

Q&A Parkeerbeleid D66 Amersfoort

Algemeen:

Parkeren roept soms veel emotie op. Blijf rustig en ga zo open mogelijk het gesprek in. Vraag uit waar de zorgen zitten en ga daarover in gesprek. Kom je er niet uit? Er is bij campagne vaak wel iemand die je kan helpen. En hoewel het beeld soms ontstaat dat iedereen tegen is: we krijgen ook heel veel positieve reacties! En onthoud: het parkeerbeleid is een middel en geen doel op zich. We hebben het nodig voor bereikbaarheid, woningbouw en de leefbaarheid van de stad.

Dit zijn de vragen/opmerkingen die we de laatste tijd het meeste hebben gehoord:

Waarom is er parkeerbeleid nodig? Waarom moet ik nou ineens betalen?

Amersfoort groeit van 163.000 naar 190.000 inwoners. De komende jaren worden er 14.000 woningen gebouwd. Dat is 20% van de woningen die we nu hebben. We bouwen vooral binnenstedelijk om het groen te behouden. De ruimte in stad is beperkt en daarom moeten we keuzes maken.

D66 wil dat de stad leefbaar, veilig en bereikbaar blijft. Daarom hebben we een nieuw mobiliteitsbeleid vastgesteld. Daarin staat de ruimte voor voetganger, fietser en openbaar vervoer centraal. Zo houden we voldoende ruimte voor groen en de bouw van nieuwe huizen. Dat betekent ook minder ruimte voor (stilstaande) auto's. Het parkeerbeleid is dus onderdeel van een breder mobiliteitsbeleid.

Is D66 tegen de auto?

Nee. De auto blijft belangrijk voor veel mensen. Daarom is bijvoorbeeld de eerste parkeervergunning maar 30 euro per jaar en is een gehandicaptenkaart zelfs gratis. Wel willen we slimmer omgaan met de schaarse ruimte en zetten dus vol in op ruimte voor voetganger, fiets en openbaar vervoer. We willen minder ruimte vanzelfsprekend aan de auto geven. Het invoeren van parkeerbeleid geeft ons de kans om te sturen.

Bij mij in de wijk is helemaal geen parkeerprobleem!

Fijn dat u dat zo ervaart. Er is op een aantal plekken in de stad duidelijk parkeeroverlast zoals in de Kruiskamp, Vermeerkwartier, Neptunusplein en delen van het Soesterkwartier. We zien dat die parkeerdruk zich steeds verplaatst. Elke keer als ergens vergunningparkeren wordt ingevoerd, ontstaat druk in de aangrenzende straten. Dat zien we bijvoorbeeld aan de rand van de wijken waar nu al vergunningparkeren is. Mensen parkeren hun auto en fietsen/lopen naar de stad. We kunnen steeds weer een straatje aanpassen, maar we kiezen ervoor om het in één keer het goed te doen.

Ik hoorde dat het is uitgesteld. Waar moet ik nou allemaal betalen?

Vanaf 1 oktober is fase 1 ingegaan: Nederberg, Kruiskamp, de Hoef, Binnenstad en in delen van Vermeerkwartier en Randenbroek.

Fase 2: Soesterkwartier en Isselt is inderdaad uitgesteld tot oktober 2026.

Verdere fasering hier te vinden: [fasering-parkeren.pdf](#)

Alles buiten dat kaartje komt in elk geval niet voor 2035.

Hoe werkt het als ik bezoek krijg?

Hiervoor heeft de bewoner een bezoekersvergunning. Die werkt met een app. Als u bezoek krijgt betaalt u 30 cent per uur voor uw bezoek met een max. van 1,20 per dag. Na vier uur is het gratis. Overigens: per zone gaan andere tijden gelden. Bijvoorbeeld zo moet je in grote delen van het Soesterkwartier alleen tussen 06.00 en 11.00 betalen.

Wat kost parkeren in Amersfoort?

Bewoners kunnen een vergunning aanvragen. De eerste auto kost 30 euro per jaar. De tweede auto, afhankelijk van in welke wijk je woont, 150 of 300 euro per jaar.

Als u bezoek krijgt betaalt u 30 cent per uur voor uw bezoek met een max. van 1,20 per dag. Na vier uur is het gratis. Ook bij winkelgebieden betaalt u de eerste 2 uur 30 cent per uur.

Ik hoorde iets over 60 euro per dag?

In sommige delen van Amersfoort geldt inderdaad wel een dagtarief van 60 euro. Dat is bewust om te voorkomen dat mensen daar lang op straat parkeren. Bewoners hadden veel last van deze langparkeerders. Daarvoor zijn in dit gebied de parkeergarages. N.a.v. gesprekken die de wethouder heeft gevoerd met o.a. huisartsen hebben we nu wel gekozen voor de mogelijkheid om ook in dit gebied te kunnen parkeren voor één uur voor 3 euro. Zo kan je bijvoorbeeld wel even naar de huisarts, maar kan je niet voor het lage tarief parkeren als je naar de bioscoop gaat. Daarna geldt dan het hoge tarief van 60 euro.

74% van de mensen was tegen bij het referendum! U neemt de inwoner niet serieus

Ik begrijp dat dit zo kan overkomen. We hebben goed geluisterd naar de grootste zorgen zoals de betaalbaarheid. Daarom hebben we gekozen voor het tarief van 30 euro per jaar voor de eerste vergunning en is het tarief voor bezoekers omlaag gegaan naar 30 cent per uur. We staan als gemeenteraad soms voor lastige keuzes. D66 vindt ruimte voor groen, voor kinderen om te spelen en het bouwen van 14.000 woningen

belangrijker dan de ruimte voor auto's. Wel zorgen we voor goede alternatieven, zoals meer openbaar vervoer.

Wat zijn nou de effecten?

In de wijken waar het is ingevoerd krijgen we veel positieve reacties. Mensen die een auto hebben kunnen die gewoon in de straat kwijt en er is ook meer ruimte voor bezoekers. Zo kregen we de reactie van een bewoner dat zij geen last meer hebben van zoekende auto's naar een parkeerplek en er meer ruimte is voor de kinderen om te spelen. Dat is precies wat we willen bereiken.

Wat zijn nou die parkeerhubs?

We willen op termijn de auto minder aanwezig in de woonstraten. Voor de eerste auto zal bij de bestaande bouw altijd ruimte zijn voor parkeren in nabijheid van de woning. Voor de tweede auto (en derde enzovoort) willen we op termijn inderdaad kijken naar plekken in de wijk. Dat zijn geen nieuwe parkeergarages, maar slimmer gebruiken van bestaande ruimte. Denk aan parkeerplekken van een school die in de avond leegstaan. Dat gebeurt nu al bij Guido de Bres in het Vermeerkwartier.

Ook aan de rand van de stad zijn we aan het zoeken naar ruimte voor hubs. O.a. voor bezoekers en mensen die werken in de stad. We hebben hierbij aandacht voor veiligheid en verbinding met de stad.

Er moet eerst maar eens geïnvesteerd worden in goed openbaar vervoer!

Helemaal met u eens dat we meer moet investeren in openbaar vervoer. De afgelopen jaren hebben wij dat lokaal zeker al gedaan. Er vertrekken nu elke dag ruim 2400 bussen vanaf het station. Dat is een flinke groei de afgelopen jaren. Ook hebben we gezorgd voor gratis openbaar vervoer voor lage inkomens en zijn we in gesprek met de NS voor abonnementen voor mensen die gaan wonen in de woningen zonder ruimte voor parkeren. Maar eens: het kan altijd beter. Echter, als je dat wil bereiken moet je daar ook ruimte voor maken en dat doen we met dit nieuwe mobiliteitsbeleid.

U zegt: we kunnen zo meer woningen bouwen. Die koppeling snap ik niet.

Auto's, zowel het parkeren als de wegen, kosten veel ruimte. Als we voor elke woning ook een extra auto erbij krijgen zijn we daar veel ruimte aan kwijt. Wij kiezen voor meer woningen en minder auto's. Bovendien moeten we bij het bouwen ook aannemelijk maken dat we het extra vervoer van die huizen kunnen afwikkelen. Een voorbeeld is de stadsring: daar rijden nu 35.000 auto's per dag over heen en we willen hier vlakbij veel bouwen. Door te kiezen voor lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit kost die afwikkeling minder ruimte en daardoor kunnen we meer huizen bouwen.

Ik ben mantelzorger/gehandicapt/heb 5 campers enz. enz.

Er is in het beleid veel ruimte voor maatwerk. Voor al deze doelgroepen zijn aparte regelingen en vergunningen zoals:

- Mantelzorgvergunning
- Verhuisvergunning
- Vergunning camper/caravan
- Vergunning motor
- Vergunning Elektrisch laden
- Vergunning particulieren/coöperatieve deelauto

Meer informatie kunt u daarover vinden op de website van de gemeente Amersfoort.

Kan je niet gewoon een ondergrondse parkeergarage bouwen?

Dat lost maar een deel van het probleem op. De verplaatsing van auto's kost ook veel ruimte. We zien ook dat de wegen al helemaal vollopen in Amersfoort en we willen dat die toegankelijk blijven voor degene die die auto echt nodig hebben. Bovendien is zo'n ondergrondse parkeergarage heel duur. Een ondergrondse plek kost al snel minimaal 30.000 euro.

Waar kan ik meer informatie vinden?

Op: [Parkeren vanaf 2025 | Gemeente Amersfoort](#)