Memo

Datum : 2 februari 2026

Aan : Raadsleden en fractievolgers

Van : Nermina Kundiç

Betreft : Beantwoording openstaande en aanvullende vragen inzake parkeerbeleid

---

In de raadskamer van 21 januari jongstleden heeft de fractie van Arnhem Centraal aangegeven aanvullend een aantal schriftelijke vragen te willen stellen als onderdeel van de behandeling van het parkeerbeleid in de 1e termijn. De vragen en antwoorden daarop vindt u hieronder.
Verderop in de tekst vindt u de vragen van diverse fracties uit de eerste termijn die door de wethouder nog niet beantwoord waren.

Aanvullende vragen Arnhem Centraal

Vraag 1:
Het daadwerkelijk autobezit is gebaseerd op parkeercijfers van het CROW. Maar kun je dat wel zo vaststellen? Is het niet beter om bij het RDW het aantal geregistreerde auto's binnen een postcodegebied op te vragen?

Antwoord1:
In het nu voorliggende beleid gaan we juist uit van RDW-cijfers. In onze huidige beleid hanteren we nog de cijfers van CROW.

Vraag 2:
Ondernemers zijn bang dat door deze parkeerregulering uitgeweken wordt naar ons omliggende steden/dorpen? Wat kunnen/doen we hier mee?

Antwoord2:
We begrijpen de zorgen van ondernemers. Overigens geldt dat voor veel winkels, bijvoorbeeld in de binnenstad, al heel lang een vorm van regulering geldt. Voor winkels die in de toekomst ook in gereguleerd gebied terecht komen geldt dat zij mogelijk een minder grote regiofunctie hebben. Uitgezonderd de grote winkelcentra. Voor deze winkelcentra passen we maatwerk toe.

Daarnaast blijkt uit diverse onderzoeken dat de aantrekkelijkheid van een binnenstad bepalender is voor het aantal bezoekers dan de parkeertarieven. Daarna volgt de loopafstand vanaf de parkeerplek naar de winkels en dan pas het parkeertarief. Uiteraard werken we met ondernemers in de binnenstad nauw samen om onze binnenstad aantrekkelijk te houden.

[1] 2019-05-parkeerbeleidbezoekduurenbestedingenvanwinkelbezoekersinnederland-eindrapport
De prijselasticiteit van parkeren - Spark
KPPV Parkeren Middellange termijn

Vraag 3:
De klacht is redelijk vaak genoemd, dat ook ambtenaren gratis parkeren in woonwijken of op andere gratis parkeerplekken. Ligt hier niet een schone taak voor de gemeente om zijn personeel gratis of tegen een kleine vergoeding te laten parkeren in de tegenover liggende parkeergarage?

Antwoord3:
Om ambtenaren te verleiden zo duurzaam mogelijk naar het werk te reizen, hebben we sinds begin van dit jaar een duurzame reiskostenvergoedingsregeling. In plaats van een tegemoetkoming voor het parkeren kiezen we er dus voor om ambtenaren te verleiden met de fiets of het openbaar vervoer naar het werk te komen.
Doordat het gereguleerd parkeren uitgebreid wordt naar wijken rondom het centrum kunnen ambtenaren niet meer gratis parkeren op korte afstand.

Vraag4:
Een parkeerplaats op eigen terrein geldt, nemen wij aan, ook voor particulieren? Die hebben in vele gevallen deze in gebruik als "groene" voortuin. Deze parkeerplekken worden wel in mindering gebracht op het aantal te vergeven parkeervergunningen. Worden deze inwoners nu gedwongen die parkeerplaats in ere te herstellen?

Antwoord4:
In principe niet. Voorafgaand aan de introductie van parkeerregulering gaan we sowieso in beeld brengen welke mogelijkheden er zijn voor parkeren op eigen terrein. En we zullen daarvoor maatwerk gaan leveren.

Vraag5:
I.v.m. het stallen van obstakels moet de APV worden aangepast. Wanneer kunnen we die aanpassingen verwachten? Ook hier geldt de volgordelijkheid. Eerst alternatief aanbieden en dan pas aanpassen

Antwoord5:
Zoals in het parkeerbeleid (pagina 33) beschreven staat gaan we binnen 2 jaar de APV hierop aanpassen.

Vragen uit de eerste termijn van 21-01-2026

ChristenUnie
Vraag:
Hoe zorgt u ervoor dat als er sneeuw ligt de fietspaden ook schoon blijven?

Antwoord:
Zowel fietspaden als autowegen zijn opgenomen in onze strooiroutes. Bij voortdurende sneeuwval is het niet mogelijk om de wegen permanent schoon te houden.

Arnhem Centraal
Vraag:
U kiest ervoor om de fietsstalmogelijkheden bij entrees van de binnenstad uit te breiden. Er geldt echter een verbod om te fietsen door de binnenstad. Zorgt dit niet voor aanzuigende werking van fietsen?

Antwoord:
We willen de fietsstalmogelijkheden op strategische locaties zo dicht mogelijk bij het voetgangersgebied realiseren met een aanrijroute die het voetgangersgebied niet doorkruist. Doordat we aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen met ruime openingstijden willen realiseren verwachten we dat dit wildparkeren vermindert en eveneens resulteert in minder fietsers in het voetgangersgebied tijdens winkeluren.

VVD

Vraag:

Waarom is er een uitzondering gemaakt voor Steenstraat qua tarief in relatie tot het Spijkerkwartier?

Antwoord:

Destijds is vanuit de ondernemers het verzoek gekomen om de Steenstraat te betrekken bij de binnenstad. Dit ondanks het feit dat de Steenstraat een ander soort publiek trekt. Het voordeel van het tariefverschil is dat de Steenstraat dan alleen kortparkeerders trekt.

CDA

Vraag:

Hoe zijn de berekeningen van de parkeernormen gemaakt en is er een vergelijking geweest met andere steden?

Antwoord:

De parkeernormen zijn gebaseerd op daadwerkelijk autobezit. Daarbij is in A-gebieden 20% reductie toegepast. In B-gebieden, verder van het centrum, is een reductie van 10% toegepast. Er is gekeken naar andere steden zoals Nijmegen, Enschede en Zwolle. Uiteindelijk vinden we de normen voor woningbouw op basis van daadwerkelijke autobezit van de Arnhemmers het meest passend.

Vraag:

Wie komen precies aanmerking voor maatschappelijke parkeervergunningen: welke criteria en hoeveel ongeveer?

Antwoord:

Alle organisaties die beroepsmatig met thuiszorg te maken hebben en daadwerkelijk huisbezoeken afleggen komen in aanmerking voor de maatschappelijke parkeervergunning, evenals de vrijwilligers van de MVT (mantelzorgersvereniging) die huisbezoeken afleggen. Per organisatie wordt een parkeervergunning verstrekt waar kentekens aan toegevoegd kunnen worden. Het aantal uren wat de organisatie krijgt wordt in overleg bepaald.

Vraag:

Welke soort speciale parkeervergunning voor thuiszorg wordt van toepassing?

Antwoord:

Voor de thuiszorg gaan we uit van de maatschappelijke parkeervergunning die gebruikt kan worden in alle gereguleerde gebieden van Arnhem met woonbestemmingen.

Vraag:

Worden elektrische laadpalen via lantaarnpalen ook geprioriteerd?

***Antwoord*:**

Ja, voor zover dit mogelijk is binnen de lopende contracten met aanbieders van oplaadvoorzieningen en de beschikbare capaciteit op het stroomnet.

D66

Vraag:

Gaat de gemeente ontwikkelaars dwingen om bewoners te laten parkeren op plekken die voor hen gerealiseerd zijn?

Antwoord:

Voor zover we op dit moment weten kunnen we dit juridisch niet afdwingen. We kunnen wel met

ontwikkelaars in gesprek gaan om bewoners daadwerkelijk gebruik te laten maken van deze parkeerplekken. Belangrijk aandachtspunt is de betaalbaarheid, waardoor het aantrekkelijker wordt om hier daadwerkelijk te parkeren. Bovendien komen bij grote ruimtelijke ontwikkelingen mobiliteitshubs, waarbij we zelf invloed hebben op het gebruik, de toegang en de betaalbaarheid.

Vraag:
College wil maatwerk voor betaald parkeren bij winkelcentra. Is het denkbaar dat dit maatwerk leidt tot het eerste uur gratis parkeren voor bezoekers als een soort alternatief voor blauwe zone?

***Antwoord*:**
Dit is een denkbare oplossingsrichting waarbij we gaan uitzoeken welke vorm we precies gaan toepassen.

***Vraag*:**
Is er een regeling mogelijk, bijvoorbeeld met uitbreiding van bezoekersuren, voor mensen die af en toe gebruik maken van wisselende geleende auto's?

***Antwoord*:**
Ja, maar dat is nog niet zo eenvoudig. Uitbreiding van het aantal uren van de bezoekersparkeervergunning is een mogelijkheid, maar er moet wel bewijslast zijn dat deze auto's (bijvoorbeeld van de zaak) geleend worden en niet permanent gebruikt worden.

<u>GroenLinks</u>
Vraag:
Krijgen PGB-medewerkers ook een parkeervergunning zoals mantelzorgers?

Antwoord:
Dat hangt af van het type zorg. Op het moment dat er sprake is van thuiszorg of mantelzorg is er gewoon een maatschappelijke parkeervergunning mogelijk.

Vraag:
Hoe gaan we om met de steeds groter wordende auto's dus grotere parkeerplekken?

Antwoord:
Op dit moment hanteren we voor parkeerplaatsen de maatvoering van het CROW uit 2021. Als gemeente willen we niet dat parkeerplaatsen nog groter worden, met daarbij de kanttekening dat auto's en bedrijfsbusjes wel veilig geparkeerd moeten kunnen worden.
Onder verkeerskundige professionals is discussie gaande in hoeverre gemeenten moeten doorgaan met het faciliteren van steeds groter wordende voertuigen. Kortom er is hier sprake van een dilemma, dat wij op de voet volgen.