

Parkeren in een groene, gezonde en leefbare stad

Parkeerbeleid Arnhem

30 september 2025

GEMEENTE Arnhem

Inhoudsopgave

1 Inleiding 1

1.1 Betrokkenheid vanuit de stad 1

1.2 Probleemanalyse 2

2 Visie: een groene, gezonde en leefbare stad 5

3 Ruimte om te leven staat voorop 8

3.1 Een gastvrije binnenstad 8

3.2 Een bereikbare binnenstad 10

4 Naar leefbare wijken voor iedereen 12

4.1 Omgaan met hoge parkeerdruk 13

4.2 Stapsgewijs meer gereguleerd parkeren 13

4.3 De buurt wordt betrokken 14

4.4 Parkeren bij voorzieningen 15

5 Arnhemse Parkeerprincipes 18

5.1 Alle parkeerplaatsen zijn voor iedereen 18

5.2 De juiste parkeerder op de juiste plek 18

5.3 Reguleringsperiode 19

5.4 Vergunningen 20

5.5 Dienstverlening 21

5.6 Handhaving 21

5.7 Monitoring 22

6 Ruimte voor fietsparkeren en andere specifieke voertuigen 24

6.1 Fietsparkeren 24

6.2 Gehandicaptenparkeerplaatsen 26

6.3 Deelmobiliteit 26

6.4 Grote voertuigen 27

7 Duurzaam mobiliteitsgedrag bij nieuwbouw 29

8 Uitvoering en financiën 32

8.1 Uitvoeringsagenda 32

8.2 Financiën 34

Bijlage 1: Participatieavond 34

Bijlage 2: Locaties grote voertuigen 39


P
VOLVO

1 Inleiding

In de laatste 30 jaar is het aantal inwoners in Arnhem met bijna een kwart toegenomen. Het autobezit in Arnhem is in deze periode meer dan verdubbeld. De komende jaren komen er duizenden woningen in Arnhem bij. Hiervoor is ruimte nodig. Voor de woningen én voor voldoende buitenruimte. Buitenruimte die klimaatadaptief is en bijdraagt aan de gezondheid van de inwoners. Dit betekent dat we op een andere manier moeten gaan kijken naar de beschikbare ruimte binnen de stad, ook voor het parkeren van auto's. We willen dat Arnhem leefbaar, toegankelijk, veilig, gastvrij én bereikbaar blijft. Dat vraagt om een andere manier van ons verplaatsen.

De uitgangspunten van deze andere kijk op mobiliteit in Arnhem hebben we uitgewerkt in het Duurzaam Mobiliteitsplan. Hierin zetten we in op een prettige verblijfsomgeving waarbij de overlast van verkeer afneemt. In de openbare ruimte kiezen we voor meer leefstraten, waarin gekeken wordt naar de behoefte en voorkeuren van alle gebruikers. We kiezen voor meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeten door ruimte voor verkeer en parkeren anders in te richten. Door invoering van parkeerregulering zorgen we dat overlast door parkeren afneemt. Bezoekers en forenzen kunnen vooral parkeren in de bestaande en nieuwe parkeeraccommodaties, zoals mobiliteitshubs.

In deze nota vertalen we het Duurzaam Mobiliteitsplan in concrete maatregelen voor het parkeren van auto's en fietsen in Arnhem. Door in te zetten op het verbeteren van alternatieven voor de auto en kortere reisafstanden kunnen lagere parkeernormen bij (her)ontwikkelingen gehanteerd worden.

1.1 Betrokkenheid vanuit de stad

Het opstellen van het Parkeerbeleid Arnhem is een lang proces geweest. In 2021 is hiermee gestart. Bij deze start zijn met diverse inhoudelijke experts vanuit de gemeente Arnhem interviews gehouden. Uit de gesprekken blijkt een sterke behoefte aan een visie op het parkeren in Arnhem. Uit de diverse gesprekken kwam het pleidooi: "maak keuzes in het parkeren, zodat we andere ambities voor Arnhem waar kunnen maken".

Eind 2021 hebben we tijdens digitale bijeenkomsten gevraagd naar de belangrijkste problemen voor het parkeren. Bij deze bijeenkomsten waren bewoners, ondernemers, belangengroepen en andere experts aanwezig. Allerlei mogelijke oplossingsrichtingen zijn aangereikt. Dit heeft geleid tot een breed scala aan ideeën. Er is brede erkenning van de complexiteit van het parkeervraagstuk; een gemakkelijke oplossing is er niet. Tegelijkertijd geven de deelnemers de noodzaak mee het parkeerbeleid te moderniseren, differentiëren en daadwerkelijk keuzes te maken.





De eerste participatieronde leidde tot de conclusie dat de opgave voor de stad groter is dan enkel het parkeerbeleid en dat daarom eerst keuzes binnen het mobiliteitsbeleid gemaakt moeten worden. Vervolgens is het opstellen van het Parkeerbeleid gepauzeerd, zodat eerst het Duurzaam Mobiliteitsplan opgesteld en vastgesteld kon worden.

Tijdens de participatie van het Duurzaam Mobiliteitsplan is eveneens het onderwerp parkeren meegenomen.

Na vaststelling van het Duurzaam Mobiliteitsplan was de richting voor het Parkeerbeleid bepaald en is het parkeerbeleid verder uitgewerkt. De uitwerking van het parkeerbeleid is getoetst bij bewoners, ondernemers, belanghebbendengroepen en andere experts tijdens een participatieavond in mei 2025. In een interactieve sessie hebben de deelnemers op panelen hun reacties kunnen geven, die meegenomen zijn in dit beleidsplan. Deze reacties zijn te vinden in bijlage 1.

1.2 Probleemanalyse

Op basis van de gesprekken met de stad blijkt dat duidelijke keuzes over parkeren gemaakt moeten worden en hoe we omgaan met de openbare ruimte. Hieronder zijn de belangrijkste opgaves opgenomen:

1. Parkeeroverlast in de leefomgeving

In meerdere buurten in Arnhem leidt de dominante aanwezigheid van geparkeerde auto's en fietsen tot een leefomgeving die niet uitnodigt tot spelen en verblijven. De overlast wordt versterkt doordat bezoekers en werknemers van de binnenstad uitwijken naar gratis parkeerplekken aan de rand van het centrum, waardoor bewoners onvoldoende parkeerplaatsen hebben en de openbare ruimte overbelast raakt. Hierdoor ontstaat onnodig zoekverkeer en een onaantrekkelijk straatbeeld. Daarnaast nemen gevoelens van onveiligheid toe.

2. Veel korte ritjes per auto

Veel bestemmingen liggen in de nabijheid, door verdichting versterken we dit. Hierdoor worden bestemmingen aantrekkelijker lopend en met de fiets zodat het minder noodzakelijk wordt om de auto te pakken. Door het verminderen van deze korte ritjes verbeteren we de oversteekbaarheid en de luchtkwaliteit en verminderen we de ruimte die auto's nodig hebben. Om deze verandering op gang te brengen gaan we mensen verleiden met goede alternatieven en stimuleren om deze te gebruiken.

3. Veranderende ruimtevraag

Door de energietransitie wordt extra claims op de openbare ruimte gelegd zoals extra onderstations en laadvoorzieningen voor auto's. Ter voorkoming van hittestress heeft de gemeente de ambitie om te vergroenen. Dit is vastgelegd in de 3-30-300 regel: 3 bomen in het zicht, de buurt moet tenminste 30% bedekt zijn met boomkronen en binnen 300 meter een parkje of groene ruimte.

Daarnaast moet rekening gehouden worden met ondergrondse containers voor appartementencomplexen.

4. Inefficiëntie en conflicten rond gereguleerd parkeren

De aanpak waarbij gehele wijken stemmen over het invoeren van gereguleerd parkeren is tijdrovend, inefficiënt en polariserend. Omdat een deel van de wijk – vooral dichter bij het centrum – parkeeroverlast ervaart en een ander deel niet, ontstaan er binnen de wijk conflicten tussen bewoners. Dit proces heeft geleid tot ongelijke situaties tussen buurten: waar in het Spijkerkwartier gereguleerd parkeren is ingevoerd, ontbreekt dit in Klarendal, wat daar tot toegenomen overlast heeft geleid.

5. Verplaatsingseffect van parkeerdruk

Bij de invoering van gereguleerd parkeren verplaatst de parkeerdruk zich doorgaans naar omliggende straten zonder regulering. Zonder eenduidige aanpak leidt dit tot een verschuiving van het probleem in plaats van een structurele oplossing, en veroorzaakt nieuwe spanningen en overlast in aanliggende buurten.

6. Kwaliteit en capaciteit parkeergarages

Een paar parkeergarages in en rondom de binnenstad zijn verouderd en onvoldoende vindbaar of onaantrekkelijk voor bezoekers. De gastvrijheid van de binnenstad komt hiermee onder druk te staan. Tegelijkertijd is er een beperkte investeringsruimte om de garages te vernieuwen of uit te breiden. Daarbij is in het Duurzaam Mobiliteitsplan opgenomen dat de mogelijkheid voor een (ondergrondse) parkeergarage binnen de centrumring wordt onderzocht.

7. Met minder parkeerplaatsen naar meer woningen

De huidige parkeernormen zijn verouderd en sluiten onvoldoende aan op locatie-specifieke omstandigheden. In de schaarse ruimte is het belangrijk om niet teveel parkeerplaatsen aan te leggen: vier extra parkeerplaatsen kosten evenveel ruimte als een nieuw te bouwen woning. We moeten veel kritischer kijken naar de beschikbare ruimte en parkeren zoveel mogelijk ondergronds of onder gebouwen realiseren.
Hoge parkeernormen leiden tot intensieve maatwerktrajecten bij nieuwe bouwprojecten. Dergelijk maatwerk vraagt veel capaciteit van de gemeente en projectontwikkelaars, vertraagt de realisatie van nieuwe woningen en voorzieningen en maakt bouwprojecten duurder, vooral door de hoge kosten van ondergronds parkeren. Tegelijker wordt de ruimte schaarser en zal de afweging gemaakt moeten worden of ondergronds parkeren financieel haalbaar is zodat de buitenruimte voor andere doeleinden beschikbaar komt.

8. Onbenutte parkeervoorzieningen woningbouw

Bij nieuwe woningbouwprojecten leidt de aanwezigheid van gratis parkeerplaatsen in de omgeving ertoe dat bewoners ervoor kiezen hun voertuigen niet in de gebouwde parkeervoorzieningen te stallen. Dit veroorzaakt extra parkeerdruk op straat in omliggende buurten, ondanks dat er parkeerplaatsen zijn gerealiseerd binnen de bouwprojecten.



2 Visie: een groene, gezonde en leefbare stad

Arnhem staat voor een opgave: het waarborgen van bereikbaarheid en leefbaarheid, In de komende twintig jaar neemt het aantal woningen naar verwachting met 16.000 toe. Deze groei willen we benutten om de stad aantrekkelijker, socialer en vitaler te maken. Parkeren speelt hierin een sleutelrol. Met een parkeerstrategie die in lijn is met het Duurzaam Mobiliteitsplan, willen we het gebruik van de openbare ruimte fundamenteel herzien. Het doel is om parkeeroverlast terug te dringen, ruimtelijke en luchtkwaliteit te vergroten en mobiliteitsgedrag te sturen in de richting van een groene, gezonde en leefbare stad waarin iedereen kan meedoen. We willen ook een gastvrije stad blijven door de bereikbaarheid met alle vervoerwijzen mogelijk te maken. Een gastvrije en bereikbare binnenstad met aantrekkelijke parkeergarages met een helder parkeerverwijssysteem.

Parkeren als ruimtelijke ordeningsvraagstuk

Parkeren is niet louter een mobiliteitsvraag, maar een essentieel onderdeel van stedelijke ontwikkeling. Door parkeren strategisch te sturen, ontstaat ruimte voor vergroening, klimaatadaptatie, fietsparkeren en verblijfsruimte. We stellen als uitgangspunt dat de straat van iedereen is en de ruimte herverdeeld wordt naar gelang de behoeftes. Dit draagt direct bij aan groene, gezonde en leefbare wijken waar kinderen kunnen spelen en veilig naar school kunnen lopen. Daarom is het nodig dat de beschikbare (parkeer)ruimte optimaal wordt benut en dat parkeren zoveel mogelijk ondergronds of onder gebouwen gerealiseerd wordt.

Niet in alle gebieden betekent dit dat de auto voor de deur geparkeerd kan staan. In sommige gebieden staat de auto in de nabijheid geparkeerd op straat of in (nieuw aan te leggen) wijkhubs. Om de bereikbaarheid te garanderen willen we meer laad- en losplaatsen en Kiss & Ride plekken realiseren zodat de noodzaak om voor de deur te parkeren minder aanwezig is. Bij nieuwe ontwikkelingen sturen we door middel van passende, aangescherpte parkeernormen voor fiets en auto waarbij ook kwalitatieve eisen aan fietsparkeervoorzieningen worden gesteld.



Uitbreiding parkeerregulering

Om de stad bereikbaar te houden is de insteek om het aantal rijdende en geparkeerde auto's in de woonwijken te verminderen. Eén van de manieren om dat voor elkaar te krijgen is het uitbreiden van gereguleerd parkeren waardoor het aantal geparkeerde auto's van bezoekers aan de stad en forenzen in de woonwijken afneemt. Zij kunnen vooral parkeren in de bestaande en nieuwe parkeeraccommodaties, zoals mobiliteitshubs. Bewoners en bedrijven komen in aanmerking voor een parkeervergunning als ze geen parkeergelegenheid op eigen terrein hebben. Dit voorkomt dat bewoners en bedrijven iedere keer moeten betalen als ze in hun wijk willen parkeren.

Het parkeren in en om het centrum is reeds georganiseerd door middel van betaald parkeren met parkeervergunningen. We starten met uitbreiding van betaald parkeren in wijken waar de overlast het grootst is. Voor nieuwe bewoners beperken we het aantal vergunningen per adres tot maximaal twee. Voor bestaande bewoners komt een overgangsregeling waarmee de inwoners kunnen wennen aan de nieuwe situatie.

Om de flexibiliteit van het parkeerareaal optimaal te houden en de beschikbare parkeerruimte zo goed mogelijk te benutten, hanteren we het uitgangspunt dat iedere parkeerder iedere openbare parkeerplaats moet kunnen gebruiken. De huidige vergunninghoudersplaatsen schaffen wij daarom af en deze worden omgezet naar openbare parkeerplaatsen die dan beschikbaar zijn voor vergunninghouders èn betalende bezoekers. Op deze manier kunnen we de ruimte die parkeren in de stad inneemt zo klein mogelijk houden.

Stimuleren van duurzame alternatieven

We maken een netwerk van aantrekkelijke en toegankelijke knooppunten buiten het centrum van de stad (stadsrandhubs). Stadsrandhubs worden aangelegd met goede voorzieningen bij haltes met frequente buslijnen en deelvervoer. Hier kun je goedkoop parkeren en met een speciaal kaartje verder reizen met de bus. De inzet op deelmobiliteit, P+R-locaties, hoogwaardige fietsvoorzieningen, bijvoorbeeld bewaakte stallingen en nabijheid van voorzieningen draagt bij aan minder autobezit en meer duurzame mobiliteitskeuzes.

In het kader van de energietransitie worden voertuigen op fossiele brandstoffen steeds meer vervangen door elektrische voertuigen. We hanteren nu het laadpleinprincipe: elektrische oplaadplekken worden zoveel mogelijk geclusterd zodat deze efficiënter gebruikt kunnen worden. We willen toe naar oplaadvoorzieningen in lantaarnpalen of ander straatmeubilair waardoor veel openbare parkeerplekken in de toekomst oplaadplekken zijn en niet specifiek gereserveerd hoeven te worden.

Betaalbaarheid

Betaalbaarheid is een randvoorwaarde zowel voor de gemeente als voor de inwoners en bedrijven. Het bouwen, exploiteren en onderhouden van parkeervoorzieningen, het handhaven van parkeerregels en het uitgeven van parkeervergunningen kost geld. Deze kosten worden gedekt vanuit de inkomsten uit parkeren op straat, in garages en van vergunningen, zodat we het bewaakt stallen van fietsen gratis kunnen houden. Voor de bewoners in gereguleerde gebieden buiten de centrumring is de eerste parkeervergunning gratis. Bedrijven gevestigd in deze gebieden krijgen een korting op de eerste parkeervergunning. In het centrum blijft de huidige tariefstructuur gehandhaafd vanwege de nabijheid van voorzieningen en de mogelijkheid om met een parkeervergunning in een aantal garages te parkeren.

Maatschappelijke parkeervergunning

We voeren een maatschappelijke parkeervergunning in die vergelijkbaar is met een bezoekersvergunning. Deze wordt gebruikt voor het parkeren door vrijwilligers van een maatschappelijke onderneming. Voor mantelzorgers blijft de mogelijkheid bestaan om het aantal uur op de bezoekersvergunning te verhogen.



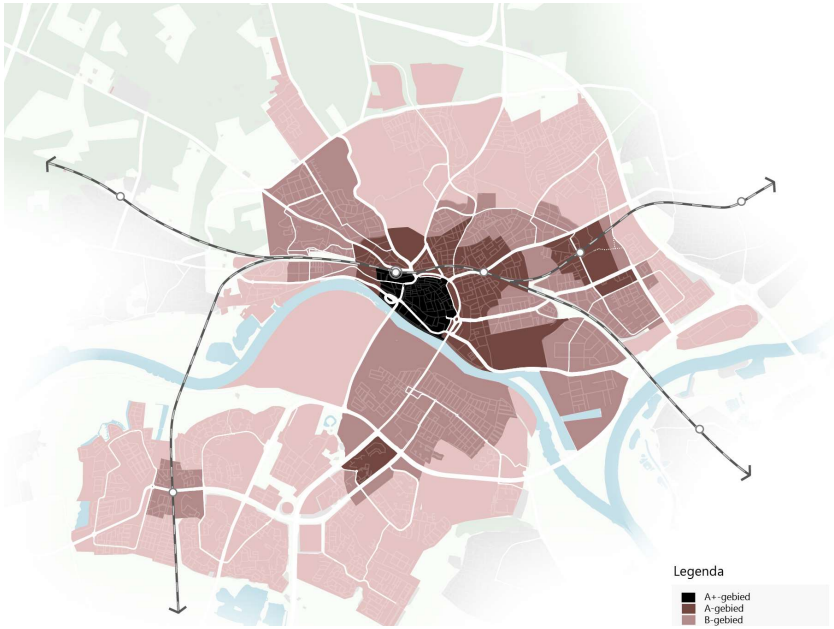
3 Ruimte om te leven staat voorop

Buurten en wijken in Arnhem verschillen van elkaar in type woningen, samenstelling en nabijheid van beschikbare voorzieningen als winkels, scholen en medische voorzieningen. Om recht te doen aan deze verscheidenheid zijn vier gebiedstypen onderscheiden. Hoe dichter bij het centrum, hoe lager het autobezit. Voor nieuwe ontwikkelingen worden daarom minder parkeerplaatsen gerealiseerd in A+ gebied dan in C gebied. Minder parkeerplaatsen levert direct meer ruimte op en minder verkeer.

3.1 Een gastvrije binnenstad

Het Centrum kenmerkt zich door een mix van wonen, werken, winkelen, uitgaan en voorzieningen. Dit betekent dat veel doelgroepen in het centrum samenkomen. Ieder met zijn eigen behoeftes en wensen. Binnen het Duurzaam Mobiliteitsplan is het Centrum als A+- gebied aangeduid. Dit betekent dat bij de ruimtelijke inrichting de voetganger volop ruimte krijgt en dat de fietser wordt gefaciliteerd in een snelle toegang tot de rand van de binnenstad. Het noordelijke deel van de binnenstad is voetgangersgebied. Hier geldt een parkeerverbod en zijn geen parkeerplaatsen aanwezig. Om het fietsen te stimuleren zorgen we voor bewaakte fietsenstallingen op belangrijke locaties. Ze zijn gratis te gebruiken en hebben ruimere openingstijden. Het openbaar vervoer en de auto blijven meer aan de rand. In de straten om het voetgangersgebied heen zijn openbare parkeerplaatsen aanwezig waarvoor betaald moet worden en voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen.

We willen het aantal openbare straatparkeerplaatsen stapsgewijs opheffen, zodat meer ruimte ontstaat voor verblijven en groen. Hiervoor is uitbreiding van capaciteit in parkeergarages nodig. Dit pakken we op in samenhang met de staat van onderhoud en levensduur van de bestaande parkeergarages.



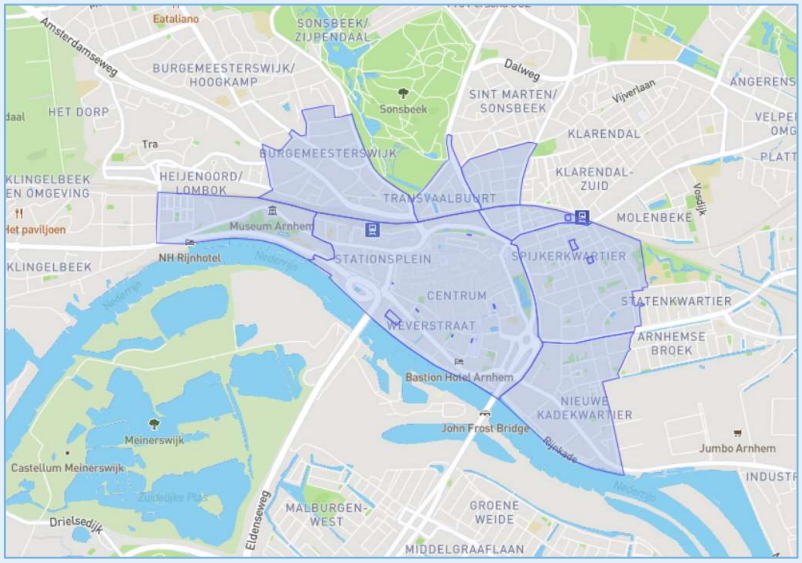
We zijn op zoek naar een plek voor een nieuwe parkeergarage binnen de singels die op termijn de huidige parkeergarage Rozet gaat vervangen en capaciteit biedt om eventuele parkeerbehoefte op te vangen als gevolg van vergroening van de openbare ruimte. Voor specifieke parkeerplaatsen zoals gehandicaptenparkeerplaatsen en laad-en losplekken zal in de openbare ruimte plaats blijven.

Huidige parkeersituatie (2025)

In de huidige situatie geldt in het centrum en een deel van de schil daaromheen parkeerregulering.
De parkeergarages worden veel gebruikt. Op piekmomenten (zaterdag- en zondagmiddag en donderdagavond) zijn de garages vol. In de avonduren en het weekend zijn ook enkele parkeervoorzieningen bij bedrijven door bezoekers te gebruiken. Dit betreffen de parkeerlocaties Prinsenhof en het parkeerterrein bij het stadhuis.

Op dezelfde piekmomenten zijn ook nagenoeg alle straatparkeerplaatsen in het centrum bezet. Aan de randen van het centrum is het aantal bezette parkeerplaatsen wat lager. Rondom het centrum (met name Klarendal, Het Broek en Malburgen, waar (nog) geen parkeerregulering geldt) wordt met name op deze momenten parkeerhinder ervaren door uitwijkgedrag vanuit het centrum. In een deel van de schil (Sint Marten, Nieuwe Kadekwartier, Lombok, Burgemeesterswijk en Heijenoord, Spoorhoek, Spijkerkwartier en Transvaalwijk) geldt al parkeerregulering. In deze buurten ligt de parkeerdruk iets lager.





3.2 Een bereikbare binnenstad

De parkeersituatie blijft in balans door:

- Op korte termijn beter benutten van bestaande parkeervoorzieningen, zoals het Prinsenhof en de Blauwe Golven.
- Om duidelijk te maken voor bezoekers waar ze gemakkelijk kunnen parkeren en hoeveel plaatsen hier nog beschikbaar zijn, investeren we in een digitaal parkeerverwijssysteem. Dit systeem kan bezoekers van Arnhem al vanaf de rand van de stad helpen met het vinden van een parkeerplaats, waardoor we ook zoekverkeer voorkomen.
- Verbeterde alternatieven waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn.
- De realisatie van een nieuwe gebouwde parkeervoorziening in of aan de rand van de binnenstad.
- Het realiseren van stadsrandhubs, waarbij op afstand naast parkeerruimte ook alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn.

Om de verkeersdruk op het centrum niet te vergroten, hanteren we het uitgangspunt dat het totaal aantal parkeerplaatsen in het centrum niet gaat toenemen. Uitzondering hierop vormt het aantal parkeerplaatsen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwbouw) in het centrum nodig is. Voor deze functies kan het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein uitgebreid worden.

In het A+-gebied kan de parkeereis komen te vervallen als in goede alternatieve mobiliteitsoplossingen wordt voorzien, bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen.
Adressen waar de parkeereis vervalt worden opgenomen op de GROP-lijst (Geen Recht Op Parkeervergunning) in het uitwerkingsbesluit en komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. In alle anterieure overeenkomsten tussen initiatiefnemers en de gemeente zal een paragraaf over parkeren opgenomen worden.

Hierin wordt ook een communicatietraject naar toekomstige bewoners afgesproken zodat een ieder op voorhand bekend is of men over een privéparkeerplaats kan beschikken en of de nieuwe bewoner in aanmerking kan komen voor een parkeervergunning.

Huidige bewoners in A+ gebied komen in aanmerking voor maximaal 1 parkeervergunning per woning. Woningen met parkeerplaatsen op eigen terrein komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Met de parkeervergunningen in het centrum kan niet alleen op straat, maar ook in de gemeentelijke parkeergarages worden geparkeerd.



4 Naar leefbare wijken voor iedereen

Het gratis kunnen parkeren van de auto in de openbare ruimte voor de deur is niet langer meer een vanzelfsprekendheid. Dit geldt met name voor A-gebieden, maar in mindere mate ook voor B- en C-gebieden. Wanneer blijkt dat er sprake is van een te hoge parkeerdruk, zullen we parkeerregulering moeten invoeren.

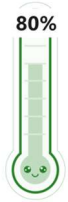
We baseren de noodzaak om parkeerregulering in te voeren op kwalitatieve en kwantitatieve data, zoals:

- Parkeerdrukcijfers. Bij meer dan 90% bezetting van de parkeerplaatsen (in de nacht) spreken we over hoge parkeerdruk. Dan neemt de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toe. Dit vermindert de bereikbaarheid van een locatie én de verkeersoverlast in de omgeving door zoekverkeer neemt toe. Bovendien ervaren parkeerders dit zoeken als negatief.
- Meldingen en klachten. Bewoners en ondernemers kunnen meldingen doen over de parkeersituatie in hun buurt. Bij meerdere meldingen kan dit aanleiding zijn om een parkeeronderzoek uit te voeren.
- Leefbaarheid. Als we signaleren dat de leefbaarheid of bereikbaarheid in een buurt onder druk staat, bijvoorbeeld door onveilige (verkeer)situaties, dan kan dit een reden zijn om parkeerregulering in te voeren.

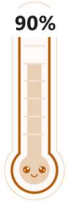


4.1 Omgaan met hoge parkeerdruk

Een gemiddelde parkeerdruk op buurtniveau tussen de 80% en 90% is uit oogpunt van leefbaarheid het meest wenselijk. In dat geval is er voldoende bezetting om efficiënt gebruik te maken van de parkeervoorzieningen. Tegelijkertijd zijn er genoeg vrije parkeerplaatsen waarmee wordt voorkomen dat automobilisten lang moeten zoeken naar een vrije plaats.



Tot 80% parkeerdruk kunnen parkeerplaatsen op straat opgeheven worden ten behoeve van andere functies in de openbare ruimte zoals het plaatsen van een ondergrondse afvalcontainer, onderstation voor elektriciteit of het creëren van een speelstoep.

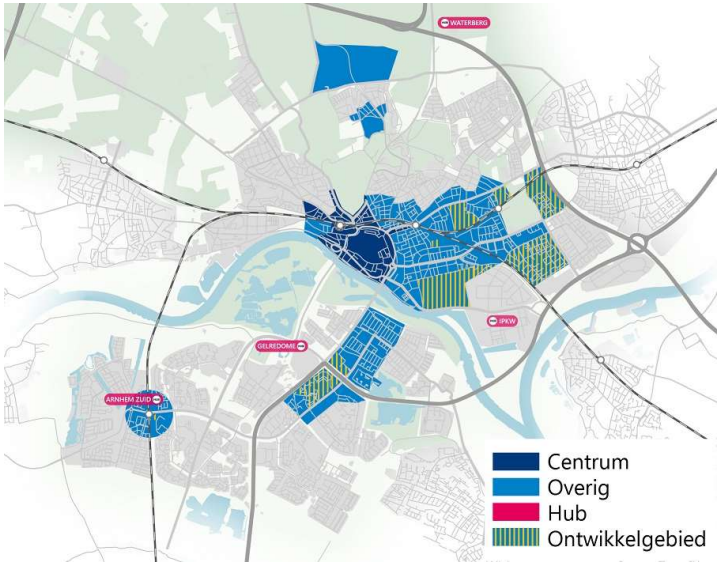


In gebieden met een parkeerdruk op straat boven de 90% zijn maatregelen nodig om de parkeerdruk te verlagen. Hierbij zijn diverse maatregelen mogelijk, waarbij het uitgangspunt is dat op straat geen parkeerplaatsen worden toegevoegd. Deze maatregelen zijn:

- Het beter benutten van de parkeerplaatsen op eigen terrein. In gebieden waar geen parkeerregulering geldt, communiceren we dat de oplossing ligt in het benutten van de parkeerplaatsen op eigen terrein.
- We onderzoeken of in de omgeving parkeercapaciteit bij bedrijven en instellingen kan worden benut op de momenten dat de parkeerdruk hoog is. Hier zullen we dan afspraken over maken met het betreffende bedrijf of de betreffende instelling.
- Invoeren van parkeerregulering, waarbij we een vergunningenplafond instellen om de parkeerdruk te beheersen.
- We realiseren wijkhubs waarbij op enige loopafstand van de woning parkeerruimte beschikbaar is. Naast parkeerruimte kan in de wijkhubs ook deelmobiliteit worden aangeboden.

4.2 Stapsgewijs meer gereguleerd parkeren

De volgorde van uitbreiding van parkeerregulering bepalen we op basis van toenemende parkeerdruk en / of grootschalige gebiedsontwikkelingen. De fasering uit het Duurzaam Mobiliteitsplan schuiven we in elkaar. Fase I is benoemd als toenemende parkeerdruk en fase II als grootschalige gebiedsontwikkelingen. We zien nu dat deze fases in veel gevallen gelijk op gaan lopen. Sommige gebiedsontwikkelingen vinden gelijktijdig plaats met de uitbreiding van de parkeerregulering in gebieden met toenemende parkeerdruk.



In de jaarlijkse uitvoeringsagenda nemen we de gebieden op die we gaan aanpakken. We willen beginnen met uitbreiding van het gebied waar nu de meeste parkeeroverlast is zoals Klarendal Zuid, Sint Marten, Lombok, de Boterdijk, en Nieuwe Kade. Daarnaast wordt het gebied rond ziekenhuis Rijnstate gereguleerd om overlast van parkerende bezoekers en werknemers te voorkomen.

Waar mogelijk nemen we ook andere gebieden op, waaruit bewoners zich gemeld hebben vanwege de hoge parkeerdruk.

Bij grootschalige gebiedsontwikkelingen is parkeerregulering noodzakelijk om te voorkomen dat nieuwe bewoners in de omliggende straten en buurten gaan parkeren. Het gaat om de volgende ontwikkelingen: Arnhem Oost, Rijnpark, Presikhaaf III, Schaapsdrift, Kronenburg, Nijmeegseweg, Olympus, Station Arnhem Zuid (Laarkwartier), Thorbeckestraat, en het Zijdekwartier.

Voorafgaand aan de daadwerkelijke bouwwerkzaamheden worden met de huidige bewoners de uitgangspunten van de parkeerregulering besproken zodat het ingevoerd kan worden nog voor de oplevering van de bouwontwikkeling. Daarmee voorkomen we dat nieuwe bewoners parkeeroverlast veroorzaken in de omgeving. Bij de gesprekken over de ontwikkeling worden omliggende straten en / of buurten betrokken om het waterbedeffect te voorkomen.

4.3 De buurt wordt betrokken

We gaan met de buurt in gesprek over onderwerpen als aantal vergunningen, aanpassingen van de openbare ruimte en de beste plekken voor parkeerautomaten, bebording en gehandicaptenparkeerplaatsen en de exacte grenzen van het gebied. Verder geven we informatie over wie in aanmerking komt voor een parkeervergunning.

Voor ieder gebied waar we parkeerregulering willen aanpassen of invoeren wordt voorafgaand aan de communicatie een inventarisatie gedaan van:

- Aantal adressen en openbare parkeerplaatsen.
- Overzicht van adressen met parkeerplaatsen (en aantallen) op eigen terrein.
- Huidige parkeerdruk en eventueel parkeermotief.

Het aantal openbare parkeerplaatsen is het aantal te vergunnen plaatsen. In veel straten wordt geparkeerd op de rijbaan. In deze straten worden vakken aangebracht om een goed beeld van de werkelijke openbare parkeercapaciteit te krijgen. Plekken die nu gebruikt worden om te parkeren die hier niet voor bedoeld zijn (zoals bijvoorbeeld in bermen en binnen 5 meter van kruispunten) worden weggehaald of niet gemarkeerd.

Dit verbetert ook de verkeersveiligheid en geeft duidelijkheid naar de weggebruikers. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden in mindering gebracht op het aantal mogelijk aan te vragen vergunningen voor deze adressen. Indien blijkt dat uit de inventarisatie binnen het beoogde gebied onvoldoende parkeerplaatsen zijn om te voorzien in het aantal gewenste parkeervergunningen dan onderzoeken we eerst de mogelijkheden om het beschikbare parkeeraanbod uit te breiden. Dit kan door het benutten van private parkeerplaatsen bij bedrijven of het vergroten van het gebied.

Bij de aanpassing of invoering van parkeerregulering, baseren we de opzet van de communicatie op de aanleiding tot regulering; toenemende parkeerdruk of gebiedsontwikkelingen. Bij toenemende parkeerdruk legt de gemeente Arnhem een voorstel tot invoering van parkeerregulering voor aan bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in het gebied. Is een gebiedsontwikkeling de aanleiding, dan hebben de ontwikkelende partijen een belangrijke rol in de communicatie hierover naar toekomstige gebruikers en (huidige) bewoners en bedrijven. In beide gevallen houdt de gemeente daarbij de regie over de invoering van de parkeerregulering.

Voor Sint Marten en Klarendal verwachten we dat er mogelijk niet genoeg parkeerplaatsen zijn om voor ieder adres één parkeervergunning uit te geven. We gaan hier zoeken naar uitbreiding van parkeermogelijkheden op particuliere of bedrijfsparkeerterreinen. Parkeerterreinen bij bedrijven worden in de avond en ‘s nachts nauwelijks tot niet gebruikt en zijn daarom ideaal om een deel van de parkeervraag van bewoners op te lossen.

Bewoners kunnen tot een half jaar na daadwerkelijke invoering maximaal vier parkeervergunningen per adres aanvragen. Na dat half jaar is het aantal nog maximaal twee. Nieuwe bewoners die in dit half jaar in de wijk komen wonen kunnen nog gebruik maken van de overgangsregeling. Alle bewonersvergunningen zijn geldig voor een jaar. Na vijf opeenvolgende jaren stopt de overgangsregeling. De definitieve regeling gaat vervolgens in met een maximum van twee vergunningen per adres.

Circa twee jaar na de invoering van gereguleerd parkeren evalueren we de parkeersituatie in de buurt. We gaan opnieuw in gesprek met de omgeving om te bespreken of er aanpassingen nodig zijn, zoals het herinrichten van parkeerplaatsen of het aanpassen van het aantal vergunningen. Hierbij houden we rekening met parkeerdruk, beschikbare alternatieven en bijzondere parkeerplaatsen zoals gehandicaptenparkeerplaatsen, laad- en losplekken en parkeerplaatsen voor elektrisch laden.

4.4 Parkeren bij voorzieningen

Winkels

Winkels vallen onder hetzelfde regime als de omliggende buurt. Bewoners uit de buurt kunnen dan met hun parkeervergunning daar parkeren zonder te betalen. Bij winkelcentra als Kronenburg en Presikhaaf komen de klanten ook van verder weg. Winkelcentrum Kronenburg ligt in een gebied dat bestaat uit een mix van wonen, werken, winkelen en voorzieningen. Ook is Kronenburg één van de ontwikkelgebieden van Arnhem, waarbinnen de komende jaren woningen worden toegevoegd.

Winkelcentrum Presikhaaf kent een aantal grote parkeerterreinen waar zowel de bezoekers als bewoners parkeren. Presikhaaf III is een van de ontwikkelgebieden in Arnhem waar de komende jaren woningen worden toegevoegd.

Bij beide winkelcentra gaan we gereguleerd parkeren invoeren. In aanloop naar de invoering van betaald parkeren zal bepaald worden of maatwerk in tariefstelling gewenst is. Bijvoorbeeld door het hanteren van een progressief parkeertarief op plekken, die specifiek voor winkelbezoekers benodigd zijn.

GelreDome

Tijdens evenementen in het GelreDome ervaren inwoners van woonwijken in de omgeving parkeeroverlast. Bezoekers aan het GelreDome parkeren ook in de woonwijken, in plaats van alleen op de parkeerterreinen bij het GelreDome of op grotere parkeerlocaties op afstand. Voor ieder groot evenement moet een vergunning aangevraagd worden waarin verkeersmaatregelen zijn opgenomen. We gaan bekijken of we de voorwaarden in de vergunningen kunnen aanscherpen en blijven in overleg met GelreDome om de overlast te verminderen.



De parkeerterreinen bij het GelreDome staan op veel momenten leeg. Daarom gaan we onderzoeken hoe we het huidige transferium GelreDome kunnen aanpassen om daar een succesvolle stadsrandhub van te maken. In het Duurzaam Mobiliteitsplan was opgenomen om binnen maximaal 10 jaar een stadsrandhub Gelredome te realiseren. In de uitvoeringsagenda DMP nemen we op dat dit binnen 5 jaar wordt gerealiseerd.

Ziekenhuis Rijnstate

Rondom het ziekenhuis Rijnstate treedt parkeeroverlast op in de woonwijk als gevolg van het parkeren van werknemers en bezoekers aan Rijnstate. We gaan passende parkeerregulering invoeren om deze overlast tegen te gaan. Daarnaast wordt gekeken naar mogelijkheden om een deel van parkeervraag bij een (stadsrand)hub op te lossen, bijvoorbeeld Waterberg.

Bedrijventerreinen en kantoorlocaties

Op diverse bedrijventerreinen in Arnhem is een verdichtingsopgave ter bevordering van de bedrijvigheid en (lokale) economie. Dit betekent meer minder onbebouwd terrein en / of hogere bebouwing. De extra benodigde parkeerplaatsen en eventuele compensatie van parkeerplaatsen die verdwijnen kunnen op eigen terrein alleen in een gebouwde voorziening gerealiseerd worden. Dit is lang niet altijd financieel haalbaar.
Parkeren in hubs biedt de mogelijkheid om op private kavels meer ruimte te maken voor groen en water, zodat de werklocaties klimaatadaptiever en aantrekkelijker worden.

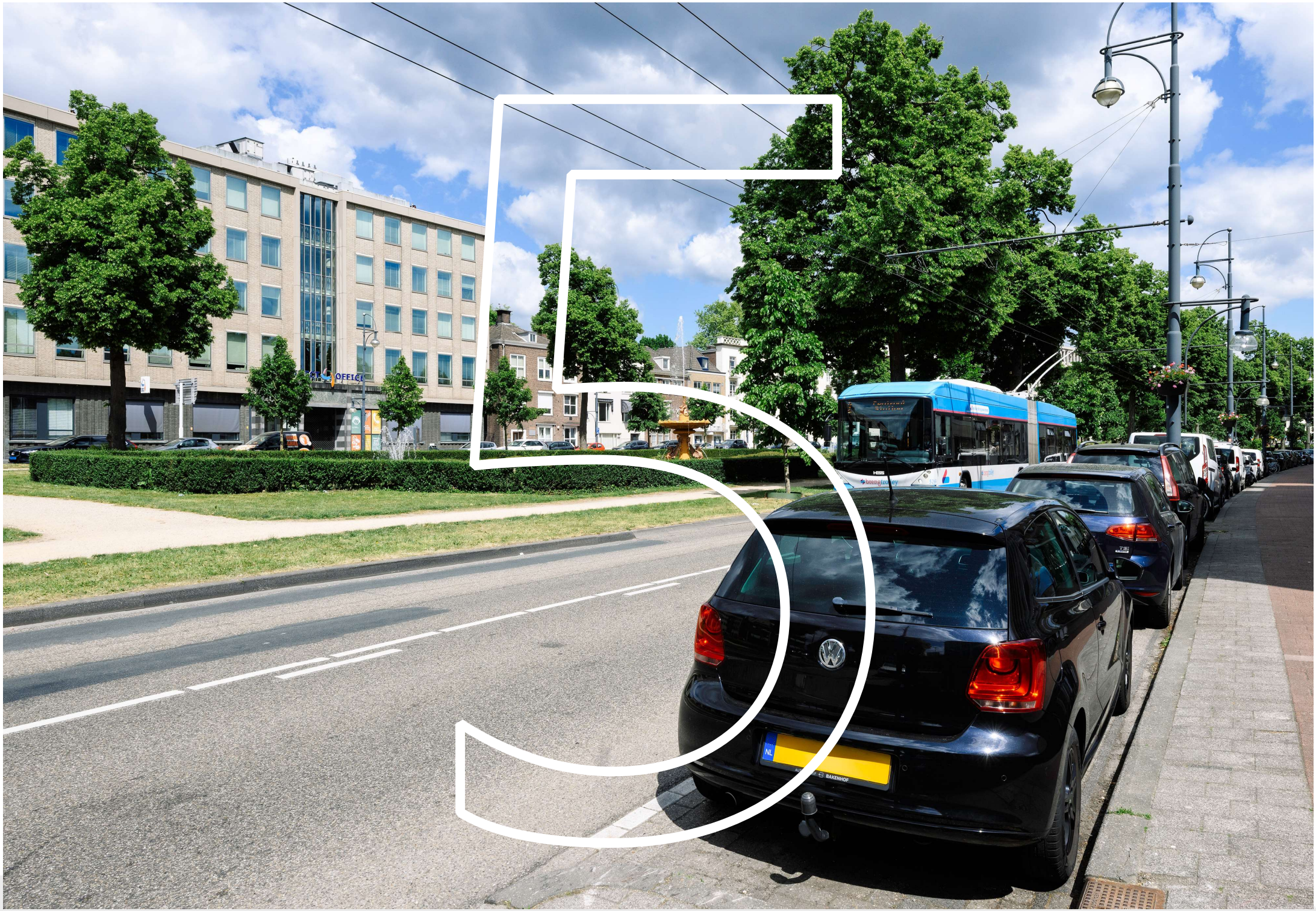
Tegelijkertijd is stimulering van alternatieven (HOV, fiets- en loopvoorzieningen), om ook op werklocaties de mobiliteitstransitie te stimuleren en bedrijventerreinen bereikbaar te houden. We gaan op een aantal bedrijventerreinen en kantoorlocaties werken met lagere parkeernormen. Indien parkeeroverlast wordt verwacht door invoering van parkeerregulering in een aangrenzende buurt of door toenemende parkeerdruk op het bedrijventerrein of de kantoorlocatie, dan zal in overleg met bedrijven het parkeerreguleringsgebied uitgebreid worden.

Schoolomgeving

Een schoolomgeving is bij voorkeur autovrij of autoluw. Veilig Verkeer Nederland beveelt dit aan. Parkeren dient bij voorkeur op afstand van een school plaats te vinden zodat het laatste stuk gezamenlijk naar school gelopen kan worden.

Bij de behandeling van het Duurzaam Mobiliteitsplan is bijzondere aandacht gevraagd voor de verkeerssituatie rondom scholen. De normen voor parkeren bij scholen worden overgenomen uit de Beleidsregels parkeren 2022 zodat de mogelijkheid bestaat voor leerkrachten en medewerkers om bij de scholen te kunnen parkeren.
Bij herontwikkelingen en nieuwbouw berekenen we de parkeerbehoefte en gaan vervolgens in overleg met de betreffende school in overleg of er maatwerk toegepast kan worden. Met de gemeenteraad is afgesproken dat de mogelijkheid van schoolstraten meegenomen wordt in samenhang met de al geplande maatregelen voor verkeersveiligheid en looproutes rond scholen. Dit gaan we onderzoeken samen met scholen, ouders en buurtbewoners.

Bij reconstructies van schoolomgevingen moet het uitgangspunt worden dat parkeerplaatsen, die in het ontwerp terugkomen, uitgevoerd worden als langsparkeervakken. Dit ter verbetering van de overzichtelijkheid en daarmee de verkeersveiligheid.



5 Arnhemse Parkeerprincipes

In het Duurzaam Mobiliteitsplan is gekozen voor parkeerregulering bestaande uit betaald parkeren met parkeervergunningen. Aangezien de eerste parkeervergunning buiten de centrumring voor bewoners gratis wordt, is het parkeren van de eerste auto gratis. De invoering en uitbreiding van deze vorm van gereguleerd parkeren doen we op basis van duidelijke principes.

5.1 Alle parkeerplaatsen zijn voor iedereen

We willen Arnhem bereikbaar houden voor iedereen en daarom reserveren we geen openbare parkeerplaatsen uitsluitend voor bewoners, zoals nu het geval is in zones voor parkeervergunninghouders. Overdag kunnen bezoekers die kort willen parkeren gebruik maken van de parkeerplaatsen en dat is ook het moment dat veel bewoners met de auto weg naar werk of andere bestemmingen zijn.



De huidige parkeervergunningzones liggen in de buurten Burgemeesterswijk, Centrum, Lombok, Spoorhoek, Molenkom en Sint Marten. In deze buurten wordt overgegaan op betaald parkeren met parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven.

Daarmee maken we het mogelijk dat bouwbedrijven, leveranciers of andere commerciële diensten tegen betaling dichtbij (kort) kunnen parkeren. Het doel is dat we parkeerplaatsen efficiënt gebruiken en dat betekent ook dat we in de toekomst minder parkeerplaatsen nodig hebben. Met uitzondering van de gereserveerde parkeerplaatsen zoals gehandicaptenparkeerplaatsen, deelauto's en laadplekken voor elektrische auto's zijn alle parkeerplaatsen voor iedereen. Laadplekken willen we op termijn ook uitfaseren door voldoende laadmogelijkheden.

5.2 De juiste parkeerder op de juiste plek

Met het juiste tarief maken we het aantrekkelijk voor bezoekers aan de binnenstad en forenzen om op een stadsrandhub te parkeren. Hoe dichter bij het centrum des te hoger de parkeertarieven. We hanteren de volgende indeling.

Parkeertarieven Stadsrandhubs

Momenteel is het parkeren op de Stadsrandhubs (P+R Gelredome, P+R Stations Arnhem Zuid, P+R Station Presikhaaf en Carpool Arnhem-Noord A12) gratis en worden de reguliere kosten voor het openbaar vervoer betaald. Binnen de uitwerking van het Duurzaam Mobiliteitsplan wordt onderzocht op welke wijze we de Stadsrandhubs het beste kunnen inzetten, welk concurrerend tarief voor parkeren inclusief reis met openbaar vervoer hierbij past en hoe aanvullend natransport (bijvoorbeeld deelfietsen) een aanvulling kan zijn.

Parkeertarieven op straat

Op straat hanteren we eenduidige tarieven op basis van nabijheid van het centrum. Daarbij kennen we maximaal 3 tariefzones:

- Tarief woongebieden: het laagste tarief in de uitbreidingsgebieden en woongebieden die buiten de invloedsfeer van het centrum liggen.
- Schil tarief: het parkeertarief in de schil rondom het centrum, waarbij het tarief vergelijkbaar is aan de parkeergarages, om te voorkomen dat bezoekers aan het centrum ‘goedkoper’ in de schil gaan parkeren dan in de parkeergarages.
- Centrumtarief: het hoogste tarief in het centrum op straat.

Parkeertarieven in de parkeergarages

In de parkeergarages hanteren we lagere tarieven dan op straat. Hiermee stimuleren we bezoekers de auto in een van de parkeergarages te parkeren in plaats van op straat. Daarbij behouden we ook het avondtarief in de parkeergarages. Gebleken is dat dit de bezetting van de parkeergarages in de avonduren verbeterd, waardoor minder mensen op straat parkeren. Ook is het mogelijk om gebruik te maken van een dagkaart.

De hoogte van de parkeertarieven op straat en de kosten van parkeervergunningen zijn niet in dit Parkeerbeleid vastgelegd. Het vaststellen van tarieven per gebied is het resultaat van een afweging tussen verschillende belangen, zoals gedragsbeïnvloeding, de (economische) concurrentiepositie en vervoersarmoede. De tarieven zelf zijn opgenomen in de Parkeerverordening, die door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Omdat de prijzen voor beheer en onderhoud ook stijgen worden de tarieven jaarlijks ten minste geïndexeerd op basis van de Consumentenprijsindex (CPI).

5.3 Reguleringsperiode

De reguleringstijden moeten aansluiten bij de momenten waarop zich parkeerproblemen (kunnen) voordoen. Tevens moeten de venstertijden zo eenduidig mogelijk zijn waardoor minder kans is op misverstanden en onnodige boetes. We stellen voor om de huidige tijden aan te houden:

- In het centrum en de schil geldt parkeerregulering op maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 23.00 uur en op zondag van 12.00 tot 23.00 uur.
- Overige gebieden van maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur.

Het Nieuwe Kadekwartier en Sint Marten vallen onder de schil waardoor de huidige venstertijden worden verruimd in de avonden en op zondag.

5.4 Vergunningen

We houden de bestaande soorten parkeervergunningen voor diverse doelgroepen in stand:

- Bewonersvergunning;
- Bedrijfsvergunning;
- Bezoekersvergunning;
- Marktparkeervergunning;
- Schippersparkeervergunning;
- Autodeelvergunning;
- Artsenvergunning;
- Parkeervergunning voor mensen met een beperking [deze vergunning wordt in 2025 vervangen door de landelijke Parkeren Plus app].

Daarnaast introduceren we specifieke oplossingen voor een aantal doelgroepen:

- Parkeervergunning voor specifieke zorgberoepen, zoals thuiszorg en vrijwilligers bij een maatschappelijke onderneming. Deze parkeervergunningen zullen in de gehele stad geldig zijn.
- Voor mantelzorgers blijft de mogelijkheid bestaan om het aantal uur op de bezoekersvergunning kosteloos te verhogen.
- Parkeervergunning voor deelauto's zonder vaste parkeerplek (free-floating) voor de gehele stad. Dit in tegenstelling tot de reeds bestaande autodeelvergunning waarmee de deelauto enkel op de gereserveerde parkeerplaats kan parkeren.
- Voor deelautosystemen die voortkomen uit buurtinitiatieven werken we een aparte regeling uit waarbij een aantal bewoners afziet van hun eigen parkeervergunning ten gunste van een parkeervergunning voor de deelauto die in de gehele stad geldig is.

In het centrum wordt de huidige regeling gehandhaafd: bewoners kunnen maximaal één parkeervergunning aanvragen per adres waarmee ze ook in de parkeergarage mogen parkeren.

Tarieven parkeervergunningen

De raad heeft in bij het vaststellen van het Duurzaam Mobiliteitsplan een motie aangenomen bij uitbreiding van het gereguleerd gebied de eerste parkeervergunning voor bewoners gratis wordt. Dit geldt voor alle gebieden buiten het centrum. In het huidige gereguleerde gebied komt dit neer op een korting van 145 euro. Deze korting willen we ook toepassen bij de eerste parkeervergunning voor bedrijven in uitbreidingsgebieden. De prijs van de eerste vergunning mag namelijk geen financiële belemmering voor het bezit en gebruik van een auto vormen. Voor de tweede parkeervergunning geldt een hoger tarief dan de huidige bewonersvergunning. Indien bewoners of bedrijven beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein of een bedrijfsvergunning dan hanteren we bij de aanvraag van de eerste parkeervergunning het tarief van een tweede parkeervergunning.

5 jaar wennen aan (nieuwe) parkeerregulering

Voor gebieden waar we parkeerregulering gaan invoeren of in het Spijkerkwartier (waar het aantal aan te vragen parkeervergunningen nu onbeperkt is), maken we gebruik van een overgangsregeling van 5 jaar. Hierdoor kunnen bewoners de tijd krijgen om zich aan de nieuwe situatie aan te passen en individuele keuzes in hun mobiliteitsgedrag en autobezit te maken.
De overgangsregeling houdt in dat bewoners van een adres in gebied waar parkeerregulering wordt ingevoerd voor maximaal vier auto's per adres in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning (minus het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein). Deze vergunning kan zijn voor een parkeerplaats op straat, maar ook in een parkeerhub of een specifieke parkeervoorziening.

Dit is maatwerk per gebied waarvoor de vergunning geldt. Het is mogelijk dat het aantal parkeerplaatsen in een wijk onvoldoende is om voor alle auto's die in aanmerking komen voor een parkeervergunning ook een parkeervergunning te verlenen. In dat geval wordt een parkeervergunningenplafond ingesteld.
Wanneer een beperkt aantal vergunningen kan worden uitgegeven, wordt een wachtlijst ingesteld. Daarbij heeft de aanvraag voor de eerste parkeervergunning de hoogste prioriteit op de wachtlijst. De eerste (bedrijfs)auto op een adres heeft eerder recht op een parkeervergunning dan een bewonersparkeervergunning van een tweede auto op een ander adres.
In bijzondere situaties kan het college gemotiveerd afwijken van dit maximum (hardheidsclausule).

Parkeren op eigen terrein

Niet alle adressen binnen gebieden met gereguleerd parkeren komen in aanmerking voor een vergunning. Dit is nu ook het geval. Sommige woningen en bedrijven zijn aangemerkt met parkeerplaats(en) op eigen terrein (POET).

Als de gemeente een vergunning heeft afgegeven om een garage of oprit een andere functie te geven (bijvoorbeeld als woonruimte, schuur, tuin of opslag). Dan telt dit niet als eigen parkeervoorziening. Iedere parkeerplaats op eigen terrein (bijvoorbeeld oprit of garage) wordt afgetrokken van het aantal parkeervergunningen waarvoor bewoners of bedrijven in aanmerking kunnen komen

Voorafgaand aan de invoering van gereguleerd parkeren wordt een inventarisatie per gebied gedaan en een lijst opgesteld met adressen die parkeerplaatsen hebben op eigen terrein die voldoen aan de afmetingen van een parkeervak (CROW normen).

Geen recht op parkeervergunning

Bij recente ontwikkelingen zijn afspraken gemaakt over parkeren op eigen terrein. Hierin is bepaald of bewoners in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning. In de meeste gevallen worden deze bewoners van deze ontwikkelingen uitgesloten van een vergunning. De adressen van deze bewoners worden op een lijst geplaatst, de zogenaamde GROP-lijst (Geen Recht Op Parkeervergunning). Deze adressen zijn opgenomen in het Uitwerkingsbesluit Parkeren.

5.5 Dienstverlening

Het uitvoerende deel van het parkeerbeheer wordt uitbesteed aan een uitvoeringsorganisatie. In 2024 heeft een aanbesteding plaatsgevonden die door P1 is gewonnen. Deze organisatie regelt voor de gemeente de volledige administratie, beheer van vergunningen en de wachtlijst en eerstelijns contacten met bewoners en bedrijven.
Daarnaast verzorgen zij ook het beheer van de parkeergarages en parkeerhandhaving waaronder de scanauto.

5.6 Handhaving

Binnen de gemeente Arnhem zijn buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's) en politie verantwoordelijk voor handhaving in de openbare ruimte. Binnen het gebied met parkeerregulering zijn dat BOA's die op het domein parkeren worden ingezet. Buiten het gereguleerde gebied wordt de handhaving door BOA's integraal opgepakt. Specifiek gaat het om:

- **Handhaving betaald parkeren**
  Tijdens de reguleringsuren wordt de naleving betaling van de parkeergelden gecontroleerd. Dit gebeurt digitaal, met de scanauto. Met de scanauto kunnen we steeds efficiënter werken, waardoor bij uitbreiding van het gereguleerde gebied niet evenredig extra handhavingscapaciteit nodig is.

- **Handhaving foutparkeren auto's**
  Handhaving op foutparkeren gaat onder andere over het parkeren op trottoirs, hoeken van kruispunten en onterecht parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats. Bij invoering van betaald parkeren gaat ook dagelijks gecontroleerd worden op foutparkeren. Daarnaast wordt ook parkeerruimte ingenomen door 'obstakels'. zoals lange voertuigen, aanhangers, caravans en containers. Handhaving op het stallen van obstakels gebeurt op basis van de APV. Op basis van de Wegsleepverordening 2023 kunnen voertuigen overgebracht en in bewaring gesteld. In praktijk zal dit alleen gebeuren in geval van gevaarlijke situaties of overlast.
  In de APV gaan we nog meer artikelen aanscherpen om de uitvoerbaarheid van de handhaving te verbeteren. Bijvoorbeeld artikelen die betrekking hebben op parkeren in de berm en parkeren van handelsvoorraad en voertuigen voor autoverhuur.



Handhaving foutparkeren fietsen
In de gebieden met fietsparkeerverboden gaat handhaving verrommeling van het straatbeeld tegen. Op dit moment zijn voor de stallingen Musis en Centraal Station fietsverboden ingesteld. We willen dit uitbreiden naar andere plekken met genoeg capaciteit zoals het Willemsplein en Station Zuid. Fietswrakken worden verwijderd.
Periodiek wordt in het centrum en bij stations een weesfietsenactie uitgevoerd. Langdurig gestalde fietsen worden verwijderd, zodat in de stallingen weer ruimte vrij komt voor andere fietsen. Verwijderde fietsen worden overgebracht naar de Algemene Fiets Afhandel Centrale (AFAC) van de gemeente Arnhem. Fietsen die na de bewaartermijn niet opgehaald worden zullen in het kader van de Citydeal hergebruikt worden. We gaan onderzoeken of we het ruimen van weesfietsen en het wegslepen van weesauto's in een groter gebied, dus niet allen centrum, kunnen gaan doen.

5.7 Monitoring

Het effect van het gevoerde beleid en nieuwe ontwikkelingen gaan we monitoren. Daarom is het belangrijk om de parkeersituatie te volgen. Op basis van resultaten uit de monitoring kan indien nodig worden bijgestuurd. De monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- **Parkeerdrukmeting**
  Met een parkeerdrukmeting wordt bepaald of het parkeeraanbod aansluit bij de parkeervraag. Als de parkeerdruk op meerdere momenten groter blijkt te zijn dan de acceptabele bezettingsgraad, wordt gekeken of en welke maatregelen nodig zijn. In het reguleringsgebied wordt periodiek een parkeerdrukmeting gehouden tijdens reguliere representatieve situaties.
- **Parkeermotiefmeting**
  Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit. Dit is vooral van belang in gebieden met parkeerregulering om te zien of de regulering het gewenste effect heeft. De parkeermotiefmeting wordt idealiter samen met de parkeerdrukmeting uitgevoerd.
- **Klachten**
  Binnenkomende klachten op het gebied van parkeren geven een goed beeld van veranderingen in de parkeersituatie.



6 Ruimte voor fietsparkeren en andere specifieke voertuigen

Om de mobiliteitstransitie waar te kunnen maken is meer aandacht nodig voor het beter faciliteren van fietsparkeren, parkeren van specifieke voertuigen en ander gebruik van bestaande voertuigen. De diversiteit en toepassingen van fietsen zijn toegenomen. Deelmobiliteit is in opkomst evenals elektrische voertuigen. Daarnaast moet ruimte voor gehandicaptenparkeerplaatsen en grote voertuigen blijven bestaan.

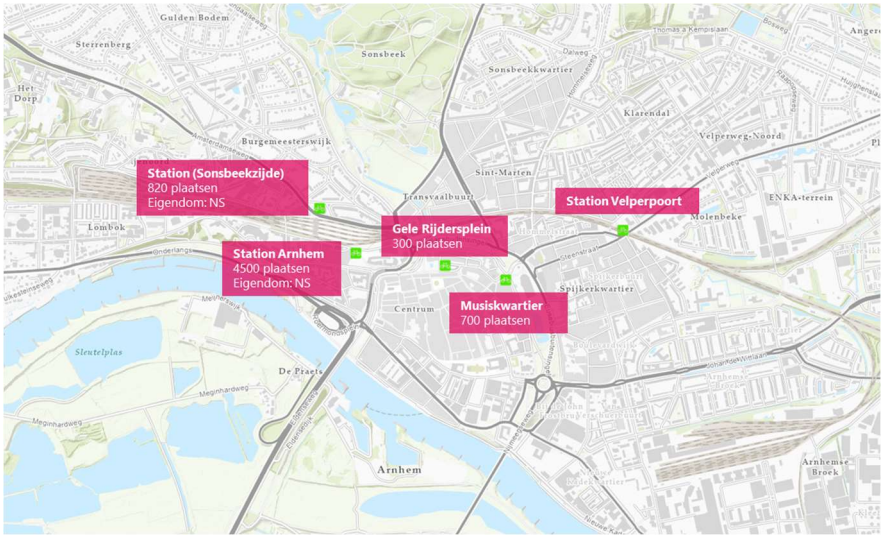
6.1 Fietsparkeren

Fietsers parkeren graag zo dicht mogelijk bij de bestemming, het liefst voor de deur. Dit doen zij zowel op de daarvoor aangewezen fietsparkeerplaatsen als daarbuiten op het trottoir of op pleinen. Om verrommeling van de openbare ruimte te voorkomen en trottoirs beschikbaar te houden voor de voetganger, dienen in het centrum, bij maatschappelijke voorzieningen (waaronder scholen en gezondheidscentra), bij OV-haltes en overige ontwikkelingen *voldoende stallingsmogelijkheden* voor de fiets beschikbaar te zijn op de juiste locaties. In het kader van de mobiliteitstransitie betekent voldoende stallingsmogelijkheden dat meer stallingsmogelijkheden gerealiseerd dienen te worden dan in de bestaande situatie nodig zijn. Een overschot aan stallingsplekken is dus wenselijk. In de Nota Parkeernormen Arnhem 2025 zijn fietsparkeernormen opgenomen die voorschrijven dat bij nieuwe ontwikkelingen voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden.

In het centrum gaan we in onze aanpak verder dan de vereiste fietsparkeernormen. We zetten de fiets hier zowel spreekwoordelijk als fysiek vooraan. In het Fietsparkeerplan Binnenstad Arnhem 2022 is de strategie voor het fietsparkeren in het centrum uitgewerkt. Er wordt ingezet op een ring van bewaakte fietsenstallingen om het centrum heen, waar bezoekers per fiets op een laagdrempelige manier hun fiets *gratis* kunnen stallen. Wanneer mogelijk en wanneer de openingstijden het toelaten zijn deze fietsenstallingen ook bruikbaar voor bewoners in het centrum.

In het Duurzaam Mobiliteitsplan worden drie concrete locaties genoemd voor nieuwe bewaakte fietsenstallingen, namelijk ter hoogte van:

- Het Willemsplein;
- Rozet;
- Stadsoase (gebied rondom het Stadstheater).



We willen deze locaties zo spoedig mogelijk realiseren en 24 uur per dag toegankelijk maken voor buurtbewoners.

Voor bromfietsen worden parkeergelegenheden gerealiseerd aan de rand van het centrum. Daarnaast wordt in de schil rondom het centrum ingezet op de realisatie van (kleinschalige) buurtstallingen. Deze buurtstallingen zijn bewaakte stallingen en zijn bedoeld voor het stallen van (e)bikes of bakfietsen van bewoners. Met deze parkeerstrategie voor fiets en bromfiets in het centrum wordt beoogd de druk op de openbare ruimte te verminderen, en wordt het voetgangersgebied zoveel mogelijk vrijgehouden van geparkeerde (brom)fietsen. Zo wordt overlast beperkt en ontstaat meer ruimte voor lopen en recreëren. De kosten voor het realiseren, uitbreiden of verplaatsen van fietsenstallingen wordt in toekomst bekostigd uit de algemene parkeerexploitatie.

Bij een herinrichting en bij grootschalig onderhoud wordt *proactief* bekeken of de inrichting geoptimaliseerd kan worden, waarbij -indien nodig- extra fietsparkeervoorzieningen op aantrekkelijke locaties worden gepositioneerd. Hierbij wordt rekening gehouden met fietsen met afwijkende maten (zoals bakfietsen), scooters en brommers.

Daarnaast vormen signalen van bewoners aanleiding om te beoordelen of op locaties extra fietsparkeervoorzieningen nodig zijn. Indien nodig zal de gemeente het creëren van extra fietsparkeerplaatsen faciliteren. Het creëren van extra fietsparkeervoorzieningen mag ten koste gaan van één of meer autoparkeerplaatsen. Dit kan bijvoorbeeld tijdelijk worden ingevuld met een fietsparkeervlonder. Bij herinrichtingen of groot onderhoud wordt gekeken naar een permanente oplossing.



6.2 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Er zijn twee soorten gereserveerde parkeerplaatsen: een algemene gehandicaptenparkeerplaats en een gereserveerde parkeerplaats op kenteken. Van deze parkeerplaatsen kan alleen gebruik gemaakt worden door houders van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart. Naast het parkeren op de gereserveerde parkeerplaatsen mag de houder van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart volgens de wet maximaal 3 uur op een locatie met een parkeerverbod parkeren.

Daarnaast hoeven in Arnhem houders van een gehandicaptenparkeerkaart geen parkeergeld te betalen op straat als zij een parkeervergunning aanvragen of op termijn via de Parkeren Plus app.



Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente Arnhem streeft ernaar te voorzien in voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (GPP). Het streven is dat 5% van de parkeercapaciteit bij maatschappelijke voorzieningen algemene GPP's zijn. Daarnaast moeten bij grote openbaar parkeerterreinen en parkeergarages voldoende toegankelijke plekken zijn. De landelijke norm is dat 2% van de parkeercapaciteit algemene GPP's moeten zijn. Onze ervaring leert dat dit resulteert in overcapaciteit, vooral in parkeergarages. Bij alle situaties hanteren wij het maatwerkprincipe waarbij we voldoende GPP's aanleggen op basis van onze ervaringsgegevens en ervaringsdeskundigen als het Arnhems Platform Gehandicapten en Chronisch Zieken (APCG). Deze parkeerplaatsen moeten strategisch aangelegd worden, zo dicht mogelijk bij de ingang. De maximale afstand tot de ingang bedraagt 100 meter.

Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

De criteria voor het toewijzen van GPP op kenteken mag iedere gemeente zelf bepalen. We gaan hier aparte regels voor opstellen waarin onder andere gekeken wordt naar parkeergelegenheid op eigen terrein. Parkeerdruk speelt hierbij geen rol, want we vinden het belangrijk dat de aanvrager verzekerd is van een vrije parkeerplaats nabij de bestemming. Bij het omzetten van een reguliere parkeerplaats naar een gehandicapten-parkeerplaats gaan we deze parkeerplaats niet compenseren.

6.3 Deelmobiliteit

Deelmobiliteit draagt bij aan verduurzaming van het vervoer. Deelauto's mogen, net als elektrische auto's, overal worden geparkeerd waar particuliere auto's ook mogen staan. De gemeente Arnhem wil het gebruik van deelauto's faciliteren. Dit doet de gemeente door op aanvraag parkeerplaatsen te reserveren voor deelauto's op straat of in een hub, of het verstrekken van een parkeervergunning die in de gehele stad geldig is voor een deelauto zonder vaste parkeerplaats.

Het is echter aan de markt om daadwerkelijk deelauto's aan te bieden. Als een parkeerplaats wordt gereserveerd voor een commerciële deelauto, hoeft deze parkeerplaats niet gecompenseerd te worden, ook niet in gebieden met een hoge parkeerdruk. De essentie van de plaatsing van een deelauto is immers dat de parkeervraag eerder afneemt dan toeneemt. Voor buurtinitiatieven reserveren we geen vaste plek. Deelnemers kunnen voor hun eigen deur parkeren met de parkeervergunning voor de deelauto.



Bij Station Arnhem Centraal zijn ruim 350 OV-fietsen beschikbaar. Dit zijn deelfietsen die gehuurd kunnen worden met een OV-chipkaart. We willen het aantal locaties met deelfietsen uitbreiden naar alle stations en Stadsrandhubs. Bij de herinrichting van het stationsplein Arnhem Zuid worden OV-fietsen geplaatst.

6.4 Grote voertuigen

In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Arnhem is opgenomen dat het verboden is grote voertuigen (langer dan 6 meter en/of hoger dan 2,4 meter inclusief lading) te parkeren in de openbare ruimte met uitzondering van de daarvoor aangewezen plaatsen en wegen. In bijlage 2 zijn de locaties weergegeven waar grote voertuigen wel mogen staan conform het aanwijzingsbesluit Grote Voertuigen uit 2012.

Het doel van deze uitzondering is om chauffeurs die te maken hebben met rust- en venstertijden te kunnen voorzien in een parkeermogelijkheid. We constateren samen met de Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen (StAB) dat deze locaties voor andere doeleinden worden gebruikt. Vrachtwagens en lading zonder chauffeur worden door de (transport)bedrijven gestald op de voor grote voertuigen aangewezen locaties vanwege geen of beperkte ruimte om te parkeren op eigen (bedrijfs)terrein. Dat zorgt voor oneerlijke concurrentie tussen bedrijven en beperkte parkeermogelijkheid voor leveranciers op daarvoor bestemde aangewezen locaties. Daarnaast merken we dat beroepschauffeurs overnachten op bovengenoemde locaties. Hierdoor ontstaat overlast als verrommeling en verloedering. Op de aangewezen plekken zijn geen (sanitaire) voorzieningen zoals bij de TruckParking aan de A12 bij Duiven.

Voor Handhaving & Vergunningen biedt zowel het aanwijzingsbesluit als de APV onvoldoende handvatten om op juist gebruik van deze locaties te kunnen toezien. Er is behoefte aan beter handhaafbare regelgeving. Met het oog op de veranderende functie van een aantal aangewezen locaties kan in de nabije toekomst niet langer geparkeerd worden door grote voertuigen. Voor andere locaties geldt dat het minder wenselijk is geworden om daar grote voertuigen te stallen. Daarom gaan we onderzoeken wat het oneigenlijk gebruik is van de parkeerplaatsen en het Aanwijzingsbesluit Grote Voertuigen hierop aanpassen.



7 Duurzaam mobiliteitsgedrag bij nieuwbouw

We bouwen nieuwe woningen en kantoren zoveel mogelijk in de nabijheid van bestaande voorzieningen en goed bereikbare plekken voor fiets en openbaar vervoer. Autovoorzieningen zijn hierdoor minder noodzakelijk. Voor deze gebieden kan de parkeernorm bij nieuwbouw tot een minimum worden beperkt en is er in de schaarse ruimte nog plek voor vergroening en andere functies. Door in te zetten op alternatieven voor de auto wordt ook een bijdrage geleverd aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. De ambitie voor parkeren bij nieuwbouw is opgenomen in de Omgevingsvisie 2040. Binnen het parkeerbeleid hebben we deze ambitie verder uitgewerkt.

Ruimtelijke ontwikkelingen: systematiek

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het belangrijk dat aan een minimale parkeerbehoefte voor auto's wordt voldaan en dat voldoende kwalitatieve parkeerplaatsen voor fietsen worden gerealiseerd. Daarmee wordt voorkomen dat parkeeroverlast in of verrommeling van de openbare ruimte optreedt. Tegelijkertijd wordt ongebreidelde groei van autobezit en -gebruik tegengegaan door flankerende maatregelen als parkeerregulering. In de Nota Parkeernormen Arnhem 2025 is het toetsingskader opgenomen voor parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen in Arnhem. De belangrijkste principes hierbij zijn:

- verschillende normen per gebiedstype (A, B of C), hoe dichter bij het centrum of hoogwaardige voorzieningen des te lager;
- parkeerplaatsen voor auto en fiets worden in principe binnen het plangebied gerealiseerd;
- toekomstige bewoners en werknemers worden in het algemeen uitgesloten van een parkeervergunning op straat;
- bij sloop/nieuwbouw, verbouw of functiewijziging hoeft alleen parkeeraanbod te worden gerealiseerd voor de 'extra' parkeervraag;
- bij ontwikkelingen met verschillende type functies kan per saldo – bij maximaal dubbelgebruik – worden volstaan met minder parkeerplaatsen dan voor elke functie afzonderlijk benodigd is;
- parkeerplaatsen voor bezoekers moeten voor hen toegankelijk zijn.



Fietsparkeernormen

In het Duurzaam Mobiliteitsplan is opgenomen dat fietsen een belangrijker vervoermiddel wordt. Voor bewoners, werknemers en scholieren dienen deze fietsparkeervoorzieningen overdekt en afsluitbaar te zijn. Voor bezoekers juist openbaar toegankelijk.

Sturende parkeernorm in A en B gebieden

In A en B gebieden zetten we extra in op de ambitie. In deze gebieden volgen we niet de vraag op basis van het actuele autobezit, maar sturen we met de parkeernorm en houden we op voorhand rekening met de verwachte mobiliteitstransitie zoals beschreven in het Duurzaam Mobiliteitsplan. De keuze voor deze gebieden is gemaakt aan de hand van bestaande fiets- en openbaar vervoer voorzieningen, de verstedelijkingsgraad, de nabijheid van voorzieningen en het hieraan gerelateerde autobezit en gebruik.
In A gebied is een reductie van 20% op de huidige autobezit toegepast voor woningen. Bij bedrijven is 20% korting toegepast op de normen Beleidsregels Parkeren 2022. De 20% komt overeen met de toekomstige vermindering van het autogebruik zoals berekend in het Duurzaam Mobiliteitsplan. In B gebied is een reductie van 10% toegepast. In deze gebieden zijn minder voorzieningen in de nabijheid. Daarnaast zijn de OV voorzieningen iets minder goed dan in de A-gebied.

Aanvullend kan in deze gebieden een deel van de parkeernorm bij woningen worden ingevuld met deelmobiliteit in plaats van een privéauto. Ter compensatie van de lagere autoparkeernorm geldt een verhoging op de fietsparkeernorm.

Het college stelt de nota parkeernormen vast waarin concrete invulling gegeven wordt aan deze doelstellingen.

Gebiedsgerichte aanpak Centrum (A+ gebied)

Het centrum is aangemerkt als A+-gebied omdat hier veel voorzieningen in de nabijheid aanwezig zijn. Daarnaast is de bereikbaarheid per Openbaar Vervoer en fiets uitstekend. De parkeereis kan komen te vervallen op het moment dat er goede fietsstalvoorzieningen inpandig gerealiseerd worden. We vinden het onwenselijk om extra autoverkeer de stad in te halen. Bij (nieuw)bouwontwikkeling zijn parkeerplaatsen op eigen terrein ook minder wenselijk vanwege de bouwkosten in relatie tot de woningopgave. Bewoners en bezoekers kunnen dan gebruik maken van de openbare parkeergarages via abonnementen of betaling of bijvoorbeeld door te parkeren op afstand (P+R en hubs).

De toekomstige gebruikers worden uitgesloten van de aanvraag van een parkeervergunning en worden op de GROP-lijst (zie 3.2) geplaatst. Toekomstige bewoners komen wel in aanmerking voor een bezoekersvergunning.


P
26001

8 Uitvoering en financiën

Voor de uitvoering van de plannen is uitbreiding van de formatie noodzakelijk om projecten te kunnen realiseren en beheren Deze uitbreiding is nodig in de gemeentelijke organisatie en bij de externe beheerorganisatie. De uitvoeringsagenda is gebaseerd op deze uitbreiding. Bij de financiën is rekening gehouden met deze uitbreiding.

8.1 Uitvoeringsagenda

In dit parkeerbeleid zijn acties geformuleerd waar uitvoering aan moet worden gegeven. Deze acies lopen gelijk met de uitvoeringsagenda van het Duurzaam Mobiliteitsplan.

Infrastructuur

Binnen 2 jaar:

- Haalbaarheidsonderzoek hub Gelredome gereed Q1 2026.
- Starten met verkenning stadsrandhub Gelredome, andere verkenningen voor stadsrandshubs opstarten indien meegelift kan worden met andere ontwikkelingen.
- Kleinschalige maatregelen ter bevordering van P&R Gelredome (opknappen terrein waaronder verlichting, deelvervoer).
- Omzetten bestaande parkeerregulering naar betaald parkeren met vergunningen (bijvoorbeeld omzetten vergunningshoudersplekken naar reguliere betaalde plekken).
- Verkennen of bestaande private voorzieningen tijdens bepaalde uren openbaar kunnen worden ingezet.
- Plaatsing OV-fietsen bij station Arnhem Zuid.
- Onderzoek naar haalbaarheid nieuwe parkeergarage centrum.
- Rozet schoon, heel, en veilig: toekomstbestendigheid bepalen.
- Planvorming digitaal parkeerverwijssystemen.

Binnen vijf jaar:

- Ontwikkeling stadsrandhub(s) waaronder Gelredome.
- Investeren in digitaal parkeerverwijssysteem met parkeerlocaties voor bezoekers centrum (parkeergarages, stadsrandhubs) en eventuele grote terreinen.
- Uitbreiden fietsenstallingen binnenstad.
- Parkeergarage Musis, revitalisering parkeergarage fase 2.



Na 5 jaar

- Realiseren nieuwe parkeergarage in of aan de binnenstad.
- Starten met opheffen parkeerplaatsen op straat (m.u.v. parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen).
- Uitbreiden stadsrandhub station Arnhem - Zuid.

Stappen invoering betaald parkeren per sector:

1. Inventarisatie met o.a.:
   - Huidige parkeerdruk en eventueel parkeermotief
   - Adressen met parkeerplaatsen op eigen terrein
   - Aantal adressen
2. Uitwerking plan regulering met o.a.
   - Typering gebied
   - Begrenzing zone
   - Bepalen maximum aantal vergunningen en vergunningenplafond
3. Indien niet per adres (minus poet) een bewonersvergunning kan worden verstrekt:
   - onderzoeken mogelijkheden uitbreiden parkeeraanbod
4. Participatie in de buurt
5. Evaluatie (na 2 jaar)

Uitbreiding gereguleerd parkeren

Binnen 2 jaar:

- Starten met invoering betaald parkeren in schil rondom het centrum: Klarendal zuid, Sint Marten, Lombok, de Boterdijk en Nieuwe Kade. Tevens in het gebied rondom ziekenhuis Rijnstate.

Binnen 5 jaar:

- Starten met invoering betaald parkeren overige gebieden (zie kaartje pagina 13). Conform planning DMP rondom gebiedsontwikkelingen en bij station Arnhem Zuid.

Na 5 jaar:

- Starten met invoering betaald parkeren fase III. Conform planning DMP gebieden waar we een hoge parkeerdruk gaan verwachten.

Regels en verordeningen

Binnen 2 jaar:

- Financiële doorrekening voorstellen Parkeerbeleid en bepalen tarieven (in raadsvoorstel parkeerbelastingtarieven).
- Uitwerking nieuwe vergunningtypen (in het Uitwerkingsbesluit Parkeren).
- Aanpassen Aanwijzingsbesluit Grote Voertuigen.
- Aanpassen APV op parkeren in bermen, parkeren van bedrijfsvoertuigen, handelsvoorraad en voertuigen voor autoverhuur en overnachtingsverbod in voertuigen.
- Onderzoeken naar vergroten gebied voor het handhaven op weesfietsen en wat we kunnen doen aan weesauto’s.
- Uitbreiden en opnieuw vaststellen facetplan Parkeren voor fietsparkeren en dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
- Vaststellen nota parkeernormen.

8.2 Financiën

De inkomsten uit betaald parkeren zijn bedoeld om de kosten voor het beheer en de exploitatie van het parkeren (auto en fiets) te dekken. De meeropbrengsten worden toegevoegd aan de bestemmingsreserve bereikbaarheid. Vanuit deze reserve worden investeringen ten behoeve van de bereikbaarheid van Arnhem, waaronder de uitvoeringsplannen van het Duurzaam Mobiliteitsplan bekostigd. De meeropbrengsten worden ingezet voor investeringen binnen het parkeerdomein, zoals een bijdrage aan de realisatie van parkeer-, wijk- en stadsrandhubs
De daadwerkelijke invoering van parkeerregulering is mede afhankelijk van de participatieplanning en het aanbesteden van de parkeerautomaten. Bij vaststelling van het parkeerbeleid in het najaar van 2025 zal het eerste gebied pas begin 2027 gereguleerd kunnen zijn. De verwachting is dat 50% van de gebieden in fase I in 2028 gerealiseerd kunnen zijn en in 2029 alle gebieden uit fase I. Na uitbreiding van parkeerreguleringsgebieden zullen de huidige parkeervergunninghouders (met uitzondering van het centrum) na afloop van hun parkeervergunning de mogelijkheid krijgen om de eerste gratis parkeervergunning aan te vragen.

Bijlage 1: Participatieavond

Op de participatieavond op dinsdag 13 mei 2025 is een korte toelichting gegeven op het parkeerbeleid. De deelnemers zijn uitgenodigd om op vier thema's reacties te geven:

I. Een gastvrije en bereikbare binnenstad
II. Leefbare wijken voor iedereen
III. Invoeren parkeerregulering
IV. Duurzaam mobiliteitsgedrag bij nieuwbouw

I. Een gastvrije en bereikbare binnenstad

Nieuwe type parkeervergunningen

Kraamzorgvergunningen
Aanpassing 5.4 onder 'Type vergunningen'? Of valt dit onder 'parkeervergunning voor specifieke zorgberoepen'?

Zorgverlening via PGB - nu geen ontheffing -> mantelzorgregeling
Er wordt een koppeling gemaakt tussen het PGB en het aantal uren op de bezoekersvergunning bedoeld voor mantelzorg. Aanpassing in 5.4, onder 'Type vergunningen'.

Opheffen straatparkeerplaatsen

Het terugbrengen van parkeerplekken op straat en het stimuleren van het parkeren in parkeergarages zou gestuurd kunnen worden middels diversiteit in parkeertarieven: parkeren op straat aanzienlijk duurder dan parkeren in parkeergarages. Zie in dit verband het parkeerbeleid van de stad Rotterdam.
Al opgenomen in 5.3, onder 'Parkeertarieven in de parkeergarages'

Minder parkeren op straat = meer Gehandicapten Parkeerplaatsen (GPP's) met handhaving. Parkeergarages zijn géén alternatief voor GPP's
In 3.2 is opgenomen dat op straat parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen, blijven behouden.
In 6.2 (gehandicaptenparkeerplaats) aanpassing: er zijn meer GPP's nodig, omdat er geen alternatief is bij de bestemming.

€0,50 per uur 18-6 uur in parkeergarages terugbrengen -> reduceert parkeren op straat tijdens deze uren.
In 5.3 is toegelicht dat de hoogte van tarieven niet in het Parkeerbeleid wordt vastgelegd.

Parkeerregulering: betaald parkeren

Sommige participanten met een parkeerplaats in een (diepe) parkeergarage onder hun appartementencomplex kunnen elektrische auto niet zelf opladen op hun eigen parkeerplek. Ze worden naar buiten gestuurd naar een betaalde parkeerplek. Wat is hiervoor een oplossing?
Het is aan de bewoners, VvE's of andere eigenaren van het perceel om op eigen terrein elektrische laadpunten te realiseren. Nieuwe bewoners worden uitgesloten van een parkeervergunning op straat, en het aantal straatparkeerplaatsen zal verminderen en op den duur verdwijnen. Het wordt voor bewoners daarom lastiger om op een betaalde straatparkeerplaats in de binnenstad te laden. Dit zal eigenaren extra stimuleren om laadvoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Ook kan gebruik worden gemaakt van snellaadstations langs snelwegen.

Handhaven op parkeren met vergunning in winkelgebied. Opbrengsten voor deelvervoer met hybride golfkar/tuktuk
In 8.1 is toegelicht dat wordt gehandhaafd m.b.t. betaald parkeren. In 5.3 is het volgende opgenomen: "De inkomsten uit betaald parkeren zijn bedoeld om de kosten voor het beheer en de exploitatie van het parkeren (auto en

fiets) te dekken. De meeropbrengsten worden toegevoegd aan de bestemmingsreserve bereikbaarheid.
Vanuit deze reserve worden investeringen ten behoeve van de bereikbaarheid van Arnhem, waaronder de uitvoeringsplannen van het Duurzaam Mobiliteitsplan bekostigd. De meeropbrengsten zullen primair worden ingezet voor investeringen binnen het parkeerdomein, zoals een bijdrage aan de realisatie van parkeerhubs, wijkhubs en stadsrandhubs."

Parkeren aan de rand van de binnenstad

Parkeergarage Velperpoort bij plan betrekken (niet tegen centrumtarief 4.00) andere participant: mee eens!
Gemeente noemt Velperpoort als optie op de website, 125 plaatsen. Niet in Parkeerbeleidsplan, te gedetailleerd.

Websites parkeermogelijkheden eenduidig -> terugbrengen
Deze gemeentelijke webpagina is hier te vinden: https://www.arnhem.nl/alle-onderwerpen/parkeren/parkeergarages-parkeerterreinen-en-pr/

Het stimuleren van het parkeren op parkeerhubs aan de rand van de stad zou gestimuleerd kunnen worden door een goedkoop OV-tarief tussen hub en binnenstad en een hoog parkeertarief in de binnenstad. Dat parkeertarief zal aanzienlijk hoger moeten zijn dan het buskaartje.
Dit wordt onderzocht binnen uitwerking van het DMP, opgenomen in 5.3 onder 'Parkeertarieven Stadrandhubs'.

Stadsrandhubs altijd i.c.m. meermanskaartje
Dit wordt onderzocht binnen uitwerking van het DMP, opgenomen in 5.3 onder 'Parkeertarieven Stadrandhubs'.

Fietsparkeren terugbrengen rondom markt
Het aantal en het soort fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad is uitgewerkt onder het Fietsparkeerplan Binnenstad Arnhem 2022.

Fietsparkeergarage onder Dudok-gebouw Willemsplein gebruiken
Het aantal en het soort fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad is uitgewerkt onder het Fietsparkeerplan Binnenstad Arnhem 2022. In het DMP wordt het Willemsplein genoemd als concrete locatie voor een nieuwe bewaakte fietsenstalling, benoemd in 6.1 van het Parkeerbeleid.

Fietsparkeren onder Rozet mogelijk maken
Het aantal en het soort fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad is uitgewerkt in het Fietsparkeerplan Binnenstad Arnhem 2022. In het DMP wordt Rozet genoemd als concrete locatie voor een nieuwe bewaakte fietsenstalling, benoemd in 6.1 van het Parkeerbeleid.

Rozet niet eerder weg voordat Trans als parkeergarage gerealiseerd is
Het verdwijnen van Rozet wordt nu niet benoemd in het parkeerbeleidsplan. In 3.2 is benoemd dat iedere parkeerplaats gecompenseerd moet worden.

Fietsparkeren tegen betaling van symbolisch bedrag -> niet alles bij autoparkeren weghalen
In 2.2 onder 'Financiële haalbaarheid en sociale rechtvaardigheid' wordt gesteld dat het stallen van fietsen gratis wordt gehouden doordat de kosten worden gedekt vanuit de inkomsten uit auto parkeren op straat, in garages en bij vergunningen.

Alle stadsrandshubs eerder realiseren
In 8.3 onder 'Binnenstad en schil' is aangegeven dat binnen 5 jaar stadsrandhubs worden gerealiseerd, en dat na 5 jaar wordt gestart met het opheffen van straatparkeerplaatsen. Aanscherping in 3.2.

Ten aanzien van het gebruik van de Prinsenhofgarage (selectief gebruik) zal de mogelijkheid meer gecommuniceerd moeten worden met

parkeergebruikers. Er wordt nu bijna geen gebruik van gemaakt. Zie in dit verband de positieve ervaring van Leeuwarden.
In de huidige situatie wordt het parkeren in Prinsenhof gecommuniceerd via de website van de gemeente Arnhem. Ik het Parkeerbeleid is opgenomen (3.2) dat we gaan voor een betere benutting van bestaande parkeervoorzieningen. Een digitaal parkeersysteem waar in wordt geïnvesteerd (3.3) helpt om Prinsenhof onder de aandacht te brengen.

Prinsenhof beter promoten onder bezoekers
In de huidige situatie wordt het parkeren in Prinsenhof gecommuniceerd via de website van de gemeente Arnhem. In het Parkeerbeleidsplan is opgenomen (3.2) dat we gaan voor een betere benutting van bestaande parkeervoorzieningen. Een digitaal parkeersysteem waar in wordt geïnvesteerd (3.3) helpt om Prinsenhof onder de aandacht te brengen.

Parkeerverwijssysteem! Ook voor Blauwe Golven
opgenomen in 3.3

Parkbee beter promoten
Via ParkBee kan men een parkeerplaats boeken in de parkeergarage aan de Remisestraat (Stadskantoor gemeente Arnhem). Deze mogelijkheid is niet weergegeven in het Parkeerbeleid of op de website van de gemeente Arnhem. Onderdeel van beter benutten bestaande parkeervoorzieningen.

II. Leefbare wijken voor iedereen

Minder ruimte voor de auto

Werkgroep verkeer Spijkerkwartier = Hoe straks met de diensten:
- politie, brandweer, ambulance
- verpleging, medische en thuiszorg
- schoonmaakbranche
- pakketdiensten
- postbodes met fietsen, "pizza"bezorgers
- installateurs, loodgieters, dakdekkers
In 4.2 is opgenomen dat parkeerplaatsen alleen worden opgeheven als er sprake is van een structureel lage parkeerdruk. Het uitgangspunt is dat voor ieder adres minimaal één parkeervergunning mogelijk is, en wanneer het kan maximaal twee parkeervergunningen per adres (5.4, onder 'Aantal vergunningen'). In het Spijkerkwartier verdwijnen daarom naar verwachting weinig tot geen straatparkeerplaatsen. Omdat de reguleringsvorm betaald parkeren is (5.1), kan iedereen gebruik maken van de betaalde parkeerplaatsen op straat. Ten slotte bestaat voor artsen momenteel al een ontheffing voor parkeren buiten de betaalde parkeervakken.

Waar komen de hubs voor tuktuk-diensten
In 5.4 onder 'Type vergunningen' is toegelicht dat een parkeervergunning voor deelauto's zonder vaste plek wordt geïntroduceerd. In 6.4 is daarnaast toegelicht dat de gemeente deelauto's faciliteert door parkeerplaatsen te reserveren voor deelauto's. Er is geen specifiek parkeerbeleid voor tuktuk-diensten.

Gehandicaptenparkeerplaats (GPP) voor bezoekers ook in autoluwe gebieden
In de binnenstad en bij voorzieningen blijven GPP's bestaan. In de Nota Parkeernormen wordt een aandeel openbare GPP's geëist bij voorzieningen. In de wijken blijft het mogelijk een GPP op kenteken aan te vragen.

Fietskluisjes Heienoord i.p.v. autoparkeren. Stelen elektrische fietsen.
(Is de tekst op p. 28 voldoende hierin?) "Daarnaast vormen signalen van bewoners aanleiding om te beoordelen of op locaties extra fietsparkeervoorzieningen nodig zijn. Indien nodig zal de gemeente het creëren van extra fietsparkeerplaatsen faciliteren. Het creëren van extra fietsparkeervoorzieningen mag ten koste gaan van een of enkele autoparkeerplaatsen. Dit kan bijvoorbeeld tijdelijk worden ingevuld met een

fietsparkeervlonder. Bij herinrichtingen of groot onderhoud wordt gekeken naar een permanente oplossing."

Wat doen we bij een tekort aan parkeerplaatsen?

Hoe ga je om met wijken zoals Sint Marten en Sonsbeek waar geen plek per adres is en er ook geen extra ruimte is?

In 4.3 is opgenomen welke maatregelen genomen kunnen worden bij een hoge parkeerdruk.

III. Invoeren parkeerregulering

Aantal parkeervergunningen na overgangsperiode

Veel onderhuur 4 man per balkonwoning hoe en wie krijgt de vergunning? Liefst: niemand, alleen (?) volhuurder (?) of rijwonen (?)

In 5.4 onder 'Aantal vergunningen' is opgenomen dat een aantal vergunningen wordt afgegeven per adres. De gemeente baseert zich hiervoor op het aantal ingeschreven adressen per locatie.

Algemeen invoeren parkeerregulering

Wijk Alteveer-Cranevelt

1. Waterbed-effect = zorgen binnen wijk!

2. Reguleringsuren zaterdag nodig?

3. Tijdsplan/wanneer?

4. Proeftijd systeem

5. Blauwe zone Beethovenlaan?

Het uitgangspunt is dat voor ieder adres minimaal één parkeervergunning mogelijk is. Wanneer het kan maximaal twee parkeervergunningen per adres (5.4, onder 'Aantal vergunningen'). Het parkeren van meer auto's per adres wordt niet gefaciliteerd. Bij de invoering van parkeerregulering wordt onderzocht hoe het aantal auto's in de buurt zich verhoudt tot het aantal adressen, en wat het risico is op een verplaatsing van geparkeerde auto's.

De invoer van parkeerregulering is maatwerk en gaat altijd gepaard met een inventarisatie en communicatie met de buurt (zie ook 4.4).

2. zaterdag is onderdeel van de reguleringsuren in het Plan.

3. wanneer? Zie fasering in hoofdstuk 4.2

Lost parkeerregulering het parkeerprobleem op? -> verplaatsing van auto's

Het uitgangspunt is dat voor ieder adres minimaal één parkeervergunning mogelijk is, en wanneer het kan maximaal twee parkeervergunningen per adres (5.4, onder 'Aantal vergunningen'). Het parkeren van meer auto's per adres wordt niet gefaciliteerd. Bij de invoering van parkeerregulering wordt onderzocht hoe het aantal auto's in de buurt zich verhoudt tot het aantal adressen, en wat het risico is op een verplaatsing van geparkeerde auto's.

De invoer van parkeerregulering is maatwerk en gaat altijd gepaard met een inventarisatie en communicatie met de buurt (zie ook 4.4).

Overgangsregeling

Als de maatregelen echt goed zijn, en de alternatieven beschikbaar, moet de politiek DURVEN geen overgangstermijn in te voeren

4.4: "De regeling is bedoeld, zodat bewoners de tijd krijgen om zich aan de nieuwe situatie aan te passen en individuele keuzes in hun mobiliteitsgedrag en autobezit te maken. "

Regelingsuren

Denk aan:

- koele parkeerplekken gras/beton

- busjes verbod buiten kantooruren

- onder de grond bij graslanden en speelplaatsen

Eerste en laatste punt vallen buiten de scope van het Parkeerbeleid. Het tweede punt: veel busjes vallen binnen de afmetingen in de APV (6 meter lang, 2,40 meter hoog). Grotere voertuigen mogen in de avonduren en in het weekend alleen op enkele aangewezen locaties parkeren.

klusbedrijven/aannemers - 9-17 welkom, niet bewoners 9-17 niet welkom

Aannemers en klusbedrijven kunnen tijdens reguleringsuren betaald parkeren. Het staat bewoners ook vrij aannemers/klusbedrijven te laten parkeren via bezoekersuren.

In het centrum en Blauwe Golven mag wel worden uitgegaan van 24-uur regeling. Dit voorkomt dat parkeerders ruim na 23:00 uur luidruchtig vertrekken wat onaantrekkelijk is voor de bewoners van de binnenstad.
Afzonderlijk van de ervaren geluidsoverlast is er geen verkeerskundige aanleiding om reguleringsuren voor Blauwe Golven aan te passen.

Blijf af van het weekend, focus op druk 17.00 +
Overdag na 17:00u wordt er met name door bewoners geparkeerd. Door op zaterdag te reguleren, wanneer veel bewoners thuis zijn, kunnen we door middel van vergunningverlening in de avonduren de parkeerdruk in de hand houden.

IV. Duurzaam mobiliteitsgedrag bij nieuwbouw

Gebieden toepassen in parkeernormen

Wat is nou precies de grens van de (1) binnenstad. (2) het centrum, (3) het A+ gebied en de rest?
Specificeren wat binnenstad en centrum is, hoe dit zich verhoudt tot A-gebied en A+-gebied.

Ruimtelijke ontwikkelingen: voldoende parkeerplaatsen

Er dient een verschil te worden gemaakt tussen parkeren met laadpaal en parkeren zonder laadpaal. Hoe ligt die verdeling nu en hoe wordt deze in de toekomst?
In 6.3 is toegelicht dat de plaatsing van elektrische oplaadpunten is geregeld in de gemeentelijke laadvisie. In de Nota Parkeernormen stellen we voor nieuwbouw eisen aan het aantal parkeerplaatsen met laadpunt.

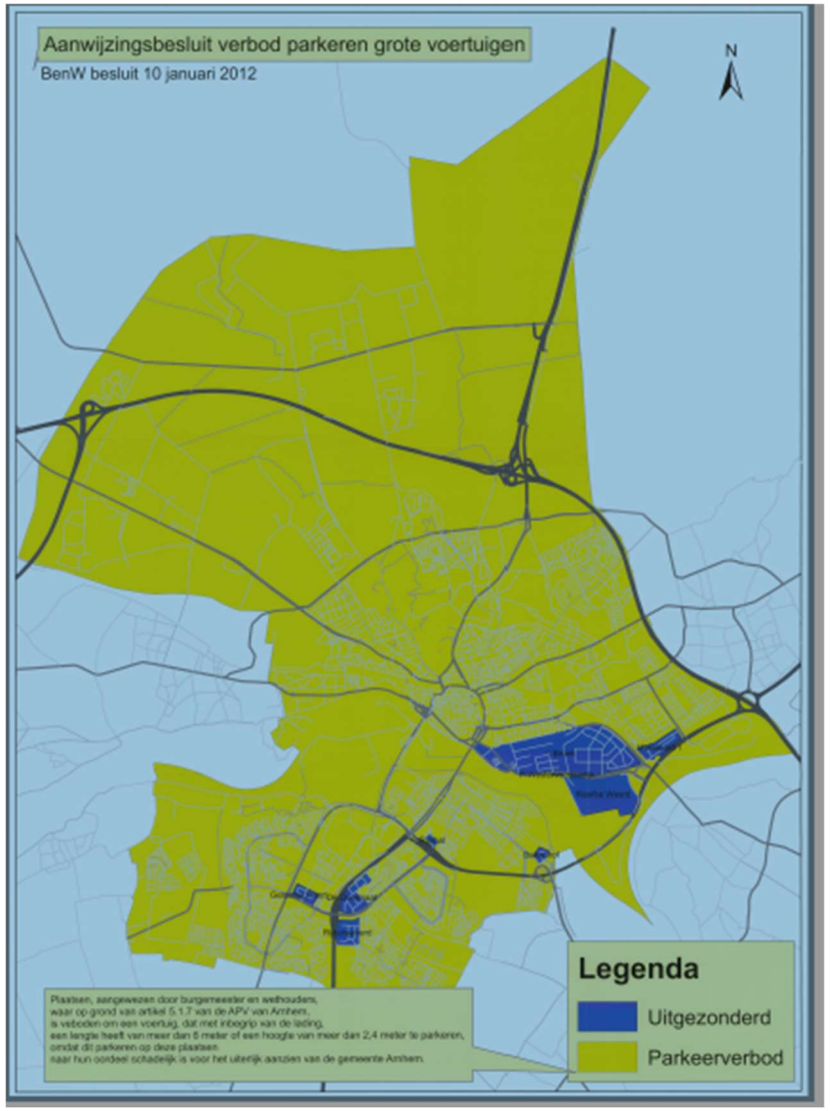
Een parkeerplaats met laadpunt wordt altijd een gereserveerde parkeerplaats.

Parkeergarages onder gras/speeltuin Sonsbeek Zuid. Sonsbeek/Rijnstate
Te hoog detailniveau voor het Parkeerbeleid.

Bijlage 2: Locaties grote voertuigen

In het aanwijzingsbesluit Grote Voertuigen uit 2012 zijn de volgende locaties aangewezen (zie figuur B2.1) waar grote voertuigen wel mogen staan:

- IJsseloord I
- Bedrijventerrein ’t Broek
- Kleefsche Waard (Cleantech Park Arnhem)
- De Overmaat •
- Bedrijventerrein Rijkerswoerd •
- De Gelderse Poort •
- Bakenhof
- Olympus (parkeerterrein Rijnhal) •
- Westervoortsedijk (parkeerterrein Billitonkade)



Figuur B2.1: Uitzondering op parkeerverbod grote voertuigen