

Verslag - Gesprek met wethouder over parkeren in Korte Akkeren
Maandag 15 april 2024, 19:30 uur
Kantine van voetbalvereniging O.N.A.

Start om 19:30 uur.

Bijlagen:

- *Bijlage 1: Presentatie met de slides die zijn gepresenteerd*

Slide 1: Parkeren in Korte Akkeren

Mondelinge toevoeging slide:

(-)

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 2: Welkom

Mondelinge toevoeging slide:

(-)

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 3: Programma

Mondelinge toevoeging slide:

(-)

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 4: Spelregels

Mondelinge toevoeging slide:

(-)

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 5: Contact

Mondelinge toevoeging slide:

(-)

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

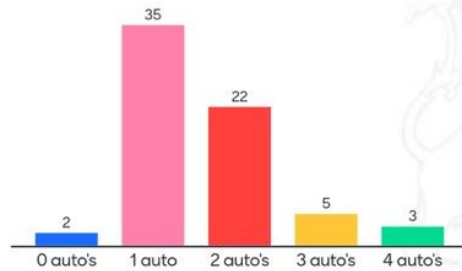
Slide 6: Mentimeter

Mondelinge toevoeging slide:

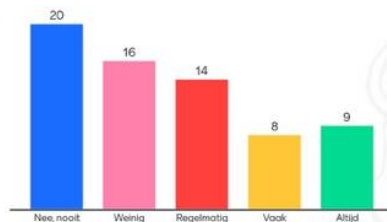
Wij willen graag iets weten over het parkeren van de aanwezigen vanavond. Dit zullen wij doen aan de hand van een aantal vragen via de Mentimeter. De gegevens die hieruit komen geven ons een indruk van wie er vanavond aanwezig zijn.

Uitslag Mentimeter

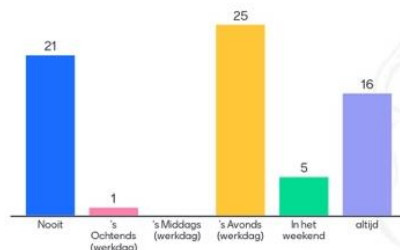
Hoeveel auto's heeft u in uw huishouden?



Ervaart uw bezoek parkeerproblemen in uw wijk?



Wanneer ervaart u zelf parkeerproblemen in uw wijk?



Uit de peiling via Mentimeter volgen de volgende resultaten:

- De meeste mensen in de zaal hebben één auto in hun huishouden. Een deel van de mensen heeft twee auto's in hun huishouden.
- Bij de meeste mensen in de zaal ervaart het bezoek nooit of weinig problemen met het parkeren in de wijk.
- Volgens de mensen in de zaal zijn er de grootste parkeerproblemen in de avond. Een deel van de mensen ervaart altijd parkeerproblemen. Daartegenover ervaart een deel nooit parkeerproblemen.

Wij zijn ons ervan bewust dat de Mentimeter geen representatief beeld geeft.

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 7: Parkeren met een parkeervergunning – Waarom

Mondelinge toevoeging slide:

Welkom vanuit de wethouder. Goedenavond allemaal. Er worden op dit moment al parkeerproblemen ervaren in de wijk. De komende jaren komen er ook nog auto's bij (in Gouda is dit jaarlijks 1 à 2 voetbalvelden aan auto's). Dat terwijl de wijk Korte Akkeren niet gebouwd is op zo veel auto's. Een deel van de auto's die in uw wijk geparkeerd staat komt van buiten de wijk.

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 8: Parkeren met een parkeervergunning – Doel

Mondelinge toevoeging slide:

Het doel is om de ruimte eerlijk te verdelen. Dat betekent dat mensen die hier wonen een parkeerplaats moeten kunnen vinden. Ook komt er hierdoor op de lange termijn meer ruimte voor bijvoorbeeld groen of andere invullingen.

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 9: Parkeren met een parkeervergunning – Wat

Mondelinge toevoeging slide:

Er zijn al gemeentelijke regels voor betaald en vergunning parkeren. Deze gelden voor de wijken waar nu al betaald parkeren is (bijv. de binnenstad en een deel van Kort Haarlem). Daarin is opgenomen hoeveel vergunningen er per huishouden aangevraagd mogen worden etc. Er zijn ook speciale vergunningen voor speciale situaties, bijv. voor mantelzorgers, gehandicapten of verhuizingen.

Wat nog open staat in uw wijk is de tijden waarop betaald en vergunning parkeren gaat geldt en de bijbehorende tarieven voor betaald en vergunning parkeren. We kunnen de tarieven voor de eerste vergunning van bewoners goedkoper maken door de prijs voor bezoekers aan de Binnenstad op te hogen. Voor bezoekers van bewoners gaat een laag tarief gelden. Er kunnen maximaal 10 bezoekers per huishouden tegelijkertijd worden aangemeld voor het lage tarief.

Het is ook mogelijk om het invoeren van betaald parkeren te gaan faseren. Dat betekent dat het eerst wordt ingevoerd in die delen van de wijk waar nu een probleem is, en later pas in de andere delen. Daar kunnen we het nog over hebben.

Uiteindelijk gaat het erom dat parkeren de gemeente geen geld kost en geen geld oplevert. Het invoeren van betaald en vergunning parkeren kost hoe dan ook geld, er zijn bijvoorbeeld investeringskosten en administratiekosten.

Vragen en antwoorden bewoners:

Opmerking: In de Binnenstad zijn de kosten voor het parkeren omhooggegaan omdat de gemeente meer geld nodig had voor het Huis van de Stad.

Reactie: De bouw van het Huis van de Stad is binnen het budget gebleven, daarvoor zijn de parkeertarieven niet verhoogd.

Slide 10: Parkeren met een parkeervergunning – Hoe

Mondelinge toevoeging slide:

(-)

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 11: Spelregels – In gesprek met de wethouder

Mondelinge toevoeging slide:

(-)

Vragen en antwoorden bewoners

Opmerking: Wij moeten gaan betalen terwijl wij gratis willen parkeren. Dat is eigenlijk gek. Zeker als de gemeente zegt dat ze er niet aan wil verdienen.

Reactie: We moeten in ons systeem hebben staan welk kenteken in de wijk hoort. Er moeten auto's gaan handhaven. Dat kost geld. De meeste inkomsten voor parkeren komen van de bezoekers.

Vraag: De wethouder zegt dat parkeren €48 per jaar gaat kosten. Hoe realistisch is het dat we nu €48 gaan betalen, en dan volgend jaar ook en het jaar erop ook? Ik wil een toezegging dat het bij €48 blijft.

Antwoord: Ik kan niet over mijn graf regeren dus ik kan het niet garanderen voor langere tijd. Ik ga me er zelf wel hard voor maken dat het bedrag buiten de inflatie om niet stijgt.

Vraag: U zegt dat geld verdienen geen motivatie is. Zijn er mogelijkheden om ergens op het Vogelplein een extra parkeergarage te maken, zodat er ergens anders meer ruimte ontstaat voor andere dingen?

Antwoord: Korte Akkeren is een volle wijk. Aan de westkant van de Binnenstad zijn te weinig parkeerlocaties. We gaan onderzoeken of we ergens in de wijk iets kunnen doen om extra parkeerruimte te maken. Dat is wel lastig en duur.

Vraag: Naast de autogarage zit een loods die vol staat met auto's en vrachtwagens. Nu wordt dat verkocht aan een ontwikkelaar. Waarom is dat niet aangewezen als parkeerterrein?

Antwoord: Als dat terrein van de gemeente was, dan had dat gekund. Maar die locatie is niet van de gemeente, dus de gemeente kan die beslissing niet maken. De gemeente kan er niet op sturen wat daar komt en kan ook niet sturen hoeveel auto's mensen hebben die daar gaan wonen. Door betaald parkeren in te stellen probeert de gemeente dit in goede banen te leiden.

Vraag: We hebben anderhalf jaar geleden de plannen voor de herinrichting gezien van straten in Korte Akkeren Oud. Daar is de conclusie getrokken dat het aantal parkeerplaatsen met een kwart zou afnemen. Gaat de gemeente als de vergunningen uitgedeeld worden ervoor zorgen

dat voor elke vergunning een parkeerplaats is, of zijn er vergunningen terwijl er niet genoeg parkeerplaatsen zijn?

Antwoord: Het is wel de bedoeling om te zorgen dat iedereen zijn auto kwijt kan. Daarom twijfelt de wethouder aan de noodzaak voor een derde of vierde vergunning, omdat daartegenover ook veel mensen moeten zijn zonder auto. Er wordt in de wijk op veel plekken geparkeerd waar het niet mag. Daarom wordt een straat bij een herinrichting anders ingericht, zodat de plaatsen waar geparkeerd mag worden duidelijker zijn aangegeven als parkeerplaatsen. Er wordt voor gezorgd dat door de ruimte efficiënt in te richten er evenveel parkeerplaatsen terug kunnen komen terwijl er ook ruimte komt voor andere dingen.

Vragen:

1. U zegt dat we voor de eerste auto een parkeervergunning moeten invoeren, omdat het anders te duur wordt. De kosten zijn eenmalig, het gaat om investeringskosten. Mijn voorstel is: waarom niet voor ieder huis één gratis parkeervergunning, en dan voor de tweede parkeervergunning betalen? Daarnaast heb ik ervaring met betaald parkeren uit Amsterdam. U kunt niet garanderen dat de kosten hetzelfde blijven voor de toekomstige jaren. Daarom is het fijn dat alle huishoudens in ieder geval één auto gratis kunnen neerzetten.
2. In de Vogelbuurt zijn bloembakken neergezet op de plaats van een aantal parkeerplaatsen. Waar zijn deze parkeerplaatsen teruggekomen?
3. Ik ben een onzichtbare gehandicapte. Gehandicapten krijgen een gehandicaptenkaart, maar voor mij is dit verzoek afgewezen. Wat gaat u daarvoor doen?

Antwoord:

1. Het risico bestaat dat wanneer de eerste parkeervergunning gratis wordt er veel meer mensen een (gratis) parkeervergunning gaan aanvragen. Daarnaast zijn de kosten niet alleen eenmalig. Er zit veel administratie achter, en handhaving kost geld. In theorie kan het, maar dat betekent dat je de tweede vergunning veel duurder moet maken.
2. Op basis van de vorige bijeenkomsten heb ik dit al nagevraagd bij de projectleider. Er zijn in de Vogelbuurt evenveel parkeerplaatsen weer teruggekomen. Als de parkeerdruk hoog is, gaat de gemeente geen parkeerplaatsen weghalen.
3. Dit is een lastige situatie. Als er betaald parkeren komt, kunt u wel dichter bij uw huis staan. Dat is wellicht niet de reactie die u zoekt, maar door te betalen verbetert de situatie wel voor u.

Opmerking: U zegt dat er jaarlijkse kosten voor de gemeente zijn voor betaald parkeren. Laat het zoals het is, dan kost het ook geen geld en dan is iedereen tevreden.

Reactie: Het klopt dat het parkeren geen geld kost als we het zo laten, maar dan zijn er wel veel mensen ontevreden. Er moeten ook transformatorhuisjes in de wijk komen, er is meer ruimte nodig voor afval. Dat kunnen we niet allemaal oplossen. U mag het er niet mee eens zijn, maar wanneer er geen betaald en vergunning parkeren komt blijven de problemen bestaan.

Opmerking: U kunt parkeren in garages aantrekkelijker maken door het voor de eerste twee uur gratis aan te bieden, net als in Zoetermeer.

Reactie: De Stationsgarage is van de gemeente, de andere garages zijn van Q-park. De gemeente gaat niet over die tarieven. De garages van Q-park staan halfleeg. Het beleid van de gemeente is al dat de tarieven in garages goedkoper moeten zijn dan op straat, zodat mensen liever in de garage gaan staan.

Vraag: Ik hoor alleen maar dat er te weinig ruimte is. Waarom doen we dan niet alleen vergunningen parkeren, en geen betaald parkeren?

Antwoord: Dat kan, dat systeem hebben we ook in de binnenstad gehad. Dan heb je niet die inkomsten van het betaald parkeren, en dan worden de parkeervergunningen duurder.

Opmerking vanuit de zaal: Hoe duur zijn de vergunningen dan als er verder geen betaald parkeren komt?

Antwoord: daar komen we in het vervolgproces op terug.

Vraag: Ik woon al 40 jaar in Korte Akkeren. In mijn omgeving wonen best wat mensen die op leeftijd zijn en zorgbehoefstig zijn. Ik ben zelf ook mantelzorger. De mensen die mantelzorg nodig hebben, hebben niet één mantelzorger maar meerdere. Hoe wordt dat geregeld? En wat mag de vergunning van de mantelzorger gaan kosten?

Antwoord: De mantelzorgvergunning kost € 60,- per jaar. Daar kunnen we nog wat aan sleutelen. Met een mantelzorgvergunning kunt u het kenteken van uw mantelzorgers aanmelden op de website zodra ze bij u langs komen, zodat ze kunnen parkeren in het gebied met betaald en vergunning parkeren. U kunt het kenteken u zo vaak wisselen als u wilt. U komt in aanmerking voor een mantelzorgvergunning als u woont op een adres in een vergunningsector én u heeft minimaal 4 dagen per week mantelzorg (niet-professionele zorg van derden) nodig. Dit moet u kunnen aantonen middels een verklaring opgesteld door een arts, CIZ of hulpverlener. Zie ook de informatie op de website van ParkeerService, waar u de mantelzorgvergunning kunt aanvragen:

<https://gouda.parkeerservice.nl/vergunningen/vergunning-aanvragen/mantelzorgvergunning/>.

Het is fijn als u deze vraag ook nog via de mail opstuurt, zodat we dit soort gevallen mee kunnen nemen in de verdere uitwerking.

Vraag: Waar verwacht u dat de mensen die van buiten de wijk in onze wijk parkeren gaan parkeren?

Antwoord: In de parkeergarages is veel plek. Daar moeten mensen heen. Er zijn ook mensen die in de Binnenstad wonen die hun auto nu hier neerzetten. Dat kan dan niet meer. Bot gezegd: waar zij parkeren is hun probleem, als ze maar niet hier gaan staan. Ze moeten een vergunning nemen of in een garage parkeren. Bezoekers kunnen ook op een andere manier naar de binnenstad komen.

Vraag: Ik heb een vraag over het proces. Waarom heeft de gemeenteraad een directief besluit genomen?

Antwoord: Parkeren is een lastig onderwerp. Voorafgaand aan het besluit was er straatje voor straatje een draagvlakpeiling nodig voor om betaald en vergunning parkeren in te kunnen voeren. Dan ontstaat er een probleem in de omliggende straten, dat lost niks op. Daarom heeft de gemeenteraad hier gezegd dat we het anders gaan aanpakken. Dat is wat hen betreft de enige manier om het hier goedkoop te regelen. Bij straatje voor straatje wordt de prijs voor vergunningen duurder omdat hier veel meer kosten aan verbonden zijn.

Vraag: Het probleem was toch ontstaan omdat er parkeerdruk is. Waarom wordt betaald parkeren niet in de hele wijk tegelijkertijd ingevoerd?

Antwoord: Je ziet dat er niet in de hele wijk een parkeerprobleem is. Wat we wel weten, is dat als we het in een gedeelte invoeren, het verderop weer een parkeerprobleem oplevert. Daarom hebben wij het besluit genomen voor de hele wijk. Je komt er niet uit met de discussies als je het besluit niet voor een heel gebied neemt.

Vraag: De parkeerplaatsen voor mijn huis zijn op eigen terrein. We hebben een bord staan met alleen voor bewoners. Daar wordt veel door anderen geparkeerd omdat mensen ergens anders ook hun auto niet kwijt kunnen. Wij kunnen onze auto niet kwijt op ons eigen terrein. Wat gaat u daaraan doen?

Antwoord: Als het eigen terrein is, dan mag de gemeente daar niet handhaven. Het enige wat een oplossing is, is om daar een slagboom te plaatsen. Als je een eigen terrein hebt, dan heb je zelf geen parkeervergunning nodig. Voor handhaven of plaatsen slagboom op eigen terrein moet u zijn bij de eigenaar of de Vereniging van Eigenaren van een pand.

Opmerking: Er is herrie, er is criminaliteit, er is van alles aan de hand. Er is veel meer onrust als je het betaald parkeren in deeltjes gaat invoeren. Voer het in, en voor de bedrijfsauto's moet er een andere oplossing worden gevonden.

Reactie: Wat betreft de bedrijfsauto's moeten we inderdaad op zoek naar een andere oplossing. Dat is urgent in Korte Akkeren.

Vraag: Ik heb twee vragen: 1) Hoe gaan we om met mensen die economisch gebonden zijn aan Korte Akkeren (Plus, doctoren etc.)? 2) En er is een huis wat wordt beheerd door de gemeente waar een tekenaar, ingenieur etc in zitten, die dan met een busje komen en dan de wijk in gaan. Mijn voorstel is om de busjes bij de stroopwafel (het Stadhuis) te zetten en vanaf daar te laten fietsen.

Antwoord: De laatste is heel specifiek, maar daar kunnen we naar kijken. Wat betreft de eerste vraag: er zitten veel organisaties in deze wijk. Die hebben vooral overdag klanten. Overdag is er meer plek dan in de avond. Daarom willen we het met u onder andere over de tijden hebben: het kan zijn dat er overdag geen probleem is en we alleen in de avond betaald parkeren hoeven in te stellen.

Vraag: Ik zie het hele parkeerverhaal als het paard van Troje. Het Huis van de Stad werd duurder en daarom werd de parkeervergunning voor de binnenstad duurder. Nu wordt in Gouda ook het Ecopark ontwikkeld wat duurder is, wat door de inwoners betaald moet worden. Gaan jullie het geld van parkeren oormerken voor parkeren, of gaan jullie het ook aan andere dingen besteden?

Antwoord: Het Huis van de Stad is niet duurder geworden dan begroot. Wat betreft het Ecopark hebben we, omdat de tijden onzeker zijn, stelposten opgenomen in de begroting. De meerkosten kunnen we binnen het budget opvangen, er gaat geen cent vanuit parkeren daarheen.

De opbrengsten van straatparkeren wisselen van jaar tot jaar. Als het parkeren wat meer geld oplevert, dan gaat de gemeente het geld investeren in mobiliteit, bijv. fietsenstallingen of deelauto's. Ook voor een extra parkeerterrein kan dit geld worden ingezet.

Vragen:

1. Ik vind € 50,- heel goedkoop voor een vergunning. Ik heb veel last van auto's van buiten de stad die hier naartoe komen. En ik heb ook veel last van foutparkeren. Hoe gaan jullie zorgen dat er beter gehandhaafd wordt, zodat mensen niet gaan foutparkeren?
2. Hoe zit het als je geen auto hebt: krijg je dan een tegoedbon, waarmee je bijvoorbeeld een auto die je een keertje leent kunt parkeren in de wijk?
3. Mijn advies is om parkeren alleen voor kleine auto's geschikt te maken, zodat er meer parkeerruimte is. De auto's worden veel te groot.

Antwoord:

1. Wat betreft de handhaving gebruiken we de scanauto. Dit is efficiënter dan het inzetten van BOA's. Mensen betalen beter voor parkeren door gebruik van de scanauto. Een scanauto ziet auto's die binnen de lijnen staan. Daarom is het belangrijk dat er goede parkeervakken zijn. Ook foutparkeren wordt beboet.
2. Als je hier woont, dan kun je wel voor het goedkope bezoekerstarief (de digitale bezoekersregeling) in aanmerking komen. Als je een keer een auto leent, betaal je het lage bezoekerstarief. Als je een leenauto hebt omdat je auto bij de garage staat, kun je dat kenteken als een wissel bij je vergunning opgeven.
Om voor een vergunning in aanmerking te komen, moet een auto wel op de naam staan van iemand die in dezelfde parkeerzone woont. De vergunning is gebonden aan een adres in de wijk. Een auto die niet op je naam staat kan wel door jezelf geparkeerd worden door gebruik te maken van de digitale bezoekersregeling.
3. We kunnen weinig doen om grote auto's te bannen.

Vraag: Ik heb een auto van de zaak, deze staat niet op mijn naam. Kan ik dan een vergunning krijgen?

Antwoord: Ja, dat kan geregeld worden.

Opmerking: Ik ben 23 jaar oud, ik heb een auto nodig voor werk. Ik woon thuis en kan niet uit huis omdat er geen woningen zijn. Daarom hebben wij twee auto's in het huishouden. Deze wijk staat ook bekend om de krappe portemonnee. Ik vraag u om goed na te denken over de kosten hiervan, maak de tweede vergunning niet te duur.

Reactie: Dat is precies het probleem waar we nu voor staan: mensen die een auto nodig hebben. Op dit moment is een eerste vergunning in Kort Haarlem €150 en een tweede €200-€250. Deze bedragen staan voor deze wijk Korte Akkeren nog open, maar als je de eerste goedkoop wil houden, dan betekent dat wel iets voor het bedrag van een tweede vergunning.

Vraag: Blijven de blauwe zones bestaan?

Antwoord: Daar hebben we nog niks over vastgelegd. U kunt ons per mail aangeven wat u hiervan vindt.

Vragen:

1. Het aantal stroompunten moet beperkt moet blijven, omdat de stroom niet geleverd kan worden. Waar moeten dan nieuwe laadpalen worden aangesloten?
2. In hoeverre worden auto's die niet op naam staan gecheckt? Mijn man heeft een werkcombo die al meerdere keren is opengebroken. Hij gaat niet ergens anders parkeren want dat kost hem geld.
3. Mijn burens zijn Pools. In hoeverre worden de brieven in het najaar ook verspreid in andere talen?

Antwoorden

1. Voor dit deel van Gouda is er geen probleem. In het noorden van Gouda zijn er netcongestieproblemen. Daar kun je geen grote aansluitingen meer krijgen. Hier is nog wel stroom, zeker voor kleingebruikers.
2. De wethouder verzoekt om input hierover op de mail te zetten. Om hoeveel bedrijfsbusjes het gaat wordt nog onderzocht.
3. De wethouder gaat zijn best doen om deze in meerdere talen aan te bieden. Ook de Nederlandse brief wordt in eenvoudige taal geschreven.

Vraag: Ik werk op een school. Hoe gaan we het regelen met medewerkers van scholen? Een aantal medewerkers komt van buitenaf.

Antwoord: Bij de vorige sessie waren er ook schoolmedewerkers. Daar moeten we specifiek over doorpraten. Een mogelijke conclusie is dat er overdag geen parkeerprobleem is, dan hoeven we de vergunningen alleen in de avond in te stellen. Als de vergunningen wel overlappen met schooltijden, dan moeten we daar met scholen over doorpraten.

Vragen:

1. U heeft gezegd dat bezoekers van de Binnenstad in onze wijk parkeren. Dat betekent dat dit dus een capaciteitsprobleem is van de binnenstad die nu verplaatst wordt naar de Korte Akkeren. In het Mobiliteitsplan tot 2026 wordt er hierover gesproken en komen er 3 oplossingen naar voren in onderdeel 7.4:
 1. Bezoekers stimuleren in de stad te betalen door bijvoorbeeld 2 uur betalen = 4 uur parkeren in te voeren;
 2. Meer inzetten op parkeren bij het station in de toren naast het gemeentehuis;
 3. Meer inzetten op P+R bij station Goverwelle i.v.m. de verbinding naar de Binnenstad.In hoeverre zijn deze oplossingen uit het mobiliteitsplan geprobeerd?
2. In het rapport Parkeerdruk 2023 blijkt uit onderzoek dat de parkeerdruk op zaterdagmiddag en dinsdagmiddag onder de 85% blijft; een grens die de gemeente heeft vastgesteld. Alleen op dinsdagnacht is het boven de grens van 85% in Korte Akkeren Oud. Dat kunnen geen bezoekers (dagjesmensen) van de binnenstad zijn, want het is immers avond/nacht. Ik denk dat er veel hotelbezoekers in de wijk parkeren. Waarom verplicht de gemeente het hotel niet om parkeerkaarten te geven aan hun gasten zodat zij in de garage naast het hotel kunnen parkeren?

3. In het Mobiliteitsplan staat dat als het gaat om het 'algemeen belang' van de stad, de bezwaren en behoeftes van de wijk kunnen worden weggewuifd. Volgens het plan moet autogebruik worden ontmoedigd. Ik heb het idee dat dat hier gebeurt. Speelt hier een ander belang mee dan het belang van Korte Akkeren? Wilt u dat mensen meer gaan fietsen? In hoeverre speelt het ontmoedigingsbeleid van auto's mee binnen het plan van betaald parkeren en niet het belang van de bewoners van de Korte Akkeren?

Antwoorden:

1. Vooropgesteld: het parkeerprobleem wordt niet alleen door de Binnenstad veroorzaakt. Mensen hebben ook meer auto's, waardoor het krappere wordt. Voor een deel kunnen mensen er niks aan doen want bijvoorbeeld de kinderen wonen nog thuis. Voor een ander deel is de auto praktischer dan bijv. het openbaar vervoer. Daarom kijken we ook hoe we andere vervoersopties kunnen verbeteren. We zijn wel aan het kijken naar oplossingen voor de Binnenstad, bijv. Klein Amerika uitbreiden en de Stationsgarage uitbreiden. Dat levert ruimte op in de Binnenstad en Korte Akkeren. We zijn nog bezig met het verkennen van verdere maatregelen om de parkeerdruk in de binnenstad te verminderen.
2. Het kan kloppen dat een deel van de hotelgasten in de wijk parkeert. Als er vrij parkeren geldt in de wijk, dan mogen de gasten hier ook staan. Zij hebben dat recht. Als een hotel geen parkeerkaart aanbiedt, kunnen wij als gemeente hen niet dwingen.
3. Wij willen inderdaad dat meer mensen gaan fietsen of een andere vorm van vervoer gaan gebruiken. Dat proberen wij aan te moedigen. Als wij niks doen, loopt de stad vast met auto's.

Vraag: Ik heb geen auto en ik wil geen auto. Mijn dochter woont verder weg. Als zij in Gouda komt slapen, moet zij veel betalen. Hoe moet ik daarmee omgaan?

Antwoord: In het huidige systeem hebben we daar niks voor. De wethouder wil wel kijken of daar oplossingen voor getroffen kunnen worden. De digitale bezoekersregeling is natuurlijk altijd wel te gebruiken.

Vraag: U had het net over scenario's met verwachte effecten. Het kan zijn dat deze maatregel na een bepaalde periode anders uitpakt dan gewenst. Komt er een evaluatie waarmee maatregelen die niet werken teruggedraaid kunnen worden?

Antwoord: Ja, dat gaan we zeker doen. We werken daarnaast aan nieuw parkeerbeleid voor de hele stad. Daar zit ook monitoring en evaluatie bij. We zien in de wijken waar nu al betaald parkeren is, dat het werkt.

Vraag: Wij wonen op het Pijpenpad. Wij kunnen daar niet parkeren, maar we parkeren in een andere straat. Kunnen wij een vergunning aanvragen als we in een andere straat parkeren?

Antwoord: Het betaald parkeren geldt in een gehele zone.

Vraag: Stel je hebt een ton nodig voor betaald parkeren, maar je ziet achteraf dat je 4 ton hebt opgehaald. Kan het resterende bedrag dan worden teruggegeven aan de bewoners?

Antwoord: De vergunninghoudersinkomsten zijn structureel, de inkomsten van straatparkeren zijn incidenteel. Als je het ene jaar wat meer inkomsten hebt, kan het het jaar erna zo zijn dat je minder inkomsten hebt. Mocht structureel blijken dat de gemeente meer ophaalt dan nodig is, dan kunnen we naar de tarieven kijken. Je wil niet de tarieven per jaar aanpassen, dan schommelt het erg.

Opmerking: Ik kan de helft niet verstaan, dus mijn komst is voor niks geweest.

Reactie vanuit de zaal: u had voorin kunnen zitten.

Vragen:

1. Wat zijn de plannen en het tijdsplan waarin het ingevoerd gaat worden?
2. Er zijn veel ouderen die voor langere tijd bezoek over de vloer krijgen. Wat is erop tegen voor elk huishouden dat ze een vergunning kunnen vragen zonder dat ze een auto in bezit hebben?

Antwoorden:

1. Zorgvuldigheid over snelheid, maar het plan is om voor de zomer scenario's te maken, en na de zomer een peiling te doen. Als we goed op schema lopen, dan zou het per 1 maart 2025 ingevoerd worden. Eerder halen we niet. Mochten we meer tijd nodig hebben, dan kan het ook zo zijn dat we het in de tijd opschuiven.
2. Het uitgangspunt is dat je als bewoner moet kunnen parkeren. We gaan kijken wat we erop kunnen verzinnen dat bezoekers makkelijker langere tijd kunnen blijven terwijl het wel handhaafbaar is.

Vraag: Kun je bij nieuwbouw onder het gebouw parkeren verplichten?

Antwoord: Daar proberen we wat aan te doen. De nieuwbouw op de locatie van de Jan Ligthart-school is voor een speciale doelgroep. Parkeren zit erbij in, dat regelt de organisatie (mozaïek). Bij het project in de Bockenbergsstraat kunnen mensen niet parkeren. Daar staan tijdelijke woningen. Daar moet de corporatie rekening houden met parkeren. Overige plannen ken ik de plannen niet goed genoeg. Ook daarvoor geldt, in principe moet het project zijn eigen broek kunnen ophouden.

Vraag: Ik heb een vraag over parkeerzones. Ik woon in de Vogelbuurt, maar ben mantelzorger van mijn moeder, zij woont bij de Bosweg. Geldt daarvoor één vergunning? En mijn moeder heeft geen auto, kan zij dan in aanmerking komen voor een mantelzorgvergunning?

Antwoord: Dat wordt één zone, daarmee kun je in de hele wijk parkeren. En Ja, juist ook bewoners die geen auto hebben kunnen een mantelzorgparkeervergunning aanvragen.

Vraag: Je staat hier in een club midden in een wijk. De voetballers komen hier niet allemaal uit de wijk. Zij moeten hier vroeg zijn. Daarnaast komen de tegenstander van buiten Gouda. Hoe gaan we voor onze club om met parkeren?

Antwoord: O.N.A. hoort bij deze wijk. O.N.A. heeft door de historie niet de luxe van een parkeerterrein. We gaan met O.N.A. en de buurt hier afspraken over maken.

De bijeenkomst is beëindigd om 21:37 uur.

Na afloop konden nog twee vragen worden beantwoord. Hieronder volgt de uitslag.

Wat heeft u liever?

- A. 1^e vergunning zo goedkoop mogelijk, 2^e wat duurder
- B. 1^e en 2^e vergunning dezelfde (gemiddelde) prijs

Antwoorden:

- A. 15 keer.
- B. 4 keer.

Heeft u behoefte aan een 3^e vergunning, ook als deze duurder is?

- A. Ja.
- B. Nee.

Antwoorden:

- A. 3 keer.
- B. 11 keer.

Ook konden nog zaken meegegeven worden voor het vervolg. Daar is ter plekke na afloop van de bijeenkomst geen gebruik van gemaakt.