

## Veel gestelde vragen over het Verkeerscirculatieplan Gouda (VCP) en Parkeerplan Gouda 2020

Op basis van vele ingebrachte reacties zijn de meeste vragen beantwoord in een aantal thematische clusters:

	pagina
Algemeen	1
Ondernemers	3
Luchtvervuiling, geluidshinder en leefbaarheid	4
Participatie met bewoners en ondernemers	5
Toerisme/campers	6
Ontheffingen binnenstad	6
(Fiets)parkeren	7

### Algemeen

#### **1. Wat wil de gemeente bereiken met de maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan?**

De maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan dragen bij aan het bereiken van een verkeersluwe en aantrekkelijke binnenstad voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Doelen als het aantrekkelijker maken van de binnenstad, verminderen van doorgaand verkeer op singels en woonstraten en het stimuleren van het fietsgebruik zijn vastgesteld in het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 en aangescherpt in het coalitieakkoord 2018-2022.

#### **2. Wat gebeurt er als de gemeente niets doet?**

Dan verslechtert de situatie door een verdere toename van verkeer, en blijft het op bepaalde wegen minder comfortabel fietsen, blijft sprake van een hoge verkeersdruk op de singels en in woonstraten, en ontstaan geen kansen om de stad beter, mooier en leefbaarder te maken.

#### **3. Zit er een berekening achter het Verkeerscirculatieplan en de effecten van de maatregelen?**

De effecten van het Verkeerscirculatieplan zijn doorgerekend met een verkeersmodel. In dit verkeersmodel worden verkeerstromen gesimuleerd en kunnen 'fictieve' aanpassingen in het wegennet onderzocht. Ook wordt extra verkeer, dat verwacht wordt door bijvoorbeeld toekomstige woningbouwontwikkelingen, erin meegenomen.

In het verkeersmodel worden verplaatsingen inwoners, bedrijven, voorzieningen nagebootst. De verkeersbewegingen die voorspeld worden op de wegen zijn vergeleken met verkeersstellingen en kentekenonderzoek van de daadwerkelijke situatie, en hierop is het verkeersmodel aangepast. Zodoende is rekening gehouden met de hoeveelheid bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer.

#### **4. Hoe zijn de varianten tot stand gekomen?**

In het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026, dat in 2017 door de gemeenteraad is vastgesteld, zijn doelstellingen geformuleerd zoals het aantrekkelijker maken van de binnenstad, verminderen van doorgaand verkeer op de singels en door woonstraten naast het stimuleren van het fietsgebruik in Gouda. Met het VCP dienen deze doelen gehaald te worden. In het Mobiliteitsplan zijn reeds voorstellen voor maatregelen opgesteld om deze doelen te behalen, dit betreft onder meer de knips die in de variant 'sectorenmodel' zijn opgenomen. Vervolgens zijn alternatieve en aanvullende maatregelen uitgewerkt om de doelen van het Mobiliteitsplan te behalen, op deze wijze zijn ook de varianten '30km' en 'eenrichtingsverkeer' tot stand gekomen.

#### **5. Waarom is de variant "sectorenmodel met autoluwe binnenstad" het voorkeursmodel?**

##### **Wat zijn de indicatoren in de Multi criteria analyse?**

De variantkeuze is gebaseerd op een brede afweging op basis van de bijdrage van de varianten aan de doelstellingen zoals geformuleerd in het Mobiliteitsplan. In deze afweging is gekeken naar bijdrage aan een leefbare stad, verbeteren van de verkeersveiligheid, kansen om de binnenstad aantrekkelijker te maken en bijdragen aan de verbetering van de economische bereikbaarheid. Het sectorenmodel met autoluwe binnenstad is de voorkeursvariant omdat deze het beste bijdraagt aan de gestelde ambities: doorgaand verkeer door woonwijken en over de singels wordt sterk verminderd, en wegen krijgen meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Daarnaast ontstaan op basis van dit model in de binnenstad de meeste kansen om de openbare ruimte aantrekkelijker in te richten met meer groen, terrassen, evenementen en leuke plekken om te verblijven.

#### **6. Wat is een "knip"? En waarom zijn ze nodig en waarom op de voorgestelde plekken?**

Bij een knip wordt autoverkeer gestremd in één of meer richtingen, dit kan door middel van een paaltje, een poller (zakpaal), een camera, een bussluis, of door een kruispunt anders in te richten en bepaalde rijrichtingen niet meer mogelijk te maken. Bij de voorgestelde knips blijft het voor voetgangers, fietsers, busdiensten en hulpdiensten wel mogelijk om door te blijven rijden. Om de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers, en het leefklimaat rond wegen te verbeteren is voor diverse wegen een herinrichting naar 30km/h wenselijk. Zonder knip is dat in de meeste gevallen niet mogelijk omdat er te veel verkeer op de wegen blijft rijden. Bij een 30km/h-inrichting horen namelijk ook lagere verkeersintensiteiten.

De knips bij het Kleiwegplein, Klein-Amerika en de Nieuwe Veerstal zijn nodig om het doorgaande verkeer op de singels en in de binnenstad te verminderen. Door de knips zal er enkel nog bestemmingsverkeer rijden. De knip bij de Zwarteweg – Graaf Florisweg is nodig om doorgaand verkeer op de route Bodegraafsestraatweg – Joubertstraat te verminderen. Lokaal verkeer naar Achterwillens blijft mogelijk. De knip bij de Molenmeesterslag is nodig om sluipverkeer door de woonwijk te voorkomen.

#### **7. Zijn er geen andere maatregelen dan knippen te bedenken om doorgaand verkeer te weren?**

Het blijkt dan andere maatregelen niet effectief genoeg zijn om doorgaand verkeer te weren. Bij de totstandkoming van het Verkeerscirculatieplan zijn ook maatregelen als éénrichtingsverkeer of het verlagen van de snelheidslimieten onderzocht maar daarmee blijven de routes door de stad, over de singels en door woonwijken snelle en daarmee aantrekkelijke routes waarmee de gestelde doelen niet kunnen worden behaald.

#### **8. Is ontheffing voor de knips mogelijk en voor wie? Bijvoorbeeld voor gehandicapten?**

Dat is afhankelijk van de uiteindelijke inrichting van de knips, en dit kan per plek verschillen. Maar goed denkbaar is om knips met een poller of camerasysteem uit te voeren waarbij aan hulpdiensten en bepaalde doelgroepen ontheffing verleend kan worden, zodat deze wel doorgang blijven houden bij de knips.

**9. Welke maatregelen worden genomen op de randwegen om de doorstroming en oversteekbaarheid te verbeteren? Het loopt nu al geregeld vast.**

De diverse verkeerslichten op de randwegen worden geoptimaliseerd om de doorstroming te verbeteren, bijvoorbeeld met slimme verkeersregelingen waardoor de wachttijden voor autoverkeer verkort kunnen worden. Bij diverse kruispunten worden ook extra opstelstroken aangelegd, waardoor er meer verkeer tegelijkertijd het kruispunt kan passeren bij groen licht.

**10. Worden ook maatregelen voorzien op het provinciale en rijkswegennet (N207, A12/A20)?**

De twee rotondes op de provinciale weg N207 bij Westergouwe worden door de provincie omgebouwd naar kruispunten met verkeerslichten. Kruispunten met verkeerslichten zijn beter in staat om grote hoeveelheden verkeer te verwerken, zodat de doorstroming verbeterd wordt. De rijksoverheid werkt op dit moment ook aan maatregelen om de doorstroming op de A12 en op de A20 te verbeteren. Om de bereikbaarheid van Gouda te verbeteren heeft ook onze gemeente veel belang bij een goede doorstroming op deze rijkswegen. De gemeente probeert deze processen te ondersteunen en waar mogelijk te versnellen om zo spoedig mogelijk tot maatregelen en besluitvorming te komen. Zo is op 11 maart 2019 een besluit genomen om de A20 tussen Nieuwekerk aan den IJssel en Gouda te verbreden van 2x2 naar 2x3 rijstroken (meer informatie is te vinden op de volgende website: [www.mirta20nieuwekerkgouda.nl](http://www.mirta20nieuwekerkgouda.nl)).

**11. Kan de knip op de Bodegraafsestraatweg niet beter bij de rotonde Thorbeckelaan worden gelegd?**

Deze maatregel is op verzoek van de gemeenteraad doorgerekend en blijkt ongeveer dezelfde verkeerseffecten te hebben als het opheffen van de noord-zuidrelatie bij het kruispunt Bodegraafsestraatweg – Burg. van Reenensingel – Goudse Houtsingel. Een knip bij de rotonde Thorbeckelaan is iets minder effectief om de Bodegraafsestraatweg-noord te ontlasten, maar houdt wel een verbinding tussen Reeuwijk en de binnenstad in stand via de Thorbeckelaan.

**12. Wat zijn de gevolgen voor het openbaar vervoer?**

Het VCP pakt positief uit voor het openbaar vervoer. Met name de buslijnen over de singels ondervinden minder hinder van autoverkeer, doordat de verkeersdruk hier fors afneemt door de knips. Bij de knips kunnen bussen wel doorrijden. De OV-bussen ervaren door de lagere verkeersdruk minder vertraging en de bussen kunnen daardoor vlotter doorrijden. Door de verlaging van de snelheidslimiet op de singels van 50 naar 30 km/h, neemt de rijtijd wel iets toe, maar 50 km/u wordt nu vaak al niet gehaald. Het grote voordeel van het VCP voor het openbaar vervoer, dat de betrouwbaarheid toeneemt en dat daarmee de kans dat busreizigers hun overstap op het treinstation missen een stuk kleiner wordt.

**Ondernemers**

**13. Kunnen leveranciers nog bij mijn winkel/zaak in de binnenstad voor de deur komen laden / lossen?**

Ja, bevoorrading van winkels en bedrijven is een voorwaarde voor het goed functioneren van de binnenstad. Op blz. 30 van het Verkeerscirculatieplan staat: "Bewoners, ondernemers en bevoorravingsverkeer (en enkele andere doelgroepen ...) blijven toegang houden tot de binnenstad met een ontheffing.

**14. Kan ik zelf nog voor de deur van mijn bedrijf in de binnenstad komen met de auto?**

Ondernemers, bewoners en bevoorradingsverkeer blijven toegang houden tot de binnenstad met de auto.

**15. Wat worden de tijden voor laden/lossen in het centrum?**

Samen met belanghebbenden wordt na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan verder uitgewerkt hoe de autoluwe binnenstad wordt vorm gegeven.

**16. Is er rekening gehouden met het koopstromenonderzoek? Hoe komen de bezoekers nu naar de binnenstad?**

Ja, zie paragraaf 5.4 van het Verkeerscirculatieplan. Het overgrote deel van de binnenstadbezoekers komt uit Gouda zelf, daarna komt een belangrijk deel uit de direct omliggende gemeenten als Reeuwijk, Bodegraven en de Krimpenerwaard. Inwoners van Gouda komen voor een groot deel al op de fiets naar de binnenstad, wat met het Verkeerscirculatieplan mogelijk blijft en zelfs aantrekkelijker wordt doordat de fietsroutes naar de binnenstad veiliger en autoluwer worden. Ook blijft het mogelijk om in de openbare parkeergelegenheden te parkeren, zodat de binnenstad met de auto bereikbaar blijft voor bezoekers van buiten Gouda. Voor bezoekers van buiten Gouda is in het Verkeerscirculatieplan geschetst hoe men met de auto bij de openbare parkeergelegenheden kan komen (zie paragraaf 5.4 en bijlage 3).

### **Luchtvervuiling, geluidshinder en leefbaarheid**

**17. Als de binnenstad autoluw en dus 'groener' wordt, wat is dan het effect voor de overige wijken op het gebied van luchtvervuiling en geluidshinder?**

De grootste verkeerstoename treedt op de Zuidwestelijke Randweg (N207) op. Hier zijn geen woningen aan gelegen en deze weg kan nog extra verkeer verwerken. Daarnaast is er een toename van verkeer op de Goudse Houtsingel/Goverwellesingel en het zuidelijk deel van de Koningin Wilhelminaweg te verwachten. Hier staan de woningen op grotere afstanden van de wegen dan langs de wegen in en rond het centrum, waardoor verkeer hier minder snel tot hinder leidt. Vanwege de verwachte verkeerstoenames zijn dit wel belangrijke aandachtlocaties voor wat betreft lucht- en geluidseffecten. Samen met de Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH) vindt nader onderzoek plaats om te bepalen op welke plekken mogelijk sprake is van overschrijdingen van luchtkwaliteit en geluidsniveaus, en welke maatregelen genomen kunnen worden om deze overschrijdingen te compenseren en/of weg te nemen. Overigens worden ook diverse wegen buiten de binnenstad afgewaardeerd van 50 naar 30 km/u wat bijdraagt aan minder emissies en geluidsproductie van wegverkeer.

**18. Welke maatregelen zijn voorzien op de Koningin Wilhelminaweg? Het is daar nu al druk en onveilig.**

In het Verkeerscirculatieplan is voorzien de Koningin Wilhelminaweg opnieuw in te richten. Hoe dit er precies uit komt te zien wordt in de uitwerking van de maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan samen met belanghebbenden verder uitgewerkt. Maatregelen waar aan gedacht kan worden zijn bredere fietsstroken en een smallere rijstrook zodat de snelheid van het autoverkeer wordt gereduceerd. Maar ook herinrichting van kruispunten om de verkeerssituaties te verduidelijken en het realiseren van veilige oversteekvoorzieningen wordt onderzocht.

**19. Wat doet de gemeente als sluipverkeer gaat ontstaan door rustige woonstraten als gevolg van de knips?**

De verkeerseffecten van de knips worden nauwlettend gemonitord en geëvalueerd. De knips worden allereerst met eenvoudige en tijdelijke maatregelen uitgevoerd, om gedurende enige tijd de verkeerseffecten te monitoren. Als dit elders tot negatieve effecten leidt zullen per situatie passende maatregelen genomen worden.

**20. Het verkeer op de Goverwellesingel en Goudse Houtsingel neemt met 60% toe. Daardoor komt de leefbaarheid (verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluidshinder) voor aanwonenden onder druk te staan. Hoe wordt hier in het Verkeerscirculatieplan rekening mee gehouden?**

Op de Goverwellesingel en Goudse Houtsingel zijn maatregelen voorzien om de snelheid van het autoverkeer te temperen en oversteeklocaties veiliger in te richten. Uit onderzoek valt echter geen eenduidige conclusie te trekken over de ervaren problematiek. Temperen van de snelheid van het autoverkeer zorgt voor een verlaging van geluidsproducties en minder uitstoot van emissies. Samen met de Omgevingsdienst Midden-Holland wordt nader onderzocht of een verkeerstoename leidt tot een overschrijding van grenswaarden wat betreft de luchtkwaliteit en geluidsproducties, en welke maatregelen genomen kunnen worden als blijkt dat deze grenswaarden overschreden worden.

**21. Wij wonen in Achterwillens. In het Verkeerscirculatieplan worden knips genomen bij het kruispunt Zwarte weg /Graaf Florisweg en bij de Molenmeesterslag. Wij zijn afhankelijk van de auto. Hoe komen wij op een normale manier de wijk in en uit?**

De verkeerscirculatiemaatregelen in Achterwillens hebben als doel het doorgaande autoverkeer door de wijk te verminderen en te voorkomen dat sluipverkeer door de wijk gaat rijden. Bij het kruispunt Zwarteweg/Graaf Florisweg is in het Verkeerscirculatieplan voorzien om de linksaf-beweging vanaf de Zwarteweg, de linksaf beweging naar de Graaf Florisweg, en de rechtsaf-beweging vanaf de Graaf Florisweg naar de Zwarteweg op te heffen. De overige rijbewegingen op dit kruispunt blijven mogelijk, zodat verkeer met een herkomst of bestemming in Achterwillens nog steeds via dit kruispunt kan blijven rijden. Voor de Molenmeesterslag worden ook maatregelen voorzien om sluipverkeer te voorkomen. De concrete invulling hiervan wordt met bewoners uit de wijk vormgegeven. Gedacht kan worden aan een zachte knip, waarbij bewoners van de wijk middels een ontheffing doorgang blijven houden bij de knip, zodat de bereikbaarheid van de wijk voor bewoners niet verandert.

**22. Hoe wordt omgegaan met drempels? Deze geven hinder en trillingen.**

Bij de inrichting van 30km/u wegen worden drempels toegepast om te zorgen dat autoverkeer niet te hard rijdt. Drempels kunnen op verschillende manieren uitgevoerd worden (hoogte, materiaal, vorm). Bij de inrichting en vormgeving van drempels zal de afweging worden gemaakt tussen de mate van snelheidsremming en het zoveel mogelijk beperken van trillinghinder. Trillinghinder treedt met name op bij zwaar (vracht)verkeer. Op de Kattensingel zijn recent ook drempels en plateaus toegepast, de ervaringen rond deze locatie maken eveneens deel uit van het ontwerp voor de inrichting van andere drempels.

## **Participatie met bewoners en ondernemers**

**23. Op welke manier zijn bewoners en ondernemers bij de totstandkoming van dit plan betrokken?**

Het Verkeerscirculatieplan vormt een uitwerking van het Mobiliteitsplan 2017-2026. Dit Mobiliteitsplan is in 2017 na een uitvoerig inspraakproces vastgesteld door de gemeenteraad. Bij

vaststelling van het Mobiliteitsplan is de inbreng van toenmalige sprekers meegenomen. De afgelopen periode is het concept-VCP in diverse bijeenkomsten gepresenteerd:

- Verkeersberaad
- Mobiliteitsoverleg Gouda Onderneemt
- Openingsbijeenkomst nieuw raadsseizoen
- Werkgroep binnenstad
- Inspiratieavond ondernemers binnenstad

**24. Hoe worden bewoners en ondernemers in de verdere uitwerking van dit plan betrokken?**

Er zijn diverse uitwerkingsplannen geformuleerd waar samen met belanghebbenden nader invulling wordt gegeven aan maatregelen en projecten. Zo wordt voor de binnenstad in samenspraak met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden een stapsgewijze aanpak ontwikkeld met als doel de verkeers- en parkeerdruk in de binnenstad te verminderen. Ook voor bijvoorbeeld de verkeerscirculatiemaatregelen in Achterwillens worden in de uitwerking bewoners betrokken, net als voor de diverse andere uitwerkingsplannen die in het Verkeerscirculatieplan zijn opgenomen. Elk van deze uitwerkingsplannen volgt een eigen traject.

**25. Worden de maatregelen ook gemonitord en geëvalueerd?**

Ja, monitoring en evaluatie is belangrijk om na te gaan of de gewenste effecten behaald worden, en om bij te kunnen sturen wanneer er negatieve effecten optreden.

## Toerisme/campers

**26. Hoe wordt er omgegaan met touringcars?**

Het is de intentie deze te weren uit de binnenstad. In de monitoring van de parkeerdruk, en de studie naar de noodzaak van en de mogelijkheden voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad wordt ook de situatie omtrent touringcars meegenomen.

**27. Blijven de camperplaatsen op Klein Amerika bestaan?**

Hierover doet het Verkeerscirculatieplan geen uitspraak. Deze afweging zal meegenomen worden bij de monitoring van de parkeerdruk en het onderzoek naar de parkeercapaciteit rondom de binnenstad.

## Ontheffingen binnenstad

**28. Hoe komen ouderen en mensen met een beperking in de binnenstad?**

Minder-validen moet de mogelijkheid geboden worden om de binnenstad te bezoeken. Bewoners, ondernemers en bevoorradingsverkeer (en enkele andere doelgroepen) blijven toegang houden tot de binnenstad met een ontheffing.

**29. Kunnen bezoekers van bewoners met een eigen parkeerplaats gebruik maken van een ontheffingsmogelijkheid?**

Het ontheffingenbeleid moet nog nader worden uitgewerkt maar wanneer binnenstadbewoners beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein (en niet over een parkeervergunning) zal hiervoor ontheffing verleend worden om deze met een voertuig te bereiken.

**30. Kunnen binnenstadbewoners zonder eigen auto wel met een huur- of geleend voertuig een ontheffing krijgen? Of indien men iets naar huis wil brengen of slecht ter been is en thuisgebracht wordt?**

Dit maakt deel uit van de uitwerking van het ontheffingenbeleid. Daarin zullen de voorwaarden voor het vertrekken van ontheffingen nader worden vastgelegd.

**31. Kunnen de betaald parkeertijden in de binnenstad niet worden uitgebreid tot 23 uur en ook op zondag?**

Het huidige voorstel is erop gebaseerd om voor de duidelijkheid overal gelijke tijden te gaan hanteren (overal naar 21 uur, ook in sector 2). Ook wordt onwenselijk parkeergedrag voorkomen wanneer tijden per naast elkaar liggende straten verschillen (zoals nu het geval is in sector 2 ten opzichte van de directe omgeving).

**32. Hoe wordt het ontheffingsbeleid verder vormgegeven?**

In het Verkeerscirculatieplan is een systeem van kentekenherkenning met ontheffingsmogelijkheden geschetst als mogelijk perspectief voor de lange termijn. Een dergelijk systeem functioneert naar tevredenheid in Delft. Nadat de raad Verkeerscirculatieplan heeft vastgesteld wordt hier, samen met belanghebbendengroepen uit de binnenstad, in een later stadium verder invulling aan gegeven. De gemeenteraad stelt vervolgens ook het ontheffingsbeleid vast. Hierop zijn dan de formele inspraakprocedures van toepassing.

**(Fiets)parkeren**

**33. Waar worden alle fietsen gestald in de binnenstad, als iedereen op de fiets dient te komen?**

In het voorjaar 2019 is in de binnenstad van Gouda onderzoek gedaan naar de fietsparkeergelegenheid, de grootste knelpunten en de mogelijkheden voor verbetering. In het nieuwe Parkeerplan zijn de resultaten van dit onderzoek opgenomen. In het Parkeerplan worden ook maatregelen voorgesteld om de fietsparkeersituatie in de binnenstad te verbeteren, namelijk:

- een pilot fietsparkeren waarbij fietsenrekken worden aangepast zodat er meer fietsen gestald kunnen worden
- de inzet van fietscoaches om mensen te helpen hun fiets op de juiste plaats te stallen;
- handhaven op weesfietsen en fietswrakken om daarmee ruimte te creëren in fietsenrekken;
- fietsparkeernormen te hanteren bij het ontwikkelen van nieuwe functies in de binnenstad, zodat bij nieuwe ontwikkelingen -die voor extra fietsparkeerbehoefte zorgen- ook fietsenrekken worden bijgeplaatst.

**34. Is er genoeg parkeermogelijkheid op de parkeerlocaties?**

Ja, dat is een randvoorwaarde voor de uitvoering van het Verkeerscirculatieplan. Momenteel is sprake van overcapaciteit op een aantal parkeerlocaties, zoals parkeergarage Bolwerk en parkeerterrein bij de Vossenburchkade. Andere locaties zijn zwaarder belast, zoals parkeerterrein Klein Amerika en de Stationsgarage. Met een dynamisch parkeerverwijzingssysteem is een betere verdeling van parkeren over deze locaties mogelijk. Een dergelijk systeem is ook nodig om bezoekers naar de beste de parkeerlocaties te geleiden bij het instellen van het Verkeerscirculatieplan.

**35. Als omliggende binnensteden gemakkelijk te bereiken zijn, komt men dan nog wel naar Gouda?**

Veruit de meeste bezoekers van de binnenstad komen uit Gouda zelf (67%), daarna komt een deel van de bezoekers uit de direct omliggende gemeenten (13%). De reistijd naar de Goudse binnenstad blijft voor al deze bezoekers altijd korter dan naar andere binnensteden. Het verwijzen naar de best bereikbare en beschikbare parkeerlocaties voorkomt ook zoekgedrag.

**36. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat er parkeeroverlast niet in de wijken/straten rond de binnenstad (waar nog gratis parkeren geldt) gaat ontstaan als gevolg van het ontheffingsgebied?**

In de meeste buurten rond de binnenstad is reeds sprake van gereguleerd (betaald) parkeren. In de straten waar dat nog niet het geval is worden de mogelijke gevolgen van de instelling van ontheffingsgebieden nauwlettend in de gaten gehouden. In het nieuwe Parkeerplan wordt een gebiedsgerichte aanpak voorgesteld om het gereguleerde gebied (vergunningparkeren en betaald parkeren) stap voor stap uit te breiden. Het Parkeerplan stelt voor daartoe eerst een pilot uit te voeren.

**37. Komen gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken te vervallen?**

Nee, dit is niet het geval.

**38. Kunnen parkeerplaatsen in de binnenstad beter geschikt gemaakt worden voor gehandicapten?**

De ruimte in de binnenstad is beperkt, waar mogelijk wordt bij de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen zoveel mogelijk rekening gehouden met een voldoende maatvoering.

**39. Kunnen niet meer inwoners van de binnenstad het recht krijgen om ook op de terreinen buiten de singels te parkeren?**

De parkeerterreinen kunnen niet onbeperkt beschikbaar komen voor een steeds grotere groep parkeerders. Afhankelijk van het toekomstig gebruik en eventuele capaciteitsuitbreiding zal worden bezien of er meer gebruik van de parkeerterreinen kan worden gemaakt, bijvoorbeeld door binnenstadsbewoners.

**40. Kan het uurtarief in de binnenstad niet naar €5 per uur en op de terreinen naar €5 per dag? En kan het dagtarief in de binnenstad niet worden verhoogd naar €20?**

Het huidige tarief in de binnenstad is overdag €2,90 en in de avond €3,90 per uur. Het tarief verhogen naar €5 per uur betekent overdag bijna een verdubbeling hetgeen niet wenselijk is. Daarnaast zal het verschil met voorgestelde €4 niet leiden tot veel minder parkeerders. Verwacht wordt dat het (hoge) tarief van €4 voldoende leidt tot minder parkeerders in de binnenstad en tot meer gebruik van de (veel) goedkopere terreinen en garages. Dit geldt eveneens voor het dagtarief dat in de binnenstad met €15 al bijna het dubbele is dan op de parkeerterreinen (€8).

**41. Kan het uurtarief op Klein Amerika niet naar €1 in plaats van €2?**

Het Parkeerplan omvat vele maatregelen die het gebruik van parkeerplaatsen op Klein Amerika doen toenemen. De gevolgen die dit heeft wordt nauwgezet gemonitord want het terrein heeft een maximale capaciteit. Afgezien van de financiële consequenties die een verlaging van het parkeertarief op deze locatie met zich meebrengt (halvering inkomsten bij gelijkblijvende kosten) heeft het zeer beperkt invloed op de parkeerdruk in omliggende parkeergebieden. Er zijn nu geen parkeerders die in (omliggende) sector 2 parkeren omdat dat gunstiger is dan op



het parkeerterrein. Een uitzondering hierop vormt een aantal parkeerplaatsen die gelegen zijn direct voor de Chocoladefabriek. Het kortparkeren is daar een aantrekkelijk alternatief in plaats van het grote parkeerterrein dat iets verderop gelegen is. Hierdoor zijn er voor omwonende vergunninghouders minder parkeerplaatsen beschikbaar. Voor deze specifieke locatie zijn oplossingsrichtingen mogelijk die reeds in beeld zijn gebracht maar ook samenhangen met de voorstellen vanuit Singelpark en het Verkeerscirculatieplan.

**42. *Waarom is een tweede parkeervergunning voor binnenstadbewoners duurder dan voor bewoners in andere wijken?***

De parkeerterreinen bieden onvoldoende ruimte voor het parkeren van veel 2<sup>e</sup> auto's van binnenstadbewoners. In de wijken rondom de binnenstad is er meer ruimte om 2<sup>e</sup> auto's van bewoners te parkeren. Om deze reden is sprake van tariefverschillen tussen beide gebieden.

**43. *Kunnen de betaald parkeertijden in de binnenstad niet worden uitgebreid tot 23 uur en ook op zondag?***

Het huidige voorstel is erop gebaseerd om voor de duidelijkheid overal gelijke tijden te gaan hanteren (overal naar 21 uur, ook in sector 2). Ook wordt onwenselijk parkeergedrag voorkomen wanneer tijden per naast elkaar liggende straten verschillen (zoals nu het geval is in sector 2 ten opzichte van omliggende betaald parkeergebieden). Het is niet uitgesloten dat hier in de toekomst, in overleg met alle stakeholders, gebiedsgewijs wijzigingen in gaan plaatsvinden. Dat gaat dan om de wijze van invulling van regulering (tijden, tarieven etc.), analoog aan de voorgestelde methode voor uitbreiding van het gereguleerd gebieden.

**44. *Kan de blauwe zone aan de Constantijn Huygensstraat worden opgeheven?***

Momenteel vindt een evaluatie plaats van de blauwe zone rond het wijkwinkelcentrum Korte Akkeren. Hierbij wordt ook de parkeercapaciteit op het gelijktijdig aangelegde en naastgelegen parkeerterrein Futselaar betrokken.

**45. *Kunnen zorgverleners vrijgesteld worden van het betalen van parkeergeld?***

Behalve voor noodsituaties, mantelzorgers, en voor hulpdiensten is het voor overige zorgverleners niet mogelijk hun voertuig gratis te parkeren. Zij kunnen wel gebruik maken van de bezoekersregeling.

**46. *Waarom wordt bij ontheffing van de parkeernorm niet in alle gevallen een bijdrage in het parkeerfonds geëist?***

Het verlenen van ontheffing is altijd gebaseerd op een brede afweging van het belang om een functie te wijzigen, leegstand tegen te gaan of woonruimte te bieden. Dit belang wordt afgewogen tegen de (financiële) haalbaarheid van een initiatief en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de directe omgeving. Daarnaast is het niet altijd mogelijk om het compensatiebedrag in te zetten voor het realiseren van extra parkeergelegenheid in de openbare ruimte. In een aantal gevallen leidt dit ertoe dat geen compensatiebedrag wordt vereist.

**47. *Kunnen alle parkeerplaatsen voor artsen niet per 1 januari 2020 opgeheven worden?***

Wanneer artsenpraktijken worden opgeheven of artsen zelf van de plaatsen afzien, verliezen deze parkeerplaatsen de aanduiding artsenplaats.