



COLLECTIEF WIJKRAPPORT PARKEERBELEID KORTE AKKEREN

“Terugdraaien is geen zwakte, het is wat je doet als de praktijk je beleid onderuithaalt.”

De gevolgen van het parkeerbeleid in Korte Akkeren voor de leefbaarheid, maatschappelijke voorzieningen, sociale samenhang, veiligheid, milieu en lokale economie. Dit document is een integraal wijkdossier vanuit een collectief aan initiatiefnemers Korte Akkeren. Alle onderdelen, analyses en uitgewerkte casussen zijn samengebracht in één rapport.

Parkeerbeleid wijk Korte Akkeren

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Fundament van de wijk	3
3. De wijk voor en na de invoering van betaald parkeren	3
4. Samenvatting.....	3
5. Praktijkdossiers wijk Korte Akkeren	4
5.1 Voetbalvereniging O.N.A.	4
5.2 Dansstudio Gouda	6
5.3 ConAnima Music Academy.....	8
5.4. PLUS Supermarkt Korte Akkeren	9
5.5 Giftclub Korte Akkeren	10
5.6 Gezondheidscentrum Korte Akkeren	11
5.7 Dierenkliniek Korte Akkeren.....	12
5.8 Het Aardappel Pakhuis	13
5.9 Bakkerij Mazouz	14
5.10 Yoshi Sushi.....	15
5.11 Louwerenburg	16
5.12 Vioollespraktijk Natasja van Doesburg.....	17
5.13 Filmhuis Gouda.....	18
5.14 ModelBouw Club De Sluis.....	19
5.15 HSV GHV/Groene Hart.....	20
5.16 SV DONK	22
5.17 Bewonerscollectief	23
5.18 Enquête ondernemers en klanten Korte Akkeren, directe signalen uit de wijk	24
5.19 VNG Systems	25
5.20 Speeltuivereniging De Sluis	25
5.21 Wijkbewoners Nieuwe Park	27
5.22 Parkerende ouders van basisschoolleerlingen	27
6. Aanvullende bevestiging vanuit Gouda Onderneemt, relevant voor wijk	28
7. Maatschappelijke, sociale en economische analyse	29
8. Bestuurlijke verantwoordelijkheid	30
9. Conclusies en oplossingsrichtingen	30

1. Inleiding

Naar aanleiding van de invoering van betaald parkeren in de wijk Korte Akkeren en in het bijzonder de toepassing van het Uitvoeringsbesluit Parkeren Gouda flankerend beleid voor deze wijk, is in Korte Akkeren grote onrust ontstaan onder inwoners, ondernemers, voorzieningen en verenigingen. Na invoering van dit besluit werd in toenemende mate duidelijk dat de uitvoering ervan aanzienlijke maatschappelijke, sociale en economische gevolgen heeft voor de wijk.

Deze ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat met name ondernemers en verenigingen zich hebben verenigd in het collectief "Collectief Tegen Betaald Parkeren Korte Akkeren". Dit collectief is de afgelopen maanden actief geweest met het verzamelen van informatie over de effecten van het toegepaste parkeerbeleid, met als doel een zorgvuldig en onderbouwd beeld te krijgen van de gevolgen voor hun ondernemingen en verenigingen. De effecten blijven bovendien niet beperkt tot Korte Akkeren. Omliggende wijken ervaren toegenomen parkeerdruk en handhavingsdruk (waterbedeffect), zoals in Nieuwe Park of bij het Sluiseiland. Daarnaast raakt het beleid ook dagelijkse gezinslogistiek rond basisscholen, waar kort parkeren functioneel is en de kosten voor sommige gezinnen structureel oplopen.

De uitkomsten van deze inventarisatie zijn gebundeld in het rapport "*Parkeerbeleid wijk Korte Akkeren*", waarmee inzichtelijk wordt gemaakt wat de effecten zijn van de huidige beleidsuitvoering in de wijk en welke knelpunten daarbij worden ervaren.

Tijdens de onderzoeksfase heeft het collectief gemeend enkele politieke partijen te betrekken om te kunnen klankborden over de signalen en informatie die uit de wijk naar voren zijn gekomen. Met dit rapport wil het collectief tevens benadrukken dat er een grote noodzaak bestaat om op korte termijn in overleg met de gemeente te zoeken naar oplossingen die bijdragen aan het wegnemen van de maatschappelijke onrust in de wijk en om te voorkomen dat ondernemers en verenigingen worden geconfronteerd met verdere afbouw van hun activiteiten.

Nagenoeg alle betrokken partijen in Korte Akkeren; bewoners, ondernemers en maatschappelijke voorzieningen, hebben individueel en herhaaldelijk geprobeerd het gesprek met de gemeente te voeren over de gevolgen van het parkeerbeleid. Daarbij wordt ervaren dat zorgen regelmatig terzijde worden geschoven met verwijzingen als "bewoners zijn er blij mee", of dat partijen wel worden aangehoord met toezeggingen als "we gaan ermee aan de slag", zonder dat dit leidt tot concrete terugkoppeling of zichtbare opvolging. Dit patroon van niet gehoord worden en het uitblijven van vervolgacties vormt een rode draad in de signalen uit de wijk en verklaart de toenemende frustratie en het afnemende vertrouwen.

Namens de ondernemers en verenigingen, verenigd in het Collectief Tegen Betaald Parkeren Korte Akkeren.

Mick van der Kaa
Annemaaïke van Wieringen

2. Fundament van de wijk

Korte Akkeren is een woonwijk met een sterke verwevenheid van wonen, sport, cultuur, arbeid, zorg, ondernemerschap, onderwijs en vrijwilligerswerk. Deze functies vormen samen het maatschappelijke fundament van de wijk en maakt de wijk sterk, maar ook kwetsbaar voor beleidsmaatregelen die geen rekening houden met deze verwevenheid.

Dit dossier is opgesteld naar aanleiding van een grote hoeveelheid consistente signalen vanuit de wijk. Niet incidenteel, maar structureel. Het doel is om deze effecten integraal vast te leggen, op basis van feiten, cijfers, enquêtes en verklaringen.

3. De wijk voor en na de invoering van betaald parkeren

Voor de invoering van betaald parkeren was Korte Akkeren in de basis een toegankelijke wijk, maar er was wel een concreet knelpunt op een zeer beperkt aantal plekken. In enkele straten dicht bij de binnenstad ontstond overlast en parkeerdruk doordat ondernemers en werknemers uit de binnenstad daar hun auto neerzetten. Dat probleem vroeg om een gerichte oplossing, juist op die hotspots. Wat er nu is gebeurd, is dat een lokaal knelpunt is vertaald naar een wijkbrede maatregel die veel verder gaat dan nodig, met grote schade voor bewoners, ondernemers, sport, zorg en wijkvoorzieningen.

Bezoekers bleven langer, voorzieningen waren laagdrempelig en sociale interactie was vanzelfsprekend.

Na de invoering veranderde het gedrag zichtbaar; korter verblijf, zoekverkeer, uitwijkgedrag en het wegblijven van bezoekers. Het parkeerprobleem werd niet opgelost, maar verplaatst. Het parkeerprobleem in Gouda is structureel van aard en wordt veroorzaakt door een tekort aan fysieke parkeercapaciteit. In plaats van dit tekort op te lossen via parkeergarages en voorzieningen op bedrijfsterreinen, wordt de druk verplaatst naar omliggende terreinen en wijken. De situatie in Nieuwe Park en het Sluiseiland laat zien dat dit waterbedeffect zich al manifesteert buiten de wijkgrenzen.

4. Samenvatting

Dit rapport laat zien dat de invoering en uitvoering van betaald parkeren in Korte Akkeren geen tijdelijk opstartprobleem is, maar heeft geleid tot structurele maatschappelijke, sociale en economische schade. De effecten zijn zichtbaar bij sportverenigingen, culturele instellingen, zorgvoorzieningen, ondernemers en bewoners. Bezoekgedrag verandert, vrijwilligers haken af, voorzieningen komen onder druk te staan en parkeerdruk verplaatst zich door en rondom de wijk via een duidelijk waterbedeffect.

De signalen uit de wijk zijn vroegtijdig, breed en herhaaldelijk afgegeven. Hoewel deze signalen zijn aangehoord en gesprekken hebben plaatsgevonden, is concrete bijsturing in de uitvoering van het parkeerbeleid uitgebleven. Daarmee is de huidige situatie geen incident, maar het gevolg van bestuurlijke keuzes.

Korte Akkeren fungeert in de praktijk als opvangwijk voor parkeerdruk die elders wordt gecreëerd. Dit ondermijnt de leefbaarheid van de wijk en tast de maatschappelijke infrastructuur aan. Wat bedoeld was als mobiliteitsinstrument, werkt hier als drempel voor deelname aan sport, cultuur, zorg en sociaal leven.

Dit rapport vraagt daarom niet om verdere communicatie of tijdelijke lapmiddelen, maar om een fundamentele heroverweging van de uitvoering van het parkeerbeleid in Korte Akkeren.

Bijsturen is geen zwaktebod, maar een noodzakelijke bestuurlijke verantwoordelijkheid om verdere schade te voorkomen.

5. Praktijkdossiers wijk Korte Akkeren

5.1 Voetbalvereniging O.N.A.

Voetbalvereniging O.N.A. is al generaties lang een vaste waarde in Korte Akkeren. De club is diep verankerd in de wijk en vormt voor honderden kinderen, jongeren en volwassenen een belangrijk onderdeel van hun dagelijks leven. O.N.A. is niet alleen een plek waar gesport wordt, maar ook een plek waar opvoeding, ontmoeting, vrijwilligerswerk en sociale samenhang samenkomen. Voor veel gezinnen is de club een sociaal ankerpunt.

Tot voor kort bleef die betrokkenheid vanzelfsprekend. Ouders bleven langs de lijn staan, dronken een kop koffie in de kantine en raakten zo vaak vanzelf betrokken. Vrijwilligers waren zichtbaar aanwezig, niet alleen op wedstrijddagen maar ook doordeweeks. Deze informele aanwezigheid zorgde voor sociale controle, verbondenheid en een sterk clubgevoel.

Sinds de invoering van betaald parkeren is dit beeld ingrijpend veranderd. Het gedrag van bezoekers is vrijwel direct verschoven. Dit blijkt ook duidelijk uit de enquête onder leden en ouders van O.N.A. (95 respondenten).

Meer dan 60% geeft aan dat betaald parkeren invloed heeft op hun bezoekgedrag:

- 26% komt minder vaak naar O.N.A.
- 35% geeft aan dat zij wel moeten blijven komen omdat zij trainer/vrijwilliger zijn, maar dit als belasting ervaren
- Slechts 39% zegt dat het geen invloed heeft

Daarnaast geeft 72% van de spelende leden/ouders aan dat zij nu direct na training of wedstrijd vertrekken (56 van de 78 mensen die deze vraag invulden). Dat betekent: minder blijven hangen, minder kantine, minder ontmoeting.

Waar betrokkenheid vroeger vanzelf ging, vraagt het nu steeds vaker een financiële afweging. Dat zorgt voor een structureel veranderde clubdynamiek: brengen, trainen, halen, weg.

Vrijwilligers onder druk: bijna de helft geeft aan dat betaald parkeren invloed heeft.

O.N.A. draait op vrijwilligers. Juist daarom is het zorgwekkend dat betaald parkeren ook de vrijwillige inzet aantast. In de enquête geeft 48% van de respondenten aan dat betaald parkeren invloed heeft op hun vrijwilligerstaken:

- 24%: "Ik wil graag wat doen, maar doe dat nu niet omdat het te veel parkeerkosten met zich meebrengt."
- 24%: "Ik ben vrijwilliger, maar twijfel of ik dat in de toekomst blijf doen."

Dit betekent dat de ruggengraat van de vereniging, het vrijwilligersnetwerk, structureel onder druk komt te staan.

De enquête laat zien dat de impact ook financieel is:

21% van de respondenten schat de parkeerkosten voor O.N.A. op €401 per jaar of meer.

In totaal schat 37% de jaarlijkse parkeerkosten op meer dan €200 per jaar, enkel om kinderen te brengen, te trainen of vrijwilligerswerk te doen.

Dit vertaalt zich ook direct naar minder verblijf op het complex en minder kantinebezoek. In de kantineomzet is dit zichtbaar:

- De omzet daalde van €114.900 (mei t/m december 2024) naar €96.916 (mei t/m december 2025). Een daling van 15,65%, die samenvalt met de invoering van betaald parkeren.

De enquête laat bovendien zien dat de impact niet tijdelijk is. Betaald parkeren tast de binding met de club aan:

- 31% zegt dat zij mogelijk gaan stoppen met hun lidmaatschap door de parkeerkosten
- 29% weet het nog niet, maar geeft aan dat het afhankelijk wordt van de kosten

Dit betekent dat betaald parkeren niet alleen het huidige functioneren raakt, maar ook de toekomst van de vereniging.

Belangrijk: toezegging vanuit de gemeente (2 april 2024)

Wat deze situatie extra schrijnend maakt, is dat O.N.A. niet direct partij is in het parkeerbeleid, maar wel volledig de gevolgen draagt. Tegelijkertijd blijkt uit de notulen van het gesprek met de wethouder op 2 april 2024 dat de gemeente toen expliciet heeft erkend dat O.N.A. een belangrijke functie heeft in de wijk en heeft toegezegd:

“Voor O.N.A. en andere voorzieningen in de wijk gaan we kijken wat voor oplossing mogelijk is.”¹

Deze toezegging schept verwachtingen. Tot op heden ervaren bestuur, leden, bezoekers en vrijwilligers echter dat de gevolgen vooral bij de club terechtkomen, terwijl er nog geen concrete maatwerkoplossing is gerealiseerd.

Oplossingen bestaan al en die hebben wij aangedragen

Belangrijk is: deze situatie is niet uniek en oplossingen bestaan al in andere gemeenten. In andere steden worden maatwerk-parkeerproducten of sportverenigingsregelingen ingezet, bijvoorbeeld:

- Speciale parkeertarieven voor sportverenigingen en maatschappelijke voorzieningen
- Kortingsproducten voor vrijwilligers en trainers
- Bezoekersregelingen die passen bij sportwedstrijden (dagdeel, wedstrijdvenster)
- Strippenkaart- of voucheroplossingen voor bezoek (zoals ook als voorbeeld genoemd in de notulen: “bewoners krijgen daar een strippenkaart”)²
- Daarnaast heeft het bestuur in een gesprek op 1 september met twee vertegenwoordigers van de gemeente meerdere oplossingen aangehaald uit grote steden, denk aan Stop en Sport (R’dam), de speciale regeling voor AVV Swift (A’dam) en tot slot kwamen wij tijdens het gesprek nog met een idee gebaseerd op een “parkeertegoed” (Den Haag).

Wij hebben deze voorbeelden aangedragen en vragen de gemeente om deze serieus als oplossingsrichting te gebruiken, in lijn met de toezegging van 2 april 2024.

Kort gezegd: betaald parkeren in Korte Akkeren heeft het gedrag van bezoekers van O.N.A. structureel veranderd.

Uit de enquête blijkt dat 72% beïnvloed wordt in bezoekgedrag, 72% direct vertrekt na sportmomenten, en 48% aangeeft dat het vrijwilligerstaken negatief beïnvloedt. Daarnaast

¹ Zie Bijlage 1 ONA 20240402_Notulen-parkeren-KorteAkkeren-def, op Pagina 5.

² Zie Bijlage 1 ONA 20240402_Notulen-parkeren-KorteAkkeren-def, op Pagina 5.

verwacht 31% mogelijk te stoppen door de parkeerkosten. Tegelijk daalt de kantineomzet aantoonbaar met 15,65%, wat rechtstreeks raakt aan de financiële draagkracht van de club. Wat bedoeld was als mobiliteitsmaatregel, heeft hier directe en langdurige gevolgen voor sport, jeugd en sociale cohesie in de wijk.

En juist omdat er op 2 april 2024 toegezegd is dat voor O.N.A. naar oplossingen wordt gekeken, is het noodzakelijk dat deze maatwerkoplossing nu ook daadwerkelijk volgt.

5.2 Dansstudio Gouda

Dansstudio Gouda is een belangrijke dans- en cultuurvoorziening in Korte Akkeren en trekt een grote groep kinderen, jongeren en volwassenen, waarvan een aanzienlijk deel meerdere keren per week lessen volgt. Tot de invoering van betaald parkeren bestond het ledenbestand structureel uit ruim 550 actieve leden en was jaarlijks groeiend.

De studio levert een directe bijdrage aan gezondheid, welzijn, sociale ontwikkeling en structuur. Het gaat hier nadrukkelijk niet om incidenteel bezoek, maar om een vaste, terugkerende activiteit die voor veel gezinnen onderdeel is van hun weekritme.

Na de invoering van betaald parkeren is het gedrag van bezoekers echter direct en structureel veranderd. Veel ouders brengen hun kinderen nu met de auto en vertrekken meteen weer, in plaats van te blijven wachten. Hierdoor verdwijnen ontmoeting, oudercontact en sociale samenhang rondom de dansstudio. Daarnaast geven veel bezoekers aan gedwongen te zijn over te stappen op de fiets, ook op momenten dat zij zich daar onveilig bij voelen, zoals in de avonduren of in de winter.

Dansstudio Gouda heeft niet alleen een lokale functie binnen de Korte Akkeren, maar ook door heel Gouda en daarbuiten. Hierdoor is het niet voor iedereen mogelijk om met de fiets te komen waardoor een grote groep leden noodgedwongen het lidmaatschap heeft moeten beëindigen. Het ledenaantal is inmiddels al met 25% gedaald en er zijn structureel geen groeiomglijkheden meer door de invoering van het betaald parkeren.

De reeds geconstateerde daling heeft een negatief sneeuwbaaleffect doordat over de hele linie van de lessen uitschrijvingen zijn waardoor momenteel 27 van de 63 lessen verlieslatend zijn en er een rigoureuze reorganisatie van de lessen noodzakelijk is. Dit heeft een direct gevolg voor de werkgelegenheid van de docenten en potentieel nog een extra daling in het ledenaantal.

De directe vaste kosten van de dansstudio zijn gestegen door de benodigde parkeervergunningen voor de docenten. Door de terugloop die er nu al is, zijn de vaste kosten die gedekt moeten worden per les fors toegenomen. Het is onvermijdelijk dat hierdoor de lestarieven verhoogd moeten gaan worden. Met als verwacht direct gevolg nog meer uitschrijvingen en potentieel het onvermijdelijke gevolg is dat Dansstudio Gouda het bestaan na 63 jaar zal moeten beëindigen.

Dit potentiële scenario was ruim voor de invoering voorzien door Dansstudio Gouda en met de gemeente besproken. Als oplossing is het gebruik maken van het schoolplein (dat verder geen functie heeft) als parkeergelegenheid voor de leerlingen van Dansstudio Gouda voorgelegd. Naast het feit dat dit de leerlingen en docenten de parkeerkosten bespaart, sluit dit volledig aan op het doel van het betaald parkeren om de parkeerdruk structureel te verlagen.

Hierop is geen toestemming verleend wegens de monumentale status van het pand, waar het schoolplein onderdeel van uit maakt.

Dansstudio Gouda heeft onder de bezoekers middels een enquête getoetst of het gevreesde scenario daadwerkelijk in lijn der verwachtingen ligt.

Uit de gehouden enquête onder bezoekers blijkt dat vóór de invoering van betaald parkeren geen sprake was van een structureel parkeerprobleem. Meer dan de helft van de respondenten gaf aan nooit problemen te hebben ervaren met parkeren, en slechts een zeer klein deel sprak van ernstige parkeerdruk. Er was dus geen breed gedragen noodzaak voor een ingrijpende maatregel als betaald parkeren rondom de dansstudio.

De financiële impact op gezinnen is aanzienlijk. Parkeerkosten lopen voor veel bezoekers op tot honderden euro's per jaar. Als een leerling 1 uur per week les volgt, betaalt deze €180,- per jaar aan parkeerkosten. Bij een lestarief van €385,- per jaar is dit een stijging voor de activiteit van 46,8% aan de kosten. Voor gezinnen met meerdere kinderen of meerdere lessen per week wordt deelname hierdoor steeds moeilijker.

Een belangrijk en zorgwekkend effect is de verder dreigende uitval van overgebleven leerlingen. Een aanzienlijk deel van de respondenten geeft aan al minder vaak te komen of serieus te overwegen te stoppen vanwege de parkeerkosten. Bijna een kwart ziet stoppen als een reële optie en meer dan een derde twijfelt over voortzetting van het lidmaatschap vanwege de parkeerkosten. Voor een sportvoorziening is dit een uitzonderlijk hoog percentage en een duidelijke indicatie dat de maatregel de toegankelijkheid van sport ondermijnt.

Ook op het gebied van veiligheid worden negatieve effecten gemeld. Bezoekers ervaren fietsroutes als onveilig, met name in de avonduren. Vooral vrouwen en ouders van jonge kinderen geven aan zich hier ongemakkelijk bij te voelen. Het parkeerbeleid vergroot daarmee gevoelens van onveiligheid in plaats van deze te verminderen.

Opvallend is dat bezoekers niet afwijzend staan tegenover oplossingen, maar juist bereid zijn mee te denken. Veelgenoemde suggesties zijn in eerste plaats het gebruik maken van het schoolplein als parkeergelegenheid, kort parkeren, een blauwe zone, een bezoekersregeling of een specifieke regeling voor sport- en cultuurvoorzieningen. Wat ontbreekt, zo geven zij aan, is maatwerk en bereidheid van de gemeente om naar deze signalen te luisteren.

Dansstudio Gouda heeft er altijd naar gestreefd om dansen betaalbaar te houden door de tarieven zo laag mogelijk te houden door continue groei van het ledenbestand te realiseren. Door de terugloop van het ledenaantal en de stagnatie van de groei raakt het betaald parkeren alle leden van de dansstudio financieel, doordat de lestarieven zullen moeten stijgen.

Kort gezegd, het betaald parkeren rondom Dansstudio Gouda lost geen aantoonbaar probleem op, maar veroorzaakt wel structurele schade en mogelijk het einde van Dansstudio Gouda. Het leidt tot verminderde sportdeelname, verhoogde financiële drempels, verlies van sociale samenhang, extra verkeersbewegingen en gevoelens van onveiligheid. Daarmee staat het beleid haaks op gemeentelijke doelen rond sport, gezondheid en welzijn en draagt het bij aan de uitholling van wijkvoorzieningen in Korte Akkeren.

5.3 ConAnima Music Academy

ConAnima Music Academy is een culturele en educatieve voorziening in Korte Akkeren (en Bloemendaal) die al meer dan twaalf jaar muziekonderwijs verzorgt voor alle leeftijden. De academie levert een belangrijke bijdrage aan cultuureducatie, talentontwikkeling en sociale binding in de wijk. Het gaat om een professionele onderneming, gevestigd in een pand dat wordt gehuurd van de gemeente Gouda.

Voor de dagelijkse bedrijfsvoering is ConAnima structureel afhankelijk van autoverkeer. Muziekinstrumenten zoals violen en cello's kunnen niet praktisch per fiets worden vervoerd en lessen vinden meerdere dagen per week plaats. Parkeren is voor deze onderneming geen luxe, maar een noodzakelijke randvoorwaarde.

Vóór de invoering van betaald parkeren was er overdag geen structureel parkeerprobleem. In de ruim twaalf jaar dat ConAnima op deze locatie actief is, was bereikbaarheid nooit een belemmering voor de bedrijfsvoering. Eventuele parkeerdruk deed zich pas 's avonds voor en had geen invloed op de activiteiten van de academie.

Sinds de invoering van betaald parkeren is de situatie ingrijpend veranderd. Omdat er geen betaalbare ondernemersvergunning beschikbaar is, betaalt de ondernemer regelmatig ongeveer €3 per uur. Dit maakt meerdere werkdagen per week financieel nauwelijks haalbaar. Om kosten te beperken wordt vaker de fiets gebruikt, maar dit leidt tot een onwerkbaar situatie waarbij meerdere instrumenten en instrumentbakken alsnog met extra autoritten vervoerd moeten worden. Wekelijks gaat het om ongeveer tien extra ritten, soms meerdere per dag.

Dit heeft niet alleen economische gevolgen, maar werkt ook milieutechnisch averechts. Het parkeerbeleid leidt hier tot extra verkeersbewegingen en extra uitstoot, terwijl het beleid juist zou moeten bijdragen aan duurzaamheid en vermindering van verkeer.

Daarnaast is er een duidelijke negatieve impact op de instroom van nieuwe leerlingen. Ouders ervaren parkeren als een drempel, vooral wanneer zij met jonge kinderen van 0 tot 4 jaar komen. Sommige kinderen in deze doelgroep kunnen nog niet vervoerd worden met de fiets; fietsen vaak onveilig of praktisch onmogelijk. Hierdoor blijven nieuwe aanmeldingen achter en komt de groei en continuïteit van de academie onder druk te staan.

Een belangrijk pijnpunt is de ongelijke en disproportionele tariefstructuur. De ondernemer geeft aan bereid te zijn te betalen voor een vergunning, maar ervaart het verschil tussen bewonersvergunningen en ondernemersvergunningen, die bijna tien keer zo duur zijn, als onredelijk. Dit wringt extra omdat het pand eigendom is van de gemeente, waardoor de overheid zowel verhuurder als beleidsmaker is. Ook zijn er verschillende docenten op verschillende dagen aan het werk.

ConAnima heeft actief meegedacht over oplossingen, zoals het realiseren van een parkeerplaats op eigen terrein met een kleine aanpassing aan het hek. Dit voorstel is door de gemeente afgewezen, terwijl in de directe omgeving vergelijkbare situaties wel zijn toegestaan. Dit gebrek aan maatwerk en consistentie versterkt het gevoel dat er onvoldoende wordt meegedacht met ondernemers die juist bijdragen aan de wijk.

De gevolgen reiken verder dan alleen ConAnima zelf. De academie maakt deel uit van een bredere culturele infrastructuur in Korte Akkeren, samen met de dansstudio, de Garensponnerij en andere initiatieven. Juist deze voorzieningen hebben bijgedragen aan een positieve ontwikkeling van de wijk. Het huidige parkeerbeleid dreigt deze ontwikkeling terug te draaien door succesvolle culturele ondernemers onder druk te zetten.

Kort gezegd, het parkeerbeleid leidt bij ConAnima Music Academy tot hogere kosten, inefficiënte bedrijfsvoering, extra milieubelasting en een verminderde instroom van leerlingen. Door het ontbreken van maatwerk en een disproportionele tariefstructuur wordt een waardevolle culturele voorziening structureel belemmerd. Dit ondermijnt niet alleen de onderneming, maar ook de culturele en maatschappelijke ambities voor Korte Akkeren.

5.4. PLUS Supermarkt Korte Akkeren

De Plus supermarkt van Peter en Cynthia van den Boogaard vervult een essentiële wijkfunctie in Korte Akkeren. Het is niet alleen een plek om boodschappen te doen, maar ook een dagelijkse ontmoetingsplek voor bewoners, met name voor ouderen en bewoners van seniorencomplexen zoals Julianahof en Bernardhof. Juist dit type voorziening is afhankelijk van laagdrempelig, kort en overzichtelijk bezoek.

Sinds de invoering van betaald parkeren en het verwijderen van de blauwe zone in week 30 is dit patroon structureel doorbroken. Volgens de ondernemer mist de supermarkt sindsdien wekelijks tussen de 1.000 en 1.200 klanten. Dit is geen incidentele terugval of seizoenseffect, maar een structureel verlies dat samenvalt met het moment waarop de blauwe zone is opgeheven. Deze daling zet zich week na week voort.

De oorzaak is concreet en verklaarbaar. Veel vaste klanten, met name ouderen, parkeren op eigen terrein bij hun wooncomplex en komen daardoor niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Bij een kort bezoek aan de supermarkt moeten zij altijd betalen. De PLUS kan dit niet oplossen via een bezoekersregeling, omdat zij uitsluitend bedrijfsvergunningen ontvangt en het bovendien praktisch onmogelijk is om honderden tot duizenden kentekens in Parkstart te registreren. Het gevolg is dat vaste klanten afhaken, niet uit onvrede over de winkel, maar door kosten, complexiteit en angst voor boetes.

Dit heeft directe sociale gevolgen. De supermarkt verliest haar ontmoetingsfunctie en ondernemers zien klanten die voorheen dagelijks of wekelijks kwamen vrijwel niet meer terug. Daarmee verdwijnt een belangrijk sociaal anker uit de wijk, wat leidt tot verarming van het dagelijks leven in een woonwijk waar ontmoeting juist essentieel is.

Ook economisch zijn de gevolgen groot. De ondernemer geeft aan dat dit omzetverlies neerkomt op het verdwijnen van 6 tot 7 fulltime arbeidsplaatsen. Omdat supermarkten werken met veel parttime contracten, raakt dit in de praktijk een grotere groep medewerkers. Daarnaast worden werknemers van buiten de wijk extra getroffen: zij krijgen geen vergunning en moeten iedere werkdag een dagkaart kopen. Dit maakt werken duur en onaantrekkelijk. Inmiddels heeft één medewerkster om die reden ontslag genomen.

Tot slot ontstaat een duidelijke beleidscontradictie. In plaats van minder autobewegingen rijden klanten juist verder naar andere supermarkten waar parkeren gratis is. Dat leidt tot meer autokilometers en staat haaks op de doelstellingen van het parkeerbeleid.

Kort gezegd: sinds het verwijderen van de blauwe zone en de invoering van betaald parkeren mist de PLUS supermarkt Van den Boogaard structureel 1.000 tot 1.200 klanten per week. Oudere bewoners en vaste klanten haken af, de sociale ontmoetingsfunctie verdwijnt, arbeidsplaatsen staan onder druk en medewerkers worden financieel geraakt. Dit vormt een direct risico voor het voortbestaan van de supermarkt en daarmee voor het gehele wijkwinkelgebied van Korte Akkeren.

5.5 Giftclub Korte Akkeren

Giftclub Korte Akkeren is een lokale winkel aan de Constantijn Huygensstraat en vervult een typische wijkfunctie. De winkel draait op korte bezoekmomenten, vaste klanten en laagdrempelig binnenlopen, vaak gecombineerd met andere activiteiten in de wijk zoals sport, boodschappen of een korte wandeling.

Tot half 2025 functioneerde de wijk met een blauwe zone. Dit systeem maakte korte, gratis en overzichtelijke winkelbezoeken mogelijk en paste bij het karakter van de wijk en het type klanten dat Giftclub bedient.

Sinds de invoering van betaald parkeren in week 23 is het winkelgedrag direct en meetbaar veranderd. Dit is vastgelegd in weekcijfers over 2024 en 2025 en vormt daarmee een zuivere vergelijking.

De eerste vier weken na invoering, de meest representatieve vergelijking met een normaal winkeljaar, laten meteen een duidelijke daling zien:

- Week 23: -16,32%
- Week 24: -13,95%
- Week 25: -13,66%
- Week 26: -14,26%

Dit is geen toeval of ruis, maar een onmiddellijke beleidsimpact. In week 28 en 29 is tijdelijk een lichte stijging zichtbaar, expliciet te verklaren door zomerweken. Dit betreft geen herstel. Vanaf week 30, met het verdwijnen van de blauwe zone, tot en met week 41 zet zich opnieuw een structurele daling voort tussen de 12% en 22%, week na week.

De ondernemers geven aan dat klanten bewust uitwijken naar winkelgebieden waar parkeren eenvoudiger en goedkoper is. Met name oudere klanten ervaren betaald parkeren als te ingewikkeld, mede door het gebruik van apps. Voor deze groep vormt dit een directe drempel. Daarnaast zijn er concrete gevallen bekend van klanten die na een parkeerboete van €71,50 expliciet aangeven niet meer terug te komen.

Ook medewerkers worden geraakt. Zij moeten parkeerkosten betalen om hun werk te kunnen doen, wat de aantrekkelijkheid van werken in de wijk vermindert en extra financiële druk oplevert.

Giftclub staat hierin niet op zichzelf. De winkel fungeert als een goed gedocumenteerd voorbeeld van een breder patroon dat bij meerdere ondernemers in Korte Akkeren zichtbaar is. Waar bij anderen de schade vooral kwalitatief wordt ervaren, maken de cijfers van Giftclub de effecten concreet en aantoonbaar.

Naast economische schade heeft deze ontwikkeling ook sociale gevolgen. Minder klanten betekent minder beweging, minder levendigheid en minder sociale controle in de straat. Daarmee raakt het parkeerbeleid direct aan de leefbaarheid van de wijk.

Kort gezegd: sinds de invoering van betaald parkeren in week 23 van 2025 ziet Giftclub Korte Akkeren een directe en structurele daling van het klantbezoek en de omzet van 12% tot 22%. De cijfers tonen aan dat dit geen tijdelijke dip is, maar een blijvend effect van beleid. Klanten haken af door kosten, complexiteit en boetes, medewerkers worden financieel geraakt en de levendigheid van de wijk neemt aantoonbaar af.

5.6 Gezondheidscentrum Korte Akkeren

Het gezondheidscentrum Korte Akkeren is ondergebracht in een stichting en heeft een eigen bestuur. Bij Abram Vastgoedbeheer is aangesteld als voorzitter en maakt onderdeel uit van het bestuur van de Stichting en beheert en adviseert daarnaast de Stichting op het gebied van hun huisvesting. Het bestuur van de Stichting heeft direct zicht op de werking, bezetting en bezoekersstromen van de zorgverleners die in het gezondheidscentrum actief zijn. Sinds de invoering van betaald parkeren zijn daar duidelijke en zorgwekkende veranderingen zichtbaar geworden.

Het Gezondheidscentrum vervult een essentiële eerstelijnszorgfunctie voor Korte Akkeren en omliggende wijken. De zorgverleners bedienen een grote groep kwetsbare inwoners, waaronder ouderen, mensen met chronische aandoeningen, minder mobiele patiënten en inwoners die afhankelijk zijn van begeleiding. Voor deze doelgroep is nabijheid en eenvoudige bereikbaarheid geen luxe, maar een basisvoorwaarde om zorg te kunnen ontvangen.

Het bestuur van de Stichting geeft aan dat sinds de invoering van betaald parkeren sprake is van een aanzienlijke daling van het aantal zorgklanten. Dit is geen incidenteel signaal van één zorgverlener, maar een breder beeld binnen het gezondheidscentrum. Het wegblijven van patiënten baart grote zorgen, juist omdat het hier gaat om zorg die nodig is om klachten te monitoren, verergering te voorkomen en zelfstandigheid te behouden.

Een belangrijke oorzaak is dat betaald parkeren voor veel patiënten een drempel vormt. Oudere patiënten en mensen met een beperking ervaren parkeren als stressvol, ingewikkeld en soms onbetaalbaar. Digitale parkeerapps zijn niet voor iedereen toegankelijk, en de onzekerheid over kosten of boetes zorgt ervoor dat mensen afspraken uitstellen of helemaal niet meer komen. Voor sommigen betekent dit dat zij afhankelijk worden van mantelzorgers of zorg gaan mijden. Het gevolg hiervan reikt verder dan individuele ongemakken. Minder bezoek aan eerstelijnszorg leidt tot:

- uitstel van noodzakelijke controles
- grotere kans op verergering van gezondheidsproblemen
- uiteindelijk zwaardere en duurdere zorg

Daarmee werkt het parkeerbeleid contraproductief ten opzichte van gemeentelijke en landelijke doelstellingen rondom preventie, langer zelfstandig wonen en het ontlasten van zwaardere zorg.

Vanuit het bestuur wordt expliciet uitgesproken dat men zich aansluit bij het collectief tegen betaald parkeren. Deze aansluiting benadrukt dat de problematiek niet alleen door individuele ondernemers of bewoners wordt ervaren, maar ook door zorgverleners en vastgoedeigenaren die verantwoordelijk zijn voor maatschappelijke functies in de wijk.

De zorgen richten zich niet alleen op de huidige situatie, maar vooral op de structurele gevolgen. Wanneer de bereikbaarheid van zorg langdurig onder druk blijft staan, komt de positie van het gezondheidscentrum als wijkvoorziening in gevaar. Dit raakt niet alleen patiënten, maar ook zorgverleners, medewerkers en de leefbaarheid van de wijk als geheel.

Kort gezegd, het betaald parkeren leidt bij het Gezondheidscentrum Korte Akkeren tot een aantoonbare daling van het aantal zorgklanten. Dit vormt een directe bedreiging voor de toegankelijkheid van zorg voor kwetsbare inwoners en staat haaks op beleid dat inzet op preventie, zelfstandigheid en nabijheid van zorg. De zorgen die het bestuur uitspreekt bevestigen dat het parkeerbeleid niet alleen economische schade veroorzaakt, maar ook ernstige maatschappelijke gevolgen heeft.

5.7 Dierenkliniek Korte Akkeren

De Dierenkliniek Korte Akkeren vervult een essentiële zorgfunctie voor huisdieren en hun eigenaren in de wijk en omliggende gebieden. De kliniek levert zowel medische zorg als preventieve en laagdrempelige ondersteuning, zoals advies, medicatie en voeding. Voor veel inwoners, met name ouderen en minder mobiele mensen, is de dierenkliniek een belangrijke en vertrouwde voorziening dichtbij huis.

Sinds de invoering van betaald parkeren voor en rondom de praktijk ondervindt de dierenkliniek aanzienlijke hinder. Deze hinder is niet beperkt tot financiële gevolgen voor de onderneming, maar raakt direct de toegankelijkheid van dierzorg en daarmee het welzijn van dieren en hun eigenaren.

Financieel is sprake van een duidelijke omzetsdaling. Dier-eigenaren kiezen vaker voor praktijken buiten het betaalgebied, niet alleen voor afspraken maar ook voor laagdrempelige bezoeken, zoals het ophalen van voer, medicatie of ontworming. Dit leidt tot verlies van omzet en tot een terugloop in aanvullende diensten, zoals preventieve zorgpakketten. De schade is structureel en niet incidenteel.

Uit maandelijks klanttevredenheidsonderzoeken blijkt dat betaald parkeren een belangrijk knelpunt vormt. In 60 procent van de reacties wordt betaald parkeren expliciet genoemd als een minpunt. Daarnaast geeft 8 procent van de respondenten aan hierdoor in de toekomst medicatie, ontworming of andere producten bij een andere praktijk of online te zullen aanschaffen. Deze cijfers bevestigen dat het parkeerbeleid direct invloed heeft op het gedrag van cliënten.

Naast economische schade is er sprake van maatschappelijke en sociale schade. Dier eigenaren die normaal gesproken laagdrempelig langskwamen voor advies of controle, stellen hun bezoek vaker uit of blijven helemaal weg. Dit betreft vooral oudere mensen en mensen die minder digitaal vaardig zijn en het lastig vinden om bijvoorbeeld foto's of informatie per e-mail aan te leveren. Meerdere vaste klanten hebben inmiddels aangegeven over te stappen naar andere praktijken vanwege parkeerkosten en beperkte beschikbaarheid van parkeerplekken.

Deze ontwikkeling schaadt de continuïteit van de zorg. Het uitstellen of vermijden van bezoeken kan leiden tot het verergeren van gezondheidsproblemen bij dieren, wat uiteindelijk juist tot zwaardere en duurdere behandelingen leidt. Daarmee staat het parkeerbeleid haaks op het principe van preventieve en toegankelijke zorg.

De dierenkliniek speelt bovendien een duidelijke maatschappelijke rol. Betaald parkeren verhoogt de drempel voor gezinnen met een lager inkomen, waardoor dieren niet altijd tijdig medische zorg krijgen. Daarnaast organiseert de kliniek regelmatig informatieve bijeenkomsten, zoals puppy avonden en het zogenoemde "kennisbuffet" voor dierenartsen uit de regio. Door het betaald parkeren is de deelname aan deze bijeenkomsten sterk afgenomen, wat ten koste gaat van kennisdeling en preventie.

Een bijzonder zorgelijk aspect is het verlies van sociale contacten. Voor oudere inwoners met een kleine sociale kring is een kort bezoek aan de dierenkliniek vaak meer dan een praktische handeling. Het is een moment van contact, waarin ook informeel wordt gekeken hoe het met de eigenaar en het dier gaat. Door de drempel van betaald parkeren vervalt deze laagdrempelige aanleiding om langs te komen, waardoor een belangrijk stukje sociaal vangnet verdwijnt.

Kort gezegd, het betaald parkeren rondom de Dierenkliniek Korte Akkeren leidt tot omzetverlies, verminderde toegankelijkheid van zorg en het wegvallen van laagdrempelige contactmomenten. Het beleid raakt daarmee niet alleen de onderneming, maar ook het welzijn van dieren, de zorg voor kwetsbare inwoners en de sociale structuur rond de praktijk. Juist de groepen die afhankelijk zijn van toegankelijke ondersteuning, zoals ouderen, mensen met beperkte mobiliteit en gezinnen met een kleiner budget, worden hierdoor geraakt. De dierenkliniek vraagt daarom dringend om heroverweging van het parkeerbeleid, zodat zij haar maatschappelijke rol duurzaam en toegankelijk kan blijven vervullen.

5.8 Het Aardappel Pakhuis

Het Aardappel Pakhuis is een lokale winkel in Korte Akkeren met een belangrijke functie voor dagelijkse boodschappen en persoonlijk contact, met name voor oudere wijkbewoners en vaste klanten uit de omgeving. De winkel is sterk afhankelijk van kort en herhaald bezoek, vaak met de auto. Juist dat type bezoek is door het betaald parkeren vrijwel wegge gevallen. Sinds de invoering van betaald parkeren is het klantgedrag structureel veranderd. Klanten geven aan hun boodschappen steeds vaker elders te doen, omdat parkeren in de wijk als te ingewikkeld, stressvol of te duur wordt ervaren. De ondernemer heeft een enquête onder klanten gehouden, vergelijkbaar met die bij de dansstudio, en de uitkomsten laten een duidelijk en consistent beeld zien. De geschatte klantending ligt tussen de **20 en 25 procent**. Dit betreft niet alleen incidentele bezoekers, maar juist vaste klanten. Met name ouderen worden geraakt. Veel oudere klanten hebben geen parkeerapp, vinden het digitale systeem lastig of durven het risico op boetes niet meer te nemen. Voor sommigen speelt ook een lichamelijke beperking mee, waardoor verder lopen geen optie is. Deze klanten komen nu simpelweg niet meer terug. Ook klanten van buiten de wijk blijven weg. Zij kiezen bewust voor andere winkelgebieden waar parkeren eenvoudiger is. Dit is extra pijnlijk, omdat deze klanten vaak grotere aankopen deden

en daarmee een belangrijk deel van de omzet vormden. Het gevolg is een structureel omzetverlies dat niet kan worden opgevangen binnen de bestaande bedrijfsvoering. Voor een kleinschalige winkel zonder grote marges betekent dit directe financiële druk en onzekerheid over de toekomst.

Naast de economische schade is er ook duidelijke sociale schade. Het Aardappel Pakhuis was voor veel klanten een vast contactmoment. Het wegvallen van deze ontmoetingen betekent minder sociale samenhang en minder levendigheid in de wijk. De ondernemer spreekt bovendien expliciet uit weinig vertrouwen te hebben dat de gemeente het beleid nog gaat aanpassen. Het gevoel overheerst dat signalen uit de wijk niet serieus worden genomen en dat eerdere voorzieningen, zoals de blauwe zone bij de PLUS, niet terugkeren. Dit zorgt voor frustratie en verlies van vertrouwen in het gemeentelijk handelen. De ervaringen van Het Aardappel Pakhuis sluiten één op één aan bij die van andere ondernemers en voorzieningen in Korte Akkeren. Samen laten zij een wijkbreed patroon zien van klantverlies, uitsluiting van ouderen, economische schade en sociale verschraving.

Kort gezegd: Het parkeerbeleid raakt hier niet mobiliteit, maar het dagelijks leven. Het maakt een laagdrempelige wijkvoorziening minder toegankelijk, jaagt ouderen en vaste klanten weg en ondermijnt zowel de economische als sociale functie van de winkel.

5.9 Bakkerij Mazouz

Bakkerij Mazouz is een ambachtelijke wijkbakkerij in Korte Akkeren die een belangrijke dagelijkse voorziening vormt voor bewoners van de wijk en omliggende buurten. De bakkerij is sterk afhankelijk van vaste klanten en korte, frequente bezoeken. Juist dat type klantgedrag staat sinds de invoering van betaald parkeren onder zware druk.

Sinds de invoering van betaald parkeren ziet Bakkerij Mazouz een omzetsdaling van ongeveer 25 procent in het derde kwartaal van dit jaar, vergeleken met dezelfde periode in voorgaande jaren. Deze daling wordt door de ondernemer direct gekoppeld aan het feit dat de bakkerij nu is gelegen in een “dure parkeerzone”. Klanten geven aan de winkel te mijden en kiezen alternatieven buiten de wijk waar parkeren eenvoudiger en goedkoper is.

Naast omzetverlies is ook de productie met ongeveer 20 procent teruggeschoefd. Dit betekent concreet dat er minder brood en gebak wordt gebakken, met directe gevolgen voor de bedrijfsvoering, planning en inzet van personeel. Deze productiedaling laat zien dat het niet gaat om incidentele schommelingen, maar om structureel verlies van klandizie.

De ondernemer benadrukt daarnaast dat het parkeertarief in Korte Akkeren buitengewoon hoog is, zeker gezien het karakter van de wijk. Ter vergelijking wordt aangehaald dat in een druk winkelgebied in Amsterdam (parkeercodes 945) het tarief €1,66 per uur bedraagt, terwijl in Korte Akkeren aanzienlijk hogere tarieven gelden. Voor een wijk die in hoofdzaak een woonwijk is, wordt dit als disproportioneel ervaren.

Ook het politieke proces draagt bij aan onzekerheid en frustratie. De ondernemer was aanwezig bij de besluitvormende raadsvergadering en kreeg de indruk dat de grotere partijen die het betaald parkeren hebben ingevoerd niet bereid zijn het beleid te heroverwegen, laat staan terug

te draaien. Zelfs moties die vroegen om inzicht in de opbrengsten van betaald parkeren leken weinig effect te hebben.

Deze combinatie van economische schade en bestuurlijke onwil heeft geleid tot een vergaande conclusie: de ondernemer geeft aan inmiddels serieus te overwegen om de bakkerij te verplaatsen uit Korte Akkeren, ondanks de pijn die dit met zich meebrengt. Dit benadrukt hoe diep de impact van het parkeerbeleid ingrijpt, niet alleen financieel, maar ook emotioneel en toekomstgericht.

Het mogelijke vertrek van een ambachtelijke bakkerij betekent meer dan het verdwijnen van een winkel. Het staat symbool voor:

- verlies van een dagelijkse basisvoorziening
- afname van leefbaarheid en ontmoetingsplekken
- verschraving van het wijkvoorzieningsniveau

Kort gezegd, het parkeerbeleid heeft bij Bakkerij Mazouz geleid tot forse omzet- en productiedaling, veroorzaakt door hoge en disproportionele parkeertarieven in een woonwijk. De bakkerij wordt structureel gemeden door klanten, ziet geen perspectief op beleidswijziging en overweegt vertrek uit de wijk. Daarmee staat niet alleen een onderneming onder druk, maar ook de leefbaarheid van Korte Akkeren.

5.10 Yoshi Sushi

Yoshi Sushi is een horecazaak in Korte Akkeren met een duidelijke wijk- én regiogerichte functie. De zaak trekt vaste gasten uit Gouda en omgeving en werkt met een all you can eat concept, waarbij juist verblijfsduur, herhaalbestellingen en avondbezoek essentieel zijn voor een gezond verdienmodel.

Sinds de invoering van betaald parkeren ziet Yoshi Sushi een structurele en meetbare terugval in bezoekersaantallen. Vanaf de maand mei tot en met nu is sprake van gemiddeld 120 tot 150 minder klanten per week ten opzichte van dezelfde periode in eerdere jaren. Dit vertaalt zich in een maandelijks omzetverlies van ongeveer 15 tot 20 procent. Deze daling is structureel en houdt direct verband met het parkeerbeleid.

Naast het lagere bezoekersaantal is ook het gedrag van gasten veranderd. Waar gasten voorheen langer bleven zitten en het concept volledig benutten, vertrekken zij nu merkbaar sneller. De ondernemer geeft aan dat klanten expliciet aangeven eerder weg te willen vanwege parkeerkosten. In gesprekken wordt zichtbaar dat:

- gasten rond 20.00 uur vaak al vertrekken
- waar een jaar geleden rond dat tijdstip nog nieuwe gasten binnenkwamen
- sommige gasten hun all you can eat arrangement al binnen een uur afronden

Dit is voor een restaurant als Yoshi Sushi funest. Het verdienmodel is juist gebaseerd op spreiding van bestellingen en een langere verblijfsduur. Kortere verblijf betekent minder consumptie en lagere omzet per tafel, zelfs als het aantal tafels gelijk zou blijven.

De ondernemer ervaart bovendien dat betaald parkeren een psychologische drempel vormt. Gasten voelen tijdsdruk, kijken vaker op de klok en zijn minder ontspannen. Dat staat haaks op

de beleving die horeca juist wil bieden. Uit het gesprek blijkt duidelijk dat gasten niet alleen minder lang blijven, maar ook minder geneigd zijn om nog een extra ronde te bestellen. Wat deze situatie extra zorgelijk maakt, is dat het hier niet gaat om incidenteel winkelbezoek, maar om avondhoreca. Juist in de avonden, wanneer alternatieven als openbaar vervoer minder aantrekkelijk zijn, is de auto voor veel gasten noodzakelijk. Betaald parkeren maakt een avondje uit duurder en minder aantrekkelijk, waardoor gasten uitwijken naar andere locaties waar parkeren gratis is.

De ondernemer benadrukt dat dit patroon zich sinds mei consequent voordoet en dat er geen tekenen zijn van herstel. De schade is daarmee niet tijdelijk, maar structureel.

Kort gezegd, sinds de invoering van betaald parkeren ziet Yoshi Sushi gemiddeld 120 tot 150 minder klanten per week en een omzetverlies van 15 tot 20 procent per maand. Gasten blijven korter, vertrekken eerder en benutten het all you can eat concept minder, waardoor het verdienmodel onder druk staat. Betaald parkeren verandert een ontspannen avond uit in een tijdsgebonden en kostbaar bezoek en vormt daarmee een directe bedreiging voor de horeca in Korte Akkeren.

5.11 Louwerenburg

Louwerenburg is een tweewielerbedrijf in Korte Akkeren en maakt deel uit van het lokale ondernemersbestand van de wijk. In tegenstelling tot sommige andere ondernemers ervaart Louwerenburg op dit moment geen directe omzetsdaling of klantverlies als gevolg van het betaald parkeren. Juist dat maakt dit dossier belangrijk: het laat zien dat de problematiek zich niet alleen uit in omzetcijfers, maar ook in de systematiek en rechtvaardigheid van het parkeerbeleid.

De kern van de klacht van Louwerenburg zit in de parkeervergunningen. De ondernemer moet €432,00 betalen voor een parkeervergunning, terwijl de bewoner op hetzelfde adres deze vergunning voor €45,00 krijgt. Dit verschil wordt door de ondernemer als onrechtvaardig ervaren, temeer omdat het bedrijf en de woning feitelijk één geheel vormen. Het beleid maakt hier een strikt onderscheid tussen “bewoner” en “ondernemer”, zonder oog te hebben voor de praktijk van gemengd gebruik van panden in de wijk.

Daar komt bij dat medewerkers van het bedrijf eveneens een dure parkeervergunning nodig hebben om hun werk te kunnen doen. In dit specifieke geval werkt de partner van de ondernemer mee in het bedrijf, maar zij moet toch een aparte, kostbare parkeervergunning aanvragen. De ondernemer begrijpt niet waarom zij niet onder dezelfde vergunning zou mogen vallen, terwijl zij op hetzelfde adres woont en werkt.

Dit leidt tot een stapeling van kosten:

- een betaalde ondernemersvergunning
- een betaalde medewerkersvergunning
- terwijl een bewoner op hetzelfde adres geen kosten heeft

De ondernemer stelt expliciet de vraag waarom hij niet meerdere voertuigen mag aanmelden onder één (duurdere) vergunning, zeker gezien de combinatie van wonen en werken. Deze vraag raakt aan een breder probleem binnen de wijk, waar veel panden een gemengde woon-werkfunctie hebben.

Wat dit dossier extra relevant maakt, is dat hier geen sprake is van een vrijwillige keuze. De ondernemer kan niet uitwijken naar een andere parkeerplek zonder zijn bedrijfsvoering te schaden. Parkeren is noodzakelijk om het werk uit te voeren. Daarmee wordt parkeren geen middel meer, maar een verplichte kostenpost die direct voortvloeit uit beleid. Hoewel Louwerenburg aangeeft op dit moment “nog niet zoveel last” te hebben, waarschuwt dit dossier voor een sluipend effect. Extra vaste lasten maken ondernemen in de wijk minder aantrekkelijk en zetten druk op kleinere bedrijven die geen grote marges hebben. Dit kan op termijn alsnog leiden tot krimp, verplaatsing of beëindiging van activiteiten. Het dossier laat bovendien zien dat het parkeerbeleid onvoldoende rekening houdt met de realiteit van lokale ondernemers. Het beleid is juridisch strak ingericht, maar mist maatwerk en redelijkheid. Hierdoor ontstaat het gevoel van willekeur en ongelijkheid, wat het draagvlak onder ondernemers verder ondermijnt.

Kort gezegd, het parkeerbeleid in Korte Akkeren leidt bij Louwerenburg niet direct tot omzetverlies, maar wel tot structurele extra kosten en ervaren ongelijkheid. Ondernemers en medewerkers moeten bijna 10 keer zoveel betalen voor parkeervergunningen dan bewoners. Het beleid houdt onvoldoende rekening met gemengde woon-werkpanden en leidt tot onbegrip, frustratie en afnemend draagvlak onder ondernemers. Onredelijke en ongelijk toegepaste parkeervergunningen voor ondernemers en medewerkers.

5.12 Vioollespraktijk Natasja van Doesburg

De vioollespraktijk van Natasja van Doesburg is een kleinschalige, persoonlijke onderwijsvoorziening in Korte Akkeren met een duidelijke wijk- én regiofunctie. Een deel van de leerlingen komt uit de wijk zelf en arriveert te voet of per fiets, maar een belangrijk deel komt uit de wijde omgeving, waaronder plaatsen als Alblasterdam, Linschoten, Oudewater, Berkenwoude en Ridderkerk. Voor deze leerlingen is het openbaar vervoer geen reëel alternatief en zijn zij afhankelijk van de auto.

Vóór de invoering van betaald parkeren functioneerde dit zonder problemen. Overdag was er ruim voldoende parkeergelegenheid direct voor de deur en er was geen sprake van parkeerdruk. Ouders brachten hun kind, parkeerden kort en combineerden de lestijd vaak met boodschappen bij de PLUS. Volwassen leerlingen deden na de les eveneens boodschappen in de wijk. Daarmee droeg de vioollespraktijk indirect bij aan de lokale economie en levendigheid van Korte Akkeren. Sinds de invoering van betaald parkeren is dit patroon volledig veranderd. Ouders rijden de wijk direct weer uit zodra zij hun kind hebben afgezet, om parkeerkosten te vermijden. Hierdoor verdwijnen niet alleen de boodschappenbezoeken, maar ook de informele contactmomenten tussen docent, leerling en ouder. Natasja geeft aan dat zij bewust minder persoonlijke gesprekjes voert, omdat elk extra moment klanten geld kost en omdat de scanauto elk moment kan langskomen. Dit raakt de kern van haar onderwijspraktijk, die juist draait om persoonlijke aandacht en betrokkenheid.

Hoewel de bestaande leerlingen grotendeels zijn gebleven, is er een duidelijke terugval in aanwas. Waar eerder sprake was van een flinke wachtlijst, is die inmiddels verdwenen. Betaald parkeren schrikt nieuwe leerlingen en ouders af om te starten. Daarmee ontstaat een sluipend effect: niet direct massale uitval, maar wel een structurele verzwakking van de praktijk op de langere termijn.

De parkeerkosten staan volgens Natasja in geen verhouding tot de lesprijzen. Door opstartkosten en minimale parkeertijden kost een half uur les al snel ongeveer drie euro aan parkeren en een uur les ongeveer vijf euro. Voor korte, overdag geplande bezoeken in een wijk zonder parkeerprobleem wordt dit als volstrekt disproportioneel ervaren.

Daarnaast leidt het gastentarief tot veel gedoe en irritatie. Bezoekers moeten worden ingecheckt via een laptop, wat tijd kost en afleidt van sociaal contact. In plaats van een warm welkom ontstaat er frustratie en administratieve rompslomp. Dit geldt niet alleen voor lesbezoek, maar ook voor privébezoek, verjaardagen en sociale gelegenheden. Het gesprek gaat daardoor steeds weer over betaald parkeren en gemeentelijk beleid, vrijwel nooit positief. Natasja beschrijft ook brede sociale neveneffecten in haar directe omgeving. Bezoek van partners in LAT relaties neemt af, ouders zien hun kinderen minder vaak, familiebezoek wordt beperkt en incidenteel autogebruik door mensen zonder eigen auto wordt duur en omslachtig. Voor sommige relaties betekent dit letterlijk minder contact. Deze effecten raken het sociale weefsel van de wijk.

Op het gebied van verkeer werkt het beleid bovendien averechts. Zowel Natasja zelf als haar klanten maken nu extra autoritten om parkeren te vermijden. In plaats van lopen of combineren van activiteiten wordt vaker heen en weer gereden. Dit leidt tot meer verkeersbewegingen en extra uitstoot, terwijl het beleid juist bedoeld was om autogebruik te ontmoedigen. Natasja waarschuwt nadrukkelijk voor het grotere plaatje. Als voorzieningen zoals de vioollespraktijk, de PLUS, sportclubs en andere wijkfuncties verdwijnen, wordt de wijk niet autoluw maar leeg. Minder economische activiteit betekent minder bezoekers, minder ontmoeting en uiteindelijk een wijk zonder perspectief. Zij benoemt expliciet het risico dat Korte Akkeren zo afglijdt naar een dode achterstandswijk.

Kort gezegd, het betaald parkeren heeft voor de vioollespraktijk geleid tot minder aanwas, verlies van persoonlijke contactmomenten, extra administratieve lasten, sociale schade en meer verkeersbewegingen. Het beleid lost geen probleem op, maar tast juist de leefbaarheid, het sociale leven en het toekomstperspectief van de wijk aan. Volgens Natasja is het afschaffen van betaald parkeren, of op zijn minst het invoeren van enkele uren gratis parkeren, noodzakelijk om Korte Akkeren levend en toegankelijk te houden.

5.13 Filmhuis Gouda

Het Filmhuis Gouda is een culturele voorziening met een duidelijke en unieke functie binnen de stad. Het Filmhuis bedient al jarenlang een specifieke doelgroep van film liefhebbers, waaronder veel ouderen, mensen die minder mobiel zijn en bezoekers die bewust kiezen voor cultuur buiten het commerciële bioscoopaanbod. Het Filmhuis vervult daarmee niet alleen een culturele, maar ook een maatschappelijke rol, als laagdrempelige ontmoetingsplek voor een breed publiek.

Sinds de invoering van betaald parkeren in de wijk Korte Akkeren is het bezoekerspatroon echter ingrijpend veranderd. Een aanzienlijk deel van het vaste publiek kwam voorheen met de auto, juist omdat het gaat om mensen die moeilijk ter been zijn, van verder wegkomen of in de avonden niet afhankelijk willen zijn van openbaar vervoer of fiets. Voor deze groep vormt betaald parkeren een duidelijke drempel.

Het gevolg is dat het aantal betalende bezoekers merkbaar is afgenomen. Bezoekers geven aan af te haken vanwege de extra kosten en de onzekerheid rondom parkeren. Dit effect treft niet alleen inwoners van Gouda, maar ook bezoekers van buiten de stad. Daarmee verliest Gouda niet alleen cultureel publiek, maar ook aantrekkingskracht als stad voor cultuurbezoek. Een extra zorgelijk signaal is dat meerdere donateurs hun donateurschap hebben opgezegd. Voor het Filmhuis is dit van groot belang, omdat het Filmhuis zonder structurele subsidie opereert en sterk afhankelijk is van kaartverkoop en donateursbijdragen. Het wegvallen van deze steun raakt de financiële basis direct en hard.

De directie van het Filmhuis heeft expliciet aangegeven dat de gevolgen van het betaald parkeren inmiddels zo groot zijn, dat dit een reële bedreiging vormt voor de continuïteit van de organisatie. Het gaat dus niet om tijdelijke tegenwind, maar om structurele schade die het voortbestaan van een culturele voorziening in gevaar brengt.

Het dossier laat zien dat het parkeerbeleid een onevenredig effect heeft op culturele instellingen die juist een kwetsbare doelgroep bedienen. Waar grotere, commerciële aanbieders dit soort kosten soms kunnen opvangen, geldt dat niet voor een zelfstandig filmhuis dat draait op betrokkenheid, loyaliteit en toegankelijkheid.

Daarnaast heeft het wegvallen van bezoekers ook bredere gevolgen voor de wijk. Minder bezoekers betekent minder levendigheid in de avonduren, minder sociale controle en minder verbinding tussen wijk en stad. Het Filmhuis fungeerde hierin als een ankerpunt; die functie staat nu onder druk.

Kort gezegd, het betaald parkeren in Korte Akkeren leidt tot een duidelijke afname van betalende bezoekers en donateurs van het Filmhuis Gouda. Omdat het Filmhuis zonder subsidie werkt, heeft dit direct grote financiële gevolgen. De directie ziet het beleid inmiddels als een bedreiging voor de continuïteit van de organisatie. Daarmee dreigt het parkeerbeleid niet alleen mobiliteit te sturen, maar een culturele voorziening met grote maatschappelijke waarde in haar voortbestaan aan te tasten.

5.14 ModelBouw Club De Sluis

ModelBouw Club De Sluis is een actieve vereniging op het Sluiseiland in Korte Akkeren. De club organiseert clubavonden, wedstrijden en grotere evenementen en trekt deelnemers en bezoekers uit Gouda en de regio. Daarmee vervult de vereniging een duidelijke maatschappelijke en recreatieve functie binnen de wijk.

Sinds de invoering van betaald parkeren in Korte Akkeren is de parkeerdruk op het Sluiseiland sterk toegenomen. Volgens het bestuur is deze druk inmiddels zo hoog dat het steeds moeilijker wordt om bezoekers en deelnemers op een ordelijke en veilige manier te laten parkeren. Parkeerplaatsen raken vol, waardoor men noodgedwongen uitwijkt naar groenstroken en toegangswegen. Dit gebeurt niet omdat men dat wil, maar omdat er feitelijk geen alternatief meer is.

Deze situatie is volgens het bestuur onhoudbaar en strijdig met hoe een verenigingslocatie hoort te functioneren. De parkeerproblemen beperken zich niet tot incidentele piekmomenten, maar zijn structureel aanwezig en nemen verder toe. Met het oog op 2026 voorziet de

vereniging nog grotere problemen, met name bij het organiseren van grotere wedstrijden en zelfs bij reguliere clubactiviteiten.

Naast praktische overlast maakt het bestuur zich ernstige zorgen over de toegankelijkheid voor hulpdiensten. Door foutparkeren en volle toegangswegen ontstaat het risico dat ambulances, brandweer of andere hulpdiensten het terrein niet tijdig kunnen bereiken. Dit raakt direct aan de veiligheid van leden, bezoekers en omwonenden.

Het dossier laat ook zien dat de parkeerproblematiek samenhangt met bredere leefbaarheidsproblemen. Buiten openingstijden wordt het Sluiseiland gebruikt door rondrijdende auto's en hangjongeren. Dit leidt tot overlast, vervuiling en het achterlaten van afval zoals fastfoodverpakkingen en lachgascontainers. Het huidige beleid biedt hier geen oplossing voor en verergert de situatie doordat regulier verenigingsgebruik wordt verdrongen. ModelBouw Club De Sluis geeft expliciet aan bereid te zijn mee te denken over oplossingen. Een blauwe zone wordt echter als onrealistisch beschouwd, omdat deelnemers en gasten vaak langdurig aanwezig zijn, soms van 8.00 tot 22.00 uur. Het bestuur ziet meer in een structurele maatregel, zoals een slagboom met toegangspassen voor verenigingen. Daarmee kan het eiland tijdens openingstijden toegankelijk zijn voor verenigingsgebruik en daarbuiten worden afgesloten. Dit zou zowel parkeerdruk als overlast verminderen en de veiligheid verbeteren. De zorgen van MBC De Sluis staan niet op zichzelf, maar worden gedeeld door andere verenigingen op het Sluiseiland. Daarmee vormt dit dossier een belangrijk signaal dat het parkeerbeleid niet alleen economische en sociale schade veroorzaakt, maar ook veiligheidsrisico's introduceert.

Kort gezegd, sinds de invoering van betaald parkeren is de parkeerdruk op het Sluiseiland sterk toegenomen. ModelBouw Club De Sluis kan bezoekers steeds moeilijker veilig en ordelijk laten parkeren, ziet risico's voor de bereikbaarheid van hulpdiensten en voorziet ernstige problemen voor toekomstige activiteiten. Het bestuur pleit voor een structurele oplossing, zoals gereguleerde toegang tot het eiland, omdat het huidige parkeerbeleid leidt tot onveiligheid, overlast en aantasting van het verenigingsleven.

5.15 HSV GHV/Groene Hart

HSV GHV/Groene Hart afdeling Viswaterpachting Gouda maakt gebruik van ruimtes bij Speeltuinenvereniging De Sluis aan het Ankerpad in Korte Akkeren. De vereniging organiseert vanuit deze locatie diverse hengelsportactiviteiten met een duidelijke maatschappelijke en educatieve functie, waaronder jeugdviswedstrijden, reguliere hengelsportwedstrijden en een jaarlijks grootschalig roofvisevent. Deze activiteiten trekken deelnemers, ouders, vrijwilligers, leveranciers en bezoekers uit Gouda en de regio, waaronder ook deelnemers uit België.

Voor het uitvoeren van deze activiteiten is goede en directe bereikbaarheid per auto essentieel. Het gaat hierbij niet om luxe, maar om noodzaak. De vereniging werkt met grote en zware hengelsportmaterialen, opslaggoederen, boten, kano's, tenten en ander materieel. Laden en lossen dichtbij de locatie is een randvoorwaarde om activiteiten veilig en praktisch te kunnen uitvoeren.

Sinds de invoering van betaald parkeren in Korte Akkeren is deze bereikbaarheid ernstig verslechterd. De parkeervakken rond Ankerpad 2a zijn sindsdien vrijwel dagelijks langdurig

bezet door bestelbusjes, personenauto's met buitenlandse kentekens en campers. Deze voertuigen staan vaak langdurig geparkeerd, waardoor de parkeervakken feitelijk niet beschikbaar zijn voor verenigingsgebruik.

De gevolgen hiervan zijn concreet en ingrijpend. Leden en leveranciers geven aan regelmatig geen parkeerruimte te kunnen vinden om materialen te laden en lossen. Leveranciers hebben zelfs verzocht om alternatieve afleveradressen, omdat bevoorrading op locatie niet meer uitvoerbaar is. Dit raakt direct de logistiek en organisatie van de vereniging.

Tijdens hengelsportwedstrijden moeten deelnemers hun auto's noodgedwongen op grote afstand parkeren, soms op ongeveer één kilometer van de locatie. Vervolgens moeten zij zware hengelsportattributen te voet meenemen. Dit geldt niet alleen voor volwassenen, maar ook voor ouders met kinderen tijdens jeugdactiviteiten. Deze situatie is fysiek belastend, onpraktisch en ontmoedigend, met name voor oudere deelnemers en gezinnen.

De problematiek wordt nog groter bij het jaarlijkse roofvisevent. Dit evenement trekt ongeveer 30 standhouders en circa 500 deelnemers en bezoekers. Standhouders vervoeren boten, aanhangwagens, tenten en andere grote materialen. Door het ontbreken van beschikbare parkeervakken moeten zij eveneens uitwijken naar parkeerplekken op grote afstand. Dit maakt het opbouwen en afbreken van het evenement uiterst lastig en verhoogt de veiligheidsrisico's aanzienlijk.

Naast praktische problemen ontstaan ook duidelijke veiligheidsrisico's. Het verplaatsen van zware materialen over lange afstanden, vaak langs wegen en paden die daar niet op zijn ingericht, vergroot de kans op ongelukken. Daarnaast leidt foutparkeren en zoekverkeer tot onoverzichtelijke situaties in en rond het Sluiseiland.

De vereniging benadrukt dat deze situatie niet incidenteel is, maar structureel sinds de invoering van betaald parkeren. De parkeerdruk maakt het steeds moeilijker om activiteiten verantwoord te organiseren. Daarmee komt niet alleen de continuïteit van evenementen onder druk te staan, maar ook de toegankelijkheid voor jeugdactiviteiten en vrijwilligers.

Het dossier maakt duidelijk dat het parkeerbeleid onvoldoende rekening houdt met verenigingen die afhankelijk zijn van fysieke bereikbaarheid voor het uitvoeren van hun maatschappelijke taken. De huidige situatie ondermijnt de uitvoerbaarheid van activiteiten die bijdragen aan sport, educatie, ontmoeting en vrijwilligerswerk.

Kort gezegd, sinds de invoering van betaald parkeren is de bereikbaarheid van Ankerpad 2a ernstig verslechterd. HSV GHV/Groene Hart kan haar hengelsportactiviteiten steeds moeilijker uitvoeren doordat parkeervakken langdurig bezet zijn door derden. Leden, leveranciers, ouders en deelnemers moeten ver weg parkeren en zware materialen dragen, wat leidt tot praktische problemen en veiligheidsrisico's. Het parkeerbeleid ondermijnt hiermee de uitvoerbaarheid van verenigingsactiviteiten met een duidelijke maatschappelijke en educatieve functie. Bereikbaarheid, veiligheid en uitvoerbaarheid verenigingsactiviteiten staan onder druk.

5.16 SV DONK

Dreigende parkeerchaos, verdringing en veiligheidsrisico's rond sportcomplex

SV DONK is een grote sportvereniging met een omvangrijk sportcomplex dat intensief wordt gebruikt voor trainingen, wedstrijden en evenementen. Het complex trekt spelers, vrijwilligers, ouders, toeschouwers en bezoekers uit Gouda en de regio. Goede bereikbaarheid en voldoende parkeerruimte zijn daarbij randvoorwaarden voor veilig en ordelijk gebruik.

Op dit moment geeft de vereniging aan nog beperkt directe problemen te ervaren, maar het bestuur waarschuwt nadrukkelijk dat dit beeld snel kan kantelen. De signalen die nu al zichtbaar zijn, wijzen op een aankomende structurele parkeerproblematiek als gevolg van betaald parkeren in omliggende gebieden.

Tijdens de afgelopen zomerperiode was al sprake van een toename van camperparkeren rondom het complex. Campers verbleven langdurig op parkeerplaatsen en gebruikten het sportcomplex als uitvalsbasis. Zij liepen het terrein op, keken of zij gebruik konden maken van sanitaire voorzieningen of aankopen konden doen in de kantine. Dit gebruik is volgens de vereniging nadrukkelijk niet de bedoeling en zorgt voor een gevoel van onveiligheid en ongewenste aanwezigheid.

De verwachting is dat dit fenomeen zich vanaf april tot en met september structureel zal herhalen en toenemen. Wanneer campers langdurig parkeerplaatsen bezetten, verdwijnen deze plekken voor spelers, toeschouwers en bezoekers van wedstrijden en trainingen. Dit leidt ertoe dat bezoekers noodgedwongen elders parkeren, waaronder langs de weg of in woonstraten.

Daarnaast voorziet SV DONK een tweede verdringingseffect. Wanneer parkeerplaatsen bij andere locaties, zoals het Sluiseiland, vol raken, zullen auto's en busjes uitwijken naar het DONK complex. Dit betekent dat het sportcomplex een opvangplek wordt voor parkeerders die niets met de sportvereniging te maken hebben. Hierdoor neemt de parkeerdruk verder toe en ontstaat overlast.

Het bestuur waarschuwt dat dit leidt tot:

- tekort aan parkeerplaatsen tijdens piekmomenten
- onoverzichtelijke en onveilige parkeersituaties
- parkeeroverlast in aangrenzende gebieden
- foutparkeren, waaronder het parkeren langs wegen en fietspaden

Daarbij wordt specifiek gewezen op het risico dat bewoners uit Korte Akkeren hun auto's, busjes en fietsen bij het complex gaan parkeren om parkeerkosten in de wijk te vermijden. Dit verplaatst het probleem in plaats van het op te lossen en leidt tot nieuwe spanningen tussen sportverenigingen en omwonenden.

De kern van het signaal van SV DONK is dat het parkeerbeleid niet integraal is bekeken. De maatregel leidt tot een waterbedeffect: parkeerdruk wordt niet verminderd, maar verschuift van de ene plek naar de andere. Sportcomplexen worden zo onbedoeld onderdeel van het probleem, zonder dat hier beleid of handhaving op is ingericht.

Kort gezegd, SV DONK ervaart nu nog beperkte problemen, maar ziet duidelijke signalen dat betaald parkeren gaat leiden tot structurele parkeerchaos rond het sportcomplex. Campers

bezetten parkeerplaatsen, auto's en busjes wijken uit van 230sten locaties en bewoners parkeren bij de club om 230sten te vermijden. Hierdoor dreigen onveilige situaties, tekort aan parkeerruimte en overlast voor sporters en bezoekers. Het parkeerprobleem wordt niet opgelost, maar verplaatst.

5.17 Bewonerscollectief

Ervaren onrecht, uitvoeringsproblemen en verlies aan vertrouwen door parkeerbeleid

Binnen Korte Akkeren groeit sinds de invoering van betaald parkeren het gevoel van onrecht en machteloosheid onder bewoners. Hoewel velen niet verrast waren dat de gemeente naar betaald parkeren zou grijpen, overheerst teleurstelling over de manier waarop het beleid is ingevoerd, gecommuniceerd en uitgevoerd. Bewoners ervaren het beleid niet als een antwoord op een concreet probleem in de wijk, maar als een maatregel die hen wordt opgelegd zonder echte inspraak of keuzevrijheid.

Meerdere bewoners geven aan bewust niet te zijn gegaan naar introductiebijeenkomsten, omdat zij op basis van eerdere ervaringen weinig vertrouwen hadden dat inspraak daadwerkelijk zou leiden tot aanpassing van beleid. Achteraf bevestigen verhalen van aanwezigen dit beeld: er was nauwelijks ruimte voor alternatieven en fundamentele opties, zoals het niet invoeren van betaald parkeren, lagen niet op tafel. Dit voedt het gevoel dat participatie vooral formeel was en niet inhoudelijk.

Een belangrijk knelpunt voor bewoners is de uitvoering van het vergunningensysteem. In de overgangperiode van zes maanden hebben bewoners herhaaldelijk geprobeerd een parkeervergunning aan te vragen, maar liepen daarbij vast in een slecht functionerend digitaal systeem. Foutmeldingen, onduidelijke stappen en het ontbreken van ondersteuning maakten het aanvragen van een vergunning praktisch onmogelijk, zelfs voor digitaal vaardige inwoners. Bewoners geven expliciet aan dat zij vrezen voor ouderen en minder digivaardige mensen, voor wie dit systeem feitelijk ontoegankelijk is.

Ondanks deze uitvoeringsproblemen zijn al snel de eerste parkeerboetes opgelegd. Meerdere bewoners ontvingen binnen korte tijd meerdere boetes van €71 per stuk. In combinatie met parkeerkosten in de eigen straat lopen de totale kosten in enkele maanden op tot honderden euro's. Dit voelt voor bewoners niet als handhaving van orde, maar als pure geldklopperij, zeker omdat zij overdag vanuit huis lege parkeerplaatsen zien terwijl zij toch verplicht moeten betalen.

De bezwaarprocedures bieden volgens bewoners geen soelaas. Bezwaren worden standaard afgewezen, ook wanneer wordt aangetoond dat voertuigen op eigen terrein stonden of dat het vergunningensysteem aantoonbaar niet werkte. Dit versterkt het gevoel dat bewoners juridisch en bestuurlijk vastlopen in een systeem dat geen ruimte laat voor redelijkheid of maatwerk.

Daarbij komt een bredere frustratie over lastenverzwaring. Bewoners ervaren dat zij in Gouda al hoge gemeentelijke lasten betalen in vergelijking met andere steden. Zij wijzen op verschillen met steden als Den Haag en Rotterdam, waar afvalverwerking goedkoper is en betaald parkeren op logischere tijden geldt, bijvoorbeeld pas vanaf de avond. Tegen die achtergrond voelt betaald parkeren van 09:00 tot 00:00 uur in een woonwijk als buitensporig en onnodig zwaar.

Binnen het bewonerscollectief leven bovendien sterke vermoedens dat het parkeerbeleid vooral financieel is ingegeven. Geruchten onder bewoners over het dichten van begrotingstekorten, bijvoorbeeld door eerdere gemeentelijke projecten, worden breed gedeeld. Of deze aannames feitelijk juist zijn of niet, is bijna ondergeschikt aan het effect: bewoners ervaren het beleid als een manier om gaten in de begroting te dichten over de rug van inwoners. Het gevolg van dit alles is een duidelijke erosie van vertrouwen. Bewoners voelen zich niet gehoord, niet serieus genomen en financieel uitgeknepen. Wat bedoeld was als parkeerbeleid, wordt ervaren als een aantasting van bestaanszekerheid, rechtsgevoel en leefbaarheid.

Kort gezegd, bewoners van Korte Akkeren ervaren het parkeerbeleid als onrechtvaardig, slecht uitgevoerd en onvoldoende doordacht. Digitale vergunningen werken niet, boetes volgen snel, bezwaarprocedures bieden geen uitkomst en de financiële lasten lopen hoog op. Het gevoel overheerst dat inspraak ontbreekt en dat bewoners betalen voor een probleem dat zij niet hebben veroorzaakt. Dit leidt tot verlies aan vertrouwen in het gemeentebestuur en toenemende maatschappelijke onrust in de wijk.

5.18 Enquête ondernemers en klanten Korte Akkeren, directe signalen uit de wijk

Binnen Korte Akkeren hebben ondernemers gezamenlijk enquêtes afgenomen onder hun klanten om inzicht te krijgen in het effect van betaald parkeren en het wegvallen van de blauwe zone. Deze enquêtes geven een direct en ongefilterd beeld van hoe bezoekers het parkeerbeleid ervaren en hoe dit hun gedrag beïnvloedt.

Uit de resultaten blijkt allereerst dat het overgrote deel van de klanten kort parkeert. Van de respondenten parkeert het merendeel korter dan 30 minuten en vrijwel niemand langer dan één uur. Dit bevestigt dat het wijkwinkelgebied wordt gebruikt voor snelle, functionele bezoeken, zoals een boodschap, een reparatie of een afhaalbezoek.

Tegelijkertijd wordt het parkeertarief door bijna alle respondenten als te hoog ervaren. Slechts een enkeling vindt het tarief acceptabel. Voor de meerderheid vormen de parkeerkosten een duidelijke drempel om de wijk nog te bezoeken.

Deze drempel vertaalt zich direct in aangepast gedrag:

- een groot deel van de klanten geeft aan minder vaak te komen
- veel klanten wijken uit naar andere winkelgebieden in Gouda
- een aanzienlijk deel geeft zelfs aan buiten Gouda te winkelen

Daarmee verdwijnt koopkracht structureel uit de wijk en uit de stad.

Opvallend is de grote eensgezindheid over mogelijke oplossingen. Vrijwel alle respondenten geven aan vaker te komen als parkeren goedkoper of gratis zou zijn. De meest genoemde oplossingen zijn:

- herinvoering van een blauwe zone
- het eerste uur gratis parkeren
- laagdrempelig kort parkeren zonder app dwang

Deze voorstellen sluiten direct aan bij het daadwerkelijke gebruik van het gebied.

De enquêtes laten zien dat het parkeerbeleid niet aansluit bij de realiteit van het wijkwinkelgebied. Klanten willen best komen, maar haken af door kosten, complexiteit en angst voor boetes.

Kort gezegd, de enquêtes onder klanten en ondernemers in Korte Akkeren laten zien dat betaald parkeren en het wegvallen van de blauwe zone leiden tot minder winkelbezoek en structureel koopkrachtverlies. Klanten parkeren kort, vinden het tarief te hoog en wijken uit naar andere gebieden. Vrijwel iedereen pleit voor herinvoering van de blauwe zone of het eerste uur gratis parkeren.

5.19 VNG Systems

Naast de lokale enquêtes is er een aparte bijdrage van VNG Systems waarbij de gevolgen van betaald parkeren en het wegvallen van de blauwe zone worden beschreven vanuit de praktijk. VNG Systems geeft aan dat een aanzienlijk deel van de klanten moeite heeft met het nieuwe parkeerregime en dat vrijwel alle aangesproken klanten vinden dat er óf een blauwe zone terug moet komen, óf het eerste uur gratis parkeren. De enquête bevestigt dit beeld. VNG Systems ziet bovendien een duidelijke daling in het winkelgedrag sinds de invoering: de verkoop van kleinere artikelen zoals accessoires en inktpatronen ligt ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar ongeveer 20% lager. Ook het aantal reparaties, een belangrijke inkomstenbron, is ongeveer 7,5% lager dan in dezelfde periode vorig jaar. Daarnaast wordt een afname van passanten genoemd, omdat andere winkels in de straat eveneens minder bezoek hebben. Klanten geven letterlijk aan uit te wijken, bijvoorbeeld met opmerkingen als: “Ik rij wel even door naar Waddinxveen” en “Ik bestel het wel even online”. VNG Systems noemt dit een direct en zorgelijk signaal en stelt dat aanpassing van het parkeerbeleid in de wijk noodzakelijk is, bijvoorbeeld door herinvoering van de blauwe zone of het eerste uur gratis parkeren.

Kort gezegd, de klant enquête en de bijdrage van VNG Systems laten hetzelfde zien en geven een bevestiging van de effecten van betaald parkeren en het verdwijnen van de blauwe zone. Wat een kort wijkbezoek duur en ingewikkeld maakt, waardoor klanten afhaken en uitwijken naar andere plaatsen of online. VNG Systems ziet sinds invoering ongeveer 20% minder verkoop van kleine artikelen en ongeveer 7,5% minder reparaties. Zowel klanten als ondernemer noemen als meest logische oplossing de terugkeer van de blauwe zone of het eerste uur gratis parkeren.

5.20 Speeltuinenvereniging De Sluis

Speeltuinenvereniging De Sluis vervult een belangrijke maatschappelijke functie voor Korte Akkeren en het Sluiseiland. De speeltuin is een laagdrempelige ontmoetingsplek waar kinderen veilig kunnen spelen en waar ouders, grootouders en vrijwilligers samenkomen. Juist voor gezinnen die niet vanzelfsprekend toegang hebben tot betaalde voorzieningen, is De Sluis van grote waarde voor de leefbaarheid en sociale samenhang in de wijk.

Sinds de invoering van betaald parkeren is de bereikbaarheid van de speeltuin sterk verslechterd. Bezoekers kunnen hun auto niet meer kwijt in de directe omgeving, wat heeft geleid tot minder bezoekers en daarmee minder kinderen die gebruikmaken van de speeltuin. Ouders geven aan dat zij afhaken omdat een spontaan of langer bezoek financieel onaantrekkelijk is geworden.

Deze situatie wordt versterkt door het waterbedeffect. Doordat in omliggende delen van Korte Akkeren betaald parkeren is ingevoerd, wijken automobilisten uit naar locaties waar parkeren nog gratis is. De omgeving van Speeltuinvereniging De Sluis fungeert daardoor steeds vaker als opvangplek voor voertuigen van buiten de directe omgeving. Parkeerplaatsen worden bezet door auto's die geen relatie hebben met de speeltuin, waardoor de bereikbaarheid voor bezoekers en vrijwilligers verder onder druk komt te staan en toegangspoorten regelmatig worden geblokkeerd.

Ook de inzet van vrijwilligers wordt hierdoor geraakt. Medewerkers en vrijwilligers die van verder weg komen en afhankelijk zijn van de auto, kunnen hun voertuig vaak niet kwijt. Dit leidt tot minder inzet en een afname van het aantal beschikbare vrijwilligers. Voor een vereniging die volledig draait op vrijwillige inzet is dit een ernstig signaal. Zonder voldoende vrijwilligers kan de speeltuin niet openblijven, waarmee het voortbestaan van de voorziening direct in gevaar komt. Daarnaast ondervindt Speeltuinvereniging De Sluis problemen met de bereikbaarheid voor toeleveranciers. Leveranciers hebben moeite om het terrein te bereiken doordat toegangspoorten worden geblokkeerd door geparkeerde auto's. Dit veroorzaakt praktische problemen en brengt risico's met zich mee voor de veiligheid en continuïteit van de speeltuin. De vereniging ziet geen oplossing in het instellen van een blauwe zone. Het karakter van de speeltuin is dat bezoekers bij mooi weer vaak een groot deel van de dag blijven, doorgaans tussen 10.00 en 17.00 uur. Een parkeerschijfzone sluit niet aan bij dit gebruik en zou het probleem niet oplossen, maar verplaatsen.

Speeltuinvereniging De Sluis ziet meer in een oplossing met een slagboom die door de vereniging zelf kan worden bediend. Daarmee kan gericht toegang worden verleend aan bezoekers, vrijwilligers en leveranciers. Deze aanpak sluit aan bij de werkwijze van andere gebruikers op het Sluiseiland en biedt meer controle, voorkomt oneigenlijk gebruik van parkeerruimte en vergroot de bereikbaarheid van de speeltuin.

Wat deze situatie extra schrijnend maakt, is de manier waarop dit traject wordt ervaren. De vereniging geeft aan zich niet gehoord te voelen en ervaart een gebrek aan begrip voor de gevolgen van het parkeerbeleid. De zienswijze en gevoelloosheid in de besluitvorming hebben geleid tot verbazing en ontzetting. Voor een voorziening die draait op betrokkenheid en vrijwillige inzet is dat een pijnlijke constatering.

De situatie bij Speeltuinvereniging De Sluis laat zien dat betaald parkeren in Korte Akkeren niet alleen een mobiliteitsmaatregel is, maar directe gevolgen heeft voor maatschappelijke voorzieningen. Door het waterbedeffect wordt de speeltuin geconfronteerd met parkeerdruk die zij zelf niet veroorzaakt, maar wel volledig moet dragen. Wat bedoeld was als parkeerbeleid, dreigt hier het voortbestaan van een onmisbare speel- en ontmoetingsplek voor kinderen en gezinnen in de wijk te ondermijnen.

Kort gezegd, door het waterbedeffect van betaald parkeren wijkt verkeer uit naar de omgeving van Speeltuinvereniging De Sluis, omdat daar nog gratis kan worden geparkeerd. Hierdoor kunnen bezoekers, vrijwilligers en leveranciers de speeltuin steeds moeilijker bereiken. Het aantal bezoekers neemt af, vrijwilligers haken af en de dagelijkse exploitatie komt onder druk te staan. Wat bedoeld was als parkeermaatregel, bedreigt hier direct het voortbestaan van een essentiële maatschappelijke voorziening in Korte Akkeren.

5.21 Wijkbewoners Nieuwe Park

Het waterbedeffect is realiteit, gevolgen reiken verder dan Korte Akkeren

Sinds de invoering van vergunningparkeren in Korte Akkeren is zichtbaar geworden dat parkeerproblemen zich niet oplossen, maar verplaatsen. De situatie in de wijk Nieuwe Park laat zien dat het zogenoemde waterbedeffect geen theoretisch begrip is, maar dagelijkse praktijk.

In december 2025 heeft de Werkgroep Verkeer van Nieuwe Park zich met een noodkreet tot de burgemeester gericht. In deze brief beschrijven bewoners hoe sinds de invoering van gereguleerd parkeren in Korte Akkeren de parkeerdruk in hun wijk fors is toegenomen. Auto's van bewoners uit Korte Akkeren, forenzen en niet wijkgebonden bedrijfsvoertuigen wijken uit naar Nieuwe Park. Hierdoor kunnen bewoners van Nieuwe Park hun auto steeds vaker niet kwijt in de eigen straat.

Waar voorheen sprake was van een natuurlijk verloop van parkeerbewegingen gedurende de dag, is nu structureel ruimtegebrek ontstaan. Bewoners worden geconfronteerd met boetes voor foutparkeren, terwijl zij niet de veroorzakers zijn van het probleem. De gemeente heeft als primaire reactie gekozen voor intensivering van toezicht en handhaving, zonder dat de onderliggende oorzaak wordt aangepakt.

De brief maakt duidelijk dat bewoners zich afvragen waarom zij moeten betalen voor een probleem dat door gemeentelijk beleid is gecreëerd. Ook wordt de vrees uitgesproken voor verdere escalatie van frustratie in de wijk, inclusief spanningen en incidenten. Handhaving zonder oplossing wordt door bewoners ervaren als onrechtvaardig en contraproductief.

Deze signalen komen niet uit de lucht vallen. In de wijkkrant van Nieuwe Park wordt expliciet benoemd dat de Werkgroep Verkeer al tijdens de invoering van vergunningparkeren in Korte Akkeren heeft gewaarschuwd voor negatieve effecten op omliggende wijken. Daarmee is aantoonbaar dat de risico's vooraf bekend waren, maar onvoldoende zijn meegenomen in beleid en besluitvorming.

Kort gezegd, De situatie in Nieuwe Park bevestigt de conclusies uit Korte Akkeren: parkeerbeleid dat wordt ingevoerd zonder maatwerk, zonder wijkoverstijgende analyse en zonder flankerende maatregelen, leidt tot verplaatsing van problemen in plaats van oplossingen. De gevolgen raken niet alleen één wijk, maar ondermijnen de leefbaarheid in meerdere delen van de stad.

5.22 Parkerende ouders van basisschoolleerlingen

Enkele ouders komen uit verschillende delen van de stad en sommigen zelfs van buiten Gouda. Zij zijn, meer dan incidenteel, genoodzaakt om met de auto te komen. De kosten voor betaald parkeren lopen daarbij structureel op en zijn voor veel gezinnen buiten proporties. Zeker voor alleenstaande ouders of gezinnen met een laag inkomen vormt dit een kostenpost die nauwelijks te dragen is.

Het gevolg is dat alles sneller en vluchtiger moet, zonder ruimte voor contact of ontmoeting, omdat langer blijven simpelweg onbetaalbaar wordt. Dit staat haaks op de sociale functie die scholen ook in de wijk vervullen. Schoolbesturen hebben aangegeven de geschetste

problematiek te herkennen, maar hebben er vooralsnog voor gekozen hier geen openbare rol in te nemen.

Een eenvoudige en betaalbare oplossing ligt voor de hand. Door bij scholen een blauwe zone in te stellen kan bijvoorbeeld maximaal een half uur gratis worden geparkeerd. Hiermee wordt het brengen en halen van kinderen mogelijk gemaakt zonder extra financiële druk, terwijl de parkeerdruk beheersbaar blijft.

Kort gezegd, ouders die van buiten de wijk hun kinderen naar school brengen zijn vaak aangewezen op de auto en worden geconfronteerd met structurele parkeerkosten. Voor veel gezinnen is dit buiten proportie en onbetaalbaar. Een blauwe zone bij scholen biedt een eenvoudige oplossing.

6. Aanvullende bevestiging vanuit Gouda Onderneemt, relevant voor wijk

De signalen die in Korte Akkeren door ondernemers, voorzieningen en bewoners worden afgegeven over het parkeerbeleid, sluiten aan bij de bevindingen die door Gouda Onderneemt onder de aandacht van de gemeenteraad zijn gebracht. In hun brief wordt beschreven dat het huidige parkeerbeleid in Gouda leidt tot structurele schaarste aan parkeerplaatsen, het ontbreken van voldoende alternatieve parkeercapaciteit en een verplaatsing van parkeerdruk naar omliggende woonwijken, waaronder Korte Akkeren.³

Voor de wijk Korte Akkeren betekent dit dat de ervaren parkeerdruk en bereikbaarheid geen op zichzelf staand wijkprobleem vormen, maar het directe gevolg zijn van bredere beleidskeuzes. Door het invoeren van gereguleerd parkeren zonder dat daar tijdig en volwaardig extra parkeercapaciteit tegenover staat, ontstaat extra druk op straten rondom wijkvoorzieningen, sportaccommodaties en kleinschalige ondernemingen. Dit bevestigt het beeld dat de gevolgen van het parkeerbeleid zich juist manifesteren in woonwijken die niet zijn ingericht op opvang van extra parkeerdruk.

Daarnaast blijkt uit de brief dat door ondernemerskoepels meerdere voorstellen zijn gedaan om met maatwerk de negatieve effecten te beperken, zoals aangepaste vergunningregelingen, tijdelijke oplossingen en gerichte inzet van blauwe zones. Deze voorstellen zijn door het college niet of onvoldoende overgenomen, waarbij vooral is vastgehouden aan uniforme regelgeving. Voor wijken als Korte Akkeren, waar de mix van wonen, voorzieningen en kleinschalig ondernemerschap kwetsbaar is, leidt dit tot extra knelpunten in de dagelijkse praktijk. De brief onderstreept daarmee dat de problematiek in Korte Akkeren niet los kan worden gezien van het bredere parkeerbeleid in de stad. Het ontbreken van maatwerk, in combinatie met het structureel verminderen van parkeerplaatsen door herinrichting en gebiedsontwikkeling, zorgt ervoor dat de druk niet wordt opgelost maar verschuift. Dit versterkt het gevoel van onrechtvaardigheid bij ondernemers en bewoners in de wijk en zet de bereikbaarheid van wijkvoorzieningen verder onder druk.

³ <https://gouda.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/65c57506-e947-49b0-9b36-6d13b581f1b4?documentId=5c5a7da4-17cb-4727-a49d-bf0422bfb619>

Deze externe bevestiging vanuit het ondernemersperspectief ondersteunt de conclusies in dit wijkrapport dat het parkeerbeleid in zijn huidige vorm onvoldoende rekening houdt met de specifieke situatie van Korte Akkeren en vergelijkbare wijken. De effecten die hier worden ervaren zijn daarmee geen incidenten, maar onderdeel van een breder patroon dat vraagt om heroverweging van uitgangspunten, tempo en toepassing van het beleid.

7. Maatschappelijke, sociale en economische analyse

Wat in Korte Akkeren gebeurt is geen bijwerking, het is de kern van het probleem. Het parkeerbeleid is niet een technische maatregel, het is een ingreep die het dagelijks leven in de wijk aantast. De schade is zichtbaar in sport, cultuur, zorg, ondernemers en het gewone buurtleven.

Maatschappelijk zien we dat voorzieningen die de wijk dragen worden uitgehold. Sportverenigingen verliezen kantine inkomsten en betrokkenheid, ouders blijven niet meer hangen, vrijwilligers haken sneller af en jeugdactiviteiten komen onder druk te staan. Culturele en maatschappelijke plekken verliezen bezoekers doordat mensen geen geld en gedoe willen bij een kort bezoek. De wijk verschaalt, niet omdat inwoners dat willen, maar omdat beleid de drempel hoger maakt dan het nut.

Sociaal raakt het juist de mensen die je als gemeente hoort te beschermen. Ouderen en minder digivaardige inwoners vallen buiten de boot door app gedwongen parkeren en ingewikkelde systemen. Mensen met een lager inkomen maken andere keuzes, minder vaak naar verenigingen, minder vaak naar het wijkwinkelgebied, minder vaak naar zorg en ondersteuning. Daarmee wordt betaald parkeren in Korte Akkeren een selectiemechanisme: wie geld en digitale vaardigheid heeft kan meedoen, wie dat niet heeft wordt letterlijk en figuurlijk weggeduwd. Dat is sociale uitsluiting door beleid.

Economisch is het beeld vernietigend. Ondernemers verliezen klanten omdat kort bezoek duur en stressvol is. Wijkwinkels en horeca zien minder bezoekers en kortere verblijfsduur. Dat is niet alleen omzetverlies, dat betekent banenverlies, het wegvallen van leerwerkplekken, minder stageplaatsen en minder economische activiteit in de wijk. Het raakt ook de "stapelfunctie" van het winkelgebied: als de supermarkt of een trekker verzwakt, lopen de kleinere zaken erachteraan. Daarmee wordt een heel wijkdeel kwetsbaar voor leegstand en achteruitgang. Daar komt bij dat de effecten elkaar versterken. Minder bezoek en minder levendigheid zorgen voor minder sociale controle. Minder vrijwilligers en minder aanwezigheid van ouders maakt sportomgevingen kwetsbaarder. Verdringing van parkeren leidt tot onveilige situaties bij sportcomplexen, op het Sluiseiland en in woonstraten. En milieutechnisch werkt het beleid contraproductief: mensen rijden juist verder naar plekken waar ze wél gratis kunnen parkeren, waardoor autokilometers toenemen in plaats van afnemen. Het beleid levert dus tegelijk maatschappelijke verschraling, sociale uitsluiting, veiligheidsrisico's, contraproductieve milieueffecten en economische schade op. Dit is wijkbreed, structureel en het raakt kwetsbare groepen het hardst.

8. Bestuurlijke verantwoordelijkheid

De kernvraag die het collectief zich stelt is niet of er “opstartproblemen” waren, maar waarom er niet is bijgestuurd toen de schade zichtbaar werd. De signalen uit Korte Akkeren zijn breed, consistent en tijdig afgegeven. Net zoals nu de risico’s voorzienbaar zijn bij de omliggende gebieden/wijken. De signalen kwamen en komen nog steeds van bewoners, ondernemers, verenigingen, de politiek en maatschappelijke instellingen. Ze gingen niet over smaak, maar over meetbare gevolgen: klantverlies, omzetzak, vrijwilligersdruk, afname van bezoek, boetes, uitvoeringsproblemen en aantoonbare verdringing.

Het college en de wethouder zijn hierover vanuit allerlei hoeken geïnformeerd. Als je dan tóch doorgaat zonder stevige bijsturing, dan is dat, naar onze mening, geen ongeluk meer. Dan is het bestuurlijk kiezen voor afwachten, terwijl je de schade kent. Dan wordt de wijk een proefterrein waar inwoners de rekening betalen.

Wat hier wringt is het gebrek aan bestuurlijke reflex. Niet erkennen dat het beleid in de praktijk anders uitwerkt dan op papier. Niet tijdig corrigeren. Niet zichtbaar kiezen voor maatwerk. Dan blijft er één conclusie over: het college accepteert maatschappelijke schade als “collateral damage”. Dat is niet besturen, dat is laten gebeuren en dat is voor het collectief onacceptabel. En precies daar hoort het College, en in het bijzonder de verantwoordelijk wethouder, op aangesproken te worden hetgeen wij doen met het uitbrengen van dit rapport. Bestuur gaat niet over vasthouden aan je plan, het gaat over verantwoordelijkheid nemen wanneer de werkelijkheid je onderuithaalt.

9. Conclusies en oplossingsrichtingen

Korte Akkeren laat zien dat betaald parkeren niet functioneert als oplossing voor parkeerdruk, maar als drempel voor deelname aan het maatschappelijk leven. Het beleid duwt bezoekers, klanten, vrijwilligers en bewoners weg. Het ontwricht wijkvoorzieningen en jaagt koopkracht en activiteiten uit de wijk. Dat is geen bijwerking, dat is het effect.

Structurele oplossingen vragen om eerlijkheid. Het parkeerprobleem in Gouda is niet op te lossen door de wijk Korte Akkeren als melkkoe en opvangplek te gebruiken. Als de gemeente écht wil sturen op parkeerdruk, dan moet zij investeren in echte capaciteit: parkeergarages en parkeerterreinen op bedrijfsterreinen en randlocaties, plus slimme verbindingen naar de stad en de wijk. Zolang die basis ontbreekt, blijft betaald parkeren in de wijk Korte Akkeren symptoombestrijding die schade verplaatst en vergroot. Bij dit soort maatregelen is tevens een wijk-overstijgende aanpak nodig om het waterbedeffect te voorkomen.

Daarnaast is het verstandig dat het college stopt met pleisters plakken. Een paar uitzonderingen, een tijdelijke regeling of een extra communicatiebericht is geen oplossing voor het probleem in de wijk. Een serieus herstelpakket betekent herijking van tijden en tarieven, ruimte voor kort parkeren, maatwerk voor wijkvoorzieningen en een systeem dat ook werkt voor ouderen en minder digivaardige inwoners. Een direct toepasbare maatregel is het invoeren van enkele uren gratis parkeren voor sport en cultuur, en voor bezoekers van horeca en winkels in de wijk, zodat deelname aan het maatschappelijke leven weer mogelijk wordt zonder financiële drempels. Tijdens het gesprek met de wethouder op 2 april 2024 is aangegeven dat voor O.N.A. en andere wijkvoorzieningen zou worden gekeken naar mogelijke oplossingen en dat suggesties over (tijdelijk) betaald of gratis parkeren voor bezoekers zouden worden meegenomen, zonder dat

dit tot concrete uitwerking heeft geleid. Goed bestuur is durven bijsturen zodra duidelijk is dat beleid mensen schaadt en doelen niet haalt. In Korte Akkeren is dat punt allang bereikt.

Dat bijsturen of aanpassen van parkeerbeleid geen uitzonderlijke stap is, blijkt uit voorbeelden in andere gemeenten waar betaald parkeren na invoering (deels) is aangepast of teruggedraaid. Aanleidingen waren onder meer negatieve effecten op lokale economie, gebrek aan draagvlak of onvoldoende onderbouwing van besluiten. Deze voorbeelden laten zien dat heroverweging geen zwakte is, maar onderdeel van zorgvuldig bestuur wanneer beleid in de praktijk andere effecten heeft dan beoogd.

De toepassing van het uitvoeringsbesluit parkeren Gouda voor de wijk Korte Akkeren is geen maatregel meer, het leidt tot grote schade. Het College en de verantwoordelijk wethouder is niet verrast en onvoldoende op de hoogte van de ernst van de gevolgen van dit beleid. De signalen, cijfers en verhalen liggen er en toch bleef bijsturing uit. Dan is het geen fout meer, dan is het een keuze. En die keuze laat Korte Akkeren betalen, in sport, zorg, veiligheid, ondernemerschap en leefbaarheid.

Korte Akkeren is geen proefterrein. Het is een woonwijk met ouderen, gezinnen, verenigingen en ondernemers die het dagelijks leven draaiend houden. Dit beleid maakt meedoen duurder, ingewikkelder en voor sommige mensen onmogelijk. Daarmee is betaald parkeren niet langer een mobiliteitsinstrument, maar een filter: wie geld en digitale handigheid heeft mag blijven, wie dat niet heeft valt buiten de boot. Dat is de harde werkelijkheid.

Met het uitbrengen van dit rapport wil het 'Collectief' duidelijk maken dat het gemeentebestuur verantwoordelijk is voor de gevolgen zoals genoemd in het rapport en verwacht van het gemeentebestuur op korte termijn ingrijpen om desastreuze gevolgen voor m.n. ondernemers, inwoners en verenigingen te voorkomen.

Gouda, 5 januari 2026