



Amendement

Datum raadsvergadering:
Nummer amendement: **25A04**
Zaaknummer: 4112565
Status
Onderwerp: Duurzaam Mobiliteitsplan

Titel:

Aanvulling principes parkeerregulering.

Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden stellen de volgende wijziging voor:

onder 'principes parkeerregeling' op p. 48 van het Duurzaam Mobiliteitsplan de tekst te vervangen door onderstaande bullets (wijzigingen dikgedrukt):

We maken onderscheid tussen wijken door maatwerk te bieden, we betrekken de wijken bij invoering van parkeerregulering en we voeren het gefaseerd in. Niet elke wijk heeft dezelfde opgaven op het gebied van parkeren en ook de afstand tot de binnenstad of een centrum is niet hetzelfde. **Waar in de ene wijk de leefbaarheid onder druk staat en het autobezit beperkt dient te worden, is er bij andere wijken enkel sprake van bescherming tegen een toename van de parkeerdruk door nieuwbouwontwikkelingen.** We gaan uit van de volgende principes:

- Parkeerregulering bestaat uit parkeervergunningen in combinatie met betaald parkeren. De prijs van het betaald parkeren is afhankelijk van het type gebied en de parkeerdruk, en werken we nader uit in het parkeerbeleid.
- **Voor wijken binnen 500 meter rondom de binnenstad, waar de parkeerdruk al (zeer) hoog is vanwege wijkvreemde parkeerders vanuit de binnenstad geldt een strenger regime (fase I). Voor wijken met voldoende parkeerplaatsen, maar waar bescherming gewenst is tegen (gratis) parkeren door bewoners van nieuwbouw in de omgeving, geldt een lichter regime (fase II en III).**
- **Voor de wijken rondom de binnenstad (fase I) gelden de volgende principes:**
 - Er is sprake van beperkingsbeleid. De prijs van de eerste parkeervergunning wordt (bijna) gratis (met uitzondering van het centrumgebied waar vergunninghouders in de parkeergarages kunnen parkeren). Dat is dus lager dan de huidige prijs van een vergunning. De eerste vergunning mag geen of nauwelijks een financiële belemmering voor het bezit en gebruik van een auto vormen.
 - We zetten in op een maximaal aantal van twee parkeervergunningen per adres. Als in een wijk niet genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn wordt maximaal één vergunning per adres uitgegeven.
 - De beperking van het maximaal aantal parkeervergunningen geldt alleen voor nieuwe bewoners. Er wordt een overgangsregeling voor bestaande bewoners opgesteld.



- Voor wijken op meer dan 500 meter van de binnenstad met voldoende parkeergelegenheid (fase II en III) gelden de volgende principes
 - Er is sprake van beschermingsbeleid: gereguleerd parkeren wordt ingevoerd om bewoners van de bestaande bebouwing te beschermen tegen overlast door nieuwe woningbouwontwikkelingen. Bewoners in deze nieuwe woningen dienen, indien van toepassing, te parkeren in de daarvoor bestemde parkeervoorzieningen.
 - Voor deze bestaande wijken zijn bewoners- en bezoekersvergunningen gratis of zeer goedkoop. Er geldt geen beperking op het aantal. Het beschermingsbeleid mag geen grote financiële of andere drempels opwerpen.
- De gevolgen van gereguleerd parkeren worden voortdurend gemonitord. Als blijkt dat de genomen maatregelen of andere ontwikkelingen ongewenste effecten veroorzaken, dan kan besloten worden om een lichter of strenger regime in te voeren. Dit kan overwogen worden voor de wijken in alle fases.
- We kijken apart naar specifieke oplossingen voor specifieke doelgroepen zoals zorgverleners en vrijwilligers. Dit geldt ook voor deelauto's zonder vaste parkeerplek.
- Parkeren bij winkelcentra en op bedrijventerreinen heeft een andere invulling dan parkeren in woongebieden zonder winkelvevoorzieningen. Daarom werken we daarvoor een specifieke aanpak uit.

Toelichting:

Gereguleerd parkeren is een nuttig instrument om te sturen op efficiënter gebruik van parkeervoorzieningen en een te hoge parkeerdruk te voorkomen. Als de parkeerdruk wordt beperkt, betekent dit meer ruimte voor andere voorzieningen en een verhoging van de leefbaarheid. Daarbij zien indieners dat de opgave in wijken verschilt. In de wijken rondom de binnenstad is de parkeerdruk zeer hoog en is er geen ruimte om aan deze parkeervraag te voldoen. Om de leefbaarheid te verhogen en ervoor te zorgen dat bewoners evenredig gebruik kunnen maken van de bestaande parkeervoorzieningen, is gereguleerd parkeren met *beperkende* voorwaarden noodzakelijk. Dit beoogt het college voor de wijken in fase I. Uit technische navraag blijkt dat dit vooral gaat om wijken in een straal van 500 meter rondom de binnenstad.

In andere wijken, met name in Arnhem-Zuid, is er op de meeste plekken geen tekort aan parkeervoorzieningen. Door woningbouwontwikkelingen zal het aantal auto's in die wijken toenemen. Daarbij is het uitgangspunt dat bewoners van deze nieuwe woningen, indien van toepassing, gebruik maken van de parkeervoorzieningen die bij die ontwikkelingen horen. Bewoners van de bestaande bebouwing dienen daarom niet beperkt te worden, maar *beschermd*. Het is daarom niet voor de hand liggend om voor deze bewoners beperkingen op te werpen, zowel financieel als in het aantal vergunningen. Indiener stelt daarom voor om een duidelijker onderscheid te maken tussen het *beperkingsbeleid* in fase I en het *beschermingsbeleid* in fases II en III.

Indieners:

El Yazid Aït Chrif – PvdA