

Parkeerplan Gouda 2020

Slimmer omgaan met parkeren van auto's en fietsen



De raad van de gemeente Gouda;

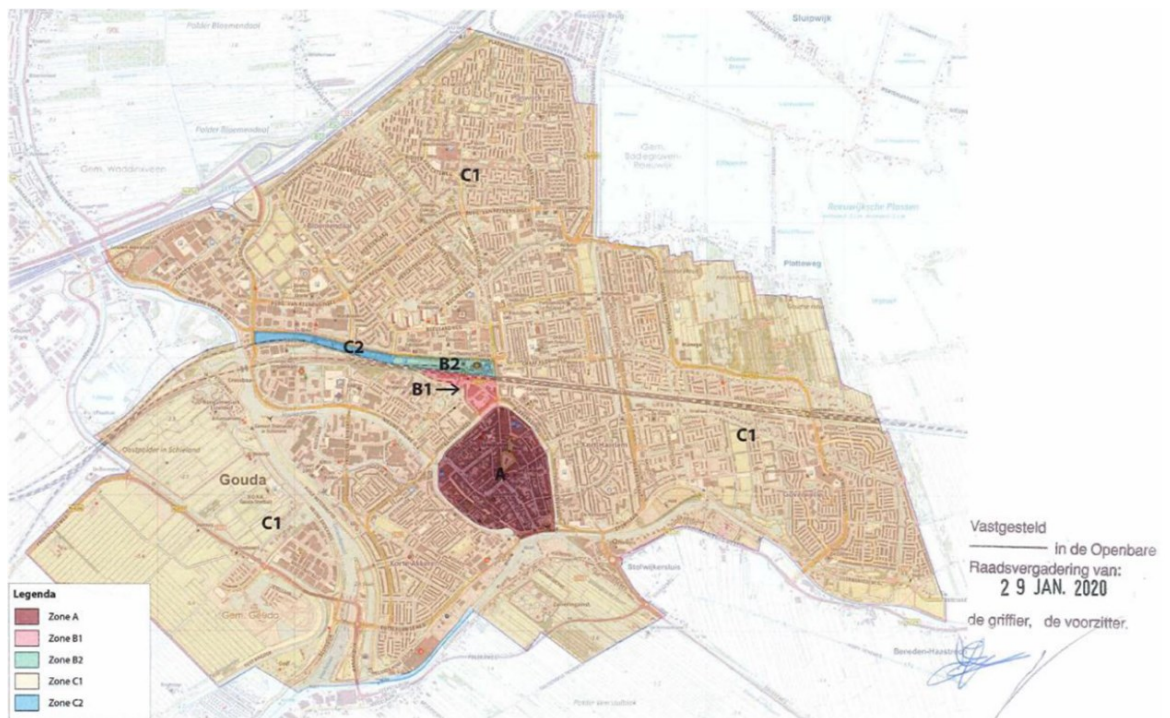
gelezen het voorstel van 1 oktober 2019,

besluit:

Het Parkeerplan Gouda 2020 vast te stellen voor wat betreft de :onderdelen

1. parkeren voor gehandicapten;
 - fietsparkeren;
 - parkeertarieven en

- uitbreiding gereguleerd gebied.
- 2. De voorgestelde verlaagde parkeernorm in het Parkeerplan Gouda 2020 uitsluitend vast te stellen voor de binnenstad en het deel van de spoorzone tussen het spoor en de Burgemeester Jamesingel, van spoortunnel tot aan het Hamstergat, conform bijgevoegde aangepaste kaart en tabel; en voor de rest van de stad vast te houden aan de huidige parkeernorm, inclusief de bestaande ontheffingsbevoegdheid van het college.
- 3. Het opnemen en openen van een investeringsbudget in het CIP ter hoogte van €100k en de financiële gevolgen hiervan te verwerken in de eerste begrotingswijziging 2020.
- 4. Het in gemeentelijk eigendom houden van de Stationsgarage.
- 5. Voegt aan hoofdstuk 8 het volgende uitgangspunt toe: Het college benoemt stapsgewijs een gebied waar onderzocht gaat worden of een manier van parkeerregulering de parkeeroverlast vermindert. Dit gebeurt met een gebiedsgericht aanpak, waarin alle vormen van regulering bespreekbaar zijn. Invoering van een vorm van regulering vindt alleen plaats bij voldoende draagvlak onder een representatieve vertegenwoordiging uit de betreffende wijk/ buurt.





Omschrijving	Zone A			Zone B1			Zone B2			Zone C1			Zone C2		
	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers
Wonen															
Woning groot >110m2	1,1 (+0,3)	1,2	0,2	1,1 (+0,3)	1,1	0,3	1,1 (+0,3)	1,0	0,2	1,7 (+0,3)	1,7	0,3	1,7 (+0,3)	1,4	0,25
Woning midden 85-110m2	1,0 (+0,3)	1,0	0,2	1,0 (+0,3)	1,0	0,3	1,0 (+0,3)	0,8	0,2	1,5 (+0,3)	1,5	0,3	1,5 (+0,3)	1,2	0,25
Woning klein 55-85m2	1,0 (+0,3)	1,0	0,2	1,0 (+0,3)	1,0	0,3	1,0 (+0,3)	0,8	0,2	1,3 (+0,3)	1,3	0,3	1,3 (+0,3)	1,0	0,25
Woning zeer klein <55m2	1,0 (+0,3)	0,8	0,2	1,0 (+0,3)	1,0	0,3	1,0 (+0,3)	0,6	0,2	1,3 (+0,3)	1,3	0,3	1,3 (+0,3)	0,8	0,25
afslag gereguleerd		0,4						0,4						0,4	
afslag sociaal		0,2						0,2						0,2	

Vastgesteld
in de Openbare
Raadsvergadering van:
29 JAN. 2020
de griffier, de voorzitter.

1. INLEIDING

Het parkeren van auto's en fietsen is een onderwerp waar vrijwel iedere Gouwenaar mee te maken heeft. Niet alleen voor het stallen van het eigen vervoermiddel maar ook waar het gaat om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de eigen woon- en leefomgeving. En ook de vele ondernemers en bezoekers hebben direct of indirect te maken met de beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen.

Naast het perspectief vanuit parkeerder is ook de wereld van mobiliteit en parkeren sterk in beweging. Veranderingen in de maatschappij maar ook technologische ontwikkelingen in voertuigsystemen en hulpmiddelen voor het bepalen van reismogelijkheden dragen daaraan bij. Ook in Gouda, goed bereikbaar en centraal gelegen in de Randstad, is de invloed hiervan merkbaar. Zo neemt het aanbod van alternatieve vervoersmogelijkheden toe maar ook blijven het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen en afgelegde kilometers toenemen. In een compacte en dichtbebouwde stad als Gouda vraagt dat om een goede afweging tussen vraag naar en het aanbod van vervoers- en parkeermogelijkheden. Hiertoe heeft het gemeentebestuur ambities en doelen gesteld in het Mobiliteitsplan 2017-2026. Het coalitieakkoord 2018-2022 almede opvolgende gemeentebegrotingen hebben nadere accenten gelegd waar het gaat om het verbeteren van de bereikbaarheid, het verhogen van de leefbaarheid, stimuleren van fietsgebruik en het slimmer regelen van parkeren.

Dit Parkeerplan richt zich op de stand van zaken rond het parkeren van auto's en fietsen. Het gaat in op huidige beleid en de uitwerking daarvan in de praktijk, welke vraagstukken er liggen en waar op korte termijn (vanaf 2020) verbetering en actualisatie mogelijk is.

2. SAMENVATTING

Dit Parkeerplan beschrijft zowel een actualisatie van het Goudse parkeerbeleid als de uitwerking ervan in concrete maatregelen. In afzonderlijke hoofdstukken wordt het huidige beleid tegen het licht gehouden en zijn voorstellen uitgewerkt die passen binnen de bestuurlijke kaders zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2017-2026.

Gelijktijdig met het opstellen van dit Parkeerplan is voor de middel- en lange termijn een verkeercirculatieplan (VCP) uitgewerkt. De in het VCP onderzochte varianten hebben -in verschillende mate- ook gevolgen voor parkeervraagstukken in de (binnen)stad. Dit betekent dat in het VCP ook maatregelen zijn opgenomen die aanvullend op de in dit Parkeerplan opgenomen voorstellen uitgewerkt kunnen worden om de beoogde doelstellingen te bereiken.

Parkeernormen auto's (hoofdstuk 4)

Bij initiatieven voor nieuwbouw of wijziging van gebruik is het voor de leefbaarheid van buurten van belang een parkeernorm te hanteren waarbij het bezit auto's in verhouding staat tot de beschikbare openbare ruimte. Omdat het autobezit wijzigt en steeds meer mogelijkheden voor alternatieve vervoersmiddelen beschikbaar komen, is het van belang deze normen periodiek tegen het licht te houden en waar nodig te actualiseren. Nieuwe mobiliteitsconcepten (zoals deelauto's, Mobility as a Service) en



de beschikbaarheid van hoogwaardig openbaar vervoer maken het mogelijk het autobezit en gebruik in de toekomst sterk te reduceren. Ook blijkt bij zeer kleine woonvormen het autobezit lager dan bij meer perifeer gelegen woningbouw in het hoogste segment.

Deze ontwikkelingen zijn verwerkt in geactualiseerde normen en regels ten behoeve van de vaststelling van de parkeereis bij nieuwbouwwontwikkelingen of functiewijzigingen.

Parkeertarieven en tijden (hoofdstuk 5)

Door het vaststellen van parkeertarieven en de tijden waar deze op welke momenten van toepassing zijn, kan de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen zo goed mogelijk in balans worden gebracht. Nieuwe parkeervoorzieningen en verschuivingen in de behoefte aan parkeerplaatsen vragen om een actualisatie van de tariefstelling en betaaltijden. De belangrijkste wijzigingen betreffen:

- het uitbreiden van de gereguleerde tijd in sector 2 van 18 naar 21 uur;
- het verhogen van alle uurtarieven binnenstad naar €4 per uur;
- het verlagen van de dagtarieven op de terreinen naar €5;

het introduceren van een bezoekersregeling voor binnenstadbewoners;
een nieuwe abonnementsvorm buiten kantoor tijden voor de Stationsgarage.

Parkeren voor gehandicapten (hoofdstuk 6)

Het aantal mensen met een handicap dat zelf of als bijrijder de stad bezoekt neemt de afgelopen jaren toe. Op sommige momenten betekent dit een tekort van het aantal beschikbare en geschikte plaatsen. Omdat het bezoek voornamelijk overdag plaatsvindt, is gezocht naar oplossingen om een aantal gehandicaptenparkeerplaatsen in de avond en nacht beschikbaar te stellen voor binnenstadbewoners en overdag het aantal gratis parkeerplaatsen voor gehandicapten uit te breiden. Om het aanbod aan parkeerplaatsen voor gehandicapten te verruimen wordt de 'Gehandicapten Parkeerapp' geïntroduceerd waarbij gehandicapten de mogelijkheid hebben overal gratis de auto te parkeren.

Fietsparkeren (hoofdstuk 7)

Het aantal fietsers in de binnenstad, en daarmee de behoefte aan stallingsplaatsen neemt toe. Op piekmomenten zijn er in de binnenstad onvoldoende fietsenrekken beschikbaar op de plekken waar de meeste bezoekers hun bestemming hebben. Binnen de beschikbare ruimte is gezocht naar oplossingen om te voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen, zowel in de binnenstad als bij nieuwbouwwontwikkelingen. Op basis van een uitgebreide inventarisatie wordt een pilot fietsparkeren voorgesteld waarbij het beter faciliteren van stallingsplaatsen voor fietsen voorop staat. Ook zullen weesfietsen en wrakken worden verwijderd.

Naast de reeds verplichte toepassing van fietsparkeernormen bij woningen worden aanvullende kencijfers voorgesteld die als richtlijn gehanteerd dienen te worden gestapelde woningbouw en bij niet-woonfuncties. Hiermee worden toekomstbestendige parkeervoorzieningen gerealiseerd die het fietsgebruik stimuleren.

Uitbreiding gereguleerd gebied (hoofdstuk 8)

In de randen van de betaald parkeergebieden is sprake van overlast door geparkeerde auto's van niet-bewoners. Het huidige beleid voor uitbreiden van gereguleerd gebied is het 'straat-voor-straat' uitbreiden bij voldoende draagvlak onder bewoners. In de praktijk blijkt dit telkens tot overlast te leiden in de eerstvolgende straat waar sprake is van vrij parkeren. Voorgesteld wordt voortaan een gebiedsgerichte aanpak te hanteren op basis van brede participatie.

3. MOBILITEITSPLAN 2017-2026

Parkeren is vooral een vraagstuk van verdeling, financiering en ruimtegebruik. Dit betekent dat de rol van de gemeente vooral ligt op het bieden van mogelijkheden om de parkeerruimte optimaal te benutten en te verdelen en toe te delen aan de groep gebruikers waaraan prioriteit wordt gegeven. Zoals in het Mobiliteitsplan 2017-2026 is aangegeven, is het streven zo optimaal mogelijk gebruik te maken van de beschikbare parkeerruimte.

Waar dienen welke doelgroepen te parkeren en op welk moment? Parkeerbeleid is een afgeleide van het gemeentelijk beleid met doelen en ambities op bijvoorbeeld thema's als economie, duurzaamheid en leefbaarheid. Bij parkeerbeleid gaat het vooral om benutten, beprijzen en bouwen. Eerst zal de gemeente de bestaande capaciteit zo goed mogelijk trachten te benutten (in plaats en tijd). Indien dit niet afdoende werkt, gaat de gemeente beprijzen (reguleren) en als dat ook niet afdoende is, kan de gemeente extra parkeercapaciteit realiseren.

Het Mobiliteitsplan gaat voor het zoeken naar oplossingen voor parkeervraagstukken uit van de volgende principes:

- eerst benutten (onder andere private parkeerplaatsen, meer deelauto's), verdelen (parkeerregulering) en beprijzen (differentiëren en betalen naar gebruik);



- daarna pas bouwen (als dat past binnen een structureel sluitende parkeerexploitatie en meerwaarde biedt voor de kwaliteit van de openbare ruimte);
- zorgen voor een (door de jaren heen) structureel sluitende gemeentelijke parkeerexploitatie;
- zorgen voor nieuwe parkeervoorzieningen die moeten bijdragen aan het verbeteren van de woonomgeving (minder overlast maar ook meer ruimte voor andere functies) en aan het versterken van het historische stadsbeeld in de binnenstad.

Waar in dit Parkeerplan een aantal maatregelen zijn benoemd om de komende jaren in uitvoering te brengen, zijn de afgelopen jaren -in lijn met het Mobiliteitsplan- de volgende resultaten bereikt:

De ANWB-bebording is door de gehele stad van een parkeerverwijssysteem voorzien.

De slagbomen zijn van de parkeerterreinen Klein Amerika, Schouwburgplein en Vossenburchkade verwijderd. Dit heeft een verbeterde toegankelijkheid, verkeersafwikkeling en verruiming van betaalmogelijkheden (via betaalapp) met zich meegebracht.

Bewoners uit een deel van de binnenstad (sector 1b) is de mogelijkheid geboden om ook op de parkeerterreinen in de schil aan de rand van de binnenstad te parkeren.

Er is een locatieplan laadpalen opgesteld waardoor elke Gouwenaar met een elektrische auto binnen een vastgestelde maximale loopafstand van de woning een openbaar laadpunt kan aanvragen.

De gemeente heeft samen met leverancier Engie de afgelopen jaren tientallen laadpunten aangelegd, zowel op verzoek van bewoners als op strategische locaties zoals op parkeerterreinen en in de parkeergarage.

De gemeente is -gezamenlijk met 14 andere gemeenten- aangesloten bij coöperatie ParkeerService waardoor een betere dienstverlening kan plaatsvinden voor verschillende parkeerproducten en diensten.

Alle algemene gehandicaptenplaatsen binnen gereguleerd (betaald) parkeergebied zijn omgezet van betaalde naar gratis parkeerplaatsen.

Invoering van mobiel parkeren, parkeerders kunnen via alle mogelijke aanbieders via de mobiele telefoon parkeergeld voldoen en achteraf per minuut betalen.

Jaarlijks worden betalingsbereidheid en parkeerdrukmetingen uitgevoerd waarop de wijze en intensiteit van handhaving op wordt afgestemd.

Het aanvragen en verlengen van een vergunning/bezoekersregeling is gedigitaliseerd waardoor bewoners/ondernemers op elk moment wijzigingen kunnen doorvoeren.

In alle parkeersectoren is 'mixed parkeren' ingevoerd wat betekent dat zowel het vergunninghouders als kortparkeerders is toegestaan om overal te parkeren.

Het gereguleerd gebied is op verzoek van bewoners op enkele plaatsen (Willem de Zwijgersingel, Bleulandweg) verder uitgebreid.

Alle (ruim 70) parkeerautomaten zijn omgebouwd voor kentekenparkeren en contactloos betalen.

Toezichthouders kunnen handhaven door middel van kentekenparkeren en zijn toegerust met hiertoe geschikte apparatuur/software (bulkscan).

Er vindt maatwerk plaats door middel van alternatieve parkeeroplossingen bij bouwinitiatieven waarbij minder of geen parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.

Er is 1 centrale meldkamer ingericht voor 24/7 bereikbaarheid voor problemen bij parkeerautomaten of in de parkeergarage.

Er is een website gelanceerd waarop men voor alle mogelijk parkeerproducten en informatie terecht kan (gouda.parkeerservice.nl).



Het dagelijks beheer en onderhoud van de parkeerautomaten en de parkeergarage (i.s.m. Promen) is overgedragen aan ParkeerService.

Er vindt (in samenwerking met Promen) handhaving plaats op verkeerd en te lang gestald fietsen in de stationsomgeving. Daartoe is een organisatiemodel en een fietsdepot ingericht waar eigenaren de fiets kunnen ophalen. Naast een opgeruimde stationsomgeving heeft dit tot veel vrijgekomen stallingsplaatsen geleid.

Aan de centrumzijde van het station is (i.s.m. NS) een gratis (24 uur) bewaakte fietsenstalling gerealiseerd.

Om de overlast als gevolg van de zeer forse toename van (overnachtende) campers zijn op Klein Amerika maatregelen getroffen en is de informatievoorziening verbeterd, onder andere door de inzet van medewerkers die op piekmomenten de bezoekers met een camper welkom heten en op de regels wijzen.

4. PARKEERNORMEN AUTO'S

Bij elke bouwaanvraag of wanneer een initiatief strijdig is met het bestemmingsplan, zoals bij functie- of gebruikswijzigingen, wordt de vereiste parkeerbehoefte getoetst aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Dit wordt ook wel de parkeertoets genoemd. De beleidsuitgangspunten daartoe worden door de gemeenteraad bepaald, het college vertaalt deze uitgangspunten in parkeernormen en eventuele onthefingsmogelijkheden.

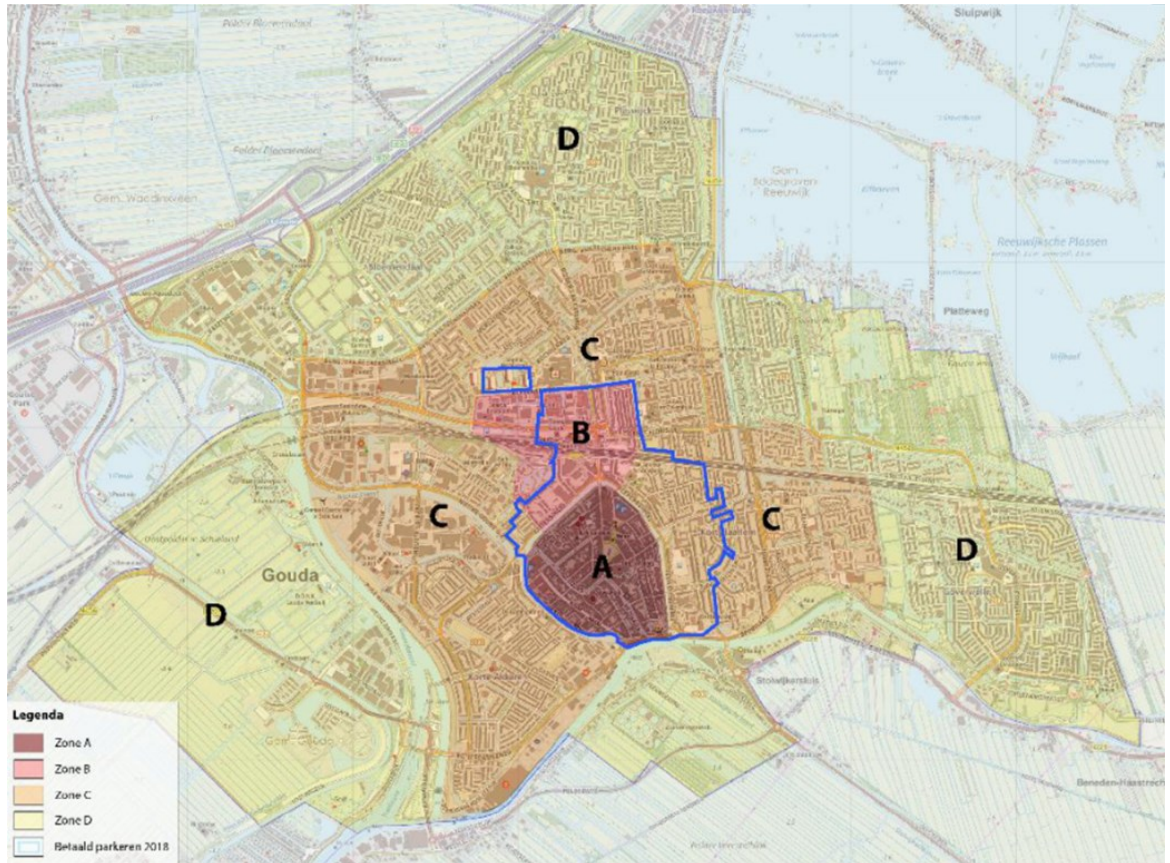
In november 2018 heeft de gemeenteraad van Gouda het bestemmingsplan 'Parapluserziening Parkeren Gouda' vastgesteld. Deze vaststelling was nodig vanwege het hiaat dat was ontstaan omdat vanaf 1 juli 2018 niet meer aan de gemeentelijk parkeernormbepalingen in de Bouwverordening mag worden getoetst. De normering zelf is op dat moment niet gewijzigd maar er is voldoende aanleiding deze te actualiseren.

Er bestaat geen landelijke, wettelijk voorgeschreven normering voor autoparkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeerkencijfers die zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW). Deze cijfers, welke zeer recent zijn geactualiseerd, worden landelijk beschouwd als de standaard en de meeste Nederlandse gemeenten gebruiken ze als basis voor de parkeernormering. Ook Gouda baseert zich voor de parkeerkencijfers grotendeels op het CROW. Het CROW hanteert een bandbreedte waarbinnen, afhankelijk van de lokale situatie, een passende norm bepaald kan worden.

4.1 Zone-indeling parkeernormen

Om passende normen voor de Goudse situatie te bepalen is de stad verdeeld in een viertal deelgebieden (zones). De basis voor deze indeling wordt gevormd door de druk op de openbare ruimte get op de mate van stedelijkheid van gebieden (de zogenaamde omgevingsadressendichtheid volgens het CBS) en het gemiddelde autobezit. De categorieën waarbinnen de Goudse wijken vallen liggen tussen sterk en zeer sterk stedelijk. Hoe hoger de verstedelijkingsgraad, hoe lager het autogebruik. Het autobezit blijkt -vanwege de ruimer opgezette wijken, betere bereikbaarheid en parkeermogelijkheden- in de schil van het centrum en aan de randen van de het centrum stad hoger dan in de oude binnenstad en in de directe nabijheid van het station. Ook is de autoafhankelijk lager indien men over alternatieve vervoermiddelen kan beschikken (fiets, openbaar vervoer), er sprake is van goede langzaam verkeerverbindingen en er een ruim aanbod van voorzieningen in de nabijheid van de woning aanwezig is.

Zone-indeling parkeernormen



Door gebruik te maken van de parkeernormen, zoals opgenomen in bijlage 1 van dit Parkeerplan, wordt berekend hoeveel autoparkeerplaatsen benodigd zijn voor een bepaalde ontwikkeling: de parkeereis. Deze parkeereis wordt berekend door de omvang van de functie(s) in het betreffende zone (A, B, C of D) te vermenigvuldigen met de parkeernormen en maakt onderdeel uit van het toetsingskader bij de beoordeling van een aanvraag omgevingsvergunning.

De onderscheiden zones kennen de volgende karakteristieken:

Zone A: binnenstad (binnen de singels), relatief lage autoafhankelijkheid gekenmerkt door:

- een treinstation (HOV) in de nabijheid
- een goede aansluiting op het stadsbusstelsel
- lager autobezit
- goede fietsinfrastructuur
- een goed aanbod aan voorzieningen

Zone B: stationsomgeving met een zeer lage autoafhankelijkheid gekenmerkt door:

- maximaal 5 minuten fietsafstand, 10 minuten loopafstand tot HOV-knoop
- aansluiting op het stads- en regio-bussysteem
- zeer laag autobezit
- goede fietsinfrastructuur en stallingsruimte
- voldoende aanbod aan dagelijkse voorzieningen

Zone C: gebieden met een redelijk hoge autoafhankelijkheid gekenmerkt door:

- gemiddeld hoger autobezit
- gering aanbod openbaar vervoer in de directe nabijheid
- goede fietsinfrastructuur, maximaal 10 minuten tot HOV-knoop

Zone D: gebieden met een hoge autoafhankelijkheid die zich kenmerkt door:

- gemiddeld hoogste autobezit
- nauwelijks aanbod van openbaar vervoer in de directe nabijheid
- grotere (fiets)afstand ten opzichte van centrum en station
- goede ontsluiting autoverkeer op regionaal wegennet

4.2 Normgetallen voor wonen

Voor woningen wordt een categorie/indeling naar woninggrootte (gebruiksoppervlakte) gehanteerd daar waar het CROW in haar parkeercijfers onderscheid maakt naar de prijsklasse van de woningen, eigendomspositie en de verschijningsvorm. Prijsklassen kunnen echter sterk variëren en discussie opleveren waar het gaat om regionale of lokale verschillen bij eenzelfde type/grootte woningen. Daarom wordt in Gouda, net als in veel gemeenten, uitgegaan van een indeling naar gebruiksoppervlakte van de woning waaraan vervolgens een parkeernorm wordt toegekend.

Tabel Parkeernormen wonen

		Zo- ne A			Zo- ne B			Zo- ne C			Zo- ne D	
Omschrijving	norm 2010			norm 2010			norm 2010			norm 2010		
	(+ be- zoek- kers)	norm 2020	bezoek- kers	(+ be- zoek- kers)	norm 2020	bezoek- kers	(+ be- zoek- kers)	norm 2020	bezoek- kers	(+ be- zoek- kers)	norm 2020	bezoek- kers
Wonen												
Woning groot >110m ²	1,1 (+0,3)	1,2	0,2	1,1 (+0,3)	1,0	0,2	1,7 (+0,3)	1,4	0,25	1,7 (+0,3)	1,6	0,3
Woning mid- den 85-110m ²	1,0 (+0,3)	1,0	0,2	1,0 (+0,3)	0,8	0,2	1,5 (+0,3)	1,2	0,25	1,5 (+0,3)	1,4	0,3
Woning klein 55-85m ²	1,0 (+0,3)	1,0	0,2	1,0 (+0,3)	0,8	0,2	1,3 (+0,3)	1,0	0,25	1,3 (+0,3)	1,2	0,3
Woning zeer klein <55m ²	1,0 (+0,3)	0,8	0,2	1,0 (+0,3)	0,6	0,2	1,3 (+0,3)	0,8	0,25	1,3 (+0,3)	1,0	0,3
afslag gere- guleerd		0,4			0,4			0,4			0,4	
afslag soci- aal		0,2			0,2			0,2			0,2	

Als basis voor de te hanteren parkeernormen geldt als uitgangspunt de normering voor sterk stedelijke gebieden van het CROW. Naast deze algemene normering kunnen lokale factoren van invloed zijn. Naast ontheffingsmogelijkheden hanteert Gouda meerdere criteria die, afhankelijk van de woningomvang, van invloed zijn op de berekening van de parkeerbehoefte per woning.

1. Nabijheid hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Gouda kent goede OV-verbindingen via het spoor. Bewoners van woningen in de directe nabijheid van het centraal station wonen (gebied B) zullen daar gemakkelijk gebruik van kunnen maken. Voor deze woningen is voor het bewonersdeel een extra afslag van de parkeernorm mogelijk van 0,2 ten opzichte van zone A (binnenstad).

2. Gereguleerd parkeren

In gebieden waar sprake is van gereguleerd parkeren ligt het gemiddelde autobezit per huishouden lager dan in gebieden met gratis parkeren. In de gebieden waar sprake is van gereguleerd parkeren geldt een afslag van 0,4 op het bewonersdeel van de parkeernorm. De vereiste parkeerplaatsen dienen in eerste instantie op eigen terrein te worden gerealiseerd. Wanneer parkeerplaatsen in gereguleerd openbaar gebied worden gerealiseerd, zullen er (na saldering) niet meer vergunningen worden verstrekt dan de aan het openbaar gebied toegerekende bewonersplaatsen (dus exclusief het bezoekersdeel).

3. Sociale (huur)woningen

Uit onderzoek blijkt dat het autobezit onder bewoners van sociale huurwoningen gemiddeld 0,2 lager is dan bij huishoudens in een woning boven de sociale (huur)grens. Voor woningen onder deze grens is voor het bewonersdeel een extra afslag van de parkeernorm mogelijk van 0,2.

4. Bezoekersdeel

Het bezoekersdeel van de parkeernorm is neerwaarts licht bijgesteld. Voor de afzonderlijke parkeerzones varieert de norm voor het bezoekersdeel van 0,2 tot 0,3.

Het college kan ontheffing verlenen van de parkeereis voor het bezoekersdeel in de binnenstad (zone A) vanwege de nabijheid van centrale parkeervoorzieningen. Voorgesteld wordt dit ook voor zone B van toepassing te verklaren.

5. Ontheffingsmogelijkheden

Naast de in de tabel opgenomen normeringen per categorie van de woningomvang, gebied en mogelijke afslagen, wordt het college de mogelijkheid geboden om af te wijken en ontheffing te verlenen van de parkeereis. Deze ontheffing kan voor zowel voor het bewoners- als bezoekersdeel van toepassing zijn alsook voor niet-woonfuncties. Als grondslag voor de ontheffing is een onderbouwing nodig, bijvoorbeeld door het aantonen van een overschot aan parkeerplaatsen. Deze onderbouwing dient door aanvrager te worden uitgevoerd of door de gemeente (voor rekening aanvrager). Aan het verlenen van ontheffingen binnen gereguleerd gebied wordt veelal de voorwaarde verbonden dat er voor het negatieve parkeersaldo geen recht op een parkeervergunning verkregen kan worden.

De huidige ontheffingsmogelijkheden zijn als volgt in de Parapluperziening Parkeren Gouda 2018 opgenomen:

- 3.1 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen**
- a. *Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.*
 - e. *Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in 3.1 sub a:*
 - 1. *voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien. In het geval in het openbaar gebied wordt voorzien in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte is het uitsluitend toegestaan op grond van dit onderdeel ontheffing te verlenen indien het naar het oordeel van burgemeester en wethouders redelijkerwijs fysiek onmogelijk of uit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst is op eigen terrein in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte te voorzien, of*
 - 2. *voor zover het gaat om het bezoekersdeel in de parkeernorm voor de binnenstad (zone A), of*
 - 3. *in situaties waar het algemeen belang is gediend kan van de parkeernorm worden afgeweken. De gemeente kan in voorkomende gevallen maatwerk bieden.*
 - f. *In het geval ontheffing wordt verleend ingevolge het bepaalde in 3.1 sub e, op grond van het feit dat in het openbaar gebied wordt voorzien in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte zijn burgemeester en wethouders bevoegd aan de ontheffing de verplichting tot betaling van een compensatiebedrag te verbinden, waarbij een bedrag van € 5.000,- per parkeerplaats dan wel laad- of losplaats wordt gehanteerd. Voor genoemde bedragen wordt het prijspeil 2010 gehanteerd en worden jaarlijks geïndexeerd op basis van het jaarlijkse prijsindexcijfer van de gezinsconsumptie.*

In bijlage 1 zijn de geactualiseerde parkeernormen voor de meest voorkomende functies weergegeven. Voor de functies anders dan woningen zijn de gebieden C en D gecombineerd. Voor parkeernormen voor functies en categorieën die niet in de bijlage zijn opgenomen, wordt verwezen naar de parkeercijfers in de meest recente CROW-publicatie waarbij kan worden uitgegaan van sterk stedelijk gebied en het onderscheid tussen centrum en overige bebouwde kom.

De praktijk leert dat er in mobiliteitsmanagement vele situaties zijn die om maatwerk vragen en het college past dit ook geregeld toe. Zo wordt in alle gevallen bij de parkeertoets de parkeerbehoefte voor de nieuwe functies gesaldeerd met de reeds aanwezige functies.

Wel is aanscherping van de ontheffingsmogelijkheden wenselijk zodat initiatiefnemers en plantoetsers richting kunnen geven aan de mogelijkheden voor maatwerk. Dit geldt in het bijzonder bij toepassing van deelauto's en MaaS (Mobility as a Service) en de compensatieregeling.

4.3 Deelauto

Gelet op de weinig beschikbare ruimte en het streven naar een meer autoluwe (binnen)stad wil Gouda deelautogebruik stimuleren. Gelet op praktijkervaringen is een goede inschatting te maken van de mate van gebruik en het effect op de leefomgeving en openbare ruimte. Gemiddeld zorgt een deelauto voor 5 auto's minder autobezit. Daarom geldt voor het bewonersdeel van de parkeernorm dat er per deelauto 5 parkeerplaatsen minder kunnen worden gerealiseerd. Bij de noodzakelijk te realiseren parkeerplaats voor de deelauto betekent dit netto 4 parkeerplaatsen minder per deelauto. Hiermee is

sprake van een 0,2 parkeerplaats per 5 woningen waaraan een minimaal 5-jarig contract ten grondslag dient te liggen.

Aangezien bij toepassing van deelauto's het aantal algemeen beschikbare parkeerplaatsen sterk wordt verlaagd bestaat het risico dat parkeerders naar de directe omgeving van een plangebied gaan uitwijken. Daarom geldt voor niet gereguleerde gebieden de voorwaarde voor ontheffing -ten behoeve van deelauto's- dat het om maximaal 20% van de parkeereis van het te realiseren bewonersdeel gaat. De mogelijkheid tot ontheffing bij gebruik van deelauto's zal door de gemeente beoordeeld worden op grond van het door ontwikkelaar/initiatiefnemer in te dienen overeenkomst of contract.

4.4 MaaS (Mobility as a Service)

Het mobiliteitsconcept MaaS is steeds meer in opkomst bij (nieuw)bouwontwikkelingen. Het staat voor het (volledig) centraal stellen van de reiziger door het digitaal beschikbaar stellen van mobiliteitsadviezen en keuzemogelijkheden uit alle beschikbare vormen van mobiliteit. Vooral in stedelijk gebied waar bij bouwinitiatieven een oplossing nodig is bij een parkeerprobleem, en waar genoeg alternatieven voor de auto worden geboden voor de reis -inclusief de 'last mile'-, is MaaS steeds meer in ontwikkeling.

Wanneer bij een initiatief maatregelen in het kader van MaaS worden getroffen voor een minimale periode van 10 jaar, is een afname van maximaal 20% van de parkeereis van het bewonersdeel mogelijk. Deze normcorrectie kan slechts van toepassing worden verklaard, als een onderbouwd plan de beoogde oplossing aantoont en de mogelijke risico's van de daartoe gedane aannames & ambities beheersbaar kunnen worden gemaakt. Een dergelijk plan bestaat uit:

- Een beschrijving van het beoogde woon- of mobiliteitsconcept c.q. de beoogde doelgroepen en de wijze waarop aan hun mobiliteitsbehoefte invulling wordt gegeven.
- Een referentie van een ander bouwproject en de daarbij behaalde resultaten met vergelijkbare oplossingen. Een risicoanalyse en bijbehorende risico-beheersmaatregelen (incl. definitie van restrisico's en wie daarvan de eigenaar is) waarmee wordt aangetoond welke inspanning de initiatiefnemer doet om het risico, wanneer de mobiliteitsdienst of doelgroep niet functioneert zoals verwacht en er een tekort aan parkeerplaatsen dreigt, beheersbaar te maken.
- Een beschrijving hoe de risico's contractueel/juridisch worden geborgd zodanig dat de gemeente voor een termijn van ten minste 10 jaar een verantwoordelijk rechtspersoon kan aanspreken op de effectivering van de benoemde risicobeheersmaatregel.

4.5 Compensatieregeling

Wanneer niet wordt voldaan aan de parkeereis, bijvoorbeeld omdat parkeren om eigen terrein niet mogelijk of wenselijk is, bestaat er voor de gemeente de mogelijkheid om ontheffing te verlenen van de parkeereis en daar een compensatiebedrag aan te verbinden. Met dit compensatiebedrag kan de gemeente in de openbare ruimte de aanleg van parkeerplaatsen mogelijk maken. Het compensatiebedrag staat al vele jaren op €5.000 en is nooit geïndexeerd. Inflatie en sterk gestegen kosten voor aanleg en onderhoud vereist een bijstelling van dit bedrag naar op €7.500 per parkeerplaats. Blijkt uit de parkeertoets een negatief saldo van minder dan 3 parkeerplaatsen, dan is geen compensatiebedrag verschuldigd.

4.6 GROF-lijst

Bij het verlenen van ontheffing is bij elk initiatief sprake van maatwerk wat meestal inhoudt dat binnen gereguleerd gebied de adressen waarvoor geen parkeergelegenheid wordt gecreëerd, op de zogenaamde GROF (Geen Recht op Parkeervergunning)-lijst worden geplaatst. Dit kan alleen voor het bewonersdeel van de parkeereis, voor het bezoekersdeel wordt per situatie bezien in hoeverre er sprake is van beschikbare parkeercapaciteit in de directe omgeving. Het voordeel van deze benadering is dat complexe bouwinitiatieven in een gebied met schaarse ruimte doorgang kunnen vinden en het bijdraagt aan meer autoluwe (woon)gebieden.

4.7 Autovrij bouwen

Bij toepassing van de nieuw voorgestelde parkeernormen is in een aantal zones (A en B) voor bepaalde type woningen een zeer lage parkeereis (tot 0) mogelijk voor wat betreft het bewonersdeel. Daarnaast kan het college overall maatwerk toepassen en onder voorwaarden ontheffing verlenen van de parkeereis. Dit betekent dat bouwinitiatieven of functiewijzigingen doorgang kunnen vinden en niet per definitie worden belemmerd door een parkeereis waaraan niet (helemaal) kan worden voldaan. Een voorbeeld hiervan betreft het stimuleren van wonen boven winkels waarbij aan de nieuwe adressen geen recht op parkeervergunning wordt toegekend en men wel een abonnement voor een parkeergarage of -terrein kan afnemen. Om een sterk verhoogde parkeerdruk te voorkomen moet veelal wel sprake zijn van gereguleerd gebied.



4.8 Laadpalen

Het aantal elektrische voertuigen neemt de afgelopen jaren sterk toe en deze groei zet zich naar verwachting voort. Dit geldt ook voor het aantal aanvragen bij de gemeente om een laadpaal in de openbare ruimte te plaatsen. Deze trend rechtvaardigt de vereiste om bij nieuwbouwwontwikkelingen laadpalen te realiseren dan wel voor te bereiden. Als richtlijn wordt daartoe een aandeel van 10% aangehouden bij bouwinitiatieven die een parkeereis van meer dan 10 bewonersparkeerplaatsen kennen. Bij bouwinitiatieven kleiner dan 10 parkeerplaatsen, staat het de initiatiefnemers vrij om laadpunten aan te leggen of kunnen bewoners bij de gemeente een verzoek indienen voor het plaatsen van een laadpunt in de openbare ruimte.

5. PARKEERTARIEVEN EN TIJDEN

Om het parkeerbeleid uit te voeren, parkeerfaciliteiten te realiseren en de regels te handhaven, is er veel inzet nodig van mensen en middelen. Om voldoende dekking voor deze kosten te verkrijgen hanteert de gemeente voor de diverse parkeerproducten een tarief met als uitgangspunt dat alle parkeerproducten en diensten bij elkaar in principe minimaal kostendekkend moeten zijn. Tarieven en tijden zijn -als onderdeel van regulering- dus een sturingsinstrument waarmee de gemeente parkeerders kan stimuleren of ontmoedigen om op een locatie juist wel of niet te gaan parkeren.

Met als uitgangspunt dat de opbrengsten van alle parkeerproducten minimaal kostendekkend moeten zijn, kunnen zich de volgende situaties met te nemen vervolgstappen voordoen:

1. Indien de opbrengsten de kosten niet dekken zullen de opbrengsten omhoog moeten en/of de kosten dalen.
2. Indien de opbrengsten hoger zijn dan de kosten kan het overschot naar de algemene middelen en/of kan er extra budget beschikbaar komen om het parkeerbeleid uit te voeren en/of kunnen de tarieven van één of meerdere producten omlaag.
3. Bij een nagenoeg kostendekkend saldo zijn er geen ingrepen nodig tenzij de gemeente maatregelen wil nemen die van invloed zijn op de hoogte van de opbrengsten en/of kosten.

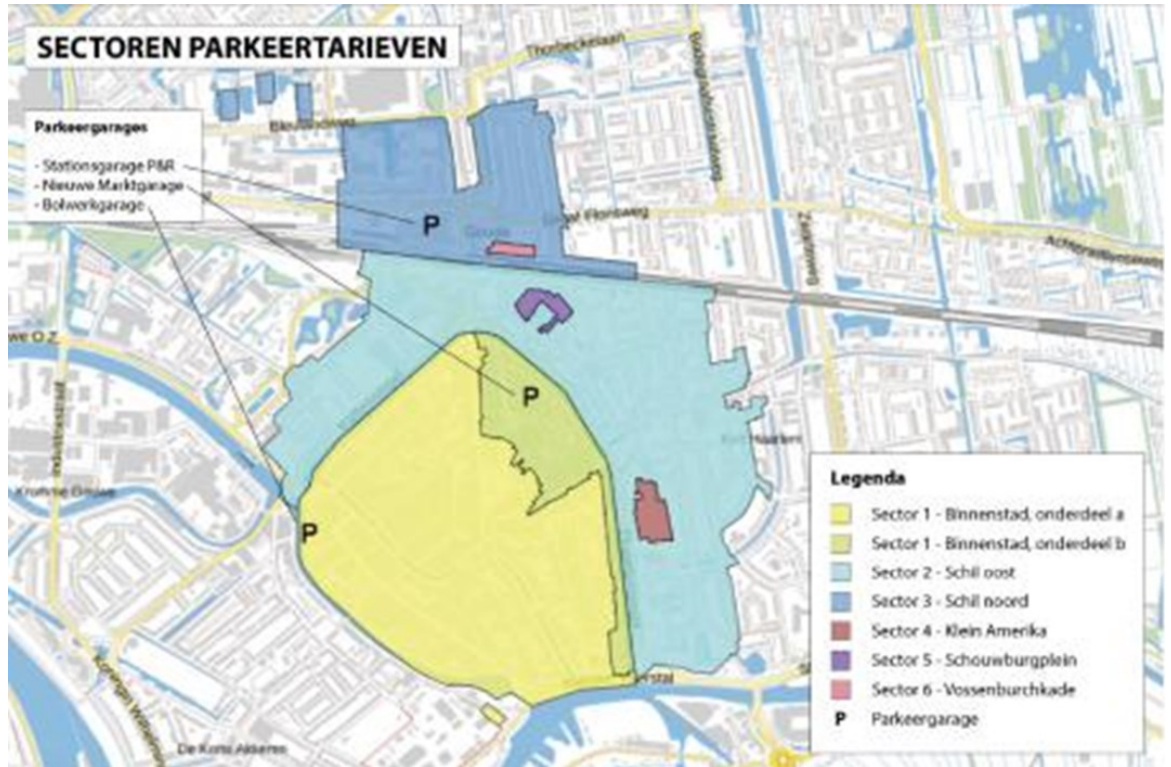
Diverse omgevingsfactoren zijn op micro- en macroniveau van invloed op economische, demografische en technologische ontwikkelingen en daarmee op het gedrag van mensen. Een groeiende of dalende economie heeft invloed op het bestedingsgedrag van mensen, maar ook meer aanbod van gewenste winkels kan van invloed zijn op het parkeergedrag bewoners en bezoekers. Toenemende vergrijzing, landelijk en lokaal, heeft ook gevolgen voor de mobiliteit en het parkeren. De technologische ontwikkelingen -zoals digitalisering van parkeren of de zelfrijdende auto- kunnen zorgen voor meer of minder parkeerders.

Parkeren kan ook een rol spelen bij het streven naar meer duurzame mobiliteit. Zo kunnen autorijders gestimuleerd worden op andere vervoersvormen over te stappen (gedragsgericht) maar er zijn ook mogelijkheden om het autogebruik zelf te verduurzamen. Gouda stimuleert het gebruik van elektrische voertuigen door een laadpaal aan te leggen voor elke inwoner die daartoe een verzoek indient. Ook worden er op strategische plaatsen extra laadpalen aangelegd evenals twee laadpleinen op de parkeerterreinen Klein Amerika en Groenheuvel. Aanvullend worden mogelijkheden voor fiscale vergroening verkend, zoals verlaagde tarieven voor elektrische voertuigen. Daarbij moet wel rekening gehouden worden met andere beleidsdoelen zoals het streven naar een meer autoluwe binnenstad. De raadwerkgroep energietransitie zal betrokken worden bij initiatieven voor het verder verduurzamen van vervoer, zoals bijvoorbeeld de nieuwe concessie voor oplaadpalen vanaf 2020.

Inspelend op deze ontwikkelingen kan de gemeente maatregelen nemen om het parkeerbeleid uit te voeren en te zorgen voor voldoende dekking van de te maken kosten. Indien er geen veranderingen nodig zijn en de opbrengsten voldoende zijn om de kosten te dekken, zijn er ook geen tariefswijzigingen nodig. Als blijkt dat de opbrengsten en kosten niet in overeenstemming zijn, kunnen tariefswijzigingen worden overwogen. Indien de gemeente wijzigingen in het parkeerbeleid wil doorvoeren en daartoe gerichte maatregelen wil nemen in de tariefstructuur moet rekening gehouden worden met in ieder geval een kostendekkend resultaat van de parkeerexploitatie.

5.1 Sectoren

Onderstaande kaart toont het huidige (2019) gereguleerde gebied met een onderverdeling in verschillende sectoren. Per sector kan de gemeente specifieke tijden bepalen, parkeerrechten verstrekken en tarieven instellen om het gewenste effect te bereiken.



Gouda kent een grote diversiteit aan tarieven en tijden binnen de gereguleerde parkeergebieden waarmee zoveel mogelijk wordt gestuurd op de locaties waar het wenselijk is dat auto's parkeren. Met als uitgangspunt een autoluwe binnenstad is het streven auto's, vooral van niet-bewoners, zoveel mogelijk in de parkeergarages en op de parkeerterreinen in de schil van de binnenstad te laten parkeren. Deze locaties kennen ook een overcapaciteit.

In *sector 1* (binnenstad binnen de singels) wil de gemeente vooral de bewoners met de eerste auto faciliteren en zij hebben daarom, als men voldoet aan de voorwaarden, recht op een 1^o parkeervergunning voor op straat. Alle overige parkeerders wil de gemeente zoveel mogelijk stimuleren om op de parkeerterreinen en in de garages te gaan staan.

Sectoren 2 en 3 vormen de schil rondom de binnenstad, hier kunnen bewoners een 1^o (en 2^o) parkeervergunning aanvragen. Bezoekers betalen er een uur- en dagtarief dat (veel) hoger ligt vergeleken met de parkeerterreinen en parkeergarages. Inwoners kunnen bezoekers voor een lager tarief in de straat laten parkeren.

De *sectoren 4, 5 en 6* zijn de gemeentelijke parkeerterreinen waarvoor op dit moment lagere uur- en dagtarieven gelden dan in de andere sectoren.

Er zijn een drietal parkeergarages waarvan Nieuwe markt en Bolwerk in eigendom zijn van Q-Park en de Stationsgarage P&R de gemeente eigenaar en exploitant is. In de Stationsgarage wordt vooral geparkeerd door treinreizigers en bezoekers aan de binnenstad en functies in de Spoorzone (Huis van de Stad, bioscoop, Technolution en het te realiseren hotel en appartementen).

5.2 Aanpassing tarieven

In navolgende tabel zijn de bestaande en nieuwe tarieven opgenomen. Wanneer er sprake is van een wijziging is deze in groen (lager tarief) of rood (hoger tarief) weergegeven.

Tabel aanpassing tarieven



		2019	NIEUW
Sector 1 (Centrum)			
1	uurtarief 9-18 uur	€2,90	€4,00
2	uurtarief 18-21 uur	€3,90	€4,00
3	uurtarief bezoekersregeling (voor sector 4, 5 en 6)	-	€1,00
4	dagtarief (van 24 uur naar kalenderdag)	€15,00	€15,00
5	1e parkeervergunning bewoners (per jaar)	€156,00	€150,00
6	bewonersparkeerterreinvergunning (per jaar, voor sector 4, 5 en 6)	€480,00	€480,00
Sector 2 (Schil oost)			
7	uurtarief 9-18 uur (wordt 9-21 uur)	€1,80	€2,00
8	uurtarief bezoekersregeling	€1,00	€1,00
9	dagtarief (van 24 uur naar kalenderdag)	€15,00	€10,00
10	1e parkeervergunning bewoners (per jaar)	€156,00	€150,00
11	2e parkeervergunning bewoners (per jaar)	€228,00	€250,00
Sector 3 (Schil noord)			
12	uurtarief 9-21 uur	€1,80	€2,00
13	uurtarief bezoekersregeling	€1,00	€1,00
14	dagtarief (van 24 uur naar kalenderdag)	€15,00	€10,00
15	1e parkeervergunning bewoners (per jaar)	€156,00	€150,00
16	2e parkeervergunning bewoners (per jaar)	€228,00	€250,00
Sector 4 (Klein Amerika) en 5 (Schouburgplein)			
17	uurtarief	€1,70	€2,00
18	dagtarief (van 24 uur naar kalenderdag)	€ 8,00	€8,00
19	parkeerterreinvergunning maandag-zondag (per jaar)	€780,00	€780,00
Sector 6 (parkeerterrein Vossenburchkade)			
20	uurtarief	€1,70	€2,00
21	dagtarief (van 24 uur naar kalenderdag)	€8,00	€5,00
22	Parkeerterreinvergunning maandag-zondag (per jaar)	€780,00	€480,00
Stationsgarage (P&R)			
23	uurtarief maandag-vrijdag	€1,80	€2,00
24	uurtarief weekend	€1,80	€1,00
25	dagtarief (kalenderdag) maandag-vrijdag	€10,50	€10,00
26	dagtarief (kalenderdag) weekend	€10,50	€5,00
27	abonnement maandag-vrijdag (per maand)	€79,00	€80,00
28	abonnement maandag-zondag (per maand)	€79,00	€90,00
29	abonnement avond/nacht/weekend (per maand)	-	€50,00
30	dagtarief (kalenderdag) maandag-zondag OV-reizigers	€5,00	€6,00
31	abonnement maandag-vrijdag OV-reizigers (per maand)	€69,00	€70,00
32	abonnement maandag-zondag OV-reizigers (per maand)	€69,00	€75,00
Jaartarieven generiek			
33	mantelzorgvergunning (per jaar)	€60,00	€60,00
34	verhuisvergunning (4 maanden)	€52,00	€50,00
35	bedrijfsvergunning maandag-vrijdag (per jaar)	€372,00	€360,00
36	bedrijfsvergunning maandag-zaterdag (per jaar)	€456,00	€432,00
37	bedrijfsvoeringsvergunning (per jaar)	€1.200,00	€1.140,00

5.3 Toelichting tariefaanpassingen

Vanaf 2020 wordt een aanpassing van de tarieven voorgesteld. De huidige tarieven zijn jaren geleden vastgesteld en dienen te worden geïndexeerd en aangepast aan gewijzigde omstandigheden en nieuwe beleidsdoelen. Per parkeersector en voor de Stationsgarage worden deze voorgestelde wijzigingen onderstaand toegelicht.

Sector 1 (Schil noord)

Ter bevordering van een meer autoluwe binnenstad kunnen automobilisten door middel van tarieven en tijden zoveel mogelijk gestimuleerd worden om buiten de singels rondom de binnenstad te parkeren. Omdat vooral in de avonden en de nachten de parkeerdruk in de binnenstad erg hoog is (er zijn meer vergunninghouders dan beschikbare parkeerplaatsen), is tot op heden een differentiatie in tarieven



gehanteerd (overdag €2,90 p/u, avond €3,90 p/u.). Het huidige tariefverschil (van €1) is ingegeven door verzoeken vanuit ondernemers om het tarief voor klanten zo laag mogelijk te houden. Omdat de gemeente ook overdag een meer autoluwe klimaat wenst te realiseren is het voorstel om alle tarieven op het (hoogste niveau) te leggen en het uurtarief voor overdag en in de avond af te ronden op €4,00. Het dagtarief blijft gelijk (€15,00). Het hogere tarief kan een verlaging van het tarief buiten de binnenstad (gedeeltelijk) compenseren.

Aanvullend op deze maatregel bestaat ook de mogelijkheid om de gereguleerde tijden aan te passen (bijvoorbeeld te verlengen van 21 naar 23 uur). Hierdoor wordt het voor bezoekers aan de stad (nog) minder aantrekkelijk om in de avond in de binnenstad te parkeren en ontstaat er meer ruimte voor bewoners. Voorgesteld wordt deze uitbreiding van uren te koppelen aan het in 2020 te nemen besluit over de inzet van scanvoertuigen die de mogelijkheden voor handhaving verruimen. Voor het invoeren van betaald parkeren op zondag bestaat bestuurlijk onvoldoende draagvlak.

Met de aangepaste tariefstelling en het aantrekkelijke maken van het parkeren in de schil, overeenkomstig de tarieventabel, zal vanaf 2020 worden gemonitord hoe de parkeerdruk zich ontwikkelt.

Tot op heden kunnen binnenstadbewoners, in tegenstelling tot de bewoners in de overige gereguleerde gebieden, geen gebruik maken van de bezoekersregeling. Deze regeling houdt in dat bewoners onbepaald hun bezoek -dat wil parkeren- kunnen aanmelden tegen een gereduceerd parkeertarief. Omdat de binnenstad al een zeer hoge parkeerdruk kent wordt van bezoekers verwacht dat men op de parkeerterreinen of in de schil van de binnenstad parkeert. Dit betekent evenwel dat een bezoeker van bewoners aan de binnenstad het reguliere parkeertarief betaalt (€1,70/€1,80) en bezoekers van inwoners buiten de binnenstad het gereduceerde tarief van €1,00. Voorgesteld wordt om bezoekers van binnenstadbewoners ook de mogelijkheid te bieden tegen het verlaagde tarief op de parkeerterreinen te parkeren. Omdat het gebruik van de bezoekersregeling niet is gelimiteerd en de kosten van kraskaarten en handmatige alternatieven hoog zijn, dienen inwoners voor gebruikmaking van het kortingstarief wel gebruik te maken van de digitale bezoekersregeling zoals ParkeerService die via app, pc of telefoon aanbiedt.

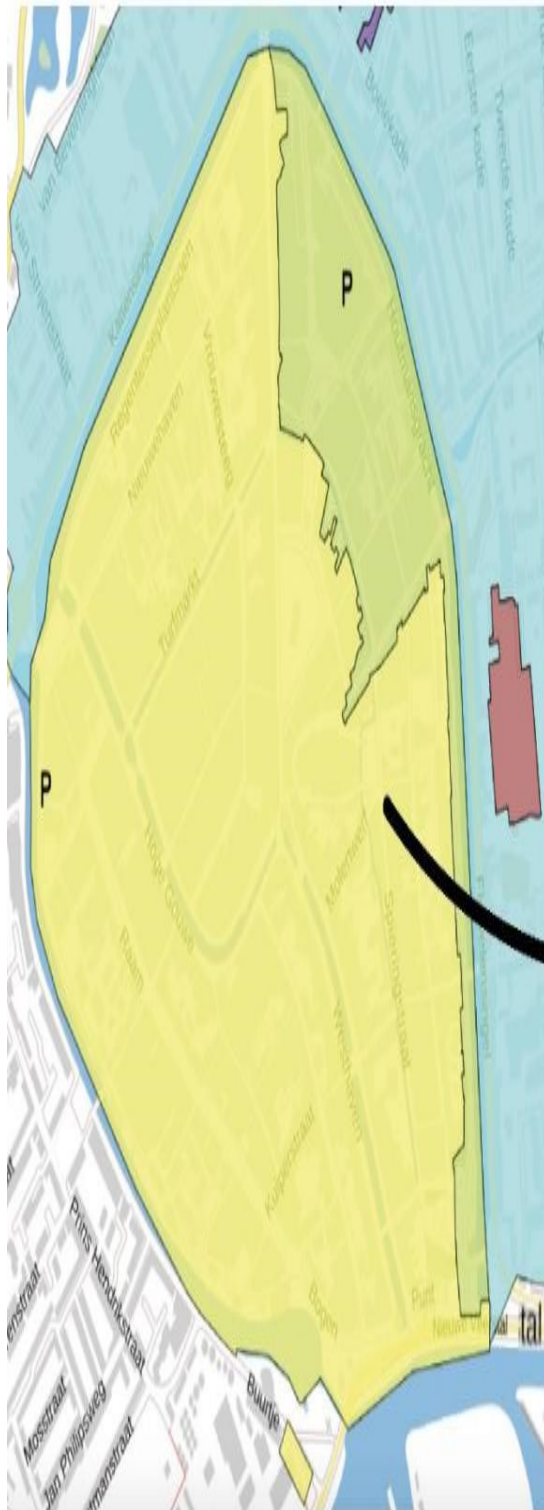
Het dagtarief van €15,00 blijft gelijk maar dit zal niet meer voor 24 uur maar een kalenderdag geldig zijn.

Vanwege de overgang naar een digitale omgeving is het tarief voor een 1^e parkeervergunning verlaagd van €156,00 naar €150,00 per jaar.

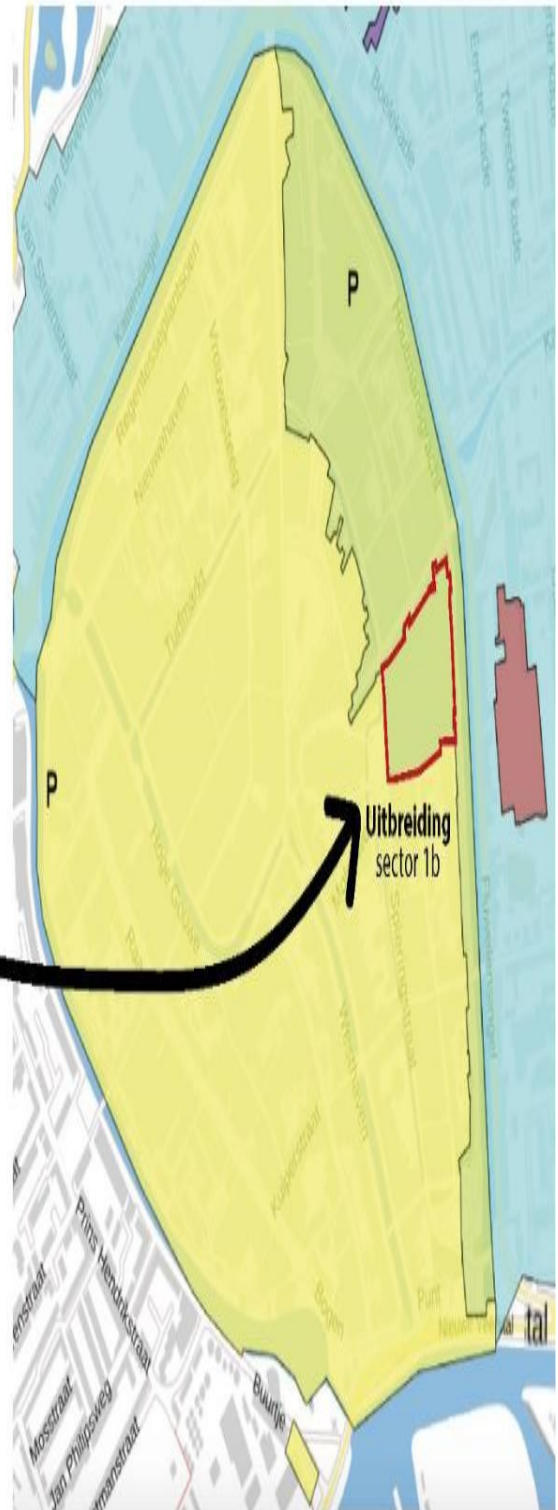
De bewoners van de sector 1 kunnen reeds enige jaren, net als de bewoners van sector 2 en 3 ook een 2^e parkeervergunning aanvragen. Daarbij is destijds besloten om dit, gezien de parkeerdruk, in de binnenstad niet op straat te faciliteren maar op de parkeerterreinen. Omdat er destijds investeringen voor nodig waren, is het tarief voor deze 2^e parkeervergunning € 480, waar een 2^e parkeervergunning in sector 2 en 3 een prijs kent van € 228. Aangezien het gebruik van de 2^e parkeervergunning op de parkeerterreinen beperkt is, circa 15 vergunningen, en het verschil met het tarief van de 2^e parkeervergunning in sector 2 en 3 aanzienlijk groot is, is de mogelijkheid bezien om het tarief van een bewonersparkeerterreinvergunning te verlagen naar het tarief voor een 2^e parkeervergunning op straat. Dit brengt wel met zich mee dat het aantal 2^e auto's van binnenstadbewoners alleen maar zal stijgen. In welke omvang is niet bekend maar gelet op het streven naar een meer autoluwe binnenstad en randen, is het niet wenselijk de parkeertarieven voor een 2^e auto voor binnenstadbewoners te verlagen. Hiermee wordt ook voorkomen dat de capaciteit van de parkeerterreinen op korte termijn ontoereikend zal blijken te zijn voor het aantal gebruikers dat reeds nu, en in het kader van de voorstellen in dit Parkeerplan, sterk zal gaan toenemen.

Om de parkeerdruk te verminderen in verband met de aanstaande functiewijziging van het voormalige Weeshuis wordt aan circa 50 adressen de mogelijkheid geboden de auto voortaan ook op de parkeerterreinen te plaatsen. Hierbij gaat het om dit gebied:

UITBREIDING SECTOR 1b



HUDIGE SITUATIE (2019)



GEWENSTE SITUATIE



Sector 2 (Schil oost)

Het uurtarief is licht toegenomen (van €1,80 naar €2,00) om de sterk verlaagde dagtarieven op de parkeerterreinen in financiële zin te compenseren. Het bezoekerstarief blijft gelijk op €1,00 en waarvan onbeperkt gebruik gemaakt kan worden. Afhankelijk van de verdere uitwerking van het uitbreiden van gereguleerd gebied kan in de toekomst gekozen worden voor een lager bezoekerstarief gekoppeld aan een maximum aantal uren. Buiten Gouda is dit in de meeste steden het geval. Nu de bezoekersregeling is gedigitaliseerd kan ook gemonitord worden in hoeverre van de bezoekersregeling gebruik gemaakt wordt. Tot voor kort werden er voor bezoekers de kraskaarten verkocht aan iedereen die daarom vroeg waarmee eventueel (door)verkoop aan derden niet kon worden bijgehouden.

Vanwege het onbeperkte gebruik en de hoge kosten van kraskaarten en handmatige alternatieven zoals het gebruik van codes of pasjes bij de automaten, dienen inwoners voor het kortingstarief wel gebruik te maken van de digitale bezoekersregeling zoals ParkeerService die via app of pc aanbiedt.

Het dagtarief in sector 2 bedraagt tot op heden €15,00 en is gelijk aan dat van de binnenstad (Centrum). Gelet op de lagere parkeerdruk in dit gebied ten opzichte van de directe omgeving wordt een lager dagtarief voorgesteld (€10,00), rekening houdend met het tarief van €15,00 in binnenstad, een verlaagd dagtarief op de terreinen (€5,00) en de beperking dat een dagkaart niet meer 24 uur maar een kalenderdag geldig zal zijn.

Vanwege de overgang naar een digitale omgeving kan het tarief voor een 1^o parkeervergunning worden verlaagd van €156,00 naar €150,00 per jaar. Gouda wil het bezit van een tweede auto in de gereguleerde gebieden niet verder stimuleren en stelt daarom in plaats van een tariefsverlaging een lichte tariefsverhoging voor de 2^o bewonersvergunning voor van € 228,00 naar €250,00 per jaar.

Daar waar de gereguleerde tijden in sector 1 (Centrum) en sector 3 (Schil noord) evenals op de parkeerterreinen tot 21 uur doorlopen, eindigt deze in sector 2 om 18 uur, met uitzondering van de koopavond tot 21 uur. De gemeente ontvangt steeds meer signalen dat er vooral de singels en in de straten rondom het Schouwburgplein, station en de Chocoladefabriek na 18 uur weinig tot geen parkeerruimte meer voor bewoners van die straten beschikbaar is. Voor deze gebieden is het wenselijk de gereguleerde tijden aan te passen naar 21 uur en deze gelijk te stellen aan de gereguleerde tijden in alle andere parkeersectoren. Het binnen een sector uitzonderen van een aantal straten en daarvoor aangepaste tijden door te voeren gaat tot veel onduidelijkheden leiden. Dit geldt ook voor het instellen van een maximale parkeerduur van bijvoorbeeld 2 uur. Het instellen van een maximale parkeerduur leidt ook tot veel ongebruikte parkeerplaatsen overdag. Voorgesteld wordt de gereguleerde tijd in sector 2 gelijk te stellen aan de omliggende sectoren (21 uur).

Sector 3 (Schil noord)

Voornameijk vanwege de centrale ligging van het ziekenhuis in dit gebied blijft de gereguleerde tijd gehandhaafd op 21 uur. Voor overige wijzigingen zie de toelichting bij sector 2.

Sector 4 (Klein Amerika) en 5 (Schouwburgplein)

Om bezoekers aan de binnenstad zoveel mogelijk op de terreinen te laten parkeren en te stimuleren dat men de stad langer bezoekt wordt voorgesteld het huidige dagtarief op parkeerterreinen Schouwburgplein en Klein Amerika te handhaven en niet te indexeren. Met de verhoging van de uurtarieven in de binnenstad (naar €4,00 per uur) betekent dit dat men -bij langer dan 2 uur parkeren in de binnenstad- een hele dag op Klein Amerika en Schouwburgplein (beide €8,00) kan parkeren. Wel zal een dagkaart maximaal een kalenderdag in plaats van 24 uur geldig zijn. Voor bijvoorbeeld campers waarvoor het huidige tarief €8,00 voor 24 uur bedraagt, is voortaan €16,00 verschuldigd. Het uurtarief op de parkeerterreinen stijgen van €1,70 naar €2,00 p/u, de helft van het tarief in de binnenstad.

Sector 6 (Vossenburchkade)

Na de realisatie van de Stationsgarage staat parkeerterrein Vossenburchkade op veel momenten grotendeels leeg. De nabijheid van de schouwburg/binnenstad en de nieuwe functies in de Spoorzone hebben tot op heden niet geleid tot een toenemend gebruik. Gezien het feit dat de Stationsgarage op piekmomenten steeds vaker volstaat, is gezocht naar mogelijkheden om de Vossenburchkade aantrekkelijk te maken waardoor er meer capaciteit in de Stationsgarage beschikbaar komt. De vraag naar parkeerruimte en abonnementen in de Spoorzone laat namelijk ook een gestage groei zien. Het huidige uurtarief voor de Vossenburchkade bedraagt nu €1,70 en het dagtarief €8,00 (Stationsgarage respectievelijk €1,80 en €10,50). Gelet op de fors grotere afstand, het ontbreken van voorzieningen en een te gering tariefverschil om parkeerders te 'verleiden' op de Vossenburchkade in plaats van in de Stationsgarage te gaan staan wordt voorgesteld het dagtarief naar €5,00 te verlagen. Deze dagkaart zal maximaal een kalenderdag in plaats van 24 uur geldig zijn. Het uurtarief wordt, net als op straat en op de overige terreinen, licht verhoogd naar €2,00 per uur, mede ter compensatie van het verlaagde tarief.



De prijs voor een parkeerterreinvergunning bedraagt jaarlijks €780,00. Om een beter gebruik van dit parkeerterrein te stimuleren, bijvoorbeeld door de vele werknemers in de directe omgeving, wordt voorgesteld wordt het tarief voor parkeerterrein Vossenburchkade gelijk te stellen aan een parkeerterreinvergunning voor bewoners (€480,00).

Stationsgarage (P&R)

Om te voldoen aan de wet Markt & Overheid is het bij de Stationsgarage van belang dat er sprake is van minimaal kostendekkende tarieven. De Stationsgarage heeft een zelfstandige exploitatie en naar verwachting zullen de verlaagde dagtarieven, in combinatie met verhoogde uurtarieven, nog steeds leiden tot een kostendekkende exploitatie.

Naast de parkeerterreinen kan ook de Stationsgarage bijdragen aan een lagere parkeerdruk in het centrum. Tijdens kantoortijden is dit overigens niet het geval, de garage staat dan steeds vaker vol waardoor op piekmomenten soms al voor abonneementhouders geen plek meer beschikbaar is. Vanaf de opening van de Stationsgarage in 2014 zijn de tarieven, van zowel de uurtarieven als de (actie)tarieven voor abonneementen, tot op heden niet gewijzigd. Vergeleken met de andere parkeergarages kost een maandabonnement voor 24/7 parkeren voor de Stationsgarage €79,00, in de parkeergarages Nieuwe Markt en Bolwerk respectievelijk €139,00 en €167,00.

De abonnementsprijzen In de Stationsgarage stijgen voor een 24/7 abonnement van €79,00 naar €90,00 per maand en voor een abonnement voor maandag-vrijdag van €79,00 naar €80,00 per maand. Hiermee komen de jaartarieven uit op €480,00 voor parkeerterrein Vossenburchkade, €780,00 voor de overige parkeerterreinen en €1080,00 voor de Stationsgarage.

Met de NS is de gemeente overeengekomen dat het dagtarief voor NS-reizigers in de P&R Stationsgarage bij oplevering €5,00 bedraagt en een abonnement €69,00 per maand onder voorbehoud van indexatie en inflatiecorrectie. Om deze reden wordt voorgesteld deze tarieven vast te stellen op respectievelijk €6,00 en €70,00 (ma-vrij) en €75,00 (24/7).

Daarnaast wordt voor de garage een meer gedifferentieerd tarief voorgesteld ten opzichte van de tarieven in de directe omgeving (op straat en op parkeerterrein Vossenburchkade). De tarieven tijdens kantoortijd stijgen naar €2,00. Hiermee worden enerzijds de verlaagde tarieven op andere tijden gecompenseerd, anderzijds ontstaat een stimulans om op parkeerterrein Vossenburchkade te parkeren alwaar een uurtarief van €1,50 wordt voorgesteld.

De nieuw voorgestelde dagtarieven bedragen op maandag-zondag €10,00 en in het weekend €5,00.

Tijdens de avond, nacht en in de weekenden kent de Stationsgarage een lage bezettingsgraad. Voorgesteld wordt een nieuw abonnement te verstrekken waarbij op deze momenten voor €50,00 per maand kan worden geparkeerd. Voor bijvoorbeeld binnenstadbewoners biedt dit bijvoorbeeld een alternatief om de (2e) auto niet meer op straat op of de terreinen te parkeren.

Medio 2019 zijn er circa 190 abonneementhouders die gebruik maken van de Stationsgarage. Er wordt veelal niet permanent en tegelijk gebruik gemaakt van de garage waardoor geen sprake is van gereserveerde plaatsen. Hierdoor komt het op enkele piekmomenten voor dat de garage volstaat en er voor abonneementhouders geen plaats meer is. Om hiertoe een oplossing te bieden wordt voorgesteld het aantal abonneementhouders te maximeren op 220 plaatsen. Hierbij is rekening gehouden met 30 plaatsen behorende bij de te verhuren verdieping in het Huis van de Stad.

Omdat de huidige abonneementhouders overwegend tijdens kantoortijden van de Stationsgarage gebruik maken, wordt voorgesteld een aparte abonnementsvorm toe te voegen te weten een avond/nacht (17-9 uur) inclusief weekendabonnement (maximaal 100) voor een tarief van €50 per maand.

5.4 Laad- lostijden binnenstad

In Gouda en dus ook in de binnenstad geldt een grote variatie aan laad- en lostijden op de daartoe aangegeven plaatsen. Sommige plaatsen worden zelfs 24 uur per dag vrijgehouden. Ook zijn er een aantal laad- en losplaatsen die in het verleden voor bedrijven zijn ingericht, maar inmiddels overbodig zijn.

Gelet op de hoge parkeerdruk is onderzocht wat het feitelijk gebruik van deze losplaatsen is en of er tijdsvakken mogelijk zijn waarbinnen deze plaatsen als openbare parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden. Gebleken is dat de meeste laad- en losmomenten op maandag t/m zaterdag van 9.00u t/m 18.00u en op donderdag van 18.00u t/m 21.00u plaatsvinden.

Voorgesteld wordt te bezien welke laad- en losplaatsen kunnen vervallen of in aanmerking komen van een verkorting van de aangegeven tijden. Dit biedt omwonenden de mogelijkheid buiten deze tijden. Op alle laad- en losplaatsen zijn verkeersbesluiten van toepassing. Het vereist aanvullend onderzoek deze op te vragen en waar nodig te herzien. Hieraan zal in 2020 uitvoering worden gegeven. Daarbij worden ook de resultaten betrokken van het onderzoek naar mogelijkheden voor emissieloze stadsdistributie. Op laad- en losplaatsen waar momenteel sprake is van andere tijden kan door middel van een aanduiding op onderborden aanvullende parkeerruimte voor bewoners worden gecreëerd.



5.5 Bewonersplatform

Vanuit het *Bewonersplatform Binnenstad* zijn verschillende suggesties gedaan om een oplossing te bieden voor de door bewoners ervaren schaarste aan parkeerplaatsen in de binnenstad. Enerzijds door het bieden van extra parkeergelegenheid voor bewoners, anderzijds door effectiever om te gaan met de huidige parkeerplaatsen.

De volgende maatregelen zullen tot mogelijkheden voor meer beschikbare parkeerplaatsen voor bewoners kunnen leiden:

Een groot aantal inwoners in sector 1 (omgeving Houtmansgracht en voormalig Weeshuis) en sector 2 (Schouwburgplein, Klein Amerika, singels) heeft de mogelijkheid om op de parkeerterreinen te parkeren. Dit biedt voor deze binnenstadbewoners meer ruimte om op de drukke uren (avonden/nacht) op die plekken vrij te kunnen parkeren. Overigens bieden de parkeerterreinen onvoldoende capaciteit om alle binnenstadbewoners deze mogelijkheden te bieden.

Bij de tariefstelling is een (nog) groter verschil aangebracht tussen de tarieven voor straat-parkeren binnen de singels en daarbuiten, met daarnaast een zeer aantrekkelijk dagtarief voor de terreinen.

Bezoek van binnenstadbewoners krijgt de mogelijkheid voor het lage bezoekerstarief te parkeren op de parkeerterreinen.

Invoering van een laag abonnementstarief buiten kantoor tijden in de Stationsgarage. De Q-parkgarage Bolwerk kent een verlaagd abonnementstarief voor bewoners.

Op (ongebruikte) laad- en losplaatsen ruimte bieden voor bewonersparkeren.

Op (ongebruikte) gehandicaptenparkeerplaatsen ruimte bieden voor bewonersparkeren (hoofdstuk 7).

'Uitsterfbeleid' voor artsenplaatsen: wanneer een arts de praktijk beëindigd wordt de gereserveerde plaats vrijgegeven, nieuwe artsen hebben geen recht meer op een eigen plaats.

Het aantal adressen, waarvoor het recht op een parkeervergunning geldt, is bevroren en voor elke inbreidingslocatie en gebruikswijziging geldt dat geen nieuwe recht op een parkeervergunning verkregen kan worden.

De gemeente is bereid mee te werken aan het concept autodelen waarbij binnenstadbewoners de eigen auto van de hand doen en gezamenlijk een auto delen die op een daartoe gereserveerde plek staat. Per 5 opgezegde vergunningen gaat het daarbij om 1 gereserveerde plaats op kenteken ten behoeve van de deelauto.

Overige suggesties vanuit het bewonersplatform vergen meer uitgebreid onderzoek waarbij de uitvoering van verdere maatregelen mede afhankelijk zijn van de keuzes die na vaststelling van het verkeercirculatieplan voor de lange termijn worden gemaakt. Daarbij gaat het vooral om het vergroten van extra parkeercapaciteit. Momenteel is er nog sprake van een overschot aan parkeerplaatsen op de parkeerterreinen, in de parkeergarages en in de schil van de binnenstad maar parkeerders zijn niet snel bereid daarvoor een (hogere) bijdrage te betalen of een wat grotere loopafstand af te leggen. Het beleid blijft erop gericht zo optimaal mogelijk gebruik te maken van de beschikbare parkeercapaciteit.

6. PARKEREN VOOR GEHANDICAPTEN

In en rondom het winkelgebied in de binnenstad zijn 25 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gelegen. Dit betreft 3% van het van het aantal parkeerplaatsen waarmee het voldoet het aan de richtlijn van 2%. Bij publieke functies (functies waarvan de parkeerbehoefte voor meer dan 50% bestaat uit parkeerplaatsen voor bezoekers van die functie) is de richtlijn dat minimaal 2% van de parkeerplaatsen wordt uitgevoerd als parkeerplaats voor mindervaliden. Dit betreft de parkeerplaatsen die het dichtst bij de bestemming gelegen zijn. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan het stadhuis, een ziekenhuis of een gezondheidscentrum. Binnen de singels valt het op dat in het westelijk deel van de binnenstad (rondom Raam) geen gehandicaptenplaatsen zijn aangelegd. De reden hiervoor is dat zich daar niet tot nauwelijks openbare voorzieningen bevinden waar (gehandicapte) bezoekers hun bestemming hebben.



Op 1 januari 2019 zijn alle algemene gehandicaptenparkeerplaatsen omgezet naar gratis parkeren. Er kon tot dat moment alleen met cashgeld worden betaald, de parkeermeters waren moeilijk bereikbaar en in een eerder stadium heeft de gemeenteraad al besloten tot gratis parkeren voor inwoners op een *persoonlijke* gehandicaptenparkeerplaats.

Sinds 2011 kunnen gemeenten gehandicaptenparkeerkaarten (GPK) landelijk registreren om zo fraude in andere gemeenten tegen te gaan. Fraude met gehandicaptenparkeerkaarten komt nu alleen aan het licht als een handhaver een vervalste of ongeldige kaart onderschept. Zodra de kaarten ook op kenteken geregistreerd zijn komt misbruik ook aan het licht bij handhaving met digitale scanapparatuur wat sneller en efficiënter is. Ook kunnen gehandicapten in andere dan hun eigen gemeenten met hun kaart op een gehandicaptenparkeerplaats staan. Verschillende landelijke partners hebben de afgelopen tijd samengewerkt om een kenteken te kunnen koppelen aan een gehandicaptenparkeerkaart. Deze nieuwe mogelijkheid vergroot de service aan gehandicapten, verkleint de kans op fraude met de kaarten en vereenvoudigt de parkeerhandhaving. Wanneer een GPK niet meer alleen aan de gehandicapte maar ook aan een kenteken is gekoppeld, kan de scanapparatuur van de toezichhouders vaststellen of de kaart bij het kenteken past en of die auto op een gratis (gehandicapten)parkeerplaats mag staan.

De gemeente Alphen aan de Rijn heeft in juni 2019 als eerste gemeente de 'Gehandicapten Parkeerapp' in gebruik genomen. Met deze app kunnen eigenaren van de gehandicaptenparkeerkaart een kenteken tegelijk aan de kaart koppelen. Voorgesteld wordt ook in Gouda deze parkeerapp voor gehandicapten te introduceren. De gemeente ontvangt veel vragen waarom er niet door gehandicapten op andere dan de aangewezen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geparkeerd kan worden. Terwijl gebruikmaking van de overige parkeerplaatsen tot meer kans op een beschikbare parkeerplaats leidt, deze vaak beter gelegen zijn ten opzichte van de bestemming en soms betere afmetingen kent. Wanneer gehandicapten -die de app gebruiken- in staat worden gesteld overal vrij te kunnen parkeren, neemt de beschikbaarheid van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen toe. Ook is het voor gehandicapten niet meer noodzakelijk een gereserveerde parkeerplaats aan te vragen.

In Gouda kan, rekening houdend met een voorbereidingsperiode, de gehandicapten parkeerapp in het voorjaar van 2020 worden geïntroduceerd. (*meer informatie: www.gpkapp.nl*). De introductie van de gehandicapten parkeerapp en het bieden van meer parkeergelegenheid voor gehandicapten sluit aan bij het verzoek van de Goudse Adviesraad voor mensen met een Bepending (GAB) om voor deze doel-



groep meer (gratis) parkeerplaatsen te realiseren. Het gaat daarbij wel om het gebruik van reguliere parkeerplaatsen in de stad waarbij de maatvoering niet zal worden aangepast aan de richtlijnen die voor toegekende gehandicaptenparkeerplaatsen gelden. Afhankelijk van de handicap en toegankelijkheid van de parkeerplaatsen zijn veel reguliere parkeerplaatsen goed te gebruiken door parkeerders met een handicap.

Door binnenstadbewoners is verzocht om de vele algemene invalidenparkeerplaatsen, die in de avond en nacht leeg blijven staan, vrij te geven voor valide parkeerders. In samenwerking met de GAB is onderzocht welke parkeerplaatsen hiervoor in aanmerking komen. Dit heeft geleid tot 11 aangewezen parkeerplaatsen die in aanmerking komen om tussen 22.00-8.00 uur vrijgegeven kunnen worden. Hoewel het om een relatief klein aantal gaat wordt voorgesteld dit plan uit te voeren en na een jaar te evalueren.

De GAB heeft nog een aantal andere zaken ter verbetering van de huidige situatie voorgesteld. Deze zijn onderstaand toegelicht:

- ✓ Bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen niet opheffen zonder dat er op een andere plaats een bijkomt.
Dit is ook voor de gemeente het uitgangspunt.
- ✓ Gehandicaptenparkeerplaatsen moeten voldoen aan de minimale maatvoering.
Dit is ook voor de gemeente het uitgangspunt maar op de aangewezen locaties is dit niet altijd mogelijk en ook zijn alternatieve locaties zijn niet beschikbaar dan wel te ver weg gelegen.
- ✓ Verbeter het gebruiksgemak van de gehandicaptenparkeerplaatsen, onder andere door verlaging van het naastliggende trottoir of verminderen van de helling.
Dit is ook voor de gemeente het uitgangspunt maar op de aangewezen locaties is dit niet altijd mogelijk en alternatieve locaties zijn niet beschikbaar dan wel te ver weg gelegen.

7 FIETSPARKEREN

In het Mobiliteitsplan 2017-2026, Coalitieakkoord 2018-2022 en het programma Binnenstad is het streven naar een aantrekkelijker (binnen)stad voor fietsers één van de doelstellingen. Los van verkeerstechnische maatregelen betekent dit ook de aanwezigheid van goede fietsvoorzieningen. Hiertoe zijn in dit hoofdstuk enkele voorstellen waar het gaat om het fietsparkeren in de binnenstad alsmede het vaststellen voor parkeerkencijfers voor fietsers bij nieuwbouwwontwikkelingen.

7.1 Fietsparkeren binnenstad

In het voorjaar 2019 is in de binnenstad van Gouda onderzoek gedaan naar fietsparkeergelegenheid, grootste knelpunten en de mogelijkheid tot het aanbrengen van verbeteringen. Daartoe zijn alle locaties waar fietsen staan geïnventariseerd en zijn meerdere stakeholders benaderd over de aard en omvang van de problematiek en de wenselijkheid van aanpassingen.

Geconstateerd is dat fietsers de binnenstad overwegend zien als een boodschappenstad. Een bestemming waar men met de fiets graag naartoe gaat, liefst voor de deur van een winkel de fiets plaatst en daar vervolgens een boodschap doet. Dit gedrag wordt ook ingegeven door het feit dat de binnenstad goed bereikbaar is en dicht bij elke winkel de fiets kan worden neergezet. Uit het onderzoek blijkt ook dat er nauwelijks overlast van gestalde fietsen wordt ervaren. Alleen op de zaterdag blijkt de stallingscapaciteit onvoldoende en ontstaat op een aantal plekken een minder wenselijk straatbeeld (rommelig, moeilijk begaanbaar voor voetgangers).

Als belangrijkste knelpunten zijn geconstateerd:

1. Overvolle fietsstallingen op de zaterdag bij de Hema (hoek Nieuwstraat/Agnietenstraat), bij de entrees van de Nieuwe Marktpassage, voor de Albert Heijn op de Markt en voor Bram Ladage (hoek Wijdstraat).
2. In de Agnietenstraat is het door de vele rekken niet duidelijk waar het voetgangersgebied zich bevindt en wordt het fietspad gebruikt als voetpad.
3. Fietsrekken worden steeds minder gebruikt omdat het 'voorwielmoordenaars' zijn, de fiets er niet in past en/of men de fiets er niet kan aanbinden.
4. Er staan verspreid in de binnenstad veel fietswrakken (fietsen die niet gebruikt worden en/of niet meer bruikbaar zijn).

Naast genoemde (over)volle plekken zijn er ook nog veel fietsparkeerplekken beschikbaar, zoals bijvoorbeeld de rekken bij de voormalige bioscoop aan de Agnietenstraat en in de Herpstraat.

Ook de bewaakte stalling aan de Agnietenstraat kent een dusdanig laag gebruik met als gevolg dat deze stalling per 1 januari 2020 door de exploitant wordt gesloten. De locatie ligt te ver af van de bestemming en fietsers blijken onvoldoende bereid om voor een bewaakte stalling te betalen.

Om tot een gedragen advies te komen is geïnventariseerd wat benodigd is om de eerdere genoemde problematieke punten te verhelpen of te verminderen. Om de eerste drie punten in één keer aan te pakken kan begonnen worden met een Pilot fietsparkeren binnenstad.

Pilot fietsparkeren binnenstad

Aangezien de drukte zich vooral voordoet achter de Hema en naast de Nieuwe Marktpassage richt de pilot op dat gebied. Het volgende moet voor de pilot uitgevoerd worden:

- Het gebied moet opnieuw ingericht worden met daarbij belijning, herkenning in het straatwerk en bebording om duidelijk aan te geven waar de fietsen gestald kunnen worden.
- Verwijsborden met een voorbeeldtekst: Veilig parkeren Achter de Waag.
- De fietsrekken worden verwijderd en er worden enkele fietsnietjes geplaatst. Hierdoor kunnen de fietsen vrij geplaatst worden binnen de vakken en wordt het omvallen van een hele rij fietsen voorkomen. Daarnaast kan de fiets aangebonden worden.
- Inzetten van fietscoaches die mensen helpen bij plaatsen van de fiets en door verwijst naar een andere locatie tijdens de pilotperiode. Een fietscoach wordt ingehuurd via een sociale dienstverlener.



Omdat de parkeerdruk momenteel vooral de achter Hema en naast de Nieuwe Marktpassage hoog is, kan een andere locatie aantrekkelijker worden gemaakt om daar fietsers naar toe te 'verleiden'. Deze locatie moet dichtbij de Markt gelegen zijn en goed bereikbaar zijn. Een geschikte locatie is Achter de Waag. Op enkele dagen per jaar is er daar een evenement en daarom kunnen er niet altijd overal fietsen staan. Om deze reden is bedacht om uitneembare fietsnietjes toe te passen. Deze fietsnietjes kunnen worden uitgenomen wanneer een evenement plaats vindt op het terrein. Daarnaast kan het terrein Achter de Waag overzichtelijker ingericht worden met belijning en fietsparkeeraanduidingen.

Maandelijks wordt gemonitord om te analyseren of er minder fietsparkeerdruk is achter de Hema en naast de Marktpassage. Na 3 maanden wordt er geëvalueerd hoe de pilot is verlopen.

Kosten

De kosten voor de pilot zijn onderstaand weergegeven:

Achter Hema en naast de Marktpassage	Bedrag
inrichtingstekening	€ 1.500,-
verwijderen fietsrekken, en plaatsen 15 RVS fietsnietjes (€400 p/st.)	€10.500,-
aanbrengen belijning en bebording	€5.000,-
inhuur fietscoaches 3 maanden	€6.000,-



interne kosten	€10.000,-
Totaal	€33.000,-

Achter de Waag	Bedrag
inrichtingstekening	€1.500,-
plaatsen 25 uitneembare RVS-fietsnietjes incl. grondwerk (500 p/st.)	€12.500,-
aanbrengen belijning en bebording	€10.000,-
uitnemen van fietsnietjes en terugplaatsen (uitgaan van 6x maandelijks €200,-)	€3.600,-
interne kosten	€5.000,-
Totaal	€32.000,-

Fietswrakken en weesfietsen

Voorgesteld wordt om het handhaven van weesfietsen en wrakfietsen te intensiveren. In lijn van het handhavingbeleid dat recent voor de stationsomgeving is vastgesteld, kan dit ook voor de binnenstad worden uitgevoerd.

Kosten

Raming kosten handhaven van wrakken en weesfietsen:

Verwijderen wrakken en weesfietsen	bedrag
inzet sociale dienstverleners (2x per maand per jaar)	€12.000,-
inzet Stadstoezicht (2x per maand per jaar)	€7.000,-
interne kosten	€5.000,-
Totaal bedrag:	€24.000,-

7.2 Fietsparkeerkencijfers

Gouda wil een aantrekkelijke stad zijn voor fietsers en daar horen ook voldoende stallingsplaatsen voor fietsen bij. Tot op heden hanteert Gouda uitsluitend de eisen uit het Bouwbesluit artikel 4.31 (2012) voor fietsparkeernormen bij woonfuncties (aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen). Het Bouwbesluit borgt dat iedere woning is voorzien van een berging waarin fietsen gestald kunnen worden.

De normen fietsparkeren in het Bouwbesluit kennen beperkingen: bergingen te klein voor grotere huishoudens en voor appartementen ontbreekt (expliciete) mogelijkheid voor collectieve berging/stalling. Individuele stallingen worden veelal voor andere doeleinden gebruikt dan voor fiets, dus die belandt dan op straat. Als aanvulling op Bouwbesluit wordt voorgesteld aangepaste kencijfers te hanteren voor het realiseren collectieve (gebouwde) fietsparkeervoorzieningen. Dit sluit aan bij een bredere beleidslijn – o.a. van de G4 - als het gaat om het realiseren van toekomstbestendige parkeervoorzieningen die het fietsgebruik stimuleren bij gestapelde woningbouw in de stedelijke context:

Programma	Omvang in gbo	aantal fietspp
Woning - klein	< 55 m2	2
Woning - compact	55 tot 85 m2	3
Woning - gemiddeld	85 tot 110 m2	4
Woning - groot	> 110 m2	5

Hierbij geldt verder dat in geval van collectieve fietsvoorziening er minimaal 2,7 m2 bergruimte voor woningen > 50m2 gerealiseerd dient te worden). Een excellente fietsparkeervoorziening bestaat verder uit een zeer toegankelijke fietsenberging, beperking van het aantal deuren van/naar de stalling, in/uitgang in nabijheid van (hoofd)fietsroute, hellingbanen hebben beperkte hellingshoek, (elektrische) ondersteuning in fietsgoten, genummerde fietsparkeerplaatsen per woning, beperkt aantal fietsenrekken op hoogte, fietsparkeren krijgt in routing voorrang boven autoparkeren etc.

Terwijl Gouda tot op heden bij bouwinitiatieven alleen parkeernormen bij woningen op basis van het Bouwbesluit hanteert is het ook van belang bij niet-woonfuncties, zoals bij kantoren en sociaal-maat-

schappelijke voorzieningen, voldoende fietsparkeervoorzieningen te realiseren. Om kunnen te bepalen wat de fietsparkeerbehoefte is en hoeveel parkeerplaatsen aangelegd moeten worden, heeft het CROW fietsparkeerkencijfers ontwikkeld welke regelmatig worden geactualiseerd. Vanwege een aantal actuele ontwikkelingen, wordt het belang van betrouwbare fietsparkeerkencijfers steeds groter. Het gaat daarbij om ontwikkelingen zoals de toename van het gebruik van de fiets, intensiever ruimtegebruik, de omgevingswet en de recente veranderingen in het bouwbesluit. De Fietsparkeerkencijfers 2019 van het CROW bevatten geactualiseerde kencijfers voor het te verwachten aantal benodigde fietsparkeerplaatsen bij verschillende niet-woonfuncties en zijn opgenomen in bijlage 1.

Toelichting bij fietsparkeerkencijfers niet-woonfuncties

- De fietsparkeerkencijfers zijn bedoeld voor solitaire functies en dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals binnensteden.
- In de tabellen van de verschillende functies staat hoe de eenheden voor de grootte van de functies omgerekend kunnen worden naar alternatieve eenheden.
- Het drukste moment in de week of in het jaar is maatgevend voor het kencijfer.
- Standaard is een marge van +20% in de kencijfers verwerkt (uitgezonderd woningen). Deze extra parkeercapaciteit is gewenst, omdat fietsers de lege plekken ook moeten kunnen vinden (frictieleegstand). Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een beperkte groei van het fietsgebruik te kunnen opvangen. Bovendien zorgen fout geplaatste fietsen en buitenmodelfietsen ervoor dat niet alle plaatsen gebruikt kunnen worden. Buitenmodelfietsen zijn fietsen die niet in het fietsparkeersysteem (het rek) te plaatsen zijn.
- In de kencijfers is geen onderscheid gemaakt naar type fietsen (bijvoorbeeld kratfietsen, moederfietsen, bakfietsen).
- De kencijfers staan los van de normen in het Bouwbesluit (of eventuele andere wettelijke bepalingen in de toekomst). In het Bouwbesluit staan de minimale normen waaraan bij nieuwbouw of verbouwingen voldaan moet worden. Met de kencijfers kan het beleidsmatig gewenste aantal fietsparkeerplekken bepaald worden.
- Voor de functies geldt dat de fietsparkeerbehoefte afhankelijk is van het verzorgingsgebied en de OV-bereikbaarheid. Over het algemeen zal de parkeerbehoefte bij voorzieningen met een groot verzorgingsgebied en goede OV-bereikbaarheid lager in de bandbreedte liggen.
- De kencijfers zijn gebaseerd op huidig/feitelijk gebruik, want de tellingen zijn uitgevoerd op bestaande locaties. Bij nieuwbouwalocaties kan, als er een hoge ambitie voor het fietsgebruik is, maar ook om de toekomstbestendigheid te verzekeren, het beste gekozen worden voor een aantal fietsparkeerplaatsen dat hoog in de bandbreedte ligt.
- Voor alle locaties wordt zoveel mogelijk onderscheid gemaakt tussen werknemers en bezoekers. Aan de fietsparkeerplekken voor werknemers worden hogere eisen gesteld (bij voorkeur inpandig). Bezoekers zetten hun fiets bij voorkeur direct naast de (hoofd)ingang.
- Wanneer sprake is van een bouwinitiatief met een functie waarvoor nog geen fietsparkeerkencijfer in de tabel staat, wordt in overleg tussen initiatiefnemer en gemeente bepaald hoeveel fietsparkeerplaatsen benodigd zijn. De initiatiefnemer doet hierbij als eerste een voorstel.

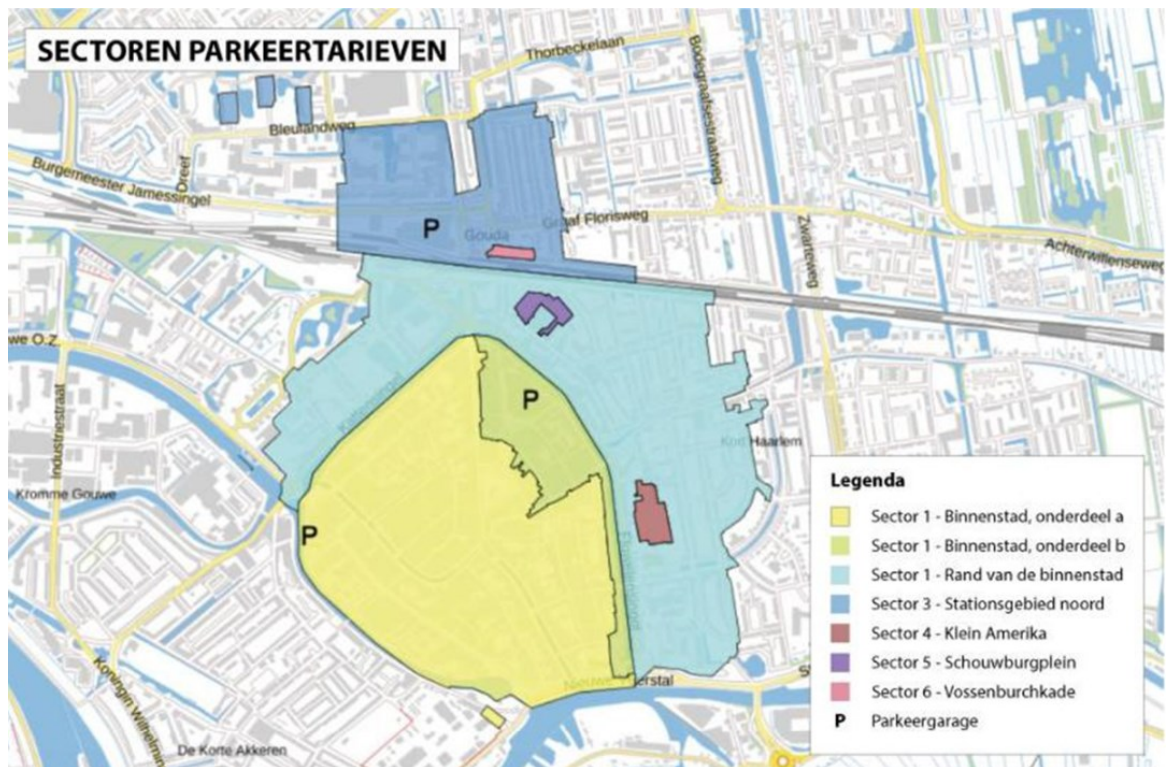
8. UITBREIDING GEREGULEERD PARKEERGEBIED

Het Mobiliteitsplan 2017-2026 stelt dat parkeerregulering primair tot doel heeft om de leefbaarheid te verbeteren door de schaarse ruimte te verdelen tussen de gebruikersgroepen. De gemeente kan gereguleerd parkeren invoeren zonder draagvlakmeting als algemene stadsbrede doelen hiermee gediend zijn. Tegelijkertijd beschrijft het plan dat, als signalen van bewoners de aanleiding zijn om regulering te overwegen, dat gaat met behulp van een draagvlakmeting. Het gebied waarover deze draagvlakmeting zich uitstrekt kan beperkt zijn tot één of enkele straten.

Vanuit bewoners van straten, gelegen aan de rand van het gereguleerd gebied, komt regelmatig de vraag naar een oplossing voor het probleem dat de leefbaarheid van de eigen woonomgeving door zogenaamde 'vreemdparkerders' steeds verder wordt aangetast. De klachten worden ingegeven door het feit dat bezoekers met een bestemming binnen het gereguleerd gebied, evenals bewoners in het gereguleerd gebied zelf, de auto aan de randen vrij parkeren en aldaar voor een forse parkeerdruk zorgen wat ten koste gaat van de leefbaarheid en het woongenot van de mensen die er wonen.

Bij elke draagvlakpeiling over een mogelijke uitbreiding blijkt dat er vele voor- als tegenstanders zijn. In de straat waar sprake is van een grote parkeerdruk is er vaak nog wel een kleine meerderheid van voorstanders maar hoe verder men van de grenzen van het gereguleerde gebied woont, hoe vaker men tegen regulering is. Nadat betaald parkeren in een straat (met een meerderheid van voorstanders) is ingevoerd, komt vanuit het aangrenzende gebied vaak alsnog het verzoek om ook daar te gaan reguleren, het zogenaamde 'waterbedeffect'. De discussie kan gevoerd worden of de gemeente in plaats van slechts een straat of een gedeelte ervan niet een groter gebied in één keer moet gaan reguleren, vanuit de constatering waar een (te) hoge parkeerdruk is of naar verwachting zal ontstaan. Uiteraard brengt dit opbrengsten en kosten met zich mee, afhankelijk van de omvang van het te reguleren gebied.

Overzicht huidig gereguleerd gebied (betaald parkeren)



Procesgang uitbreiden parkeerregulering

Het invoeren van parkeerregulering leidt niet zelden tot weerstand bij belanghebbenden. Toch lijkt de maatregel soms onvermijdelijk en dan zoekt men via verschillende vormen van participatie naar draagvlak. In Gouda gaat dat tot op heden straat voor straat. Die methode is arbeidsintensief en door het waterbedeefte moet vaak de aangrenzende straat ook snel aangepakt worden en begint het proces opnieuw. Een andere aanpak is om een groter samenhangend gebied te beschouwen en regulering (al dan niet) alleen in dat hele gebied in te voeren.

Bij de besluitvorming over parkeerregulering hebben beide werkwijzen voor- en nadelen. Een keuze ertussen (of die nu impliciet of expliciet is) is vooral een bestuurlijke keuze, waarbij de vraag hoe participatie vorm krijgt, doorslaggevend is. De 'straat-voor-straat' methode heeft de beste kans op draagvlak, maar schuift het probleem telkens een stukje verder, bemoeilijkt oplossingen die boven het "straatniveau" uitstijgen en houdt het probleem zodoende in stand. De gebiedsgerichte aanpak vergt meer voorbereiding maar kan door intensieve participatie de weerstand doen verminderen en voor een groter gebied bijdragen aan een gedragen lange termijnoplossing. In alle gevallen moet de ambtelijke organisatie over voldoende mensen en middelen beschikken om het besluitvormingsproces te faciliteren. Over een langere periode gezien is de straat-voor-straatmethode voor de ambtelijke organisatie aanzienlijk arbeidsintensiever dan de gebiedsgerichte benadering.

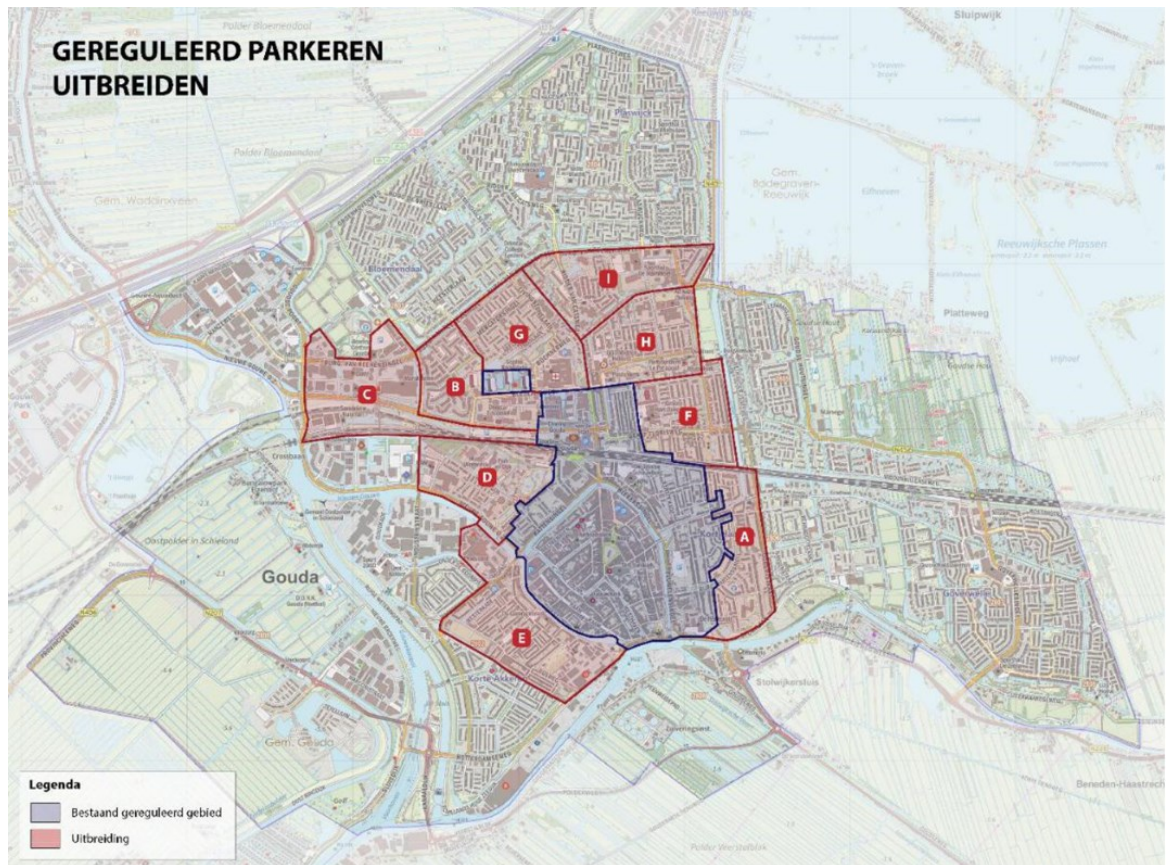
Parkeren is, en blijkt ook telkens, niet alleen een straatgebonden vraagstuk. Het gaat over hoe mensen de kwaliteit van hun (woon)omgeving beleven. Kijken naar een logisch samenhangend gebied geeft de gemeente de kans om in gesprek te gaan met belanghebbenden over dit onderwerp. Het geeft ook ruimte voor oplossingen die verder reiken dan de eigen straat, zoals alternatieve parkeergelegenheid, maatwerk in reguleringsvormen en moderne invulling van mobiliteit, bijvoorbeeld autodelen. De ervaring leert dat er vooraf veel 'koudwatervrees' voor invoering van gereguleerd parkeren bestaat. Na invoering blijken de meeste bewoners er tevreden over en willen het niet meer kwijt.

In Tilburg is de systematiek voor gebiedsgerichte uitbreiding van geregeerde parkeergebieden succesvol gebleken. Daarbij stond het invoeren van regulering in door het college aan te wijzen gebieden niet ter discussie, maar was daaraan wel de voorwaarde verbonden dat over de invulling van regulering door toepassing van brede burgerparticipatie voldoende draagvlak ontstond. Ook in Gouda wordt deze aanpak de komende jaren voorgestaan.

Om te bepalen welke gebieden in aanmerking komen voor een gebiedsgerichte aanpak is langs de huidige reguleringsgrenzen bekeken welke buurten een onderlinge samenhang hebben en waarbinnen

de beschikbare parkeerplaatsen een onderlinge samenhang kennen wat betreft de bereikbaarheid en uitwisselbaarheid ten opzichte van elkaar. Dit leidt tot de volgende indeling van gebieden.

Indeling gebieden gebiedsgerichte aanpak



Uitgangspunt is dat het college stapsgewijs een gebied benoemt waar onderzocht gaat worden of een manier van parkeerregulering de parkeeroverlast vermindert. Dit gebeurt met een gebiedsgerichte aanpak, waarin alle vormen van regulering bespreekbaar zijn. Invoering van een vorm van regulering vindt alleen plaats bij voldoende draagvlak onder een representatieve vertegenwoordiging uit de betreffende wijk/ buurt.

Onderdeel van het stappenplan om de gebiedsgerichte aanpak succesvol te laten verlopen zijn:

- inventarisatie en analyse van klachten;
- bepalen van tijd en plaats van klachten, objectief kader (metingen, parkeerdruk en veiligheid), aanleiding parkeerdruk (doelgroepen);

gebiedsafbakening en instrumenten voor regulering benoemen;

- procesaanpak opstellen: hoe ziet het participatietraject eruit en welke middelen worden ingezet (bijvoorbeeld een enquête over beleving en parkeren of inzet van panels bestaande uit belanghebbenden);
- procesaanpak voor het betreffende gebied bestuurlijk vaststellen waarna met de uitvoering gestart kan worden.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 29 januari 2020.

De raad van de gemeente voornoemd,

griffier

voorzitter



BIJLAGE 1 Parkeercijfers fiets bij niet-woningen

KANTOOR	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (=eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (●●●●●)
Kantoor (personeel)	Centrum en schil	2,0	1,3 – 3,5	100m2 bvo	5 werkplekken		Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed	●●●○○
	Rest bebouwde kom	1,5	0,9 – 2,5					
	Buitengebied	0,9	0,5 – 1,4					
	Op NS-station	1,1	0,7 – 1,8					
Kantoor (bezoekers)		6,0	3,0 – 8,0	balie			Minimaal 6	●●○○○

BASISSCHOOL	School-grootte	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (=eenheid 1)	Eenheid 2	Opmerking	Validatie (●●●●●)
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	4,3	3,0 – 5,0	10 leerlingen	0,4 leslokalen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's	●●●○○
	250 tot 500 leerlingen	5,0	3,5 – 5,8				
	> 500 leerlingen	6,2	4,3 – 7,2				
Basisschool (medewerkers)		0,4	0,2 – 0,7	10 leerlingen			●○○○○

MIDDELBARE SCHOOL & ROC	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (●●●●●)
Middelbare school (leerlingen)		10,0	6,0 – 16,0	100m2 bvo			Grote aantallen	●●○○○
Middelbare school (medewerkers)	Centrum	0,6	0,4 – 1,1	100m2 bvo	1 leslokaal	16,5 leerlingen		●○○○○
	Schil centrum	0,5	0,3 – 0,9					
	Rest bebouwde kom	0,4	0,2 – 0,7					
ROC (leerlingen)		12,0	8,0 – 14,0	100m2 bvo			Op overlocaties lager	●○○○○
ROC (medewerkers)		0,9	0,6 – 1,0	100m2 bvo				●○○○○



WINKELEN & BOODSCHAPPEN	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (●●●●●)
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,5	1,5 – 4,0	100m2 bvo	80 m2 vvo	0,56 winkels		●●○○○
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,7	1,6 – 4,3	100m2 bvo	80 m2 vvo	0,5 kassa		●●●●○
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	0,1 – 0,4	100m2 bvo	90 m2 vvo			●●●●○
Tuino centrum		0,25	0,1 – 0,4	100m2 bvo (totaal)	80 m2 bvo (binnen)	80 m2 vvo (totaal)	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen	●●○○○

HORECA & VERBLIJFSRECREATIE	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (●●●●●)
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil	10,0	8,0 – 35,0					
	Rest bebouwde kom	3,5	3,0 - 10,0	100m2 bvo	15,6 tafels	60 stoelen	Terras meetellen	●●○○○
	Buitengebied	2,5	2,0 – 5,0					
Restaurant (eenvoudig)		7,0	3,0 – 20,0	100m2 bvo	13 tafels	50 stoelen	Bv. pannenkoekenhuis Terras meetellen	●●○○○
Restaurant (lu x e)		2,0	1,0 – 4,0	100m2 bvo	6,5 tafels	25 stoelen		●●○○○
Café		7,0	3,0 - 10,0	100 m2 bvo				●○○○○



GEZONDHEIDSZORG & MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (*****)
Apotheek (bezoekers)		7,0	4,0 – 10,0	locatie			Kleine aantallen	*****
Apotheek (medewerkers)		4,0	2,0 – 7,0	locatie	4 kassa's	12 werkplekken	Kleine aantallen	*****
Begraafplaats/crematorium		5,0	3,0 – 8,0	geëtiketteerde plechtigheid	0,35 locatie (b) / 120 zitplaatsen (c)		Kleine aantallen	*****
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,3	1,0 – 3,0	100 m2	1,33 behandelkamers			*****
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,4	0,3 – 0,7	100 m2				*****
Kerk/moskee		30,0	20,0 – 62,0	100 zitplaatsen			Protestanten selsen meer dan zamenaken. Moslime het minst	*****
Ziekenhuis (bezoekers)		0,4	0,2 – 0,6	100m2 bvo	1,33 bedden		Grote aantallen	*****
Ziekenhuis (medewerkers)		0,6	0,3 – 0,6	100m2 bvo			Grote aantallen	*****

WONING	Kencijfer 1	Opmerking	Eenheid 1 Per	Eenheid 2	Kencijfer 2	Eenheid 3 Per	Eenheid 4	Validatie (*****)
Rij- en vrijstaande woning	1,0	Bij voorkeur plus 1	kamer	25 m2 bvo	5,0 – 6,0	woning	0,25 woning	*****
Appartement (met selsenberging)	0,75	Minimaal 2 plekken	kamer	25 m2 bvo	2,0 – 3,0	woning	0,33 woning	*****
Appartement (zonder selsenberging)	0,25	Tbv buurtalijnen en festrorms. Heeft niet de voorkeur	kamer	25 m2 bvo	0,5 – 1,0	woning	0,33 woning	*****
Studentenhuis	1,0		kamer					*****

OVERSTAPPEN	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (*****)
Busstation	Centrum en schil	42,0	23,0 – 61,0	halterende buslijn				*****
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,8	0,5 - 1,3	autoparkeerplaats				*****



SPORT, CULTUUR & ONTSPANNING	Locatie	Kantcijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (*****)
Bibliotheek		3,0	2,0 – 5,0	100 m2 bvd	1000 leden			*****
Bioscoop	Centrum	7,8	4,0 – 12,0	100 m2 bvd	0,15 zalen	33 stoelen	Grote aantallen	*****
	Schil centrum	4,3	2,0 – 7,0					
	Rest bebouwde kom	1,4	0,8 – 2,2					
Fitness	Centrum	6,0	3,5 – 8,5	100 m2 bvd	6 apparaten			*****
	Schil centrum	3,7	2,0 – 5,8					
	Rest bebouwde kom	2,0	1,0 – 3,0					
Museum		0,9	0,5 – 1,4	100 m2 bvd				*****
Sporthal		2,5	1,4 – 3,9	100 m2 bvd	0,21 kleedkamers	0,05 locabe		*****
Sportzaal		4,0	2,2 – 6,2	100 m2 bvd	0,26 kleedkamers	0,05 locabe		*****
Stadion		9,0	5,0 – 14,0	100 zitplaatsen			Grote aantallen	*****
Stedelijke evenement		32,0	18,0 – 50,0	100 bezoekers			Grote aantallen	*****
Theater	Centrum	24,0	13,0 – 36,0	100 zitplaatsen	0,5 zalen	300 m2 bvd	Grote aantallen	*****
	Schil centrum	21,0	11,0 – 33,0					
	Rest bebouwde kom	18,0	10,0 – 28,0					
Zwembad (openlucht)		26,0	15,0 – 43,0	100 m2 bassen			Grote aantallen	*****
Zwembad (overdekt)		20,0	11,0 – 32,0	100 m2 bassen			Grote aantallen	*****

* een sporthal is een locatie waar toemooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.

VOORZIENINGEN	MAATGEVEND MOMENT
- School	
Basisschool (leerlingen)	schooltijden
Basisschool (medewerkers)	schooltijden
Middelbare school (leerlingen)	schooltijden
Middelbare school (medewerkers)	schooltijden
ROC (leerlingen)	schooltijden
ROC (medewerkers)	schooltijden



- Horeca en ontspanning	
Restaurant	vr-za-zo 18-20 uur
Fastfoodrestaurant	zondag 17-18 uur
Fitness	ma-di-wo 19-21 uur
Bibliotheek	woensdag 13-16 uur
Bioscoop	zaterdag 19-22 uur
Museum	buiten schooltijden
Sporthal	zaterdag en zondag 13-18 uur
Sportveld	speeddag ochtend, evt. wedstrijd met veel publiek
Sportzaal	gebruikstijden
Stadion	bij thuiswedstrijden
Stedelijke evenement	afhankelijk van evenement
Theater	zaterdag 19-22 uur
Zwembad (openlucht)	bij mooi weer, buiten schooltijd
Zwembad (overdekt)	vrijdag 9-13 uur

- Kantoren en woningen	
Kantoor (personeel)	werkdagochtend, op ma, di of do
Kantoor (bezoekers)	werkdagochtend
Rij- en vrijstaande woning	avond/nacht
Appartement (met fietsenberging)	avond/nacht
Appartement (zonder fietsenberging)	avond/nacht
Studentenhuis	avond/nacht

VOORZIENINGEN

MAATGEVEND MOMENT

- Winkelen en boodschappen	
Winkelcentrum	zaterdagmiddag 14-17 uur
Supermarkt	zaterdagmiddag 14-17 uur
Bouwmarkt	zaterdag (en koopzondag)
Tuincentrum	zaterdag (en koopzondag)

- Zorg en maatschappelijke voorzieningen	
Apotheek (bezoekers)	werkdag 14-16 uur
Apotheek (medewerkers)	werkdag 14-16 uur
Begraafplaats/crematorium	tijdens plechtigheid
Gezondheidscentrum (bezoekers)	werkdag 9-12 uur
Gezondheidscentrum (medewerkers)	werkdag 9-12 uur
Kerk/moskee	tijdens dienst
Ziekenhuis (bezoekers)	werkdag 10-12, 14-16 en 19-20 uur; ma, di of do
Ziekenhuis (medewerkers)	werkdagochtend, op ma, di of do

- Haltes en opstapplaatsen	
Busstation	werkdagochtend
Carpoolplaats	werkdagochtend