Gemeente Gouda

memo aan de gemeenteraad

aan	de gemeenteraad
onderwerp	Toezegging in gesprek met bewoners over vormgeven scenario's betaald en vergunning parkeren in Korte Akkeren en Kort Haarlem
van	het college van burgemeester en wethouders
datum	17 september 2024
dossiernummer	7949

memo

Samenvatting

Als gevolg van toezeggingen gedaan op 15 mei 2023 is er dit voorjaar in de Korte Akkeren en Kort Haarlem een participatietraject gestart, waarbij wijkbewoners konden meedenken over de invulling van de scenario's. Het doel van dit proces was om zoveel mogelijk draagvlak te creëren voor de regelingen die de gemeente vaststelt en om vertrouwen te winnen voor de invoering van gereguleerd parkeren. Dit heeft geleid tot 4 scenario's. In de eerste bijlage bij dit raadsmemo staan het proces, de uiteindelijke scenario's en de onderbouwing van de tarieven voor de bewonersvergunningen beschreven.
Na vaststelling van de scenario's voor de raadpleging zal per wijk de raadpleging op de scenario's opgestart worden. De raadpleging voor beide wijken staat gepland voor de periode eind oktober tot en met half november van dit jaar.

Doel

Met dit memo wordt invulling gegeven aan de afspraken die in het raadsmemo van 3 oktober 2023 en in de beantwoording van technische en schriftelijke vragen zijn vastgelegd.

Aanleiding

Het verkeersbeleid van de gemeente Gouda is vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2017-2026 dat op 25 oktober 2017 door de raad is vastgesteld. In dit Mobiliteitsplan zijn voor alle vervoerwijzen ambities en wensbeelden opgenomen om de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de stad te vergroten. Om dit te bereiken zijn diverse denkrichtingen voor maatregelen omschreven. Dit is verder uitgewerkt in het Verkeerscirculatieplan Gouda (VCP), wat op 30 juni 2021 door de raad is vastgesteld. Met het VCP is duidelijk in hoeverre de ambities en wensbeelden uit het Mobiliteitsplan in het algemeen en de circulatiemaatregelen uit het Mobiliteitsplan in het bijzonder, haalbaar zijn en hoe een effectief en efficiënt maatregelpakket om de ambities te realiseren er uit ziet. Het plan bestaat in hoofdlijnen uit tien clusters van maatregelen. Ook geeft het VCP aan wat de kosten zijn en hoe de planning er in de komende jaren uit ziet. De mens staat centraal in het VCP. De ruimte op straat is beperkt en die willen we zo goed mogelijk verdelen voor een leefbare en toekomstbestendige woonomgeving. Met ook ruimte voor groen en spelen bijvoorbeeld.
Om de verdere doorwerking van het VCP te vertalen naar maatregelpakketten voor in de wijken, is in het VCP voorzien dat er wijkmobiliteitsplannen opgesteld worden. De eerste wijkmobiliteitsplannen, voor de Binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem, zijn in 2022 opgesteld en daarna in mei 2023 door de raad vastgesteld.

In mei 2023 zijn de wijkmobiliteitsplannen voor Korte Akkeren en Kort Haarlem door de raad vastgesteld. Onderdeel van deze plannen is de invoering van parkeerregulering in Kort Haarlem en Korte Akkeeren, waarbij er na een participatieproces een raadpleging plaatsvindt over scenario's voor de parkeertijden en –tarieven van parkeerregulering in deze wijken. Op 15 mei 2023 heeft het college toegezegd om met bewoners in gesprek te gaan bij het verder vorm geven van de scenario's van het betaald en vergunning parkeren in Korte Akkeren en Kort Haarlem. Ook is toegezegd de tarieven voor bewoners en hun bezoekers zo laag mogelijk te houden.

Naar aanleiding van bovenstaande toezeggingen is de raad op 3 oktober 2023 middels een raadsmemo op de hoogte gebracht van het te doorlopen proces en een eerste mogelijk invulling van de scenario's.

Dit voorjaar is er in beide wijken een participatietraject gestart, waarbij wijkbewoners konden meedenken over de invulling van de scenario's. Het doel van dit proces was om bestaande zorgen rondom gereguleerd parkeren te bespreken en om vanuit draagvlak, toe werken naar de invoering van gereguleerd parkeren.
Over dit proces zijn technische en schriftelijke vragen gesteld:

- op 9 april door PvdA-Groen Links;
- op 23 april door Gouda Vitaal;
- op 8 mei door Gemeentebelangen Gouda en Gouda Positief.

Het proces in het voorjaar van 2024 heeft geleid tot 4 scenario's voor parkeerregulering in Korte Akkeren en Kort Haarlem. In de eerste bijlage bij dit raadsmemo staan het doorlopen participatieproces inclusief de uitkomsten, de uiteindelijke scenario's en de onderbouwing van de tarieven voor de bewonersvergunningen beschreven. Daarin is te lezen hoe de toezeggingen zijn nagekomen.

Aanvullende informatie

Intermezzo: Routekaart vervolg
Nu de scenario's voor de raadpleging door het college zijn vastgesteld, worden de raad en de deelnemers aan de meedenkpanels geïnformeerd. Naast de raadpleging over de parkeerscenario's zijn er een aantal andere stappen voorzien. Dit om te voorkomen dat er gereguleerd parkeren ingevoerd wordt, zonder dat er duidelijkheid is over hoe de gemeente omgaat met een aantal zorgen en uitzonderingen zoals die in het doorlopen participatieproces zijn geuit. Er zal zicht moeten zijn op hoe de gemeente omgaat met een aantal flankerende maatregelen vooruitlopend op de vastlegging in het nieuwe parkeerbeleid. Met deze routekaart is de samenhang en logica zichtbaar van wat er wanneer naar de raad en bewoners wordt gebracht.

1: Werksessie met raadscommissie
Met het aan de griffie toegezonden agenderingsvoorstel is de vraag aan de raadscommissie Fysieke Leefomgeving gesteld om medio oktober een werksessie te houden. Daarin worden de scenario's toegelicht en aan de raadscommissie gevraagd wat hier hun gevoel bij is. Ook wordt in de werksessie gevraagd naar de ideeën van de raad bij door het college nog te onderzoeken flankerend beleid. Het flankerend beleid is nodig om de zorgen geuit tijdens het participatieproces te kunnen ondervangen. Het gaat om zorgen over:

- *Betaalbaarheid;*
- *Regelingen voor specifieke doelgroepen: huishoudens zonder auto die (deel van het jaar) een auto lenen of delen;*
- *Locaties van maatschappelijk belang die veel externe bezoekers trekken zoals sportverenigingen tijdens wedstrijden.*

Tenslotte wil het college ook weten wat de raad vindt van eventueel gefaseerd per (deel van een) buurt invoeren van betaald en vergunning parkeren in de wijk Korte Akkeren (zie de doorkijk verderop in dit raadsmemo).

2: Raadpleging in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem
Na de werksessie start eind oktober 2024 de raadpleging in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem, zoals beschreven in de eerste bijlage bij dit raadsmemo.
De scenario's worden digitaal voorgelegd aan de wijkbewoners van Korte Akkeren en Kort Haarlem, zoals toegezegd tijdens het participatieproces. Daartoe ontvangen ze een huis-aan-huis brief met informatie hoe ze per huisadres één stem kunnen uitbrengen. Voor degenen die hulp nodig hebben bij het uitbrengen van hun digitale stem, worden inloopmomenten gepland. Via een online enquêteomgeving kunnen bewoners informatie vinden over betaald en vergunning parkeren in het algemeen en de verschillende scenario's in het bijzonder. Daar kunnen ze ook de antwoorden vinden op de vragen die in het participatieproces zijn gesteld en achtergrond over de zorgen die zijn geuit. Over die onderwerpen waar nog geen definitief antwoord is omdat het flankerend beleid nog vastgesteld moet worden, zal dit aan de bewoners duidelijk worden gemaakt, waarbij ook wordt aangegeven wanneer er wel duidelijkheid over komt. Vervolgens kunnen bewoners een stem uitbrengen op hun voorkeursscenario. De raadpleging zal gedurende 3 weken open staan voor de bewoners om hun stem uit te brengen.

Het streven is om de huis-aan-huis brieven met de informatie voor de raadpleging vóór 25 oktober bij de mensen thuis te hebben, aangezien de herfstvakantie loopt van 26 oktober tot en met 3 november. De stemming kan dan plaatsvinden van 25 oktober tot en met 15 november, waarbij er in de week na de herfstvakantie (van 4 t/m 8 november) op diverse momenten en plekken in de wijken hulp geboden kan worden om een stem uit te brengen.

<u>3: Vaststellen uitkomsten raadpleging en informeren raad via raadsmemo</u>
Het vaststellen van de uitkomsten van de raadpleging en het informeren van de raad daarover via een raadsmemo is gepland voor de B&W-vergadering van 10 december. In deze B&W vergadering zullen daarnaast ook de volgende voorstellen voorliggen:

- *Collegevoorstel voor aanpassen Uitvoeringsbesluit parkeren Gouda. De uitkomst van de raadpleging zal voor wat betreft de gebieden waarin en de tijden waarop betaald en vergunning parkeren in deze wijken vanaf 1 maart 2025 gaat gelden in het Uitvoeringsbesluit parkeren Gouda vastgelegd moeten worden. Dit is een bevoegdheid van het college. Een eventuele gefaseerde invoering in Korte Akkeren wordt in het collegevoorstel betrokken, met een tijdpad voor volgende (deel)buurten.*
- *Raadsvoorstel voor aanpassen Parkeerbelastingverordening Gouda 2025. De uitkomst van de raadpleging zal voor wat betreft de tarieven voor bewonersparkeervergunningen in deze wijken vastgelegd moeten worden in de Parkeerbelastingverordening Gouda 2025. Dit is een bevoegdheid van de raad.*
- *Raadsvoorstel voor aanpassen Parkeerverordening Gouda 2024, dan wel andere verordeningen. Dit om het flankerend beleid wat nodig is om de zorgen vanuit de participatie weg te nemen, dan wel wat nodig is om uitzonderingssituaties te beschrijven. Dit is een bevoegdheid van de raad.*

De raadsvoorstellen zullen na vaststelling in de B&W-vergadering van 10 december aan de griffie toegezonden worden ter agendering voor de eerste raadsvergadering in 2025.

<u>4: Communicatie vanuit ParkeerService over aanvragen parkeervergunningen</u>
In januari 2025 zal vanuit ParkeerService een brief gezonden worden aan de adressen gelegen in de gebieden waar per 1 maart 2025 betaald en vergunning parkeren zal gaan gelden. In de brief zal uitgelegd worden hoe vergunningen aangevraagd kunnen worden. Ook zal toegelicht worden dat de definitieve vaststelling van de tarieven nog door de raad moet plaatsvinden, en de factuur pas verzonden wordt na vaststelling van de tarieven. Aanvragen kunnen daardoor al meteen gedaan worden. En ook zal toegelicht worden dat definitieve besluitvorming over het flankerend beleid nog plaats moet vinden door de raad. Hierbij zal worden aangegeven wanneer die besluitvorming plaats zal gaan vinden.

<u>5: Vaststellen aanpassingen Parkeerbelastingverordening en flankerend beleid</u>
Voor de eerste raadsvergadering van 2025 is het vaststellen van de aanpassingen in de Parkeerbelastingverordening en ander flankerend beleid op de lange termijn agenda van de raad geplaatst. Daar zullen de onder 3 benoemde stukken voorliggen.

<u>6: Versturen facturen vanuit ParkeerService voor aangevraagde parkeervergunningen</u>
Vanaf de dag na vaststelling van de tarieven door de raad – voor de gebieden waar voor het eerst betaald en vergunning parkeren gaat gelden –zal ParkeerService de facturen voor de aangevraagde parkeervergunningen gaan versturen.

<u>7: Monitoren en evalueren invoering</u>
Niet eerder dan twee maanden na invoering zal in de beide wijken (Korte Akkeren en Kort Haarlem) in een representatieve periode op een aantal momenten een parkeerdrukmeting plaatsvinden. Daarmee wordt het effect van de invoering gemeten. Met de meedenkpanels wordt een evaluatiemoment gepland waarbij gevraagd wordt naar hun ervaringen en de zorgen die er mogelijk nog zijn.

<u>8: Terugkoppelen uitkomsten parkeerdrukmeting en evaluatiemoment met meedenkpanels</u>
De uitkomsten van de parkeerdrukmeting zal aan het college, de raad en de bewoners worden teruggekoppeld. Ook zullen de meedenkpanels hiervan op de hoogte gebracht worden. Op basis van de uitkomsten van de monitoring en evaluatie kan het tijdpad voor het vervolg, de uitrol in de andere (deel)buurten bijgesteld worden.

<u>9: Analyseren kosten en baten</u>
Zoals aan de meedenkpanels toegezegd, zullen een jaar na invoering de kosten en baten van de parkeerregulering geanalyseerd en met hen besproken worden.

Parkeerregulering in Kort Haarlem en Korte Akkeren draagt bij aan betere verdeling schaarse openbare ruimte
Het parkeerbeleid kan niet los worden gezien van de stedelijke en maatschappelijke ontwikkelingen. De komende jaren groeit Gouda door tot een stad met naar verwachting 80.000 inwoners in 2030. Ook groeit het aantal bezoekers en de werkgelegenheid. Dat heeft gevolgen voor de mobiliteit en bereikbaarheid. In het Verkeerscirculatieplan en de Wijkmobiliteitsplannen kiest Gouda bewust voor gezonde en duurzame mobiliteit, waarbij de mens centraal staat. De ruimte op straat is beperkt. Die willen we zo eerlijk mogelijk verdelen voor aantrekkelijke woonwijken en een leefbare stad. Denk aan groen voor onder andere het voorkomen van hittestress, speelplekken voor kinderen, huisvuilverzamelpunten, trottoirs, fietsverbindingen, haltevoorzieningen, straten en meer zekerheid dat je in de buurt kan parkeren. Ook (elektrisch) deelvervoer en nieuwe mobiliteitsdiensten, zoals Mobility as a Service (MaaS), dragen er aan bij de ruimte beter te benutten en de stad gezonder te maken. De verduurzaming van de wijze waarop we ons binnen en buiten de stad bewegen staat in de Omgevingsvisie Gouda centraal. Er komt meer nadruk te liggen op wandelen, fietsen en openbaar vervoer. En minder nadruk op minder duurzame mobiliteitsvormen zoals de auto. Zo zorgen we voor bereikbare en leefbare gebieden.
Het parkeerbeleid staat dus niet op zich. In het zogenaamde STOMP-principe worden in elke fase van planvorming en ontwerp telkens 5 stappen (en bijbehorende vragen) doorlopen: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (deelvervoer) en Privé(auto). Niet alleen willen we de verkeers- en parkeeroverlast verminderen met parkeerregulering, maar ook een bijdrage leveren aan een veiligere, groenere en gezondere stad. Parkeerregulering biedt de mogelijkheid de vraag naar en het aanbod van parkeervoorzieningen beter op elkaar af te stemmen. Het voordeel van makkelijker een parkeerplaats vinden en minder belemmeringen door foutparkeerders moet opwegen tegen het tarief van de parkeervergunning.

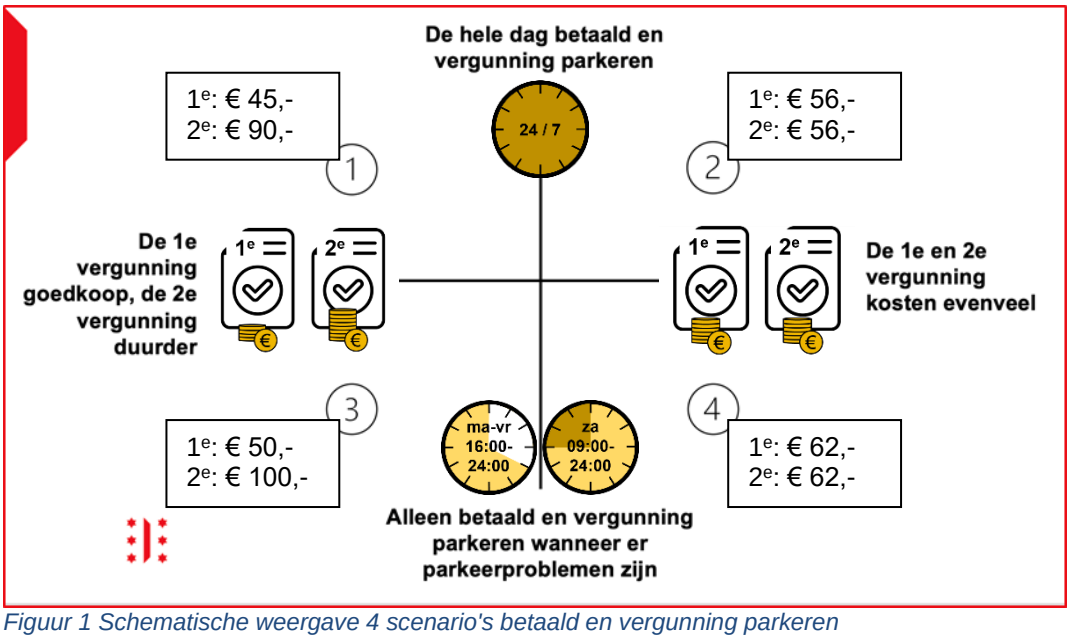
Parkeerregulering in Kort Haarlem en Korte Akkeren verlaagt de parkeerdruk
De parkeerdruk in het niet-gereguleerde deel van Kort Haarlem en (delen van) Korte Akkeren is hoog tot zeer hoog. Op sommige momenten staan er meer auto’s geparkeerd dan dat er parkeerplaatsen zijn, dus staan er auto’s fout geparkeerd. Fout geparkeerde auto’s kunnen de doorgang voor bijvoorbeeld hulpdiensten belemmeren. In september 2023 heeft in de gehele stad een parkeerdrukmeting plaatsgevonden. Voor Korte Akkeren en Kort Haarlem zijn de uitkomsten van die parkeerdrukmeting op sectieniveau toegevoegd als tweede bijlage bij het raadsmemo. Uit de gemeten parkeerdruk in Kort Haarlem is te zien dat in het gebied met parkeerregulering de parkeerdruk substantieel lager is dan in het nog niet gereguleerde gebied.

Parkeerregulering in Kort Haarlem en Korte Akkeren verbetert de doorstroming in en daarmee de bereikbaarheid van Gouda
Ten behoeve van het opstellen van het Verkeerscirculatieplan (VCP) is doorgerekend dat als er niets gedaan wordt, het verkeer binnen Gouda vast gaat lopen. Daar zijn de maatregelen in het VCP uit voortgekomen. In het VCP wordt voornamelijk ingezet op sturen op parkeren voor de Binnenstad. Het blijkt uit de inventarisatie en de analyses gedaan bij het opstellen van de wijkmobiliteitsplannen voor de naastgelegen wijken dat het sturen op parkeren voor de Binnenstad negatieve gevolgen heeft voor de omliggende wijken. Ook daar is sturing op parkeren nodig. Dit is ook onderkend bij de vorming van de coalitie na de laatste gemeenteraadsverkiezingen. In het Bestuursakkoord ‘Geef Gouda Door!’ 2022-2026 is dan ook opgenomen: ‘Gezien onze ambities op duurzaamheid, autoluwe binnenstad en de schaarse ruimte in onze stad, kijken we opnieuw naar het Parkeerplan en parkeervoorzieningen’. Het nieuwe parkeerbeleidsplan (Omgevingsprogramma Parkeren Gouda) dat in ontwikkeling is moet hier invulling aan geven. Voor de ontwikkeling van het nieuwe parkeerbeleidsplan is het effect doorgerekend van invoering van betaald en vergunning parkeren op de intensiteiten op de hoofdwegen van Gouda. Hoe lager de intensiteit, hoe beter de doorstroming. Het effect is met name aan de randen van de stad substantieel te noemen. Daar kan parkeerregulering het verschil betekenen tussen net wel of niet vast komen te staan in 2040.

Voor te leggen scenario's in de raadpleging
Het college heeft besloten om de volgende 4 scenario's in de raadpleging onder de bewoners van Korte Akkeren en Kort Haarlem voor te leggen:

1. Scenario 1: betaald en vergunning parkeren gedurende 24/7 met 1e bewonersparkeervergunning voor € 45,- per jaar en 2e bewonersparkeervergunning voor € 90,- per jaar;
2. Scenario 2: betaald en vergunning parkeren gedurende 24/7 met 1e en 2e bewonersparkeervergunning voor € 56,- per jaar;
3. Scenario 3: betaald en vergunning parkeren op maandag tot en met vrijdag van 16:00 uur tot 24:00 uur en op zaterdag van 09:00 uur tot 24:00 uur met 1e bewonersparkeervergunning voor € 50,- per jaar en 2e bewonersparkeervergunning voor € 100,- per jaar;
4. Scenario 4: betaald en vergunning parkeren op maandag tot en met vrijdag van 16:00 uur tot 24:00 uur en op zaterdag van 09:00 uur tot 24:00 uur met 1e en 2e bewonersparkeervergunning voor € 62,- per jaar.

Bij alle scenario's geldt een tarief voor betaald parkeren voor externen van € 3,- per uur en een tarief voor parkeren van bezoekers van bewoners van € 0,40 per uur, uitgezonderd de parkeerterreinen Klein Amerika en Schouwburgplein.



Figuur 1 Schematische weergave 4 scenario's betaald en vergunning parkeren

Tijdens participatie van vier naar twee naar vier scenario's
De participatie die in het voorjaar heeft plaatsgevonden, is beschreven in de eerste bijlage bij dit raadsmemo *Notitie Scenario's invoeren parkeerregulering Korte Akkeren en Kort Haarlem – Stand van zaken*. Daarin is te lezen dat eerst is gestart met informatiebijeenkomsten in beide wijken. Vervolgens konden bewoners zich opgeven om mee te denken over de inhoud van de scenario's. In de eerste meedenksessie per wijk konden bewoners hun mening geven over twee onderwerpen die in de opbouw van de scenario's van belang zijn. Namelijk het tijdsframe van de parkeerregulering (24/7 of een deel van de dag) en het tarief van de 1e en 2e bewonersparkeervergunning (verschillend of gelijk aan elkaar). Dit leidde tot 4 mogelijke scenario's.

Op basis van de input van de aanwezigen tijdens de eerste meedenksessies met de meedenkpanels in beide wijken is het aantal scenario's van vier naar twee teruggebracht. De twee scenario's die uit de eerste werksessies als meerderheid naar voren zijn gekomen, de scenario's 1 en 2 met 24/7 parkeerregulering, zijn doorgerekend. De doorrekening van de twee scenario's met 24/7 parkeerregulering in de beide wijken is teruggekoppeld aan de meedenkpanels. Het meedenkpanel in Kort Haarlem kon zich vinden in het voorleggen van de twee doorgerekende scenario's als de scenario's voor in de raadpleging. Vanuit het meedenkpanel in Korte Akkeren waren er een aantal personen die toch ook scenario's met parkeerregulering voor een deel van de dag (namiddag en avond) in de raadpleging betrokken wilden hebben. Daarom zijn er uiteindelijk vier scenario's doorgerekend.

De scenario's met een beperkt tijdsframe, scenario's 3 en 4, lossen de overdag ervaren parkeerproblemen niet op, zeker niet aan de rand met de Binnenstad. Deze scenario's hebben dus een voorspelbaar negatief effect op de parkeerdruk in de eigen wijken overdag (met name aan de centrum zijde) en in de avond en zaterdag in de aangrenzende (gratis) gebieden. De bewoners van andere delen van de wijk zullen niet (of zeer beperkt) gevoelig zijn voor potentiële overlast voor bewoners van het deel van de wijk wat overlast heeft. De scenario's 3 en 4 hebben het voordeel dat 'externe bezoekers' die niet voor de bewoners komen maar bijvoorbeeld werken in Kort Haarlem of Korte Akkeren tot 16:00 uur gratis kunnen parkeren. Voor de werknemers van de scholen in deze wijken is dat prettig. En ook de bezoekers van de bewoners hoeven overdag tot 16:00 uur geen parkeergeld te betalen.

De scenario's met gelijke tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunningen, scenario's 2 en 4, hebben het voordeel dat bewoners waarbij er meerdere gezinsleden op één adres zijn die voor hun werk afhankelijk zijn van de auto, minder kosten hebben. Uit de informatiebijeenkomsten blijkt dat er met name in Korte Akkeren veel vragen waren over meerdere vergunningen per adres. Om de kosten ook voor deze groep zo laag mogelijk te houden, zijn dus ook scenario's doorgerekend waarbij het tarief voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning aan elkaar gelijk is. In het STOMP-principe vormt de P, het privé(auto)bezit de sluitpost van het beleid. Een gelijk (en relatief laag) tarief voor de 1e en 2e bewonersvergunningen draagt niet bij aan het STOMP-principe, wat een nadeel van de scenario's 2 en 4 is.

Scenario's gebaseerd op uitgangspunten en aannames
Er zijn in de doorrekening van de scenario's een aantal aannames gedaan over zaken die nu nog niet met zekerheid vast te stellen zijn. Zoals bijvoorbeeld het aantal bewoners dat een 1e en/of een 2e bewonersparkeervergunning aan zal gaan vragen. Er is in de doorrekening zoveel mogelijk gebruik gemaakt van uitgangspunten gebaseerd op daadwerkelijke aantallen van het huidige gebied met betaald en vergunning parkeren. Met de gedane aannames en de voorgestelde tarieven binnen de scenario's is de verwachting dat de kosten en de opbrengsten van het bewonersparkeren ongeveer in evenwicht zullen zijn. Er is gerekend met een 10% marge tussen kosten en opbrengsten. Of er daadwerkelijk een evenwicht is in de kosten en opbrengsten van het bewonersparkeren, is pas met zekerheid een jaar na invoering vast te stellen op basis van de daadwerkelijke cijfers. Zie ook de eerste bijlage bij dit raadsmemo.

Doorkijk naar invoering voor Kadenbuurt en buurt Kort Haarlem
Met de besluitvorming in de wijkmobiliteitsplannen van Korte Akkeren en Kort Haarlem voor invoering van betaald en vergunning parkeren in deze gebieden is afgestapt van het zogenaamde 'straatje voor straatje' invoeren van gereguleerd parkeren. Elke grens zorgt voor een zogenaamd waterbedeffect naar aanliggende gebieden. De klachten uit de buurten Kadebuurt en Kort Haarlem laten dit waterbedeffect duidelijk zien, met de grens van het betaald en vergunning parkeren dwars door deze buurten heen. Door per 1 maart 2025 het betaald en vergunning parkeren in de gehele buurt Kadebuurt en Kort Haarlem in te voeren, wordt grotendeels gebruik gemaakt van natuurlijke grenzen, zoals het water, het spoor en de dijk. Die natuurlijke grenzen vormen barrières waardoor men minder geneigd is te gaan parkeren aan de andere kant van de barrière, vanwege omrijden c.q. omlopen. In de tweede bijlage bij dit raadsmemo zijn kaarten opgenomen van de parkeerdruk in Kort Haarlem om sectieniveau op verschillende momenten. Per moment zijn er twee kaarten: een kaart zonder de grenzen van het huidige gebied met betaald en vergunning parkeren en één kaart met de huidige grens van het gebied met betaald en vergunning parkeren daarop. Op de kaarten is duidelijk te zien dat overdag zowel doordeweeks als op zaterdag, de parkeerdruk in die delen van Kort Haarlem waar nog geen parkeerregulering is, erg hoog is. In de gebieden waar nu al parkeerregulering is, is de parkeerdruk laag. In een doordeweekse nacht is het bijna overal in Kort Haarlem druk met parkeren.

Doorkijk naar gefaseerde invoering voor wijk Korte Akkeren
In Korte Akkeren is nog geen betaald en vergunning parkeren aanwezig. De wijk Korte Akkeren is omgeven door de natuurlijke grenzen van het water van de Hollandsche IJssel, het Stroomkanaal / Gouwekanaal, de Gouwe en de Turfsingelgracht. Binnen de wijk Korte Akkeren vormt alleen de Kromme Gouwe een natuurlijke grens tussen voornamelijk de woonwijk en de industrie. We willen

niet weer verzanden in het straatje voor straatje invoeren. Ook hebben we oog voor de uiteenlopende parkeersituatie per buurt – deze loopt op een aantal plekken sterk uiteen. En we begrijpen de zorgen van een deel van de bewoners in Korte Akkeren die nu nog geen parkeeroverlast ervaren. Daarom kan door het college in december gekozen worden voor een gefaseerde invoering van parkeerregulering in Korte Akkeren, waarbij de in de beoogde werksessie opgehaalde mening van de raad wordt meegewogen. Met een gefaseerde invoering in Korte Akkeren wordt beoogd om gereguleerd parkeren in te voeren in die gebieden waar de parkeerdruk – en daarmee gepaard gaande overlast – het grootst is. Vervolgens wordt deze stapsgewijs – waarbij evaluatie en monitoring wordt ingezet om optimalisaties mogelijk te maken, zoals in de routekaart is uitgezet – uitgebreid naar de omringende buurten.
In de tweede bijlage bij dit raadsmemo zijn kaarten opgenomen van de parkeerdruk in Korte Akkeren op sectieniveau op verschillende momenten. Daaruit blijkt dat overdag op doordeweekse dagen de parkeerdruk te hoog is met name in de gebieden tegen de binnenstad aan. Op zaterdagmiddag is het gebied met een te hoge parkeerdruk groter dan op een doordeweekse dag. In een doordeweekse nacht is de parkeerdruk in een groter gebied van Korte Akkeren hoog tot te hoog. Dit kan tot problemen met de bereikbaarheid voor hulpdiensten leiden als er fout geparkeerd wordt.

De raadpleging vindt wel voor de gehele wijk in één keer plaats. Dit om een lappendeken aan scenario's te voorkomen. De uitkomst van de raadpleging is dan ook voor de gehele wijk van toepassing. Dit geldt ook voor het scenario dat ingevoerd gaat worden; in één wijk is dat één scenario, ongeacht of het al dan niet gefaseerd ingevoerd wordt. In de derde bijlage bij dit raadsmemo staan drie mogelijke varianten voor een gefaseerde invoering in Korte Akkeren op kaart weergegeven.

De daadwerkelijke besluitvorming over de fasering in gebieden waar het betaald en vergunning parkeren in Korte Akkeren gaat gelden, is een bevoegdheid van het college. Dit besluit zal na de raadpleging volgen. Voorafgaand is dit ook uitdrukkelijk een onderwerp van de werksessie met de raadscommissie fysieke leefomgeving in oktober, zodat het college in december een weloverwogen besluit kan nemen.

Uitkomsten Participatieve Waarde Evaluatie benoemen
Het college heeft besloten in de raadpleging te benoemen dat een scenario met een goedkopere 1e bewonersparkeervergunning en een iets duurdere 2e bewonersparkeervergunning goed aansluit bij de uitkomsten van de Participatieve Waarde Evaluatie in de wijken Kort Haarlem en Korte Akkeren.

Van eind april tot en met 15 mei hebben de bewoners van Gouda de mogelijkheid gehad om mee te doen aan de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) ten behoeve van het opstellen van het nieuwe parkeerbeleidsplan. Met de PWE, een raadpleging over ruimte op straat en parkeren in Gouda, is achterhaald wat de bewoners in Gouda belangrijk vinden.
In Gouda wonen meer dan 76.000 mensen. En er komen in de toekomst steeds meer inwoners bij. Ook groeit het aantal bezoekers en het aantal banen. Maar de ruimte in de wijken blijft hetzelfde. Daarom maken we plannen over hoeveel ruimte er moet zijn voor parkeren en voor andere activiteiten op straat. Zo werken we toe naar het straatbeeld in 2040. Het doel is dat Gouwenaars ook in de toekomst prettig en veilig kunnen wonen, werken en leven in Gouda. Daarom is het advies van de bewoners gevraagd. Bewoners konden anoniem de raadpleging doen. Wel werd gevraagd om de wijk waarin men woonde, om ook analyses per wijk op de uitkomsten uit te kunnen voeren. Er heeft bovendien naast de open raadpleging ook een aselecte groep adressen van woningen per wijk een inlogcode ontvangen zodat de vertegenwoordiging over de gehele stad en per wijk gewaarborgd kon worden. Het eindrapport van de PWE maakt onderdeel uit van de behandeling van het nieuwe parkeerbeleidsplan.

Deelnemers aan de PWE die bij de keuzetaak over waar men wil dat er ruimte voor is in de eigen wijk kozen voor 'ruimte zo houden' of '(veel) meer ruimte' voor parkeren van auto's in de wijk kregen een vervolgvraag. De vervolgvraag aan die deelnemers was als volgt: "*Mensen parkeren nu vaak auto's op plaatsen waar dat niet mag. Bijvoorbeeld op de stoep. De gemeente kan verschillende dingen doen aan parkeeroverlast. Hoe adviseert u de gemeente om parkeeroverlast te voorkomen? U mag 1 of meer manieren kiezen.*" De uitkomsten van deze vraag zijn per wijk weergegeven.

Van de in totaal 8 keuzemogelijkheden is de ranking in deze beide wijken voor 4 keuzemogelijkheden aan elkaar gelijk. Zowel voor de wijk Kort Haarlem als voor de wijk Korte Akkeren werd de optie "*Zorg dat bewoners alleen nog kunnen parkeren met een parkeervergunning. En tegelijk dat bezoekers moeten betalen voor parkeren."* het meest gekozen (respectievelijk door 50% en 43% van de deelnemers per wijk die de genoemde vervolgvraag kregen). Ook in beide wijken was de eerstvolgende meest gekozen optie "*Zorg dat een tweede parkeervergunning voor een woning duurder is dan de eerste. En dat een derde parkeervergunning voor een woning duurder is dan de tweede*." (respectievelijk door 45% en 40% van de deelnemers per wijk die de genoemde vervolgvraag kregen). Tenslotte is ook in beide wijken de op één na minst gekozen en de minst gekozen optie qua ranking gelijk. De op één na minst gekozen optie is "*Zorg dat er meer deelauto's, deelscooters en deelfietsen zijn. En maak er reclame voor*." (respectievelijk gekozen door 11% en 14% van de deelnemers per wijk die de genoemde vervolgvraag kregen).De minst gekozen optie is "*Verhoog de parkeerkosten op straat. Zorg dat het steeds meer kost als u langer parkeert. Dus bijvoorbeeld het eerste uur 5 euro en het tweede uur 7,50 euro*" (respectievelijk gekozen door 9% en 8% van de deelnemers per wijk die de genoemde vervolgvraag kregen).

Bij andere wijken in Gouda, met mogelijk andere parkeerproblematiek, ligt de verdeling over de antwoordopties anders.

Het meest gekozen antwoord "Zorg dat bewoners alleen nog kunnen parkeren met een parkeervergunning. En tegelijk dat bezoekers moeten betalen voor parkeren" is wat we juist in deze wijken gaan invoeren. Het daaropvolgende meest gekozen antwoord gaat over de prijsdifferentiatie (1e goedkoper en daaropvolgende bewonersparkeervergunningen duurder). Dat zien bewoners van deze beide wijken dus als een van de meest kansrijke oplossingen voor het voorkomen van parkeeroverlast.

Afwijkende situatie Korte Akkeren en Kort Haarlem ten opzichte van Binnenstad
De situatie in de Binnenstad en in de wijken rondom de Binnenstad is echt verschillend van elkaar. Niet alleen sociaal-demografisch, ook qua inrichting en vormgeving. Daar waar in de Binnenstad een groot deel vooral is gericht op 'externe bezoekers' die er moeten kunnen verblijven, zijn de wijken eromheen vooral gericht op 'eigen' gebruik. Dit betreft echte woongebieden met wijkgebonden functies, zoals scholen, sportverenigingen en (kleinschalige) detailhandel. Hier wonen ook gezinnen waarbij de kinderen (ruim na hun 18e jaar) nog thuiswonen en die voor hun werk net als hun ouders afhankelijk zijn van hun auto. Denk aan mensen met onregelmatige (late en nacht) diensten waarvoor openbaar vervoer geen optie is, of aan bijvoorbeeld schilders of loodgieters die hun gereedschap vervoeren in de auto. Dit bleek ook tijdens de informatiebijeenkomsten. Het college heeft oog voor hele specifieke situaties en wil hiervoor maatwerk toepassen.

Bij het ontwikkelen van de tarieven is tegemoet gekomen aan de toezegging aan de raad: "om de tarieven voor bewoners van Korte Akkeren en Kort Haarlem en hun bezoekers zo laag mogelijk te houden". Om dit te kunnen doen is alleen gekeken naar wat de kosten voor de uitgifte en de handhaving van bewonersparkeervergunningen en de bezoekersregeling in deze wijken zijn. Dit doet ook recht aan het verschil tussen Binnenstad en de omliggende wijken, zoals hiervoor al aangehaald. De Binnenstad is veel meer gericht op het aangenaam laten verblijven van 'externe bezoekers' en de wijken rondom zijn veel meer gericht op 'eigen gebruik'.

Externe bezoekers zoveel mogelijk op parkeerterreinen en in parkeergarages laten parkeren
Op verzoek van de bewoners is uit de participatie gekomen dat het tarief voor parkeren door externen in de wijken rondom de Binnenstad net zo hoog moet zijn als in de Binnenstad, namelijk € 4,- per uur. Daarmee wordt het onaantrekkelijk voor externe bezoekers om in de wijken rondom te gaan parkeren. Hiermee ontstaat een financiële prikkel voor externe bezoekers om na te denken over alternatieven. Parkeren op de parkeerterreinen en in de parkeergarages is goedkoper dan parkeren op straat. En dat doet weer recht aan het beoogde gebruik van deze wijken, namelijk het 'eigen gebruik'. Door het tarief voor parkeren op straat door externe bezoekers duurder te maken dan parkeren op de parkeerterreinen en in de parkeergarages kan dit effect worden bereikt. Daarbij hoeft het tarief niet gelijk te zijn aan de Binnenstad. Op de parkeerterreinen in Kort Haarlem (Klein Amerika en Schouwburgplein) is het tarief momenteel € 2,- per uur. In de parkeergarage Nieuwe Markt is het tarief variabel, van € 2,- tot € 4,- euro per uur, afhankelijk van de drukte. In de

parkeergarage Bolwerk is het tarief op werkdagen en zondagen € 2,50 per uur en op zaterdag € 2,73 per uur. Om onderscheid te maken tussen parkeren voor externe bezoekers in de Binnenstad en in de wijken er om heen, is het voorstel het tarief voor straatparkeren in Kort Haarlem en Korte Akkeren vast te stellen op € 3,- per uur. Dit doet recht aan de verschillen tussen de Binnenstad en wijken er om heen. Het wijkt af van het voorstel van de bewoners tijdens de participatie. De kosten en opbrengsten van het parkeren door externe bezoekers is niet doorgerekend. Het gewenste effect is dat deze parkeerders juist zoveel mogelijk ontmoedigd worden om in de wijk te parkeren. De kosten en opbrengsten hiervan vallen onder het openbaar parkeren in heel Gouda.

Geen tarief voor 3e en volgende bewonersparkeervergunning
Uit de participatie in het voorjaar van 2024 kwam de vraag naar voren hoeveel een 3e en volgende bewonersparkeervergunning zou gaan kosten. Dit is niet doorgerekend, omdat met de huidige parkeerverordening het niet mogelijk is om meer dan twee bewonersparkeervergunningen per adres te verstrekken. Parkeerverordening Gouda 2024, artikel 9 lid 2: "*Het college kan in nadere regels bepalen dat in een specifieke vergunningsector per adres nul, één of twee bewonersvergunningen kunnen worden verleend. Op adressen waar twee bewonersvergunningen kunnen worden verleend, geldt als voorwaarde voor het verlenen van een tweede bewonersvergunning dat de bewoner of bewoners van dat adres houder zijn van ten minste twee motorvoertuigen. Het aantal te verlenen bewonersvergunningen per adres wordt verminderd met het aantal waarvoor geen recht op parkeervergunning bestaat.*" Aan de bewoners is toen verteld dat parallel aan de invoering van betaald en vergunning parkeren in Korte Akkeren en Kort Haarlem ook het nieuwe parkeerbeleid wordt vastgesteld, waarbij de mogelijkheid van 3e en mogelijk volgende bewonersparkeervergunningen zal worden onderzocht.

Het verstrekken van een derde en mogelijk volgende bewonersparkeervergunning draagt niet bij aan de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie Gouda en het Verkeerscirculatieplan. De verduurzaming van de wijze waarop we ons binnen en buiten de stad bewegen staat in de Omgevingsvisie Gouda centraal. Er komt meer nadruk te liggen op wandelen, fietsen en openbaar vervoer. Het mogelijk maken dat er derde en mogelijk volgende bewonersparkeervergunningen verstrekt gaan worden staat hier haaks tegenover. Dat wil niet zeggen dat het college zijn ogen sluit voor schrijnende individuele gevallen. Daar wil het college zoeken naar maatwerk
Financiën
De scenario's zijn zo ingericht dat de verwachting is dat de opbrengsten en de kosten voor het bewonersparkeren gelijk aan elkaar zijn, zie eerder in dit raadsmemo onder "Scenario's gebaseerd op uitgangspunten en aannames".

Vervolg communicatie
De meedenkpanels zijn gelijktijdig met toezenden van dit raadsmemo aan de raad op de hoogte gebracht van de aanpassingen in de doorrekeningen en het meenemen van vier scenario's in de raadpleging.

Besluitvorming en communicatie tot aan uitvoering
De stappen om tot invoering van een scenario per wijk te komen beginnen met de raadpleging die start eind oktober en doorloopt tot half november 2024. Vervolgens zijn de stappen zoals in tabel 1 weergegeven nodig, met daarbij de vermelde data van besluitvorming / uitvoering om op 1 maart 2025 betaald en vergunning parkeren in te kunnen laten gaan in Kort Haarlem en in delen van Korte Akkeren.

Onderdeel	Bevoegdheid		Periode / Datum vaststelling
	College	Raad	
Vaststellen uitkomsten raadpleging en informeren raad via raadsmemo	X		10 december 2024
Vaststellen tarieven in Parkeerbelastingverordening Vaststellen flankerend beleid in Parkeerverordening		X	Eerste vergadering 2025
Vaststellen tijden en vergunningsectoren in Uitvoeringsbesluit parkeren	X		10 december 2024
Communicatie vanuit ParkeerService over aanvragen parkeervergunningen			Januari 2025
Versturen facturen vanuit ParkeerService			Dag na vaststelling parkeerbelastingverordening in raadsvergadering 2025

Tabel 1 Vervolgstappen

Evaluatie
Niet eerder dan twee maanden na invoering zal in de beide wijken (Korte Akkeren en Kort Haarlem) in een representatieve periode op een aantal momenten een parkeerdrukmeting plaatsvinden. Daarmee wordt het effect van de invoering gemeten. Met de meedenkpanels wordt een evaluatiemoment gepland waarbij gevraagd wordt naar hun ervaringen en de zorgen die er mogelijk nog zijn.

De uitkomsten van de parkeerdrukmeting zal aan het college, de raad en de bewoners worden teruggekoppeld. Ook zullen de meedenkpanels hiervan op de hoogte gebracht worden. Op basis van de uitkomsten van de monitoring en evaluatie kan het tijdpad voor het vervolg, de uitrol in de andere (deel)buurten bijgesteld worden.

Motie/toezegging
Dit raadsmemo is ter afdoening van de op 15 mei 2023 gedane toezegging aan de raad dat het college in gesprek zou gaan met bewoners over het vormgeven van de scenario's voor betaald en vergunning parkeren in Korte Akkeren en Kort Haarlem.

Bijlagen(n):
- Notitie Scenario's invoeren parkeerregulering Korte Akkeren en Kort Haarlem – Stand van zaken
- Kaarten parkeerdruk 2023 in Korte akkeren en Kort Haarlem
- Varianten indeling deelgebieden Korte Akkeren