

**beantwoording  
schriftelijke  
vragen**

Fractie van Gouda Vitaal

**Bezoekadres**  
Huis van de Stad, Burgemeester Jamesplein 1

**Postadres**  
Postbus 1086, 2800 BB Gouda

afdeling  
RBA

uw kenmerk  
-

gouda  
13 januari 2025

contactpersoon  
R. Luitjes

zaaknummer  
1636373

onderwerp

Beantwoording schriftelijke vragen m.b.t. Parkeerplaatsen, aannames  
parkeerdruk en financiële consequenties

Geachte fractie,

Op 29 december 2025 heeft u schriftelijke vragen gesteld over het onderwerp: Parkeerplaatsen, aannames parkeerdruk en financiële consequenties

Onderstaand de beantwoording van uw vragen

- 1. Kan het college bevestigen dat in de afgelopen jaren als gevolg van herinrichtingen, vergroening en infrastructurele projecten in totaal 186 parkeerplaatsen zijn verdwenen, en dat – na toevoeging van circa 80 plaatsen in de station garage – per saldo circa 106 parkeerplaatsen zijn komen te vervallen?**

Het college herkent de genoemde aantallen niet. Daar waar de afgelopen jaren parkeerplaatsen verwijderd zijn was dit in het kader van veiligheid van weggebruikers of het voertuig zelf. In enkele gevallen is hier ook een flankerende maatregel voor getroffen zoals de Bolwerk regeling. Daarbij is de Stationsgarage uitgebreid met 80 parkeerplaatsen, en door de komst van de Jumbo zijn er 96 extra plekken beschikbaar op Klein Amerika. Het college telt een positief saldo aan parkeervakken in en rond de binnenstad. Het college heeft in jaar 2025 tot de datum van beantwoording van deze vragen 1 parkeervak in de binnenstad gewijzigd naar een inrit ten behoeve van een nooduitgang.

- 2. Kan het college toelichten op basis van welke aannames over parkeerdruk en restcapaciteit deze parkeerplaatsen zijn verwijderd, en of daarbij is uitgegaan van actuele en wijkgerichte gegevens?**

Zoals hierboven benoemd zijn er slechts sporadisch parkeervakken verwijderd. Het college heeft in 2023 28 parkeervakken verwijderd langs de Lage Gouwe omdat de kademuur niet in staat was om de belasting van voertuigen te dragen. Hier is een tijdelijke regeling in de Bolwerk parkeergarage voor mogelijk gemaakt.

3. **Kan het college bevestigen dat met het recente besluit tot wijziging van de LUP-lijst (Gemeentebblad 2025, nr. 564228) per saldo aanzienlijk meer adressen van de LUP-lijst zijn afgehaald dan eraan zijn toegevoegd, en daarmee in aanmerking zijn gekomen voor een bewonersparkeervergunning? Kan het college bevestigen dat hiermee per saldo 93 extra adressen recht hebben gekregen op een bewonersparkeervergunning?**

Het college heeft naar aanleiding van de bezwaren en berichten van bewoners sommige van de adressen van VUP naar U1P verplaatst en in sommige gevallen helemaal van de lijst gehaald. In het besluit waar u op doelt zijn er 162 adressen van status gewijzigd.

4. **Gouda Vitaal staat positief tegenover het toekennen van parkeervergunningrechten aan bewoners en ziet de recente aanpassing van de Lijst uitsluitingen parkeervergunningen (LUP) in dat licht als een correctie ten gunste van bewoners. Echter, erkent het college dat de aannames ten aanzien van de rechten op een bewonersparkeervergunning achteraf niet juist waren en dat hierdoor nu nog langere wachtlijsten dreigen te ontstaan en een toename zal ontstaan van uitwijkgedrag naar omliggende buurten?**

De aanpassingen gelden in verschillende sectoren. Alleen in sector 1 Binnenstad geldt een plafond en kan een wachtlijst ontstaan. Dat is overigens op dit moment niet het geval en is van uitwijkgedrag dus geen sprake. Het college gaat hier verder op in het gedeelde raadsmemo van 13 januari.

5. **Kan het college aangeven waarom bij deze beleidswijziging geen integraal overzicht is gegeven van:**

- **het totaal aantal adressen dat (weer) in aanmerking komt voor een bewonersparkeervergunning,**  
Het betreft een wijzigingsbesluit waar een deel van het beleid wordt gewijzigd. Het betreft dus niet een volledige wijziging van de Lijst Uitsluitingen Parkeervergunningen (LUP). De volledige LUP is te raadplegen op <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR735241>.
- **het aantal vervallen uitsluitingen,**  
Dit heeft het college in raadsmemo van 13 januari beantwoord.
- **en het effect hiervan op de parkeerdruk per wijk?**  
De gewijzigde aantallen zijn minimaal dus wordt een effect op de parkeerdruk niet verwacht. In het raadsmemo geeft het college een beeld van het aantal verleende vergunningen ten opzichte van de beschikbare parkeerplaatsen.

6. **Acht het college het wenselijk dat bewoners terecht aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning, terwijl tegelijkertijd parkeerplaatsen worden verwijderd zonder dat inzichtelijk is of de beschikbare capaciteit hiermee op korte termijn in balans blijft?**

Het aantal uit te geven vergunningen dient in balans te worden gebracht met het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Dat is ook de reden dat er in de binnenstad van Gouda een vergunningenplafond is ingesteld. Het is wenselijk om dit plafond te verlagen zodat het aantal vergunningen meer in balans komt met het aantal parkeerplaatsen. Op dit moment is deze met 113% uitgegeven vergunningen ten opzichte van aantal parkeerplaatsen uit balans.

Het college voert het door de raad vastgestelde beleid uit, waaronder het WMP Binnenstad waar reducering van parkeerplaatsen en plafond al is aangegeven.

**7. Is het college bereid voorlopig het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen in de wijken stop te zetten?**

Het college voert het door de raad vastgestelde beleid uit binnen de voorwaarden die zijn afgesproken in de vastgestelde wijkmobiliteitsplannen voor de Binnenstad, Kort Haarlem en de Korte Akkeren. Het verwijderen van parkeerplekken is daarin geen doelstelling op zich.

**8. Kan het college aangeven of en hoe bij het verwijderen van parkeerplaatsen rekening is gehouden met toekomstige toekenning van vergunningsrechten, bijvoorbeeld door woningsplitsing, functiewijzigingen en beleidsmatige correcties zoals de aangepaste LUP?**

Adressen van nieuwe woningen waardoor de parkeerdruk stijgt (bijvoorbeeld door woningsplitsing) worden op de LUP geplaatst en hebben dus geen recht op een parkeervergunning. Bij grotere ontwikkelingen worden ook afspraken gemaakt over het realiseren van parkeren op eigen terrein zoals vastgelegd in de parapluperziening parkeren. Er worden dus niet meer vergunningen verleend dan nu, alleen in uitzonderlijke situaties als er meer openbare vakken door een ontwikkelaar worden gerealiseerd.

**9. Is het college het ermee eens dat het probleem niet zit in het aantal bewoners dat recht heeft op een parkeervergunning, maar in het ontbreken van voldoende fysieke parkeercapaciteit om dat recht ook waar te maken?**

Het probleem zit in het verschil tussen het bestaande, het gewenste en het mogelijke aantal voorzieningen en hoe we daarmee binnen de beschikbare ruimte omgaan. In het omgevingsprogramma parkeren staat vermeld dat het aantal auto's in Gouda jaarlijks met 1,7 voetbalveld toeneemt. Die groei zullen we moeten indammen. Het creëren van extra parkeerruimte maakt het autogebruik aantrekkelijker, wat direct leidt tot meer verkeersbewegingen. Dit staat bekend als *induced demand*: zowel bij wegverbredingen als bij het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen neemt het gebruik toe zodra de capaciteit wordt vergroot. Meer parkeerplaatsen betekent dus uiteindelijk meer auto's en een hogere parkeerdruk. Het omgekeerde geldt ook: *reduced demand*. Wanneer het aantal parkeervakken niet wordt uitgebreid of zelfs wordt verminderd, neemt het autogebruik af. Verschillende steden, zoals Wenen, Parijs en Barcelona, passen dit actief toe en zien duidelijke verbeteringen in bereikbaarheid, luchtkwaliteit en de beschikbaarheid van ruimte voor andere stedelijke vraagstukken. Ook in kleinere steden, zoals Gouda, kan dit effect optreden wanneer er goede alternatieven beschikbaar zijn. In Gouda is dat het geval dankzij het intercitystation, het snel groeiende aantal deelauto's en deelfietsen, en het uitgebreide regionale busnetwerk. Het verkeerscirculatieplan (VCP) streeft ernaar deze voorzieningen verder te versterken, en dit heeft eveneens de aandacht van het college.

In het omgevingsprogramma parkeren blijft het principe overeind dat we vraag en aanbod eerst bij elkaar proberen te brengen met beïnvloeden, benutten en beprijzen voordat er extra voorzieningen worden gebouwd. Het college heeft in december een inventarisatie aangeleverd waarin mogelijke uitbreiding van parkeercapaciteit wordt geanalyseerd. Voor zulke uitbreiding is voorsnog niet gebudgetteerd.

Bronnen,

<https://deopenbareruimte.nu/files/18e9b0df10e6fa6385b5c9bcd0939beb.pdf>

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X25000642?via%3Dihub>

**10. Kan het college inzicht geven in de financiële consequenties van dit beleid, in het bijzonder:**

- **de kosten per extra te realiseren parkeerplaats (bijvoorbeeld via parkeergarages of nieuwe voorzieningen),**  
Zoals in het antwoord op vraag 9 toegelicht is het beleid gericht op eerst beïnvloeden, benutten en beprijzen voordat we bouwen. Wel heeft het college onderzoek laten doen naar de mogelijke locaties voor uitbreiding met een indicatie van de kosten. Dat onderzoek is gedeeld. Overigens is er in de Bolwerk garage, de Nieuwe Markt Garage van Q-park en de stationsgarage vaak nog parkeercapaciteit. Er is dus in theorie voldoende parkeerruimte. Het ontbreekt echter soms aan de bereidheid om hiervoor te betalen.
- **en hoe deze kosten zich verhouden tot het terugbrengen van bestaande parkeerplaatsen die eerder zijn verwijderd?**  
Het memo van december over de uitbreiding van de parkeercapaciteit geeft een indicatie van de kosten van de uitbreiding.

**11. Kan het college uitleggen waarom bij de herinrichting van het Leo Vromanpark bewust 28 parkeerplaatsen zijn geschrapt, terwijl nu – op vrijwel dezelfde locatie bij Klein Amerika – wordt overwogen om met publieke middelen opnieuw parkeerplaatsen aan te leggen?**

**Acht het college dit geen voorbeeld van innerlijk tegenstrijdig parkeerbeleid, waarbij eerst bestaande capaciteit wordt opgeheven en vervolgens tegen hoge kosten weer wordt 'teruggebouwd'?**

**Welke concrete kosten zijn gemoeid geweest met het verwijderen van deze 28 parkeerplaatsen én welke investeringskosten verwacht het college nu voor het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen op Klein Amerika, en waarom is destijds niet gekozen voor behoud van de bestaande capaciteit?**

Door de herinrichting van het Leo Vromanpark komt er meer groen bij. In en rondom de Binnenstad is slechts beperkt groen aanwezig. Juist vanwege de historische betekenis van het Leo Vromanpark en de strategische ligging vormt deze locatie een bijzonder waardevolle en wenselijke plek voor het versterken van de groenstructuur. Vlakbij het Leo Vromanpark zijn met de komst van de Jumbo extra parkeerplaatsen gecreëerd, meer dan er verdwijnen bij de aanleg van het park.

**12. Erkent het college dat het schrappen van parkeerplaatsen op basis van onjuiste of te optimistische aannames, gevolgd door de noodzaak om nieuwe parkeervoorzieningen te realiseren, leidt tot hogere maatschappelijke kosten die uiteindelijk door bewoners en ondernemers worden betaald?**

Het college kan zich niet vinden in deze stelling.

**13. Is het college bereid om voortaan bij besluiten over herinrichting, vergroening en wijziging van parkeervergunningbeleid expliciet aan de raad te rapporteren over:**

- het aantal te verwijderen en toe te voegen parkeerplaatsen,
- de (verwachte) ontwikkeling van vergunninggerechtigde adressen,
- het saldo tussen capaciteit en vraag,
- en de financiële gevolgen op korte en lange termijn?

De raad heeft verschillende beleidstukken vastgesteld die als opdracht aan het college zijn meegegeven. Dat beleid voert het college zo zorgvuldig mogelijk uit. Over de voortgang van de uitvoering van het beleid rapporteert het college regelmatig, onder andere door middel van de op verzoek van de raad toegezonden verschillende raadsmemo's over parkeren, maar ook door middel van de monitoring van het VCP. De financiële gevolgen van dit beleid worden verwerkt in de P&C producten.

Wij vertrouwen erop u met deze antwoorden voldoende te hebben geïnformeerd.

Burgemeester en wethouders van Gouda,  
de secretaris, de burgemeester,

drs R.C. Bakker

mr drs P. Verhoeve

Geschatte ambtelijke capaciteit: 11 uur.