Gemeente Gouda

Raadsmemo

aan	de gemeenteraad
onderwerp	(Technische) update gereguleerd parkeren
van	het college van burgemeester en wethouders
datum	13 januari 2026
zaaknummer	1616544

Memo

Aanleiding

Naar aanleiding van de toezegging tijdens de raadsvergadering van 10 december 2025 informeert het college u in dit memo zo volledig mogelijk over de effecten, knelpunten en mogelijke oplossingen die tot nu toe zichtbaar en hoorbaar zijn rondom gereguleerd parkeren. Een volledige evaluatie is op dit moment nog niet mogelijk. Dit gezien de timing van dit memo en het feit dat nog niet alle benodigde gegevens/data beschikbaar zijn. Wel kunnen wij met dit memo alvast gedeeltelijk aan deze wens voldoen.
In het afgelopen jaar is gereguleerd parkeren uitgebreid in de wijken Kort Haarlem en Korte Akkeren, zoals door de raad vastgesteld in de wijkmobiliteitsplannen (WMP) voor deze wijken. Daarnaast zijn enkele eerder genomen besluiten uit het WMP van de binnenstad verder uitgevoerd. De uitbreiding van gereguleerd parkeren is een belangrijke stap om Gouda schoner, leefbaar en bereikbaar te houden.

Het college hoort en ziet in de huidige wijken al positieve effecten van de uitbreiding van het gereguleerd gebied. Enkele inwoners hebben positieve ervaringen gedeeld en de gemeente heeft meerdere avonden in het uitbreidingsgebied geobserveerd. Het is gebleken dat binnen een straal van 200 meter vrijwel altijd parkeerruimte beschikbaar is. Dit beeld moet nog worden bevestigd met objectieve metingen maar het lijkt erop dat door de invoering van gereguleerd parkeren het gewenste effect, het verbeteren van de bereikbaarheid en voorkomen dat de stad vastloopt door toenemende verkeers- en parkeerdruk, wordt bereikt. In het omgevingsprogramma parkeren staan de principes en instrumenten verder toegelicht.

Het college zal in 2026 een volledig parkeerdruk onderzoek laten uitvoeren om een onderbouwd en betrouwbaar beeld te krijgen van de situatie.

Natuurlijk ontstaan er bij invoering of uitbreiding van gereguleerd parkeren ook knelpunten. Knelpunten die het college had voorzien maar ook onvoorziene knelpunten. Het college heeft klachten, bezwaren en vragen ontvangen van zowel ondernemers als inwoners. In raadsmemo's van 9 april 2025, 14 mei 2025, 9 juli 2025 en 24 september 2025 zijn deze knelpunten ook eerder benoemd. Waar mogelijk en passend heeft het college naar aanleiding hiervan ingrepen gedaan. Zo heeft 66,5% procent van de bezwaren geleid tot een aangepast besluit. Voor de oplossing van andere knelpunten is meer tijd nodig. Het college onderzoekt de mogelijkheden om via enkele pilots te bepalen wat het effect is van aangepaste tarieven en/of regels. Het college heeft niet de illusie dat alle ervaren knelpunten daarmee worden opgelost. Om de gewenste effecten te realiseren zoals voldoende plekken voor vergunninghouders, meer groen en ruimte voor spelende kinderen, dient het aantal geparkeerde auto’s af te nemen. Uitzonderingen die maken dat uiteindelijk alles weer bij het oude is, zouden de positieve effecten van gereguleerd parkeren te niet doen.

Opbouw van het memo
1. Bezwaren, effecten en eventuele wijzigingen naar aanleiding van deze bezwaren
2. Uitdagingen in het beleid en uitvoering op basis van meldingen, signalen en eigen onderzoek
3. Geplande beleidswijzigingen

Verantwoording gebruikte cijfers
De in dit memo gebruikte gegevens en data zijn gebaseerd op de gegevens die bekend waren in december 2025. Het is mogelijk dat op het moment van publicatie van dit memo de aantallen iets gewijzigd zijn. De gegevens met betrekking tot de lopende bezwaren zijn van januari 2026.

Voorbehoud bij voorlopige bevindingen
Veel vraagstukken zijn complex en het te snel oplossen van één vraagstuk voor de een leidt vaak tot knelpunten voor een ander. Wanneer er aanvullende vragen ontstaan of kansen worden gesignaleerd, is het van belang deze zorgvuldig uit te werken.

Het college heeft daarom bij veel van de in het memo opgenomen punten aangegeven dat deze in de volledige evaluatie verder onderzocht zullen worden, met waar mogelijk aanbevelingen. Dit document is niet bedoeld om overhaast conclusies te trekken of acties te ondernemen op basis van nog te beperkte informatie. Bij een beperkt aantal onderwerpen zijn wel aanbevelingen opgenomen, omdat het college deze relatief kansrijk acht en de complexiteit en invloed op andere regelingen beperkt is.

1.1 Afhandeling bezwaren
In verband met de uitbreiding van gereguleerd parkeren in Korte Akkeren en Kort Haarlem en een update van de zogenaamde LUP (Lijst Uitsluitingen Parkeervergunningen) zijn er in februari 2025 totaal 15.278 brieven verstuurd aan alle adressen in het vergunningengebied van Gouda waarin de wijzigingen kenbaar zijn gemaakt aan de bewoner of eigenaar van het betreffende adres. Hierop zijn in totaal 255 bezwaren ingeboekt. Dat is ongeveer 1,7% van het totaal aan verstuurde brieven. De bezwaren variëren van het niet eens zijn met plaatsing op de LUP tot meer algemene vragen of klachten. Ook deze zijn ingeboekt als bezwaar.

Het behandelen van een bezwaar dient zorgvuldig te gebeuren en is een formeel proces waar meerdere partijen bij betrokken zijn waaronder een onafhankelijke bezwaarschriftencommissie. Er zijn waar mogelijk bezwaren informeel afgehandeld waarbij het formele proces (met een hoorzitting, advies en beslissing op bezwaar) niet heeft plaatsgevonden.

Van het totaal aan 256 bezwaren zijn er op het moment van schrijven van dit memo 38 bezwaren nog niet afgehandeld. Met alle bezwaarmakers van bezwaren die nog in behandeling zijn bij de bezwaarschriftencommissie op 15 januari 2026 en nog geen beslissing hebben ontvangen, wordt contact opgenomen. In deze gevallen wordt via de hardheidsclausule een oplossing geboden waarbij de huidige vergunning wordt verlengd en het tarief niet wijzigt tot het moment dat het bezwaar door het college is afgehandeld. De hardheidsclausule wordt alleen toegepast voor mensen die bezwaar hebben gemaakt vóór 10 december 2025. In 2025 hebben bewoners ook gebruik kunnen maken van een overgangsregeling. Deze overgangsregeling geldt nog tot en met 28 februari 2026. Indien een bezwaar gegrond is verklaard worden de kosten van deze overgangsregeling vergoed aan de bezwaarmaker.

Er zijn 218 bezwaren volledig afgehandeld en van nog eens 12 bezwaren heeft de bezwaarschriftencommissie een advies uitgebracht. Van het totaal van deze 230 zaken zijn 119 bezwaren informeel opgelost. 111 zaken zijn via het formele proces afgerond.

In 85 zaken de bestreden besluiten in stand gelaten en hebben 145 (66,5%) zaken geleid tot een gewijzigd besluit. De meeste wijzigingen (89) betreffen de appartementencomplexen-regeling. Met deze regeling wordt voor een groep adressen (in de meeste gevallen een appartementencomplex, maar niet uitsluitend) een specifiek plafond aan het aantal te verstrekken parkeervergunningen vastgesteld. Hierover hebben we u eerder geïnformeerd in de memo van 24-9-2025.

1.2 Lijst uitsluitingen parkeervergunningen (LUP)
De LUP is een effectief instrument binnen gereguleerd parkeren. Het borgt dat parkeren op eigen terrein optimaal wordt benut en de parkeerafspraken die zijn gemaakt bij realisatie van een woning of complex worden nagekomen. Het overgrote deel van de ingediende bezwaren gaan over het plaatsen op de LUP en de gevolgen van de plaatsing op de lijst.

Bij invoering van gereguleerd parkeren is het van belang dat de LUP en de regels op basis waarvan deze lijst wordt samengesteld zo vroeg mogelijk bekend wordt gemaakt. Op die manier weten bewoners al ver voor eventuele invoering van gereguleerd parkeren wat de regels zijn en welke adressen op de LUP staan. Tijdens het opstellen van deze lijst voor de uitbreidingsgebieden Kort Haarlem en Korte Akkeren is ook een update gedaan van alle adressen van de binnenstad waarbij historische fouten zijn hersteld.

Het opstellen van de LUP is een intensief en zorgvuldig proces en het goed onderhouden van een LUP vraagt zeker in de beginfase veel ambtelijke capaciteit. Het college verwacht wel dat het verduidelijken van de regels op basis waarvan de LUP wordt samengesteld, helderheid zal bieden voor veel adressen in de nog niet gereguleerde gebieden. Er is daarom door het college al eerder aangegeven en opgenomen in het Omgevingsprogramma Parkeren dat LUP wordt opgesteld voor heel Gouda. Deze LUP heeft voor adressen in ongereguleerd gebied geen consequenties maar geeft duidelijkheid aan (toekomstige) bewoners en bedrijven over waar ze mogelijk in de toekomst aan toe zijn.

1.3. Wat is er gewijzigd in de LUP op basis van ingediende bezwaren?
Op basis van berichten vanuit bewoners en ingediende bezwaren heeft het college het beleid verbeterd en aangepast om meer recht te doen aan de situaties. De volgende aanpassingen hebben plaatsgevonden;

Peildatum
Bij het bepalen of een adres op de LUP wordt geplaatst is een peildatum toegevoegd. Er wordt dus gekeken naar de parkeersituatie op deze peildatum. Eventuele wijzigingen van de situatie na de peildatum worden niet meegewogen. Het college heeft in de Lijst Uitsluitingen Parkeervergunningen Gouda (gepubliceerd op overheid.nl) een nieuw artikel toegevoegd (artikel a1). Dit geldt voor onder andere parkeren op eigen terrein en woningsplitsingen maar geldt niet voor omgevingsvergunningen als er voorwaarden over parkeren zijn opgenomen. Dit betekent onder meer dat:

- Een woningsplitsing die vergunningsvrij plaats heeft gevonden voor de peildatum leidt tot twee adressen waarop een vergunning kan worden aangevraagd. Na de peildatum zal een dergelijke woningsplitsing leiden tot het plaatsen van het adres op de LUP;

- Een verbouwing van bijvoorbeeld garage naar extra woonruimte voor de peildatum leidt niet tot plaatsing op de LUP. Het verwijderen van parkeergelegenheid op eigen terrein na de peildatum zal wel leiden tot plaatsen van het adres op de LUP.

Het benutten van parkeren op eigen terrein blijft wel cruciaal. Het college zal dit punt ook verwerken bij het opstellen van de LUP voor de overige wijken in Gouda. Het is relevant dat

er voldoende parkeervoorzieningen op het eigen terrein in stand blijven. Het college heeft het belang van parkeren op het eigen terrein ook onder de aandacht gebracht in het omgevingsprogramma parkeren.

Nieuw voor oud regeling
Uitgangspunt bij nieuwbouwontwikkelingen is dat parkeren op eigen terrein plaatsvindt en hierbij wordt voldaan aan de gestelde parkeernorm. Planologisch is het mogelijk dat bij sloop-nieuwbouw de oude parkeerbehoefte wordt gebruikt voor het nieuwe project. Bij verschillende nieuwbouwontwikkelingen in Gouda is dit toegepast. Deze adressen zijn op de LUP geplaatst met een volledige uitsluiting van een parkeervergunning (VUP). Dat is niet geheel terecht. Feitelijk hebben deze ontwikkelingen recht op een aantal parkeervergunningen. Op advies van de bezwaarschriftencommissie heeft het college hiervoor een oplossing geboden.

Door een maximumaantal vergunningen per ontwikkeling/complex toe te kennen, wordt nauwkeuriger aangesloten bij de geplande parkeerbehoefte (volgens de omgevingsvergunning). Deze regeling is toegepast bij verschillende ontwikkelingen en alleen in sectoren die het afgelopen jaar zijn toegevoegd. Uiteindelijk heeft dit voor 60% van de adressen (uit deze sectoren) op de LUP met een volledige uitsluiting tot een wijziging geleid. Door invoeren van deze appartementencomplexenregeling zijn er nu 118 vergunningen verleend.

Verkeerde inschatting parkeren eigen terrein
In ~0,1% van de adressen die op de LUP staan met de status Volledige Uitsluiting Parkeervergunning (VUP) is bij nadere controle gebleken dat het eigen terrein minder goed bruikbaar of groot was dan gedacht. Dit heeft geleid tot het wijzigen van de status naar de Uitsluiting 1e Parkeervergunning (U1P).

In ~0,2% van de adressen die op de LUP staan met de status Uitsluiting 1e Parkeervergunning (U1P) bleek bij nadere controle dat een inrit of garage in de praktijk niet bruikbaar was of niet groot genoeg was. Deze adressen zijn van de LUP verwijderd. In ongeveer de helft van deze gevallen kan daarmee een bestaande inrit vanaf de openbare weg worden verwijderd, waardoor nieuwe openbare parkeerplaatsen ontstaan.

2. Uitdagingen in het beleid en uitvoering op basis van meldingen, signalen en eigen onderzoek

2.1 Vergunningen en plafonds
In verschillende wijken is het aantal uitgegeven vergunningen niet in verhouding tot het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen. Met uitzondering van sector 2 Nieuwe Park, is het aantal vergunningen ten opzichte van het aantal beschikbare parkeerplaatsen boven de 90%. In sector 1, Binnenstad is deze verhouding zelfs 113% (dit is zonder het aandeel van binnenstadbewoners die parkeert op de parkeerterreinen). Hier zijn dus meer vergunningen uitgegeven ten opzichte van het beschikbare aantal openbare parkeerplaatsen. Dit leidt tot een onhoudbare situatie waarbij bewoners regelmatig aangeven dat zij niet in hun eigen sector kunnen parkeren. Dit effect is versterkt door het invoeren van betaald parkeren in de wijken rond de binnenstad waardoor ondernemers en bewoners hier niet meer (gratis) kunnen parkeren. Tegelijkertijd bestond er jarenlang parkeeroverlast voor bewoners in Kort Haarlem en Korte Akkeren door parkeerders voor- of uit de Binnenstad.

De verdeling in december 2025 was als volgt;

Sector	Verleende vergunning ten opzichte van het aantal openbare parkeerplaatsen
1. Binnenstad	113%
2. Nieuwe Park	86%
3. Gouda Noord	93%
7. Kort Haarlem	93%
8. De Korte Akkeren	95%

Het is belangrijk om te benadrukken dat het aantal openbare parkeerplaatsen eigenlijk lager is aangezien er veel parkeerplaatsen officieel niet voldoen als parkeerplaats maar wel worden meegeteld als openbare parkeerplaats. Deze parkeersituaties worden op dit moment nog gedoogd. Denk hierbij aan het parkeren aan twee zijden van een straat, deels op de stoep. Het in stand houden van deze situaties wordt steeds meer onhoudbaar omdat het tot gevaarlijke situaties leidt. Voetpaden zijn hierdoor namelijk slecht toegankelijk en de toegankelijkheid van hulpdiensten komt in het geding. Deze situaties komen met name voor in sectoren 2 en 7.

Het is wettelijk (op basis van Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, artikel 10 en artikel 24) niet toegestaan om op de stoep te parkeren, ook niet met één of twee wielen. Daarnaast is parkeren voor een uitrit op de openbare weg ook verboden (ook als dit je eigen uitrit is). Dit zijn de situaties die in de praktijk het vaakst voorkomen.

In veel straten waar geparkeerd wordt buiten de parkeervakken geldt al een parkeerverbod maar hier wordt vaak een gedoogbeleid toegepast. In onderstaande tabel is aangegeven wat de geschatte effecten zouden zijn wanneer er in de wijken een parkeerverbod wordt ingesteld. Dat betekent dat er dus alleen in de aangegeven parkeervakken geparkeerd mag worden. Deze maatregel draagt bij aan de verkeersveiligheid en leidt bovendien tot een rustiger straatbeeld.

Sector	Met parkeerverbod	Toelichting
1. Binnenstad	113%	Wijzigt niet, is al van toepassing
2. Nieuwe Park	89%	Wijzigt zeer beperkt
3. Gouda Noord	93%	Wijzigt niet, is al van toepassing
7. Kort Haarlem	98%	Veel gedoogde (illegale) parkeersituaties waardoor bij handhaving hierop de limiet zal worden bereikt.
8. De Korte Akkeren	95%	Wijzigt naar verhouding zeer beperkt, nauwelijks effect.

Uit de tabel is af te leiden dat er bij doorvoeren van deze maatregel (handhaven op de verkeersregels) er met name in de wijk Kort Haarlem een probleem gaat ontstaan. Een parkeerplaats vinden voor een vergunninghouder wordt hier dan steeds lastiger. Een parkeervergunning geeft weliswaar geen garantie op een parkeerplaats maar het is wel wenselijk dat de kans op een vrije parkeerplaats groot is. Bovendien toont deze tabel aan dat er voor bezoekers maar zeer weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Zeker in de avonduren als bewoners thuis zijn en de auto hebben geparkeerd in de wijk. Het is dus zaak om bewust om te gaan met beleidsregels die de parkeerbehoefte goed verdelen.

Het huidige beleid biedt mogelijkheden om dit op te lossen door het verlagen van het vergunningenplafond. Dit is tot op heden nog niet toegepast waardoor bewoners uitwijken naar parkeren op bijvoorbeeld de parkeerterreinen. Dit leidt tot een mini-waterbedeffect op deze terreinen. Aanvullende metingen waarbij ook de avonden en weekenden worden meegenomen zullen nog worden verricht (zie hiervoor hoofdstuk 3.3).

Bedrijfsvergunningen versterken dit effect, omdat zij op alle parkeerterreinen mogen staan en niet onder een vergunningenplafond vallen. Omdat men met dit type vergunning in verschillende sectoren mag parkeren is het niet mogelijk een goede inschatting te maken waar deze vergunninghouders geparkeerd staan.

Omdat bedrijfsvergunningen niet onder het plafond vallen zien we vooral in sector 1 Binnenstad een toename in aanvragen van dit type vergunning. In onderstaande tabel staat het aantal verleende bedrijfsvergunningen per sector aangegeven;

Sector	**Aantal**
1. Binnenstad	225
2. Nieuwe Park	1
3. Gouda Noord	6
7. Kort Haarlem	48
8. De Korte Akkeren	35

Omdat het vergunningenplafond in de binnenstad is bereikt kiezen ondernemers vaker voor een bedrijfsvergunning. Dit hoeft in principe geen probleem te zijn als de bijbehorende voertuigen niet tegelijk aanwezig zijn met de voertuigen van bewonersvergunningen. We zien echter dat de bedrijfsvergunningen ook veel worden gebruikt in de avonden en in de weekenden. Dit brengt dus een hogere parkeerdruk met zich mee. De verwachting is dat dit komt omdat veel ZZP'ers, die ook inwoner zijn van de binnenstad, een bedrijfsvergunning hebben aangevraagd. Logisch aangezien er geen wachtlijst is en de kosten (in een aantal gevallen) lager zijn.

Bij de evaluatie zal het college deze aspecten meenemen en verwacht dat het advies zal zijn om:

- Het laten uitwijken van bewonersvergunningen naar de parkeerterreinen te beëindigen. Dit is al besloten bij vaststelling van het WMP Binnenstad 2023;

- Het vergunningenplafond in sector 1 Binnenstad vanaf het nieuwe vergunningsjaar geleidelijk te verlagen en het plafond op de parkeerterreinen en stationsgarage te verhogen (uitgewerkt in 3.2).

Verlagen vergunningenplafond is nodig
Zonder maatregelen, zoals het verlagen van het vergunningenplafond, blijven de effecten van het invoeren van gereguleerd parkeren onduidelijk en zullen de verkeersbewegingen door onder andere zoekverkeer toenemen. Daarom is het beleid rondom het vergunningenplafond binnen het WMP Binnenstad aangepast. Hierdoor kan de schaarse ruimte eerlijker worden verdeeld. Bovendien neemt de parkeergarantie voor vergunningshouders toe en zal het aantal verkeersbewegingen in de binnenstad afnemen.

Huidige vergunningshouders profiteren hiervan, omdat de kans op een beschikbare parkeerplek met hun bestaande vergunning groter wordt. Het verlagen van het vergunningenplafond zal geleidelijk geschieden. Alleen vergunningen die worden beëindigd via een opzegging door de inwoners worden niet meer opnieuw uitgegeven. Op basis van het vergunningenverloop van het afgelopen jaar wordt verwacht dat het plafond in ongeveer drie jaar tijd zal afnemen naar het streefgetal zoals dat is vastgesteld in het WMP Binnenstad. Er ontstaat dan een goede balans ten opzichte van het aantal beschikbare parkeervakken.

Overstappen van binnenstad naar een parkeerterrein
Het college heeft aan het begin van het vergunningenjaar gefaciliteerd dat binnenstadbewoners konden overstappen naar een vergunning op één van de parkeerterreinen. Vergunningshouders van de binnenstad konden zich via een formulier aanmelden, waarna werd bekeken of er op dat moment ruimte beschikbaar was op een van de parkeerterreinen (hier gelden immers ook vergunningenplafonds). Wanneer het vergunningplafond was bereikt, werd de aanvraag afgewezen.

Inmiddels zijn de wachtlijsten voor de parkeerterreinen langer dan die voor de binnenstad. Dit ongewenste effect is ontstaan doordat het verlagen van het vergunningenplafond voor de binnenstad uitgesteld is. Hierdoor kiezen veel nieuwe bewoners voor de snelst verkrijgbare vergunning, en dat is op dit moment die in sector 1 Binnenstad.

Op de Vossenburchkade is nog een beperkt aantal vergunningen beschikbaar, maar dit terrein is vooralsnog weinig populair onder binnenstadbewoners. Vermoedelijk komt dit doordat veel adressen in de binnenstad een grotere loopafstand hebben tot dit terrein.

Het college verwacht de vergunningenplafonds binnenkort te kunnen aanpassen en kan dan mogelijk het proces rondom het overgangsformulier naar de parkeerterreinen opnieuw invoeren.

2.2. Maatschappelijke bedrijfsvoeringvergunning
Een aantal maatschappelijke organisaties is ervan uitgegaan dat zij met één vergunning per locatie hun volledige personeel konden laten parkeren. Er kunnen weliswaar meerdere voertuigen gebruik maken van één vergunning, maar niet tegelijkertijd. Per vergunning kan één voertuig geparkeerd worden door het kenteken aan te melden in de Parkstartapp. Hierdoor vragen veel maatschappelijke organisaties meerdere vergunningen aan. In totaal zijn er 240 vergunningen verleend. Dit is zorgelijk, zowel vanwege de kosten voor deze organisaties als vanwege de toenemende parkeervraag.

Het inzetten van meer gedragsgerichte maatregelen, zoals een werkgeversaanpak, kan ertoe leiden dat minder vergunningen nodig zijn. Dit kan voor alle werkgevers positieve effecten hebben. Het programma *Goed op Weg* van de provincie Utrecht laat zien dat deze aanpak zeer effectief is. De Zuid-Hollandse variant, *Zuid-Holland Bereikbaar*, is op dit vlak echter nog beperkt actief en grote werkgevers worden momenteel niet benaderd. Een bijkomend voordeel van gerichte sturing is dat hiermee de druk op de wegen in en rondom Gouda kan worden verminderd. Dit is eveneens een van de instrumenten die het college heeft opgenomen in het Omgevingsprogramma Parkeren. Het college werkt momenteel aan een verdere uitwerking van dit instrument binnen de gemeente Gouda.

Daarnaast ziet het college aanleiding om de vergunning te herzien, mede vanuit de mobiliteitsbehoefte van deze doelgroep. De huidige vergunning is te duur voor de organisaties waarvoor zij bedoeld is. Bovendien is voor sommige bedrijfsgroepen of organisaties die de vergunning juist hard nodig hebben, niet aan te vragen. Zo kunnen uitvoerende organisaties die verantwoordelijk zijn voor groenonderhoud of het onderhoud van verhardingen geen gebruik maken van deze vergunning. Zij zijn aangewezen op de reguliere bedrijfsvoeringvergunning, die niet gebaseerd is op het aantal werkzame FTE en een limiet van drie vergunningen kent. In veel gevallen is dit onvoldoende. Opvallend is overigens dat de koppeling met FTE tot nu toe niet heeft geleid tot vragen of bezwaren. Het college neemt dit wel mee in de evaluatie, zeker omdat steeds meer bedrijven in het gebied tegen de limiet aanlopen van maximaal 3 vergunningen voor hun gehele bedrijf.

Voor maatschappelijke organisaties is de huidige vergunning bovendien te breed. Er mag met deze vergunning in alle sectoren geparkeerd worden. Slechts enkele organisaties hebben daadwerkelijk een bedrijfsvoeringvergunning nodig om hun werkzaamheden uit te

voeren die in alle sectoren moeten kunnen parkeren, zoals kraamzorg en huisartsen. Voor scholen die in één sector gevestigd zijn, is een vergunning voor uitsluitend die sector voldoende. Het is wenselijk om hier bewuster mee om te gaan en de prijsstelling hierop aan te passen.

Denkbare richtingen zijn:

- Een bedrijfsvoeringvergunning met en zonder de binnenstad.
- Een herziening van de bedrijfsvergunning zodat deze functioneel wordt voor alle bedrijven, zowel maatschappelijk als commercieel.

Dit vraagt vooral aandacht voor de voorwaarden, zoals het maximumaantal vergunningen en de eis dat het voertuig functioneel moet zijn voor het bedrijf en de vergunning niet wordt misbruikt om een voertuig in de avond in de wijk te parkeren. Door deze wijzigingen zorgvuldig door te voeren, ontstaat er geen uitzonderingspositie voor bepaalde maatschappelijke organisaties. De huidige regels op basis van SBI-codes leiden namelijk tot willekeurige verschillen: zo valt een sportschool wel onder de regeling, een X-boxruimte niet, en een dansschool weer wel. Het telkens toevoegen van nieuwe bedrijfstypen is mogelijk, maar leidt uiteindelijk tot ongewenst gebruik van vergunningen.

Huidig beeld van het aantal verleende bedrijfsvoeringsvergunningen;

Type product	**Aantal**
Maatschappelijke bedrijfsvoeringsvergunning	240
Bedrijfsvoeringsvergunning	25
Bedrijfsvoeringsvergunning kortlopend	3

In bovenstaande verdeling is duidelijk te zien dat het aantal van maatschappelijke bedrijfsvoeringvergunning in verhouding met de vraag naar bedrijfsvoeringvergunning veel hoger is. Naar verwachting is in veel gevallen een bedrijfsvoeringsvergunning die geldig is in één specifieke vergunningsector/wijk passender en is deze vergunning voor alle sectoren maar zeer beperkt nodig. Er is meer onderzoek en data nodig om nog beter inzicht te krijgen in het gebruik van deze vergunningen. Op basis daarvan kunnen de voorwaarden- en eventuele vergunningenplafonds worden vastgesteld. Dit punt wordt meegenomen in de evaluatie.

2.3 Derde bewonersvergunning

Bij de besluitvorming vorig jaar is er op het laatste moment voor gekozen om een derde bewonersvergunning in te voeren. Om ervoor te zorgen dat de derde vergunning zo doelmatig mogelijk wordt gebruikt, zijn aanvullende voorwaarden opgesteld. Zo moeten er per december 2024 minimaal drie volwassenen op het adres woonachtig zijn en moeten er drie voertuigen op het adres geregistreerd staan. Op het moment van schrijven van deze memo zijn er 165 derde bewonersvergunningen verleend.

Vanwege de beschikbare capaciteit, technische mogelijkheden en de bevoegdheden van de uitvoerende organisatie is ervoor gekozen om deze voorwaarden achteraf te controleren. Door een hoge werkdruk heeft deze controle echter later plaatsgevonden dan gepland. Uit de controle is gebleken dat maar liefst 30% van de aangevraagde vergunningen niet volledig voldoet aan de gestelde voorwaarden. Deze vergunningen zullen komend jaar **niet** opnieuw worden verleend.

Gezien de gestelde voorwaarden om een derde vergunning aan te vragen is het in de praktijk nu niet meer mogelijk om nog nieuwe derde vergunningen te verkrijgen.

2.4 Bezoek (niet bewonersbezoek)
Er is veel contact geweest met bedrijven, verenigingen en organisaties waar veel bezoek komt. Ook vanuit de raad zijn hier vragen over gesteld. Het parkeren van bezoek in het openbaar gebied is een complexe kwestie. Iedereen zonder parkeervergunning wordt immers als bezoeker beschouwd. Het college begrijpt dat de invoering van gereguleerd parkeren invloed heeft op het bedrijfsleven en maatschappelijke voorzieningen. Het is lastig om hierin uitzonderingen te maken omdat er (ongewenste) precedentwerking kan ontstaan. Het college onderzoekt de mogelijkheden om via enkele pilots te bepalen wat het effect is van aangepaste tarieven en/of regels. Het college zal u hierover binnenkort verder informeren.

Bedrijven hebben nu al de mogelijkheid om zelf (kortings)regelingen aan te bieden, zoals bijvoorbeeld de Jumbo op Klein Amerika doet. Binnen gereguleerd parkeren is het mogelijk om bewust en weloverwogen bepaalde groepen coulanter te behandelen. Dit kan bijvoorbeeld door prijsdifferentiatie in tijdsduur of het toewijzen van specifieke parkeerplaatsen. Het invoeren van een speciale bezoekersregeling is technisch in de huidige software nog niet mogelijk, maar het college volgt de ontwikkelingen nauwgezet, onder andere door te kijken naar voorbeelden uit de gemeente Rotterdam.

Coulant omgaan met bezoek kan echter wel een sneeuwbaleffect veroorzaken. Daarom is het belangrijk dat dit integraal wordt bekeken, zoals het college heeft aangegeven in het Omgevingsprogramma Parkeren. Ook het effect op de verkeersvraag speelt hierbij een belangrijke rol, om de bereikbaarheid van Gouda in de toekomst te waarborgen. Zo kan het zijn dat een bezoekersstroom op zaterdag beter past bij de verkeersdrukte op de randwegen dan een bezoekersstroom van een functie die de hele week actief is.

Het college zal mogelijke wijzigingen en mogelijkheden verder onderzoeken in de evaluatie van gereguleerd parkeren. Omdat de effecten breder kunnen zijn dan alleen de parkeervraag, kan het nodig zijn dit onderwerp ook mee te nemen in de evaluatie van het Verkeerscirculatieplan (VCP).

2.5 Waterbedeffect
Het college ziet dat het waterbedeffect, dat eerder zichtbaar was in Korte Akkeren en Kort Haarlem zich verder heeft verplaatst richting Nieuwe Park, Vreewijk en Sluiseiland. Vooral in de buurt Nieuwe Park, waar de parkeerdruk al hoog was en uitwijken moeilijker is, zijn de effecten duidelijk merkbaar. Ook in Vreewijk zijn de loopafstanden naar een vrije parkeerplaats toegenomen. Daarnaast zijn er nog een aantal specifieke locaties waar een waterbedeffect is opgetreden. Hieronder lichten we per gebied toe wat er tot op heden is waargenomen en welke maatregelen er zijn ingevoerd.

Nieuwe Park
Het college heeft veel signalen ontvangen vanuit Nieuwe Park over de toegenomen parkeerdruk. Deze druk was vóór de uitbreiding al hoog, maar is volgens waarnemingen van zowel bewoners als het college sindsdien aanzienlijk verder opgelopen. Het college is daarom in gesprek met de bewonersvereniging van Nieuwe Park om te onderzoeken welke knelpunten en vraagstukken kunnen worden aangepakt.

Een van de verzoeken uit deze gesprekken was om coulant om te gaan bij foutgeparkeerde voertuigen. Het college blijft zich inzetten voor handhaving van verkeersregels, omdat het niet optreden tegen gevaarlijk parkeren de verkeersveiligheid ernstig zou ondermijnen.

Op dit moment kan het college vooral ondersteunen door vragen te beantwoorden en mee te denken. Tegelijkertijd ziet het college, gezien de huidige parkeerdruk en de voorwaarden voor uitbreiding van gereguleerd parkeren zoals vastgelegd in het Omgevingsprogramma Parkeren Gouda, op termijn eigenlijk geen andere mogelijkheid dan ook in dit gebied

gereguleerd parkeren in te voeren. Elke maand dat hiermee wordt gewacht, ontstaan vergelijkbare problemen zoals eerder in Korte Akkeren, aan de randen van de binnenstad.

Hoewel de parkeerdruk nog niet definitief is vastgesteld met een parkeermeting, wordt op basis van signalen van bewoners, handhaving en de parkeerambtenaar verwacht dat deze inmiddels ruim boven de 90% ligt.

Het college zal deze ontwikkeling meenemen in de evaluatie en het WMP en daarbij aanbevelingen doen voor gebieden die gevoelig zijn voor een (extreem) hoog waterbedeffect bij uitbreidingen. Op die manier kan in de toekomst beter en zorgvuldiger worden besloten over eventuele vervolgstappen.

Vreewijk
In de buurt Vreewijk lag de parkeerdruk voorheen lager dan in Nieuwe Park. Maar ook in deze buurt is de parkeerdruk sterk toegenomen. Het college heeft meerdere meldingen en brieven ontvangen over de parkeersituatie. Daarnaast is er een klacht ingediend, waarna het college samen met de betreffende bewoner ter plaatse is gaan kijken. Op de betreffende avond bleek de dichtstbijzijnde beschikbare parkeerplaats op ongeveer 500 meter van het woonadres te liggen.

Het college constateert dat binnen een straal van 200 tot 300 meter vanaf een sectorgrens de parkeerdruk aanzienlijk is toegenomen. Dit moet nog worden bevestigd met een parkeermeting, maar de eerste signalen wijzen duidelijk op een verschuiving van voertuigen naar dit gebied. Dit effect is mede zichtbaar doordat bewoners fietsen aan lichtmasten plaatsen om van en naar hun auto te kunnen fietsen.

Het college zal u via de evaluatie en het WMP informeren over mogelijke oplossingen voor deze situatie.

Sluiseiland
We hebben u eerder geïnformeerd op 24 september 2025 over de toegenomen parkeerdruk op het Sluiseiland. Sinds dat memo heeft het college geen nieuwe berichten of meldingen over dit gebied ontvangen. Mogelijk heeft dit te maken met de seizoensgebonden activiteiten nabij dit parkeerterrein. Het college blijft deze locatie echter nauwlettend volgen. Op basis van de komende parkeermetingen zal deze locatie verder worden meegenomen in de evaluatie.

Goejanverwelledijk
Het college heeft in samenspraak met de begraafplaats besloten een blauwe zone in te stellen, zodat bezoekers van uitvaarten de mogelijkheid hebben om te parkeren. Vooral in het hoogseizoen stond deze locatie vaak volledig vol met campers en andere voertuigen. Het college onderzoekt daarnaast hoe de verwijzingen voor campers kunnen worden verbeterd, om foutgeparkeerde campers in de toekomst te voorkomen.

Tegelijkertijd blijkt dat ook veel voertuigen van bewoners de hele dag in dit gebied blijven staan. De blauwe zone is daarom ingesteld als tijdelijke maatregel om ruimte te garanderen voor bezoekers van de begraafplaats. Als in dit gebied gereguleerd parkeren wordt ingevoerd, zal de blauwe zone komen te vervallen. Dit is al overeengekomen en vastgelegd in het verkeersbesluit tot vaststelling van de blauwe zone.

Kromme Gouwe
Op het industrieterrein Kromme Gouwe heeft het college voornamelijk klachten ontvangen over de verminderde toegankelijkheid van bedrijven. Door voertuigen die op willekeurige plekken werden geparkeerd, was het bij veel inritten niet meer mogelijk om met vrachtwagens bij de bedrijven te komen. Om deze situatie te verbeteren heeft het college

besloten een parkeerverbod in te stellen voor het gehele industrieterrein. Er mag dus nu alleen nog geparkeerd worden in de daarvoor bestemde parkeervakken.

Het college ziet dat dit besluit een positief effect heeft op de bereikbaarheid. Deze ontwikkeling wordt verder meegenomen in de evaluatie.

Samengevat
Bij een eventuele nieuwe uitbreiding van gereguleerd parkeren is het belangrijk om ook naar de omliggende gebieden te kijken. Wanneer de parkeerdruk daar al rond de 85% ligt, zal een waterbedeffect er al snel toe leiden dat hier de parkeerdruk stijgt. In de praktijk wordt vaak per buurt of wijk naar oplossingen gezocht, maar het gemak om het voertuig net buiten het gereguleerd gebied te parkeren blijft groot.

Het college is voornemens in de evaluatie van gereguleerd parkeren beter te onderzoeken wat de motieven zijn van deze uitwijkers. Wie zijn dit en wat zijn de redenen (bijvoorbeeld tarieven of door de voorwaarden van vergunningen). Het is belangrijk te benadrukken dat waterbedeffecten vaak leiden tot ongewenste en soms zelfs onveilige situaties, zoals voertuigen die doorgangen blokkeren of op kruisingen worden geparkeerd. In dergelijke onveilige situaties wordt altijd handhavend opgetreden.

2.6 Communicatie verlengen parkeervergunning
Het versturen van de brieven over invoering van gereguleerd parkeren vond pas in februari 2025 plaats. Dit kwam doordat het beleid volledig vastgesteld moest zijn vóórdat de brieven verzonden konden worden. De vaststelling van de parkeerbelasting vond pas in januari 2025 plaats, waardoor dit proces vertraging opliep. Het streven is altijd om de communicatie rond het verlengen van parkeervergunningen halverwege januari te starten.

De communicatie richting bewoners is het afgelopen jaar zeer uitgebreid geweest. Alle bewoners zijn geïnformeerd over de wijzigingen en welke vergunningen op hun specifieke adres mogelijk zijn en, als het adres is opgenomen op de LUP, wat dit voor hen betekent.

Op basis van de ervaringen van vorig jaar heeft het college ervoor gezorgd dat de parkeerbelasting dit jaar eerder met de raad is gedeeld om zo halverwege januari te kunnen starten met de communicatie over het verlengen van de parkeervergunningen. Bewoners in het bezit van een aflopend product of een vergunning met gewijzigde voorwaarden wil het college ook zo snel mogelijk duidelijk informeren.

Het vaststellen van de parkeerbelastingverordening staat op de agenda van 28 januari 2026. De communicatie naar de inwoners over hun parkeervergunning wordt direct na vaststellen opgestart.

Hoewel het college van mening is dat de 28 dagen van de maand februari voldoende zijn om de verlengingen af te handelen, blijft dit een onwenselijke situatie. De verwerkingsperiode wordt korter en de werkdruk voor het afhandelen van aanvragen en vragen neemt toe.
Het advies is om belastingwijzingen altijd af te handelen voor het einde van een kalenderjaar zodat inwoners tijdig geïnformeerd worden en er voldoende tijd is om de verlengingen in orde te maken.

2.7 Parkeermateriaal
Omdat parkeerautomaten beperkt worden gebruikt is het totaal aantal parkeerautomaten bij de uitbreiding van gereguleerd parkeren niet vergroot, maar is de spreiding over locaties door het college geoptimaliseerd. Er zijn parkeerautomaten uit de binnenstad strategisch verplaatst naar de nieuw gereguleerde gebieden. Meldingen en vragen hierover zijn nauwlettend gevolgd. Bij elke melding is zorgvuldig beoordeeld of een locatie mogelijk over

het hoofd was gezien, zowel wat betreft loopafstand als het type voorziening. Nadat de bebording op orde was gebracht, bleef het aantal meldingen over parkeerautomaten beperkt.

Het college heeft achteraf alsnog één automaat verplaatst: van de IJssellaan naar het huisartsencentrum aan de De La Reylaan. Deze keuze is gemaakt omdat de loopafstanden daar groter waren dan op andere locaties en de dichtstbijzijnde automaat relatief ver weg stond. De automaat op de IJssellaan was bovendien de minst gebruikte automaat van Kort Haarlem. Op de nieuwe locatie voorziet deze automaat duidelijk beter in de behoefte. Daarbij is het afgelopen jaarwisseling een parkeerautomaat vernield, deze wordt vervangen door een verplaatsing vanuit de Binnenstad.

Wat betreft de bebording ontvangt het college regelmatig vragen. Sommige inwoners ervaren de bebording als onvoldoende. Hoewel de bebording voldoet aan de wettelijke voorwaarden, heeft het college deze situaties steeds zorgvuldig beoordeeld. Het plaatsen van extra herinneringsborden kan de duidelijkheid vergroten, maar brengt aanzienlijke kosten met zich mee, zowel in beheer als in realisatie. Daarnaast is het belangrijk te voorkomen dat er te veel verkeerstekens worden geplaatst, omdat dit voor weggebruikers juist onduidelijkheid kan veroorzaken.

Op enkele locaties is de bebording verbeterd. Het college blijft, mede op basis van betaalgegevens en meldingen, monitoren of de huidige balans tussen duidelijkheid en overzichtelijkheid de juiste is. Uit de hoge mate van betalingsbereidheid blijkt dat voldoende duidelijk is dat er betaald parkeren geldt in de betreffende gebieden.

2.8 (Pilot) bedrijfsbussen
Het college ontvangt vanuit bewoners geen klachten over hoge bestelbussen die het zicht belemmeren of over de wens om deze elders te laten parkeren. Daarnaast ziet het college dat eigenaren van bedrijfsbussen hun voertuig vaker dicht bij de woning kunnen parkeren, doordat de parkeerdruk is afgenomen.

Er is bovendien een belangrijke reden waarom het ‘sturen’ van bedrijfsbussen naar een specifieke locatie niet mogelijk is. Bedrijfsbussen mogen op de openbare weg parkeren op basis van de regels uit de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). In Gouda geldt een maximale voertuighoogte van 2,8 meter, wat hoger is dan de landelijke standaard van 2,4 meter. Hierdoor mogen voertuigen met een lengte tot 6 meter en een hoogte tot 2,8 meter, mits zij in een parkeervak passen, op de openbare weg parkeren (artikel 5:5 Grote voertuigen). Met de huidige APV beschikt het college dus niet over instrumenten om hoge voertuigen naar een specifieke locatie te sturen. Het parkeren van bedrijfsbussen zou volledig op initiatief van de eigenaren moeten gebeuren, zonder enige vorm van sturing. Het college erkent dat in bedrijfsbussen vaak zware of waardevolle goederen worden vervoerd en acht het daarom niet realistisch dat eigenaren zonder sturing bereid zullen zijn hun voertuigen elders te parkeren.

Het college heeft onderzocht waarom de in de APV opgenomen maximale hoogte afwijkt van de landelijke norm van 2,4 meter. Dit blijkt te komen doordat handhaving op voertuighoogte destijds als onwenselijk werd beschouwd. Mede vanuit capaciteitsoverwegingen en de effectiviteit van de regel is destijds besloten deze norm te verruimen. Als het wenselijk wordt om te sturen op bedrijfsbussen, zal opnieuw naar de APV gekeken moeten worden om te beoordelen of aanpassing noodzakelijk is.

2.9. Betalingsbereidheid
Zoals in de eerdere memo’s aangegeven zien we dat sinds juli 2025 de betalingsbereidheid hoog is. In juli lag dit op 87%, in september op 96% en ligt nu op 98%. De betalingsbereidheid was in september al gelijk aan de wijken waar al jarenlang betaald parkeren geldt. We zien dat dit stabiel blijft en dit geeft aan dat de meeste weggebruikers

een vergunning hebben of anderszins betalen.

Onderstaande geeft de betalingsbereidheid weer van de verschillende sectoren in december 2025.

Sector	Betalingsbereidheid in december 2025 in %
1. Binnenstad	97,9%
2. Nieuwe Park	98,2%
3. Gouda Noord	97,9%
7. Kort Haarlem	98,2%
8. Korte Akkeren	97,7%

2.10. Mogelijkheid kenteken invalidenparkeerplaats

Op 7 februari 2024 heeft het college de toezegging gedaan om verdere uitwerking te geven aan de mogelijkheid om kentekenparkeren voor invalidenparkeerplaatsen in te voeren. De raad heeft op basis van advies van het college de GPK (Gehandicapten ParkeerKaart) mogelijk gemaakt. Zo is een GPK-vergunning aan te vragen. Hiermee kan gratis geparkeerd worden op openbare parkeerplaatsen, ook buiten de specifieke gehandicapte parkeerplaatsen. In Gouda zijn er nu 91 van deze GPK-Vergunningen actief. Het aantal is nog relatief laag en het college kijkt hoe de bekendheid van dit product verbeterd kan worden onder de doelgroep.

2.11. Bezoekerstegoed

Het college heeft in een eerdere raadsvergadering aangegeven te onderzoeken welke alternatieven er zijn voor het bezoek aan de binnenstad, evenals de mogelijkheden voor een bezoekerstegoed, zoals verzocht in de motie. De uitvoering, haalbaarheid en financiële gevolgen hiervan zijn nog openstaande vraagstukken. Een bezoekersregeling voor de binnenstad hangt nauw samen met het verlagen van het vergunningenplafond zodat er voldoende parkeergelegenheid is voor zowel bewoners als bezoekers. Het college zal voor de zomer van 2026 een voorstel doen voor de invoering van een dergelijke bezoekersregeling.

3. Geplande beleidswijzigingen

3.1. Uitwijken naar parkeerterreinen

Op dit moment kunnen bewoners van de binnenstad met een bewonersvergunning parkeren in de binnenstad en op de parkeerterreinen. In het WMP binnenstad is vastgesteld dat deze situatie eindigt. Omdat de communicatie hierover in een eerder stadium niet voldoende helder was, zijn de bewoners in februari 2025 geïnformeerd dat het uitwijken naar een parkeerterrein nog één jaar, tot 1 maart 2026 mogelijk is, maar daarna stopt. Begin februari 2026 zal het college alle vergunninghouders van sector 1 hierover opnieuw informeren.

Na het beëindigen van deze uitwijkmogelijkheid zal duidelijk worden welke invloed dit heeft op de parkeerdruk op de parkeerterreinen en kan een goede inschatting worden gemaakt hoeveel extra vergunningen er uitgegeven kunnen worden op de parkeerterreinen en kan het plafond in de binnenstad worden verlaagd. De zekerheid voor het vinden van een parkeerplaats voor vergunninghouders neemt dan in zowel de binnenstad als op de parkeerterreinen toe.

3.2. Verlaging plafond binnenstad

Het college ziet de noodzaak om vanaf het nieuwe vergunningsjaar uitvoering te geven aan het door de raad in 2023 vastgestelde beleid uit het WMP Binnenstad. Het aantal

parkeervergunningen in de binnenstad is momenteel hoger dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Het doel was om het plafond in 2025 geleidelijk te verlagen. Op dit moment zijn dat er nog 395 meer dan de streefwaarde van het WMP Binnenstad.

Door het weren van campers op Klein Amerika en door de uitbreiding van de stationsgarage is er inmiddels meer parkeercapaciteit op de terreinen dan voorheen. Wanneer het uitwijken van vergunninghouders uit de binnenstad naar deze terreinen wordt beëindigd en bedrijfsvergunningen onder een plafond gaan vallen, kan het college het plafond voor bewoners op de parkeerterreinen en in de garage verhogen. Dit zou ruimte kunnen bieden voor 150 tot 200 extra vergunningen. Daarnaast vervallen per komende vergunningsjaar 77 onterecht verleende vergunningen in binnenstad.

Bij het verlagen van het plafond houden de huidige vergunninghouders hun vergunning. Het plafond wordt geleidelijk verlaagd: Telkens wanneer een vergunninghouder verhuist of zijn vergunning opzegt, daalt het plafond. Hierdoor zal het naar verwachting ongeveer drie jaar duren voordat het aantal vergunningen is gedaald tot het streefgetal zoals vastgelegd in het WMP Binnenstad.

3.3. Parkeerdrukmeting

De meest recente parkeerdrukmeting van het college komt uit 2023. Deze meting is met u gedeeld bij het behandelen van de WMP'S. Het college had gehoopt met de scanauto al eerder beter inzicht te krijgen in de parkeerdruk van het afgelopen jaar. Het blijkt op dit moment nog ingewikkeld om de ruwe data van de scanauto te vertalen naar bruikbare conclusies.

In maart/april van 2026 zal een nieuwe parkeerdrukmeting worden uitgevoerd op de reguliere wijze. Deze meting wordt stadsbreed opgezet, zodat ook de effecten in andere wijken goed zichtbaar worden en we gezamenlijk een volledig beeld krijgen van de huidige parkeerdruk. De resultaten van deze parkeerdrukmeting zullen worden opgenomen in de evaluatie en met de raad gedeeld.

3.4. Evaluatie gereguleerd parkeren

Het college hoopt de raad met deze uitgebreide memo alvast een eerste aanzet te geven voor de evaluatie. Zoals de raad kan zien, zijn veel vraagstukken complex en vragen zij om een zorgvuldige analyse van de effecten. Het voortdurend wijzigen van regels zonder diepgaande onderbouwing is onwenselijk.

Het college zal alle genoemde punten verder uitwerken in de evaluatie en daarnaast ook bestaand beleid beoordelen dat in deze memo niet aan bod is gekomen, om te bepalen of dit het gewenste effect heeft. De volledige evaluatie zal in het tweede kwartaal met uw raad worden gedeeld. Ook zal het college bij de evaluatie de uitwerkingen van aanvullende maatregelen met u delen.

Toezeggingen/moties

61 Wijziging tarieventabel parkeerbelasting
Afgehandeld in 1.1.

93 Mogelijkheden invoeren van invalidenparkeerplaats op kenteken in verordening
Afgehandeld in 2.10.

210 Vergunning zorgverleners
In de eerdere updates is aangegeven dat er SBI-codes zijn toegevoegd, het college heeft aflopend maand ook nog SBI-code toegevoegd. Het college houdt deze werkwijze zolang dit product bestaat vast en beschouwd hiermee de motie als afgedaan.

211 Bezoekerstegoed
Het college heeft dit behandeld in 2.11 maar voert nog verder onderzoek uit naar de maatregel.

212 Voldoende Parkeergelegenheid
het college heeft u met raadsmemo van 17-12 u geïnformeerd maar werkt de vervolg stappen nog verder uit.

213 Bevoegdheid Vergunningenplafond
Het college heeft dit uitgevoerd voor het verzochte vergunningsjaar waarmee motie is afgedaan. In 3.2. heeft het college u meegenomen in de uitwerking voor het aankomende vergunningsjaar

214 Wisselen Type vergunning
Eerder dit jaar heeft college hierin kunnen voorzien echter is dit niet meer mogelijk zoals aangegeven in 2.1. Het college beschouwd de motie hiermee afgedaan.

216 Pilot parkeerplek bedrijfsbusjes
Het college heeft dit behandeld in 2.8. het college werkt nog aan vervolg stappen.

217 Verlengen uitwijkopties Binnenstadbewoners
Het college heeft dit uitgevoerd voor het verzochte vergunningsjaar waarmee motie is afgedaan. Daarbij is het nu telefonisch mogelijk voor inwoners op de actuele wachtlijsten na te vragen.

220 Invoeringsperikelen gereguleerd parkeerbeleid
Afgedaan op basis van huidige memo en die vier voorgaande memo’s

241 Parkeergarage Cargill
het college heeft u met raadsmemo van 17-12 u geïnformeerd maar werkt de vervolg stappen nog verder uit.