RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4615433

Onderwerp: Parkeerbeleid Arnhem 2025

Kernboodschap

Onze ambities uit het Duurzaam Mobiliteitsplan vragen om aanpassingen in het parkeerbeleid en de manier waarop we onze parkeernormen bepalen. Als we lopen, fietsen en openbaar vervoer meer ruimte geven, dan moeten we slimmer omgaan met hoe we ons verplaatsen en hoe we de stad daarop inrichten. In het Parkeerbeleid Arnhem 2025 en de Parkeernormen 2025 staan richtlijnen, spelregels en uitwerking daarvan. Bijvoorbeeld voor deelmobiliteit en hubs, hoe parkeren eruit gaat zien in de binnenstad en daarbuiten (met specifieke aandacht voor bijvoorbeeld zorgverleners en ondernemers) en voor fietsparkeren. Zo maken we de stad leefbaarder en beter bereikbaar voor iedereen.

Voorstel

1. Het Parkeerbeleid Arnhem 2025 met daarin de systematiek van parkeernormen vast te stellen.
2. Kennis te nemen van de uitwerking van de systematiek van de Parkeernormen 2025.
3. Het incidenteel tekort van € 1,05 mln. in 2026 en € 1,1 mln. in 2027 te dekken vanuit de Bestemmingsreserve Bereikbaarheid.
4. Een krediet van € 2,9 mln. beschikbaar te stellen voor de aanschaf van parkeerautomaten.
5. De begrotingswijziging 26-002 vast te stellen.

Inleiding

Arnhem is een aantrekkelijke stad en blijft de komende jaren groeien. Er komen meer inwoners en meer woningen. Dat betekent ook meer vervoersbewegingen. We willen de groei in onze stad op een goede manier faciliteren door efficiënt met onze beschikbare ruimte om te gaan. Zodat Arnhem leefbaar, toegankelijk, veilig, gastvrij én bereikbaar blijft. Minder auto’s op straat zorgt voor meer ruimte voor voetgangers en fietsers, voor kinderen om te spelen en voor eenieder om te leven. Ook komt er meer plek voor groen, zodat Arnhem een fijne en gezonde stad blijft om te wonen en te werken. Verder spelen we ruimte vrij voor nieuwe woningen, energie en het elektriciteitsnet – om netcongestie te voorkomen. Daarnaast willen we de lucht schoner maken door de uitstoot van verkeer te verminderen. Zo bouwen we samen aan een toekomstbestendige stad. In dit parkeerbeleid maken we keuzes in hoe parkeren er in de toekomst uit gaat zien in Arnhem, voor (deel)auto en fiets.

Arnhem GEMEENTE

Een van de middelen om ruimte vrij te spelen is onze systematiek voor parkeernormen. Deze normen voor ontwikkeling van nieuwbouw bepalen hoeveel ruimte er bij nieuwe woningen nodig is voor parkeerplaatsen op een bepaalde plek in de stad. De parkeernormen waren tot nu toe voor de hele stad hetzelfde. Nu spitsen we deze toe op de plek in de stad, afhankelijk van hoe groot de parkeerdruk is en hoe nabij voorzieningen zijn. Verder voegen we fietsparkeernormen toe, om de ruimte voor het parkeren van de fiets zeker te stellen. De uitwerking van de parkeernormen is te lezen in de Parkeernormen 2025.

Met het parkeerbeleid doen we de volgende moties en toezeggingen af:
Motie 23M19: Onderzoek naar maatschappelijke parkeervergunningen voor zorgverleners, mantelzorgers en vrijwilligers
Motie 25M08: Begin direct met verbeteren stadsrandhubs
Motie 25M09: Impuls voor Gelredome
Motie 25M10: Deelvervoer voor iedereen
Motie 25M11: Toegankelijk parkeerbeleid
Motie 25M29: Benut onbenutte parkeerplaatsen
Motie 25M61: Nut en noodzaak een (ondergrondse) parkeergarage binnen de centrumring
Motie 25M65: Ruime overgangsregeling gereguleerd parkeren
Toezegging 1285: Het college zegt toe om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot mantelzorgvergunningen
Toezegging 1685: Het college zegt toe om in het parkeerbeleid, bij uitbreiding van parkeerregulering, te onderzoeken of goedkopere vergunningen of overgangsregelingen voor ondernemers mogelijk zijn
Toezegging 1686: Het college zegt toe om nader te kijken naar de mogelijkheid van het openbaar betaald parkeren in de parkeergarage van het stadhuis, op basis van de bespreking van Motie 25M63.

Alle verwijzingen naar hoofstukken hebben betrekking op het document ‘Parkeerbeleid Arnhem 2025’.

Beoogd effect

In onze stad en in onze straten doelgericht en efficiënt met parkeren omgaan zodat meer ruimte vrijkomt om te leven, spelen en ontspannen, voor woningen en voor groen. Dat doen we in een stad die bereikbaar blijft voor iedereen.

Argumenten

1.1. De beschikbare ruimte in onze stad is schaars, dus we gaan slim om met ruimte voor parkeren.
We willen een stad die leefbaar is en tegelijkertijd bereikbaar blijft voor iedereen. Dat vraagt om slimme keuzes in hoe we ons verplaatsen en hoe we de ruimte in onze stad verdelen. We kiezen voor minder (parkeer)ruimte voor de auto en gaan efficiënt om met de beschikbare ruimte. Daar waar de parkeerdruk te hoog is (of wordt), voeren we parkeerregulering in. Bij nieuwbouw hanteren we lagere parkeernormen voor auto’s, zodat we ruimte vrijspelen voor een leefbare stad. Verder brengen we, in lijn met Motie 25M29, schaarse ruimte voor parkeren in kaart door te onderzoeken of onbenutte parkeerplaatsen bij bedrijven en kantoren geschikt zijn voor openbaar gebruik buiten de reguliere bedrijfsuren (zie hoofdstuk 4.3 en 8.1).

1.2. De (binnen)stad blijft bereikbaar met voldoende parkeerruimte voor auto en fiets.
We zijn een gastvrije en bereikbare stad voor inwoners, ondernemers, werknemers en bezoekers. Om de stad bereikbaar te houden zorgen we voor voldoende parkeerruimte voor mensen die de auto nodig hebben. Bij voorkeur in gebouwde, ondergrondse voorzieningen. In de binnenstad moet voldoende, schone en veilige parkeergelegenheid zijn voor auto's. Het straatparkeren in de binnenstad willen we geleidelijk afbouwen. Daarom onderzoeken we de mogelijkheid van een (ondergrondse) parkeergarage binnen de centrumring, zoals beschreven in Motie 25M61. Zie de uitwerking hiervan in hoofdstuk 1.2 en 8.1. We hebben, zoals toegezegd (Toezegging 1686), inmiddels gekeken naar de mogelijkheid om de parkeergarage van het Stadhuis in te zetten als publieke parkeergarage. Het aantal parkeerplaatsen in deze garage is te klein voor een rendabele exploitatie, waardoor we dit geen aantrekkelijke optie vinden om meer openbare parkeerplaatsen toe te voegen aan de binnenstad.
We willen een aantrekkelijke fietsstad zijn. Daarom maken we meer ruimte voor parkeren van de fiets. Dat doen we door nieuwe, nette fietsenstallingen in het centrum te realiseren. Met ruimte voor verschillende typen fietsen die 24 uur per dag toegankelijk zijn voor fietsers. In de wijken zorgen we voor uitbreiding van het aantal openbare fietsparkeerplaatsen (zie hoofdstuk 6.1). We voegen fietsparkeernormen toe aan de parkeernormen om bij nieuwbouwontwikkelingen meer ruimte te maken voor de fiets. Hiermee geven we uitvoering aan Motie 17M79.

1.3. We zorgen voor een impuls van hubs en deelvervoer.
Om efficiënt met de ruimte voor mobiliteit om te gaan zijn hubs en deelvervoer belangrijke middelen. Hiervoor hebben we aantrekkelijke en toegankelijke hubs nodig, zodat het voor aanbieders van deelvervoer interessant is om hun vervoer in Arnhem aan te bieden: van deelauto tot deelfiets. Met deze kwalitatief hoogwaardige hubs en een divers aanbod van deelvervoermiddelen, stimuleren we het gebruik ervan - en geven we uitwerking aan Amendement 25A01 “Toegankelijke mobiliteitshubs”. Een voorbeeld is de voortzetting van de pilot groepskaart P+R Gelredome, waarmee bezoekers tegen een laag tarief kunnen parkeren en snel in de binnenstad zijn - in lijn met Motie 25M08. Verder introduceren we de deelautoparkeervergunning die geldig is in de hele stad en niet in één wijk. Hiermee geven we uitvoering aan Motie 25M10, voor het deel van uitzonderingen op het gebied van parkeren voor deelauto’s. Het andere punt van de campagne over het gebruik van deelvervoer nemen we mee in het uitvoeringsplan Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP). Net als de impuls van Gelredome als stadsrandhub, in lijn met Motie 25M09. Hiervoor onderzoeken we hoe we deze stadsrandhub kunnen realiseren op deze locatie: van welke capaciteit vraagt dat, tot welke middelen en randvoorwaarden hebben we nodig om deze stadsrandhub voor elkaar te krijgen. Dit haalbaarheidsonderzoek komt naar uw raad in het eerste kwartaal van 2026.

1.4. We zorgen voor toegankelijke, betaalbare dienstverlening bij parkeerregulering voor Arnhemmers. Met oog voor mantelzorgers, zorgverleners, vrijwilligers, onderwijspersoneel en ondernemers.
Daar waar de parkeerdruk in de stad te hoog is of wordt, voeren we parkeerregulering in. Dat doen we om grip te krijgen op parkeren in wijken. Met parkeervergunningen hebben we een middel om voorrang te kunnen geven aan de bewoners in een wijk.
We zien in dat de invoering van parkeerregulering een verandering is die iets vraagt van mensen. Daar hebben we oog voor. Om het gebruik van de auto mogelijk te houden voor iedereen die dat nodig heeft, maken we de eerste bewonersvergunning buiten het centrum gratis. We zorgen ervoor

dat deze vergunning zo eenvoudig mogelijk aan te vragen is (Motie 25M11). In het centrum kan men met de vergunning ook gebruikmaken van de parkeergarages. Dat is de reden om deze niet gratis te maken. Verder zorgen we voor een overgangsregeling (Motie 25M65) waarbij mensen kunnen wennen aan de maatregelen. Zie hoofdstuk 4.3 voor de verdere uitwerking hiervan.
Binnen parkeerregulering maken we uitzonderingen voor zorgverleners, mantelzorgers, vrijwilligers en ondernemers. We hebben ze hard nodig om onze stad draaiende te houden en begrijpen dat het gebruik van de auto hiervoor, ook in gereguleerde gebieden, nodig kan zijn. De maatschappelijke parkeervergunning ontziet zorgverleners, mantelzorgers en vrijwilligers (Motie 23M19 en Toezegging 1285). In overleg met vertegenwoordigers uit deze branche hebben we gekeken naar de vorm waarin de parkeervergunning gebruikt zou kunnen worden. Zie voor de uitwerking hoofdstuk 2 en 5.4. Bij scholen gaan we uit van de geldende parkeernorm, waarbij in overleg met de school maatwerk toegepast kan worden (uitwerking Amendement 25A03g Scholen bereikbaar houden voor onderwijspersoneel). Zo zorgen we ervoor dat er voor onderwijspersoneel de mogelijkheid blijft om met de auto naar werk te gaan, als alternatieven niet voor handen zijn. Verder hebben we onderzocht wat we kunnen doen voor goedkopere vergunningen of overgangsregelingen voor ondernemers (Toezegging 1685). In hoofdstuk 5.4 is te lezen dat de eerste parkeervergunning voor bedrijven goedkoper gaat worden, namelijk het bedrag dat een parkeervergunning voor bewoners op dit moment kost.

2.1. Met de nieuwe systematiek parkeernormen (inclusief fietsparkeernormen) maken we keuzes in hoe we de ruimte verdelen in de stad.
We maken keuzes in hoe we de schaarse ruimte in de stad verdelen en geven daarbij minder ruimte aan auto's op straat. Zo creëren we ruimte voor spelen, leven, groen, nieuwe woningen en het elektriciteitsnet - ter voorkoming van netcongestie.
We hebben nu een nieuwe systematiek voor onze parkeernormen ontwikkeld, waarbij we uitgaan van het huidige autobezit in combinatie met de toekomstige mobiliteitstransitie. Dat betekent concreet dat we dichtbij voorzieningen minder parkeerplekken aanleggen. In de gebieden daarbuiten houden we de hoeveelheid parkeerplaatsen bijna gelijk aan wat het nu is. In het centrum winkelgebied en ten zuiden van het station kunnen parkeerplekken zelfs helemaal overbodig worden, als er goede plekken komen om je fiets te stallen. Ook bij parkeernormen voor bedrijven en kantoren vragen we minder autoparkeerplaatsen. Hier geldt dezelfde systematiek als bij woningen: ligt een bedrijf dichterbij voorzieningen, dan zijn lagere parkeernormen en dus minder parkeerplaatsen nodig. Zoals te lezen in hoofdstuk 1.6 voegen we ook fietsparkeernormen toe, zodat er genoeg ruimte is voor het parkeren van de fiets.

3.1 Het incidenteel tekort dekken dat is ontstaan doordat de behandeling van het Duurzaam Mobiliteitsplan langer heeft geduurd dan verwacht.
In de begroting waren inkomsten opgenomen vanwege verwachte opbrengsten door uitbreiding van het gereguleerde gebied. Zie verdere toelichting onder Financiën.

4.1 De kosten gaan voor de baat uit.
De parkeerautomaten moeten aangeschaft worden en de uitbreiding van het gebied moet voorbereid worden. Zie verdere toelichting onder Financiën.

Kanttekeningen en risico's

1.1. Verandering is lastig en vraagt aandacht.
Met het DMP hebben we een verandering in onze manier van verplaatsen ingezet. Dit betekent dat er op veel plekken in de stad minder ruimte is voor de auto en het parkeren van de auto. Bijvoorbeeld door parkeerregulering en lagere parkeernormen bij woningbouwontwikkeling. Deze verandering vraagt ook om verandering van gedrag van mensen, bijvoorbeeld bij het gebruik en parkeren van de auto. We houden in onze plannen rekening met de verandering die we vragen van mensen en bouwen hiervoor een overgangsperiode in en tijd om te wennen (zie argument 1.4).

1.2. De verandering van de manier waarop we ons verplaatsen kan leiden tot minder autobewegingen, wat ook zorgt voor minder parkeerinkomsten.
Met de maatregelen in het parkeerbeleid verwachten we dat inwoners zich meer te voet, met de fiets en met openbaar vervoer gaan verplaatsen en het bezit van (meerdere) auto's in een huishouden afneemt. In de toekomst kan dit leiden tot minder betalende parkeerders en daarmee minder gemeentelijke parkeeropbrengsten.

2.1. Het veranderende autobezit in de toekomst heeft impact op de parkeernormen.
Als de verandering van de manier waarop we ons verplaatsen sneller gaat dan we nu verwachten, loopt het autobezit in Arnhem mogelijk sneller terug. Binnen de nu vast te stellen systematiek van de parkeernormen, kan het college dan lagere normen vaststellen. Als het autobezit toeneemt, zou dit kunnen betekenen dat de parkeernormen hoger worden op basis van deze systematiek. In dat geval dient het college dit af te wegen in het kader van de ruimtelijke ontwikkelingen in de verschillende gebieden.

Participatie

Het parkeerbeleid heeft veel impact op Arnhemmers, ondernemers, maatschappelijke instellingen en bezoekers. Daarom hebben we dit beleid op verschillende momenten, op verschillende manieren voorgelegd aan de stad. Naast de brede input die we bij de participatie van het Duurzaam Mobiliteitsplan al hebben opgehaald voor parkeren, hebben we aanvullend meerdere gesprekken gevoerd op thema's waar we de stad nog onvoldoende over hadden gesproken. Bijvoorbeeld met vertegenwoordigers van huisartsen, thuiszorg- en mantelzorgorganisaties over de maatschappelijke parkeervergunningen. Op 13 mei heeft nog een participatiebijeenkomst plaatsgevonden waarbij gevraagd is op de uitwerking te reageren. Bij de bijeenkomst zijn vertegenwoordigers van verschillende wijken, bedrijven, Arnhems Platform Chronisch zieken en Gehandicapten (APCG), Platform Binnenstad Arnhem (PBA) en politie aanwezig geweest. De reacties zijn opgenomen in bijlage 1 van het Parkeerbeleid.
Voor de Parkeernormen hebben we ook meerdere gesprekken gevoerd. Zowel woningcorporaties als projectontwikkelaars zijn gevraagd om een reactie te geven op deze nieuwe systematiek en de bijbehorende lagere parkeernormen. Deze partijen zien hierin een meerwaarde.

Financiën

In de begroting is rekening gehouden met structurele opbrengsten van € 1 mln. vanuit het uitbreiden van betaald parkeren (besluit Perspectiefnota 2025-2028 en verwerkt in de begroting 2025).

Doordat het DMP later is vastgesteld dan verwacht zijn de inkomsten nog niet te realiseren. In deze financiële paragraaf presenteren we een dekkingsvoorstel.
In de eerste twee jaren (2026-2027) worden vooral aanloopkosten gemaakt en zijn de baten nog beperkt. We stellen voor de aanloopkosten de eerste twee jaren incidenteel te dekken vanuit de Bestemmingsreserve (BR) Bereikbaarheid (€ 1,05 mln. in 2026 en € 1,1 mln. in 2027). Vanaf 2028 kunnen de lasten volledig gedekt worden vanuit de verwachte baten. Vanaf 2029 verwachten we € 2,0 mln. per saldo aan meeropbrengsten structureel te kunnen toevoegen aan de Bestemmingsreserve Bereikbaarheid.

	Nr.	26-002
	Onderwerp	Parkeerbeleid Arnhem 2025
	I / S	S
	Raad d.d.	n.t.b.
	Zaaknr.	4615433

bedragen	**Exploitatiebegroting**	Begroting	Meerjarenraming				
x € 1.000		2025	2026	2027	2028	2029	Totaal
	Lasten						
Programma							
S02 Bereikbaarheid	Projectkosten en voorbereidingskosten		150	115			265
	Kapitaallasten investering			317	313	308	938
	Kosten FTE vakgroep			19	96	192	307
	Kosten dienstverlening en handhaving P1			85	426	851	1.362
	Kosten beheer en onderhoud parkeerautomaten			29	146	293	469
	Dekking DMP		-100	-100	-100	-100	-400
							0
		0	50	465	880	1.544	2.940
	Baten						
Programma							0
S02 Bereikbaarheid	Baten reeds opgenomen in begroting		-1.000	-1.000			-2.000
	Inkomsten uit vergunningen			30	92	241	363
	Inkomsten uit automaat			336	1.036	2.717	4.089
	Inkomsten uit NHA			156	480	1.258	1.893
	Verminderen inkomsten straatparkeren centrum			-17	-83	-166	-265
	Eerste vergunning buiten het centrum gratis			-145	-484	-484	-1.114
		0	-1.000	-640	1.040	3.565	2.965
	Exploitatieresultaat	**0**	**-1.050**	**-1.106**	**160**	**2.022**	**26**
BR Bereikbaarheid	**Mutaties reserves**						
	Toevoegingen	0	0	0	-160	-2.022	-2.182
	Onttrekkingen	0	1.050	1.106	0	0	2.156
		0	**1.050**	**1.106**	**-160**	**-2.022**	**-26**
	Totaal Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

	Meerjaren Investeringsplan (MIP)	Begroting	Meerjarenraming			
		2025	2026	2027	2028	2029
Programma						
S02 Bereikbaarheid	Investering parkeerapparatuur en verkeersinfrastructuur		2.940			
	Totaal Investeringen	**0**	**2.940**	**0**	**0**	**0**

GEMEENTE Arnhem

Uitvoering

In het Parkeerbeleid 2025 hebben we een paragraaf opgenomen over de uitvoering en planning (zie 8.1.). Waarbij we onderscheid maken onderscheid tussen uitvoering binnen twee jaar, binnen vijf jaar en na vijf jaar.

Communicatie

Na het vaststellen van dit plan informeren we alle betrokkenen uit het participatieproces over de besluiten van de raad over het parkeerbeleid. Ook betrekken we bewoners uit de wijken (bijvoorbeeld in de vorm van wijkverenigingen) in de uitbreiding van parkeerregulering fase I en verder, om samen te bepalen hoe we de grenzen van het gebied aanpassen.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Parkeerbeleid Arnhem 2025: Parkeren in een groene, gezonde en leefbare Stad
- Nota Parkeernormen Arnhem 2025
- 26-002 Begrotingswijziging Parkeerbeleid Arnhem 2025

RAADSVOORSTEL

Besluit van
Zaaknummer 4615433

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 30 september 2025;

gelet op artikel 147 van de Gemeentewet;

besluit:

1. Het Parkeerbeleid Arnhem 2025 met daarin de systematiek van parkeerregulering vast te stellen.
2. Het incidenteel tekort van € 1,05 mln. in 2026 en € 1,1 mln. in 2027 te dekken vanuit de Bestemmingsreserve Bereikbaarheid.
3. Een krediet van € 2,9 mln. beschikbaar te stellen voor de aanschaf van parkeerautomaten.
4. De begrotingswijziging 26-002 vast te stellen.

De griffier, De voorzitter,

Arnhem GEMEENTE