**Van:** [redacted]
**Verzonden:** maandag 12 januari 2026 09:17
**Aan:** Raadsleden Arnhem <raadsleden@arnhem.nl>; Fractievolgers Arnhem <fractievolgers@arnhem.nl>
**Onderwerp:** brief met wijzigingsverzoek inzake Parkeerbeleid Arnhem 2025

Beste leden van de gemeenteraad,

In bijgevoegde brief doe ik u een wijzigingsverzoek inzake het Parkeerbeleid Arnhem 2025.

Van harte hoop ik dat u deze wijziging als amendement wilt vormgeven tijdens de komende behandeling van het voorstel.

Inmiddels is er meer actie vanuit de wijk Alteveer Cranevelt op gang aan het komen. Helaas was vrijwel niemand op de hoogte van de voorgenomen plannen en hebben wij daardoor niet eerder actie kunnen ondernemen. Hieruit blijkt al dat er geen participatieproces heeft plaatsgevonden. Het pleidooi in mijn brief komt dan samengevat ook neer op: doorloop eerst een participatieproces naar wenselijkheid/ noodzaak, voordat er een eventueel besluit genomen wordt. En niet - zoals nu vreemd genoeg wordt voorgesteld - eerst een besluit nemen en dan pas onderzoek en participatie. De argumenten en toelichting hierop staan in mijn brief beschreven.

Burgerparticipatie staat hoog op de agenda van de gemeente. U kunt de gemeente oproepen om aan dit begrip dan ook daadwerkelijk invulling te geven. In plaats van nu een besluit nemen waar de wijk niet in gekend is en waarvan het nog maar zeer de vraag is hoeveel mensen achter dit besluit staan.

Alvast dank.

[redacted]

Arnhem, 12 januari 2026
Wijzigingsvoorstel Parkeerbeleid Arnhem 2025

Beste leden van de Gemeenteraad,

Met interesse heb ik kennis genomen van het voorgenomen raadsvoorstel 'Parkeerbeleid Arnhem 2025'. Hier wordt ook een 'gebied rondom ziekenhuis' voorgesteld. Hierover zijn de bewoners in de wijk (Alteveer Cranevelt) niet eerder geïnformeerd. Zowel niet de bewoners in het gebied waarover nu gesproken wordt, als wijkbewoners die hier buiten wonen (zoals ikzelf). Terwijl maatregelen effect gaan hebben op beide groepen wijkbewoners. Daarom treft u onderstaand een wijzigingsvoorstel aan.

**Wijzigingsvoorstel**
Voorgestelde wijziging: 'in het gebied aangeduid als 'gebied rondom ziekenhuis' eerst wijkbreed onderzoek te doen naar wenselijkheid en noodzaak, alvorens een eventueel besluit te nemen om over te gaan tot invoering van parkeerregulerende maatregelen'.

En daarbij als algemene wijzigingsvoorstellen:
- Om in de 'stappen invoering betaald parkeren per sector' zoals beschreven op pagina 33 van het voorgenomen Parkeerbeleid go/ no-go momenten in te bouwen zodat bij ontbreken wens en/ of noodzaak in een gebied het traject om over te gaan tot parkeerregulerende maatregelen gestopt wordt; én
- Om participatie in een buurt naar voren te halen in plaats van aan het einde van het stappenplan.

En waarin tot slot gevraagd wordt om een toezegging vanuit het college om vooraf heldere criteria op te stellen om af te bakenen wat 'de buurt/ de omgeving' rondom een gebied omvat, daarbij rekening houdend met een mogelijk optredend 'waterbed effect'.

**Argumenten**
De argumenten voor de wijzigingsvoorstellen en de gevraagde toezegging zijn als volgt:
- Er is geen wijkbrede wens om te komen tot regulering (parkeerenquête Loendersloot, 2020);
- Er is geen noodzaak om in een groot gebied te gaan reguleren (parkeerdrukmeting Bureau De Groot Volker, 2018);
- Er zijn geen maatregelen ingebouwd om het voornemen niet tot uitvoer te brengen;
- Er heeft in de wijk geen participatieproces plaatsgevonden en participatie in de buurt als laatste stap voor invoering is te laat;
- Risico op parkeerregulerende maatregelen in een steeds groter deel van de wijk.

**Conclusie**
In het voorgenomen 'Parkeerbeleid Arnhem 2025' is voor wat betreft 'gebied omgeving ziekenhuis' geen onderbouwde wens of noodzaak om te komen tot parkeerregulerende maatregelen. Dit laat onverlet dat er bewoners zijn die hinder ondervinden van de parkeerdruk in de wijk. Maar alvorens over te gaan tot het besluit tot parkeerregulerende maatregelen, dient eerst (nieuw) onderzoek plaats te vinden. Zowel naar de noodzaak als naar de wenselijkheid. En pas daarna kan in samenspraak met de bewoners in de wijk worden gekeken of en zo ja welke maatregelen nodig/ gewenst zijn en op welke schaal dit dan zou moeten plaatsvinden. Waarbij 'de wijk' die hierbij betrokken moet worden in dit verband nadrukkelijk breder is dan alleen het nu voorgestelde reguleringsgebied.

Op basis van bovenstaande argumenten (en de in bijlage toegevoegde onderbouwing per argument) hoop ik van harte dat u een amendement wilt voorbereiden ten aanzien van het voorgenomen Parkeerbeleid Arnhem 2025.

Als hier nog vragen over zijn, dan hoor ik dat uiteraard graag.

Met vriendelijke groet,
[redacted]

**Bijlage: onderbouwing per opgevoerd argument**

**Geen breed gedragen wens om het parkeren te reguleren in de wijk**
In de door bureau Loendersloot in 2020 gehouden parkeerenquête bleek dat in de hele wijk meer dan 80% van de respondenten niet voor reguleren was. De respons was 568 huishoudens (37%). Dit kon men volgens de onderzoekers ook zien als een teken dat parkeeroverlast niet tot nauwelijks leeft. Zelfs in gebieden dicht bij het ziekenhuis was op dat moment een grote meerderheid tegen reguleren.

**Geen noodzaak om in een groot gebied te gaan reguleren**
In het voorgenomen Parkeerbeleid (pag 14) staat dat er bij een bezetting van >90% maatregelen nodig zijn. Op basis van een parkeerdrukmeting van Bureau de Groot Volker uit 2018, bleek er in een aantal specifieke straten vlakbij het ziekenhuis overdag een hoge parkeerdruk. Tot zelfs meer dan 100%. Maar dat over het geheel van de 82 secties in het onderzoeksgebied - dat in z'n totaliteit werd aangeduid als 'omgeving ziekenhuis' - de parkeerdruk bij de metingen tussen 10.00 en 16.00 uur minder dan 70% was.

Er waren daarnaast ook secties waar in de avondmeting (23.00h) sprake was van een bezetting van 85% tot 100% of zelfs >100%. Bij eventuele parkeerregulerende maatregelen in die secties wordt daarmee de gemeten parkeerintensiteit in de avonduren niet opgelost, terwijl het wel tot hogere kosten/ moeite voor bewoners leidt (a.g.v. de te betalen – tweede – parkeervergunning of bezoekers die moeten gaan betalen). Dit wordt nergens onderkend.

**Er zijn geen maatregelen ingebouwd om het voornemen niet tot uitvoer te brengen**
Na vaststelling van dit Parkeerbeleid kan (gaat) de gemeente beginnen met de invoering. In het plan is nu niet opgenomen dat bij het gaandeweg blijken te ontbreken van noodzaak of wenselijkheid om te komen tot parkeerregulerende maatregelen het traject in een specifiek gebied gestopt kan en zal worden. Het opnemen van go/ no-go momenten voorkomt dat wijken koste wat kost vastzitten aan invoering van parkeerregulerende maatregelen.

**Ontbreken van een participatieproces hierover in de wijk**
*Participatie/ communicatie voorafgaand aan het voorliggende Parkeerbeleid*
Het is goed om te lezen dat de gemeente voornemens is om voorafgaand aan de invoering met de omgeving te communiceren, een inventarisatie te doen en met de buurt in gesprek gaat over het aantal vergunningen, aanpassingen van de openbare ruimte en plaatsing van de parkeerautomaten, etc. Ook wil zij na twee jaar evalueren en opnieuw in gesprek gaan met de buurt. Maar: het besluit om de parkeerregulerende maatregelen daadwerkelijk te gaan nemen (met invoering binnen twee jaar) is het besluit wat nu voorligt. En daarover heeft de gemeente de wijkbewoners niet proactief geïnformeerd, noch in de eerdere fase bij het opstellen van het Duurzame Mobiliteitsplan. Er is hierdoor geen sprake van een goed doorlopen participatieproces waar wens en noodzaak om te komen tot maatregelen centraal had moeten staan. Dit participatieproces moet plaatsvinden voordat er sprake kan zijn van concreet voorgestelde parkeerregulerende maatregelen en op basis van nieuw uit te voeren onderzoeken. En niet nadat het besluit al genomen is.

*Participatie/ communicatie in het nog te doorlopen stappenplan*
In het nog door te doorlopen stappenplan om te komen tot invoering van betaald parkeren wordt als laatste stap 'participatie in de buurt' aangegeven. Gezien de wens van de gemeente om bewoners vroegtijdig en actief te betrekken is dit laat in het proces en verdient het aanbeveling om deze stap eerder in het proces te doorlopen.

**Risico op parkeerregulerende maatregelen in een steeds groter deel van de wijk**
Als gevolg van het invoeren van maatregelen in een wijk(gedeelte), ontstaat het risico op verschuiving van parkeerdruk. Hiermee kan een situatie ontstaan dat er parkeerregulerende maatregelen in een nog veel groter gebied gaan plaatsvinden. In straten waar bewoners daar niet op zitten te wachten. Daarom is het van belang om vooraf goed te bepalen hoe gecommuniceerd/ geparticipeerd kan worden door bewoners in het gebied zoals nu voorzien, maar ook bewoners die in een schil daaromheen zitten.