

Schriftelijke vraag

Artikel 54 Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de Raad

Zaaknummer: 89916-2025

Schriftelijke vraag aan ☒ het college van burgemeester en wethouders ☐ de burgemeester

Onderwerp: Parkeervergunningen Maashorst

De fracties van Gewoon Uden en VVD vinden een aantrekkelijk en levendig centrum van groot belang. Zowel bewoners als ondernemers dragen hieraan bij, maar bij de parkeervergunningen zien wij een groot verschil in tarieven tussen beide groepen. Wij constateren dat ondernemers in het centrum van Maashorst aanzienlijk meer betalen voor een parkeervergunning dan bewoners. Dit verschil roept vragen op over de rechtvaardigheid en de logica van het huidige beleid.

Wij betwijfelen of dit onderscheid anno 2025 nog passend en uitlegbaar is. Bovendien lijkt het haaks te staan op de ambitie om leegstand tegen te gaan en het centrum aantrekkelijk te houden voor ondernemers en bezoekers. Daarom hebben wij de volgende vragen.

- 1.1 Wat is de achterliggende reden dat een parkeervergunning voor inwoners aanzienlijk goedkoper is dan een vergunning voor bedrijven, terwijl beiden gevestigd zijn in hetzelfde (centrum)gebied?
- 1.2 Welke beleidsmatige of juridische gronden liggen hieraan ten grondslag?
- 1.3 Waarop is dit verschil gebaseerd? In hoeverre is dit bijvoorbeeld gebaseerd op feitelijke verschillen in gebruik van de openbare ruimte (zoals hogere parkeerdruk door bedrijven), of is dit vooral historisch gegroeid beleid?
- 1.4 Achten het college dit onderscheid anno 2025 nog steeds passend en uitlegbaar, gelet op de maatschappelijke en economische context waarin zowel bewoners als ondernemers zich bevinden? Waarom wel/niet?
- 2.1 Vindt het college het rechtvaardig dat ondernemers die gevestigd zijn in het centrum en bijdragen aan de lokale economie en levendigheid, een veel hoger tarief betalen dan bewoners, terwijl beiden eenzelfde beroep doen op de schaarse parkeerruimte? Waarom wel/niet?
- 2.2 Hoe verhoudt dit hogere tarief voor ondernemers zich tot het gemeentelijke beleid om de binnenstad aantrekkelijk te houden voor ondernemers en leegstand tegen te gaan?
- 2.3 Waarom betaalt een bewoner die dagelijks gebruikmaakt van zijn vergunning een lager tarief dan een ondernemer die bijvoorbeeld slechts incidenteel een bedrijfswagen parkeert?
- 2.4 Is het college het met ons eens dat dit verschil arbitrair kan overkomen en daarmee kan bijdragen aan een gevoel van ongelijkheid tussen bewoners en bedrijven? Waarom wel/niet?
3. Hoeveel bedrijven maken momenteel gebruik van een bedrijfsparkervergunning en hoeveel inkomsten komen hieruit voort voor de gemeente?
4. Wat zou het financiële effect zijn als de tarieven voor bedrijfsvergunningen gelijk zouden worden gesteld aan die van bewonersvergunningen (bijvoorbeeld: een verlies van ± €10.000 per jaar)?

5. Is het college bereid om te onderzoeken of een gelijk of meer gebalanceerd tarief (bijvoorbeeld een middenvariant) kan bijdragen aan het aantrekkelijker maken van het centrum voor ondernemers, zonder dat dit leidt tot grote tekorten voor de gemeente? Zo nee, waarom niet?
6. Hoe verhoudt dit beleid zich tot het streven om leegstand tegen te gaan en het centrum van Uden aantrekkelijk te houden voor ondernemers en bezoekers?

Ondertekening:

Datum indiening	:	22-9-2025
Fractie	:	Gewoon Uden / VVD Maashorst
Naam indiener	:	Mike de Ridder, Maarten Prinssen
Einddatum	:	22-10-2025
iBabs ID nr.	:	136



Antwoord op schriftelijke vraag

Artikel 54 Reglement van orde voor de vergaderingen
en andere werkzaamheden van de Raad

Antwoord door: ☒ college van burgemeester en wethouders ☐ burgemeester
Datum: 21-10-2025
1.1. <i>Wat is de achterliggende reden dat een parkeervergunning voor inwoners aanzienlijk goedkoper is dan een vergunning voor bedrijven, terwijl beiden gevestigd zijn in hetzelfde (centrum)gebied?</i> Overdag zijn vrije parkeerplaatsen schaarser dan in de avond. De parkeerplaatsen in het centrum zijn overdag ook vooral bedoeld voor bezoekers van het centrum. Door het rekenen van een hoog bedrag voor een parkeervergunning wordt een marktwerking verwacht, waardoor een ondernemer alleen een vergunning zal aanschaffen als dit strikt noodzakelijk is.
1.2. <i>Welke beleidsmatige of juridische gronden liggen hieraan ten grondslag?</i> Uitvoeringsregels belanghebbenden parkeren gemeente Maashorst 2023 (artikel 2.3.1)
1.3. <i>Waarop is dit verschil gebaseerd? In hoeverre is dit bijvoorbeeld gebaseerd op feitelijke verschillen in gebruik van de openbare ruimte (zoals hogere parkeerdruk door bedrijven), of is dit vooral historisch gegroeid beleid?</i> Voor ondernemers geldt een ontmoedigingsbeleid, voor bewoners niet. Daarbij maken bewoners vaak gebruik van de parkeerplaatsen als er meer vrije plaatsen beschikbaar zijn.
1.4. <i>Acht het college dit onderscheid anno 2025 nog steeds passend en uitlegbaar, gelet op de maatschappelijke en economische context waarin zowel bewoners als ondernemers zich bevinden? Waarom wel/niet?</i> Vanuit de omgevingsvisie en het beleidsprogramma mobiliteit wordt er gestuurd op het gebruiken van andere vervoersmiddelen dan de auto. Het ontmoedigen van het kopen van een parkeervergunning in het centrumgebied past daarin.
2.1. <i>Vindt het college het rechtvaardig dat ondernemers die gevestigd zijn in het centrum en bijdragen aan de lokale economie en levendigheid, een veel hoger tarief betalen dan bewoners, terwijl beiden eenzelfde beroep doen op de schaarse parkeerruimte? Waarom wel/niet?</i> Voor ondernemers geldt een ontmoedigingsbeleid, voor bewoners niet. Bewoners maken veelal gebruik van de parkeerplaatsen als de bezetting daarvan veel lager is (veelal in de avond). Vanuit de huidige beleidsuitgangspunten zou het ontmoedigen van het kopen van een parkeervergunning door bewoners ook passend zijn.
2.2. <i>Hoe verhoudt dit hogere tarief voor ondernemers zich tot het gemeentelijke beleid om de binnenstad aantrekkelijk te houden voor ondernemers en leegstand tegen te gaan?</i> Het ontmoedigen van het aanschaffen van een parkeervergunning zorgt ervoor dat parkeerplaatsen in beginsel beschikbaar zijn voor de klanten van de ondernemers. Daarmee ontstaat er een aantrekkelijk ondernemersklimaat.

2.3. *Waarom betaalt een bewoner die dagelijks gebruikmaakt van zijn vergunning een lager tarief dan een ondernemer die bijvoorbeeld slechts incidenteel een bedrijfswagen parkeert?*

Een ondernemer die een parkeervergunning koopt zal niet slechts incidenteel parkeren in het centrumgebied. Overdag zijn vrije parkeerplaatsen schaarser dan in de avond. De parkeerplaatsen in het centrum zijn overdag ook vooral bedoeld voor bezoekers van het centrum. Door het rekenen van een hoog bedrag voor een parkeervergunning wordt een marktwerking verwacht, waardoor een ondernemer alleen een vergunning zal aanschaffen als dit strikt noodzakelijk is. *In ons huidige parkeerbeleid is dit voor ondernemers als volgt omschreven: (let op deze gaan we in de komende maanden tegen het licht houden in het parkeerbeleid.)*

" 2.3.1: Ondernemers en zakelijke belanghebbenden moeten zoveel mogelijk op acceptabele loopafstand van de onderneming kunnen parkeren. Om dit te regelen kan een bedrijf dat gevestigd is in het betaald parkeergebied (zie tabel 1) een zogenaamde bedrijfsparkervergunning aanschaffen. Een bedrijf moet dit aantonen met een uittreksel van de Kamer van Koophandel. In tegenstelling tot wat in het parkeerbeleidsplan staat, worden geen restricties gegeven op het uitgeven van bedrijfsparkervergunningen. Indien een ondernemer een eigen niet-openbare parkeerplaats heeft, is dit geen reden om een vergunning niet uit te geven. Ook is het niet noodzakelijk om aan te geven of de vergunning noodzakelijk is voor de uitoefening van de bedrijfsvoering. Door de prijsstelling wordt namelijk een marktwerking verwacht, waardoor een ondernemer alleen een vergunning zal aanschaffen indien dit strikt noodzakelijk is."

2.4. *Is het college het met ons eens dat dit verschil arbitrair kan overkomen en daarmee kan bijdragen aan een gevoel van ongelijkheid tussen bewoners en bedrijven? Waarom wel/niet?*

Daar zijn we het niet mee eens. In de Uitvoeringsregels belanghebbenden parkeren gemeente Maashorst 2023 is de reden aangegeven waarom de parkeervergunning voor ondernemers duurder is dan die voor bewoners.

3. *Hoeveel bedrijven maken momenteel gebruik van een bedrijfsparkervergunning en hoeveel inkomsten komen hieruit voort voor de gemeente?*

Het gaat in 2025 om 196 vergunningen. De opbrengsten daarvan zijn €62.137,10.

4. *Wat zou het financiële effect zijn als de tarieven voor bedrijfsvergunningen gelijk zouden worden gesteld aan die van bewonersvergunningen (bijvoorbeeld: een verlies van ± €10.000 per jaar)?*

Als 196 bedrijfsparkervergunningen €81,30 gaan kosten zorgt dat voor een negatief verschil van €46.202,30

Als 381 bewonersvergunningen €364,- gaan kosten levert dat een positief verschil op van €107.708,70

5. *Is het college bereid om te onderzoeken of een gelijk of meer gebalanceerd tarief (bijvoorbeeld een middenvariant) kan bijdragen aan het aantrekkelijker maken van het centrum voor ondernemers, zonder dat dit leidt tot grote tekorten voor de gemeente? Zo nee, waarom niet?*

Omgerekend kost een parkeervergunning voor ondernemers ongeveer €1,00 per dag (op basis van een vergunning voor de hele week). We gaan ervan uit dat dat niet een tarief is dat het erg onaantrekkelijk maakt voor ondernemers om zich hier te vestigen.

De voorbereidingen voor het opstellen van nieuw parkeerbeleid zijn gestart. Daarin worden ook de uitgangspunten voor belanghebbende parkeren tegen het licht gehouden.

6. *Hoe verhoudt dit beleid zich tot het streven om leegstand tegen te gaan en het centrum van Uden aantrekkelijk te houden voor ondernemers en bezoekers?*

Zie het antwoord op vraag 2.2

h