggen en ons op extra kosten jagen? Wanneer houdt dat op?

Arnhem moet leefbaar, toegankelijk, veilig en gastvrij zijn, maar deze ronkende woorden zijn duidelijk niet bedoeld voor de inwoners van het centrum. Het feit dat de voorzieningen dichtbij zijn, betekent niet automatisch dat zij geen of minder auto's bezitten en dus geen parkeerplaats meer nodig hebben. Ook in de wijken om het centrum en bv. in Presikhaaf en rond Kronenburg zijn de voorzieningen dichtbij. Daar worden géén eisen gesteld aan het autobezit. Wat veroorzaakt het verschil in benadering?

Auto's zijn voor veel mensen bedoeld om mobiel te zijn, om naar je werk te gaan en om familie en vrienden te bezoeken die veraf wonen. En natuurlijk willen iedereen ook af en toe bezoek kunnen ontvangen, net als de bewoners van de omliggende wijken. Sommige huishoudens in de binnenstad hebben één of soms ook 2 auto's nodig, maar die kan je dan helemaal nergens meer kwijt. Omdat je alleen een parkeervergunning krijgt voor de wijk waarin je woont en er in de directe omgeving géén gratis parkeerplekken meer zijn wordt dat probleem wel heel erg verschoven naar de uithoeken van de stad.

Straks moeten wij, vanwege de zero-emissiezone, een elektrische bedrijfsbus aanschaffen. Door de torenhoge bijtelling als wij hem ook voor privékilometers gebruiken, worden wij, door te hoge kosten, bijna gedwongen om een 2e auto aan te schaffen om die privékilometers af te leggen. Kunt u ons vertellen hoe we dit op gaan lossen? Parkeren in Schaarsbergen wellicht?

Overlast van het verkeer wordt vaak NIET veroorzaakt door de inwoners van de binnenstad, maar juist door de vele centrumbezoekers en passanten die u van harte welkom heet, zelfs door een nieuwe parkeergarage in het centrum te gaan bouwen. Ik snap dat niet. U streven is toch juist minder verkeersbewegingen in het centrum? Hoe draagt een nieuwe parkeergarage daar aan bij?

In uw rapport heeft u het er trouwens op pagina 35 over dat er een parkeergarage gepland is onder/op de Trans. Blijkbaar is dat binnen de ambtenarij allang besloten en wordt dat terloops even gemeld. Tegelijkertijd geeft u in datzelfde rapport aan dat er nog een onderzoek plaats moet vinden naar een nieuwe parkeergarage. Wat is nu waar?

Waarom moeten bewoners van de binnenstad trouwens in parkeergarages gaan parkeren?
U geeft aan dat die parkeergarages op piekmomenten vol zijn. Dat betekent dat de openbare parkeerplaatsen op straat ook bezet zijn. Daar rij je dan als bewoner. Laat de bezoekers van de binnenstad daar even in de file staan en laat mensen die dagelijks hun huis moeten bereiken op straat parkeren. Kent u de files bij Musis? Parkeert u daar wel eens? Ga eens kijken.

Op termijn wilt u het aantal parkeerplaatsen in het centrum met 20% verminderen. Waarom eigenlijk? De parkeeroverlast in Sint Marten en Sonsbeek, Klarendal en in het Spijkerkwartier is veel groter met veel dubbelgeparkeerde auto's op trottoirs, stoepen en op kruispunten. Blijkbaar heeft

niemand daar ‘s avonds een keer gekeken om te zien hoe echte parkeeroverlast eruit ziet. Aan een oplossing voor de grote parkeeroverlast in die wijken besteedt deze nota geen aandacht. In het centrum wordt over het algemeen heel netjes geparkeerd en is er nauwelijks overlast.

Voor bewoners van alle wijken m.u.v. het centrum wordt de eerste parkeervergunning gratis. Voor de 2e vergunning moeten ze “iets” gaan betalen. Zij mogen namelijk niet op kosten gejaagd worden en de eerste vergunning mag “geen financiële belemmering vormen” voor het bezit van een auto. Huh? Maar dit geldt natuurlijk niet voor de bewoners van het centrum. Die mogen wél op kosten worden gejaagd, zelfs al jaren, voor hun eerste auto en naar een vergunning voor een 2e auto mogen ze fluiten. Dat lijkt ons wederom in strijd met artikel 1. De reden die gegeven wordt: we mogen ook in parkeergarages staan. Dat is echt geen voorrecht: regelmatig in de file staan om je auto in een parkeergarage te stallen. Vindt u dit nog rechtvaardig? De nadelen van de binnenstad, zoals overlast door kroeglopers, daklozen, een overdaad aan overlastgevende evenementen wordt gemakshalve maar even buiten beschouwing gelaten.

Eveneens in strijd met artikel 1: als bewoner van het centrum kan je een bezoekersvergunning krijgen voor maximaal 2.000 minuten; in alle overige wijken krijg je 3.000 minuten. Waar is dit verschil op gebaseerd? Ontvang je automatisch minder bezoek of werklieden als je in het centrum dicht bij de voorzieningen woont? Vanaf de stations is Klarendal en het Spijkerkwartier toch ook prima te bereiken? En Presikhaaf of Arnhem Zuid toch ook?

Onze broek zakte trouwens af toen wij lazen dat er in het Spijkerkwartier nu nog onbeperkt parkeervergunningen aangevraagd kunnen worden. Daar wonen juist heel veel mensen en daar is sprake van heel veel parkeeroverlast. U wil dat aantal tijdelijk verlagen naar 4 en vervolgens naar 2 vergunningen per adres. Woon je in het centrum, dan krijg je er maximaal één. Voor een 2e auto kan je een dure parkeerplaats in een van de parkeergarages kopen van € 2.300,- tot € 4.340,- per jaar, al kan dat voor Centraal nu al niet meer. Wonen in het centrum wordt als dit plan doorgaat dus echt een elite-aangelegenheid. Dit verschil in behandeling is toch aan niemand uit te leggen?

U stelt dat VvE’s gestimuleerd moeten worden om oplaadplekken in een ondergrondse parkeer-garage aan te leggen. Was het maar zo simpel! Weet u wel hoe een VvE werkt? En realiseert u zich dat de brandweer adviseert om NIET in parkeergarages op te laden? Zoek het maar uit mensen! Uw VvE belemmert parkeren in eigen parkeergarage. Is niet onze schuld!

Wij zouden het zo op prijs stellen als u en uw ambtenaren eerst eens na gaan denken over de consequenties voor alle bewoners van Arnhem en dus ook en vooral voor de bewoners van het centrum, voordat u wat lekkerklinkende maatregelen op papier zet en daar een besluit over neemt. Daar bent u voor aangesteld als raadslid, als wethouder, als burgemeester: de belangen van ALLE burgers zo goed mogelijk behartigen. En daar ontbreekt het volgens ons aan.
We zijn zwaar teleurgesteld in dit linkse college, wat een gelijke behandeling hoog in het vaandel zou hebben staan en in deze professionele ambtelijke organisatie, waarvan waarschijnlijk niemand in het centrum woont. Het coalitieakkoord blijkt belangrijker dan voortschrijdend inzicht, waardoor de belangen van de burgers ondergeschikt worden gemaakt aan het afvinken van een afspraak Hierdoor worden bepaalde burgers en bedrijven onevenredig en genadeloos benadeeld en op hoge kosten gejaagd. Dit onder het ondernemersrisico scharen is natuurlijk een gotspe.

Onjuiste aannames, tegenstrijdigheden en wonderlijke veronderstellingen.

Wat betekent het eigenlijk dat toekomstige gebruikers (bedoelt u nieuwe bewoners?) niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning? Gevolg is dat je huis minder waard wordt.

Wat verwacht u eigenlijk van bewoners van de binnenstad? U stelt zelfs dat de parkeerplaatsen op straat gaan verdwijnen. Waar moeten we dan naar toe?

U spreekt over een gastvrije binnenstad. Maar dan zeker niet voor de bewoners. Die zouden ruimte krijgen om te leven, maar wat is dat precies? Alles zonder auto? Mobiliteit voegt juist veel “leven” toe.
Betaalbaarheid is een voorwaarde, maar dan niet voor de bewoners van en kleine ondernemers in de binnenstad.

Hoe weet de gemeente dat bewoners van nieuwbouwprojecten ervoor kiezen om in de buurt naar een plaats te zoeken, terwijl ze op eigen terrein zeker zijn van een plekje en er ook nog eens veiliger staan? Lijkt ons erg onlogisch.

De capaciteit van parkeergarages moet omhoog, zegt u, terwijl elektrische auto’s alleen maar breder en langer worden. Dat betekent: de capaciteit gaat juist omlaag! De brandweer is overigens niet blij met opladen in parkeergarages, omdat elektrische auto’s bijna onblusbaar zijn. Daar wordt nog te weinig over nagedacht.

Parkeren op eigen terrein moet een mogelijkheid zijn, maar iedere parkeerplaats op eigen terrein veroorzaakt een uitrit waar je niet mag parkeren. Resultaat: netto nul. Want ook parkeren vóór je eigen uitrit is een overtreding. Dus wat los je nu eigenlijk op?
Bovendien moet de stad toch ontsteend worden, dus géén of zo min mogelijk parkeerplaatsen op eigen terrein, lijkt ons.

U gaat in St. Marten “op zoek” naar parkeermogelijkheden op particuliere of bedrijfsparkeerterreinen. Kent u die wijken? Iedereen die daar woont, weet dat die mogelijkheden daar niet zijn.

Na het invoeren van vergunning/betaald parkeren in een wijk wordt het in de omliggende wijken alleen maar drukker. Het zogenaamde waterbedeffect.

Er blijkt een Grob-lijst met adressen te zijn die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Wij hebben die lijst aandachtig bestudeerd.Deze lijst is niet goed bijgehouden of aangepast aan afspraken uit het verleden. Wij weten toevallig dat één van onze buren in 2015 een vergunning heeft ontvangen voor het verbouwen van een appartement naar 7 kleine appartementjes, op voorwaarde dat er geen parkeervergunningen voor de huurders werden afgegeven. Wie schets onze verbazing dat hij niet op die Grob-lijst staat en dat de huurders dus wel een parkeervergunning krijgen. Wat is het nut van die afspraken?

Dank voor uw aandacht.

Aart Meijssen en Tinka Chabot