

Omgevingsprogramma Parkeren

Parkeerbeleidsplan Gouda

Versie 05-2025

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1 Inleiding.....	5
1.1 Bouwstenen.....	6
1.2 Positionering in het Gouds beleidshuis.....	7
1.3 Leeswijzer.....	7
2 De Goudse parkeeropgave.....	8
2.1 Huidige parkeerdruk en knelpunten.....	8
2.2 Ontwikkelingen leiden tot een groeiende ruimteclaim	9
2.3 Naar een evenwichtige aanpak.....	11
3 Visie op parkeren.....	12
3.1 De Omgevingswet en Omgevingsvisie als uitgangspunt.....	12
3.2 Visiepunten.....	13
3.2.1 We zetten parkeerbeleid in om ontwikkelingen beter mogelijk te maken	13
3.2.2 We hanteren een gebiedsgerichte aanpak	14
3.2.3 We blijven vasthouden aan het principe van beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen	15
3.2.4 We brengen de randvoorwaarden op orde	16
3.2.5 Conclusie: adaptief parkeerbeleid is benodigd	19
4 Beleidsinstrumenten	20
4.1 Parkeernormen (auto en fiets)	20
4.2 Aanbod parkeerplaatsen	21
4.3 Parkeerregulering.....	22
4.4 Tarieven straatparkeren & garages	23
4.5 De parkeerreis	23
5 Doorkijkje: de vervolgstappen	24
6 Bijlagen.....	25
6.1 Bijlage 1: Uitgangspunten uit beleid	25
6.2 Bijlage 2: Resultaten participatie	26
6.2.1 Uitkomsten PWE	26
6.2.2 Uitkomsten denktankbijeenkomst	29
6.3 Bijlage 3: Parkeren anno 2023-2024	31
6.3.1 Aantal parkeerplekken & regulering	31
6.3.2 De parkeerdruk	32
6.3.3 Wie parkeert waar?.....	33
6.3.4 Effecten parkeerbeleid op autoverkeer	34
6.3.5 Tevredenheid parkeren	35

Samenvatting

Gouda heeft een grote ruimtelijke opgave, waarin het goed organiseren van parkeren een randvoorwaarde is. Om op een goede manier invulling te geven aan de doelen van de Omgevingsvisie, is de uitwerking van een visie en maatregelen op het gebied van parkeren noodzakelijk. Als de huidige ontwikkelingen zich doorzetten, is er elk jaar bijna 2 voetbalvelden aan extra ruimte nodig om te voorzien in parkeren. Maar die ruimte is er niet en het realiseren van parkeervoorzieningen is kostbaar. Het realiseren van betaalbare woningen staat enorm onder druk, zolang voldaan moet worden aan de huidige Goudse parkeernormen.

Goed en evenwichtig parkeerbeleid levert een bijdrage aan de ruimtelijke opgave in de gemeente. De stad mag niet vastlopen en de gewenste ontwikkelingen in de openbare ruimte moeten mogelijk blijven. Het inzetten van parkeerinstrumenten betreft één van de elementen die nodig zijn om (betaalbare) woningen te kunnen blijven realiseren. Maar parkeerinstrumenten kunnen ook ingezet worden in het kader van andere ambities, zoals op het gebied van verduurzaming en vergroening.

Er wordt een gebiedsgerichte aanpak toegepast als het gaat om parkeren, op basis van de hoofdfunctie en ritme van een gebied. Zo heeft de Binnenstad en de singels een aparte status, net als de stationsomgevingen. Daarbuiten zijn gebieden waarbij de hoofdfunctie wonen, recreatie of industrie betreft. Als parkeerinstrumenten worden ingezet, zal dat zo veel mogelijk op dezelfde manier zijn als in een ander gebied van hetzelfde type.

In eerdere beleidsstukken is het principe van beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen toegepast. Dit principe blijft gehanteerd worden met de benoemde volgorde. Wel wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn van bouwen op bestaande parkeerlocaties.

Om nieuwe stappen te kunnen zetten en parkeerinstrumenten toe te passen, moeten de randvoorwaarden op orde zijn. Elementen als handhaving, ruimte om te leren en faseren, maatwerk, duurzame mobiliteit, laadvoorzieningen, mindervalideparkeren en parkeermogelijkheden voor afwijkende voertuigen (zoals touringcars en vrachtwagens) worden aangepakt en verbeterd. Dit is de basis die op orde moet zijn, waardoor de inzet van parkeerinstrumenten mogelijk wordt gemaakt.

De parkeerinstrumenten zijn de beleidsinstrumenten die de handvatten bieden voor de daadwerkelijke uitvoering in de komende jaren. De handvatten gaan uit van reguleren met respect voor de bestaande situatie van bewoners en ondernemers. Het legt daarbij de relatie tussen parkeren en andere kwaliteiten en functies die in de openbare ruimte een plek moeten krijgen. Het palet aan instrumenten om het parkeren te organiseren is uitgebreid en kan in samenhang worden ingezet, om zo goed mogelijk bij te dragen aan het behalen van de doelen uit de Omgevingsvisie.

Het Omgevingsprogramma Parkeren vormt de basis voor verdere concretisering, wat plaatsvindt in het Omgevingsplan, de Wijkmobiliteitsplannen, de Parkeer(belasting)verordening en het Uitvoeringsbesluit Parkeren. Daarnaast bevat het Omgevingsprogramma Parkeren een integrale benadering, waardoor het goed aan zal sluiten bij nog andere te ontwikkelen omgevingsprogramma's.

De Goudse parkeeropgave in beeld



1 In Gouda hebben we ambities die een grote ruimteclaim leggen op de openbare ruimte



32 ha woningbouw



122 ha voorzieningen



380 ha energietransitie

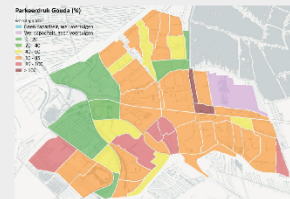
2 De openbare ruimte staat nu al onder druk door het grote aantal geparkeerde auto's

1.0	Alphen a/d Rijn
1.0	Zoetermeer
0.9	Alkmaar
0.8	Gouda
0.7	Haarlem
0.5	Delft
0.5	Leiden

Autobezit per huishouden in Gouda in vergelijking met andere gemeenten



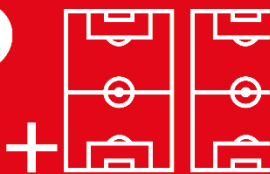
9% van de openbare ruimte gaat uit naar parkeren in Gouda



Bron: Trajan (2023)

In sommige buurten is de parkeerdruk al relatief hoog

3 Toekomstprognose



Het autobezit per inwoner zal blijven toenemen. Elk jaar zijn er in Gouda zo'n 1,7 voetbalvelden aan extra parkeerplaatsen nodig door de groei in autobezit



Door de woningbouwopgave van Gouda neemt het autobezit extra toe



Auto's worden steeds groter en zwaarder. Per jaar groeien auto's met 0,5cm

Een evenwichtige aanpak is nodig om de parkeerdruk beheersbaar te houden en tot een versterking van een prettige leefbare omgeving voor iedereen te komen

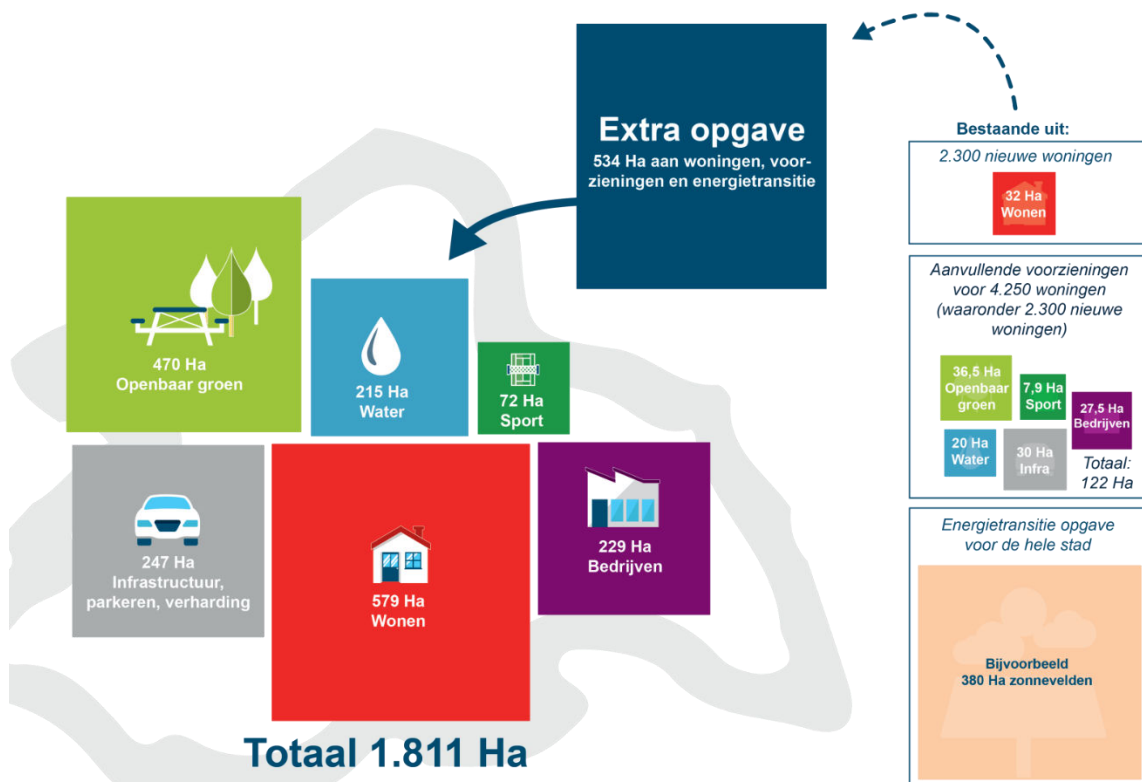


4 Conclusie: niks doen is geen optie!

1 Inleiding

Gouda is een compacte stad met een bruisend historisch centrum en rustige randen, in een gebied met waardevol landschap, natuur en veel water. En de mensen willen er graag in goede gezondheid wonen, werken, winkelen, recreëren en van cultuur genieten. Gouda is gezellig en ligt centraal. Op basis van de Omgevingsvisie streeft de gemeente ernaar om de Goudse waarden beschermen en waar mogelijk verder ontwikkelen.

Maar er is ook ruimte nodig voor grote opgaven: de verstedelijking/woningbouw, de energietransitie en de klimaatadaptatie. Een uitdaging voor alle opgaven is dat zij ingepast moeten worden in de bestaande ruimte. De totale oppervlakte van gemeente Gouda is nu in feite al vol. De verschillende ruimtelijke opgaven concurreren op dezelfde schaarse ruimte. Om deze extra opgaven passend te maken, moet slim worden omgegaan met de beschikbare ruimte. De uitdaging is de kwaliteit van de bestaande stad te bewaken en verbeteren.



Figuur 1: Ruimtebehoefte van de extra opgaven (bron: Omgevingsvisie Gouda)

Het parkeerbeleid is hiervoor een belangrijke bouwsteen. Het autobezit neemt toe, maar er is geen ruimte meer in de openbare ruimte om al deze auto's een plek te geven. Met de bouw van nieuwe woningen zal het aantal auto's en de druk op de ruimte alleen maar verder toenemen. De gemeente zal voor het autoparkeren dus andere keuzes moeten maken dan in het verleden en het parkeren meer moeten sturen.

Gezien de opgaven kiest Gouda voor [duurzame mobiliteit](#): mobiliteitsvormen die toekomstbestendig zijn. Een focus op duurzame en gezonde mobiliteit betekent aandacht voor meer wandelen, meer fietsen en openbaar vervoer, wat veel minder ruimte vraagt dan het autoverkeer. Minder auto's zijn nodig om de druk op de openbare ruimte te verkleinen en de stijgende verkeersdruk in Gouda tegen te gaan, om zo de leefbaarheid te verbeteren. Het Omgevingsprogramma Parkeren is een belangrijke bouwsteen om de vastgestelde Omgevingsvisie komende jaren werkelijkheid te laten worden. Nieuw parkeerbeleid is nodig om niet alleen meer ruimte te geven aan andere functies, maar ook de bereikbaarheid van de auto te kunnen blijven faciliteren.

Het nieuwe parkeerbeleid moet parkeren vanuit een integraal perspectief benaderen: hoe willen wij dat onze Goudse binnenstad en de woonwijken eruitzien, en welke rol speelt parkeren daarin naast de andere te halen doelstellingen? Daarnaast moet het zorgdragen voor een transparant en consistent beleidskader. Een flexibel en adaptief parkeerbeleid is nodig om te kunnen anticiperen op toekomstige vraagstukken en ontwikkelingen.

Het instrument ‘Omgevingsprogramma’

In de Omgevingsvisie van Gouda, vastgesteld op 23-3-2022, zijn de lange termijnambities en strategische keuzes voor de fysieke leefomgeving van gemeente Gouda opgenomen. Een Omgevingsprogramma is een uitwerking van de Omgevingsvisie op een bepaald thema, in dit geval parkeren (zie ook artikel 3.5 van de Omgevingswet). Het Omgevingsprogramma Parkeren bouwt voort op deze visie en vertaalt de strategische doelen naar concrete maatregelen die bijdragen aan de doelen uit de Omgevingsvisie.

1.1 Bouwstenen

Het Omgevingsprogramma Parkeren staat niet op zichzelf. Er zijn verschillende bouwstenen die hebben bijgedragen aan de totstandkoming van dit plan. Met de hieronder beschreven bouwstenen zorgen we dat het plan goed aansluit op het beleid op verschillende thema's, op actuele parkeerdata en op de wensen en behoeften van inwoners, bezoekers, ondernemers en lokale partijen.

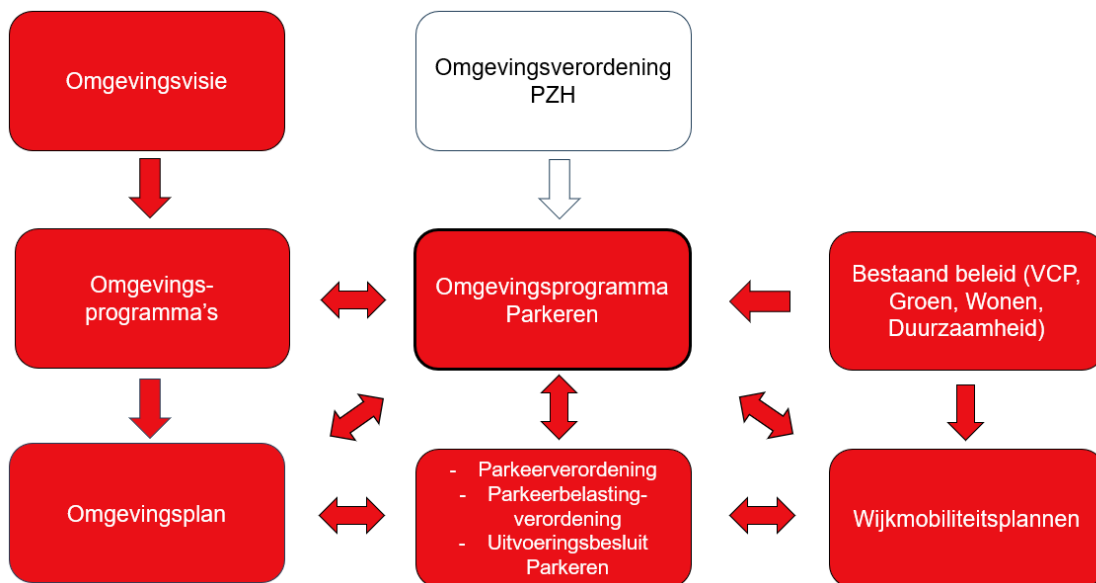
- **Beleid:** In diverse beleidsstukken heeft de gemeente haar doelstellingen, ambities en maatregelen op het gebied van parkeren of andere ruimtelijke thema's vastgelegd. Het vigerend beleid (bijvoorbeeld de Omgevingsvisie, het Verkeerscirculatieplan en / de wijkmobiliteitsplannen) geldt als kader voor dit nieuwe Omgevingsprogramma Parkeren. De positionering van dit Omgevingsprogramma in het Goudse beleidshuis wordt beschreven in paragraaf 1.2. De uitgangspunten uit het beleid die van belang zijn voor de totstandkoming van dit plan zijn opgenomen in bijlage 1.
- **Data:** Dit Omgevingsprogramma Parkeren is gestoeld op actuele parkeerdata van Gouda. Deze data geven een helder beeld van het autobezit per woning en de huidige parkeersituatie, waarmee die een goede basis vormen voor het Omgevingsprogramma Parkeren. De data zijn verzameld door middel van parkeerdrukmetingen in september 2023, waarbij de parkeercapaciteit, de parkeerdruk en de herkomst van auto's is gemeten. Voor het autobezit zijn CBS-data gebruikt. Ook zijn aanvullende onderzoeken gedaan naar verborgen parkeercapaciteit en het effect van parkeerbeleid op de verkeersdruk van het wegennet.
- **Participatie:** Omdat een nieuw Omgevingsprogramma Parkeren veel invloed heeft op de lokale leefomgeving, is het essentieel om alle belanghebbenden goed te betrekken. Participatie is de sleutel geweest om tot dit Omgevingsprogramma Parkeren te komen. De volgende partijen zijn betrokken bij de totstandkoming van het Omgevingsprogramma Parkeren:
 - Inwoners zijn betrokken door middel van de Participatieve Waarde Evaluatie, een methode waarmee een grote groep inwoners verschillende beleidskeuzes konden afwegen. Er hebben ruim 1.000 mensen meegedacht over het Omgevingsprogramma Parkeren via de online omgeving die hiervoor was opgezet. De belangrijkste resultaten van de PWE zijn samengevat in bijlage 2.
 - Een denktank is twee keer bij elkaar gekomen om mee te denken over de waarden die belangrijk zijn voor het plan, het betrekken van inwoners en de uitwerking van de beleidsinstrumenten. De lijst met genodigden voor de denktank is opgenomen in bijlage 2.
 - De gemeenteraad is betrokken geweest door middel van drie werksessies¹. De startnotitie en de ingediende wensen en bedenkingen zijn meegenomen in dit plan.
 - Ambtelijke collega's van diverse beleidsterreinen zijn middels een werksessie betrokken geweest en hebben input gegeven op het conceptprogramma.
- **Ervaring:** De binnenstad heeft al meer dan 25 jaar betaald parkeren, in (de resterende delen van) Kort Haarlem en Korte Akkeren is in 2025 gereguleerd parkeren ingevoerd. Ervaringen en lessen van deze invoering en de uitvoering van het parkeerbeleid door de jaren heen leveren inzichten op die verwerkt zijn in dit omgevingsprogramma.

¹ Commissie Fysieke leefomgeving 17 – 24 en 29 januari 2024

<https://gouda.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/8800da44-e33d-44d5-a4b9-f855f053e431>

1.2 Positionering in het Gouds beleidshuis

Het Omgevingsprogramma Parkeren staat in de context van de Omgevingsvisie en de uitvoering daarvan. Schematisch ziet dat er als volgt uit:



Na het vaststellen van het Omgevingsprogramma Parkeren, het opnemen van parkeernormen in het Omgevingsplan en het bijwerken van de Parkeerverordening, Parkeerbelastingverordening en het Uitvoeringsbesluit Parkeren, is het streven om het Parkeerplan 2020 en de Parapluherziening Parkeren Gouda in het najaar van 2025 in te trekken.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een de ontwikkelingen waar we mee te maken krijgen op het gebied van mobiliteit en de impact daarvan op de Goudse parkeeropgave. In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten en de keuzes die we op visieniveau maken voor het parkeren in Gouda uitgewerkt. Hoofdstuk 4 bevat de maatregelen per thema. Deze maatregelen noemen we instrumenten. Hoofdstuk 5 geeft een doorkijk naar de vervolgstappen, zoals het uitwerken van een uitvoeringsprogramma. In de bijlagen is allerlei achtergrondinformatie opgenomen, zoals de beleidskaders, de resultaten van de participatie, de conclusies van onderzoeken en een overzicht van trends en ontwikkelingen.

2 De Goudse parkeeropgave

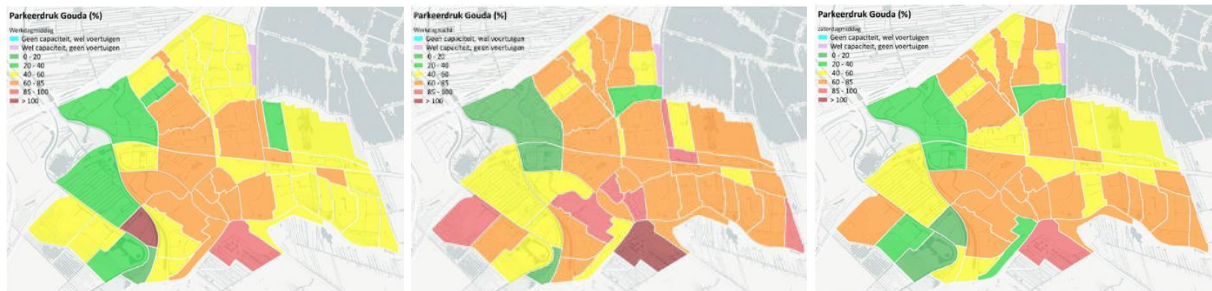
Verskillende ontwikkelingen hebben invloed op de Goudse parkeervraag. In dit hoofdstuk geven we een beschrijving van de huidige parkeerdruk in Gouda, de ontwikkelingen die impact hebben op de Goudse parkeeropgave en de toekomstprognose. Zo weten we wat er nodig is om nu en in de toekomst op een goede manier te voorzien in de dagelijkse mobiliteitsbehoefte van onze inwoners en bezoekers.

2.1 Huidige parkeerdruk en knelpunten

Gouda telt ruim 35.000 huishoudens en ruim 39.000 geregistreerde voertuigen². In grote delen van Gouda is de parkeerdruk al hoog, zoals ook blijkt uit onderstaande parkeerdrukkaarten. Veel straten staan relatief vol met auto's, wat leidt tot overlast, verminderde verkeersveiligheid en een afname van de ruimtelijke kwaliteit. De beschikbare parkeercapaciteit wordt bovendien niet altijd optimaal benut. Sommige plekken hebben een structureel tekort aan parkeerplaatsen, terwijl elders capaciteit onbenut blijft. Dit komt deels doordat er geen integrale aanpak is voor parkeren in relatie tot de fysieke leefomgeving.



Figuur 2: Autobezit per huishouden in Gouda vergeleken met andere gemeenten



Figuur 3: parkeerdruk per buurt op diverse momenten (Bron: Trajan, Parkeerdruk Gouda 2023)

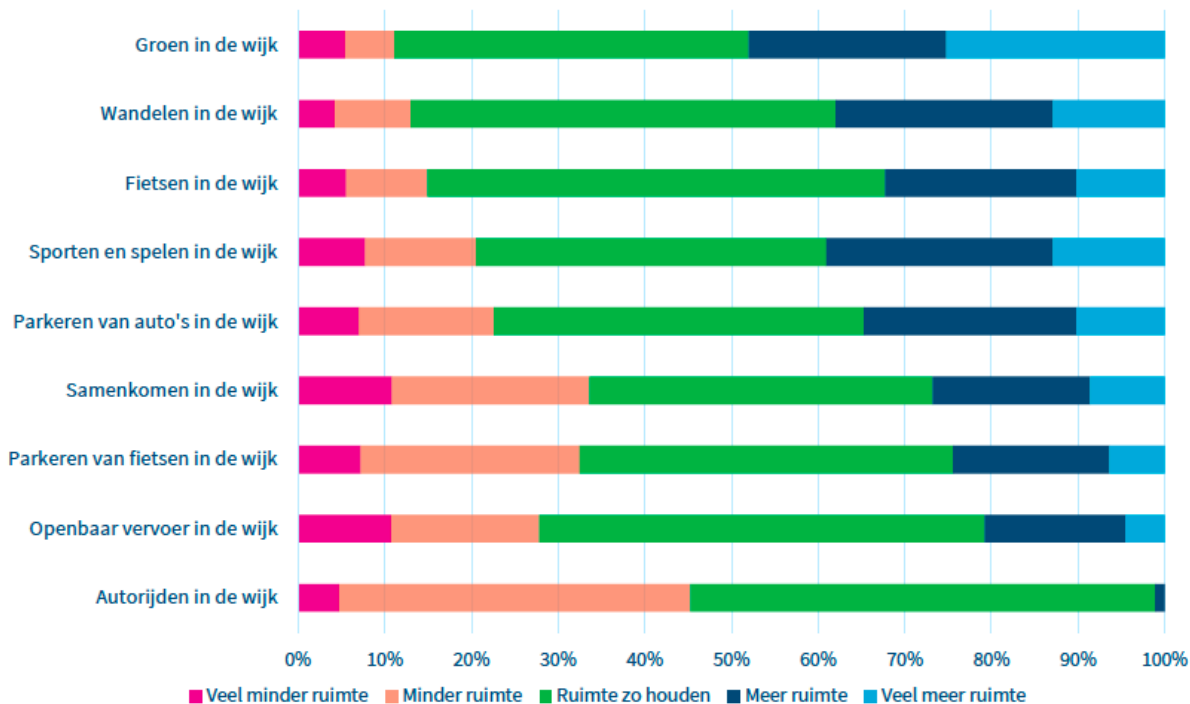
De hoge parkeerdruk zorgt ervoor dat een aanzienlijk deel van de Goudse inwoners niet tevreden is over het parkeren in hun wijk. Hoewel 37% van de inwoners van Gouda in 2023 aangaf tevreden te zijn over het aantal parkeerplekken in hun wijk, was 39% niet tevreden. Inwoners zijn negatiever over parkeren dan over andere mobiliteitsthema's, zoals fiets- en voetgangersvoorzieningen of het openbaar vervoer. Uit de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE), uitgevoerd in mei 2024 (zie ook bijlage 2), blijkt bovendien dat ruim 40% van de inwoners vindt dat er iets moet veranderen aan de drukte op straat, en ruim de helft van de inwoners vindt dat het te druk is met het parkeren van auto's in de wijk.

Ook laat de PWE een genuanceerd beeld zien over de verdeling van de openbare ruimte in Gouda (zie figuur 4). Over het algemeen is er een sterke wens om meer ruimte te creëren voor groen, sporten en spelen. Ook wandelen en fietsen in de wijk worden door veel inwoners als belangrijk beschouwd, met een voorkeur voor extra ruimte voor deze vormen van mobiliteit en recreatie. Tegelijkertijd is er een duidelijke tendens om minder ruimte te geven aan rijdende auto's in de wijk. Dit wijst op een breed gedragen wens om de leefomgeving verkeersveiliger en aangenamer te maken door het autoverkeer te beperken.

De meningen over de geparkeerde auto zijn meer verdeeld. Terwijl een deel van de inwoners pleit voor minder ruimte voor parkeren, is er ook een groep die juist meer parkeergelegenheid wenst. De mate waarin meer of minder ruimte gewenst is voor de geparkeerde auto verschilt per wijk: in sommige wijken is meer behoefte aan parkeerplaatsen, terwijl in andere wijken de wens sterker leeft om parkeerplekken te beperken ten gunste van andere functies in de openbare ruimte.

Deze resultaten onderstrepen de noodzaak van een evenwichtige aanpak waarbij zowel de wensen voor een groenere en veiligere leefomgeving als de parkeerbehoefte per wijk worden meegewogen.

² Bron: CBS, 2025



Figuur 4: verdeling van de voorkeuren van inwoners over het ruimtegebruik per functie in de wijk

2.2 Ontwikkelingen leiden tot een groeiende ruimteclaim

Gouda staat de komende jaren voor een complexe parkeeropgave. De stad heeft ambitieuze plannen op het gebied van woningbouw, mobiliteit en leefbaarheid. Tegelijkertijd is de openbare ruimte beperkt en moet deze steeds meer functies huisvesten: naast parkeren is er ruimte nodig voor groen, fiets- en wandelpaden, laadvoorzieningen en speelplekken. Dit terwijl de verkeersdruk blijft toenemen. Als er geen maatregelen worden getroffen om het autogebruik te verminderen, staat Gouda in 2030 vast (bron: Verkeerscirculatieplan 2021). Aan de andere kant is de prognose dat het verkeer in Gouda met 7% afneemt in 2040 als overal in Gouda gereguleerd parkeren is ingevoerd (zie ook bijlage 3 – effecten parkeerbeleid op autoverkeer), met een sterk positief effect op de knelpunten op de Goudse wegen. Het is dus van belang om de juiste keuzes te maken in het parkeerbeleid, waarmee een herverdeling van de beschikbare ruimte bewerkstelligt kan worden.

De bouwambities van de gemeente kunnen niet waargemaakt worden met het huidige parkeerbeleid. De huidige parkeernormen zitten het realiseren van betaalbare nieuwbouwwoningen in de weg. Zoals de voorbeelden in onderstaand kader laten zien, moet er afgeweken worden van de huidige parkeereisen om ontwikkelingen mogelijk te maken.

Op basis van vastgestelde parkeernormen bij Parkeerplan Gouda 2020

Ontwikkeling 100 sociale huurwoningen, 55-85m²

Zone C1 = 160 parkeerplaatsen nodig. Dit kost € 2,4 mln (maaiveld) of € 7 mln (gebouwd)

Zone C2 = 125 parkeerplaatsen nodig. Dit kost € 1,9 mln (maaiveld) of € 5,6 mln (gebouwd)

Betaalbare woningbouw is dan heel lastig te realiseren.

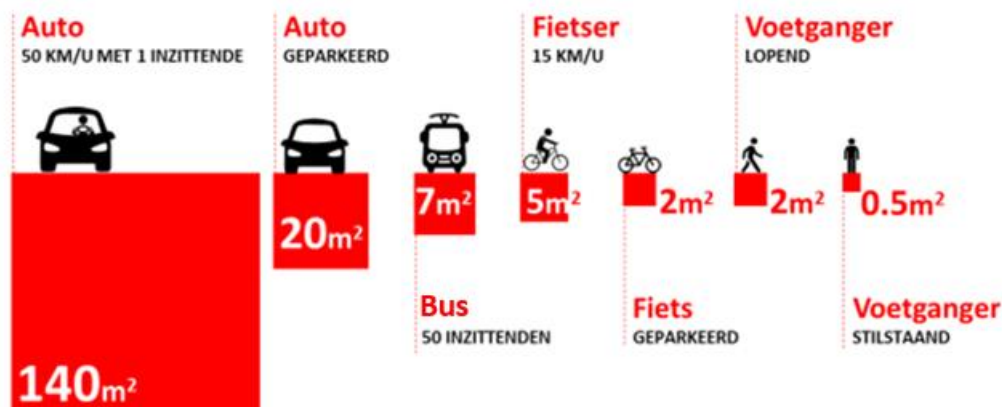
Ontwikkeling 5 woningen, 55-85m² in de Binnenstad

Zone A = 6 parkeerplaatsen nodig. Dit kost € 1 ton (maaiveld) of € 3 ton (gebouwd)

Dat heeft invloed op de verkoopprijs.

De parkeernorm is een van de instrumenten die veel invloed heeft op de betaalbaarheid van woningbouw.

Parkeren legt op dit moment een grote claim op de openbare ruimte (zie figuur 5). Het aantal auto's in Gouda blijft stijgen en daarmee ook de vraag naar parkeerplaatsen. Door het toenemend aantal auto's zijn er in Gouda jaarlijks 1 à 2 extra voetbalvelden benodigd voor het autoparkeren (berekening o.b.v. data CBS). Auto's worden bovendien steeds groter (gemiddeld 10 cm in de afgelopen 20 jaar), waardoor per saldo minder voertuigen op dezelfde oppervlakte passen. Door de groter geworden voertuigen zien we nu al dat voetgangers en fietsers hierdoor gehinderd worden tijdens hun reis. Daarnaast neemt de behoefte aan laadpalen toe, wat ten koste gaat van reguliere parkeervakken. Als de huidige parkeerdruk niet wordt aangepakt, dreigt de leefbaarheid en verkeersveiligheid in wijken en buurten verder onder druk te komen staan.



Figuur 5: Ruimtegebruik van vervoersmiddelen per persoon (bron: KiM, 2019)

In figuur 6 is de parkeerbalans voor 2040 te zien, uitgaande van een jaarlijkse autonome groei³ in het aantal geparkeerde auto's van 1,5% en rekening houdend met de ontwikkelingen die voor de komende jaren worden gepland. Figuur 6 laat zien dat als we niet slagen in het minimaliseren van de groei van het aantal auto's zo goed als de hele stad te kampen krijgt met parkeerproblemen. De parkeerdruk komt niet alleen voor de binnenstad uit boven de 100%, maar ook voor veel andere wijken, zoals Korte Akkeren, Kort Haarlem, Ouwe Gouwe, Goverwelle, Westergouwe en Bloemendaal. Hetzelfde beeld wordt in het Verkeerscirculatieplan benoemd voor verkeer in het algemeen: zonder maatregelen loopt het autoverkeer op belangrijke locaties vast rond 2030.



Figuur 6: Parkeerbalans 2040 op een doordeweekse nacht, rekening houdend met de ruimtelijke ontwikkelingen die de komende jaren worden gerealiseerd en een autonome toename van verkeer in de woonwijken van 1,5% (bron: Parkeerbalans 2040, Trajan)

³ De jaarlijkse toename in aantal auto's zonder rekening te houden met geplande ontwikkelingen

De parkeernormen die in Gouda worden gehanteerd, zijn nog gebaseerd op oudere landelijke kencijfers. Deze normen blijken in de praktijk voor nieuwbouwwoningen te hoog (de huidige norm is 1 tot 2, afhankelijk van de grootte van de woning en de locatie), waardoor hier, met toestemming van het college gezien de grote behoefte aan woningen, door ontwikkelaars van wordt afgeweken. Inmiddels heeft CROW deze normen verlaagd, vooral voor woningen in stedelijke gebieden en rond stations. De provincie Zuid-Holland hanteert zelfs een parkeernorm van 0,7 per woning voor nieuwe woningen nabij stations en sociale huurwoningen. Dit betekent dat er minder parkeervoorzieningen worden gerealiseerd bij nieuwbouwprojecten. Als hier geen aanvullende maatregelen zoals parkeerregulering of deelmobiliteit worden ingezet, kan de parkeerdruk in omliggende buurten flink oplopen.

2.3 Naar een evenwichtige aanpak

Een doordachte parkeerstrategie is noodzakelijk om Gouda leefbaar en bereikbaar te houden. Zonder actie loopt de stad vast en zullen de parkeerproblemen verder toenemen. Parkeren moet daarom niet alleen worden gezien als een praktische noodzaak, maar als een integraal onderdeel van de bredere visie op mobiliteit en openbare ruimte. Sturend parkeerbeleid is nodig om de beschikbare ruimte efficiënt te benutten, de parkeerdruk beheersbaar te houden en tegelijkertijd bij te dragen aan een aantrekkelijke, bereikbare en leefbare stad voor ondernemers en inwoners.

In het volgende hoofdstuk beschrijven we de uitgangspunten en keuzes op visieniveau om tot deze evenwichtige aanpak te komen.

3 Visie op parkeren

Gemeente Gouda is in 2040 een florerende stad waar het fijn leven is voor inwoners en die aantrekkelijk is voor bedrijven en ondernemers. Een gezonde inrichting van de stad staat voorop. Daarnaast gebruiken we duurzame vormen van energie. Voor mobiliteit betekent dit dat we meer aandacht hebben voor duurzame en gezonde verplaatsingen, zoals wandelen, fietsen en openbaar vervoer. Deze transitie is in gang gezet, maar er is nog een lange weg te gaan. Dat zal stapsgewijs en gefaseerd gaan. Het parkeerbeleid is daarin een bepalende factor.

Om het wensbeeld, geschetst in de Omgevingsvisie, te bereiken, moeten we, mede gelet op alle ontwikkelingen, anders omgaan met parkeren. Het is van belang dat we parkeren zien als integraal onderdeel van de openbare ruimte en van het Goudse mobiliteitssysteem. Het parkeren staat niet op zichzelf, maar het moet bijdragen aan een mooier, duurzamer, leefbaarder en gastvriendelijker Gouda. De privé-auto blijft, ondanks de ingezette koers, voorlopig nog volop onderdeel van het dagelijkse leven van veel mensen. Met een goed uitgewerkt parkeerbeleid, zorgen we dat er op een zo'n eerlijk mogelijke manier invulling wordt gegeven aan die dagelijkse behoefte. Maar gelet op alle ontwikkelingen en wensen die er zijn met het oog op de openbare ruimte, ontkomen we er niet aan om een aantal duidelijke keuzes te maken. In onderstaande paragrafen beschrijven we de keuzes die we op visieniveau maken voor het parkeerbeleid om tot een toekomstbestendig Gouda te komen.

3.1 De Omgevingswet en Omgevingsvisie als uitgangspunt

Het Omgevingsprogramma Parkeren draagt bij aan de doelen uit de Omgevingsvisie. In de Omgevingsvisie ligt binnen het thema Duurzame Mobiliteit de nadruk op de verduurzaming van de wijze waarop we ons in de stad en buiten de stad bewegen, met een focus op fietsen, wandelen en openbaar vervoer, en met ruimte voor moderne mobiliteitsdiensten. In de Omgevingsvisie gaan we uit van het STOMP-principe: Stappen (wandelen), Trappen (fietsen), OV (openbaar vervoer), MaaS (Mobility As A Service), en eindigen bij de P van privé-auto. Dit principe geeft de volgorde aan van waar we prioriteit aan geven. We streven ernaar om de vraag naar parkeerplaatsen te laten afnemen, maar gaan bewust om met de bestaande parkeerruimte om parkeeroverlast te voorkomen. Voor alle nieuwe ontwikkelingen in Gouda wordt ingezet op de ontwerpprincipes van STOMP.

Wat betreft mobiliteit is per type gebied het volgende opgenomen in de Omgevingsvisie:

- De binnenstad kenmerkt zich door de vele bezoekers van de (culturele) voorzieningen en winkelfuncties. Binnen dit gebied is alles te voet te bereiken binnen 15 minuten. Andere vervoerswijzen hebben hier een lagere prioriteit. 'Shared Space' is hier de belangrijkste inrichtingsmethode voor de openbare ruimte. De komende jaren zal de binnenstad autolouwer worden. Dit voornemen is uitgewerkt in het wijkmobiliteitsplan Binnenstad, vastgesteld in mei 2023.
- De woonwijken kennen een mix van vervoerswijzen: fietsen (Gouda is echt een fietsstad, waarbinnen alle bestemmingen binnen 15 minuten fietsen zijn te bereiken), wandelen, openbaar vervoer en auto. Voor de auto zijn op veel plaatsen nu nog veel parkeerplaatsen beschikbaar; mocht in de toekomst kunnen worden volstaan met minder, dan wordt deze ruimte toegevoegd aan het groen van de stad.
- Het overige stedelijke gebied van Gouda is meer auto-afhankelijk. Het zijn de bedrijventerreinen (langs de snelweg), Westergouwe, en het gebied ten zuiden van de Hollandsche IJssel, waar openbaar vervoer wat verder weg is.
- Gouda heeft als centrumgemeente in Midden-Holland al een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer; die positie moet verder versterkt worden. Het centraal station Gouda moet de status als regionaal OV-knooppunt behouden, als cruciale schakel in de ketenmobiliteit tussen de regio en grote steden. Er wordt ingezet op beter aansluiten van de omliggende regio op knooppuntstation Gouda, met bussen en (snel)fietsverbindingen.

In dit Omgevingsprogramma Parkeren is het bovenstaande verder uitgewerkt. Vervolgens wordt voor de meeste wijken en gebieden een mobiliteitsplan uitgewerkt, waarin concrete maatregelen worden opgenomen om de verkeerssituatie in de wijken te verbeteren. De Omgevingsvisie, het Verkeerscirculatieplan, het Mobiliteitsplan 2017 en het Omgevingsprogramma Parkeren dienen gezamenlijk als kader hiervoor.

3.2 Visiepunten

Voor de visie op parkeren maken we een aantal concrete keuzes. Deze keuzes vormen de basis voor de verdere uitwerking van het beleid. In het kort betreft het de volgende keuzes:

- We zetten parkeerbeleid in om ontwikkelingen beter mogelijk te maken;
- We hanteren een gebiedsgerichte benadering;
- We blijven vasthouden aan het principe van beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen;
- We brengen de randvoorwaarden op orde.

We lichten de keuzes toe.

3.2.1 We zetten parkeerbeleid in om ontwikkelingen beter mogelijk te maken

Doordat er extra opgaven ingepast moeten worden in Gouda, wordt de druk op de openbare ruimte groter. De groei van de stad vraagt ons om slimmer om te gaan met de ruimte die we hebben.

Hiervoor is een nieuwe balans nodig tussen ruimte voor parkeren en andere functies, zoals wonen, groen en sporten/spelen. We hanteren het motto 'eerst bewegen, dan bouwen'.

Dit houdt in dat we de mobiliteit eerst op orde brengen voordat er gebouwd gaat worden. Goed uitgekiend parkeerbeleid kan ervoor zorgen dat (betaalbare) woningbouw mogelijk wordt gemaakt. Het realiseren van parkeervoorzieningen, al dan niet in de openbare ruimte, is duur. Dit drukt enorm op de betaalbaarheid van woningbouw. Ontwikkelaars en gemeenten worstelen hiermee, want het realiseren van parkeren op eigen terrein zorgt voor minder efficiënt ruimtegebruik en hoge kosten. Maar het toestaan van lagere parkeernormen voor ontwikkelaars en de parkeeropgave vervolgens verleggen naar de openbare ruimte, is ook niet zomaar een optie. Er is immers maar beperkt ruimte om extra parkeervoorzieningen te realiseren en bovendien zijn er hoge kosten mee gemoeid, die de gemeente niet begroot heeft. Ondanks een lagere parkeernorm voor de nieuwbouw, zullen nieuwe bewoners en hun bezoek toch een parkeerplek willen vinden voor hun auto. Er zullen parkeerproblemen in omliggende gebieden ontstaan, aangezien er weinig parkeermogelijkheden zijn in het gebied waar de woningbouw plaatsvindt.

Voor deze gebieden worden preventief maatregelen genomen op basis van de instrumenten van dit Omgevingsprogramma. Zo weten nieuwe bewoners vooraf waar ze aan toe zijn en is er voor hen geen ruimte om mobiliteitsgewoontes te ontwikkelen waar later weer moeilijk van af is te komen. We stellen via het Omgevingsplan parkeernormen vast per type gebied, en maken op basis daarvan afspraken met ontwikkelaars. We nemen maatregelen conform een gebiedsgerichte aanpak (zie toelichting volgende paragraaf). Bij woningbouw in gebieden waar geen maatregelen zijn genomen of voorzien zijn, maken we duidelijke afspraken met ontwikkelaars over de voorwaarden waaronder ontwikkeling mogelijk is.

Naast het zo goed mogelijk faciliteren van woningbouw, zetten we parkeerinstrumenten ook in om andere ontwikkelingen te faciliteren. Daarbij kan gedacht worden aan de volgende voorbeelden:

- In gebieden waar de parkeerdruk onder een bepaalde norm ligt, staan we bedrijfsontwikkelingen toe waarbij geen parkeervoorzieningen gerealiseerd hoeven te worden op eigen terrein. Medewerkers en bezoekers van het bedrijf kunnen dan parkeren in de openbare ruimte. Dit staan we alleen toe als de ontwikkeling van een bedrijfslocatie niet gaat leiden tot het bereiken van de parkeerdruknorm.
- In gebieden waar de parkeerdruk onder de norm ligt of waar een parkeerplafond is ingesteld mogen parkeerplaatsen een andere bestemming krijgen (bijvoorbeeld groen). Op deze manier kan het parkeerbeleid ook bijdragen aan doelen vanuit andere beleidsvelden.

We zetten parkeren niet alleen in om ontwikkelingen mogelijk te maken. Soms kunnen instrumenten ook toegepast worden na ontwikkelingen vanuit ander beleid. Er zijn bijvoorbeeld goede stappen gezet in het autoluw maken van de Binnenstad en het autoluwe gebied zal ook nog groter worden. Als gevolg hiervan kan het parkeerplafond omlaag, met als doel om parkeerplaatsen te benutten voor vergroening.

Het parkeren en het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte willen we samen laten gaan, daarom benaderen we parkeren vanuit een integraal ruimtelijk perspectief: hoe kan parkeren bijdragen aan de andere ruimtelijke opgaven? Een afspraak die in dit kader al is gemaakt, is het aanleggen van groene parkeerplaatsen bij herinrichtingen (het handboek Groen Parkeren).

3.2.2 We hanteren een gebiedsgerichte aanpak

Elke Goudse wijk en buurt heeft zijn eigen karakter, eigenschappen en ruimtelijke omstandigheden. Het parkeren, de knelpunten die daarmee gepaard gaan en mogelijke maatregelen om het parkeren te verbeteren verschillen ook per gebied. Dit hangt bijvoorbeeld af van de ligging van een gebied ten opzichte van de binnenstad of andere voorzieningenlocaties. Ook zijn het aanbod en de kwaliteit van andere vervoersopties belangrijk voor mogelijke parkeermaatregelen. Denk bijvoorbeeld aan de aanwezigheid van bushaltes of de kwaliteit van fietsverbindingen.

Daarom sluiten in Gouda de parkeeroplossingen aan op de karakteristieken en de ambities van gebieden. De concrete parkeeroplossingen worden op gebiedsniveau uitgewerkt, als integraal onderdeel van de mobiliteitsopgaven van het gebied. Dit gebeurt bijvoorbeeld in de wijkmobiliteitsplannen, of in plannen voor gebiedsontwikkeling.

Het nemen van maatregelen op het gebied van parkeren is gebiedsgericht. In de basis hanteren we een benadering op basis van criteria voor ieder gebied. Wanneer de criteria bereikt worden, gaan we over tot invoeren van parkeermaatregelen. Dit noemen we de criteria-benadering. Daar waar een te groot risico is op parkeeroverlast en hoge parkeerdruk, die op termijn de gebiedsontwikkeling belemmeren en de leefbaarheid onder druk zetten, nemen we preventief maatregelen. Dit noemen we de visiegestuurde benadering.

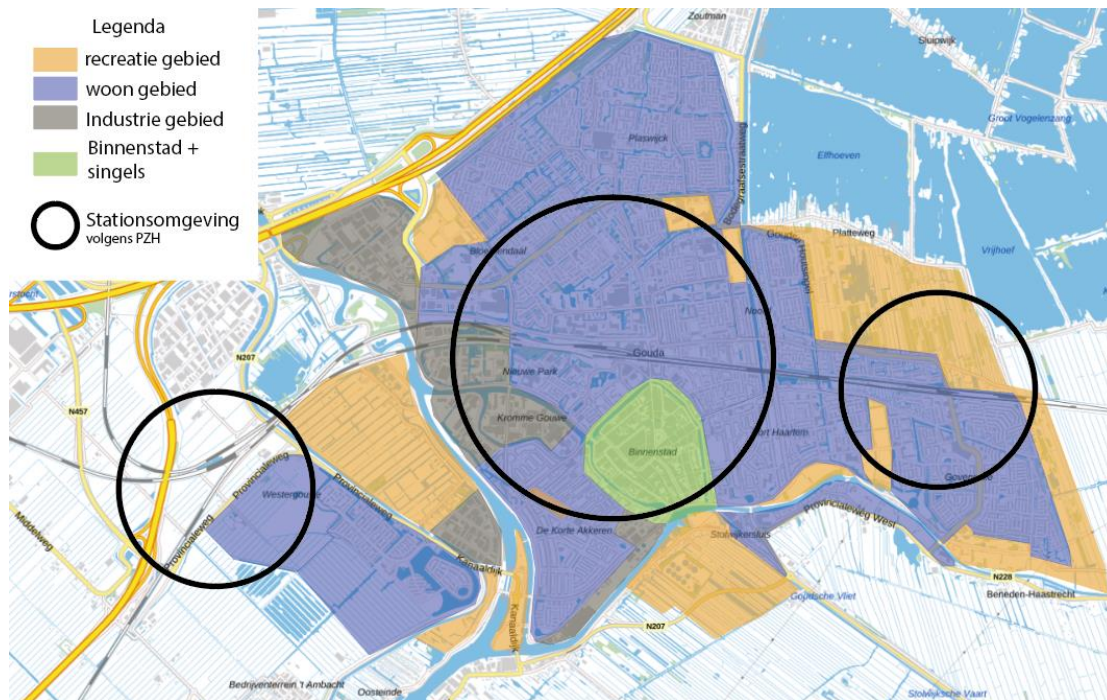
Dit komt erop neer dat we voor ontwikkelingen in (toekomstige) stationsomgevingen en in het gebied binnenstad + singels, voorafgaand aan de ontwikkelingen maatregelen treffen. Dat betekent dat (een deel van) de beleidsinstrumenten van hoofdstuk 4 daar ingezet gaan worden. Voor de andere gebieden in Gouda worden instrumenten pas ingezet als de criteria bereikt zijn. Daar geldt de richtlijn dat maatregelen getroffen worden als parkeerdruk hoger is dan de norm van 85% op het voor dat gebied maatgevende moment. Ook wanneer er vanuit bewoners, bedrijven of hulpdiensten aanhoudend klachten komen over parkeeroverlast, kan dit de aanleiding zijn om maatregelen te nemen.

Bij een parkeerdruk vanaf 85% begint de parkeersituatie problematisch te worden. De zoektijd naar een parkeerplaats is hoger en loopafstanden naar het adres van bestemming zijn langer. Het percentage van 85% is gebruikt in de wijkmobiliteitsplannen van Korte Akkeren en Kort Haarlem. Bovendien is het gangbare norm voor veel gemeenten in Nederland.

Om de gebiedsbenadering effectief toe te passen kijken we naar de hoofdfunctie van een gebied. We hanteren daarbij de volgende indeling:

- De binnenstad plus singels. Dit is het centrumgebied van de stad en heeft daarmee een aparte status. Hier hanteren we de visiegestuurde benadering.
- Woongebieden. Dit zijn gebieden waar de hoofdfunctie wonen is. Voor deze gebieden is in de basis de criteriabenadering van toepassing.
- Bedrijventerreinen. Dit zijn gebieden waar hoofdzakelijk bedrijven zijn gevestigd. Voor deze gebieden geldt de criteriabenadering.
- Recreatiegebieden. Dit zijn gebieden met diverse functies anders dan wonen en bedrijven. Vaak hebben deze gebieden een sociale functie. Voor deze gebieden passen we de criteriabenadering toe.
- De omgeving rond een station. Station Gouda is een intercitystation, waardoor de stationsomgeving groter is dan die rondom station Goverwelle. Daarnaast wordt rekening gehouden met het toekomstige station Gouda-Zuidplas. Er wordt uitgegaan van de stationsomgeving zoals opgenomen in de omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland. Voor deze gebieden hanteren we de visiegestuurde benadering.

Deze type gebieden hebben elk een eigen ritme als het gaat om verkeer en parkeren. Eventuele parkeermaatregelen moeten dan ook passen bij het type gebied. En als er maatregelen worden getroffen in een gebied, dan zijn die hetzelfde als in een ander gebied van hetzelfde type. Figuur 7 toont de gebiedsindeling van Gouda.



Figuur 7: Gebiedsindeling gemeente Gouda naar hoofdfunctie

Bij verdere uitwerking en het nemen van maatregelen wordt niet per definitie naar een volledig gebied van hetzelfde type gekeken. Dat gaat gefaseerd en op basis van het al dan niet bereiken van de criteria. We verwachten de komende jaren eerst aan de slag te gaan met de stationsomgevingen, omdat we daar de visiegestuurde benadering toepassen. Vanwege de grootschalige nieuwbouw, moet daar in ieder geval iets gebeuren op het gebied van parkeernormen en regulering. Op de andere gebieden is de criteriabenadering van toepassing. Daar wordt naar maatregelen gekeken als dat nodig is.

3.2.3 We blijven vasthouden aan het principe van beïnvloeden, benutten, prijsen en bouwen

Als onderdeel van het parkeerbeleid hanteren we de principes 'beïnvloeden, benutten, prijsen en bouwen'. Dit is in lijn met het Mobiliteitsplan 2017-2026. Dit betekent dat we als eerste gedragsverandering willen bewerkstelligen om de parkeervraag te beïnvloeden. Dit doen we door het stimuleren van andere vervoerswijzen en het beperken van niet-noodzakelijke autoritten (middels de maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan 2021 en de Wijkmobiliteitsplannen).

Voor knelpunten die dan nog ontstaan in het parkeren, zetten we in op het optimaal benutten van de bestaande parkeercapaciteit. Uit de parkeerdrukmeting 2023 blijkt dat Gouda gemeente-breed over ruim voldoende parkeercapaciteit beschikt. Niet alle parkeervoorzieningen worden op dit moment voldoende benut. Deze minder benutte voorzieningen kunnen worden gebruikt om tegemoet te komen aan de te hoge parkeervraag op specifieke locaties. Door parkeerinformatie effectief in te zetten worden doelgroepen gestimuleerd om op minder benutte parkeerlocaties te parkeren. Daarbij is wel van belang dat de parkeervoorzieningen op korte afstand van de bestemming zijn en goed toegankelijk.

Een ander middel om de bestaande parkeercapaciteit beter te benutten is door te differentiëren in de prijzen. Hiermee wordt de parkeervraag op populaire parkeerlocaties in balans gebracht met de parkeervraag op locaties waar nog capaciteit beschikbaar is, zoals garages en parkeerterreinen.

Als laatste overweging komt bouwen. We onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om extra parkeercapaciteit te creëren. Daarbij streven we naar een efficiënte oplossing, bijvoorbeeld een grotere parkeerlocatie die voor verschillende knelpunten een oplossing kan zijn. Ook houden we bij het bepalen van een locatie rekening met de capaciteit van het wegennet. Zo zorgen we dat de extra druk van parkeren op de openbare ruimte minimaal blijft.

3.2.4 We brengen de randvoorwaarden op orde

Als gemeente willen wij duurzaam reizen stimuleren, maar wij kunnen niet bepalen voor welke ritten inwoners net zo goed de fiets kunnen gebruiken of in welke gevallen het gebruik van een auto toch noodzakelijk is. Wel vinden we het belangrijk dat de stad voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk blijft. Mensen die minder mobiel zijn of een beperking hebben, zijn soms afhankelijk van de auto om deel te nemen aan de samenleving. Ook deze doelgroepen moeten hun bestemmingen kunnen bereiken. Dat geldt ook voor doelgroepen die voor specifieke werkzaamheden de auto nodig hebben, zoals verhuizers of mensen in de bouw. Hoewel we in dit parkeerbeleid toewerken naar een toekomstbestendig mobiliteitssysteem, moeten we de consequenties van de transitie van mobiliteit voor deze doelgroepen die afhankelijk zijn van de auto niet vergeten.

Een noodzakelijke stap om tot een evenwichtig parkeerbeleid te komen, is daarom het op orde brengen van de randvoorwaarden. Alleen dan kunnen we kijken naar het invoeren van nieuwe parkeermaatregelen. De volgende thema's zien we als randvoorwaardelijk:

- Handhaving
- Ruimte om te leren en faseren
- Maatwerk te allen tijde mogelijk maken
- Ruimte geven aan duurzame mobiliteit
- Laadvoorzieningen
- Mindervalideparkeren
- Parkeermogelijkheden voor afwijkende voertuigen

We lichten de thema's toe.

Handhaving

Het succes van het invoeren van parkeermaatregelen valt of staat met de handhaving van de regels. We richten parkeerhandhaving in op basis van de betalingsbereidheid in een gebied en werken aan het breder kunnen inzetten van digitale handhaving.

- **We richten de parkeerhandhaving in op betalingsbereidheid**

Handhaving vindt gestructureerd plaats op basis van betalingsbereidheid. We streven daarbij naar een betalingsbereidheid van minimaal 90% gerekend voor kortparkeren (lees: niet inclusief vergunninghouders). Bij een betalingsbereidheid lager dan 85% in een specifiek gebied wordt de handhaving daar geïntensiveerd. Voor een nieuw gebied met parkeermaatregelen stemmen we de handhaving ook af op de betalingsbereidheid. Als die in het begin nog erg laag is, dan zetten we eerst in op communicatieinstrumenten, voordat we overgaan tot handhaven.

- **We zetten actiever in op ontlopen van digitale handhaving**

We gaan digitale handhaving beter mogelijk maken, zodat ook met de scanauto gehandhaafd kan worden op overtredingen zoals foutparkeren. Nu gaat dat veelal nog op basis van visuele inspectie door handhavers. Om dit mogelijk te maken stappen we stapsgewijs over naar parkeerverbodzones en zorgen we dat parkeervakken goed in de systemen worden opgenomen.

Ruimte om te leren en te faseren

Het invoeren van nieuwe maatregelen op het gebied van parkeren gaat zelden zonder slag of stoot. We nemen de tijd om te leren van uitbreiding van gereguleerd parkeren en het invoeren van andere parkeermaatregelen.

- **We hanteren minimaal een jaar leertijd voordat we een nieuwe sector toevoegen in woonwijken**

Om te garanderen dat we gefaseerd en weloverwogen parkeermaatregelen treffen, hanteren we minimaal een jaar als tijd om te leren van het invoeren van parkeermaatregelen in een gebied, voordat nieuwe maatregelen in een ander gebied ingevoerd worden. Optimalisaties in gebieden waarin maatregelen al zijn getroffen, vallen daar niet onder.

- **We monitoren de effecten van het beleid en sturen bij indien nodig**

Om het effect van parkeermaatregelen in beeld te brengen is monitoring cruciaal. Daarom monitoren we uitgebreid verschillende aspecten van het parkeren. Dit doen we op een aantal manieren:

- We monitoren constant de parkeerdruk op grotere garages/terreinen

- We meten regelmatig de parkeerdruk in gereguleerd gebied d.m.v. de scanauto;
- We meten ieder kwartaal de parkeerdruk in niet gereguleerd gebied d.m.v. de scanauto;
- We voeren eens in de vier jaar een uitgebreid parkeerdrukonderzoek uit in de hele gemeente, waarbij we ook kijken naar de herkomst van de auto's;
- In de wijken waar gereguleerd parkeren wordt ingevoerd, wordt binnen een paar maanden na invoering een parkeerdrukmeting gedaan en wordt het effect van gereguleerd parkeren geëvalueerd.

Maatwerk te allen tijde mogelijk maken

Bij het invoeren van parkeermaatregelen doen zich soms situaties voor die niet te voorzien waren. Met de inzet van de juiste communicatie-instrumenten en door te leren van andere gebieden, valt veel vooraf in te regelen. Maar we hanteren altijd de optie om maatwerk te bieden en dit is een randvoorwaarde voor het invoeren van parkeermaatregelen.

Ruimte geven aan duurzame mobiliteit

Een andere randvoorwaarde om op een goede manier invulling te geven aan parkeerbeleid en de Omgevingsvisie, is zorgen dat er genoeg ruimte is voor duurzame mobiliteit. We behandelen de verschillende aspecten conform het STOMP-principe:

- Stappen
- Trappen
- Openbaar vervoer
- MaaS (deelmobiliteit)

Stappen

- **Waar nodig maken we de looproutes van grotere terreinen/garages naar de binnenstad aantrekkelijker**

We willen bezoekers van de binnenstad sturen om hun auto te parkeren op grotere parkeerterreinen of in parkeergarages aan de rand van de binnenstad. De looproutes vanaf deze locaties vormen de eerste indruk van de stad en hebben daarmee een belangrijke invloed op de bezoekerservaring. Wanneer deze routes onaantrekkelijk aanvoelen of (sociaal) onveilig zijn, kan dit de beleving van de binnenstad negatief beïnvloeden. Daarom zorgen we voor aantrekkelijke looproutes tussen terreinen/garages en de binnenstad of andere eindbestemmingen. Dit doen we door de verlichting op orde te maken, de looproutes goed te onderhouden en bewegwijzering voor voetgangers aan te brengen waar nodig.

Trappen

- **We volgen de lijn van het Fietsparkeerplan en het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad**

Uit het Fietsparkeerplan (2022) blijkt dat in delen van de binnenstad het huidige aantal fietsparkeervoorzieningen onvoldoende is. Ook levert het fietsparkeren volgens stakeholders een rommelig straatbeeld op en wordt er regelmatig foutgeparkeerd. In het Fietsparkeerplan en het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad (2023) wordt een aantal maatregelen genoemd om het fietsparkeren te verbeteren, bijvoorbeeld:

- Het uitbreiden, verplaatsen en vervangen van fietsparkeervoorzieningen: het realiseren van extra nietjes, een pop-upstalling Achter de Waag en extra stallingen;
- Het beter organiseren: de vindbaarheid van stallingslocaties verbeteren, een gedragscampagne uitvoeren;
- Extra fietsparkeren realiseren nabij de Donkere Sluis door het opheffen van autoparkeerplaatsen.
- Handhaving daar waar overlast bestaat door foutgeparkeerde fietsen.

In het Omgevingsprogramma Parkeren sluiten we aan bij deze maatregelen.

Ook zien we dat het fietsparkeren bij station Gouda en Goverwelle sterk toeneemt. Het is belangrijk om dit samen met de Prorail te monitoren en te zorgen dat er genoeg capaciteit blijft voor de toekomstige vraag.

- **We gaan op zoek naar een locatie voor een tweede bewaakte gratis fietsenstalling aan andere kant van de binnenstad**

De binnenstad van Gouda bevat op dit moment één gratis bewaakte fietsenstalling, namelijk aan de aan de Nieuwe Markt. In lijn met het Fietsparkeerplan onderzoeken we welke locatie geschikt is voor

een tweede bewaakte fietsenstalling en hoe we dat kunnen financieren. Daarbij valt te denken aan een (tijdelijk) leegstaand pand. Het zoekgebied is het gebied rondom de Zeugstraat en de Lange Tiendeweg. In dat gebied is op dit moment onvoldoende fietsparkeercapaciteit.

Openbaar vervoer

- **We sturen op betere ontsluiting van parkeerterreinen**

Als gemeente gaan we niet over het openbaar vervoer; dit is een verantwoordelijkheid die bij de provincie Zuid-Holland ligt. In overleggen met de provincie en de lokale vervoerder, sturen we aan op betere ontsluiting van de parkeerterreinen aan de rand van de stad, zoals Groenheuvel. Een goede ov-verbinding is namelijk een voorwaarde om het parkeren op die terreinen aantrekkelijker te maken. Ook sturen we aan op het realiseren van een goede P+R locatie bij de ontwikkeling van station Gouda-Zuidplas, zodat dit in de toekomst een aantrekkelijke parkeerlocatie kan worden voor bezoekers.

MaaS (deelmobiliteit)

- **We sluiten aan op de uitgangspunten uit het Beleidskader/Actieplan Deelvervoer**

De maatregelen op het gebied van deelmobiliteit zijn verder uitgewerkt in het Beleidskader Deelvervoer (2023). Onze ambitie hierin plannen is om het gebruik van deelvervoer proactief te stimuleren door het aanbod te vergroten en barrières weg te nemen. Daar waar deelmobiliteit bijdraagt aan het terugdringen van autobezit en autogebruik willen we het beschikbaar maken van deelmobiliteit actief stimuleren. Concreet houdt dit in:

- Deelauto's zijn gereguleerd en worden proactief gestimuleerd. Bijvoorbeeld door deelauto's een duidelijke rol te geven binnen gebiedsontwikkelingen en bij straatontwerpen, promotie en ondersteuning van coöperatief autodelen.
- Voor deelfietsen worden onder strikte voorwaarden twee partijen toegelaten. Om overlast te voorkomen mogen deelfietsen alleen op specifieke plekken worden geparkeerd, zoals rondom stations en hubs.
- Deelbakfietsen worden op een aantal specifieke locaties toegestaan.

We zijn goed op weg met het uitvoeren van bovenstaande punten. Daarnaast willen we onderzoeken of een concessie van deelautoplekken kansrijk is om versneld het aanbod van deelauto's te vergroten en meer grip te krijgen op een laagdrempelige prijs voor inwoners. Een concessie zou dan in de plaats moeten komen van de huidige vergunning systematiek.

Laadinfrastructuur verbeteren

- **We sluiten aan op de Visie Openbare Laadinfrastructuur**

In gemeente Gouda streven we naar CO₂-neutraliteit in 2040. Een uitgebreide laadinfrastructuur is cruciaal voor de transitie naar emissievrije mobiliteit. In dit Omgevingsprogramma Parkeren sluiten we aan op de Visie Openbare Laadinfrastructuur.

Daar waar de parkeerdruk het toelaat gaan we uit van vraaggestuurde plaatsing van laadpalen, waarbij reguliere laders met een laadvermogen tot 22 kW de norm blijven. Tegelijkertijd stimuleren we innovaties zoals geïntegreerde lantaarnpalen en slimme laadpleinen. Snelladers worden, waar mogelijk, strategisch geplaatst voor zakelijke veelrijders en andere specifieke groepen. We nemen een actieve regierol in de plaatsing van laadpunten en houden rekening met energie-efficiëntie, netcongestie, ruimtelijke inpassing en beleidsafstemming. Privaat geplaatste laadpunten in de openbare ruimte blijven niet toegestaan.

Mindervalideparkeren

- **We richten de gehandicaptenparkeerplaatsen in lijn met de Lokale Inclusie en Diversiteit Agenda**

Gouda heeft 170 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (GPV's). Op deze algemene gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen houders van een GPK (gehandicaptenparkeerkaart) parkeren. Daarnaast bestaat er een GPK-vergunning waarmee mensen met een beperking in Gouda gratis mogen parkeren op alle betaalde parkeerplaatsen.

In 2024 is de Lokale Inclusie en Diversiteit Agenda vastgesteld. In lijn met deze agenda gaan we de toegankelijkheid van GPV's verbeteren. Dit doen we in samenspraak met deze doelgroep. We kijken bijvoorbeeld naar het borgen of uitbreiden van het totale aantal GPV's en de afmetingen van deze parkeerplaatsen. We onderzoeken het huidige aanbod aan parkeerplaatsen en bekijken hoe we de

situatie kunnen verbeteren. Zo onderzoeken we in hoeverre er noodzaak en mogelijkheid is om op de 21 GPV's in Gouda waar aangepaste gebruikerstijden gelden (9.00-21.00 uur), deze gebruikerstijden op te heffen. En we kijken hoe laad- en losplekken eventueel dubbel te gebruiken zijn als gehandicaptenparkeerplaats.

In Gouda zijn er ook vaste gehandicaptenparkeerplaatsen die gereserveerd zijn voor een specifiek kenteken. Het beleid voor deze parkeerplaatsen is niet volledig en stamt al uit 1988. De gemeente gaat samen met de relevante stakeholders het beleid passend maken naar de huidige situatie.

Parkeermogelijkheden voor afwijkende voertuigen

- **We onderzoeken hoe we bedrijfswagens, campers en touringcars beter kunnen faciliteren**

Bedrijfswagens zoals bestel- en vrachtauto's en andere grote voertuigen nemen veel ruimte in beslag en hebben een negatief effect op het straatbeeld. Toch zijn deze voertuigen nodig voor een goede economie in Gouda. Daarom is het zoeken naar een goede balans. We onderzoeken de mogelijkheden om bedrijfswagens, campers en touringcars een betrouwbare en veilige plek te geven, met zo min mogelijk overlast voor bewoners. Het is mogelijk nodig om de APV aan te passen, een aanwijzingsbesluit te nemen en veiligheidsvoorzieningen te treffen. Maar dit zien we als een noodzakelijke stap om tot verdere invulling van het parkeerbeleid te komen.

3.2.5 Conclusie: adaptief parkeerbeleid is benodigd

Een flexibel en adaptief parkeerbeleid is nodig om te kunnen anticiperen op toekomstige vraagstukken en ontwikkelingen. Een adaptief parkeerbeleid betekent dat maatregelen niet in beton gegoten worden, maar dat de maatregelen kunnen worden bijgesteld afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen of het effect van de maatregelen zelf. Wanneer bijvoorbeeld parkeervoorzieningen worden weggehaald maar hierdoor krapte ontstaat, kunnen verschillende maatregelen worden overwogen, waaronder het (gedeeltelijk) terugplaatsen van deze voorzieningen.

Met een adaptief parkeerbeleid zijn wij in staat om flexibel te reageren op veranderingen in de mobiliteitsbehoeften of andere ontwikkelingen, zoals:

- Ontwikkelingen in de woningbouwopgave of andere ruimtelijke opgaven, waarbij we met adaptief parkeerbeleid efficiënt ruimtegebruik kunnen nastreven.
- Veranderende mobiliteitspatronen door demografische ontwikkelingen (vergijzing) of maatschappelijke veranderingen;
- Veranderende mobiliteitsbehoeften door de transitie naar duurzame mobiliteit;
- Technologische ontwikkelingen die van invloed zijn op parkeren, zoals geavanceerde communicatiemogelijkheden of nieuwe deelplatforms;

4 Beleidsinstrumenten

Dit hoofdstuk bevat de instrumenten van het parkeerbeleid per thema. Artikel 3.5 van de Omgevingswet noemt dit 'maatregelen', als vast onderdeel van ieder Omgevingsprogramma. De instrumenten zijn sturend en zetten we in om de parkeervraag te beïnvloeden. Het zijn de maatregelen die te maken hebben met de punten uit de visie en betreft instrumenten die belangrijk zijn om de gewenste doelen met het parkeerbeleid te realiseren.

4.1 Parkeernormen (auto en fiets)

Parkeernormen schrijven voor hoeveel parkeerplaatsen een ontwikkelaar minimaal moet realiseren. De huidige parkeernormen van Gouda sluiten niet meer aan bij de actuele kencijfers van het CROW en het provinciale omgevingsbeleid. Ze zijn hierdoor te hoog en bovendien niet in lijn met het STOMP-principe. Dit zien we momenteel bij woningbouwontwikkelingen, waar een te hoge parkeernorm ervoor zorgt dat de ontwikkeling stagneert en mogelijk zelfs leidt tot leegstand in de toekomst. **Daarom is een actualisatie van de parkeernormen nodig**, met meer mogelijkheid om in te zetten op alternatieve vervoerswijzen zoals de fiets, het ov en deelmobiliteit. De ontwikkeling van de Spoorzone biedt hiervoor een goede basis.

- **We actualiseren de parkeernormen via het Omgevingsplan**

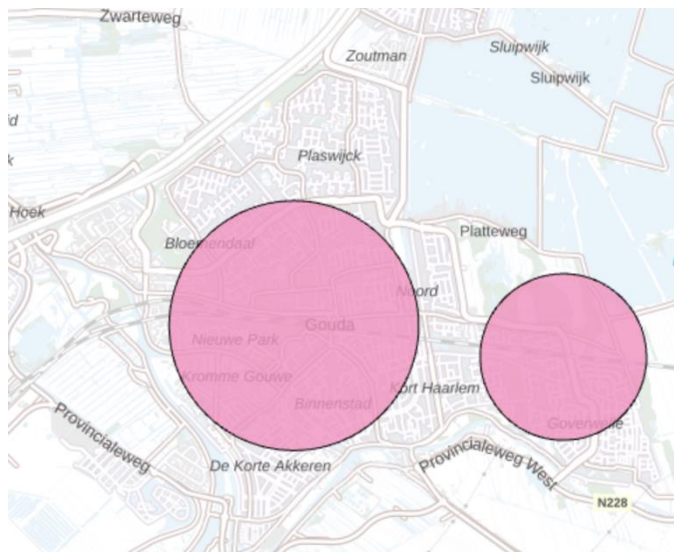
De huidige parkeernormen zijn gebaseerd op verouderde aannames over autobezit en -gebruik. De normen zijn nu voor de meeste gevallen te ruim, waardoor het parkeren vaak een barrière vormt voor nieuwbouw en functieverandering van gebouwen. We actualiseren de parkeernormen door aan te sluiten bij de landelijke richtlijn van het CROW. We stellen de parkeernormen vast door het Omgevingsplan aan te passen. Bij de herziening van de parkeernormen houden we bijvoorbeeld beter rekening met locatie, verschillende typen functies en de aanwezigheid van alternatieve modaliteiten (zoals het ov of de fietsinfrastructuur). Ook bieden we ruimte voor ontwikkelaars om af te wijken van de parkeernormen mits zij investeren in bijvoorbeeld deelmobiliteit of extra hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen. We sturen op effectief ruimtegebruik en voorkomen dat het parkeervraagstuk van een ontwikkeling op de openbare ruimte wordt afgewenteld.

Ook heeft provincie Zuid-Holland omgevingsbeleid vastgesteld waarin parkeernormen zijn opgenomen voor ontwikkelingen in stationsomgevingen en het ontwikkelen van sociale huurwoningen. Voor beide type ontwikkelingen hanteert provincie Zuid-Holland een parkeernorm van maximaal 0,7 parkeerplaatsen per woning (inclusief bezoekers). De stationsomgevingen die provincie Zuid-Holland voor Gouda heeft vastgesteld zijn weergegeven in figuur 8.

De norm die de provincie in zijn Omgevingsverordening voorschrijft heeft geen invloed op de bestaande woningen.

Het is een norm die moet gelden voor nieuwe ontwikkelingen. Onder voorwaarden kunnen gemeenten een andere norm hanteren. De Spoorzone valt binnen de stationsomgeving zoals bedoeld door de provincie. Daardoor is er een noodzaak om de huidige parkeernormen voor de Spoorzone opnieuw te bekijken. Het is goed denkbaar dat de norm van de provincie wordt overgenomen, mede omdat de huidige norm de realiseerbaarheid van nieuwe woningen onder druk zet. De ontwikkeling bij de Spoorzone zal als voorbeeld gelden voor hoe de STOMP principes samen komen met lagere parkeernormen (zie ook Ontwikkelperspectief Spoorzone).

Een lagere parkeernorm hanteren heeft consequenties voor de nieuwe bewoners en de omgeving. Om te voorkomen dat de nieuwe ontwikkelingen een onacceptabele toename van parkeerdruk in de wijken veroorzaken gelden een aantal randvoorwaarden voor het hanteren van een lage parkeernorm in de Spoorzone:



Figuur 8: Stationsomgevingen Gouda vastgesteld door provincie Zuid-Holland

- Een lagere parkeernorm werkt alleen optimaal als er parkeerregulering geldt in de desbetreffende buurt, of als er voorbereidingen worden getroffen voor het invoeren van gereguleerd parkeren. Het hanteren van een parkeernorm van 0,7 in een wijk zonder parkeerregulering zal parkeeroverlast in de wijk veroorzaken (tenzij het huidige autobezit in die wijk al minder dan gemiddeld 0,7 auto's per huishouden is);
- Het faciliteren van goede alternatieven voor de auto is randvoorwaardelijk. Dit betekent:
 - De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor het faciliteren van alternatieven van de auto. Denk aan het realiseren van voldoende fietsparkeerplekken op maaiveldniveau en het faciliteren van deelmobiliteit;
 - De gemeente is verantwoordelijk voor het faciliteren van goede fietsinfrastructuur en trottoirs en heeft een inspanningsverplichting om de wens voor betere overbindingen bij de provincie Zuid-Holland waar nodig aan te kaarten.
- Om te voorkomen dat bewoners van de nieuwe buurt hun auto gaan parkeren in aangrenzende buurten zal ook daar parkeerregulering toegepast moeten worden.

- **We werken met een bijdrageregeling bij nieuwbouwwontwikkelingen**

Bij nieuwbouwwontwikkelingen hebben we een bijdrageregeling als instrument om slim om te gaan met de financiering van parkeer- en mobiliteitsoplossingen. Een bijdrageregeling houdt in dat ontwikkelaars een financiële bijdrage kunnen leveren aan een gemeentelijk fonds voor parkeervoorzieningen (zowel auto als fiets) als zij die niet hebben kunnen realiseren op eigen terrein. Dit fonds, de Reserve Parkeren genoemd, wordt vervolgens gebruikt om collectieve mobiliteitsoplossingen te realiseren, zoals centrale parkeergarages en buurthubs, of om alternatieven te verbeteren, zoals het aanbod van deelmobiliteit of fietsvoorzieningen. De bijdrageregeling zorgt ervoor dat er geen overschot ontstaat aan dure parkeerplaatsen. Tegelijkertijd kunnen we hiermee flexibel inspelen op de parkeer- en mobiliteitsbehoefte van een wijk of gebied (breder dan alleen de nieuwe ontwikkeling). We stellen richtlijnen op over de hoogte van de bijdrage aan de regeling en we formuleren uitgangspunten om middelen te onttrekken aan het fonds.

4.2 Aanbod parkeerplaatsen

- **We zorgen voor benutting van de huidige capaciteit door het consequent toepassen van de onlangs ingevoerde LUP-regeling**

Op dit moment is een deel van de beschikbare (openbare en privé)parkeercapaciteit in Gouda onbenut. Parkeren gebeurt nog niet altijd op eigen of privaat terrein wanneer dit wel mogelijk is. Daarom is er een Lijst Uitsluitingen Parkeervergunningen (LUP)-regeling. Deze regeling houdt in dat huishoudens die de mogelijkheid hebben om te parkeren op eigen terrein (of huishoudens waarvoor geen parkeerplaatsen zijn aangelegd bij de ontwikkeling), beperkt (Uitsluiting 1^e Parkeervergunning) of volledig (Volledige Uitsluiting Parkeervergunning) worden uitgesloten van parkeervergunningen. Hierdoor blijven er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor doelgroepen die afhankelijk zijn van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

De basis voor deze regeling is een inventarisatie van alle adressen met een parkeerplaats op eigen of privaat terrein. Voor adressen in ongereguleerd gebied heeft het instellen van een LUP-regeling geen consequenties in de praktijk. Maar dat kan in de toekomst veranderen als er wel gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Daarom bekijken we hoe dit al in een vroeg stadium op een goede manier kenbaar gemaakt kan worden, waarbij we leren van de uitbreiding zoals die in 2025 heeft plaatsgevonden in Kort Haarlem en Korte Akkeren.

- **We blijven de parkeerdruk monitoren en handelen indien nodig**

We houden in de gaten hoe de parkeerdruk zich ontwikkelt en welk effect maatregelen zoals de invoering van de LUP-regeling daarop hebben. In paragraaf 3.2.1 is uitgewerkt hoe de monitoring van de parkeerdruk plaatsvindt. Als de maatregelen die zorgen voor een betere benutting niet voldoende effect hebben en de parkeerdruk dus hoog blijft, kijken we naar beprijzen. Op welk moment we parkeerregulering invoeren is beschreven in paragraaf 3.2.2. Pas daarna kijken we naar mogelijkheden voor uitbreiding van de parkeercapaciteit.

- **We onderzoeken mogelijke locaties voor mobiliteitshubs of Park&Switch locaties**

Parkeren op afstand is een effectieve maatregel om de verkeers- en parkeerdruk in de stad zelf te verlagen. Door bezoekers en forenzen tegen een laag of geen tarief af te vangen aan de randen van de stad kunnen we de parkeerplaatsen in of nabij de binnenstad beschikbaar houden voor de

doelgroepen die deze plekken nodig hebben. We kijken daarbij naar mobiliteitshubs of Park&Switch locaties. Park&Switch is een nieuw concept dat recentelijk in Amsterdam is opgezet, maar mogelijk ook voor Gouda een hele interessante optie is.

Een locatie die wij op het oog hebben om het parkeren op afstand te faciliteren is de Goudse Poort. Dit gebied heeft een goede ligging nabij de afrit van de A12. Een goede busverbinding naar de binnenstad en een aanbod van deelmobiliteit is een voorwaarde voor het realiseren van een Park&Switch op deze locatie. Maar ook bij andere ingangen van de stad hebben we locaties op het oog om een voorziening te realiseren. De verkenning is in een vergevorderd stadium en mogelijk kan er binnen afzienbare tijd een aantal voorzieningen getroffen worden.

4.3 Parkeerregulering

- **We nemen de criteria parkeerdruk en klachten over overlast als uitgangspunten om gereguleerd parkeren in te voeren, en op sommige locaties gaan we visiegestuurd te werk (zie 3.2.2 voor uitleg)**

We gaan gereguleerd parkeren invoeren wanneer de parkeerdruk in een gebied daarom vraagt, of als klachten hier aanleiding toe geven. In de wijkmobiliteitsplannen wordt uitgewerkt hoe hier lokaal invulling en uitvoering aan wordt gegeven. Bij het eventueel invoeren van parkeerregulering maken we gebruik van de ervaringen die we hebben opgedaan bij het uitbreiden van parkeerregulering naar de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem.

- **Voor de tarieven van vergunningen hanteren we de zonering op basis van de gebiedsgerichte aanpak**

Wanneer op basis van de parkeerdruk, overlast of type gebied (stationsomgeving) een buurt in aanmerking komt voor gereguleerd parkeren, wordt in principe aangesloten bij de tijden die in de andere vergelijkbare gereguleerde gebieden gelden. Ons voornemen is om de tijden van gereguleerd parkeren in heel Gouda gelijk aan elkaar te houden.

Voor de tarieven hanteren we een zonering bestaande uit gebiedstypen van paragraaf 3.2.2. Per zone gaan we één tarief hanteren. Dat betekent dat, net als nu, de binnenstad een eigen tarief heeft (voor vergunningen) voor parkeren op straat. Dit is het drukste gebied en kent het hoogste tarief. Daarnaast krijgen de stationsomgevingen een eigen tarief voor vergunningen. Die liggen lager dan van de binnenstad, maar hoger dan in woongebieden. Woongebieden die niet vallen onder de binnenstad of de stationsomgeving krijgen het laagste tarief. Voor bedrijventerreinen en recreatieve gebieden met gereguleerd parkeren wordt ook zoveel mogelijk een gelijk tarief gehanteerd.

- **We hanteren verschillende vergunningen voor verschillende doelgroepen**

Het actuele overzicht van vergunningen (2025) is bijgevoegd in bijlage 3. De verschillende soorten vergunningen worden vastgesteld in de Parkeerverordening (met een raadsbesluit). Bewoners en ondernemers kunnen een vergunning aanvragen via de website van [ParkeerService](#).

- **Indien nodig gaan we vergunningenplafonds hanteren**

Om de parkeerdruk in gereguleerde gebieden effectief te kunnen sturen, kunnen we een vergunningenplafond hanteren. Dit houdt in dat we per gebied een maximum stellen aan het aantal uit te geven parkeervergunningen, gebaseerd op de parkeercapaciteit in het gebied. In de Binnenstad is al een plafond van toepassing. Op dit moment hanteren we in nieuwe gereguleerde gebieden nog geen plafond. We monitoren eerst de effecten in deze wijken en buurten. Op basis van de ervaringen in deze gebieden onderzoeken we of een plafond nodig is om de parkeerdruk daadwerkelijk te beperken. Als blijkt dat de parkeerdruk ondanks regulering te hoog blijft of opnieuw oploopt, kan het invoeren van een vergunningenplafond noodzakelijk zijn om de balans tussen vraag en aanbod te herstellen en de leefbaarheid te waarborgen. Daarbij zal de focus liggen op het faciliteren van de eerste auto. Via de Parkeerverordening en het Uitvoeringsbesluit kan besloten worden om vergunningenplafonds te gaan hanteren, inclusief de hoogte van het plafond.

- **We hanteren een aantrekkelijke bezoekersregeling**

Voor bezoekers van bewoners in gereguleerd gebied is er een digitale bezoekersregeling is, waarmee het bezoek tegen gereduceerd tarief kan parkeren. Er is geen maximum aan het aantal uren voor het gebruik van de bezoekersregeling. Hiermee biedt de bezoekersregeling de gebruiker flexibiliteit tegen een laag tarief.

- **We zetten een parkeermakelaar in**

We merken dat de uitbreiding van gereguleerd parkeren veel vragen oplevert bij bedrijven en organisaties over welk type vergunningen beschikbaar zijn voor hun type organisatie en hoe het aanvraagproces werkt. Daarom zetten we een parkeermakelaar in die bedrijven of organisaties kan ondersteunen in de overgang naar gereguleerd parkeren en bij andere mobiliteitsvraagstukken. Daarbij wordt gekeken naar hoe bedrijven en organisaties goed kunnen aansluiten op de geldende wetgeving en hoe zij het beste over kunnen gaan op duurzaam woon-werk en zakelijk verkeer.

4.4 Tarieven straatparkeren & garages

- **Door prijsdifferentiatie maken we het gebruik van grotere parkeerterreinen en -garages aantrekkelijker dan straatparkeren**

Straatparkeren is vaak beperkt beschikbaar en neemt waardevolle openbare ruimte in beslag, terwijl parkeergarages en grotere terreinen meer capaciteit bieden en minder bepalend zijn voor het straatbeeld. Als onderdeel van het principe 'beïnvloeden, benutten, beprijzen, bebouwen' sturen we er daarom door prijsdifferentiatie op dat meer mensen gebruikmaken van de terreinen en garages. Dit betekent dat we het straatparkeren duurder maken en het parkeren op terreinen/-garages naar verhouding goedkoper. Dat geldt voor zowel de vergunningen als voor de uur- en dagtarieven. Verder geldt dat de tarieven eenvoudig en duidelijk moeten zijn, zodat parkeerders weten waar ze aan toe zijn en goed geïnformeerd hun keuzes kunnen maken.

Deze denklijnen leiden tot de volgende uitgangspunten:

- Waar de ruimte het schaarsst is zijn de tarieven het hoogst, in de gebieden daaromheen zijn ze lager;
- Parkeren in een garage / op de parkeerterreinen is naar verhouding goedkoper dan op straat;
- Voor verschillende doelgroepen zijn specifieke regelingen die inspelen op de behoeften van deze doelgroepen;
- We gaan gebruikmaken van dagtarieven als instrument om de parkeerdruk te sturen. Dit gaan we gebieds-gebonden doen (zie uitleg over zonerings in paragraaf 4.3), waarbij we per zone verschillende dagtarieven kunnen hanteren voor straatparkeren, terreinparkeren of garageparkeren;
- Bij de tariefstelling houden we rekening met de exploitatiekosten van het parkeersysteem, die in ieder geval gedekt dienen te worden uit de inkomsten.

In bijlage 3 staat een overzicht van de actuele tarieven.

4.5 De parkeerreis

- **We zorgen voor een logisch parkeerverwijssysteem vanaf de invalswegen naar de grote parkeerterreinen/-garages**

Hoewel de routekeuze van automobilisten steeds meer wordt bepaald door routeapps zoals Google Maps, is het van belang om zoekverkeer zo veel mogelijk te voorkomen en bezoekers zo goed mogelijk te spreiden. Dit gaan we doen door het implementeren van een Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS): bebording die de parkeerterreinen en -garages inclusief de actuele beschikbare parkeerplekken aangeeft (zie het figuur rechts voor een voorbeeld). Door een logisch parkeerverwijssysteem vanaf de invalswegen met PRIS-bebording worden automobilisten zo goed mogelijk doorverwezen naar parkeerterreinen en -garages waar de parkeerdruk laag is en wordt het zoekverkeer beperkt. Hoewel uit onderzoek van Arane (2024) blijkt dat een PRIS-systeem vooral van toegevoegde waarde is op de zaterdagochtend, wordt door middel van een PRIS-systeem ook de actuele parkeerdruk op terreinen en garages gemeten. Daarmee winnen we waardevolle informatie in voor de monitoring van ons parkeerbeleid.



Figuur 9: Voorbeeld van een PRIS-bord

5 Doorkijkje: de vervolgstappen

In dit Omgevingsprogramma Parkeren worden de uitgangspunten en visiepunten voor het parkeren in Gouda geschetst, voortvloeiend uit de Omgevingsvisie. Ook biedt het Omgevingsprogramma Parkeren een uitwerking van de instrumenten op een aantal thema's.

We voorzien de volgende vervolgstappen:

- Het aanpassen van het Omgevingsplan door de nieuwe parkeernormen daarin op te nemen. Samen met het vaststellen van dit Omgevingsprogramma Parkeren, komen dan het huidige Parkeerplan 2020 en Parapluherziening Parkeren te vervallen. Zie ook paragraaf 1.2 voor de gewenste positionering in het Gouds beleidshuis.
- Een goed functionerende parkeerorganisatie is essentieel voor het uitvoeren van het beleid. Het uitvoeringsprogramma zal daarom ook aandacht besteden aan de taken en verantwoordelijkheden van ParkeerService en andere betrokken partijen. ParkeerService is verantwoordelijk voor operationele taken zoals beheer van parkeervoorzieningen, vergunningverlening en handhaving. Ook de BOA's van de gemeente handhaven op het voldoen van de parkeerbelasting.
- De komende jaren wordt voor alle wijken een wijkmobiliteitsplan uitgewerkt (deze zijn al vastgesteld voor de Binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem). De parkeermaatregelen die voortvloeiend uit het Omgevingsprogramma Parkeren en op lokaal niveau genomen moeten worden, worden uitgewerkt in de diverse wijkmobiliteitsplannen. Zij vormen een integraal onderdeel van de mobiliteitsopgaven in de desbetreffende wijken. De wijkmobiliteitsplannen worden vastgesteld in de gemeenteraad.
- Om het parkeerbeleid helder en uitvoerbaar te maken, worden de instrumenten vertaald naar concrete beleidsregels en nota's. Hieronder vallen onder andere:
 - De Parkeerverordening;
 - De Parkeerbelastingverordening;
 - Het Uitvoeringsbesluit Parkeren;

6 Bijlagen

6.1 Bijlage 1: Uitgangspunten uit beleid

Het Omgevingsprogramma Parkeren staat niet op zichzelf: op veel andere ruimtelijke beleidsthema's zijn de afgelopen jaren beleidsstukken vastgesteld die uitgangspunten bevatten die leidend zijn voor het Omgevingsprogramma Parkeren. Samengevat zijn de onderstaande uitgangspunten van belang voor het Omgevingsprogramma Parkeren:

- Gouda moet duurzaam worden doorgegeven aan toekomstige generaties. Het streven is een CO₂-neutraal Gouda in 2040 (Omgevingsvisie);
- Om bovenstaand doel te bereiken dient er een verduurzaming van de mobiliteit plaats te vinden, met een verschuiving naar meer fietsen, wandelen en gebruik van het openbaar vervoer. De voetganger en fietser wordt hoofdgebruiker binnen Gouda en het openbaar vervoer moet zo goed mogelijk concurreren met de auto (Omgevingsvisie & Verkeerscirculatieplan 2021);
- STOMP wordt geïntroduceerd bij nieuwbouwontwikkelingen/herinrichtingsprojecten. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS (Mobility as a Service) en de Privéauto. Dit principe geeft de gewenste prioritering van mobiliteit aan (Omgevingsvisie);
- De openbare ruimte wordt toegankelijk ingericht, met speciale aandacht voor kwetsbare doelgroepen (Verkeerscirculatieplan 2021);
- Het gebruik van deelmobiliteit wordt pro-actief gestimuleerd door het aanbod te vergroten en barrières weg te nemen (Omgevingsvisie & Beleidskader Deelvervoer);
- Voor parkeren geldt dat eerst de huidige parkeervoorzieningen beter benut, verdeeld of beprijsd moeten worden, daarna wordt pas overwogen om extra parkeercapaciteit toe te voegen (Mobiliteitsplan 2017 – 2026 en Verkeerscirculatieplan);
- In de binnenstad wordt het gemotoriseerd verkeer teruggedrongen om het verblijven aantrekkelijker te maken. Hier komt meer ruimte voor lopen, fietsen, groen en verblijven (Omgevingsvisie, Mobiliteitsplan 2017 – 2026, Verkeerscirculatieplan 2021 & Wijkmobiliteitsplan binnenstad);
- Het autoverkeer wordt sterker dan nu gebundeld aan de randen van de stad (Verkeerscirculatieplan 2021);
- Er wordt in de binnenstad gewerkt met een vergunningenplafond (Wijkmobiliteitsplan Binnenstad);
- Omdat in Korte Akkeren en Kort Haarlem parkeeroverlast wordt ervaren, is hier parkeerregulering ingesteld/uitgebreid. Hierbij is voor bewoners een zo laag mogelijk tarief gehanteerd (Wijkmobiliteitsplannen Korte Akkeren en Kort Haarlem);
- Het plaatsen van laadpalen werkt vraaggestuurd, aangevuld met bijplaatsing wanneer de druk op een laadpaal hoog is. Bij openbare laadpunten neemt de gemeente een actieve opdrachtgeversrol in (Visie op Laadinfrastructuur). Privaat laden in de openbare ruimte wordt niet toegestaan;
- De oppervlakte bestaand groen en water en het aantal bomen moet worden blijven behouden. Bij nieuwe ontwikkelingen dient minstens 15% van het projectgebied openbaar groen te worden (Structuurvisie Groen).

6.2 Bijlage 2: Resultaten participatie

In het proces om tot een Omgevingsprogramma Parkeren te komen zijn diverse partijen betrokken. 'Externe' partijen zijn via twee wegen betrokken:

- Inwoners hebben kunnen meedenken via de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) in april-mei 2024. In totaal hebben zo'n 1.000 inwoners de PWE ingevuld.
- Belanghebbende partijen (zoals ondernemersverenigingen, bewonersgroepen en andere belangenvertegenwoordigers) zijn betrokken via de Denktank. De Denktank is 3 keer bij elkaar gekomen: in oktober 2023, oktober 2024 en mei 2025. Voor de Denktank zijn de volgende partijen uitgenodigd:
 - Bewonerscollectief Breevaart Boulevard; Bewonersplatform binnenstad; Wijkvereniging Westergouwe; Wijkteam Goverwelle; Wijkteam Plaswijck – Bloemendaal; Wijkteam Nieuwe Park; Bewonersplatform Gouda Noord; Kadebuurt; Wijkteam Oost; Initiatiefgroep Raambuurt; Singelbewoners;
 - Goudse Adviesraad voor mensen met een beperking;
 - MBO Rijnland; Driestar Educatief; Driestar College;
 - Groene Hart Ziekenhuis;
 - Stichting Gouda sterk aan de IJssel;
 - Platform Binnenstad en haar Randen;
 - ROVER; Fietzersbond; ANWB;
 - Culturele maatschappelijke instellingen;
 - Sportraad;
 - Gouda Onderneemt; SBG;
 - Duurzaamheidsplatform.

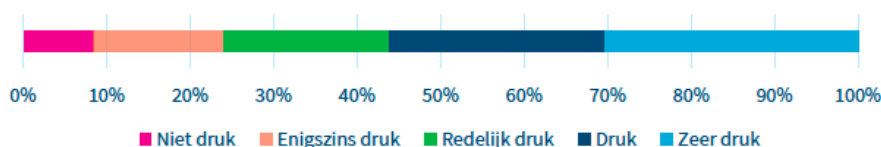
Hieronder beschrijven we de uitkomsten van de PWE en de denktankbijeenkomsten.

6.2.1 Uitkomsten PWE

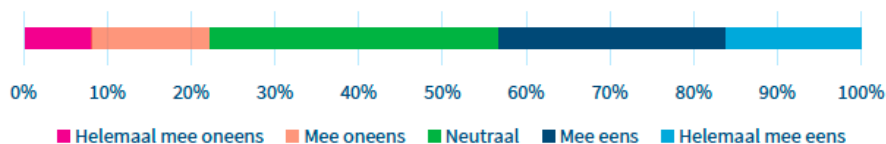
De PWE is een methode die inwoners 'op de stoel van de beleidsmaker' zet door hen afwegingen voor te leggen vanuit het perspectief van de beleidsmaker. Het doel van het toepassen van de PWE in Gouda is om zo veel mogelijk perspectieven op te halen op het vraagstuk parkeren. Dat is gedaan door twee vragen centraal te stellen, namelijk 'wat vinden inwoners belangrijk in de stad?' en 'hoeveel ruimte kennen inwoners toe aan de verschillende functies die de ruimte op straat in hun wijk kan hebben?' Door deze volgorde worden inwoners eerst gevraagd om vanuit een breed perspectief mee te denken over wat zij belangrijk vinden. Vervolgens wordt in de tweede keuzetaak de raadpleging meer concreet.

De PWE is uitgezet middels een gesloten raadpleging (N=558) en een open raadpleging (N=438). Tussen de gesloten en open raadpleging zijn geen tot zeer weinig verschillen zichtbaar in de representativiteit. Daarom zijn deze resultaten samengevoegd. De man/vrouw- leeftijds- en wijkverdeling van de respondenten komt redelijk overeen met de verdeling van de Goudse populatie. Alleen in het opleidingsniveau is een verschil zichtbaar: praktisch geschoolden zijn ondervertegenwoordigd en theoretisch geschoolden zijn oververtegenwoordigd.

Er is een aantal vragen gesteld over hoe inwoners de omgeving of hun mobiliteit op dit moment ervaren. Ruim de helft van de inwoners vindt het vaak (zeer) druk bij het parkeren van de auto's in hun woonwijk. In de binnenstad, Goverwelle en Noord wordt de meeste drukte ervaren. Daarnaast geeft ruim 40% aan dat er iets moet veranderen aan de drukte op straat in Gouda.



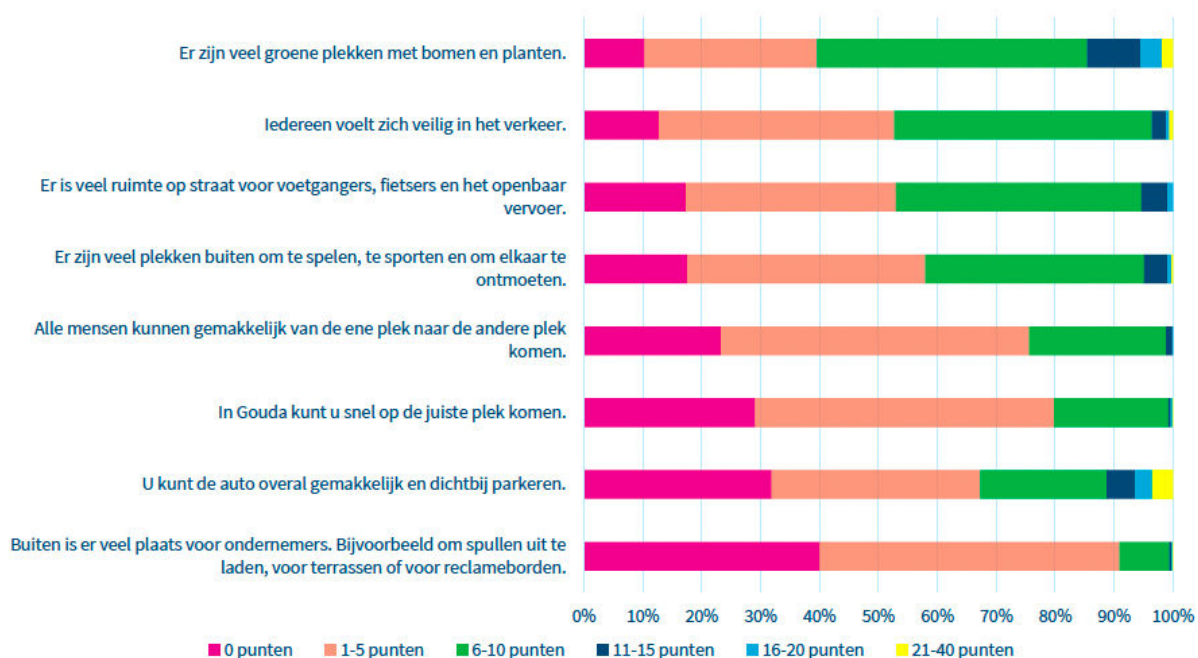
Figuur 10: Resultaten van de vraag 'Hoe druk is het met parkeren van auto's in de wijk?'



Figuur 11: Resultaten van de stelling 'Ik vind dat er iets moet veranderen aan hoe druk het nu is op straat in Gouda'

Op de eerste hoofdvraag – wat vindt u belangrijk in de stad? – worden de meeste punten gegeven aan de eerste vier antwoorden, oftewel meer groen, veiligheid in het verkeer, ruimte voor voetgangers, fietsers en het ov en plekken om te sporten, spelen en ontmoeten. De antwoordoptie 'auto gemakkelijk en dichtbij parkeren' roept de meest tegenstrijdige puntenbeoordeling op: de meeste inwoners vinden dit benedengemiddeld belangrijk, terwijl er ook een kleine groep is die dit heel erg belangrijk vindt.

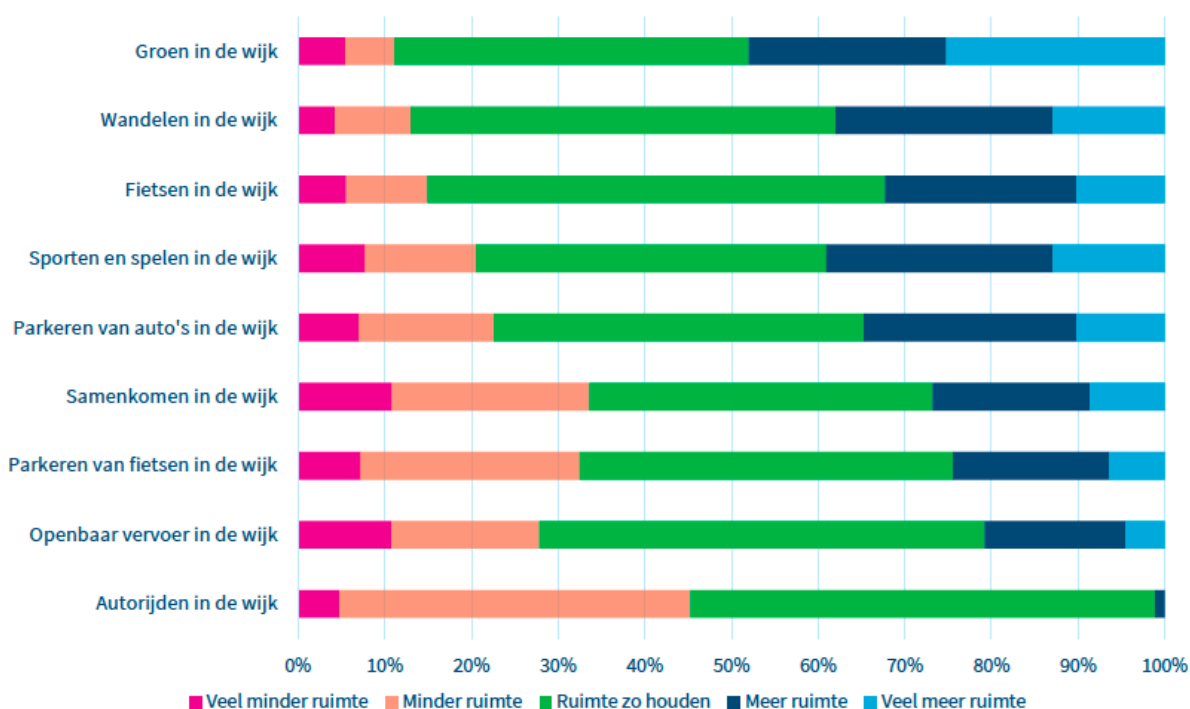
Percentage deelnemers dat bepaalde hoeveelheid punten geeft



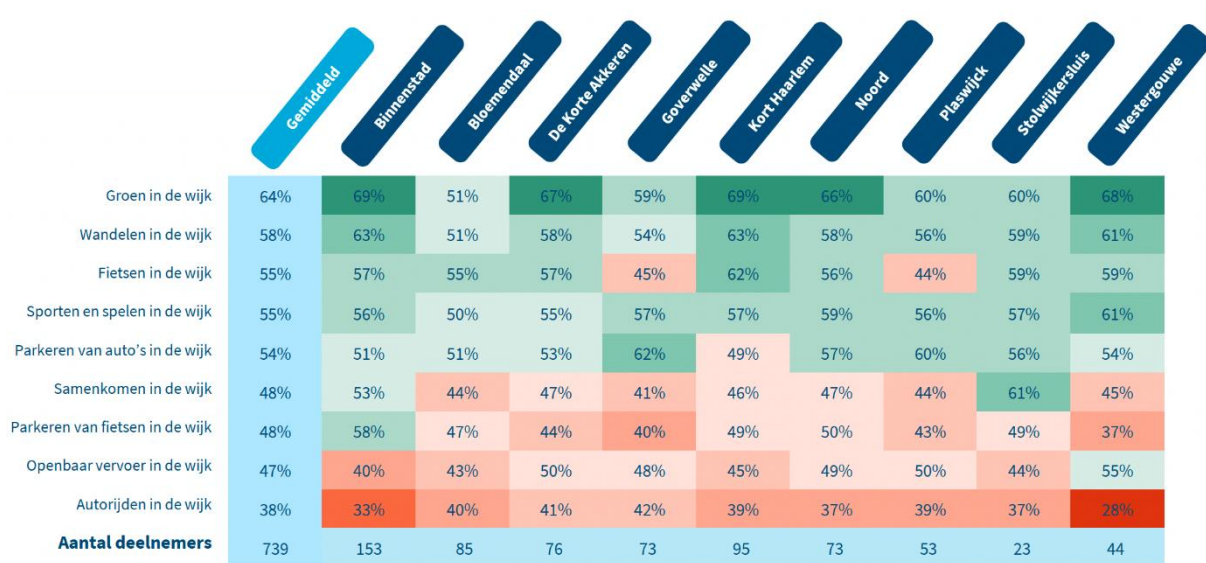
Figuur 12: Resultaten van de vraag 'Wat vindt u belangrijk in de stad' (0-5 punten is benedengemiddeld belangrijk, 5-40 punten is bovengemiddeld belangrijk)

In de resultaten van de tweede hoofdvraag – waar wilt u dat ruimte voor is in uw wijk – zien we dat inwoners vooral meer ruimte willen voor groen, sporten en spelen en wandelen in hun wijk. Ruimte om de auto te parkeren komt op de vierde plek, waarbij zo'n 35% van de inwoners meer ruimte wil voor autoparkeren in de wijk en bijna 25% minder. Deelnemers geven vooral aan minder ruimte te willen voor autorijden in de wijk. Daarnaast willen relatief veel deelnemers (bijna 1/3 in totaal) de ruimte op alle vlakken houden zoals het is. Figuur 11 bevat de resultaten van de hiervoor genoemde vraag opgesplitst per wijk. Vooral in Goverwelle en Plaswijck is behoefte aan meer ruimte voor het parkeren van de auto, terwijl in Kort Haarlem, de binnenstad en Bloemendaal dezelfde ruimte voor de geparkeerde auto gewenst is.

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimte



Figuur 13: Resultaten van de vraag 'Waar wilt u dat ruimte voor is in uw wijk?'



Figuur 14: Resultaten van de vraag 'Waar wilt u dat ruimte voor is in uw wijk?' – uitgesplitst per wijk (onder de 50% betekent minder ruimte, boven de 50% betekent meer ruimte)

Uit een clusteranalyse blijkt dat de deelnemers grofweg zijn op te delen in 5 perspectieven, namelijk:

- Perspectief 1 (30% van de deelnemers): wil alle ruimte zo houden;
- Perspectief 2 (25% van de deelnemers): wil minder ruimte voor autorijden en het parkeren voor auto's, en meer ruimte voor alle andere opties (m.n. groen en wandelen);
- Perspectief 3 (21% van de deelnemers): wil ruimte zo houden voor autorijden. Voor alle andere opties wil deze groep minder ruimte zodat er meer ruimte kan komen voor parkeren;
- Perspectief 4 (18% van de deelnemers): wil minder ruimte voor autorijden, zodat er meer ruimte is voor het parkeren van auto's en groen;
- Perspectief 5 (6% van de deelnemers): wil meer ruimte voor groen en andere modaliteiten dan de auto, en minder ruimte voor de auto, sporten, spelen en samenkomen.

6.2.2 Uitkomsten denktankbijeenkomst

In deze paragraaf worden per denktankbijeenkomst de belangrijkste uitkomsten beschreven.

In de **eerste denktankbijeenkomst** is met de denktankleden verkend welke waarden het belangrijkste zijn voor de parkeervisie. Deze waarden liggen ten grondslag aan opvattingen die we hebben over parkeren. De waarden 'orde' en 'gemeenschap' worden door de denktank gezien als meest belangrijke waarden.

- Een toelichting voor de waarde 'orde' is dat er "door een goede ruimtelijke ordening verschillende belangen bij elkaar kunnen worden gebracht en worden gecombineerd".
- 'Gemeenschap' is gekozen omdat "de ruimte ervoor moet zijn om elkaar te ontmoeten".

Daarnaast is een afweging gemaakt tussen verschillende invullingen voor de openbare ruimte. 'Schoon, heel & veilig', 'groen' en 'verblijven & ontmoeten' worden gezien als de belangrijkste invullingen van de openbare ruimte. Parkeren nabij de stad wordt gezien als randvoorwaardelijk om meer ruimte te geven aan deze invullingen. Verder riep de prioritering de volgende reacties op:

- De prioriteiten verschillen per deelgebied. In de binnenstad is 'verblijven & ontmoeten' belangrijk, maar in de woonwijken speelt dat minder;
- Op sommige parkeerlocaties moet de capaciteit worden vergroot, zodat bezoekers hun auto niet in woonwijken parkeren;
- Het is belangrijk om de economische impact van parkeren mee te nemen;
- We willen de auto een plek blijven geven, maar op een andere manier dan nu. Bijvoorbeeld d.m.v. P&R's.

In de **tweede denktankbijeenkomst** is op een aantal denkrichtingen voor het parkeerbeleid input opgehaald. Deze denkrichtingen hadden betrekking op 4 thema's namelijk:

1. Parkeerregulering: wat moet bepalend zijn voor hoe we overgaan tot invoering van parkeerregulering: overkoepelende beleidsdoelstellingen of criteria zoals de parkeerdruk?
 - Input denktank:
 - Een goede oplossing voor parkeren voor binnenstadsbewoners is gewenst;
 - Het is onlogisch dat het op dit moment goedkoper is om een hele dag op straat te parkeren dan in garages.
2. Parkeernormen: het voorstel is om deze in te richten vanuit het STOMP-principe en reducties op de parkeernorm door het nemen van flankerende maatregelen (beter) mogelijk te maken.
 - Input denktank:
 - Een lage parkeernorm is niet overal toepasbaar gezien het feit dat het aantal auto's in Nederland blijft toenemen.
3. Locaties van parkeervoorzieningen: parkeren moet bijdragen aan een verbeterde kwaliteit van de openbare ruimte. Welke oplossingen zien we voor parkeerlocaties (bijv. op afstand)?
 - Input denktank:
 - Dubbelgebruik van parkeerterreinen bij bedrijven kan zorgen voor het beter benutten van parkeercapaciteit;
 - Als je je tweede auto kunt stallen op een bewaakte plek met veilige fietsparkeerplekken, dan staat een deel van de binnenstadsbewoners daarvoor open.
4. Doelgroepen: hoe gaan we om met verschillende doelgroepen met een verschillende parkeerbehoefte?
 - Input denktank:
 - Er is maatwerk gewenst qua parkeervergunningen voor verschillende doelgroepen.

In de **derde denktankbijeenkomst** is het concept-Omgevingsprogramma Parkeren toegelicht. Hierbij zijn veel verhelderende vragen gesteld. Discussiepunten in deze bijeenkomst betroffen:

- Parkeerregulering: door het merendeel van de denktank werd gesteld dat parkeerregulering stap voor stap invoeren in verschillende delen van Gouda niet zinvol is. Dit leidt keer op keer tot een waterbedeffect en weerstand in de gebieden waar gereguleerd parkeren naar uitgebreid wordt. Daarnaast wordt gesteld dat hoewel parkeren een basisbehoefte is, parkeerregulering noodzakelijk is om de parkeerproblematiek aan te pakken. Men pleit voor liever 'pijn in een keer' dan voor een stapsgewijze aanpak, maar wel met een aantal

randvoorwaarden daarbij. Zoals voldoende capaciteit aan de randen van de stad voor de auto's waar voor in de stad zelf geen plek is en voorzieningen om van daaruit verder de stad in te gaan.

- Parkeercapaciteit: er is behoefte aan parkeervoorzieningen aan de rand van de stad. Aan de andere kant blijkt uit de parkeerdrukmeting dat er voldoende restcapaciteit is in Gouda. Deze is alleen niet evenredig verdeeld over de stad. Het invoeren van parkeerregulering verdeelt de parkeerdruk beter over de gebieden. Wanneer de parkeervraag dan nog te hoog is op een aantal locaties, kunnen de mogelijkheden voor uitbreiding van de parkeercapaciteit worden onderzocht.

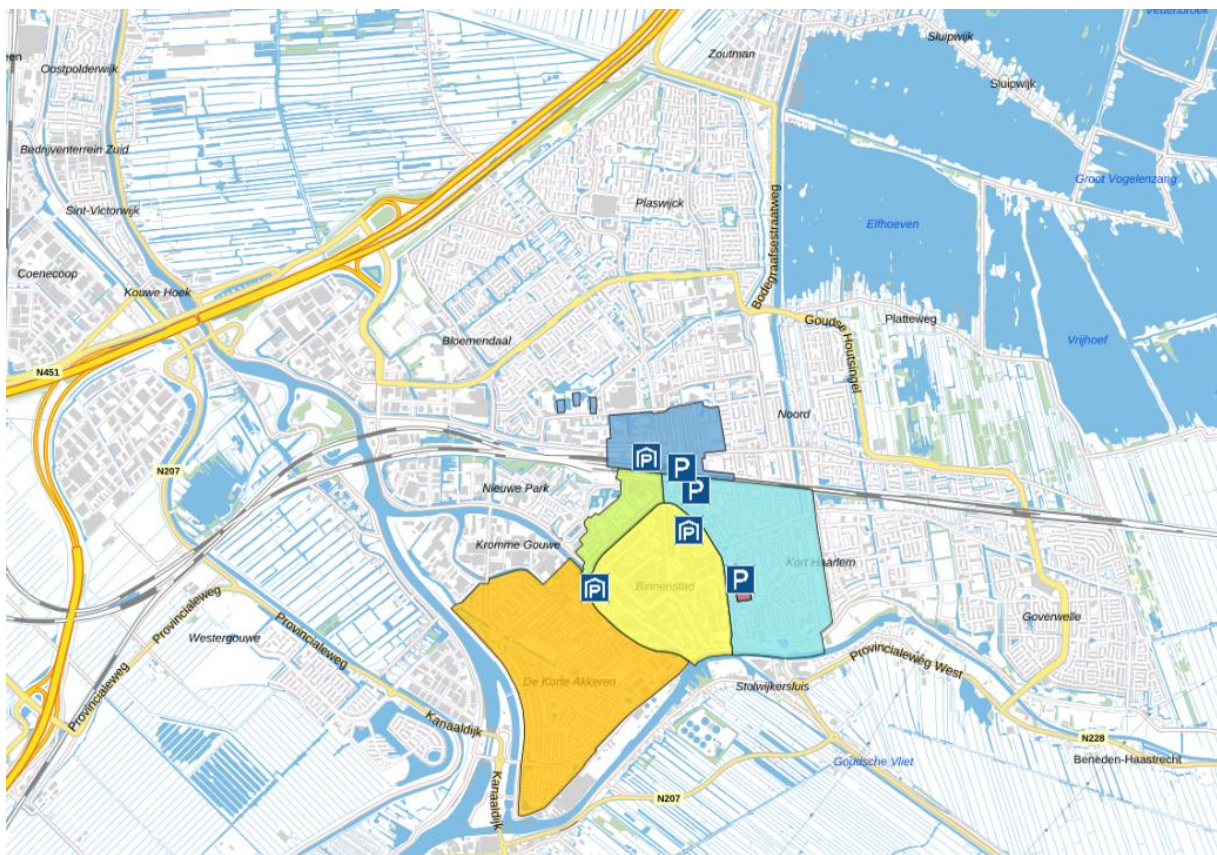
6.3 Bijlage 3: Parkeren anno 2023-2024

De parkeersituatie anno 2023 is het vertrekpunt voor het Omgevingsprogramma Parkeren. De bezetting van de huidige parkeercapaciteit geeft aan in hoeverre er op sommige locaties een parkeerprobleem is en hoeveel ruimte er beschikbaar is voor het beter benutten van de bestaande parkeerplaatsen.

6.3.1 Aantal parkeerplekken & regulering

De totale parkeercapaciteit in Gouda bedraagt 29.439 parkeerplekken in de openbare ruimte (gemeten in 2023), waarvan 920 parkeerplekken met een bijzondere regeling (bijv. elektrische oplaadplekken en invalidenplekken). Dit komt neer op 0,38 parkeerplaats per inwoner. Dit is gelijk aan het aandeel parkeerplaatsen per inwoner in gemeente Leiden en Haarlem.

In onderstaand figuur zijn de gereguleerd parkeergebieden en parkeergarages weergegeven.



Figuur 15: Betaald parkeerzones 2025 (Bron: <https://gouda.parkeerservice.nl/stadskaart/>)

- Het uurtarief voor straatparkeren ligt voor de binnenstad in 2025 op €4,50. Voor de schil is het tarief €3.
- Een dagkaart kost voor straatparkeren in de binnenstad en de schil respectievelijk €22,50 en €15.
- Op de terreinen en garages in bezit van de gemeente liggen de tarieven tussen de €2 en €2,30 (en €1 in de Stationsgarage in het weekend).

Deze tarieven in Gouda zijn vergelijkbaar met de tarieven van steden van vergelijkbaar formaat (bijv. Alkmaar, Bergen op Zoom, Delft, Dordrecht, Leiden).

In de Parkeerverordening Gouda 2025 zijn de volgende typen vergunningen vastgelegd:

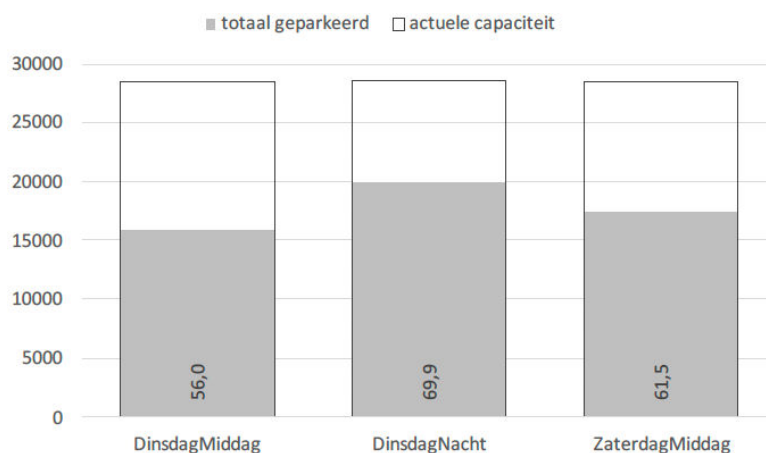
- De bewonersparkeervergunning;
- De sectorgebonden parkeerterreinvergunning bewoners binnenstad;
- De stationsgaragevergunning bewoners binnenstad;
- De mantelzorgvergunning;
- De verhuisvergunning;
- De GPK-vergunning (gehandicaptenparkeerkaart-vergunning);
- De bedrijfsparkeervergunning werkweek;

- De bedrijfsparkeervergunning gehele week;
- De bedrijfsvoeringvergunning kortlopend;
- De bedrijfsvoeringvergunning langlopend;
- De maatschappelijke bedrijfsvoeringvergunning;
- De Goudse sectorgebonden parkeerterreinvergunning;
- De Open sectorgebonden parkeerterreinvergunning;
- De deelautoparkeervergunning;
- De bezoekersregeling;
- De belanghebbendenvergunning.

Voor de binnenstad is in het Wijkmobiliteitsplan besloten de tarieven voor de bewonersvergunning in de binnenstad te verhogen naar € 300 in 2025 en de parkeerterreinvergunning te verlagen naar € 150. Tevens is per 2024 een parkeerplafond ingevoerd. Voor straatparkeren bedraagt een vergunning voor een eerste auto buiten de binnenstad €45 per jaar. Een parkeervergunning voor een tweede auto komt neer op €90 per jaar en een eventuele derde vergunning €135.

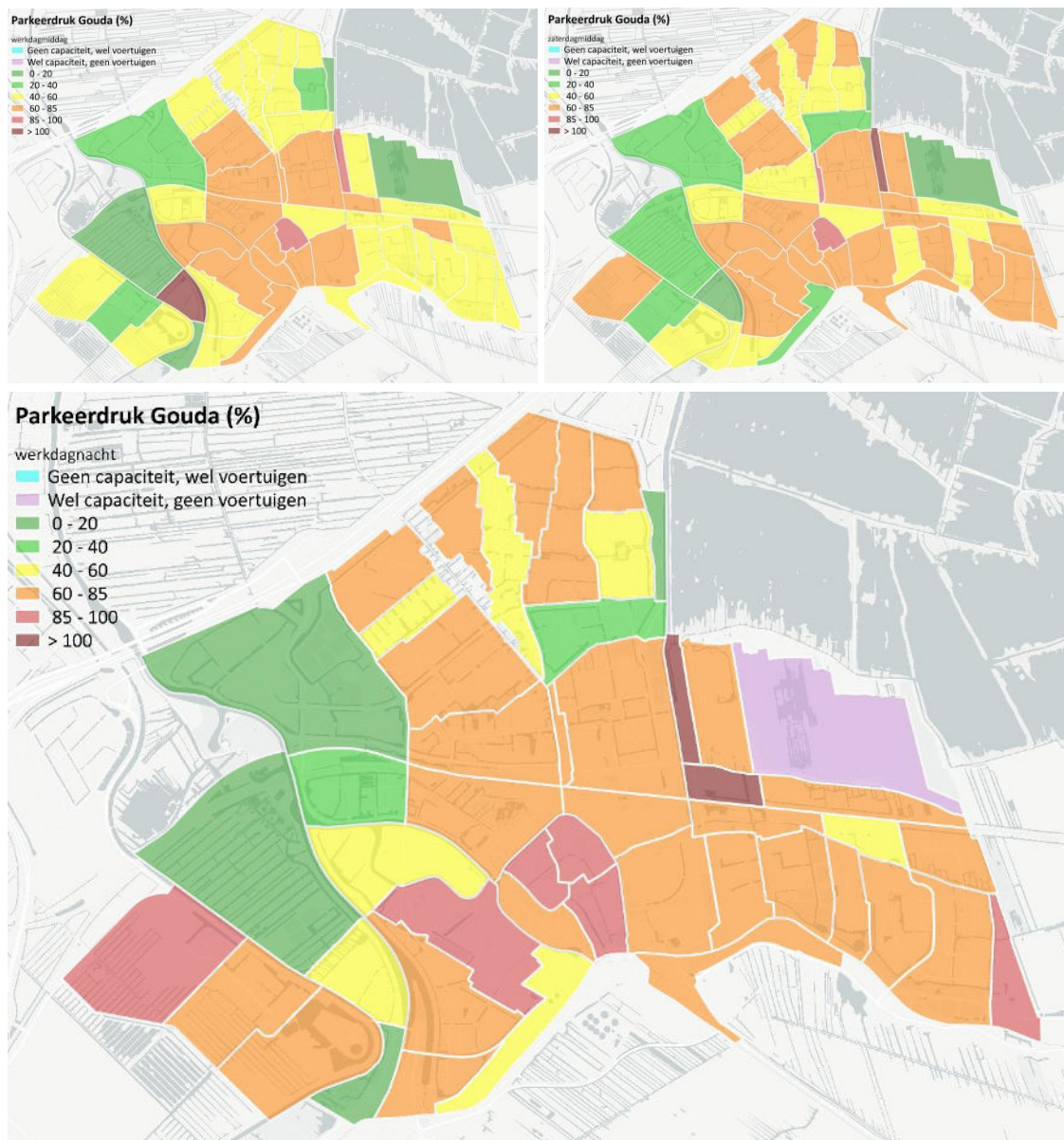
6.3.2 De parkeerdruk

Gemeente Gouda heeft een parkeerdruk die op gemeenteniveau niet tot parkeerproblemen leidt. Zoals in onderstaand figuur te zien is de parkeerdruk op het maatgevende moment (de doordeweekse nacht) rond de 70%. Dit is onder de 85% die verkeerskundig wordt gezien als grens voordat parkeerproblemen ontstaan.



Figuur 16: capaciteit, bezetting en parkeerdruk per meetmoment over de hele gemeente (Bron: Trajan, Parkeerdruk Gouda 2023)

Dit beeld wordt echter genuanceerd op buurniveau: waar sommige buurten een erg lage bezettingsgraad kennen, kampen andere buurten met een bezettingsgraad die boven de 85% uit komt. De buurten/straten Gouwestroom, Wethouder Venteweg en Achterwillenseweg hebben op verschillende momenten zelfs een bezetting van boven de 100%. Dit betekent dat er in deze buurten meer voertuigen geparkeerd stonden dan dat er parkeerplaatsen zijn. Hoewel er op gemeenteniveau dus ruim voldoende parkeercapaciteit is, is de parkeerdruk op buurniveau op sommige locaties te hoog.

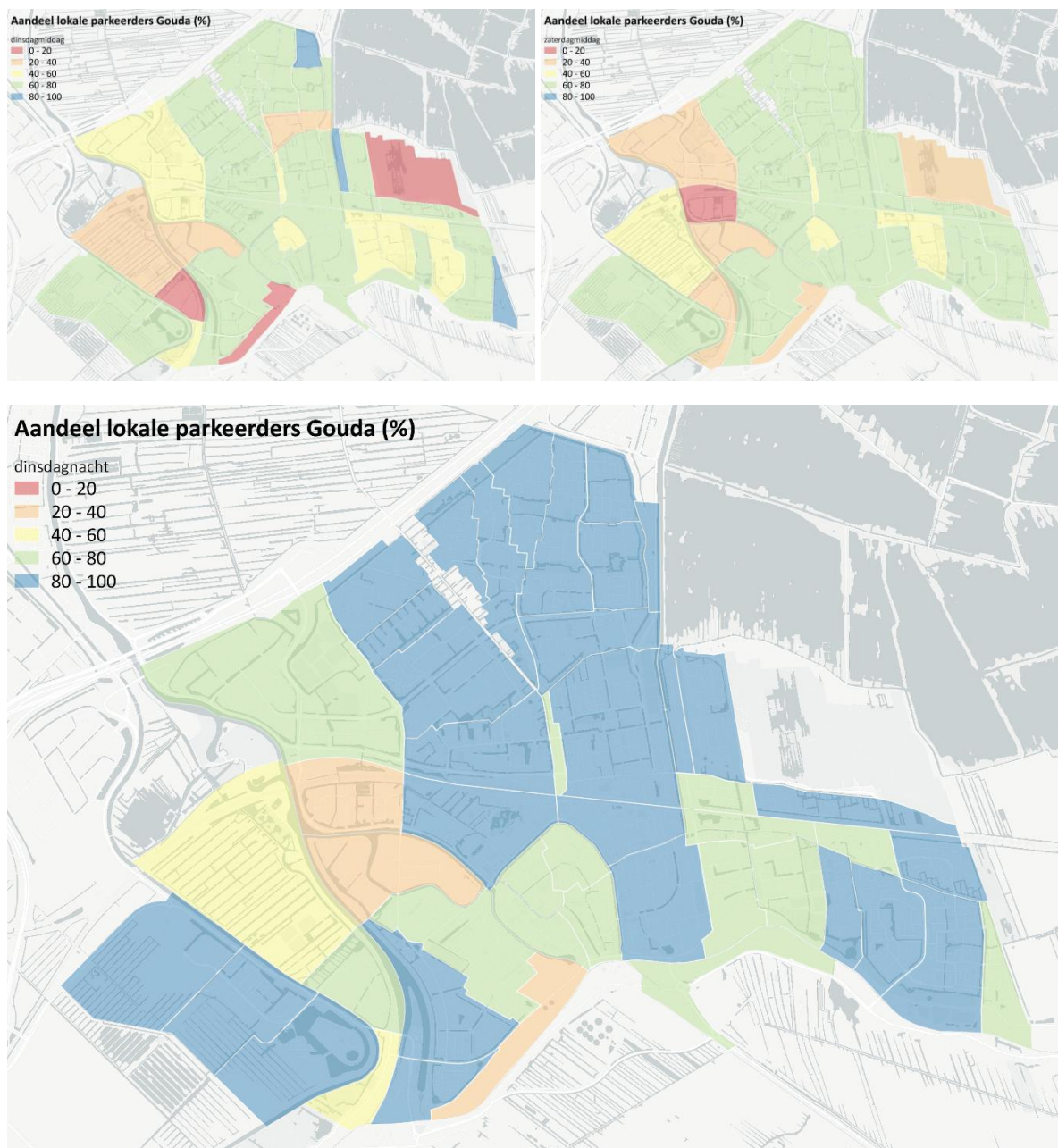


Figuur 17: parkeerdruk per buurt op diverse momenten (Bron: Trajan, Parkeerdruk Gouda 2023)

6.3.3 Wie parkeert waar?

In het onderzoek naar de parkeerdruk is ook de herkomst van alle geparkeerde auto's achterhaald. Gemiddeld is ruim 60% van de geparkeerde auto's afkomstig uit de buurt waarin de auto gescand is. In onderstaand figuur is per meetmoment aangegeven welk aandeel van de parkeerders uit dezelfde buurt afkomstig is. Op werkdagavonden is het aandeel lokale parkeerders in elke wijk relatief hoog, op een aantal bedrijventerreinen na.

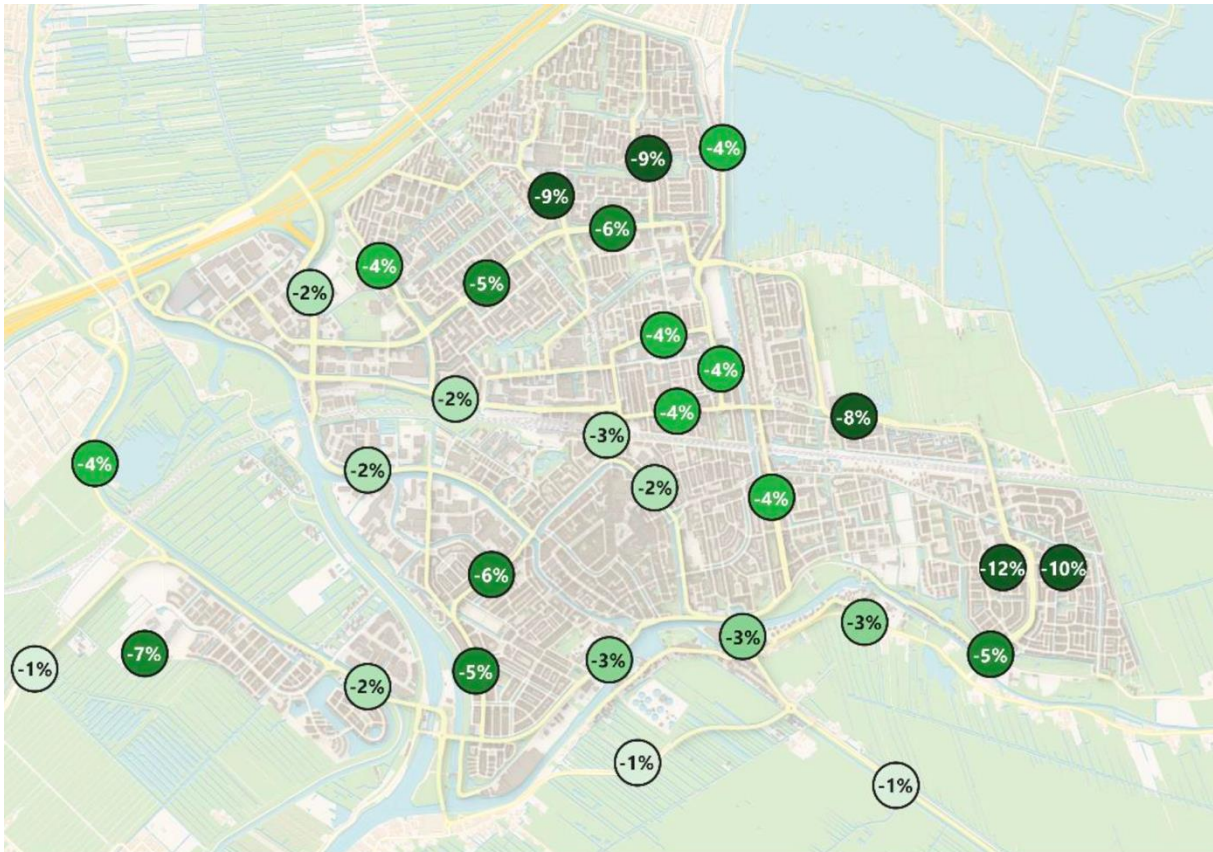
In het gereguleerd gebied is gekeken of de geparkeerde voertuigen een herkomst van binnen het gereguleerde gebied hadden. Gemiddeld was (op verschillende meetmomenten) zo'n 69%-77% van de geparkeerde auto's afkomstig uit het gereguleerde gebied. In Klein Amerika en aan de Vossenburchkade was het aandeel geparkeerde auto's afkomstig uit gereguleerd gebied het laagst, respectievelijk 35,4% en 22,6%.



Figuur 18: Aandeel lokale parkeerders per buurt op diverse momenten (Bron: Trajan, Parkeerdruk Gouda 2023)

6.3.4 Effecten parkeerbeleid op autoverkeer

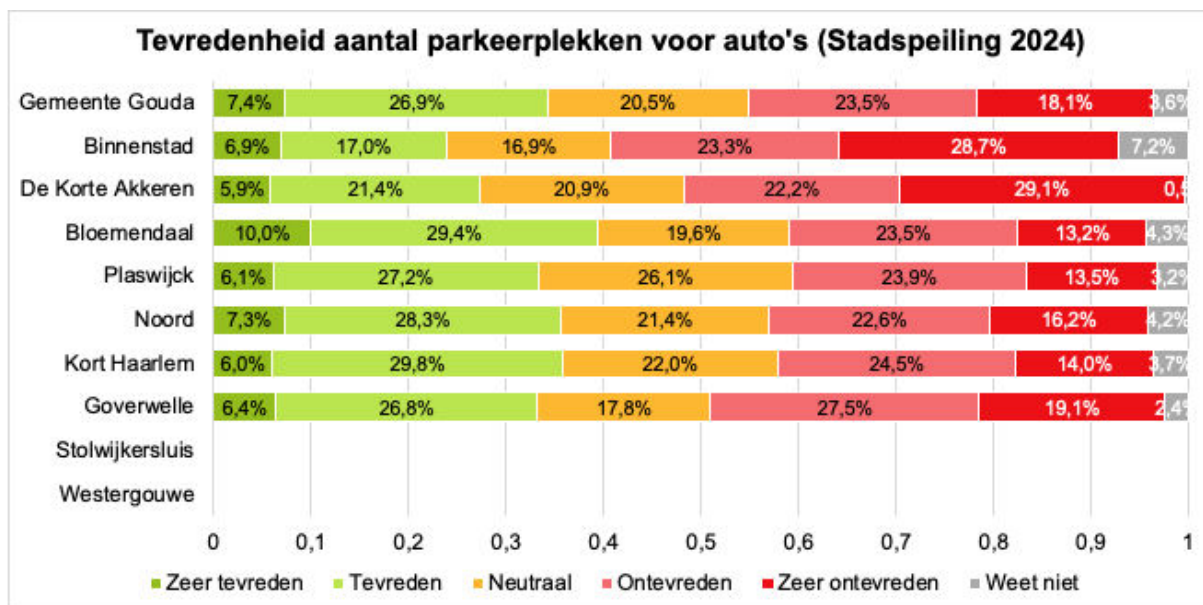
In 2024 is onderzoek gedaan naar de effecten van betaald parkeren op het autoverkeer in Gouda voor het prognosejaar 2040. Wanneer in heel Gouda betaald parkeren ingevoerd zou worden (uitgaande van hetzelfde parkeertarief in de gebieden waar op het moment al betaald parkeren geldt en een parkeertarief van €1 per uur in gebieden waar nog geen betaald parkeren geldt), zijn de intensiteiten op de hoofdwegen in Gouda gemiddeld gezien met 7% afgenomen in 2040. Hiermee kunnen veel knelpunten worden voorkomen.



Figuur 19: Effect van betaald parkeren op intensiteiten van hoofdwegen in Gouda

6.3.5 Tevredenheid parkeren

Inwoners hebben in de Stadspeiling 2024 aangegeven in hoeverre zij tevreden zijn over het aantal parkeerplekken in de wijk waarin zij zelf wonen. Gemiddeld is het aandeel inwoners dat (zeer) tevreden is over het aantal parkeerplekken in hun wijk 34%, en het aandeel inwoners dat (zeer) ontevreden is over het aantal parkeerplekken in hun wijk 42%. De binnenstad en Korte Akkeren wijken af in negatieve zin en Bloemendaal, Noord en Kort Haarlem wijken af in positieve zin. Voor Stolkijkersluis en Westergouwe is te weinig data beschikbaar om hier op wijkniveau uitspraken over te doen. Het valt op dat inwoners relatief ontevreden zijn over het aantal parkeerplaatsen, zeker vergeleken met de tevredenheid over andere mobiliteitsthema's (fiets- of voetgangersvoorzieningen, bereikbaarheid per fiets, ov of auto).



Figuur 20: Tevredenheid aantal parkeerplekken voor auto's (Bron: Stadspeiling 2024)

Dit beeld komt redelijk overeen met de resultaten van de Participatieve Waarde Evaluatie (zie bijlage 2 voor meer informatie). Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat ruim 40% van de inwoners vindt dat er iets moet veranderen aan de drukte op straat. Daarnaast geeft ruim de helft van de inwoners aan dat het druk of erg druk is met het parkeren van auto's in de wijk.



Figuur 21: Ervaringen van inwoners over drukte op straat en drukte met parkeren van auto's (brom: PWE 2024)