



Bewonersbelangen Binnenstad Gouda



Aan het College van B&W
van de gemeente Gouda
per e-mail: secretariaat.bestuur@gouda.nl

Datum 5 december 2022

Betreft Reactie op versnelling en uitwerking Wijkmobiliteitsplan Binnenstad

Geacht College,

Nadat wij op 1 november jl. onze reactie hebben gegeven op het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad zijn er voorstellen gemaakt voor de uitwerking daarvan door Goudappel. In deze brief geven wij onze reactie op de stukken:

- Verdiepingsmemo 'Vergunningenplafond tbv wijkmobiliteitsplan Binnenstad' (16 nov).
- Versnelling maatregelen - memo Bezoekersparkeren opheffen (15 nov)
- Versnelling maatregelen - memo Selectieve toegang (15 nov)
- Verdiepingsmemo 'Gewichts- en lengtebeperking binnenstad' (11 nov)

Vergunningenplafond

Doel van een plafond is het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad en tevens vermindering van verkeersbewegingen. Gekozen is voor het terugbrengen van het aantal bewonersvergunningen. Daardoor zal het aantal parkeerplaatsen per woning dalen. Wij vinden dat een benadeling van de binnenstad t.o.v. andere wijken en vermindering van leefbaarheid voor bestaande en nieuwe bewoners. Wij pleiten voor constant houden van het totaal aantal plaatsen in de binnenstad + rand en het verplaatsen van straatparkeren naar geconcentreerde/ gestapelde voorzieningen in de binnenstad (Bolwerk, Nieuwemarkt) en aan de rand (Station, Schouwburg, Vossenburchkade en Klein Amerika). Daardoor zullen bewoners hun auto verder weg moeten stallen. Wij vinden dat acceptabel. Wel vragen wij aandacht voor mensen die slecht ter been (maar niet beperkt) zijn.

In de notitie wordt een uitzondering gemaakt voor bedrijfsvergunningen voor de binnenstad (nu 217). Dat is meten met twee maten. Wij zijn van mening dat ook ondernemers hun auto op de terreinen kunnen stallen.

Het is duidelijk dat het voorstel tot een plafond per parkeerlocatie een administratieve uitdaging wordt, want het zijn 6 locaties, met ook groot onderscheid in bereikbaarheid en tarieven.

Bewonersbelangen Binnenstad Gouda

Wij hebben vragen over de uitvoering daarvan:

- Wordt er één wachtlijst gehanteerd of is er een aparte per locatie?
- Mag je op meerdere wachtlijsten staan? Als je een vergunning hebt, mag je die dan inruilen voor een andere locatie?

Er zijn ook voorwaarden voordat een plafond ingesteld kan worden:

Zoals in het stuk al staat: *“In dit voorstel bieden geen van de parkeerterreinen nog ruimte om campers te laten overnachten.”* Dus zal daar eerst een oplossing voor gevonden moeten worden en dat kan dus niet op de Vossenburchkade. Maar zoals in het VCP staat zullen er ook fietsenstallingen op de terreinen gerealiseerd moeten worden: *“Optie is om nieuwe bewoners een vergunning aan te bieden voor collectieve parkeerlocaties zoals Bolwerk, Klein Amerika en Vossenburchkade. Alleen dit geeft in de binnenstad al binnen 10 jaar tot 25-50% minder straatparkeren. Onderdelen van dit parkeerproduct: zelfde prijsstelling als straatvergunningen, **fietsenstalling bij de garage**, strippenkaart voor incidenteel straatparkeren.”*

- **Verder is voor ons een voorwaarde dat er een in de Zuid-West hoek parkeergelegenheid komt.**

In het stuk over Opheffen Bezoekersparkeren staat dat dit geen goed idee is omdat bezoekers overal binnen 500 meter van een parkeergelegenheid kunnen komen. Dat geldt uiteraard ook voor de eigen inwoners van de binnenstad!

De conclusie dat een parkeergarage op het terrein van Cargill alleen voor bewoners zou zijn bestrijden wij. Er is geen rekening gehouden met de enorme groei van Westergouwe. Noch is toename van toerisme

en de ontwikkeling van de Nieuwe Veerstal-IJsselkade meegenomen. Wij verwachten dat een parkeergarage op die locatie er ook voor zorgt dat er meer ruimte voor bezoekers op de andere terreinen zal zijn.

Alle reden om deze investering toch te doen.



Prijsbeleid parkeervergunningen

De huidige plannen om de kosten van de “straatvergunning” voor binnenstadbewoners binnen 2 jaar te verdubbelen zijn niet acceptabel. Dan bepaalt je inkomen of je deze woonvoorziening nog kunt bekostigen. Ook wordt er zo onderscheid gemaakt in tarieven per

Bewonersbelangen Binnenstad Gouda

wijk, want nu zijn die nog gelijk voor alle parkeerzones van de gemeente. Dat is meten met twee maten.

Wij stellen voor om juist het parkeren op de terreinen op korte termijn flink goedkoper te maken, tot bijv. 50 euro per jaar. Als je nu al de gelegenheid geeft om een straat vergunning hier naartoe om te zetten, zal dit de transitie alleen maar versnellen.

Wij vinden de voorgestelde tarieven in de parkeergarages te hoog. Bewoners van het westelijke deel van de binnenstad hebben geen goedkope parkeervergunning in de nabijheid. (Behalve nu nog Korte Akkeren.)

Wij dringen er met klem op aan dat het college met Cargill in gesprek gaat over extra parkeergelegenheid. Dit bij voorkeur in samenwerking met Gouda Onderneemt, daar ook voor bezoekers parkeermogelijkheid aan die kant van de binnenstad van belang is. De gemeente heeft ook wat te bieden aan Cargill, b.v. een parkeerterrein op het deel van de Bosweg tussen de P.C. Hoofdstraat en Schielands Hoge Zeedijk.

Het creëren van extra parkeergelegenheid aan de Zuidwestelijke kant van de binnenstad zien wij als een BASIS voorwaarde voor het slagen van het Wijkmobiliteitsplan binnenstad.

Bezoekersparkeren op straat opheffen

De notitie is negatief over deze optie van een autoluwe binnenstad. Wij zien twee alternatieven die voor bewoners voordeel opleveren:

1. Maximale parkeerduur

Naar onze mening zou dit op straat dan maximaal 1 uur zijn tegen een hoog tarief (ook op zondagochtend). Wij zien nog te veel bezoekers die het huidige tarief op een langer winkelbezoek op de koop toenemen. Dit in combinatie met een boeteregeling. Dit is wel duidelijker te communiceren. (Bijv. via een meertalige mededeling bij alle betaalvoorzieningen.)

Gevolg: minder verkeersbewegingen (zoeken naar een plek) en minder auto's op straat geparkeerd.

Door hoger tarief toch parkeerinkomsten voor de gemeente

Meer bezoekers die op de terreinen en in garages parkeren

Meer bezoekers die de fiets zullen nemen

Veel minder parkeerplaatsen bezet door niet-vergunninghouders.

Dat de boetes bij bepaalde varianten naar het Rijk gaan is geen argument, dat zijn geen structurele inkomsten.

2. Parkeerverbod in de avond/nacht

Gevolg: minder verkeersbewegingen door auto's die zoeken naar een lege plek. Meer parkeerruimte voor vergunninghouders in de avond/nacht.

Bewonersbelangen Binnenstad Gouda

Selectieve toegang tot de binnenstad

Wij vinden het jammer dat dit niet aanbevolen wordt. Als dit samengaat met beleid om het voor bedrijven en bewoners mogelijk te maken om anderen toe te laten zal dit de parkeerdruk zeker reduceren. Een kort bezoek van 1 uur voor gericht winkelen (afhalen goederen) of het brengen/ halen van personen moet wel mogelijk blijven. Ook is onderzoek te doen naar een “strippenkaart/ tegoedbon” voor een langer bezoek (bijv. 3 uur) aan bewoners of horeca.

Bij het ontwikkelen van criteria voor ontheffingen van bestelauto's en vrachtwagens dienen ook maatregelen voor het verminderen van vervoer (o.a. collectieve verdeelpunten of hubs) onderzocht te worden.

Gewichts- en lengtebeperking binnenstad.

Aanvullend op onze reactie van 1 november zijn wij hoogst verbaasd dat (alleen) in dit stuk vermeld wordt dat de parkeerplaatsen langs de gehele Lage Gouwe zo snel mogelijk opgeheven moeten worden. Met als enige reden dat de kademuren slecht zijn. Blijkbaar is het gewicht van een geparkeerde auto niet acceptabel meer, maar mogen zware vrachtwagens daar nog steeds blijven rijden. Dit standpunt is niet onderbouwd en zo onbegrijpelijk. Zeker omdat verderop in het document staat: “Bovendien geeft het onderzoek naar de kademuren in de binnenstad van Gouda geen aanleiding om een lagere gewichtsbeperking in te stellen dan 20 ton.”

Wij hebben dan ook de vragen:

- Wat is de onderbouwing voor het voorstel om alle parkleerplaatsen aan de Lage Gouwe op te heffen tegenover het toestaan van zwaar vrachtverkeer?
- Hoe denkt de gemeente de controle op maximaal 20 ton uit te voeren?

Parkeergarages en ruimtegebruik

Wij krijgen uit de notities de indruk dat men afhoudend is over het creëren van parkeerplaatsen in geconcentreerde voorzieningen. Maar het collegeprogramma straalt uit dat men wil investeren in kwaliteit, waaronder ook ruimtelijke. Gezien de kleinschalige en cultuurhistorische ruimtelijke structuur van de binnenstad en haar randen willen wij hier wijzen op enkele uitgangspunten uit de vastgesteld omgevingsvisie.

- Efficiënt ruimtegebruik: parkeren stapelen in meerdere lagen in de diepte (in Gouda snel duur) en in de hoogte. (Gestapeld parkeren vraagt weliswaar grote investeringen, maar de gemeente kan die terugverdienen via de som van tarieven voor garages, maar ook voor straatparkeren in meerdere wijken. Geconcentreerd parkeren draagt ook bij aan niet in geld uit te drukken opbrengsten als leefbaarheid voor bewoners en verblijfsklimaat voor bezoekers.)

Bewonersbelangen Binnenstad Gouda

- Meervoudig ruimtegebruik: parkeren op straat combineren met bomen en (grotere) boomspiegels. Parkeren op terreinen combineren met bomen en groen/wandelstroken.
- Ruimtelijke kwaliteit: parkeergarages kunnen “mooi” worden via “ontwerpogaven” in de sfeer van gebouw (moderne of historische vormgeving) en het groen (muren en daken).

Bovenstaande vormt onze reactie naar aanleiding van de recent opgestelde uitwerkingsvoorstellen van het Mobiliteitsplan, op welk plan wij eerder al bij schrijven van 1 november onze inbreng hebben geleverd. Het belang van deze uitwerking moet bepaald niet worden onderschat ('het venijn zit in de staart'). Wij hopen dan ook dat u met deze aanvullingen in de verdere besluitvorming rekening zult houden. Wij zijn natuurlijk gaarne bereid om ons standpunt indien gewenst schriftelijk of mondeling nader toe te lichten.

Namens het bestuur Bewonersbelangen Binnenstad Gouda,

