

Parkeerbeleid: samen naar een oplossing

Cedric Deverchere

De laatste maanden draait het alleen maar om dit onderwerp in Gouda: parkeerbeleid. Het heeft geleid tot veel polarisatie en spanning in onze stad. Juist het tegenovergestelde van wat we willen voor Gouda: een goed uitlegbaar en uitvoerbaar beleid, met een goede afweging tussen belangen, kosten en baten, met een blik op de toekomst. Volt werkt graag positief, oplossingsgericht, integraal en kijkt niet weg van nuance. Zo benaderen we het parkeerbeleid.

Parkeren kost de samenleving geld

Openbare ruimte heeft waarde, en aanleg en onderhoud daarvan kost geld van de samenleving. Het gratis parkeren van een auto op openbare parkeerplaatsen komt neer op een subsidie van honderden euro's per jaar¹ voor autobezitters. Iedere belastingbetaler betaalt mee aan de openbare parkeerplaatsen, ook de 30% van de huishoudens in Gouda die geen auto bezitten².

Het parkeerbeleid van de gemeente Gouda lijkt nu gedictieerd te zijn om een tekort in de gemeentebegroting op te vangen. Dat is wat Volt betreft geen toekomstvisie! Natuurlijk mag parkeren wat kosten, maar financiële overwegingen kunnen niet de enige aanleiding zijn voor een beleid. Gereguleerd parkeren dient onderdeel te zijn van een integrale mobiliteitsvisie en moet:

- de toegankelijkheid van het centrum voor iedereen verbeteren;
- het autoverkeer (vooral zoekverkeer³) in de stad verminderen;
- meer ruimte voor fietsers, voetgangers, groen en ontmoeting vrijmaken;
- een betaalbare oplossing bieden aan diegene die een auto echt nodig hebben;
- de kosten van parkeren eerlijk verdelen.

De openbare ruimte eerlijk verdelen

De openbare ruimte is schaars, er is niet genoeg plaats om alle auto's van bewoners en bezoekers in de binnenstad te parkeren. Daarom moet je als gemeente de ruimte eerlijk verdelen. Volt pleit voor twee oplossingsrichtingen:

1. Minder auto's

- Volt kijkt naar de toekomst. In het centrum van Gouda is het autogebruik in de afgelopen jaren afgenomen. Op landelijk niveau krimpt het autobezit⁴.

¹ <https://www.bnnvara.nl/joop/artikelen/parkeerplek-zwaar-gesubsidieerd>

² <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2025/10/autobezit-van-huishoudens-in-zuid-holland-31-december-2022>

³ Verkeer om een plek te zoeken. Dat wil je vooral voorkomen met je parkeerbeleid. Duidelijke informatievoorziening en routes zijn hiervoor cruciaal.

⁴

<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2025/12/minder-jongeren-hebben-rijbewijs-dan-in-2019#:~:text=Van%20alle%20leeftijdsgroepen%20nam%20het,procent%20minder%20dan%20begin%202019.>

- Deelauto's kunnen tot 6 privé auto's vervangen⁵. Elke deelauto maakt dus 50 vierkante meters vrij voor de stad.
- We gaan voor een autoluw centrum. Hier volgen we de succesvolle voorbeelden van Europese steden zoals Den Burg op Texel⁶ of Straatsburg⁷.

2. Meer parkeerplekken rondom de (binnen)stad:

- 200 à 300⁸ extra plekken langs de singels lijken haalbaar te zijn.
- Passende abonnementen voor bewoners in parkeergarages.
- Privé parkeerterreinen op privéterreinen beter benutten door ze buiten openingstijden toegankelijk te maken voor bewoners.
- Aan de rand van de stad goedkope P+R ontwikkelen, samen met gratis pendelbussen, zoals in Gent.⁹

Reparatie maatregelen voor de korte termijn

De tijden voor betaald parkeren zijn onlangs verruimd: elke dag tot middernacht in de Binnenstad, Kort Haarlem, Kort Akkeren. Dit heeft een impact op de Goudse horeca en vrijwilligersorganisaties. Volt pleit voor een **kortere periode betaald parkeren**.

Daarnaast bieden we de oplossingen voor winkeliers, werknemers en vrijwilligers:

- **Toegewezen plekken voor verenigingen**
- **Herintroduceren van blauwe zones** voor kortparkeren in winkelstraten
- **Betaalbare werkgeversvergunningen** in voldoende aantallen. Dit hoeft geen probleem te zijn, aangezien veel autobezitters doordeweeks overdag weg zijn.

Samen tot een toekomstbestendige oplossing

Niemand wordt blij als iets dat gratis was, betaald moet worden, of als het opeens veel duurder wordt, vooral als dit zonder uitleg of discussie plaatsvindt. Het kan niet zo zijn dat de dialoog tussen bestuur en bewoners de vorm aanneemt van petitie's die na de grote beslissingen op de tafel van de bestuurders komen. Goed bedoeld beleid strandt door gebrek aan participatie. **Echte participatie betekent dat je aan een representatief aantal burgers scherpe vragen stelt.**

Volt pleit juist voor thematische burgerpanels waar autobezitters en niet-autobezitters, bewoners en ondernemers, jongeren en ouderen samen de richting bepalen.

⁵

<https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/zakendoen-met-rijkswaterstaat/werkwijzen/werkwijze-in-gww/nederland-bereikbaar-hinderaanpak/toolbox/factsheet-autodelen>

⁶

<https://loket.texel.nl/mozard/document/docnr/4150882/rapport%20centrum%20Den%20Burg%20autoluw%20%28concept%29>

⁷

<https://www.francebleu.fr/infos/transports/video-comment-en-50-ans-strasbourg-a-chasse-la-voiture-de-son-centre-ville-1629986572>

⁸

<https://www.ad.nl/gouda/zoeken-naar-plekje-voor-je-auto-hier-in-gouda-kunnen-extra-parkeerplekken-komen~ab40a187/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

⁹

<https://visit.gent.be/nl/goed-om-weten/praktische-info/hoe-gent-bereiken/naar-gent-met-de-auto/gratis-parkeren-aan-de-rand#:~:text=P+R%20aan%20de%20rand,of%20bus%20naar%20het%20centrum.>

Parking Policy: solving it together

Over the past few months, one topic has dominated Gouda: parking policy. It has led to polarization and tension in our city—precisely the opposite of what we want for Gouda: a clear, implementable policy that balances interests, costs, and benefits with a forward-looking perspective. Volt prefers to work positively, solution-oriented, and holistically, and we don't shy away from nuance. This is how we approach parking policy.

Parking costs society money

Public space has value, and its construction and maintenance are funded by taxpayers. Free parking for cars on public lots amounts to a subsidy of hundreds of euros per year for car owners. Every taxpayer contributes to public parking, including the 30% of Gouda households that don't own a car.

Gouda's current parking policy seems driven by the need to plug a budget deficit. That's not a vision for the future! Of course, parking can have a price, but financial considerations alone shouldn't dictate policy. Regulated parking should be part of an integrated mobility vision that:

- Improves accessibility to the city center for everyone;
- Reduces car traffic (especially "search traffic") in the city;
- Creates more space for cyclists, pedestrians, greenery, and social interaction;
- Offers affordable solutions for those who truly need a car;
- Distributes parking costs fairly.

A fair share of the public space

Public space is scarce: there simply isn't enough space to park all residents' and visitors' cars in the city center. That's why the municipality must divide space fairly. Volt advocates for two solutions:

Fewer cars:

- Volt looks to the future. Car use in Gouda's city center has declined in recent years, and car ownership is shrinking at national level.
- Shared cars can replace up to 6 private vehicles, freeing up 50 square meters per shared car.
- We aim for a low-traffic city center, following successful examples like Den Burg on Texel or Strasbourg.

More parking around (and outside) the city:

- 200–300 additional spots along the canals seem feasible.
- Resident permits in parking garages.
- Better use of private parking lots by making them accessible to residents outside working hours.
- Affordable Park & Ride at the city's edge, paired with free shuttle buses (like in Ghent).

A quick fix for now

Paid parking hours were recently extended—daily until midnight in the city center, Kort Haarlem, and Kort Akkeren—which impacts Gouda's hospitality and volunteer organizations. Volt calls for **shorter paid parking hours**.

We also propose solutions for shopkeepers, employees, and volunteers:

- **Reserved spots for associations.**
- **Reintroduce blue zones** for short-term parking in shopping streets.
- **Affordable employer permits** in sufficient numbers (since many car owners are away during weekdays).

Finding solutions together

No one is happy when something that was free suddenly costs money—or becomes much more expensive—especially without explanation or discussion. Dialogue between government and residents shouldn't take the form of petitions arriving *after* major decisions are made. Well-intentioned policies fail due to lack of participation. **Real participation means asking sharp questions to a representative group of citizens.**

Volt advocates thematic citizen panels where car owners and non-car owners, residents and entrepreneurs, young and old jointly determine the direction. Let's work together toward a solution.