

# Parkeerbeleidsplan gemeente gouda

*Parkeerbeleid 2005 - 2015*

# Voorwoord

**“Vormgeven aan de samenleving gebeurt in samenwerking, vooral tussen bestuur en individuele en georganiseerde burgers”. Zo leidde de inleiding van het plan van aanpak voor het opstellen van de parkeerbeleidsnota. Een plan van aanpak dat in 2002 op interactieve wijze tot stand kwam en heeft de basis gevormd voor de pilot interactieve beleidsvorming parkeernota. Dit is het eerste beleidsstuk binnen de gemeente Gouda zijn dat interactief zal worden vormgegeven.**

Twee jaar lang hebben o.a de leden van wijkteams, ondernemersvereniging, brandweer, politie en de gemeente gezamenlijk als de Maatschappelijke Overleg Groep (MOG Parkeerbeleid) op interactieve wijze een parkeerbeleidsnota opgesteld. Deze nota heeft als doel de huidige en de te verwachten parkeerproblemen in beeld te brengen en hiervoor een aantal oplossingsrichtingen en mogelijkheden te formuleren. De parkeerbeleidsnota moet een solide basis vormen voor de uitvoering van maatregelen. De gemeente heeft een onderzoek onder de inwoners gehouden om hun mening, klachten en suggesties te inventariseren. Gedurende het onderzoek zijn er regelmatig terugkoppelingen en gelegenheid tot inspraak geweest. Toen het rapport *Parkeren in Gouda: parkeerbeleidsplan van de gemeente Gouda, pilot interactieve beleidsvorming* afgerond was heeft de gemeente kort daarna een aanvullende notitie *Parkeren in Gouda 2005-2015; Blik in de toekomst* opgesteld. In deze notitie zijn drie algemene beleidsuitgangspunten voor het gehele parkeerbeleid geformuleerd. De notitie is ook ter inzage gelegd.

Dit rapport is samengesteld uit de nota *Parkeren in Gouda: parkeerbeleidsplan van de gemeente Gouda, pilot interactieve beleidsvorming* van de MOG en de notitie *Parkeren in Gouda 2005 – 2015; Blik in de toekomst*. Het bevat beleidsuitgangspunten die passen in het actuele landelijke verkeers- en vervoerbeleid, beschrijft de huidige parkeerproblematiek en formuleert maatregelen die leiden tot een verbeterde parkeersituatie. Het plan kent twee belangrijke kernpunten:

- 1) Voorzien in de parkeerbehoefte;
- 2) De gebruiker betaalt.

### ***Kostendekkende tarieven***

De tarieven worden opgetrokken naar kostendekkend niveau waardoor het voor investeerders interessant wordt te investeren in parkeervoorzieningen.

### ***Geen openbaar groen opofferen voor parkeren***

De parkeervoorzieningen zullen gestapeld zijn omdat uitbreiding van parkeerruimte niet ten koste mag gaan van het openbaar groen.



***Verhouding overheid en particulier initiatief***

Om te voorzien in de parkeerbehoefte in de binnenstad draagt de gemeente zorg voor de exploitatie van de parkeerfaciliteiten in het openbaar gebied (het straatparkeren). In het begin zullen de parkeergarages aan de randen van de binnenstad gebouwd worden.

***Parkeren op eigen terrein***

Uitgangspunt is dat zowel in bestaande als in nieuwbouwsituaties de parkeerruimte op eigen terrein wordt benut.

***Autoloos wonen***

Wanneer het bij woningen in de binnenstad onmogelijk is om een parkeerplek op eigen terrein te realiseren, zoals bij woningen boven winkels en kleine woningen in het kernwinkelgebied, dan zullen deze worden aangemerkt als woningen voor *autoloos wonen*.



**gemeente  
gouda**

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord .....</b>	<b>2</b>
<b>Inhoudsopgave .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Inleiding.....</b>	<b>6</b>
1.1 Probleemstelling .....	6
1.2 Centrale doelstelling beleid.....	6
1.3 Leeswijzer .....	7
<b>2. Beleidsuitgangspunten .....</b>	<b>8</b>
2.1 Landelijk beleid .....	8
2.2 Provinciaal beleid.....	8
2.3 Gemeentelijk beleid .....	8
<b>3. Doelstellingen.....</b>	<b>10</b>
3.1 Doelstellingen op stadsniveau .....	10
3.2 Doelstelling per gebruikersgroep en deelgebied .....	10
3.2.1 bewoners .....	10
3.2.2 bezoekers van bewoners .....	11
3.2.3 bezoekers van winkels/bedrijven/voorzieningen .....	11
3.2.4 medewerkers/ondernemers .....	11
3.2.5 bedrijventerreinen .....	11
<b>4. Knelpunten.....</b>	<b>12</b>
4.1 Onderzoek .....	12
4.2 Parkeerdruk in de toekomst.....	12
4.3 Afkoopregeling .....	12
4.4 Parkeren op eigen terrein .....	13
4.5 Vergunningen, tarieven en regime.....	13
4.6 Stedelijke voorzieningen in de woonbuurten .....	15
4.7 Woonwijken buiten de schil .....	16
4.8 De schil om de binnenstad .....	17
4.9 De binnenstad.....	18
4.10 Parkeren op bedrijventerreinen .....	18
4.11 Gehandicaptenparkeerplaatsen.....	19
4.12 Bedrijfsvoertuigen .....	21
4.13 Evenementen.....	21
4.14 Inrichting en uitrusting parkeerterreinen .....	21
4.15 Handhaving en toezicht .....	21
4.16 Parkeerproblemen op straatniveau.....	22

<b>5. Maatregelen.....</b>	<b>23</b>
5.1 Maatregelen korte termijn .....	23
5.1.1 Parkeernormering .....	23
5.1.2 Compensatieregeling .....	25
5.1.3 Parkeren op eigen terrein .....	26
5.1.4 Vergunningensysteem .....	26
5.1.5 Tarieven en regime .....	28
5.1.6 Stedelijke voorzieningen in woonbuurten .....	30
5.1.7 Woonwijken buiten de schil .....	31
5.1.8 De schil om de binnenstad .....	32
5.1.9 De binnenstad .....	33
5.1.10 Bedrijventerreinen.....	35
5.1.11 Gehandicaptenparkeren .....	36
5.1.12 Bedrijfsvoertuigen .....	36
5.1.13 Evenementen .....	37
5.1.14 Inrichting en uitrusting.....	37
5.1.15 Handhaving en toezicht .....	38
5.1.16 Parkeerproblemen op straatniveau .....	39
5.2 Maatregelen lange termijn .....	39
5.2.1 parkeren op afstand.....	39
5.2.2 reis- en parkeerinformatie .....	40
5.2.3 vervoer- en parkeermanagement .....	40
5.2.4 nieuwe parkeersystemen.....	41
5.2.5 benadering parkeervraagstukken .....	42
<b>6. Uitvoeringsprogramma .....</b>	<b>43</b>
6.1 uitvoeringsmaatregelen binnen twee jaar .....	43
6.2 uitvoeringsmaatregelen na twee jaar .....	45
6.3 uitvoeringsprogramma per jaar .....	45
<b>7. Verklarende woordenlijst.....</b>	<b>52</b>

# 1. Inleiding

**Gouda wil zich ontwikkelen als regionaal centrum op de zuidvleugel van de Deltametropool (Randstad). Dat betekent dat het aantal woningen en voorzieningen zal toenemen. Het doel van Gouda is om meer bezoekers en toeristen aan te trekken. Een goed parkeerbeleid is daarom van groot belang voor het groeiend aantal bezoekers en inwoners van Gouda.**

## 1.1 Probleemstelling

Door de sterke groei van het autogebruik is de vraag naar parkeerplaatsen de afgelopen jaren fors gestegen. In de Nota Mobiliteit geeft het Rijk de groei van automobilititeit een duidelijke plaats. *Mobiliteit mag en hoort bij de moderne samenleving. Keuzes van burgers en bedrijven worden gerespecteerd, maar de gebruiker betaalt voor wat hij kiest.*

Ontwikkelingen in Gouda hebben geleid tot een verandering van de hoeveelheid beschikbare parkeerruimte. Het aantal parkeerplaatsen is uitgebreid, maar tegelijkertijd is de vraag naar parkeergelegenheid ook toegenomen. De druk op de bestaande openbare ruimte is toegenomen. Er is meer vraag dan ruimte.

Een beleidskader om deze problematiek te verminderen en toekomstige te verwachten parkeerproblemen te voorkomen. Er zijn nauwelijks uitgangspunten geformuleerd zodat er keuzes kunnen worden gemaakt. Negatieve effecten voor de leefbaarheid en bereikbaarheid als gevolg van parkeren moeten voorkomen worden. Beschikbare beleidsuitgangspunten zijn gedateerd.

In het compacte Gouda is ruimte schaars waardoor parkeren meer problemen oplevert dan in de meeste andere steden. Omdat de beschikbare parkeerruimte niet evenredig is meegegroeid met het aantal auto's is het probleem nog groter. Nieuwe parkeervoorzieningen en aanpassingen aan bestaande parkeervoorzieningen vragen om een uiterst zorgvuldige ruimtelijke inpassing.

## 1.2 Centrale doelstelling beleid

Voor een duidelijke koersbepaling op de lange termijn zijn strategische keuzes nodig. De gemeente Gouda krijgt de laatste jaren steeds meer vragen en klachten over parkeren in de woonwijken, binnenstad, bedrijventerreinen, enzovoort. Wat er mist, is een beleidskader van waaruit de parkeervraagstukken in samenhang met elkaar en in het perspectief van leefbaarheid, bereikbaarheid en andere beleidsvelden beantwoord kunnen worden.

Het nieuwe parkeerbeleid wordt de leidraad voor de manier waarop de komende jaren parkeervraagstukken behandeld worden en vormt het kader voor de keuze van maatregelen die het leefklimaat verbeteren en de bereikbaarheid vergroten. Het voorgestelde parkeerbeleid heeft tot doel de effecten van de groei van de automobilititeit te beperken en de schaarse ruimte optimaal te gebruiken.

### **1.3 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 zijn beleidsuitgangspunten voor parkeerbeleid geformuleerd, zowel landelijke uitgangspunten als de drie gemeentelijke beleidsuitgangspunten. In hoofdstuk 3 is de centrale, algemene doelstelling uitgewerkt in een aantal concrete doelstellingen. De doelstellingen zijn geconfronteerd met diverse onderzoeksresultaten wat heeft geleid tot de knelpunten die terug te vinden zijn in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 zijn vervolgens de oplossingsrichtingen en maatregelen geformuleerd die tot een vermindering of oplossing van de knelpunten moeten leiden. In hoofdstuk 6 is het uitvoeringsprogramma met een indeling van maatregelen per jaarschijf en de mogelijke financiële gevolgen is opgenomen. In de tekst wordt verwezen naar verschillende bijlagen die achterin dit rapport zijn opgenomen.

## 2. Beleidsuitgangspunten

Het parkeerbeleid van de gemeente Gouda staat niet los van het beleid dat andere overheden. Ook zijn er in het verleden op gemeentelijk niveau besluiten genomen en afspraken gemaakt die van belang kunnen zijn voor het nieuwe parkeerbeleid. In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat het beleid van andere overheden is ten aanzien van parkeren en de vertaling daarvan naar gemeentelijke beleidsuitgangspunten.

### 2.1 Landelijk beleid

De vraag naar parkeerplaatsen is de afgelopen jaren gestegen door een sterke groei van de mobiliteit en het toenemende autobezit. Het Rijk geeft de groei van de automobility een duidelijke impuls in de *Nota Mobiliteit* (september 2004). In deze nota wordt beschreven hoe het kabinet de mobiliteitsgroei in goede banen wil leiden. De nota haakt in op de versterking van de economie en sociale ontwikkeling. Dit wordt uitgewerkt in de thema's wegverkeer, openbaar vervoer, luchtvaart, scheepvaart, verkeersveiligheid en leefomgeving.

Duidelijk wordt gesteld dat het terugdringen van de mobiliteit onmogelijk is: mobiliteit mag en hoort bij de moderne samenleving, het is een drager van de economische groei en biedt mensen de kans zich te ontplooiën en te ontspannen. Wel moet de weggebruiker zich meer bewust worden van zijn mobiliteitsgedrag. Weggebruikers moeten daarom beter in staat worden gesteld de verantwoordelijkheid te voelen en te dragen voor de gevolgen van het weggedrag.

### 2.2 Provinciaal beleid

De provincie heeft het provinciaal verkeers- en vervoerbeleid verwoord in het *Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP)*, zowel deel A als deel B van 2004. Het PVVP richt zich meer op de ontwikkeling van infrastructuur op provinciaal en regionaal niveau en de ruimtelijke inpassing daarvan. Er wordt slechts beperkt aandacht besteed aan parkeren. De relevante punten over parkeerbeleid zijn:

- Gemeenten kunnen hun eigen parkeerbeleid formuleren, de provincie kan een toegevoegde waarde op regionaal niveau hebben in de vorm van een regisserende rol.
- De provincie wil aandacht besteden aan ketenvervoer. Gratis P&R voorzieningen bij stations en bushaltes aan de rand van de stad of agglomeratie, bieden de reiziger de mogelijkheid om van de auto over te stappen op het openbaar vervoer.

### 2.3 Gemeentelijk beleid

Het algehele verkeers- en vervoerbeleid wordt vooralsnog grotendeels gebaseerd op het in 1995 vastgestelde *Stadsplan Gouda 1995* dat voor een groot aantal aspecten ten aanzien van verkeer en vervoer nog voldoet. Op het gebied van parkeren zijn in de lijn van de landelijke Nota Mobiliteit nieuwe beleidsuitgangspunten geformuleerd.



### **Centrale gemeentelijke beleidsuitgangspunten**

Voor het Goudse parkeerbeleid worden tot 2015 de volgende drie centrale beleidsuitgangspunten aangehouden:

1. Voorzien in de parkeerbehoefte nu en in de toekomst is onmisbaar voor het ruimtelijk en economisch functioneren van de stad.
2. De gemeente reguleert bestaande en stimuleert nieuw aan te leggen parkeervoorzieningen en reguleert het gebruik (tariefheffing, belanghebbendenregeling).
3. Alle kosten die aan het parkeren zijn toe te rekenen worden in rekening gebracht bij de gebruiker.

Uitgangspunt is dat de uitbreiding van parkeervoorzieningen niet leidt tot meer verhard oppervlak ten koste van openbaar groen. Grootschalige nieuwe parkeervoorzieningen zullen daarom gestapelde voorzieningen zijn. De aanleg daarvan is duurder dan de aanleg van parkeerterreinen op maaiveldniveau. Hierdoor zullen de tarieven hoger worden.

Elke functie of voorziening, zoals wonen of bedrijvigheid, kent zijn eigen parkeerbehoefte. Per functie kunnen parkeernormen ontwikkeld worden om de omvang van de parkeerbehoefte te kunnen bepalen. Omdat de huidige Goudse parkeernormen uit de bouwverordening niet meer aansluiten op de huidige en toekomstige mobiliteitsbehoefte worden deze opnieuw ontwikkeld en toegepast. De bestaande vergunningregeling zal herzien worden om het gebruik van de parkeerruimte beter te kunnen reguleren.

### **Reeds vastgestelde gemeentelijke uitgangspunten**

Uit diverse bestaande beleidsplannen en –uitwerkingen moet een aantal uitgangspunten worden meegenomen in het nieuwe parkeerbeleid. Zo is in 2000 de *Stadsvisie 2010* opgesteld. In deze nota is de ontwikkelingsrichting voor de stad opgesteld. Daarnaast bevordert *Stadsvisie* het parkeren aan de stadsranden.

In het *Bestuursakkoord gemeenteraadperiode 2002-2006* is opgenomen dat de bereikbaarheid van de stad geoptimaliseerd gaat worden. In de nabije omgeving van de binnenstad moet toereikende parkeercapaciteit worden gecreëerd en de autoluwheid van de binnenstad moet versterkt worden. Ook is aangegeven dat de Markt parkeervrij moet blijven, dat de parkeertarieven moeten worden bezien en dat de mogelijkheden voor parkeren onder de singels onderzocht moeten worden.

In de nota *Bereikbaarheid en Circulatie Binnenstad (BCB)* is een uitwerking van het *Stadsplan Gouda 1995* voor de verkeerscirculatie en bereikbaarheid verwoord. Er zijn doelstellingen en maatregelen geformuleerd ter verbetering van de bereikbaarheid en verkeerscirculatie van de binnenstad. Voor parkeren in de binnenstad is gesteld:

- Nieuwe parkeerlocaties aan de randen van de binnenstad, waar mogelijk buiten de singels.
- Tussen parkeervoorzieningen op grote afstand (bijv. Zuidelijk IJselfront) en centrum rijdt frequent openbaar vervoer (bijvoorbeeld Citybus) die doordringt binnen de singels.
- Voor belanghebbenden zijn er voldoende parkeerplaatsen binnen de singels.
- Op termijn zijn functies die hoge eisen stellen aan directe (auto)bereikbaarheid, aan laad- en losvoorzieningen en aan het aantal en de spreiding van parkeervoorzieningen uit de binnenstad verdwenen.
- Parkeercapaciteit is uitgebreid en afgestemd op de toekomst.
- Er zijn alternatieven voorhanden voor de aanleg van nieuwe parkeergarages of parkeerterreinen, zoals bijvoorbeeld het doen openstellen van particuliere (bedrijfs)terreinen.



**gemeente  
gouda**

# 3. Doelstellingen

**Parkeerbeleid moet een leidraad bieden voor de behandeling van parkeervraagstukken en de keuze voor maatregelen. Deze maatregelen moeten het leefklimaat verbeteren, de bereikbaarheid optimaliseren, de effecten van de groei van de automobilititeit beperken en de schaarse ruimte optimaal gebruiken. Om concrete maatregelen te kunnen formuleren is een uitwerking naar concrete doelstellingen nodig waarvan een aantal kan worden toegespitst op specifieke gebruikersgroepen en deelgebieden.**

## 3.1 Doelstellingen op stadsniveau

Op *stadsniveau* wordt gestreefd naar:

1. voldoende en veilige parkeervoorzieningen;
2. geen verhoging parkeer- en verkeersdruk door nieuw- en/of verbouw, parkeren op eigen terrein;
3. ruimtelijke inpassing parkeren, uitbreiding van parkeervoorzieningen leidt niet tot verhoging van het verhard oppervlak ten koste van openbaar groen;
4. goede vormgeving parkeervoorzieningen; parkeervakken dienen zo optimaal mogelijk te worden ingericht, zodat sprake is van volwaardige parkeerplaatsen; om parkeerterreinen efficiënt te gebruiken dienen deze ook sociaal veilig te zijn, het gaat hierbij om verlichting, zichtbaarheid, toezicht etc.;
5. gebruiksvriendelijke parkeersystemen;
6. onderscheid bedrijfs-, bewoners- en bezoekersparkeren;
7. parkeertarieven blijven concurrerend met omliggende kernen om de positie van de stad in de regio te behouden en te versterken.

## 3.2 Doelstelling per gebruikersgroep en deelgebied

De stad is op basis van een aantal specifieke kenmerken te verdelen in deelgebieden te weten; woonwijken buiten de schil, de schil om de binnenstad en de binnenstad.

Bedrijventerreinen hebben zo hun eigen karakteristiek en zijn in Gouda zowel in de schil als in de woonwijken buiten de schil gelegen. In bijlage 1 is een kaartje opgenomen waarop de verschillende deelgebieden zijn aangegeven.

Elk deelgebied kent verschillende gebruikersgroepen, zoals bewoners en bezoekers. Per gebruikersgroep zijn doelstellingen geformuleerd waarbij onderscheid is aangegeven per deelgebied.

### 3.2.1 bewoners

Doelstellingen voor parkeren van voertuigen van bewoners:

8. voor bewoners dient er voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn te weten één veilige parkeerplek per huishouden in de omgeving van de woning, bij voorkeur op eigen terrein; een tweede plek is op acceptabele loopafstand op/in veilige, bereikbare en kostendekkend geëxploiteerde parkeerplaatsen/parkeergarages;
9. voor bewonersparkeren geldt een maximale parkeerdruk (bezetting van de parkeerplaatsen) op buurtniveau tijdens de drukste momenten van 80% in de buitenwijken; in de binnenstad en de schil worden percentages van respectievelijk

90% en 85% voorgesteld; uitzonderingssituaties zijn de bijzondere evenementen (koopavond, kerk, sport, kaarsjesavond etc.);

10. parkeerruimte op eigen terrein wordt als zodanig ingericht en gebruikt;
11. beperk de ergernis van geparkeerde (dichte) bedrijfsbusjes die het zicht ontnemen bij woningen.

### 3.2.2 bezoekers van bewoners

Doelstellingen voor bezoekers van bewoners:

12. bezoekers van bewoners in alle deelgebieden kunnen op grotere afstand van de woning parkeren dan de bewoners zelf;
13. bezoekers van bewoners in de binnenstad maken net als andere bezoekers van de binnenstad gebruik van betaald parkeerplaatsen in en aan de rand van de Binnenstad;
14. er komt een gebruikersvriendelijk systeem beschikbaar voor bezoekers van bewoners in het belanghebbendengebied, met uitzondering van de binnenstad.

### 3.2.3 bezoekers van winkels/bedrijven/voorzieningen

Winkelend publiek is onder te verdelen in **funshoppers** en **runshoppers**. Funshoppers zijn mensen die een dagje gaan winkelen, rustig de etalages bekijken en nog ergens een kopje koffie drinken. Dit zijn de bezoekers die de tijd nemen voor het winkelen.

Runshoppers zijn mensen die heel gericht een klein aantal boodschappen doen. Deze laatste soort bezoeker heeft weinig tijd en gaat zo snel mogelijk weer weg.

Bij bezoekers van winkels, bedrijven en voorzieningen is onderscheid gemaakt tussen bezoekers van winkels en overige stedelijke voorzieningen:

15. **funshoppers** gaan parkeren op grote parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad;
16. voor **runshoppers** bestaan er voldoende parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand tot de winkels waar kortparkeren van kracht is (maximale parkeerduur instellen);
17. een maximale parkeerdruk van 90% op piekmomenten (zaterdag en koopavond) voor wijkwinkelcentra.



### 3.2.4 medewerkers/ondernemers

Doelstelling voor parkeren van ondernemers en medewerkers met vergunningen:

18. parkeermogelijkheden in de binnenstad dienen zo efficiënt mogelijk te worden gebruikt door de parkeermogelijkheden in het belanghebbendengebied te differentiëren voor specifieke doelgroepen, het aantal bedrijfsvergunningen wordt tot een minimum beperkt.

### 3.2.5 bedrijventerreinen

Voor bedrijventerreinen geldt het volgende:

19. parkeerruimte op eigen terrein wordt als zodanig ingericht en gebruikt;
20. om bedrijventerreinen bereikbaar te houden dient voldoende parkeergelegenheid voorhanden te zijn; de maximale parkeerdruk op buurtniveau komt niet uit boven de 90%.

## 4. Knelpunten

Onderzoeken zijn nodig om te achterhalen wat de aard en omvang van de parkeerproblematiek is, zowel objectief als subjectief. Door onderzoeksresultaten met doelstellingen te confronteren worden knelpunten duidelijk.

### 4.1 Onderzoek

Een objectief parkeeronderzoek is nodig om te kunnen bepalen hoe hoog de parkeerdruk is en waar auto's daadwerkelijk geparkeerd staan op de verschillende tijdstippen. Dit onderzoek brengt de feitelijke parkeersituatie in beeld met behulp van visuele waarneming. Dit onderzoek is in 2002 uitgevoerd, een overzicht van de uitkomsten is terug te vinden in bijlage 2.

Een subjectief parkeeronderzoek is uitgevoerd om een beeld te krijgen van de klachten die verschillende belangengroepen (bewoners, ondernemers etc.) hebben ten aanzien van parkeren. Met behulp van een enquête of inventarisatiebijeenkomst zijn klachten, suggesties en opmerkingen verzameld. Dit onderzoek is in 2002 uitgevoerd, een overzicht is bijgevoegd in bijlage 2.

De uitkomsten van beide onderzoeken zijn gebundeld en geconfronteerd met de doelstellingen. Dat heeft een aantal knelpunten opgeleverd.

### 4.2 Parkeerdruk in de toekomst

**Doelstelling:** geen verhoging parkeer- en verkeersdruk door nieuw- en/of verbouw, parkeren op eigen terrein

**Doelstelling:** voldoende en veilige parkeervoorzieningen

Het autobezit in Nederland is de afgelopen jaren stelselmatig gegroeid. Uit landelijke cijfers blijkt dat Gouda tot de top 5 van Nederland hoort wat betreft autobezit. De verwachting is dat de groei van het autobezit voorlopig nog doorzet. Met name het aantal huishoudens met tweede (en derde) auto zal toenemen. De Nota Mobiliteit gaat uit van een groei van de automobilititeit van 20 - 30 % in 2015 - 2020.

Het aanbod van parkeervoorzieningen is niet evenredig meegegroeid met de groei van de automobilititeit. Voorgenomen parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad zijn nog niet gerealiseerd. Als deze niet meegroeien met de automobilititeit wordt het tekort aan parkeerruimte groter.

Ervaringen tonen aan dat bouwinitiatieven veelal tot een verhoging van de parkeerdruk leiden. Dat geldt voornamelijk in de binnenstad. Oorzaken hiervoor zijn onder andere de parkeernormen, die niet meer in verhouding staan tot het autobezit. Toepassen van de verouderde normen leidt tot een groter tekort aan parkeerruimte.

### 4.3 Afkoopregeling

**Doelstelling:** geen verhoging parkeer- en verkeersdruk door nieuw- en/of verbouw, parkeren op eigen terrein



**gemeente  
gouda**

Voor parkeren bij bouwinitiatieven is een afkoopregeling van kracht. Dit houdt in dat de aanvrager van een bouwvergunning, indien hij minder parkeerruimte aanlegt dan is vereist, hij een geldbedrag moet betalen aan de gemeente. Dit geld komt terecht in het parkeerfonds van de gemeente. Met dit geld kan de gemeente de noodzakelijke parkeerruimte realiseren of op andere wijze parkeermaatregelen treffen. Het afkoopbedrag is gebaseerd op de aanleg van een parkeerplaats op straat (maaielveldniveau), te weten € 4.043,00 (prijspeil 2003).

De huidige afkoopregeling voldoet niet:

- De hoogte van het afkoopbedrag is in relatie tot de mogelijkheden van het daadwerkelijk realiseren van een maaiveldparkeerplaats te laag, uitbreiding is alleen mogelijk in gebouwde voorziening (gestapeld of ondergronds).
- Toepassing van de afkoopregeling leidt tot verhoging van de parkeerdruk in met name de binnenstad.

Door deze nadelen is de regeling de laatste jaren niet meer toegepast.

#### 4.4 Parkeren op eigen terrein

**Doelstelling:** voor bewoners dient er voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn te weten één veilige parkeerplek per huishouden in de omgeving van de woning, bij voorkeur op eigen terrein; een tweede plek is op acceptabele loopafstand op/in veilige, bereikbare en kostendekkend geëxploiteerde parkeerplaatsen/parkeergarages;  
**Doelstelling:** parkeerruimte op eigen terrein wordt als zodanig ingericht en gebruikt.

In heel Gouda zijn er mogelijkheden om op eigen terrein te parkeren. Uitgangspunt is dat de parkeerruimte op eigen terrein moet worden aangebracht. In het verleden is deze ruimte soms afgekocht via de afkoopregeling (zie 4.6).

In een aantal buurten zijn de afspraken over het parkeren op eigen terrein opgenomen in koopcontracten (Goverwelle, Achterwillens). In een aantal gevallen hebben particulieren bij de gemeente een verzoek ingediend om de parkeerplaatsen op eigen terrein te mogen gebruiken als tuin, bijvoorbeeld omdat men geen auto heeft. Garages bij woningen worden gebruikt als opslagruimte of werden omgebouwd tot praktijkruimte.

Tot voor kort werd het opheffen van parkeerruimte op eigen terrein toegestaan. Ook zijn er bewoners die de parkeerruimte op eigen terrein wel in stand hebben gehouden, maar deze niet gebruiken. Het niet aanleggen, het opheffen en het niet gebruiken van parkeerruimte op eigen terrein leidt in delen van de wijk tot een hoge parkeerdruk.

#### 4.5 Vergunningen, tarieven en regime

Gouda kent een systeem van belanghebbendenparkeren in bepaalde delen van de stad. Zowel bewoners als bedrijven met een adres in deze delen van de stad kunnen een vergunning kopen. Bezoekers van deze gebieden moeten betalen. Voor lang parkeren aan de rand van de binnenstad betaalt men achteraf. Voor kort parkeren betaalt de bezoeker de parkeertijd vooruit. Bezoekers van bewoners in de schil kunnen met een bezoekerskaart parkeren in de schil (op vergunninghoudersplaatsen). In de schil is ook een aantal betaalde plaatsen (met een meter) gesitueerd.

#### Vergunningen

**Doelstelling:** voldoende en veilige parkeervoorzieningen

**Doelstelling:** voor bewoners dient er voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn; dit betekent één veilige parkeerplek per huishouden in de omgeving van de woning, bij voorkeur op eigen terrein; een tweede plek is op acceptabele loopafstand op/in veilige, bereikbare en kostendekkend geëxploiteerde parkeerplaatsen/parkeergarages;



**gemeente  
gouda**

**Doelstelling:** parkeermogelijkheden in de binnenstad dienen zo efficiënt mogelijk te worden gebruikt door de parkeermogelijkheden in het belanghebbendengebied te differentiëren voor specifieke doelgroepen, het aantal bedrijfsvergunningen wordt tot een minimum beperkt

De parkeerdruk wordt bepaald door de verhouding tussen uitgegeven vergunningen en beschikbare parkeerplaatsen. In tabel 3.1 is deze verhouding op een aantal momenten van de dag weergegeven. Na 21.00 uur is er overal vrij parkeren en dan is er geen onderscheid meer tussen belanghebbendenparkeerplaatsen en betaalde parkeerplaatsen. Bewoners kunnen dan van alle parkeergelegenheid gebruik maken.



Voor de bepaling van de parkeerdruk is onderscheid gemaakt tussen drie verschillende sectoren in het belanghebbendengebied. Deze sectoren zijn aangegeven op de kaart in bijlage 2.

Bij gebruik door zowel bewoners- en bedrijvenvergunninghouders, is de gebruikelijke norm tussen de verhouding van de uitgegeven vergunningen en beschikbare parkeerplaatsen 150%. Dit houdt in dat van de 3 uitgegeven vergunningen, 2 beschikbare parkeerplaatsen zijn. In dit percentage is rekening gehouden met het feit dat zowel bewoners als medewerkers van bedrijven over parkeerruimte kunnen gebruiken. In sector 1 (tabel) is sprake van een scheefgegroeide verhouding; er zijn teveel vergunningen afgegeven ten opzichte van het aantal beschikbare plaatsen

**tabel 3.1: verhouding uitgegeven vergunningen/beschikbare parkeerplaatsen binnen verschillende sectoren van het belanghebbendenparkeren**

<b>sector 1</b>		
aantal uitgegeven vergunningen	Bewoners	1496
	Bedrijven	circa 500
aantal beschikbare parkeerplaatsen	Dag	972
	Nacht	1131
	Inclusief parkeerterrein	1371
verhouding vergunningen/parkeerplaatsen	Dag	205%
	Nacht	176%
	Inclusief. Parkeerterrein	146%
<b>sector 2</b>		
aantal uitgegeven vergunningen	Bewoners	1619
	Bedrijven	circa 50
aantal beschikbare parkeerplaatsen	Dag	1386
	Nacht	1529
	Inclusief parkeerterrein	2010
verhouding vergunningen/parkeerplaatsen	Dag	120%
	Nacht	109%
	Inclusief. Parkeerterrein	83%
<b>sector 3</b>		
aantal uitgegeven vergunningen	Bewoners	462
	Bedrijven	circa 50
aantal beschikbare parkeerplaatsen	Dag	575
	Nacht	630
	Inclusief parkeerterrein	756
verhouding vergunningen/parkeerplaatsen	Dag	89%
	Nacht	81%
	Inclusief. Parkeerterrein	67%

## Tarieven

**Doelstelling:** voldoende en veilige parkeervoorzieningen

**Doelstelling:** voor bewoners dient er voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn te weten één veilige parkeerplek per huishouden in de omgeving van de woning, bij voorkeur op eigen terrein; een tweede plek is op acceptabele loopafstand op/in veilige, bereikbare en kostendekkend geëxploiteerde parkeerplaatsen/parkeergarages;

**Doelstelling:** ruimtelijke inpassing parkeren, uitbreiding van parkeervoorzieningen leidt niet tot verhoging van het verhard oppervlak ten koste van openbaar groen

**Doelstelling:** parkeertarieven blijven concurrerend met omliggende kernen om de positie van de stad in de regio te behouden en te versterken

De afgelopen jaren zijn de parkeertarieven in Gouda op gezette tijden verhoogd op basis van de inflatie. De inflatie bedroeg de afgelopen jaren rond de 2%. Landelijk zijn de gemiddelde parkeertarieven met ongeveer 3% gestegen. In bijlage 3 zijn tarieven weergegeven van een aantal andere gemeenten.

De Goudse parkeeropbrengsten zijn niet in verhouding met de parkeerkosten. Niet alle parkeerkosten worden toegerekend aan parkeren.

In een compacte stad als Gouda is weinig openbare ruimte en weinig openbaar groen. Het groen mag niet verloren gaan als gevolg van de uitbreiding van parkeergelegenheid. Uitbreiding van parkeerruimte moet gezocht worden in een gestapelde voorziening om zoveel mogelijk groen te behouden. De aanleg is duurder dan op maaiveld niveau en de tarieven zijn niet kostendekkend.

## Regime

**Doelstelling:** voldoende en veilige parkeervoorzieningen

**Doelstelling:** voor bewoners dient er voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn te weten één veilige parkeerplek per huishouden in de omgeving van de woning, bij voorkeur op eigen terrein; een tweede plek is op acceptabele loopafstand op/in veilige, bereikbare en kostendekkend geëxploiteerde parkeerplaatsen/parkeergarages

**Doelstelling:** voor **runshoppers** bestaan er voldoende parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand tot de winkels/bedrijven/voorzieningen waar kortparkeren van kracht is (maximale parkeerduur instellen)

## Punten in het huidige betaald parkeren die als probleem worden ervaren:

- In de schil is de eindtijd voor betaald parkeren in de avonduren tot 21.00 uur te laat. Voor bezoekers die 's avonds komen is dat onhandig vanwege de bezoekerskaart.
- Voor horecabezoekers is de maximale parkeerduur bij parkeermeters te kort. Bezoekers van horecagelegenheden worden genoodzaakt de maaltijd te onderbreken voor het bijvullen van de parkeermeter wanneer zij op een betaalde plek staan voor kort parkeren.
- De kosten voor belanghebbendenparkeren zijn te hoog, zonder dat daar een garantie voor een parkeerplaats tegenover staat.
- Het belanghebbendenparkeren zou de hele dag geldig moeten zijn, dus belanghebbendenparkeerplaatsen zijn alleen nog maar beschikbaar voor mensen met een vergunning.

## 4.6 Stedelijke voorzieningen in de woonbuurten

**Doelstelling:** voor bewoners dient er voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn; dit betekent één veilige parkeerplek per huishouden in de omgeving van de woning, bij voorkeur op eigen terrein; voor woonbuurten geldt een maximale bezetting van 80%

**Doelstelling:** voor wijkwinkelcentra geldt op piekmomenten (zaterdag en koopavond) een maximale parkeerdruk van 90%.

In een aantal buurten is bij scholen, winkels, kerken, ziekenhuis en dergelijke, sprake van een hoge parkeerdruk.



Dat is soms op een paar uren van de dag of een aantal momenten/dagen in de week. Hieronder volgt een aantal voorbeelden:

- Scholen: tijdens het halen en brengen van kinderen, dus ongeveer vier keer per dag.
- Winkels: vooral tijdens de drukke uren, zoals op koopavond, zaterdag en tijdens de markt(en).
- Kerken: op zondag tijdens de kerkdiensten.
- Ziekenhuis: tijdens de bezoeken (dagelijks).
- Sportverenigingen: tijdens het weekend.
- Goverwelle: omgeving NS-station Goverwelle.

Hierbij is gekeken naar de stedelijke voorzieningen in alle wijken met uitzondering van de binnenstad. De binnenstad met zijn vele verschillende functies is apart bekeken.

#### 4.7 Woonwijken buiten de schil

**Doelstelling:** voor bewoners dient er voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn dit betekent één veilige parkeerplek per huishouden in de omgeving van de woning, bij voorkeur op eigen terrein; voor woonbuurten geldt een maximale bezetting van 80%

In een aantal woonbuurten/woonwijken ligt de parkeerdruk hoger dan de gestelde norm van 80%. In bijlage 2, tabel 1 is de gemiddelde parkeerdruk per wijk/buurt gepresenteerd. Uit de gegevens komt naar voren dat de volgende wijken en /of buurten op een aantal momenten in de week een parkeerdruk boven de 80% hebben. In de tabel staat het aantal parkeerplaatsen dat een wijk tekort komt.

*Tijdens de nachtelijke uren:*

- Plaswijck: Hoevenbuurt, Lustenbuurt, Wervenbuurt, Steinenbuurt en Waterbuurt;
- Noord: Ouwe Gouwe zuid;
- Achterwillens: noordwest en zuid;
- Korte Akkeren: Vogelbuurt en Weidebloemkwartier;
- Kadenbuurt (exclusief belanghebbendengebied);
- Kort Haarlem (exclusief belanghebbendengebied);
- Goverwelle: Componistenbuurt, Molenbuurt-zuid en Vrijheidsbuurt

*Tijdens de avonduren:*

- Plaswijck: Wervenbuurt;
- Achterwillens: noordwest en zuid;
- Korte Akkeren: Korte Akkeren noordoost en Weidebloemkwartier.
- Goverwelle: Componistenbuurt, Molenbuurt-zuid en Vrijheidsbuurt.

*Overdag:*

- Bloemendaal: Goudse Poort (noordwest en noordoost);
- Noord: Ziekenhuis St. Jozef;
- Achterwillens: noordoost;
- Goverwelle: stationsomgeving

*De volgende buurten direct grenzend aan de schil kennen een parkeerdruk tussen de 80–85 %.*

*Nachtelijke uren:*

- Noord: Ouwe Gouwe zuid.
- Kadenbuurt: oost.
- Kort Haarlem: oost

*Koopavond:*

- Korte Akkeren: noordoost

Overdag bedraagt de parkeerdruk in Nieuwe Park west 80%.



Bij het zoeken naar oplossingen wordt er onderscheid gemaakt tussen de:

- Nachtelijke uren, dan is er sprake van parkeerdruk door de bewoners.
- Overdag/avond, dan is er mogelijk sprake van parkeerdruk als gevolg van werknemers van bedrijven en van bezoekers (van het centrum).

#### 4.8 De schil om de binnenstad

**Doelstelling:** voor bewoners dient er voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn; dit betekent één veilige parkeerplek per huishouden in de omgeving van de woning, bij voorkeur op eigen terrein; voor woonbuurten in de schil geldt een maximale bezetting van 85%.

**Doelstelling:** in de wijken in belanghebbendengebied met uitzondering van de binnenstad is een gebruikersvriendelijk systeem beschikbaar voor bezoekers van bewoners.

Een aantal buurten in de schil ondervinden problemen van bezoekers (van de binnenstad) die parkeren in deze wijken van het centrum. Deze bezoekers hoeven op deze manier niet te betalen voor parkeren. Dit wordt ook wel uitwijkgedrag genoemd.

In bijlage 2, tabel 2 is de parkeerdruk in de wijken in o.a. de schil aangegeven. Uit deze gegevens blijkt dat overdag geen enkele buurt in de schil met belanghebbendenparkeren een parkeerdruk boven de 85% heeft.

In de schil waar geen belanghebbendenparkeren geldt ondervindt men mogelijk overlast door uitwijkgedrag vanuit het belanghebbendengebied. Alleen in Korte Akkeren noordoost is er tijdens de avonduren een parkeerdruk van boven de 85%. Bij het zoeken naar oplossingen wordt er onderscheid gemaakt tussen:

- Nachtelijke uren, dan is er sprake van parkeerdruk door de bewoners.
- Overdag/avond, dan is er mogelijk sprake van parkeerdruk als gevolg van werknemers van bedrijven en van bezoekers (van het centrum).

Een ander knelpunt is de regeling voor het bezoek. In gebieden voor belanghebbendenparkeren bestaat het systeem van de bezoekerskaart. Bezoek dat gebruik maakt van de bezoekerskaart hoeft *geen geld* in de parkeermeter te werpen. De huidige regeling vindt men niet gebruiksvriendelijk en omslachtig.

## 4.9 De binnenstad

**Doelstelling:** voor bewoners dient er voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn; dit betekent één veilige parkeerplek per huishouden in de omgeving van de woning, bij voorkeur op eigen terrein; voor de binnenstad geldt een maximale bezetting van 90%

**Doelstelling:** funshoppers gaan parkeren op grote parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad

**Doelstelling:** voor runshoppers bestaan er voldoende parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand tot de winkels waar kortparkeren van kracht is (maximale parkeerduur instellen)

**Doelstelling:** parkeermogelijkheden in de binnenstad dienen zo efficiënt mogelijk te worden gebruikt door de parkeermogelijkheden in het belanghebbendengebied te differentiëren voor specifieke doelgroepen, het aantal bedrijfsvergunningen wordt tot een minimum beperkt

Voor bezoekers van de binnenstad wordt onderscheid gemaakt tussen **fun-** en **runshoppers**. Kenmerkend voor **funshoppers** is dat zij langer in het winkelgebied aanwezig zijn en de auto dus voor langere tijd op een parkeerplaats laten staan, de **runshopper** parkeert kort voor een snelle boodschap of een kort bezoek. Beide groepen maken gebruik van betaalde parkeerplaatsen.

De druk op parkeerplaatsen in de binnenstad is weergegeven in bijlage 2, tabel 2. Op een aantal momenten van de dag/week is sprake van een hoge parkeerdruk. Voor de binnenstad is onderscheid gemaakt tussen belanghebbendenparkeerplaatsen en betaalde parkeerplaatsen.

### **Parkeerdruk op belanghebbendenparkeerplaatsen**

In binnenstad west en noordoost is er op alle getelde momenten een bezetting van boven de 90%. Op donderdagavond (koopavond) is er in binnenstad zuidoost een hoge parkeerdruk. Af en toe wil het voorkomen dat in binnenstad centraal en de Raambuurt de parkeerdruk boven de 90% uitkomt. Belanghebbendenparkeerplaatsen worden gebruikt door houders van een parkeervergunning en bezoekers die een dagkaart kopen.

### **Parkeerdruk op betaalde parkeerplaatsen**

Voor de betaalde parkeerplaatsen waar vooruit betaald moet worden komt de parkeerdruk zelden boven de 90% uit (zie bijlage 2 tabel 2). Het gaat hierbij om beperkte absolute aantallen parkeerplaatsen. De vraag naar betaalde parkeerplaatsen is niet in evenwicht met het aanbod ervan. Sommige plekken zijn dus vaak leeg. De gemiddelde parkeerdruk op de parkeerterreinen en de parkeergarage komt niet boven de 90% uit. Voor knelpunten bij vergunningenparkeren in de binnenstad wordt verwezen naar paragraaf 4.5.

## 4.10 Parkeren op bedrijventerreinen

**Doelstelling:** om bedrijventerreinen bereikbaar te houden dient voldoende parkeergelegenheid voorhanden te zijn. De maximale parkeerdruk komt niet uit boven de 90%.

**Doelstelling:** parkeerruimte op eigen terrein wordt als zodanig ingericht en gebruikt

Op het bedrijventerrein de Goudse Poort is de parkeerdruk in een aantal delen (noordwest en noordoost) hoger dan 80%. Dit is alleen overdag. Ook wordt her en der in berm en geparkeerd, wat het bedrijventerrein een lelijk aanzien geeft.



#### 4.11 Gehandicaptenparkeerplaatsen

**Doelstelling:** voldoende en veilige parkeervoorzieningen

**Doelstelling:** goede vormgeving parkeervoorzieningen; parkeervakken dienen zo optimaal mogelijk te worden ingericht, zodat sprake is van volwaardige parkeerplaatsen; om parkeerterreinen efficiënt te gebruiken dienen deze ook sociaal veilig te zijn, het gaat hierbij om verlichting, zichtbaarheid, toezicht etc.;

**Doelstelling:** gebruiksvriendelijke parkeersystemen

Om gebruik te mogen maken van een gehandicaptenparkeerplaats (gpp) moet een bestuurder in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart. Deze kan door een medische (kostenloze) keuring door de GGD verkregen worden als de aanvrager aan een aantal criteria voldoet. De maximale afstand die de bestuurder zelfstandig lopend kan overbruggen is een van de criteria. De aanschaf is € 18,40 en 5 jaar geldig. Daarna volgt een nieuwe keuring.

Er bestaan twee soorten gehandicaptenparkeerplaatsen (gpp's):

- persoonlijk;
- algemeen.

De *persoonlijke* gehandicaptenparkeerplaatsen liggen bij het huis van de aanvrager. Deze parkeerplaatsen zijn geregistreerd op naam en kenteken. Alleen de auto met het corresponderende kenteken mag daar worden geparkeerd. De gemeente legt in overleg met de aanvrager deze plekken aan, de aanlegkosten zijn voor rekening van de aanvrager.

De algemene parkeerplaatsen zijn voor alle houders van een invalidenparkeerkaart toegankelijk. Deze parkeerplaatsen zijn voorzien van het bord E06.



bord E06

persoonlijke gehandicaptenparkeerplaats



**gemeente  
gouda**

Het Regionaal Patiënten en Consumenten Platform (RPCP) heeft onderzoek gedaan naar de ervaringen van gehandicapte automobilisten met de gehandicaptenparkeerplaatsen (gpp's) in Gouda. Hieruit kwam een aantal knelpunten naar voren:

### **Betaald parkeren**

In de huidige regeling betalen gehandicapten bij parkeermeters hetzelfde tarief als in/op de (achteraf) betaalde parkeergarage/-terreinen. Op de gpp's geldt geen maximale parkeerduur. Voor een 'gewone' betaalde parkeerplaats moeten gehandicapten gewoon betalen. Gehandicapten kunnen in bepaalde gevallen in aanmerking komen voor een tegemoetkoming in de parkeerkosten op grond van de Wet Voorzieningen Gehandicapten WVG (€ 51,-), of voor tegemoetkoming in andere vervoerkosten. Voor gpp's geldt dus ook dat de gebruiker betaalt, voor gehandicapten gelden dezelfde regels als voor niet-gehandicapten.

Argumenten om het parkeren op gpp's gratis te maken voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart:

- Parkeermeters zijn soms moeilijk bereikbaar en bruikbaar waardoor gehandicapten parkeermeters niet eenvoudig kunnen bijvullen. Ze hebben naast de auto geen alternatief vervoer voorhanden hebben en hebben meer parkeertijd nodig.
- Hoge leges voor een parkeervergunning. Volgens het RPCP geven mensen met een handicap hun parkeervergoeding graag op in ruil voor het gemak van gratis parkeren. Gehandicapten ervaren veel problemen bij het parkeren in belanghebbenden gebieden. De vraag is ook of de opbrengsten van de parkeermeters bij gpp's opwegen tegen de kosten van de verstrekte parkeervergoedingen én de kosten van administratieve afhandeling die hiermee gepaard gaan.

### **Aantal en inrichting**

Over het aantal te realiseren gehandicaptenparkeerplaatsen is één en ander vastgelegd in de landelijke normen: *Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte* van het CROW (oktober 2002). Daarnaast is ook het *Handboek voor Toegankelijkheid* een belangrijk naslagwerk (opvolger van Geboden Toegang). Dit is een uitgave van de landelijke gehandicaptenorganisaties. In de publicaties wordt de norm gesteld op ten minste 2% van het totale aanbod openbare parkeerplaatsen.

In Gouda wordt dit percentage niet in elke wijk gehaald. Binnen het belanghebbendengebied is circa 3% van de openbare parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats ingericht. Van deze parkeerplaatsen is een deel onbruikbaar omdat de parkeerplaatsen niet voldoen aan de afmetingseisen of omdat ze te ver van het winkelgebied af liggen. Bovendien is het gebruik van deze parkeerplaatsen onvoldoende bekend. In andere (woon)wijken varieert het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen erg sterk. Dit varieert van 0,1 % tot bijna 2 %. Dit is sterk afhankelijk van de stedelijke voorzieningen in de wijk (zoals een ziekenhuis).

Uit het onderzoek van het RPCP blijkt dat gebruikers het aantal gpp's niet voldoende vinden en de situering is soms ongeschikt. Dat geldt vooral in de binnenstad. De gpp's in de nabijheid van voetgangersgebieden en winkelcentra zijn vaak bezet.

De gpp's voldoen vaak niet aan de vereiste maatvoering (*Handboek voor Toegankelijkheid* en *CROW*) waardoor ze onbruikbaar zijn voor gehandicapten.

De gpp's worden oneigenlijk gebruikt door foutparkeerders, laden/lossen, plaatsing van containers, gestalde fietsen en dergelijke. Er bestaat veel onvrede over het gebrek aan optreden door politie en gemeente ten aanzien van het oneigenlijk gebruik van gpp's.

Parkeermeters en -automaten voldoen niet aan de eisen van het *Handboek voor Toegankelijkheid* en *CROW*, waardoor ze vaak onbruikbaar zijn voor gehandicapten.

Gpp's zijn moeilijk te vinden en niet altijd duidelijk zichtbaar door het ontbreken van bewegwijzering en markering.



**gemeente  
gouda**

## 4.12 Bedrijfsvoertuigen

**Doelstelling:** géén ergernis van geparkeerde (dichte) bedrijfsbusjes die het zicht ontnemen bij woningen.

In een aantal wijken stoot men zich aan de geparkeerde bestel- en bedrijfsvoertuigen. Deze belemmeren het uitzicht en zorgen voor een hoge parkeerdruk. Het betreft hier bedrijfsvoertuigen die qua omvang en afmeting in dezelfde categorie vallen als personenauto's. Zoals bestelbusjes en kleine vrachtwagens. Voor voertuigen met een afmeting langer dan 6 meter en hoger dan 2,4 meter is het parkeren geregeld in de Algemeen Plaatselijke Verordening.

## 4.13 Evenementen

In de doelstellingen is aangegeven dat er voldoende en veilige parkeervoorzieningen zijn en dat de parkeerdruk niet boven een bepaald percentage mag uitkomen. Sommige evenementen leiden tot een hoge parkeerdruk.

## 4.14 Inrichting en uitrusting parkeerterreinen

**Doelstelling:** voldoende en veilige parkeervoorzieningen

**Doelstelling:** goede vormgeving parkeervoorzieningen; parkeervakken dienen zo optimaal mogelijk te worden ingericht, zodat sprake is van volwaardige parkeerplaatsen; om parkeerterreinen efficiënt te gebruiken dienen deze ook sociaal veilig te zijn, het gaat hierbij om verlichting, zichtbaarheid, toezicht etc.;

De inrichting van parkeervakken laat volgens menigeen te wensen over. Geen markering of te kleine parkeervakken leiden tot een inefficiënt gebruik van parkeerplaatsen. Verder komt uit het subjectieve onderzoek naar voren dat de sociale veiligheid op een aantal parkeerterreinen te wensen over laat. Vooral tijdens de avond- en nachtelijke uren voelen bezoekers van terreinen als Vossenburchkade, Potterspoort, Klein Amerika en Groenheuvel zich regelmatig niet veilig.

## 4.15 Handhaving en toezicht

**Doelstelling:** voldoende en veilige parkeervoorzieningen

**Doelstelling:** goede vormgeving parkeervoorzieningen; parkeervakken dienen zo optimaal mogelijk te worden ingericht, zodat sprake is van volwaardige parkeerplaatsen; om parkeerterreinen efficiënt te gebruiken dienen deze ook sociaal veilig te zijn, het gaat hierbij om verlichting, zichtbaarheid, toezicht etc.

Handhaving heeft betrekking op alle werkzaamheden die samenhangen met het bestrijden van foutparkeren en het niet betalen van de verschuldigde parkeergelden. Vanaf de controle tot en met de administratieve afhandeling.

Toezicht kan ook een preventieve werking hebben en tevens de sociale veiligheid vergroten.

Parkeerhandhaving is grofweg in twee onderdelen te splitsen:

- foutparkeren;
- niet betalen.

Bij foutparkeren (ook het foutparkeren op gehandicaptenparkeerplaatsen) gebeurt de handhaving op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder).

Bij de controle van het al dan niet betaald (gefiscaliseerd) parkeren is handhaving een gemeentelijke zaak en wordt een naheffingsaanslag opgelegd. De overtreding wordt in wezen gezien als het niet betalen van een gemeentelijke belasting, in dit geval parkeerbelasting.

Als een Mulder-bon wordt uitgeschreven wordt deze door de politie verwerkt. Via het Centraal Justitieel Incasso Bureau wordt een acceptgiro naar de eigenaar van de auto gestuurd. Dit betekent dat de opbrengsten voor het Rijk zijn. Dit in tegenstelling tot een naheffingsaanslag. Hiervan komen de opbrengsten bij de gemeente terecht. Het grote voordeel van deze constructie is dat de opbrengsten ten goede komen aan de parkeereexploitatie.

Bewoners vinden dat er te weinig wordt opgetreden tegen foutparkeerders.

In alle wijken van Gouda ervaren de bewoners in meer of mindere mate parkeeroverlast als gevolg van foutparkeren. De foutparkeerders zijn vooral te vinden bij stedelijke voorzieningen (zie paragraaf 6.2), maar ook in woonwijken met een hoge parkeerdruk. De mening van de bewoners wordt onderbouwd door de tellingen die zijn verkregen van de woonwijken met een hoge parkeerdruk.

#### **bestuurlijke boetes**

Op dit moment zijn gemeenten bij de handhaving van overtredingen van de gemeentelijke regelgeving voor een groot deel afhankelijk van politie en het Openbaar Ministerie (OM). Deze hebben een beperkte capaciteit beschikbaar en de handhaving op bijvoorbeeld kleine verkeersovertredingen heeft minder prioriteiten bij het OM. Momenteel is er een landelijke discussie gaande over de bestuurlijke boetes. Gemeenten kunnen een dergelijke boete innen ten behoeve van de aanpak van kleine overtredingen. Op deze wijze kunnen gemeenten in staat worden gesteld om adequaat op te treden en daarmee veiligheid binnen de gemeente te vergroten. Het gaat hier o.a. om verkeershandhaving. In principe gaat de bestuurlijke boete uit van hetzelfde principe als bij het innen van parkeerboetes. De financiën stromen terug in de gemeentekas, de gemeente kan eigen prioriteiten ten aanzien van handhaving vastleggen. Gemeenten kunnen extra inspanningen op gebied van handhaving bekostigen.

Op dit moment is er nog geen zekerheid over bestuurlijke boetes. Er ligt alleen een strategisch kabinetsakkoord *Naar een veiliger samenleving* (november 2002). In dit door het kabinet gepresenteerde veiligheidsprogramma heeft dit onderwerp hernieuwde aandacht gekregen. Vooralsnog biedt dit echter geen mogelijkheden voor bestuurlijke boetes.

#### **4.16 Parkeerproblemen op straatniveau**

Tijdens het opstellen van het parkeerbeleidsplan is in het subjectieve onderzoek een groot aantal concrete parkeerproblemen aangedragen. Een groot deel hiervan kan door beleidsmaatregelen worden opgelost dan wel verminderd. Er resteert echter nog een aantal parkeerproblemen dat op straatniveau afspeelt. Deze problemen zijn niet als knelpunt aangemerkt doordat ze niet strijdig zijn met de gestelde doelen voor parkeerbeleid, maar dat neemt niet weg dat ze als probleem ervaren worden. In bijlage 4 zijn deze problemen op straatniveau per wijk opgesomd.

*Met nadruk wordt gewezen op het feit dat de lijst niet limitatief is en dat er in de praktijk sprake kan zijn van aanvullende knelpunten of ideeën over maatregelen. Deze lijst is samengesteld op basis van het subjectieve onderzoek (Subjectief onderzoek parkeren Gouda, Eindrapport van 27 juni 2003).*

Hoewel deze maatregelen geen onderdeel uitmaken van het parkeerbeleid kunnen deze wel een plek krijgen in het uitvoeringsproces.

# 5. Maatregelen

Voor het oplossen of verminderen van knelpunten zijn maatregelen nodig. De uitvoering kan pas op lange termijn mogelijk zijn en effect hebben. Deze lange termijnmaatregelen geven wel een denkrichting aan die op korte termijn kan worden ingezet. Voor alle maatregelen gelden de 3 centrale beleidsuitgangspunten.

## 5.1 Maatregelen korte termijn

Voor de in hoofdstuk 4 beschreven knelpunten kan een aantal maatregelen geformuleerd worden voor de korte termijn. Op stadsniveau zijn enkele maatregelen geformuleerd, wat een wijziging van de huidige regeling inhoudt en voor alle deelgebieden en gebruikersgroepen geldt.

1. Parkeernormen
2. Compensatieregeling
3. Parkeren op eigen terrein
4. Vergunningensysteem
5. Tarieven en regime

Daarnaast zijn per deelgebied en/of gebruikersgroep maatregelen geformuleerd.

6. Stedelijke voorzieningen in woonbuurten
7. Woonbuurten buiten de schil
8. De schil om de binnenstad
9. De binnenstad
10. Bedrijventerreinen
11. Gehandicaptenparkeren
12. Bedrijfsvoertuigen
13. Evenementen
14. Inrichting en uitrusting
15. Handhaving en toezicht
16. Parkeerproblemen op straatniveau

### 5.1.1 Parkeernormering

Om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn, worden zogenoemde parkeernormen gehanteerd. Een parkeernorm is gebaseerd op (landelijke) praktijkervaring waar uit blijkt hoe veel parkeerruimte er gemiddeld nodig is. Een norm kan in verschillende eenheden worden weergegeven. Gebruikelijk zijn de eenheden "aantal per vierkante meters bruto vloeroppervlak" (bijvoorbeeld bij winkels en kantoren) of per stuk (bij woningen).

De parkeernormering is onderdeel van de bouwverordening en wordt o.a. toegepast bij nieuwbouw, verbouw met functiewijziging en bestemmingsplanwijzigingen. Met de parkeernormen kan de parkeereis berekend worden. Dit is het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen. Hierbij moeten ook zogenaamde aanwezigheidspercentages worden



meegenomen wanneer er sprake is van dubbelgebruik van parkeerruimte (parkeerplaatsen bij kantoren kunnen bijvoorbeeld 's avonds worden gebruikt voor omwonenden). Voor parkeerruimte op eigen terrein gelden berekeningspercentages. Daarmee wordt bepaald in hoeverre een parkeerplek op eigen terrein daadwerkelijk als parkeerruimte gebruikt wordt.

Gemeenten krijgen binnen de kaders van de Nota Mobiliteit de mogelijkheid om zelf het parkeerbeleid op te stellen. Inclusief een gebiedsindeling en de te hanteren normen. Voor het bepalen van de gemeentelijke parkeernormen zijn de landelijke kencijfers parkeren gebruikt ("Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering" CROW publicatie 182, juni 2003). Deze zijn aangepast naar de lokale kenmerken die voor de verschillende deelgebieden binnen de gemeente gelden.

### **gebiedsindeling parkeernormen**

De parkeernormering is gedifferentieerd naar de verschillende deelgebieden van de stad. De gebiedsindeling is gebaseerd op de functies van een gebied. Ook is de bereikbaarheid per openbaar vervoer van invloed op de indeling. Onderscheid wordt gemaakt tussen de binnenstad, de schil en de overige wijken:

- De binnenstad met het centrale winkelgebied, waarbij functies als winkelen, wonen, uitgaan, toerisme en werken zich mengen (gebied I).
- De schil direct grenzend aan de binnenstad met ook een vermenging van functies, maar met de nadruk op wonen. In een deel van de schil is, evenals in de binnenstad, belanghebbendenparkeren ingesteld. Dit voorkomt uitwijkgedrag van automobilisten met een bestemming in de binnenstad (gebied II)
- De overige wijken (woon- en werkgebieden). Daar ligt de nadruk op een beperkt aantal functies (gebied III).

Deze gebiedsindeling is aangegeven in bijlage 1.

### **Goudse parkeernormen**

De kencijfers van het CROW laten bandbreedtes zien, uitgedrukt in een minimum en een maximum. Vanwege het meer dan gemiddelde autobezit binnen Gouda worden normen voor woningen en parkeernormen voor bedrijven en instellingen verhoogd ten opzichte van de oude normering. Voor het parkeren bij scholen, ziekenhuizen, kerken, sportaccommodaties, enzovoort geldt dat Gouda normen hanteert die in grote lijnen overeenkomen met de maximumkencijfers. De oude normen kunnen worden overgenomen. In bijlage 5 zijn de parkeernormen voor alle functies opgenomen.

Ontwikkelingen in het mobiliteitspatroon moeten kritisch gevolgd worden en tussentijds worden aangepast, mogelijk op basis van landelijke adviezen

### **aanwezigheidspercentages**

De daadwerkelijke vraag naar parkeerplaatsen per functie is niet de hele dag gelijk. Overdag is maar een klein deel van de bewoners thuis, dat houdt in dat niet alle parkeerplaatsen bij woningen bezet zijn. Het omgekeerde geldt voor kantoren: overdag zijn de medewerkers van bedrijven aanwezig, in de avonduren zijn de parkeerplaatsen bij de kantoren leeg.

In bijlage 5 zijn ook de aanwezigheidspercentages opgenomen, die ontleend zijn aan de publicatie "*Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering*" (CROW, 2003). Deze kunnen worden gebruikt om de parkeervraag te bepalen, daarbij wordt er rekening gehouden met vraagverschillen tussen de dag en avond. Een randvoorwaarde is wel dat een parkeervoorziening openbaar toegankelijk is zodat dubbelgebruik mogelijk is.

### **Berekeningspercentages parkeren eigen terrein**

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden niet altijd als zodanig gebruikt. Garages worden gebruikt als werk- of opslagruimte, opritten worden vrijgehouden om de auto niet direct voor de deur te houden of om fietsen, containers e.d. te plaatsen. Het gevolg is dat de auto op straat geparkeerd wordt en de parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen toeneemt.

Het gebruik van de eigen parkeerruimte kan niet wettelijk afgedwongen worden. Iedereen mag gebruik maken van openbare parkeerplaatsen. Alleen wanneer vergunningen parkeren van kracht is kan het financieel aantrekkelijker zijn om de eigen parkeerruimte te gebruiken. Parkeren op eigen terrein moet dus niet als volledige parkeerplaats meegerekend worden bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Bruggen mogen niet tot parkeerruimte op eigen terrein worden gerekend. Voor parkeren op eigen terrein moeten berekeningspercentages worden meegenomen, gedifferentieerd naar het soort parkeerruimte op eigen terrein. Deze percentages zijn ontleend aan "Parkeercijfers – Basis voor parkeernormering" (CROW, 2003). In bijlage 5 zijn de berekeningsaantallen opgenomen.

De parkeernormering, aanwezigheidspercentages en berekeningspercentages voor parkeren op eigen terrein moeten worden opgenomen in de bouwverordening.

#### **K1. Maatregelen parkeernormen**

- A. *Hanteer een nieuwe gebiedsindeling voor parkeernormen. Maak onderscheid tussen de binnenstad, de schil (de rand rondom de binnenstad) en de overige woon- en werkgebieden*
- B. *Hanteer nieuwe parkeernormen voor alle bouwplannen van woningen en bedrijven (inclusief Westergouwe)*
- C. *Hanteer bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen bij bouwplannen de landelijk geldende aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik*
- D. *Hanteer bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen bij bouwplannen de landelijk geldende berekeningspercentages voor parkeren op eigen terrein, waarbij bruggen niet tot parkeerruimte op eigen terrein worden gerekend*
- E. *Volg de ontwikkelingen op het gebied van parkeerdruk en parkeernormen, zodat de noodzaak van tussentijdse aanpassing van de parkeernormen kan worden aangetoond*
- F. *Bij het hanteren van de parkeernormering realisatie van parkeerruimte op eigen terrein verplichten om te voorkomen dat de aanleg van parkeervoorzieningen een toename van het verhard oppervlak ten koste van groen tot gevolg heeft*
- G. *Parkeernormering, aanwezigheidspercentages en berekeningspercentages voor parkeren op eigen terrein opnemen in de bouwverordening*

### **5.1.2 Compensatieregeling**

#### *Algemeen*

Een 'Compensatieregeling' vervangt de afkoopregeling (de regeling waarmee een aanvrager van een bouwvergunning tegen betaling de realisatie van de verplichte parkeernorm kan afkopen). Alleen als het stedenbouwkundig onmogelijk is om een parkeerplek te realiseren, mag een aanvrager een beroep doen op de regeling. De aanvrager betaalt dan € 20.000,- (jaarlijks indexerend) voor een compensatieplaats of organiseert parkeergelegenheid elders (bijvoorbeeld een abonnement in een parkeergarage). Het bedrag wordt bestemd voor de aanleg van vervangende parkeerruimte (in een parkeerfonds o.i.d.), zo dicht mogelijk in de buurt van de locatie waarvoor de bouwvergunning geldt. Het bedrag van € 20.000,- is gebaseerd op de werkelijke kosten voor de aanleg van parkeerplaatsen die in een gebouwde parkeervoorziening moeten worden aangelegd.



### *Autoloos wonen*

Een uitzondering wordt gemaakt voor locaties waar fysiek geen ruimte is voor een parkeerplek op eigen terrein, zoals woningen boven winkels en kleine (monumentale) woningen in het kernwinkelgebied. Deze woningen zijn alleen geschikt voor autoloos wonen. Bewoners krijgen echter niet zomaar een vergunning voor parkeren in het belanghebbendengebied (zie 5.1.4).

### **K2. Maatregelen compensatieregeling**

- A. *Hanteren van een compensatieregeling voor parkeerplaatsen die niet kunnen worden aangelegd bij nieuwbouw met uitzondering van huurders van autoloos wonen*
- B. *Het compensatiebedrag is bepaald op € 20.000,-- per 1-1-2005 en wordt jaarlijks geïndexeerd*

### **5.1.3 Parkeren op eigen terrein**

Het toepassen van parkeernormen en berekeningspercentages voor parkeren op eigen terrein zijn van toepassing in nieuwe situaties. Voor het parkeren op eigen terrein in bestaande situaties zijn maatregelen nodig die het gebruiken van de eigen parkeerruimte stimuleren dan wel het niet gebruiken ervan ontmoedigen.

Parkeerruimte op eigen terrein moet in stand worden gehouden. Als deze parkeerruimte als zodanig in een koopcontract o.i.d. is vastgelegd moet deze ook als zodanig ingericht zijn. Opheffen van parkeerruimte op eigen terrein is niet toegestaan en hiervoor wordt ook geen ontheffing of bouwvergunning verleend. In het verleden verstrekte ontheffingen voor het opheffen van parkeerplaats op eigen terrein kunnen niet meer worden ingetrokken. Een inventarisatie van parkeerplaatsen op eigen terrein en een onderzoek naar een registratiesysteem leidt tot een database met handhaafbare parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarbij moet worden opgemerkt dat bruggen niet tot parkeerruimte op eigen terrein gerekend moeten worden.

De handhaving van het daadwerkelijke **gebruik** van parkeerplaatsen is niet mogelijk (een juridisch kader ontbreekt), maar kan wel gestimuleerd worden door het parkeren op de openbare weg te ontmoedigen bijvoorbeeld door vergunningenparkeren in te voeren (zie 5.1.4)

### **K3. Maatregelen parkeren op eigen terrein**

- A. *Geen ontheffing/bouwvergunning meer verlenen voor verzoeken tot opheffen/verbouwen van parkeerruimte op eigen terrein*
- B. *Inventarisatie van parkeerplaatsen op eigen terrein, waarbij bruggen niet worden meegeteld als parkeerruimte op eigen terrein, een onderzoek naar een registratiesysteem uitvoeren en een database opstellen*

### **5.1.4 Vergunningensysteem**

#### *De binnenstad*

Het uitgangspunt voor verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de binnenstad is het zo veel mogelijk beperken van het autoverkeer. De autoluwheid van de binnenstad wordt versterkt door o.a. minder vergunningen af te geven.

Per bestaand adres wordt in principe één vergunning uitgegeven tegen basistarief. De vergunning voor een tweede auto is fors duurder en alleen geldig voor parkeerterreinen en -garages aan de rand van de binnenstad. De vergunning voor de eerste auto wordt niet verleend als parkeren op eigen terrein mogelijk is. Bij nieuwbouw is de aanleg van parkeerruimte op eigen terrein verplicht.



**gemeente  
gouda**



Bezoekers van de binnenstad parkeren op de betaalde plaatsen voor kortparkeren en of in betaalde geconcentreerde parkeervoorzieningen op loopafstand van de bestemming (aan de rand van de binnenstad). In de schil wordt gezocht naar locaties voor deze geconcentreerde parkeervoorzieningen.

Bedrijvenvergunningen voor de binnenstad worden bij uitzondering verleend wanneer de bedrijfsvoering dat noodzakelijk maakt. Bedrijvenvergunningen zijn alleen geldig op werkdagen.

#### *De schil om de binnenstad*

Per adres wordt in principe één vergunning uitgegeven tegen basistarief. Parkeren op eigen terrein kan alleen gestimuleerd worden door invoer van belanghebbendenparkeren. Bij parkeergelegenheid op het eigen terrein wordt geen vergunning verleend voor de eerste auto.

Voor bezoekers in het belanghebbendengebied wordt een gebruiksvriendelijk bezoekersstelsel geïntroduceerd.

Voor straten in de schil kan in overleg met de bewoners belanghebbendenparkeren worden ingevoerd.

#### *Woonwijken buiten de schil*

Belanghebbendenparkeren kan in overleg met de wijkteams en de bewoners ingevoerd worden wanneer de parkeerdruk stijgt.

Bij de ontwikkeling van nieuwe wijken is de norm twee parkeerplekken per woning. Er moeten voorzieningen komen voor een parkeerplaats op eigen terrein en een parkeerplaats op acceptabele loopafstand. Met bewoners wordt contractueel afgesproken dat de parkeerplaats op eigen terrein blijft gehandhaafd. Voor bezoekers komen er geconcentreerde parkeervoorzieningen, waarvoor betaald moet worden.

#### *Autoloos wonen*

Bewoners van woningen in de binnenstad die zijn aangemerkt voor “autoloos wonen” (zie 5.1.2) vallen onder de regeling voor de vergunning voor een tweede auto. De tweede vergunning is duurder dan de eerste en is alleen geldig voor parkeerterreinen en -garages aan de rand van de binnenstad.

Een uitzondering wordt gemaakt voor de bewoners van woningen die zijn aangemerkt voor “autoloos wonen” en die de woning huren van de eigenaar. Deze bewoners krijgen de tweede vergunning voor het tarief van de eerste vergunning. Deze vergunning kan ook de vorm hebben van een abonnement.

#### **K4. Maatregelen vergunningen**

- A. Voor de binnenstad per bestaand adres in principe één vergunning uitgeven tegen basistarief; vergunning voor een tweede auto is fors duurder en alleen geldig voor parkeerterreinen en –garages aan de rand van de binnenstad; bij parkeergelegenheid op het eigen terrein wordt geen vergunning verleend voor de eerste auto
- B. Onderzoek naar mogelijke locaties voor geconcentreerde betaalde parkeervoorzieningen
- C. Bedrijvenvergunningen voor de binnenstad worden bij uitzondering verleend indien voor bedrijfsvoering noodzakelijk; bedrijfsvergunningen alleen geldig op werkdagen
- D. In de schil per adres in principe één vergunning uitgeven tegen basistarief; een vergunning voor de tweede auto is fors duurder; bij parkeergelegenheid op het eigen terrein wordt geen vergunning verleend voor de eerste auto
- E. Onderzoek doen naar een gebruiksvriendelijk bezoekerssysteem voor bezoekers in het belanghebbendengebied en introduceren
- F. In overige wijken kan in overleg met de bewoners belanghebbendenparkeren worden ingevoerd om de parkeerdruk te beperken en parkeren op eigen terrein te stimuleren (in combinatie met uitbreiding van parkeerruimte)
- G. In nieuwe wijken de norm van twee parkeerplekken per woning aanhouden: voorzien in een parkeerplaats op eigen terrein en een parkeerplaats op acceptabele loopafstand; met bewoners contractueel afspreken dat de parkeerplaats op eigen terrein fysiek blijft gehandhaafd; voor bezoekers geconcentreerde parkeervoorzieningen realiseren waarvoor de bezoeker betaalt of de bewoner die bezoek krijgt
- H. Voor “autoloos wonen” alleen een 2<sup>e</sup> duurdere vergunning verstrekken (alleen geldig voor parkeerterreinen en –garages aan de rand van de binnenstad wanneer het autoloos wonen in de binnenstad betreft); uitzondering voor bewoners van huurders van een autoloze woning, deze bewoners krijgen een 2<sup>e</sup> vergunning voor de prijs van een 1<sup>e</sup> vergunning

### **5.1.5 Tarieven en regime**

#### *Tarieven*

Voorzien in de parkeerbehoefte betekent uitbreiding van de voorzieningen naar de parkeernormen (bijlage 5). Uitgangspunt hierbij is dat de uitbereiding niet ten koste gaat van het openbaar groen. Grootschalige nieuwe parkeervoorzieningen zullen daarom gestapelde voorzieningen zijn. Omdat de aanleg hiervan een stuk duurder is zal de tariefheffing (bezoekers en belanghebbenden) geleidelijk omhoog gaan. Als in de parkeerbehoefte kan worden voorzien worden kostendekkende tarieven geheven. Parkeerkosten moeten ook ten laste van parkeren worden gebracht.

Om de positie van de stad binnen de regio te behouden en te versterken moeten tarieven concurrerend zijn met de omliggende kernen.

In 2006 zal de eerste verhoging plaatsvinden, hiertoe moet in 2005 tijdig besloten worden zodat er voldoende tijd is om dit bekend te maken en de logistiek rondom deze verhoging te regelen. Hoogteverschillen in tarieven worden gebruikt als beleidsinstrument.



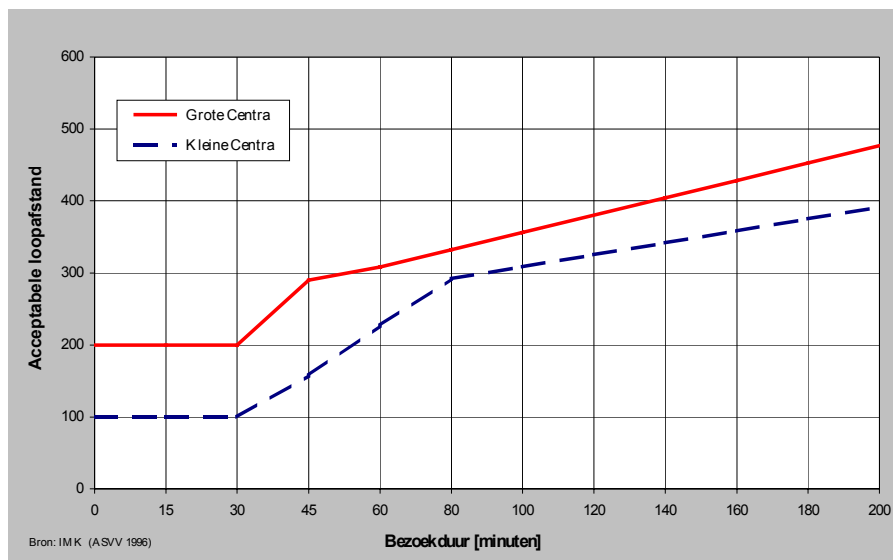
#### *Regime: hoe lang mag ik parkeren ?*

Er blijven verschillende soorten betaalde parkeerplekken aanwezig. Funshoppers kunnen langer dan 1½ uur achteraf betaald parkeren. De runshoppers kunnen maximaal 1½ uur vooruit betaald parkeren op de kortparkeerplaatsen.

Na 18.00 blijft de maximale parkeerduur op betaalde parkeerplaatsen 1½ uur. Bezoekers (van bijvoorbeeld horecagelegenheden) die langer dan deze parkeertijd willen parkeren

kunnen gebruik maken van de betaalde geconcentreerde parkeervoorzieningen. De loopafstand is acceptabel.

In de CROW publicatie *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2004)* wordt een verband gelegd tussen een geaccepteerde loopafstand en de bezoekduur van een centrum.



Omdat niet alle runshoppersplaatsen rondom het kernwinkelgebied gebruikt worden zal een aantal worden opgeheven ten behoeve van het belanghebbendenparkeren. Uit de parkeertellingen uit 2002 blijkt dat niet alle betaalde parkeerplaatsen volop worden gebruikt. Per locatie zal bekeken worden hoe het gebruik van de betaalplaatsen. Afhankelijk daarvan kan per locatie maatwerk worden geleverd door een aantal betaalde plekken op te heffen ten gunste van het belanghebbendenparkeren.

Parkeren op een belanghebbendenplek is mogelijk met een parkeervergunning of een dagkaart.

#### *Regime: tot hoe laat moet ik betalen ?*

De binnenstad wordt ook 's avonds bezocht door automobilisten (horeca, sportscholen en koopavond). Om parkeerverlast voor bewoners van de binnenstad te voorkomen wordt de eindtijd voor betaald parkeren in de binnenstad op 21.00 u gesteld.

De schil ligt in het directe invloedsgebied van die binnenstad. In de schil zijn ook "publiekstrekkingen" (bijvoorbeeld de schouwburg) waar in de avonden bezoekers op af komen. Wanneer in de schil het betaald parkeren na 18.00 u wordt opgeheven dan kunnen automobilisten die 's avonds de binnenstad bezoeken vrij parkeren in de schil.

Eenduidigheid in o.a. bebording maakt het voor alle gebruikers eenvoudiger om informatie te verkrijgen over de regels die in de verschillende sectoren gelden. Daarom is het wenselijk om in sector I en sector II dezelfde regels aan te houden. Omdat sector III ten noorden van de spoorlijn ligt is er een 'natuurlijke' barrière aanwezig. Andere regels zullen in sector III zal niet leiden tot onduidelijkheid.

Toch willen bewoners van de schil dat de betaaltijd naar 18.00 uur wordt teruggebracht. Voor bezoekers is de betaaltijd tot 21.00 u lastig, omdat men steeds nieuwe bezoekerskaarten in de auto moet leggen. De betaaltijd in de schil wordt teruggebracht naar 18.00 u.

#### **K5. Maatregelen tarieven en regime**

- A. *Tarieven gefaseerd verhogen; als in de parkeerbehoefte kan worden voorzien, worden kostendekkende tarieven geheven; eerste verhoging vindt plaats in 2006, besluitvorming en bekendmaking in 2005*
- B. *Tarieven concurrerend houden met omliggende kernen om positie van de stad binnen de regio te behouden en te versterken*
- C. *Hoogteverschillen in tarieven worden gebruikt als beleidsinstrument*
- D. *Een aantal runshoppersplaatsen die niet direct rondom het kernwinkelgebied gelegen zijn opheffen ten behoeve van het belanghebbendenparkeren*
- E. *Maximale parkeerduur op betaalde parkeerplaatsen ook na 18.00 u 1 ½ uur houden*
- F. *In sector I betaald parkeren tot 21.00 u handhaven; in sector III betaald parkeren tot 18.00 u handhaven; in sector II betaald parkeren tot 18.00 u instellen met uitzondering van het stukje sector II dat binnen de singels gelegen is en de parkeerterreinen, hier moet de betaaltijd tot 21.00 u van kracht blijven*

#### **5.1.6 Stedelijke voorzieningen in woonbuurten**

Het kenmerkende van parkeerproblemen bij scholen, winkels, kerken en sportaccommodaties is dat deze sterk afhankelijk zijn van deze voorziening. Dit bepaalt namelijk het moment waarop de pieken in het parkeren zich voordoen. Ook kan worden geconcludeerd dat ondanks de overlast van de parkeerproblemen de overlast beperkt blijft tot relatief korte perioden.



De maatregelen zijn sterk afhankelijk van de aard van de functie, de aard van de overlast, de mate van overlast en de specifieke eigenschappen van de locatie. De parkeerproblemen bij een basisschool zijn bijvoorbeeld anders van aard dan bij een kerkgebouw.

Met een goede probleemanalyse kunnen maatregelen worden geformuleerd die recht doen aan de specifieke knelpunten per voorziening.

Een aantal denkrichtingen hierbij zijn:

- acties gericht op de veroorzaker(s);
- bewustwording van het gedrag van de parkeerder;
- handhaving en toezicht;
- flankerend beleid (ander vervoersmiddel);
- (dubbel)gebruik van parkeerplaatsen bij voorzieningen in de buurt;
- blauwe zone of betaald parkeren;
- uitbreiden parkeervoorzieningen.

Een voorbeeld is de Kiss and Ride voorziening bij scholen. Dit zijn voorzieningen waar bestuurders kort kunnen parkeren om schoolkinderen in en uit te laten stappen. Ook kan er een parkeerverbod voor bepaalde tijden worden ingesteld. De tijden richten zich dan op het in- en uitgaan van de scholen. Deze maatregel wordt onder andere voorgesteld bij de nieuwbouw aan de Overturelaan.

## **K6. Maatregelen stedelijke voorzieningen**

- A. *Maak per voorziening een heldere probleemanalyse op basis waarvan een pakket van maatregelen kan worden voorgesteld dat recht doet aan de specifieke situatie. Hierbij geldt: maatwerk*
- B. *Bij het hanteren van de parkeernormering realisatie van parkeerruimte op eigen terrein verplichten om te voorkomen dat de aanleg van parkeervoorzieningen een toename van het verhard oppervlak ten koste van groen tot gevolg heeft*

### **5.1.7 Woonwijken buiten de schil**

Naast eerder genoemde maatregelen zoals parkeren op eigen terrein en vergunningenparkeren kunnen er nog meer maatregelen getroffen worden aan het verbeteren van de parkeersituatie ter plekke. Omdat het landelijk mobiliteitsbeleid zich niet richt op het terugdringen van het bezit van de auto, richten de maatregelen zich voornamelijk op het voldoende faciliteren van parkeren in de woonwijken door het aanbieden van parkeergelegenheid.

In bijlage 2 tabel 1 zijn de wijken en buurten aangegeven met een tekort aan parkeerplaatsen, inclusief een inschatting van het tekort. In wijken als Plaswijck, Korte Akkeren, Goverwelle en Achterwillens zijn redelijk substantiële tekorten.

De volgende maatregelen zijn voorgesteld:

1. *Aanbod parkeerplaatsen vergroten*: De nieuwe parkeernormen dienen hierbij als hulpmiddel. Uitgangspunt hierbij is dat uitbreiding van de voorzieningen niet leidt tot een toename van het verhard oppervlak ten koste van openbaar groen. Grootschalige nieuwe parkeervoorzieningen zullen dus gestapelde voorzieningen zijn. Kleinschalige voorzieningen dienen te worden ingepast in de omgeving.
2. Bij het zoeken naar extra parkeerplaatsen zal nadrukkelijk de *relatie met andere beleidsvelden* aan bod moeten komen. Het gaat hier om aspecten als groen, water, speelruimte en dergelijke. Daar waar deze elkaar beïnvloeden zal tot een afweging moeten worden gekomen.
3. *Vergroten efficiëntie gebruik parkeerplaatsen*: Door parkeerplaatsen beter aan te geven en/of te markeren kan er efficiënter gebruik worden gemaakt van de beschikbare parkeercapaciteit. Gebruikers van de parkeerplaatsen worden op deze wijze meer gestuurd om netjes te parkeren. Ook kan een efficiënter gebruik van parkeervoorzieningen worden verkregen door toezicht en handhaving op parkeergedrag (zie 5.1.15).
4. *Vraag naar parkeerplaatsen beperken*: in Gouda worden momenteel op vier locaties deelauto's (Greenwheels) aangeboden:
  - Parkeerterrein Potterspoort
  - Parkeerterrein Klein Amerika
  - Van Limburgstrumstraat
  - NS Station Goverwelle

Het uitbreiden van de deelautovoorziening kan een bijdrage leveren aan het beperken van de vraag naar parkeerplaatsen op straat/buurniveau. Hierbij wordt opgemerkt dat de gemeente dit soort initiatieven wil faciliteren door het beschikbaar stellen van parkeergelegenheid, de bebording en markering, communicatie en dergelijke



Omdat de mogelijkheden per wijk/buurt verschillen is maatwerk met voldoende draagvlak nodig. De maatregelen worden gekozen in samenwerking met de wijkteams en wijkbeheer.

Met nadruk wordt gesteld dat de oplossingen gelden voor parkeerproblemen op wijkniveau en niet op straatniveau. Het parkeerbeleidsplan richt zich op structurele problemen op schaalniveau. Bij een parkeerdruk boven de 80% op **straatniveau** is in de regel binnen acceptabele loopafstand nog parkeerplek te vinden. Bij een parkeerdruk boven de 80% op **wijk** en/of **buurniveau** wordt het vinden van parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand (100 tot 150 meter) lastiger. In paragraaf 5.1.16 wordt beschreven hoe om te gaan met maatregelen op straatniveau.

<p><b>K7. Maatregelen woonwijken buiten de schil</b></p> <p>A. <i>Aanbod parkeerplaatsen vergroten door aanleg parkeerplaatsen (in combinatie met de invoering van belanghebbendenparkeren)</i></p> <p>B. <i>Vergroten efficiëntie gebruik parkeerplaatsen door betere vormgeving en handhaving van parkeergedrag</i></p> <p>C. <i>Vraag naar parkeerplaatsen beperken door autodate te stimuleren</i></p> <p>D. <i>Lever maatwerk per buurt/wijk in goede samenwerking tussen wijkbeheer en wijkteams</i></p> <p>E. <i>Inventarisatie van de aanwezige parkeerruimte op eigen terrein en de ontwikkeling van een registratiesysteem voor deze eigen parkeerruimte</i></p> <p>F. <i>De nieuwe parkeernormen gelden per direct voor alle bouwplannen (paragraaf 5.1.1)</i></p> <p>G. <i>Herformulering van de afkoopregeling tot een compensatieregeling (compensatie als de aanleg van een parkeerplaats op eigen terrein stedenbouwkundig onmogelijk lijkt)</i></p> <p>H. <i>Bij het hanteren van de parkeernormering realisatie van parkeerruimte op eigen terrein verplichten om te voorkomen dat de aanleg van parkeervoorzieningen een toename van het verhard oppervlak ten koste van groen tot gevolg heeft</i></p>
--

### 5.1.8 De schil om de binnenstad

In paragrafen 5.1.1 tot en met 5.1.5 worden reeds enkele maatregelen beschreven die voor de schil om de binnenstad gelden. Tijdens de koopavond is in Korte Akkeren noordoost een onacceptabel hoge parkeerdruk van boven de 85 % gemeten. Dit gaat om bezoekers van de binnenstad zijn die het betaald parkeren willen omzeilen. Invoeren van belanghebbendenparkeren in Korte Akkeren noordoost kan een oplossing zijn voor dit uitwijkgedrag. Het invoeren van belanghebbendenparkeren kan aan bewoners en wijkteam worden voorgelegd. De verwachting is dat deze maatregel geen draagvlak geniet, in het subjectief onderzoek heeft het overgrote deel van de ondervraagden aangegeven niet voor uitbreiding van het belanghebbendengebied te zijn. Wellicht vinden bewoners de kosten van een vergunning niet opwegen tegen een parkeerprobleem dat alleen tijdens de koopavond duidelijk optreedt.

Er wordt een onderzoek gestart naar een aangepast of nieuw systeem voor bezoekersparkeren. De systeemeisen die aan een bezoekerskaart zijn gesteld:

- niet overtreedbaar (dus fraudebestendig);
- voor iedereen beschikbaar in het belanghebbendengebied in de schil.

Een eenvoudige uitgifte door de gemeente is daarbij een aandachtspunt.

In het onderzoek moeten in ieder geval uitspraken moeten worden gedaan over de geldingsduur. Het gaat hier om de geldigheid voor dagdelen en de daarmee samenhangende kosten. Bezoekers van bewoners worden in staat gesteld om, meestal tegen gereduceerd tarief, te parkeren. In de regel worden deze systemen uitgegeven aan de bewoners. Voorbeelden van bestaande bezoekerssystemen:



- bezoekerskaart met tijdsaanduiding (Alkmaar);
- bezoekerskraskaart (Amsterdam, Delft);
- chipkaart (Utrecht);
- 'parkadammertje': tegen gereduceerd tarief automatisch betalen (Amsterdam).

#### **K8. Maatregelen schil om de binnenstad**

- A. *Zoek naar een combinatie van uitbreiding van parkeerplaatsen en belanghebbenden parkeren om parkeerproblemen in de schil op te lossen. Een en ander wordt bepaald door de mate van draagvlak in de wijk*
- B. *Onderzoek naar een gebruikersvriendelijke bezoekerskaart voor de bezoekers van bewoners van de schil om de binnenstad*
- C. *In de schil per adres in principe één vergunning uitgeven tegen basistarief; een vergunning voor de tweede auto is fors duurder; bij parkeergelegenheid op het eigen terrein wordt geen vergunning verleend voor de eerste auto (paragraaf 5.1.4)*
- D. *Inventarisatie van de aanwezige parkeerruimte op eigen terrein en de ontwikkeling van een registratiesysteem voor deze eigen parkeerruimte*
- E. *In 2005 vindt een verhoging van de tarieven plaats (paragraaf 5.1.5)*
- F. *Betaald parkeren wordt 18.00 u met uitzondering van de parkeerterreinen*
- G. *De aanleg van nieuwe (gestapelde) parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad wordt geïnitieerd; bij het zoeken naar parkeerruimte worden de mogelijkheden van alternatieve parkeersystemen zoals mechanisch parkeren en collectief parkeren bekeken*
- H. *De nieuwe parkeernormen gelden per direct voor alle bouwplannen (paragraaf 5.1.1)*
- I. *Herformulering van de afkoopregeling tot een compensatieregeling (compensatie als de aanleg van een parkeerplaats op eigen terrein stedenbouwkundig onmogelijk blijkt)*
- J. *Bij het hanteren van de parkeernormering realisatie van parkeerruimte op eigen terrein verplichten om te voorkomen dat de aanleg van parkeervoorzieningen een toename van het verhard oppervlak ten koste van groen tot gevolg heeft*

#### **5.1.9 De binnenstad**

In een aantal buurten in de binnenstad is sprake van een parkeerdruk die hoger is dan de maximale acceptabele 90% (buurniveau). Om deze druk te verminderen is een vergroting van het aanbod van parkeerplaatsen nodig en moet de vraag naar parkeerruimte worden verminderd.

Ter verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de binnenstad is beperking van het niet-noodzakelijke autoverkeer uitgangspunt. Oftewel: de autoluwheid van de binnenstad wordt beperkt door minder vergunningen uit te geven. Ook wordt de geldigheid van de bedrijvenvergunning beperkt tot maandag tot en met vrijdag. Zie paragraaf 5.1.4.

Uitbreiding van parkeerruimte is niet mogelijk op maaiveldniveau. Dit kan alleen in de vorm van gestapelde voorzieningen. Zie paragraaf 5.1.5.

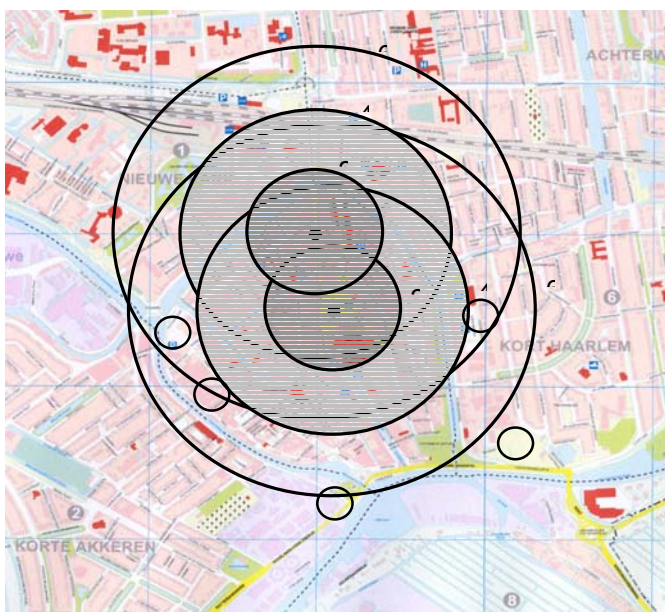


Er wordt ook bekeken of een 24-uurs openstelling van de parkeergarage Nieuwe Markt tot de mogelijkheden hoort. Ook worden mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerruimte bij bedrijven gestimuleerd (parkeerruimte bij kantoren wordt op koopavond en zaterdag beschikbaar gesteld voor bezoekers). In paragraaf 5.1.5 is opgenomen dat een aantal betaalde parkeerplaatsen die niet direct rondom het kernwinkelgebied gelegen zijn wordt opgeheven ten gunste van het belanghebbendenparkeren.

De betaaltijd blijft tot 21.00 u, bij de betaalde plekken blijft na 18.00 u dezelfde maximale parkeerduur van kracht.

Bezoekers kunnen gebruik maken van deze betaalde parkeerplaatsen of zij parkeren op betaalde geconcentreerde parkeervoorzieningen op korte loopafstand van de bestemming. De aanleg van nieuwe (gestapelde) parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad wordt geïnitieerd. Locaties waar aan gedacht kan worden zijn:

- Stadstuinen
- Bolwerk
- Klein Amerika (parkeerdek)
- Locatie De Jong
- Schouwburg (parkeerdek)
- Vossenburchkade (parkeerdek)
- Verheullocatie
- UniQuema (Zuidelijk IJselfront, parkeergelegenheid voor bewoners in het zuidelijk deel van de binnenstad)
- Stationsgebied (meeliftend op de ontwikkelingen in de Spoorzone)
- Gebied Blauwe Haan



Zoekgebied voor geconcentreerde parkeervoorzieningen. De hemelsbrede loopafstanden van 200, 400 en 600 meter ten opzichte van de Markt en de Kleiweg zijn aangegeven.

Bij het onderzoek naar locaties is de verkeersaantrekkende werking en de afwikkeling op het bestaande wegennet een punt van aandacht. Ook de consequenties voor milieu, woongenot en dergelijke worden afgewogen. Bij het zoeken naar parkeerruimte worden de mogelijkheden van alternatieve parkeersystemen bekeken zoals mechanisch parkeren en collectief parkeren. Totdat de realisatie van de betaalde geconcentreerde parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad gerealiseerd zijn, worden tijdelijke maatregelen benut zoals het tijdelijk inrichten van braakliggende terreinen.

Nieuwbouw mag niet leiden tot een verhoogde parkeerdruk. Hiertoe worden nieuwe parkeernormen en aanwezigheidspercentages gehanteerd met als uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein plaatsvindt. Voor dit parkeren op eigen terrein zijn berekeningspercentages opgenomen in de parkeernormering (zie paragraaf 5.1.1). Parkeerruimte mag bij hoge uitzondering met geld gecompenseerd worden. Voor wonen boven winkels geldt zo'n uitzondering (paragraaf 5.1.2)

#### **K9. Maatregelen binnenstad**

- A. *In de binnenstad en schil wordt voor de eerste auto geen vergunning verleend bij parkeergelegenheid op eigen terrein; een vergunning voor de tweede auto is fors duurder en alleen geldig voor parkeerterreinen en –garages aan de rand van de binnenstad(paragraaf 5.1.4.)*
- B. *Bedrijvenvergunningen voor de binnenstad worden bij uitzondering verleend indien de bedrijfsvoering dat noodzakelijk maakt; bedrijfsvergunningen zijn alleen geldig op werkdagen*
- C. *Inventarisatie van de aanwezige parkeerruimte op eigen terrein en de ontwikkeling van een registratiesysteem voor deze eigen parkeerruimte*
- D. *In 2005 vindt een verhoging van de tarieven plaats (paragraaf 5.1.5)*
- E. *Opheffen van een aantal betaalde parkeerplaatsen die niet direct rondom het kernwinkelgebied gelegen zijn (paragraaf 5.1.5) ten gunste van het belanghebbendengebied*
- F. *Betaald parkeren blijft tot 21.00 u van kracht*
- G. *De parkeerduur op kortparkeerplaatsen blijft na 18.00 u gelijk aan voor 18.00 u*
- H. *De aanleg van nieuwe (gestapelde) parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad wordt geïnitieerd; bij het zoeken naar parkeerruimte worden de mogelijkheden van alternatieve parkeersystemen zoals mechanisch parkeren en collectief parkeren bekeken;*
- I. *de mogelijkheid om de parkeergarage Nieuwe Markt 24 uur per dag open te stellen wordt overlegd met de exploitant*
- J. *De nieuwe parkeernormen gelden per direct voor alle bouwplannen (paragraaf 5.1.1)*
- K. *Herformulering van de afkoopregeling tot een compensatieregeling (compensatie als de aanleg van een parkeerplaats op eigen terrein stedenbouwkundig onmogelijk blijkt)*
- L. *Bij het hanteren van de parkeernormering realisatie van parkeerruimte op eigen terrein verplichten om te voorkomen dat de aanleg van parkeervoorzieningen een toename van het verhard oppervlak ten koste van groen tot gevolg heeft*

#### **5.1.10 Bedrijventerreinen**

Voor bestaande bedrijventerreinen zijn op dit moment geen korte termijnmaatregelen noodzakelijk. Parkeren op eigen terrein geldt ook voor bedrijventerreinen. Het bedrijventerrein waar parkeren tot problemen leidt is De Goudse Poort.

#### **K10. Maatregelen bedrijventerreinen**

- A. *Informatie meenemen in ontwikkelingen revitalisering Goudse Poort*
- B. *Bij het hanteren van de parkeernormering realisatie van parkeerruimte op eigen terrein verplichten om te voorkomen dat de aanleg van parkeervoorzieningen een toename van het verhard oppervlak ten koste van groen tot gevolg heeft*

### 5.1.11 Gehandicaptenparkeren

Ook voor gehandicaptenparkeren geldt dat de gebruiker betaalt. Er is discussie over het al dan niet gratis maken van parkeren op gehandicaptenplaatsen. De toerekening van de kosten van gehandicaptenparkeren wordt nader onderzocht en uitgewerkt, gehandicaptenparkeren blijft betaald.

Gehandicaptenparkeerplaatsen(gpp's) moeten voldoen aan de inrichtingseisen zoals in de *Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte* van het CROW en het *Handboek voor Toegankelijkheid*. Hierin staan richtlijnen over maatvoering en situering ten opzichte van parkeermeters en –automaten.

Om maatregelen te kunnen treffen op het vlak van aantal en ligging van gpp's wordt een onderzoek gedaan naar het aantal algemene gpp's in relatie tot het aantal gebruikers ervan. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met het RPCP.

#### **K11. Maatregelen gehandicaptenparkeren**

- A. *Voorstel formuleren voor toerekening van kosten van gehandicaptenparkeren*
- B. *Hanteren van de maatvoering voor gehandicaptenparkeerplaatsen conform de Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte van het CROW en het Handboek voor Toegankelijkheid voor bestaande en nieuwe gpp's*
- C. *In samenwerking met het Regionale Patiënten en Consumenten Platform (RPCP) een onderzoek uitvoeren naar aantal, maatvoering, situering, parkeerdruk- en duur van de bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen (gpp's) en de parkeermeters en parkeerautomaten in het belanghebbendengebied en bij stedelijke voorzieningen*

### 5.1.12 Bedrijfsvoertuigen

Praktische oplossingen voor het parkeren van bedrijfsvoertuigen in woonwijken zijn binnen het parkeerbeleid moeilijk te vinden. Er zijn grote verschillen in typen bedrijfsvoertuigen. Personenauto's zijn soms groter dan kleinere bedrijfsvoertuigen.

Bedrijfsvoertuigen !



Bedrijfsvoertuig ?



Daarom wordt er geen dwingend beleid ontwikkeld voor parkeren van bedrijfsvoertuigen, wel worden meer goodwill-achtige oplossingen toegepast zoals:

- de mogelijkheid bezien om dit punt in de vorm van de stadsregels over gedrag onder de aandacht te brengen;
- indien mogelijk combineren met het aanwijzen van speciale parkeerplaatsen voor bedrijfsvoertuigen; deze parkeerplaatsen worden zodanig gesitueerd dat zij geen zichthinder opleveren voor aanwonenden (bijvoorbeeld op de koppen van gevels) en over voldoende afmeting beschikken. Uitgangspunt is dat het totaal aantal parkeervakken minimaal gelijk blijft.

- (Bedrijfs)voertuigen vanaf een bepaalde afmeting (grote voertuigen) mogen niet binnen de bebouwde kom parkeren, maar alleen op de in de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) aangewezen plekken.

#### **K12. Maatregelen bedrijfsvoertuigen**

- A. *terugdringen van de ergernis die bedrijfsvoertuigen in woonwijken door het aanwijzen en/of realiseren van grotere parkeerplaatsen voor bedrijfsvoertuigen op locaties waar minder zichthinder te verwachten is*

### **5.1.13 Evenementen**

Gouda heeft een groot aantal evenementen. Ondanks doelstellingen ten aanzien van de maximale parkeerdruk wordt voor evenementen een uitzondering gemaakt: bijvoorbeeld tijdens Kaarsjesavond mag de parkeerdruk overschreden worden. Bij evenementen waar dit financieel mogelijk is wordt parkeren op afstand gestimuleerd door bijvoorbeeld het inzetten pendelbusjes. Als er nieuwe P+R-terreinen in Gouda worden ontwikkeld, verbetert dit de mogelijkheden voor parkeren bij evenementen.

#### **K13. Maatregelen evenementen**

- A. *parkeren op afstand stimuleren zoals het inzetten van pendelbussen in van en naar verder gelegen parkeerlocaties*

### **5.1.14 Inrichting en uitrusting**

**Doelstelling:** *parkeervakken moeten zo optimaal mogelijk worden ingericht, zodat sprake is van volwaardige parkeerplaatsen.*

**Doelstelling:** *om parkeerterreinen efficiënt te gebruiken dienen deze ook sociaal veilig te zijn, het gaat hierbij om verlichting, zichtbaarheid, toezicht enzovoorts.*

Een tweetal knelpunten bij de inrichting van parkeerplaatsen en –terreinen:

- inrichting en maatvoering parkeerplaatsen;
- sociale veiligheid.

#### **inrichting en maatvoering**

Bij de afmetingen van parkeerplaatsen en de daaraan gekoppelde infrastructuur (rijwegen en dergelijke) wordt aangesloten bij de landelijke richtlijnen van CROW:

- *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2004).*
- *NEN 2443 voor stallen en parkeren van voertuigen.*
- *Ontwerpwijzer gebouwde parkeervoorzieningen.*

**tabel 5.1: minimale breedte parkeewegen en parkeerplaatsen bij tweerichtingenverkeer op de parkeeweg**

Parkeerhoek in graden	breedte parkeerplaatsen in m		
	2,25	2,30	> 2,35
90	6,95	6,35	6,00

**tabel 5.2: minimale breedte parkeewegen en parkeerplaatsen bij éénrichtingenverkeer op de parkeeweg**

Parkeerhoek in graden	breedte parkeerplaatsen in m					
	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50
60	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
70	4,50	4,20	4,00	4,00	4,00	4,00
90	6,75	6,35	5,95	5,65	5,45	5,40

Deze maatvoering is voornamelijk van toepassing op parkeerterreinen en garages. Bij het ontwerpen van parkeervoorzieningen in woonstraten en wijkontsluitingswegen sluiten wij aan bij de ontwerprichtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de "Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" (ASVV 2004) van het CROW.

#### **sociale veiligheid**

Begin 2004 is gestart met camerabewaking van o.a. de vier grote parkeerterreinen (Potterspoort, Klein Amerika, Vossenburchkade en Schouwborg). Met dit project wordt ook de verlichting verbeterd. Verder dienen parkeervoorzieningen te voldoen aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen. Deze zegt iets over inrichting, verlichting, beplanting enz.

#### **K14. Maatregelen inrichting en uitrusting**

- A.** *Voor de maatvoering van parkeerplaatsen en bijbehorende parkeerwegen de maatvoering volgens Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom van het CROW (ASVV 2004), NEN 2443 voor stallen en parkeren van voertuigen, Ontwerpwijzer gebouwde parkeervoorzieningen en Politiekeurmerk Veilig Wonen toepassen*
- B.** *Verbetering sociale veiligheid op parkeerterreinen door aandacht aan verlichting, .....struikgewas e.d.*

### **5.1.15 Handhaving en toezicht**

In Gouda worden beide aspecten van de handhaving door de afdeling Stadstoezicht uitgevoerd, met name in het belanghebbendengebied. Handhaving buiten het belanghebbendengebied vindt minimaal plaats. De capaciteit ontbreekt bij Stadstoezicht voor een meer structurele handhaving buiten het belanghebbendengebied. Deze wordt uitgebreid om te komen tot:

1. handhaving in het belanghebbendengebied op huidig niveau; hier is op dit moment geen uitbreiding noodzakelijk, met uitzondering van de gehandicaptenparkeerplaatsen;
2. uitbreiding van het toezicht in het belanghebbendengebied;
3. uitbreiding van handhaving en toezicht buiten het belanghebbendengebied.

Capaciteit voor deze uitbreiding is mogelijk door extra menskracht in te zetten. Dit betekent dat er extra financiële middelen worden vrijgemaakt voor deze taak of menskracht. Deze kan mogelijk worden gevonden in het kader van de Wet Werk en Bijstand (voorheen de WSW). Een te onderzoeken mogelijkheid is het schuiven met prioriteiten ten behoeve van handhaving in het belanghebbendengebied. Dit hoeft geen extra geld te kosten, maar gaat wel ten koste van handhaving in het belanghebbendengebied. Ook kan er worden gekeken naar uitbreiding van bevoegdheden voor de medewerkers van Stadstoezicht. In dat geval kunnen meer mensen zich nadrukkelijk met handhaving bezig houden.

Per 27 augustus 2003 is de wegsleepregeling in Gouda van kracht. Dit biedt de mogelijkheid om in geval van excessen, zoals herhaaldelijk fout- of hinderlijk parkeren, voertuigen weg te slepen. De wielklem wordt in Gouda niet toegepast.

Met betrekking tot bestuurlijke boetes is er het strategisch kabinetsakkoord *Naar een veiliger samenleving* (november 2002). In dit veiligheidsprogramma heeft het onderwerp hernieuwde aandacht gekregen. De ontwikkelingen worden gevolgd en mogelijk worden vertaald naar het beleid voor Gouda.

**K15. Maatregelen handhaving en toezicht**

- A. *Uitbreiding van toezicht binnen het belanghebbendengebied creëren*
- B. *Creëer uitbreiding van de handhaving buiten het belanghebbendengebied*
- C. *Zoek naar capaciteit bij Stadstoezicht. Bij het zoeken naar capaciteit dient nadrukkelijk de Wet Werk en Bijstand te worden betrokken*
- D. *Volg de ontwikkelingen van het landelijke standpunt over bestuurlijke boetes*

**5.1.16 Parkeerproblemen op straatniveau**

De problemen op straatniveau die in bijlage 4 staan zijn onderdeel van het dagelijks beheer en de onderhoudsplannen. Daar waar werkzaamheden zijn in de openbare ruimte (ophoging, herinrichting) moet bekeken worden of werk-met-werk gemaakt kan worden en dat parkeerproblemen op straatniveau opgelost kunnen worden. Ook moeten deze problemen worden meegenomen wanneer uitvoering wordt gegeven aan de uitbreiding van parkeerruimte (zie K7.A.)

Bijlage 4 dient als naslagwerk voor werkzaamheden in de buitenruimte en de wijkactieplannen.

**K16. Maatregelen parkeerproblemen op straatniveau**

- A. *De verzameling van parkeerproblemen op straatniveau hanteren als naslagwerk bij dagelijks beheer, onderhoudsplannen, ophoging en herinrichting*
- B. *Parkeerproblemen op straatniveau oppakken in het kader van e actieve wijkaanpak*

**5.2 Maatregelen lange termijn**

1. Parkeren op afstand
2. Reis- en parkeerinformatie
3. Vervoer- en parkeermanagement
4. Nieuwe Parkeersystemen
5. Benadering parkeervraagstukken

**5.2.1 parkeren op afstand**

P+R (Park and Ride) of transferia kunnen de bereikbaarheid van een gebied verbeteren. De twee NS-stations in Gouda hebben ook een P+R. Deze zijn te zien als overstappunten met een herkomstfunctie (vanuit Gouda en omgeving overstappen van de auto op de trein naar elders). Voor Gouda wordt onderzocht of een overstappunt met een bestemmingsfunctie haalbaar is. Door bezoekende parkeerders aan de schil van de stad te laten parkeren kan de parkeerdruk in het centrum en woonwijken worden beperkt.



Naast P+R kan bij parkeren op afstand ook worden gedacht aan het concept Park and Bike (P+B). Bij dit concept wordt van de auto overgestapt op de fiets. Uiteraard kunnen P+R en P+B op één parkeerlocatie worden geïntegreerd.

Gouda beschikt over twee overstappunten met een herkomstfunctie, bij de NS-stations Gouda en Gouda Goverwelle. Met name bij NS station Gouda Goverwelle is er een tekort aan parkeergelegenheid. Hier komt op korte termijn een uitbreiding van parkeergelegenheid. Ter bevordering van de looproute zal er een brug nodig zijn tussen de parkeerplaatsen en het station, of dit haalbaar is wordt onderzocht.

De gemeente stimuleert en exploiteert P+R en P+Bike (vanuit toeristisch oogpunt) vanaf NS-station CS. Op den duur wordt P+R aangelegd ten westen van Gouda bij het nieuwe NS-station Gouwe Knoop.

#### **L1. Maatregelen parkeren op afstand**

- A. *Onderzoek naar de haalbaarheid van een overstappunt met een bestemmingsfunctie (P+R) voor Gouda, rekening houdend met de ontwikkeling van de parkeerdruk in het centrum, de diversiteit van doelgroepen (toeristen, winkelend publiek, evenementenbezoekers en dergelijke.) en mogelijke vormen van natransport (zoals bus, winkelexpres, Rijn Gouwelijn en fiets)*
- B. *Onderzoek naar de uitbreiding van de capaciteit van de P+R locatie NS-station Gouda Goverwelle aan de noordzijde, inclusief voetgangersbrug, waarbij de mogelijkheden van meeliften met ruimtelijke ontwikkelingen Achterwillens het uitgangspunt is*
- C. *Realiseren P+R ten westen van Gouda bij het nieuwe station Gouwe Knoop*

#### **5.2.2 reis- en parkeerinformatie**

Gouda heeft een dynamisch parkeerverwijssysteem. Dit systeem verwijst naar de parkeerterreinen en -garage en geeft per locatie het aantal beschikbare parkeerplaatsen aan. Het parkeerterrein Vossenburchkade wordt alleen door statische bewegwijzering aangegeven.



In het zomerseizoen komen jaarlijks veel toeristen naar Gouda. Daarom zijn op de invalswegen van Gouda richting het centrum borden opgehangen met de tekst "City parking".

Deze borden verwijzen naar de grotere parkeerterreinen zoals de Potterspoort en Klein Amerika. Hiermee wordt voorkomen dat toeristen op zoek gaan naar een parkeerplaats en onnodig blijven rond rijden in de binnenstad.

Het is voor bezoekers en inwoners niet altijd duidelijk waar de gehandicaptenparkeerplaatsen gesitueerd zijn. Extra maatregelen op dit gebied zijn noodzakelijk, zoals uitbreiding van overzichtsbornen, betere bewegwijzering en markering. Bijvoorbeeld door het opnemen van gehandicaptenparkeerplaatsen op stadsplattegronden bij de invalswegen van Gouda.

#### **L2. Maatregelen reis- en parkeerinformatie**

- A. *Aangeven van gehandicaptenparkeerplaatsen op de stadsplattegronden*
- B. *Monitorprogramma parkeren opstarten om het gebruik van parkeergelegenheden in Gouda te kunnen volgen en effecten van maatregelen te kunnen beoordelen*

#### **5.2.3 vervoer- en parkeermanagement**

Vervoermanagement is het sturen op gebruik van verschillende wijzen van vervoer door bedrijven. Het gaat om maatregelen die werkgevers nemen om verandering in mobiliteit bij werknemers te bewerkstelligen. Mogelijke stimuleringsmaatregelen zijn: telewerken, flexibele werktijden, carpoolen, fietsmaatregelen, gebruik openbaar vervoer, autowerende maatregelen (parkeerbeleid), collectief bedrijfsvervoer, zakelijk autodata.

Vervoermanagement is met name interessant voor bedrijven en instellingen van enige omvang. Het kan ook gebiedsgericht worden ingezet. In die gevallen kan de gemeente haar invloed voor een speciaal doel gebruiken. Bij de gebiedsgewijze aanpak wordt een overeenkomst gemaakt met een aantal bij elkaar gevestigde bedrijven.

Er worden mogelijkheden onderzocht om gezamenlijke initiatieven te ontplooiën, bijvoorbeeld collectief bedrijfsvervoer en centraal parkeermanagement. Centraal parkeermanagement wil zeggen dat er geconcentreerde parkeervoorzieningen zijn, die worden gebruikt door zowel medewerkers als bezoekers van alle deelnemende bedrijven. Hierdoor kan de parkeerruimte worden beperkt door dubbelgebruik van de parkeervoorziening te optimaliseren. Bovendien is er minder zoekverkeer en verbetert de bereikbaarheid.



### L3. Maatregelen vervoer- en parkeermanagement

A. *Bevorder (verdere) introductie van vervoer- en parkeermanagement op de Goudse bedrijventerreinen*

#### 5.2.4 nieuwe parkeersystemen

Op het gebied van parkeren zijn nieuwe ontwikkelingen. Zoals nieuwe parkeersystemen:

- automatische parkeersystemen;
- collectief parkeren.

#### **automatische parkeersystemen**

Half- en volautomatische parkeersystemen zijn systemen waarbij de auto op een plateau of pallet wordt geplaatst en waarbij een technisch systeem verder zorgt voor het (ver)plaatsen van de auto in de parkeervoorziening. Er zijn verschillende soorten systemen en technieken beschikbaar.

Het grote voordeel van dergelijke systemen is dat de beschikbare ruimte efficiënt wordt gebruikt. In de voorziening hoeft geen rekening gehouden worden met ruimte voor voetgangers en rijwegen. Vooral in gebieden waar de fysieke ruimte beperkt is, zoals centrale binnensteden, bieden deze automatische systemen de mogelijkheid om relatief veel parkeergelegenheid te creëren op een beperkte oppervlakte.

Automatische parkeersystemen zijn vooral geschikt voor woonsituaties, maar ook voor kantoren (woon-werkverkeer) en hotels.



Voorbeelden van automatische parkeersystemen

#### **collectief parkeren**

Als voor iedere accommodatie (kantoor, wooncomplex, of school) of soort gebruiker (bewoner, bezoeker, medewerker) een afzonderlijke parkeervoorziening wordt aangelegd, dan gaan we niet efficiënt om met de beschikbare ruimte. Bovendien wordt dubbelgebruik van parkeervoorzieningen hierdoor niet bevorderd.

Collectieve vormen van parkeren spelen hierop in. Zowel bewoners van omliggende wooncomplexen als medewerkers en bezoekers van bedrijven gaan gebruik maken van dezelfde parkeervoorziening. Dit werkt ruimtebesparend en is daardoor ook kosteneffectief.

#### **L4. Maatregelen nieuwe parkeersystemen**

**A.** *Betrek bij het zoeken naar parkeeroplossingen nieuwe ontwikkelingen zoals automatische parkeersystemen en collectief parkeren*

#### **5.2.5 benadering parkeervraagstukken**

Parkeren en de realisatie van parkeervoorzieningen moeten integraal onderdeel zijn van de ruimtelijke inrichting. Werkwijzen en hulpmiddelen hierbij zijn:

- gebiedsgericht werken;
- parkeerbalans;
- parkeertoets.

##### ***gebiedsgericht werken***

Bij de bouw van een parkeergarage bij een instelling of bedrijf wordt veelal alleen gekeken naar de directe capaciteitsvraag op die locatie (en dus ook de soort accommodatie of instelling waarvoor de parkeervoorziening wordt gerealiseerd) en wordt alleen rekening gehouden met aantallen medewerkers en bezoekers. Bij het vinden van parkeeroplossingen moet gebiedsgericht worden gedacht. Beschikbare parkeercapaciteit wordt dan optimaler benut. Nieuwe parkeeroplossingen kunnen bijdragen aan het oplossen van parkeerproblemen in een groter gebied.

Bij gebiedsgericht werken is samenwerking tussen disciplines nodig: ontwikkelaar, bestuur, planoloog, verkeerskundige, jurist, econoom, specialist ruimtelijke ordening, stedenbouwkundige, enzovoort.

##### ***parkeerbalans***

Een instrument ter ondersteuning van gebiedsgericht werken is de parkeerbalans. Dit instrument geeft inzicht in de normatieve parkeervraag, de daadwerkelijke parkeervraag en de ontwikkelingen in de toekomst. In de parkeerbalans kan dubbelgebruik van parkeerruimte worden doorgerekend. Het is een instrument dat wordt ingezet bij beantwoording van de vraag naar uitbreiding van parkeervoorzieningen voor de binnenstad.

##### ***parkeertoets***

De aanwezigheid van parkeerplaatsen heeft niet alleen effect op het parkeren of stallen van auto's, maar ook op verkeersstromen. In de parkeertoets zijn ook effecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersafwikkeling in beeld gebracht.

#### **L5. Maatregelen benadering parkeervraagstukken**

**A.** *Bij de behandeling van parkeervraagstukken wordt gebruik gemaakt van werkwijzen en hulpmiddelen als het gebiedsgerichte werken, de parkeerbalans en de parkeertoets (waarmee ook effecten van parkeerplaatsen op leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersafwikkeling in kaart worden gebracht)*



**gemeente  
gouda**

## 6. Uitvoeringsprogramma

De voorstellen uit het MOG rapport vormen de basis voor het uitvoeringsprogramma. Er is een splitsing gemaakt in korte termijn maatregelen (binnen twee jaar uitvoeren) en lange termijn (na twee jaar). Per maatregel is bekeken welk basisuitgangspunt de maatregel het meest dient; vaak dient een maatregel meerdere beleidspunten. Door de maatregelen in te delen ontstaat overzicht en samenhang tussen de ingrepen.

### 6.1 uitvoeringsmaatregelen binnen twee jaar

*Voorzien in de parkeerbehoefte nu en in de toekomst is onmisbaar voor het ruimtelijk en economisch functioneren van de stad.*

1. de nieuwe **parkeernormen met gebiedsindeling** met de binnenstad, schil om de binnenstad en overige woon- en werkgebieden (zie bijlage Parkeernormen Gouda) gelden per direct voor alle bouwplannen en opnemen in de bouwverordening (K1.A., B. en G. en K9.J.);
2. de nieuwe **aanwezigheidspercentages en berekeningspercentages voor parkeren op eigen terrein** gelden per direct voor alle bouwplannen (K1.C. en D.);
3. bij **nieuwbouw** is het verplicht om parkeerruimte op eigen terrein te realiseren (K1.F.);
4. in **bestaande wijken** wordt gezocht naar een geschikte combinatie van uitbreiding van parkeerruimte en het vergroten van het belanghebbendengebied in overleg met wijkteam en bewoners (K4.F., K7.A. en K8.A.);
5. gebruik maken van werkwijzen en hulpmiddelen als het **gebiedsgericht werken** inclusief parkeertoets (L5.A.);
6. onderzoek naar een **gebruikersvriendelijke bezoekersysteem** (K4.E. en K8.B.);
7. vergroten van efficiëntie gebruik parkeerplaatsen door betere **vormgeving en handhaving van parkeergedrag** (K7.B.);
8. vraag naar parkeerplaatsen verminderen door **autodate** te stimuleren (K7.C.);
9. **per buurt/wijk maatwerk** leveren in goede samenwerking tussen wijkbeheer en wijkteams (K7.D.);
10. de aanleg van nieuwe (gestapelde) parkeervoorzieningen aan de randen van de **binnenstad** wordt geïnitieerd, onderzoek naar mogelijke locaties; bij het zoeken naar parkeerruimte worden de mogelijkheden van alternatieve parkeersystemen zoals mechanisch parkeren en collectief parkeren bekeken (K4.B., K9.H. en L4.A.);
11. de mogelijkheid om de parkeergarage **Nieuwe Markt 24 uur per dag open** te stellen wordt overlegd met de exploitant (K9.I.);
12. een aantal **kortparkeerplaatsen** die niet direct rondom het kernwinkelgebied gelegen zijn **opheffen** ten gunste van het belanghebbendenparkeren (K5.D. en K9.E.);
13. **maatwerk** leveren bij **stedelijke voorzieningen** door per situatie een heldere probleemanalyse te schetsen, gebiedsgericht werken (K6.A. en L5.A.);

14. **bedrijvenvergunningen** in de binnenstad zijn alleen op werkdagen geldig (K4.C. en K9.B.);
15. hanteren **richtlijnen** maatvoering en ligging **gehandicaptenparkeerplaatsen** (K11.B.) en **richtlijnen** maatvoering voor gewone **parkeerplaatsen** volgens Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom van het CROW (ASVV 2004), NEN 2443 voor stallen en parkeren van voertuigen (K14.A.), Ontwerpwijzer gebouwde parkeervoorzieningen en Politiekeurmerk Veilig Wonen;
16. **onderzoek** naar aantal, gebruik, ligging en inrichting **gehandicaptenparkeerplaatsen** (K11.C.);
17. **onderzoek** naar haalbaarheid uitbreiden capaciteit **P+R** en invoeren P+Bike bij **NS-station Gouda** (L1.A.);
18. **onderzoek** naar haalbaarheid uitbreiden capaciteit **P+R** bij **NS-station Gouda Goverwelle** noordzijde (L1.B.).

*De gemeente reguleert bestaande en stimuleert nieuw aan te leggen parkeervoorzieningen en reguleert het gebruik.*

19. in de **binnenstad en schil** wordt voor de eerste auto geen vergunning verleend bij parkeergelegenheid op eigen terrein; een vergunning voor de tweede auto is fors duurder en voor adressen in de binnenstad alleen geldig voor parkeerterreinen en –garages aan de rand van de binnenstad (K4.A., B. en K9.A.);
20. een inventarisatie van **parkeerplaatsen op eigen terrein** (bruggen niet meegerekend als parkeerruimte op eigen terrein) en een onderzoek naar een registratiesysteem leidt tot een database met handhaafbare parkeerplaatsen op eigen terrein (K3.B. en K9.C.);
21. **geen toestemming** meer geven bij verzoeken tot het **opheffen van parkeerruimte op eigen terrein** (K3.A.);
22. herformulering van de afkoopregeling tot een **compensatieregeling** (compensatie als de aanleg van een parkeerplaats op eigen terrein stedenbouwkundig onmogelijk blijkt) (K2.A. en K9.K.);
23. voor **autoloos wonen** hoeft geen compensatiebedrag te worden betaald, maar wordt alleen een 2<sup>e</sup> duurdere vergunning verstrekt (alleen geldig voor parkeerterreinen en –garages aan de rand van de binnenstad wanneer het autoloos wonen in de binnenstad betreft) (K2.B.); ; uitzondering voor bewoners van huurders van een autoloze woning, deze bewoners krijgen een 2<sup>e</sup> vergunning voor de prijs van een 1<sup>e</sup> vergunning;
24. de **maximale parkeerduur op betaalde plaatsen** blijft ook na 18.00 u gehandhaafd (K5.E. en K9.G.);
25. in sector I **betaald parkeren tot 21.00 u**, in sector II buiten de singels en sector III betaald parkeren tot 18.00 u (K5.F. en K9.F.);
26. **parkeren op afstand** wordt gestimuleerd, ook bij evenementen (K13.A.);
27. ter beperking van de overlast van geparkeerde **bedrijfsvoertuigen** worden incidenteel parkeervakken opgeheven dan wel de afmetingen aangepast (K12.A.);
28. de **sociale veiligheid** (aandacht voor verlichting, weghalen struiken) op de Goudse parkeerterreinen wordt verbeterd (K14.A. en B.);
29. invoering van een systeem voor een gebruiksvriendelijke **bezoekerskaart** (K4.E. en K8.B.);
30. **handhaving en toezicht** wordt geïntensiveerd; bij het zoeken naar capaciteit dient de Wet Werk en Bijstand te worden betrokken (en moeten de ontwikkelingen rond bestuurlijke boetes gevolgd worden (K15.A., B., C. en D.).

*Alle kosten worden toegerekend aan de gebruiker*

31. de **tarieven** voor betaald parkeren worden per 1 januari 2006 aangepast, besluitvorming en bekendmaking in 2005 (K5.A. en K9.D.);



32. de **tarieven** concurrerend houden met omliggende kernen om positie van de stad binnen de regio te behouden en te versterken (K5.B.);
33. het afkoopbedrag van de huidige **afkoopregeling** wordt verhoogd van € 4.034,- naar € 20.000,- (jaarlijks indexeren) tot een **compensatiebedrag** (K2.B.);
34. toerekening van de kosten van **gehandicaptenparkeren** wordt nog nader onderzocht en uitgewerkt; in principe betaalt de gebruiker (K11.A.).

## 6.2 uitvoeringsmaatregelen na twee jaar

*Voorzien in de parkeerbehoefte nu en in de toekomst is onmisbaar voor het ruimtelijk en economisch functioneren van de stad.*

35. aanpassen van de **parkeernormen** conform uitgangspunten van deze notitie (monitoren parkeernormen, wanneer situatie bereikt wordt dat autobezit stijgt tot 2 auto's per adres wijzigen parkeernormen) (K1.E en K4.G.);
36. **realisatie van parkeervoorzieningen** langs de rand van de binnenstad (K4.B., K9.H. en I.);
37. invoeren van een nieuwe **P+R-** voorziening bij het nieuwe NS-station Gouwe Knoop en parkeren op afstand stimuleren(L1.C.);
38. **reis- en parkeerinformatie** uitbreiden met verwijzing naar gehandicaptenparkeerplaatsen op de stadsplattegronden (L2.A.);
39. opzetten van een **monitoringssysteem voor reis- en parkeerinformatie** (L2.B.);
40. **vervoer- en parkeermanagement** bevorderen op Goudse bedrijventerreinen (L3.A.).

*De gemeente reguleert bestaande en stimuleert nieuw aan te leggen parkeervoorzieningen en reguleert het gebruik.*

41. in **woonbuurten** zal belanghebbendenparkeren worden ingevoerd als de parkeerdruk dit noodzakelijk maakt (K7.A.);
42. hoogteverschillen in **tarieven** gebruiken als beleidsinstrument (K5.C.);

*Alle kosten worden toegerekend aan de gebruiker.*

43. aanpassen van de **tarieven** voor betaald parkeren tot een kostendekkend niveau (K5.A.).

## 6.3 uitvoeringsprogramma per jaar

Een aantal maatregelen is per direct in te voeren, daarvoor hoeft geen onderzoek o.i.d. plaats te vinden. Voor andere maatregelen wordt het noodzakelijke onderzoek gestart, maar de maatregel zelf laat nog even op zich wachten. Ook zullen sommige maatregelen pas op lange termijn kunnen worden getroffen.

Sommige maatregelen betreffen een directe actie of een investering. In een uitvoeringsprogramma zijn de maatregelen op een rijtje gezet en is aangegeven in welk jaar de maatregel en/of onderzoek wordt uitgevoerd, wie initiatiefnemer is van de actie en wat de maatregel zou kunnen kosten of opbrengen.



<b>MAATREGELEN 2005</b>				
<b>Nr</b>	<b>Activiteit</b>	<b>Maatregel</b>	<b>Initiator</b>	<b>Financieel effect</b>
1, 2	nieuwe parkeernormen voor de binnenstad, schil en overige woon- en werkgebieden (zie bijlage Parkeernormen Gouda) gelden per direct voor alle bouwplannen, evenals nieuwe gebiedsindeling, aanwezigheidspercentages en berekeningspercentages voor parkeren op eigen terrein; opnemen in de bouwverordening	K1.A. K1.B. K1.C. K1.D.	gemeente: eis bij verlening bouwvergunning	Heeft bij nieuwbouw consequenties voor bouwer.
3	Bij nieuwbouw is het verplicht om parkeerruimte op eigen terrein te realiseren;	K1.F.	gemeente en ontwikkelaar	n.v.t.
21	Opheffen van parkeerruimte op eigen terrein is niet meer toegestaan	K3.A.	Gemeente	n.v.t.
22, 33	Herformulering van de afkoopregeling tot een compensatieregeling (compensatie als de aanleg van een parkeerplaats op eigen terrein stedenbouwkundig onmogelijk blijkt); het huidige verhogen van € 4.034,- naar € 20.000,- (jaarlijks indexeren) tot een compensatiebedrag bedrag; voor auto-loos wonen geen compensatieverplichting, alleen 2 <sup>e</sup> duurdere vergunning verstrekken voor parkeren aan de rand van de binnenstad (wanneer het auto-loos wonen in de binnenstad betreft)	K2.A. K2.B.	Gemeente	Kostendekkend: bedrag is bestemd voor aanleg vervangende parkeerruimte; personele inzet
10	Aanleg nieuwe (gestapelde) parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad initiëren, onderzoek naar mogelijke uitbreidingslocaties starten; bij het zoeken naar parkeerruimte mogelijkheden van alternatieve parkeersystemen zoals mechanisch parkeren en collectief parkeren bekijken	K4.B. K9.H.	gemeente	Onderzoek naar locatie en haalbaarheid: € 30.000-40.000 *
6	Onderzoek naar gebruikersvriendelijke bezoekerskaart	K4.E. K8.B.		
11	Mogelijkheden onderzoeken 24-uurs openstelling parkeergarage Nieuwe Markt in overleg met exploitant	K9.I.	gemeente	Personele inzet
14	Bedrijvenvergunningen in de binnenstad zijn alleen op werkdagen geldig	K4.C. K9.B.	gemeente	n.v.t.
27	Ter beperking van de overlast van geparkeerde bedrijfsvoertuigen worden incidenteel parkeervakken opgeheven dan wel de afmetingen aangepast;	K12.A. K12.B.	gemeente & bewoners	n.v.t.
20	Ontwikkelen van een registratiesysteem van parkeerplaatsen op eigen terrein	K3.B. K9.C.	gemeente	Onderzoek naar systeem € 20.000 *



**gemeente  
gouda**

<b>MAATREGELEN 2005</b>				
<b>Nr.</b>	<b>Activiteit</b>	<b>Maatregel</b>	<b>Initiator</b>	<b>Financieel effect</b>
12	Aantal kort-parkeerplaatsen die niet direct rondom het kernwinkelgebied gelegen zijn opheffen ten behoeve van belanghebbendengebied	K5.D. K9.E.	Gemeente	Effect nog te bepalen
4	In bestaande wijken wordt gezocht naar een geschikte combinatie van uitbreiding van parkeerruimte en het vergroten van het belanghebbendengebied in overleg met wijkteam en bewoners	K4.F. K7.A. K8.A.	gemeente in overleg met wijkteam en bewoners	Per wijk kosten voor onderzoek, aanleg plekken, borden, apparatuur, etc.; kosten niet exact te bepalen*
9, 13	Per buurt/wijk en bij stedelijke voorzieningen maatwerk leveren in goede samenwerking tussen wijkbeheer en wijkteams	K7.D. K6.A. L5.A.	gemeente	Nvt
7	Vergroten efficiëntie gebruik parkeerruimte door betere vormgeving en handhaving van parkeergedrag	K7.B.	Gemeente	Nvt
8	Vraag naar parkeerplaatsen verminderen door autodate te stimuleren	K7.C.	Gemeente	Nvt
31	Besluitvorming en bekendmaking tariefsverhoging die per 1-1-2006 wordt toegepast	K5.A.	Gemeente	Effect nog te bepalen
24	Maximale parkeerduur na 18.00 u handhaven	K5.E. K9.G.	gemeente	Nvt
25	binnen de singels betaald parkeren en belanghebbendenparkeren tot 21.00, buiten de singels belanghebbendenparkeren en betaald parkeren op straat (inclusief Vossenbuchkade) tot 18.00 u, de achteraf betaalde parkeerterreinen Klein Amerika en Schouwburgplein betaald parkeren tot 21.00 u hanteren;	K5.F. K9.F.	gemeente	Nvt
15	Hanteren richtlijnen maatvoering voor gewone parkeerplaatsen volgens Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom van het CROW (ASVV 2004), NEN 2443 voor stallen en parkeren van voertuigen	K14.A.	Gemeente	Effect nog te bepalen
5	Gebiedsgerichte benadering parkeervraagstukken inclusief parkeertoets (over de grenzen van een project kijken)	L5.A.	gemeente	Nvt
26	Parkeren op afstand wordt gestimuleerd, ook bij evenementen	K13.A.	gemeente	Kosten deels te verhalen op organisatie evenementen
34	Toerekening van de kosten van gehandicaptenparkeren (GPP) wordt nog nader onderzocht en uitgewerkt; in principe betaalt de gebruiker	K11.A.	gemeente in samenwerking met RPCP	Personele inzet
16	Onderzoek naar aantal, gebruik, ligging en inrichting gehandicaptenparkeerplaatsen	K11.C.	gemeente in samenwerking met RPCP	Personele inzet
15	Hanteren richtlijnen maatvoering en ligging gehandicaptenparkeerplaatsen	K11.B.	Gemeente	Effect nog te bepalen



**gemeente  
gouda**

<b>MAATREGELEN 2006</b>				
<b>Nr.</b>	<b>Activiteit</b>	<b>Maatregel</b>	<b>Initiator</b>	<b>Financieel effect</b>
31	De tarieven voor betaald parkeren worden per 1 januari 2006 aangepast;	K5.A. K9.D.	gemeente	Effect nog te bepalen
32	De tarieven concurrerend houden met omliggende kernen om de positie van de stad binnen de regio te behouden en versterken	K5.B.	gemeente	Effect nog te bepalen
17,18	Onderzoek naar haalbaarheid uitbreiden capaciteit P+R en invoeren P+Bike bij NS-station CS; onderzoek naar haalbaarheid uitbreiden P+R bij NS-station Goverwelle.	L1.B.	gemeente & ontwikkelaar locaties	Personele inzet
19	In de binnenstad en schil wordt voor de eerste auto geen vergunning verleend bij parkeergelegenheid op eigen terrein; een vergunning voor de tweede auto is fors duurder (afhankelijk van onderzoek naar parkeren op eigen terrein en beschikbaarheid database)	K4.A. K4.D. K9.A.	gemeente	Positief financieel effect; nog te bepalen
28	De sociale veiligheid (aandacht voor verlichting, weghalen struiken) op de Goudse parkeerterreinen wordt verbeterd	K14.A. K14.B.	gemeente	Opnemen in beheer en onderhoud openbaar gebied
29	Invoering van een systeem voor een gebruiksvriendelijke bezoekerskaart	K4.E.	gemeente	Onderzoek intern uitvoeren, personele gevolgen
30	Handhaving en toezicht wordt geïntensiveerd; bij het zoeken naar capaciteit dient de Wet Werk en Bijstand te worden betrokken	K15.A. K15.B. K15.C. K15.D.	gemeente	Kosten 1 fte parkeercontroleur € 40.000 per jaar; kosten 1 fte toezichthouder € 29.000 per jaar (apart traject)

Voor het uitvoeren van het onderzoek naar mogelijke uitbreidingslocaties voor parkeren aan de rand van de binnenstad, de inventarisatie parkeren eigen terrein en het uitbreiden van parkeerruimte in bestaande wijken (inclusief eventueel parkeerproblemen op straatniveau) is ter voorfinanciering een budget gereserveerd in het kader van het concerninvesteringsplan (CIP). Voor 2004/2005 is in totaal € 220.000,- beschikbaar gesteld voor onderzoek en uitvoering. Voor 2006 en 2007 is per jaar € 100.000,- uit datzelfde CIP gevraagd voor het uitbreiden van parkeerruimte in de wijken en voor onderzoeken.



**MAATREGELEN 2007**

Nr	Activiteit	Maatregel	Initiator	Financieel effect
35	aanpassen van de parkeernormen conform uitgangspunten van deze notitie (monitoren parkeernormen, wanneer situatie bereikt wordt dat autobezit stijgt tot 2 auto's per adres wijzigen parkeernormen)	K1.E K4.G.	gemeente	Intern uitvoeren, personele gevolgen
38	Reis- en parkeerinformatie uitbreiden met verwijzing naar gehandicaptenparkeerplaatsen op de stadsplattegronden	L2.A.	gemeente	Beperkte kosten
41	In woonbuurten zal belanghebbendenparkeren worden ingevoerd als de parkeerdruk dit noodzakelijk maakt	K7.A.	gemeente	Uitgangspunt is kostendekking
42	Hoogteverschillen in tarieven gebruiken als beleidsinstrument	K5.C.	gemeente	n.v.t.
40	Vervoer- en parkeermanagement bevorderen op Goudse bedrijventerreinen	L3.A.	Gemeente in samenwerking met Provincie	Personele inzet
43	Aanpassen van de tarieven voor betaald parkeren tot een kostendekkend niveau	K5.A.	gemeente	Positief effect, nog te bepalen

**MAATREGELEN 2008**

Nr.	Activiteit	Maatregel	Initiator	Financieel effect
39	Opzetten monitoringssysteem reis- en parkeerinformatie	L2.B.	gemeente	Kosten onbekend, moet blijken

**MAATREGELEN 2009**

Nr.	Activiteit	Maatregel	Initiator	Financieel effect
36	Realisatie van parkeervoorzieningen langs de rand van de binnenstad	K4.B. K9.H.	marktpartij	Parkeervoorziening kostendekkend laten realiseren en exploiteren door marktpartij
19	voor adressen in de binnenstad 2 <sup>e</sup> auto alleen op/in betaalde geconcentreerde parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad; een vergunning voor de tweede auto is al geruime tijd fors duurder	K4.A. K9.A.		



**gemeente  
gouda**

**MAATREGELEN 2010 E.V.**

<b>Nr.</b>	<b>Activiteit</b>	<b>Maatregel</b>	<b>Initiator</b>	<b>Financieel effect</b>
37	Invoeren van een nieuwe P+R- voorziening bij het nieuwe NS-station Gouwe Knoop (parkeren op afstand)	L1.C.	gemeente	Personele gevolgen

## 7. Verklarende woordenlijst

Aanwezigheidspercentages	Procentuele verdeling van het gebruik van parkeerplaatsen over de dag en de week door verschillende groepen gebruikers
Adres	Een zelfstandige woning als zijnde een zelfstandig belastingsobject in de zin van de onroerende zaakbelastingen in gebruik als woning. De gemeentelijke basisadministratie (GBA) vormt hiervoor de basis
Administratieve boete	zie "Wet Mulder"
Afkoopregeling	Systeem waarbij de verplichting voor het aanleggen van parkeerplaatsen conform de norm wordt afgekocht door de ontwikkelaar. In Gouda is deze afkoopregeling als vrijstellingsbevoegdheid vastgelegd in de Bouwverordening
APV	Algemene Plaatselijke Verordening. Hiermee regelt een gemeente zaken die niet via hoger wetgeving zijn geregeld, zoals stallen van caravans, uitgeven van terrassen en parkeren van grote voertuigen.
Autodate (autodelen)	Meerdere personen maken gebruik van één auto, die zij telefonisch kunnen reserveren
Belanghebbendenparkeren	Regeling die tot doel heeft het gebruik van parkeerplaatsen te reguleren door het reserveren van parkeermogelijkheden voor bewoners van gebieden waar een hoge parkeerdruk optreedt.
Bedrijfsparkeren	Het parkeren van voertuigen van werknemers en bezoekers van bedrijven en instellingen van een bepaald gebied.

Bedrijfsvoeringvergunning	Wordt verleend aan de eigenaar of houder van een motorvoertuig wanneer deze een beroep of bedrijf uitoefent in een pand gelegen buiten het gebied waar belanghebbendenparkeerplaatsen aanwezig zijn en die aantoont dat het motorvoertuig benodigd is voor (bijna) dagelijks herstel-, onderhoud- of daarmee gelijk te stellen werkzaamheden in het vergunningengebied en om die reden het motorvoertuig noodzakelijkerwijze in de onmiddellijke omgeving van de betreffende locatie moet worden geparkeerd
Bedrijfsvoertuig	motorvoertuig nodig voor het uitvoeren van bedrijfsmatige werkzaamheden.
Bedrijvenvergunning	Kan worden verleend aan de eigenaar of houder van een motorvoertuig wanneer deze een beroep of bedrijf uitoefent in een pang gelegen in een gebied waar belanghebbendenplaatsen aanwezig zijn en deze aantoont dat het in het belang van diens beroeps- en bedrijfsuitoefening noodzakelijk is om in dat gebied een motorvoertuig te parkeren.
Bewonersparkeren	Het parkeren van voertuigen van bewoners van een bepaald gebied
Bewonersvergunning	Kan worden verleend aan de eigenaar of houder van een motorvoertuig wanneer deze in het belanghebbenden woont
Bezoekerskaart	Wordt verstrekt aan bewoners van het belanghebbendengebied en stelt bewoners in staat hun bezoek tegen gereduceerd tarief te laten parkeren bij bemeterde parkeerplaatsen
Bezoekersparkeren	Het parkeren van voertuigen van bezoekers (winkels, bewoners, bedrijven, instellingen e.d.) in een bepaald gebied
Binnenstad	Gebied tussen de singels, inclusief Raambuurt
Bouwplan	Iedere aanpassing aan gebouwen of realiseren van gebouwen waarvoor volgens de bouwverordening een bouwvergunning noodzakelijk is.
Bouwverordening	Hierin zijn de voorschriften opgenomen waaraan gebouwen bij bouw en verbouw moeten voldoen
CROW	Nationaal kenniscentrum voor verkeer-, vervoer en infrastructuur. In deze non-profit organisatie werken Rijk, provincies, gemeenten, aannemersorganisaties, adviesbureaus, openbaarvervoersorganisaties en onderwijsinstellingen samen vanuit hun gemeenschappelijke belangen bij ontwerp, aanleg en beheer van wegen en verkeers- en vervoersvoorzieningen.

Dubbelgebruik	Ook wel genoemd meervoudig gebruik of multifunctioneel gebruik. Het door meerder partijen gezamenlijk gebruiken van parkeerplaatsen, waardoor parkeerplaatsen optimaal worden gebruikt.
Eigen terrein	Terrein behorend bij een perceel, niet openbaar toegankelijk
Fiscalisering	Bij fiscaliseren wordt betaalde parkeergeld gezien als een gemeentelijke belasting
Foutparkeren	Een voertuig parkeren op een plaats waar dit verboden is.
Funshoppers	Winkelbezoekers die relatief lang in het centrum blijven, rustig de tijd nemen om zich te oriënteren en zich niet laten lijden door tijdsdruk
Gehandicaptenparkeerplaats (gpp)	parkeerplaats gereserveerd voor houders van een landelijke gehandicaptenparkeerkaart
Inrichting en uitrusting	Het geheel van voorzieningen aan de weg zoals bebording, bebakening, markering, openbare verlichting e.d.
Kernwinkelgebied	het winkelcentrum in de binnenstad van Gouda hoofdzakelijk bestaande uit het voetgangersgebied
Kortparkeerder	parkeerder die gedurende een beperkte tijd, en meestal af en toe ergens parkeert. Bijvoorbeeld runshoppers.
Langparkeerder	parkeerder die gedurende een langere periode, een aantal uren of een hele dag ergens parkeert. Bijvoorbeeld werkers, bewoners en funshoppers.
Maaiveldniveau	Op het niveau van het natuurlijke terreinoppervlakte.
MOG	Maatschappelijke Overleg Groep
Naheffingsaanslag	Aanslag bij het niet of onvoldoende betalen bij betaalde parkeerplaatsen of niet of onjuist gebruik van vergunningen bij gefiscaliseerd parkeren.
Parkeerapparatuur	Parkeermeters en parkeerautomaten en verzamelparkeermeters
Parkeerbalans	Het afzetten van het aanbod aan parkeerplaatsen tegen de vraag naar parkeerplaatsen binnen een bepaald gebied. Hierbij kan rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages.
Parkeerdruk	Het gebruik van parkeerplaatsen uitgedrukt in het aantal geparkeerde auto's op het totale aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Parkeerduur	De gemiddelde tijdsperiode dat één voertuig op een parkeerplaats staat geparkeerd.
Parkeerfonds	De gemeentelijk reserve die in het verleden is opgebouwd uit de parkeerbijdrageregeling.
Parkeerkencijfer	Op de praktijk gebaseerde cijfers die in principe als vertrekpunt worden gehanteerd bij de bepaling van aantallen parkeerplaatsen wanneer geen normen gelden.
Parkeernorm	Geeft de waarde voor het aantal parkeerplaatsen waarvan niet mag worden afgeweken
Parkeervergunning	Een door het college verleende vergunning, waarmee het is toegestaan een motorvoertuig te parkeren binnen een bepaalde sector op een vergunningparkeerplaats op straat. Een vergunning wordt afgegeven op kenteken van het voertuig.
Parkeerverwijzing	Het geheel van visuele middelen die op, langs of boven de weg zijn aangebracht om de weggebruikers te helpen bij het bepalen van de route naar de parkeervoorzieningen. In Gouda is deze dynamisch: via actuele informatie over het aantal nog beschikbare parkeerplaatsen wordt de weggebruiker extra geïnformeerd en kan de route desgewenst worden aangepast.
Parkeervoorzieningen	Het geheel van voorzieningen voor het parkeren van voertuigen (parkeerplaatsen, -terreinen en -garages).
P+R	Parkeer- en reissysteem, bestaande uit voorzieningen waar men kan overstappen tussen particulier vervoer (auto, fiets) en openbaar vervoer (bus, trein).
RPCP	Regionaal Patiënten/Consumenten Platform
Runshoppers	Een winkelbezoeker die een beperkt aantal gerichte aankopen doet. In de regel is er sprake van een beperkte verblijfstijd.
Sector	Deel van de stad waarbinnen met een parkeervergunning op een vergunningparkeerplaats geparkeerd kan worden of waarbinnen een bezoekende automobiliste op een betaalde parkeerplaats kan parkeren
Tarieflijden	Periode van de dag dat er voor parkeren moet worden betaald of met een vergunning kan worden geparkeerd.
Vergunninghouderplaatsen	Een met bebording aangewezen parkeerplaats voor een houder van de geldige parkeervergunning

Vervoermanagement	Het sturen op gebruik van verschillende vervoerswijzen bij bedrijven om het autogebruik te beperken, mogelijk via een gezamenlijke aanpak
Wet Mulder	Wet van 3 juli 1989, houdende administratiefrechtelijke afdoening van inbreuken op bepaalde verkeersvoorschriften, ook bekend onder de naam Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, De wet is van toepassing bij betaald parkeren, belanghebbendenregelingen met het systeem 'reserveren voor een groep', gevaarstellende parkeren (foutparkeren o.a. bij parkeerverboden).