



# Parkeervisie Alblasterdam

Terinzagelegging

Gemeente  
**Alblasterdam**



# Inhoud

<b>Samenvatting.....</b>	<b>4</b>
<b>1. Over de parkeervisie.....</b>	<b>6</b>
1.1 Aanleiding.....	6
1.2 Doelstellingen parkeerbeleid .....	6
1.3 Relatie met andere documenten.....	6
1.4 Participatie.....	7
<b>2. Schets huidige situatie .....</b>	<b>8</b>
2.1 Geschiedenis.....	8
2.2 Gebieden en functies.....	9
2.3 Wijkbeschrijvingen .....	9
2.4 Parkeerdruk .....	11
2.5 Bedrijventerreinen .....	13
2.6 Autobezit en autoafhankelijkheid .....	13
<b>3. Participatie.....</b>	<b>15</b>
3.1 Inleiding .....	15
3.2 Bewonersenquête .....	15
3.3 Winkeliers en horeca .....	16
3.4 Ondernemers bedrijventerreinen .....	16
3.5 Kerkgenootschappen.....	17
3.6 Scholen .....	18
<b>4. Samenhang met ander beleid .....</b>	<b>19</b>
4.1 Aanpalend beleid.....	19
4.2 Stedenbouw en ruimtelijke ordening.....	19
4.3 Wonen .....	19
4.4 Groen en bewegen .....	20
4.5 Economie en bedrijvigheid.....	20
4.6 Toerisme .....	20
4.7 Handhaafbaarheid.....	21
<b>5. Uitgangspunten parkeervisie .....</b>	<b>22</b>
5.1 Inleiding .....	22
5.2 Woonwijken.....	22
5.3 Centrumgebied.....	23
5.4 Bedrijventerreinen .....	23
<b>6. Deeloplossingen bestaande situatie .....</b>	<b>24</b>
6.1 Inleiding .....	24
6.2 Ruimte zoeken en (her)inrichtingen.....	24
6.3 Centraal parkeren.....	25
6.4 Deelmobiliteit .....	25
6.5 Mobiliteitshub's.....	26
6.6 Laadinfrastructuur.....	26
6.7 Dubbelgebruik .....	27
6.8 Poort aan de Noord .....	27

6.9	Bedrijfsbusjes.....	27
6.10	Parkeren en / of groen .....	28
6.11	Conclusie.....	29
<b>7.</b>	<b>Nieuwe ontwikkelingen .....</b>	<b>30</b>
7.1	Inleiding .....	30
7.2	Parkeernormen.....	30
7.3	Kleinschalige nieuwbouw in bestaande situatie .....	31
7.4	Toekomstige ontwikkelingen en planvorming .....	31
7.5	Varianten van regulering .....	31
7.6	Blauwe zones .....	32
<b>8.</b>	<b>Vervolg.....</b>	<b>34</b>
8.1	Maatregelen en monitoring .....	34
8.2	Tenslotte.....	35
	<b>Bijlage 1. Kaart wijkindeling .....</b>	<b>37</b>
	<b>Bijlage 2. Relevante documenten.....</b>	<b>38</b>
	<b>Bijlage 3. Cijfers en trends .....</b>	<b>39</b>
	Algemene cijfers.....	39
	Autobezit en autoafhankelijkheid .....	40

# Samenvatting

Parkeerbeleid is sterk bepalend voor de manier waarop we onze openbare ruimte inrichten. Het moet bijdragen aan een economisch sterke, bereikbare, leefbare en veilige omgeving. De parkeervisie, die voor u ligt, schetst een beeld van het parkeerbeleid tot 2030 met een doorkijk tot 2040.

Een analyse van de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen laat zien dat Alblasserdam te maken heeft met een parkeerprobleem. Terwijl veel straten in de gemeente de afgelopen decennia gelijk gebleven zijn, is het autobezit behoorlijk toegenomen. Parkeerdrukmetingen laten zien dat veel straten vol of bijna vol staan. De verwachting is dat het autobezit in de gemeente de komende jaren met ongeveer 1% per jaar toe zal nemen. Dit heeft mede te maken met de relatief sterke concurrentiepositie van de auto tegenover het openbaar vervoer. Het parkeerprobleem dat de cijfers laten zien, wordt onderschreven door de uitkomsten van de participatie. Uit zowel de bewonersenquête, als ook de participatiebijeenkomsten, hebben we duidelijke signalen ontvangen dat parkeren als een probleem wordt ervaren.

De ruimte in de gemeente is beperkt. Tegelijkertijd zijn er, naast de vraag naar parkeerplaatsen, meer belangen die ruimte vragen zoals groen en woningen. In de parkeervisie beschrijven we op welke manier parkeren een plek krijgt binnen de bredere ruimtelijke puzzel. We kijken daarbij zowel naar de bestaande situatie als naar parkeren in relatie tot een nieuwe woningbouwopgave in de toekomst. Het parkeerbeleid kent de volgende doelen:

- Bijdragen aan een economisch sterke, leefbare, bereikbare en veilige omgeving;
- Blijvend aanbieden van voldoende (een maximale parkeerdruk van 80% in geografisch afgebakende woonwijken) en kwalitatief goede parkeervoorzieningen;
- Het optimaal benutten van de beschikbare parkeerruimte.

In de parkeervisie worden mogelijke deelmaatregelen opgesomd die verlichting kunnen bieden in de huidige situatie. Die maatregelen variëren van herinrichting van straten tot deelmobiliteit en het stimuleren van centraal (ook op afstand) parkeren. Door in de toekomst te blijven meten en monitoren zien we welke maatregelen effect hebben en kan worden vastgesteld in hoeverre de maximum 80% bezetting wordt waar gemaakt. Als deelmaatregelen onvoldoende effect hebben, en de parkeeroverlast groot is, kan er in de toekomst worden besloten tot een variant van reguleren.

Aansluitend aan de vaststelling van deze parkeervisie zal er een uitvoeringsplan worden opgesteld. Dat uitvoeringsplan vertaalt de parkeervisie naar concrete maatregelen. Met betrekking tot parkeren in de woonwijken wordt het uitvoeringsplan gebaseerd op de volgende stappen:

- Vaststellen prioritering: welke wijk komt eerst;
- Inventarisatie kansrijke en haalbare maatregelen per wijk;
- Uitvoeren van de maatregelen uit het wijkpakket
- Periodieke metingen van de parkeerdruk in de wijk;
- Evaluatie van de effecten van de maatregelen;
- Toetsing aan de 80% parkeerdruknorm;
- Als de parkeerdruk hoger is dan 80% extra maatregelen;
- Wanneer er geen mogelijkheden meer over zijn en na consultatie van de buurt/wijk: regulering.

De resultaten van het participatietraject en de parkeerdrukmetingen laten zien dat er niet alleen parkeerproblemen zijn in de woonwijken. Ook in het centrumgebied, rondom de Dam en op sommige bedrijventerreinen worden parkeerproblemen ervaren.

De gemeente wil de parkeerproblemen op de Dam verlichten door het gebruik van het parkeerterrein bij Landvast te stimuleren. De uitbreiding van de blauwe zone naar het parkeerterrein achter het

gemeentehuis vormt hierin een eerste stap. De maximale parkeerduur van de blauwe zone wordt niet gewijzigd. Ook de handhavingscapaciteit op de Dam zal niet veranderen.

Met betrekking tot de bedrijventerreinen geldt dat parkeren op eigen terrein het uitgangspunt is. Er is op dit moment geen capaciteit voor het veranderen en / of toevoegen van extra parkeerverboden. Wel blijft er ingezet worden op het handhaven bij excessen en gevaarlijke situaties. In de toekomst wil de gemeente verschillende vragen onderzoeken:

- Is een actie zoals intensief handhaven gedurende een korte periode effectief en haalbaar?
- Kan de realisatie van een truckparking op Poort aan de Noord een alternatief bieden voor de truckparking van MAAT?
- Kunnen de transferia, die als onderdeel van Poort aan de Noord gerealiseerd zullen worden, -in overleg met de ondernemers- in de toekomst gebruikt worden om het parkeerbeleid op de bedrijventerreinen aan te scherpen?

Naast de maatregelen voor de bestaande situatie wordt in de parkeervisie aandacht besteed aan toekomstige nieuwe ontwikkelingen op het gebied van woningbouw. Het is van groot belang om parkeeroplossingen van meet af aan samen met de betrokken partijen op te nemen in de planvorming. De gemeente -als hoeder van de openbare ruimte- blijft hierbij de noodzakelijke geachte parkeernormen hanteren. Parkeren op ruimere afstand tot de woning wordt daarbij ook als oplossing gezien.

# 1. Over de parkeervisie

## 1.1 Aanleiding

Het parkeerprobleem in Alblasserdam is aanzienlijk. Terwijl de parkeervraag hoog is, blijft de fysieke ruimte om die vraag te volgen beperkt. De vraag naar openbare parkeergelegenheid (voor de deur) leidt tot hoge parkeerdruk en verminderde leefbaarheid. Het College van Alblasserdam heeft gevraagd om de mogelijkheden en keuzes voor een herziening van het (parkeer)beleid in kaart te brengen. Omdat ruimte schaars is, moeten we soms lastige keuzes maken.

Parkeren is een onmisbare schakel in de mobiliteitsketen. Het heeft grote invloed op soms tegenstrijdige doelen zoals bereikbaarheid, economische vitaliteit, milieu en leefbaarheid. Het overgrote deel van onze openbare ruimte is ingericht voor bewegend en stilstaand verkeer. Die inrichting is in wezen een verdelingsvraagstuk: hoeveel ruimte geven we aan groen, aan spelende kinderen, aan fietsers, aan voetgangers en aan rijdende of stilstaande auto's? Parkeerbeleid is daarom sterk bepalend voor hoe we de schaarse ruimte benutten; hoe onze leefomgeving eruit ziet en hoe we deze ervaren.

Deze parkeervisie geeft een toekomstbeeld tot 2030 met een doorkijk naar 2040. Dat laatste met name vanwege de toekomstige woningbouwopgave en de parkeervraag die daarmee gemoeid is. Er worden verschillende maatregelen aangedragen en ook worden de consequenties in beeld gebracht.

## 1.2 Doelstellingen parkeerbeleid

Het is de taak van de gemeente om met het parkeerbeleid de belangen van alle Alblasserdammers in ogenschouw te nemen en zoveel mogelijk gehoor te geven aan de uitkomsten van de participatie. De doelstellingen van het parkeerbeleid volgen ook de beleidskeuzes die zijn vastgesteld in de Ontwerp Omgevingsvisie, de (concept) Woonvisie en de (concept) Bereikbaarheidsvisie.

Mobiliteit in het algemeen en parkeren in het bijzonder zijn sterk gebaat bij een meer integrale aanpak om te komen tot een kansrijke en goede ruimtelijke ordening. Dat betekent een nauwe samenwerking tussen gebiedsontwikkeling, ruimtelijke ordening, grondzaken en parkeerbeleid. En het vergt een gezamenlijk gedragen:

- Ruimtelijke visie met zicht op de ontwikkelopgave;
- Een parkeervisie die aangeeft hoe (de oplossing voor) de parkeerbehoefte daarin past;
- Een uitvoeringsbeleid parkeren met onder andere de vertaling naar een parkeereis die de initiatiefnemer dient te realiseren.

Het parkeerbeleid van de gemeente Alblasserdam kent de volgende doelen:

- Bijdragen aan een economisch sterke, leefbare, bereikbare en veilige omgeving;
- Blijvend aanbieden van voldoende en kwalitatief goede parkeervoorzieningen;
- Het optimaal benutten van de beschikbare parkeerruimte;
- Een maximale parkeerdruk van 80% in geografisch afgebakende woonwijken.

Wat betreft het eerste: mobiliteitsbeleid of parkeerbeleid is geen doel op zich. Uiteindelijk dienen beide beleidsvelden ten dienste te staan van het gewenste functioneren van een gebied. Bijvoorbeeld voor wat betreft het bereikbaar houden van de economisch relevante gebieden, maar er zijn ook maatschappelijke aspecten. In Alblasserdam is gekozen voor een fit & groene gemeente. Het parkeerbeleid zal hier zoveel mogelijk ondersteunend aan zijn.

## 1.3 Relatie met andere documenten

Naast de Parkeervisie heeft het College opdracht gegeven voor een aantal min of meer parallelle trajecten. Allereerst is de Ontwerp Omgevingsvisie opgesteld, met de toekomstig gewenste richting voor



onderwerpen zoals wonen, werken, ontspannen, sporten, natuur en geschiedenis. De Omgevingsvisie doet ook uitspraken over sociale kwesties, duurzaamheid, klimaat, veiligheid en gezondheid.

Verder werden de (concept) Woonzorgvisie en de (concept) Bereikbaarheidsvisie opgesteld. Al deze documenten vormen een input voor de Parkeervisie. De verschillende relevante documenten en een weblink ernaartoe zijn te vinden in Bijlage twee van deze Parkeervisie.

#### **1.4 Participatie**

Parkeerbeleid draait vooral om de vraag hoe allerlei belangen op een evenwichtige manier worden mee gewogen. Die belangen zijn afhankelijk van de rol die iemand heeft: voor een bewoner, winkelier, bezoeker, ondernemer of werknemer heeft een parkeerplek steeds een andere functie. Bovendien spelen persoonlijke omstandigheden mee: in een gezin met twee auto's wordt er vanzelfsprekend anders over de problematiek gedacht dan in een gezin zonder auto.

Bij het opstellen van de parkeervisie zijn nadrukkelijk bewoners en diverse belanggroepen betrokken. Voor de bewoners was er een (digitale) enquête, die een uitzonderlijk hoge respons opleverde. Met de verschillende belangengroepen vonden aparte gesprekken plaats.

## 2. Schets huidige situatie

### 2.1 *Geschiedenis*

De huidige parkeersituatie in Alblasserdam kan niet los gezien worden van de ontstaansgeschiedenis. Het grootste deel van de gemeente werd ontworpen en gebouwd in een tijd dat het autobezit een fractie was van de huidige omvang. Straten hadden vooral een verblijfsfunctie, parkeerproblemen bestonden niet.





## 2.2 Gebieden en functies

We maken bij parkeren een onderscheid tussen woon-, werk- en winkelgebieden. Elke functie heeft een eigen parkeerpiek. Voor winkels ligt dit op de koopavond en zaterdag, voor woningen in de avond en nacht en voor bedrijven overdag op werkdagen. Op andere momenten is de bezetting lager, waardoor dubbelgebruik van parkeerruimte soms een optie is (Wijkindeling: zie bijlage 1).

Gebied / functie	Parkeeroplossingen in huidige situatie
Winkelen in centrum en Makado	Parkeren geconcentreerd op parkeerterreinen Wilgenplein en Wilde Woutstraat
Wonen in centrum (gemengd gebruik)	In de eigen straten met als 'overloop' de grote parkeerterreinen met grotere loopafstand. Parkeren op eigen terrein is een uitzondering.
Wonen in de woonwijken rondom centrum	Parkeren vooral op straat. Parkeren op eigen terrein vooral in de duurdere en nieuwere woonwijken.
Bedrijventerreinen	Parkeren op eigen terrein of op gedeelde voorzieningen.
Agrarische bedrijven	Parkeren op eigen terrein.
Sportterreinen	Gebundeld parkeren op daarvoor aangewezen parkeerterreinen.
Bewoners West Kinderdijk en deel Molenkade	Parkeervergunningen voor bewoners van 15 maart tot 1 november inclusief een bezoekersregeling.
Natuur, recreatie, polder Blokweer, molengebied	Autovrij en parkeren aan de randen van de bebouwing waar de natuur begint.

Voor verschillende functies zijn ook verschillende loopafstanden van parkeerplek tot bestemming acceptabel. De CROW hanteert per functie verschillende maximale loopafstanden van parkeerplaats tot bestemming. Vanzelfsprekend zijn de acceptabele loopafstanden een indicatie, mede afhankelijk van specifieke omstandigheden. In gebieden waar de parkeerdruk hoog is, is 250 meter als maximale afstand voor bewoners meer realistisch.

Functie	Acceptabele loopafstand CROW
Wonen	150 meter voor bewoners 250 meter voor bezoekers
Winkelen	200 - 600 meter
Werken	200 - 800 meter
Recreatie	100 - 600 meter
Gezondheidszorg	150 meter

## 2.3 Wijkbeschrijvingen

We geven in deze paragraaf beknopte beschrijvingen van de verschillende woonwijken van Alblasserdam. De daarbij opgenomen statistieken zijn van belang, omdat ze een inzicht geven in een zogenaamd mobiliteitsprofiel. Bijvoorbeeld: veel jonge gezinnen in een wijk betekent een andere verkeersbelasting dan in een wijk waar veel ouderen wonen. En veel oudere woningen (van voor 2000) betekent doorgaans ook een oudere wegindeling met andere maatvoeringen in de openbare ruimte.

### Centrum

Centrum is een gebied met een oppervlakte van 113 ha., waar 4.915 personen wonen en 2.147 woningen staan. Daarmee is de bevolkings- en woondichtheid voor Nederlandse begrippen laag; respectievelijk 44 personen per ha. en 19 woningen per ha. In het gebied bevinden zich zowel woningen als winkels en horeca. Dit betekent een gemengd ruimtegebruik.

In Centrum bevinden zich relatief veel éénpersoonshuishoudens; 35%, gevolgd door meerpersoonshuishoudens met inwonende kinderen (33%) en meerpersoonshuishoudens zonder inwonende kinderen (32%). Wat verder opvalt is dat 18% van de inwoners 15 jaar of jonger is.

In Centrum zijn 605 bedrijven (inclusief winkels en horeca) geregistreerd. Over de woningen valt nog te vermelden dat 33% ervan huurwoningen zijn. Bijna 70% van de woningen is van voor het jaar 2000. Winkelcentrum Makado biedt onderdak aan ruim dertig winkels en horecazaken.

Actuele ontwikkelingen in Centrum / Zuidelijk havengebied betreffen woningbouw (152 plus 1800 m2 voorzieningen waar onder horeca en sportschool) en uitbreiding van de scheepswerf (12.500 m2 kantoor en 15.000 m2 werkplaats).

Autobeit Centrum	Aantal auto's	Percentage huishoudens	Parkeert in openbare ruimte
Uit bewonersenquête	0	1,7%	
	1	46,9%	43,8%
	2	44,1%	27,9%
	3+	7,2%	3,1%

## Blokweer

Blokweer is een wijk van 89 ha. met 7.395 inwoners. Er staan 3.288 woningen. Dat betekent 83 inwoners per ha. en 37 woningen per ha. Hoewel dat voor Nederlandse begrippen nog een redelijke lage bevolkings- en woondichtheid is, is het de dichtst bevolkte wijk van Alblasserdam.

In Blokweer bevinden zich relatief veel meerpersoonshuishoudens met inwonende kinderen (42%). De aandelen meerpersoonshuishoudens zonder inwonende kinderen en eenpersoonshuishoudens zijn respectievelijk 30% en 28%. Verhoudingsgewijs wonen er weinig 65+ers, namelijk 18%. In Blokweer zijn 520 bedrijven geregistreerd. Van de woningen is 36% een huurwoning. Het merendeel van de woningen in Blokweer is van vóór 2000 (89%), gedeeltelijk uit de jaren tachtig.

Autobeit Blokweer	Aantal auto's	Percentage huishoudens	Parkeert in openbare ruimte
Uit bewonersenquête	0	0,9%	
	1	52,2%	52,5%
	2	40,3%	33,5%
	3+	6,6%	5,2%

## Souburgh

De wijk Souburgh beslaat 62 ha. Er wonen 3.855 inwoners die resideren in 1.524 woningen. De bevolkings- en woondichtheid komt daarmee op 62 inwoners en 25 woningen per ha. De verdeling over de verschillende huishoudens: 38% meerpersoonshuishoudens met inwonende kinderen, 32% eenpersoonshuishoudens en 30% meerpersoonshuishoudens zonder inwonende kinderen. In Souburgh wonen zowel veel kinderen t/m 15 jaar (19%) als veel ouderen (65+ = 26%).

Er staan in de wijk 275 bedrijven geregistreerd. De verdeling tussen huur- en koopwoningen is in evenwicht; ieder 50%. Verreweg het grootste deel van de woningen is van vóór het jaar 2000 (87%).

Autobeit Souburgh	Aantal auto's	Percentage huishoudens	Parkeert in openbare ruimte
Uit bewonersenquête	0	2,1%	
	1	47,3%	49,5%
	2	38,3%	21,8%
	3+	12,2%	8,5%

## Kinderdijk

Kinderdijk beslaat 131 ha. Met de 3.820 inwoners en 1.618 woningen is de bevolkings-woondichtheid laag te noemen; 29 inwoners per ha. en 12 woningen per ha. In de wijk Kinderdijk is het percentage meerpersoonshuishoudens met inwonende kinderen 40%. Gevolgd door 35% eenpersoonshuishoudens en 25% meerpersoonshuishoudens zonder inwonende kinderen. Het aandeel kinderen van 15 jaar er jonger bedraagt 19%. Er is weinig vergrijzing in de wijk.

In Kinderdijk staan 330 bedrijven geregistreerd. Het aandeel huurwoningen in de wijk is 39%. Ook hier geldt weer dat de meeste woningen (76%) van vóór het jaar 2000 zijn.

Autobezit Kinderdijk	Aantal auto's	Percentage huishoudens	Parkeert in openbare ruimte
Uit bewonersenquête	0	1,4%	
	1	46,4%	48,6%
	2	41,4%	31,4%
	3+	10,9%	7,7%

Samenvattend: in het algemeen geldt dat de parkeerdruk in de woonwijken lokaal zeer hoog is. In veel straten doet de parkeerdruk niet onder voor grote steden en haalt vrijwel de 100%. Er zijn slechts enkele uitzonderingen waar de parkeerdruk goed behapbaar is. Dat zijn dan bijvoorbeeld De Kreken, De Boezem en de Waterhoven: vooral vanwege het feit dat daar de (koop)huizen in het hogere segment zijn gepositioneerd met relatief veel parkeren op eigen terrein.

Daarnaast is het van oorsprong dorpse karakter in de inrichting van de wegen, pleinen en straten terug te zien. De straten zijn over het algemeen smal, met vaak alleen aan één zijde ruimte voor parkeren. In de woonwijken is de maximale parkeerdruk in veel straten bereikt. Dat parkeren steeds problematischer wordt uit zich ook in het werk van de handhavers: er is een aanzienlijke groei van het aandeel parkeerge relateerde meldingen.

## 2.4 Parkeerdruk

Om de parkeerdruk in kaart te brengen is uitgebreid onderzoek uitgevoerd met meerdere parkeertellingen op verschillende relevante tijdstippen. Voor het gehele rapport en het bijbehorende kaartmateriaal verwijzen we naar de weblink in bijlage twee. In deze paragraaf geven we een zeer beknopte samenvatting.

Over het algemeen geldt dat de parkeerdruk in de woonwijken lokaal zeer hoog is. In veel straten doet de parkeerdruk niet onder voor grote steden en haalt vrijwel de 100%. Een situatie met 100% parkeerdruk leidt er bovendien toe dat er op sommige plekken illegaal wordt geparkeerd. Het van oorsprong dorpse karakter is in de inrichting van de wegen, pleinen en straten terug te zien, de straten zijn over het algemeen smal, met vaak alleen aan één zijde ruimte voor parkeren. Daardoor is in de woonwijken de maximale parkeerdruk in veel straten reeds bereikt.

Er zijn slechts enkele gebieden waar de parkeerdruk goed behapbaar is. Dat zijn bijvoorbeeld De Kreken, De Boezem en De Waterhoven; gebieden met relatief veel parkeren op eigen terrein. Voor alle wijken in Alblasserdam geldt dat er ruim meer motorvoertuigen zijn geregistreerd dan er woningen zijn.

Uit de parkeertellingen blijkt dat kerkbezoek op zondagen lokaal (=rond de kerken) een hoge parkeerdruk oplevert.

In het gebied Centrum zijn ruim 2.000 openbare parkeerplaatsen voorhanden, plus ongeveer 50 zogenoemde speciale parkeerplekken (voor elektrische voertuigen, voor artsen, politie en brandweer, voor laden en lossen en voor gehandicapten parkeerplekken). In het gebied Centrum zijn meer motorvoertuigen geregistreerd dan er woningen zijn, maar ook meer motorvoertuigen dan er parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn. Het aantal parkeerplekken op eigen terrein is niet bekend.

De markt op de maandagmiddag levert een extra parkeerdruk op in de directe omgeving. Enerzijds omdat de markt extra verkeer aantrekt (zowel bezoekers als marktkooplui) en anderzijds omdat de marktkramen een aantal parkeerplaatsen in beslag neemt.

Voor wat betreft het gebied Centrum zijn er twee buurten die in de nachtelijke uren een parkeerdruk van meer dan 80% laten zien: de Polderbuurt en de Kerkbuurt. In de overige (woon)wijken van Alblasserdam is er in de volgende buurten een parkeerdruk gemeten van meer dan 80% (avond en nacht):

- Kinderdijk – Vogelbuurt;
- Kinderdijk – Rivierenbuurt;
- Kinderdijk – Nieuw Kinderdijk;
- Blokweer – Zeelt;
- Blokweer – Florabuurt;
- Blokweer – Staatsliedenbuurt;
- Souburg – Schrijversbuurt.

Een parkeerdruk van rond de 80% (avond en nacht) is gemeten in:

- Kinderdijk – Dijk;
- Kinderdijk – Waterland;
- Blokweer – Middelland;
- Blokweer – Blokweer Noord;
- Souburg – Schildersbuurt.

Voor de inventarisaties die in kaart brengen welke maatregelen uit hoofdstuk zes toepasbaar en kansrijk zijn geven we prioriteit aan de buurten met de hoogste parkeerdruk. Ook de ervaringen ten aanzien van overlast en veiligheid vanuit handhaving kunnen die prioritering mede bepalen.



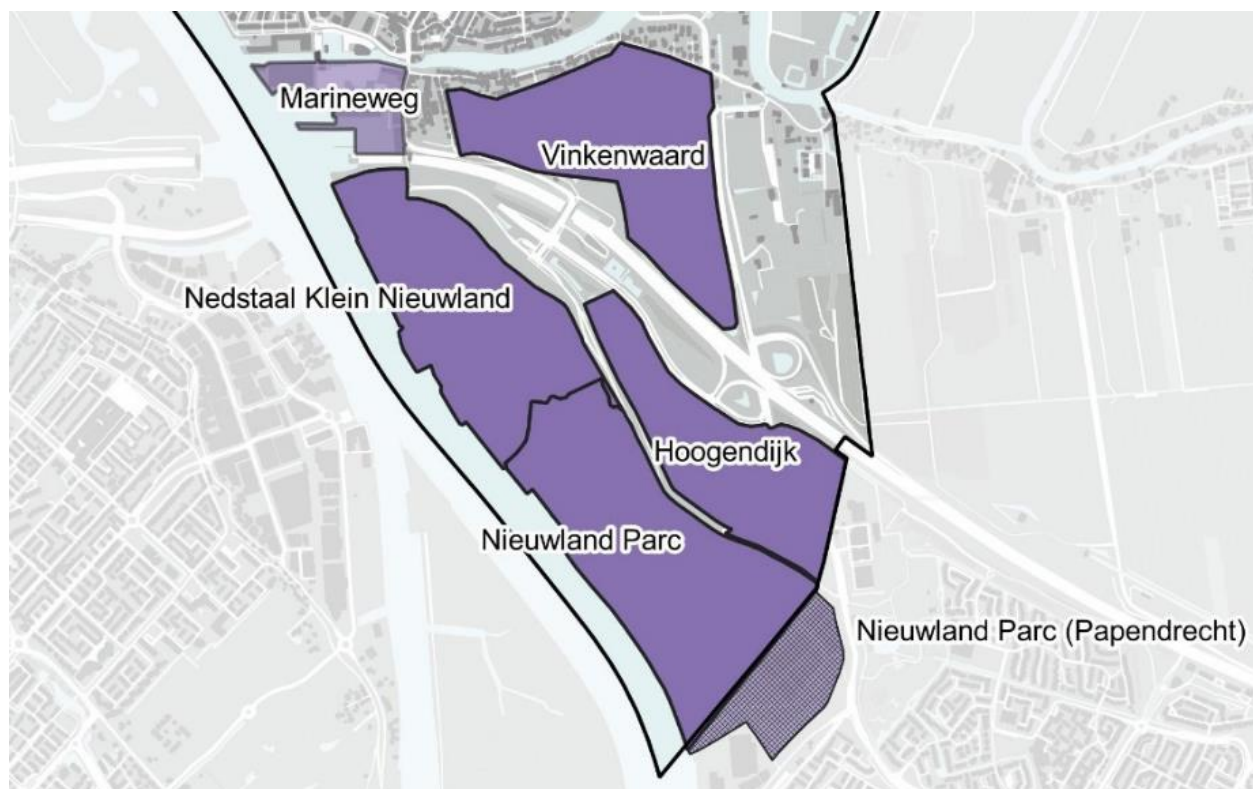
Voorbeeld parkeerdrukmeting (volledige rapportage zie documentenoverzicht bijlage 2).



## 2.5 Bedrijventerreinen

Er bevinden zich in Alblasserdam vier bedrijventerreinen met een belangrijke economische functie. Deze bedrijventerreinen voorzien in ruim 5000 banen. Een voor Alblasserdam vrij uniek bedrijvencluster is de scheepsbouw van onder meer superjachten, inclusief toeleveranciers daarvoor. De ruimtelijke mogelijkheden voor uitbreiding van bedrijvigheid zijn uiterst beperkt. De gemeente loopt ook hier vrijwel overal tegen haar fysieke grenzen aan. Het uitbreiden of toevoegen van nieuwe bedrijventerreinen past ook niet in de Omgevingsvisie.

De ondernemers op de bedrijventerreinen zijn uitgenodigd om mee te denken over het parkeerbeleid, de uitkomsten van de gesprekken zijn onderdeel van hoofdstuk drie.



## 2.6 Autobezit en autoafhankelijkheid

Het aantal geregistreerde auto's in Alblasserdam groeit gestaag. Zo stonden er in januari 2024 13.933 voertuigen geregistreerd in Alblasserdam, waarvan 9.808 personenauto's. Verdeeld naar de woonwijken levert dat het volgende beeld op.

	Inwoners	Woningen	Personenauto's	Motorvoertuigen*	Pa/won	Mvt/won
Centrum	4.915	2.147	2.331	2.924	1,08	1,36
Blokweer	7.395	3.288	3.258	3.760	0,90	1,14
Kinderdijk	3.820	1.618	1.718	2.055	1,06	1,27
Souburgh	3.855	1.524	1.550	1.913	1,02	1,26
Landelijk gebied	210	53	102	163	1,92	3,07

*Dit is exclusief de bedrijventerreinen. Bron: CBS / RDW. \*)= personenauto's + bedrijfsauto's + motoren*

Wat betreft de cijfers over aantallen voertuigen: er bestaan (kleine) verschillen bij verschillende bronnen door iets afwijkende definities. Enkele categorieën voertuigen worden soms wel, soms niet meegeteld. Denk aan hulpverleningsvoertuigen, bepaalde bouwmachines, et cetera. Daarom tellen categorieën soms niet op tot exact 100%. Maar die afwijking is dermate gering dat het hier niet relevant is.

Het aantal in Alblasserdam geregistreerde voertuigen stijgt gestaag. Deze cijfers zijn indicatief: soms staan bijvoorbeeld leaseauto's elders geregistreerd. We laten de groei zien aan de hand van een indexcijfer.

### Groei aantal motorvoertuigen in Alblasserdam (index 2019 = 100)

	Wegvoertuigen Totaal	Waaronder bedrijfsauto's	Aandeel bedrijfsauto's
2019	100	100	11,5%
2020	102	101	11%
2021	104	105	11,5%
2022	106	111	12%
2023	107	116	12,5%

Bron: CBS / RDW

Het autobezit in Alblasserdam is relatief hoog. Een ontwikkeling die al langer geleden is ingezet mede door de ligging van het dorp aan belangrijke autosnelwegen (de A15, A16, N3, A29 en A20 zijn allemaal majeure verbindingen in de nabijheid). De auto is veelal de eerste keuze om in de mobiliteitsbehoefte te voorzien. Met andere woorden: autoafhankelijkheid van de inwoners van Alblasserdam is dus bovengemiddeld hoog.

Er bestaat een tamelijk sterk verband tussen de beschikbaarheid van openbaar vervoer en het autobezit per huishouden. De achtergrond daarvan wordt toegelicht in bijlage 3 "Cijfers en trends".

Uit de onderstaande tabel blijkt dat in Alblasserdam de auto een sterke concurrentiepositie heeft ten opzichte van het openbaar vervoer. Of andersom: het openbaar vervoer is voor veel bestemmingen een relatief slecht alternatief. Het openbaar vervoer over water biedt wel een goede verbinding met Rotterdam. Echter, de frequentie is laag en de aansluiting op het treinverkeer is slecht. De afstand tot het dichtstbijzijnde treinstation is (per auto) vanuit Alblasserdam ongeveer 10 km (station Zwijndrecht). De afstand tot het dichtstbijzijnde intercitystation (per auto) Dordrecht is ongeveer 12,5 km. In de tabel zijn de reistijden vanuit Alblasserdam naar verschillende bestemmingen per auto, openbaar vervoer en de fiets in minuten weergegeven (reizen buiten de spits).

Van Alblasserdam naar:	Afstand in km	Auto minuten	Openbaar vervoer minuten	Fiets minuten
Dordrecht	11	14	43	38
Gouda	38	40	62	80
Rotterdam	21	25	34	67
Delft	40	38	73	119
Breda	42	34	67	165
Utrecht	64	50	81	173
Gorinchem	25	24	47	84
Capelle a/d IJssel	21	23	64	49
Efteling	58	43	133	120
Nat. Park Biesbosch	13	18	71	38

Gezien de ligging van Alblasserdam in combinatie met het huidige openbaar vervoeraanbod zal de groei van de mobiliteit zich vooral in het gebruik van de auto laten zien. Zo lang de auto een noodzakelijke wijze van verplaatsen is, moet er ook ruimte zijn om die auto te parkeren. Voeg daarbij de autonome ontwikkeling van het autobezit. Een groei van gemiddeld 1% meer voertuigen per jaar lijkt niet veel, maar gezien de huidige hoge parkeerdruk dreigt de situatie waarin de wal het schip keert.

## 3. Participatie

### 3.1 Inleiding

Parkeren is een onderwerp waar veel inwoners een uitgesproken mening over hebben. Bovendien kunnen de belangen van verschillende doelgroepen sterk uiteenlopen. Om aan verschillende perspectieven gehoor te geven, is er een uitgebreid participatietraject opgezet. De participatie voor bewoners is vorm gegeven door middel van een (digitale) enquête. Verder zijn aparte gesprekken georganiseerd met:

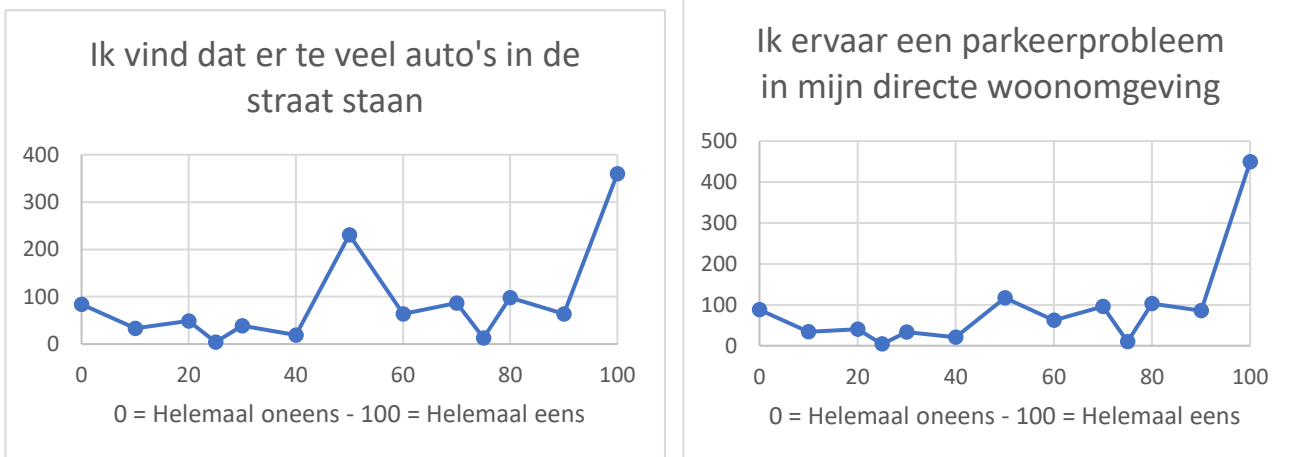
- Winkeliers en horeca;
- Ondernemers bedrijventerreinen;
- Kerkgenootschappen;
- Scholen.

In dit hoofdstuk geven we een samenvatting gegeven van de uitkomsten van het participatietraject. De volledige uitkomsten zijn bij de gemeente bekend en vormen de basis voor de parkeervisie en het daaropvolgende uitvoeringsplan (zie hoofdstuk acht).

### 3.2 Bewonersenquête

Vanaf 27 maart tot en met 10 april 2024 hebben de inwoners van Alblasserdam de kans gekregen een enquête in te vullen over parkeren. De enquête had als doel om de mening van Alblasserdammers ten aanzien van het toekomstig parkeerbeleid in de gemeente breed op te halen. Met meer dan 1100 respondenten is dit gelukt.

De gemiddelde respondent vindt dat er een parkeerprobleem is in de gemeente. Iets minder dan een derde van respondenten geeft aan het volledig eens te zijn met de stelling: "ik ervaar een parkeerprobleem in mijn directe leefomgeving". Te weinig parkeerplekken in de straat is hierbij de vaakst voorkomende toelichting. Buiten de directe leefomgeving van de respondenten wordt er vooral bij winkels een parkeerprobleem ervaren.



Om het parkeerprobleem te verminderen en de groenere omgeving te verbeteren zou parkeren op afstand kunnen helpen. Circa de helft van de mensen wil of kan niet lopen naar de auto. Nog eens 40% van de respondenten geeft aan 200 meter een acceptabele loopafstand te vinden. Het overige deel geeft aan een grotere afstand te accepteren.

De respondenten zijn ook gevraagd over parkeervergunningen. Hieruit komt naar voren dat een aanzienlijk deel van de respondenten, ongeveer 40%, tegen een vergunningensysteem is. Tegelijkertijd geeft een aanzienlijk maar kleiner deel van de respondenten aan neutraal of positief te staan tegenover een vergunningensysteem. Vrijwel niemand geeft aan te willen betalen voor een parkeervergunning voor de

eerste auto. Met betrekking tot een tweede vergunning geeft net iets minder dan de helft van de respondenten aan niet bereid te zijn om te betalen.

Tenslotte dragen de respondenten verschillende oplossingen aan voor het parkeerprobleem. Het weren van bedrijfsbusjes, het toevoegen van parkeerplaatsen en het beperken van het aantal auto's per huishouden worden hierbij het vaakst genoemd. Een uitgebreid verslag van de bewonersenquête is te vinden in de "Analyse Participatie Parkeervisie" (zie bijlage 2 voor een weblink naar het document).

### 3.3 **Winkeliers en horeca**

Winkeliers en horecaondernemers geven aan dat zij parkeerproblemen ervaren, die zich uit in een gebrek aan parkeergelegenheid op en nabij de Dam. De parkeersituatie is het nijpendst op het snijvlak tussen winkel- en horecatijden. De ondernemers benoemen specifiek de vrijdagavond (koopavond) en zaterdagmiddag. Tijdens de bijeenkomst zijn er verschillende concrete voorstellen ter sprake gekomen om de parkeerproblemen te verminderen.

Ten eerste stellen de winkeliers en horecaondernemers voor om extra (tijdelijke) parkeerplaatsen te realiseren. Enkele voorbeelden zijn het Raadhuisplein en het manageterrein. De ondernemers vrezen dat de reeds hoge parkeerdruk verder op zal lopen wanneer het Wipmolenterrein verdwijnt en zien de realisatie van extra parkeerplaatsen daarom als zeer wenselijk. Met eenzelfde redenering stellen de ondernemers voor om de huidige blauwe zone uit te breiden naar de parkeerplaats achter het gemeentehuis.

Ten tweede spreken de ondernemers de wens uit om de bewegwijzering naar het transferium op Haven-Zuid en Landvast te verbeteren. Hiermee kunnen horecabezoekers, die vaak langer dan twee uur parkeren, beter begeleid worden naar een geschikte parkeerplaats. Op dit moment parkeren horecabezoekers nog regelmatig op de Dam, waardoor winkeliers minder klanten kunnen ontvangen.

Ten derde vragen de ondernemers om extra handhaving op de Dam. Op dit moment wordt er volgens de ondernemers onvoldoende gehandhaafd, waardoor parkeerplaatsen in de blauwe zone met enige regelmaat te lang bezet worden.

De ondernemers zijn tegen het invoeren van betaald parkeren op de Dam, ook als hierbij de eerste twee uur gratis zou zijn. Men vreest dat met name de winkeliers daar last van krijgen en dat sommigen hun deuren moeten sluiten. Een deel van de ondernemers geeft aan wel graag een verkorting op de blauwe zone van twee uur naar één uur te willen.

### 3.4 **Ondernemers bedrijventerreinen**

Voor een bijeenkomst met de ondernemers werden gebruikers van de bedrijventerreinen uitgenodigd, met Oceanco vond apart overleg plaats. Het bedrijventerrein Klein Nieuwland is in dit kader overgeslagen omdat daar geen gemeentelijk grondbezit is.

Wat betreft Hoogendijk geldt dat er zich geen ondernemers van dat bedrijventerrein hebben gemeld voor de participatiebijeenkomst: we leiden daar uit af dat er zich geen grote parkeerproblemen voordoen. Eerdere problemen zijn recent opgelost door het toevoegen van parkeerplekken door middel van halfverhardingen.







Anders is de situatie op Nieuwland Parc. Ondernemers constateren in de praktijk dat er regelmatig verkeerd geparkeerd wordt.

Verder ervaren de ondernemers problemen met de ontsluiting via de twee bestaande wegen. Aan de oostelijke zijde ontstaat vaak file richting Papendrecht. Automobilisten die de andere kant op, richting Alblasserdam willen, halen deze file dan soms in en dat leidt tot gevaarlijke situaties.

Parkeren is hier weliswaar niet het centrale issue, maar de rij geparkeerde auto's ter plekke zorgt er wel voor dat de file op een andere manier gaat staan. Ondernemers zien een mogelijke oplossing in een aparte ontsluiting richting Papendrecht op de plek waar nu het fietspad ligt.

Op de ring mag op dit moment aan beide kanten van de weg geparkeerd worden. De ondernemers geven aan dat een parkeerverbod gewenst is waardoor verplaatsingen van vrachtwagens makkelijker en veiliger kunnen. Indien een algeheel verbod niet mogelijk is, zou een verbod op de buitenring een wenselijke eerste stap zijn (zie ook paragraaf 6.8). Een dergelijk parkeerverbod betekent meer parkeren op eigen terrein; de ondernemers geven aan dat dit geen probleem is. De parkeersituatie op de ring heeft de meeste prioriteit voor de ondernemers. Ondernemers zouden bovendien graag meer handhaving zien.

Op Vinkenwaard ervaren ondernemers parkeeroverlast door verkeerd parkeren in combinatie met te weinig handhaving. Verschillende ondernemers maken kosten om op eigen terrein te parkeren en zich wel aan het parkeerverbod te houden. Het (foutief) gebruik van de openbare ruimte door andere ondernemers, die deze kosten niet maken, roept daarbij frustratie op.

De ondernemers suggereren dat er periodiek kortstondig en intensief gehandhaafd wordt. Hiermee worden betere resultaten verwacht dan sporadisch handhaven gedurende een jaar.



### 3.5 Kerkgemeenschappen

De kerken ervaren geen structurele parkeerproblemen bij de zondagsdiensten. De parkeervraag kan grotendeels worden opgevangen door dubbelgebruik van omliggende parkeerplaatsen, zoals de Dam, Makado en het zwembad. De kerken geven aan geen structurele klachten van omwonenden. Dat is mede te danken aan de inzet van eigen parkeerwachten, die de kerkbezoekers verwijzen naar de geschikte parkeerplekken.

De kerken constateren wel dat er een groei is van het autogebruik. Daar liggen meerdere factoren aan ten grondslag:

- Het aantal kerkgangers stijgt;
- De kerken krijgen steeds meer een streekfunctie;
- Vergrijzing van de kerkgangers.

Bij condoleances, rouwdiensten en bruiloften worden ook geen problemen ervaren, ook omdat daarbij het aantal bezoekers doorgaans minder is dan bij reguliere kerkdiensten. De kerkgemeenschappen denken graag met de gemeente mee over dubbelgebruik.

Met betrekking tot het toekomstige parkeerbeleid vragen de kerkgenootschappen om duidelijk (aan te blijven) geven waar wel en niet geparkeerd mag worden, zodat parkeerwachten hun rol goed kunnen vervullen. Daarnaast bestaat er de wens om bij toekomstige ontwikkelingen van kerken met de gemeenten in gesprek te blijven over de mogelijkheden om dubbelgebruik rondom kerken te realiseren en daarmee de parkeereis op eigen terrein te beperken.

Wat betreft de eventuele invoering van betaald parkeren uit de kerkgenootschappen de vrees dat de drempel om de kerk te bezoeken verhoogd wordt.

### **3.6 Scholen**

De scholen ervaren geen parkeerproblemen voor het personeel. Er is sprake van dubbelgebruik: de personeelsleden parkeren op de plekken die buurtbewoners achterlaten. Zodra de buurtbewoners terugkomen zijn die parkeerplekken weer vrij. Overigens wordt personeel steeds dichterbij geworven, waardoor de fiets steeds vaker een goed alternatief is.

De parkeerproblemen worden met name bij het halen en brengen ervaren. Bij het halen en brengen worden auto's dicht bij de school geparkeerd. Omdat hier vaak niet voldoende plek voor is, ontstaan hier regelmatig gevaarlijke situaties. Tot dusver zijn scholen er niet in geslaagd om structureel gebruik te maken van nabije parkeerterreinen voor het halen en brengen.

De scholen hechten belang aan een goede 30km zone rondom het schoolgebouw. De beste oplossing voor het halen en brengen is een voldoende lange kiss and ride strook, aan de goede kant van de weg. Zodra deze strook aanwezig is, ziet de school de mogelijkheid voor de gemeente om foutief parkeren te handhaven. Tegelijkertijd zien de scholen de parkeerproblematiek als iets dat we, gezien de beperkte ruimte, deels simpelweg moeten accepteren.

## 4. Samenhang met ander beleid

### 4.1 Aanpalend beleid

Parkeerbeleid staat niet op zichzelf. Op hoofdlijnen is het een uitvloeisel van de Ontwerp Omgevingsvisie van Alblasserdam en de keuzes die daarin worden gemaakt over mobiliteit en leefbaarheid. In dit hoofdstuk geven we beknopt aan welke dwarsverbanden er zijn tussen parkeerbeleid en andere beleidsterreinen.

### 4.2 Stedenbouw en ruimtelijke ordening

Vanuit de discipline stedenbouw staat de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde omgeving centraal. Planontwikkeling wordt sterk gedreven door de creatieve energie om iets moois te realiseren in een aantrekkelijke omgeving. In principe geldt dan: 'zo min mogelijk blik op straat'. Echter: parkeren op eigen terrein, en zeker in gebouwde voorzieningen, zet de marges van de ontwikkelaar onder druk en maakt bouwen (of dat nu woningen, winkels of kantoren zijn) minder betaalbaar.

Het perspectief van stedenbouw is niet alleen kwantitatief. Nog afgezien van de aantallen geparkeerde auto's en de verhouding eigen terrein versus openbare weg gaat het ook om de beeldkwaliteit van de openbare ruimte. Hoe is die openbare ruimte zodanig in te richten dat parkeren zo min mogelijk obstakels, versnippering en visuele vervuiling oplevert?

### 4.3 Wonen

Een woningbouwopgave is tevens een verkeersopgave. Bij woningbouw horen dus ook eisen vanuit verkeer of vanuit stedenbouw. Het komt erop neer dat er meerdere claims worden gelegd op één perceel. Gezien het ruimtebeslag en de bijkomende kosten vormen de te hanteren parkeernormen een telkens terugkerend onderwerp van discussie bij nieuwbouwprojecten. Parkeernormen hebben invloed op de financiële haalbaarheid van projecten en het rendement voor ontwikkelaars (marktpartijen, woningcorporaties). Bij een hogere parkeernorm neemt het rendement voor de ontwikkelaar af en staat financiële haalbaarheid onder druk.

Er is veel behoefte aan goedkope, betaalbare woningen. Een ontwikkelaar wil vaak dan ook zoveel mogelijk woningen op een beschikbaar stuk grond realiseren om zo de verkoopprijs te drukken. Bovendien: de ontwikkelaar heeft vanwege de kosten het liefst geen gebouwde (onder- of bovengrondse) voorzieningen, de gemeente wil dat liever wel vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte. De gemeente heeft als taak om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte zo goed mogelijk functioneert: bewoners willen bij oplevering en in de toekomst een aanvaardbare parkeerdruk. Gebouwde parkeervoorzieningen kosten extra geld waardoor de woningen ook weer (in koop of huur) duurder worden. Dit werkt ook weer contraproductief op het streven naar betaalbare (sociale en middeldure) woningen.

Door het geschetste spanningsveld staat de mogelijkheid om te verdichten onder druk, en dreigen projectontwikkelaars soms om af te zien van voorgenomen woningbouw. Aan de andere kant geldt dat het vanwege kostenefficiëntie ook onwenselijk is als parkeerplekken in gebouwde voorzieningen na oplevering leeg blijven staan. Dat gebeurt als er op straat geen parkeerregulering is. Immers: dergelijke voorzieningen worden het best benut als parkeren op straat geld kost en er geen parkeervergunningen zijn voor bewoners die op eigen terrein kunnen parkeren.

Omdat Alblasserdam nog maar weinig ruimte heeft om uit te breiden, betreffen veel van de bouwplannen in de gemeente zogenoemde inbreidingslocaties. Een voordeel van inbreiding is dat gebruik gemaakt kan worden van bestaande infrastructuur. Dit is soms ook een nadeel: de verkeersintensiteit neemt toe en dat kan op bepaalde locaties onaanvaardbaar zijn. Daarom moet er ook bij inbreiding aandacht zijn voor de mogelijkheid om extra verkeer te verwerken op bestaande infrastructuur. Dat hangt weer samen met de kwaliteit van de leefomgeving, groen en de nabijheid van openbaar vervoer.

Alblasserdam heeft momenteel nog maar een beperkt aantal locaties waar ruimte is voor uitbreiding. De lokale woonvisie voorziet in een plancapaciteit van circa 657 woningen (stand oktober 2023). Alblasserdam heeft op dit moment geen grote uitbreidingslocaties. Wel liggen er mogelijkheden in met name tot woongebieden te transformeren bedrijfslocaties.

#### **4.4 Groen en bewegen**

De relatie van parkeerbeleid met de beleidsterreinen groen, spelen en bewegen is met name de ruimtelijke prioriteit die elk van de drie vraagt. Immers: de openbare ruimte is schaars en kan maar één keer worden ingericht. Een onderliggende vraag daarbij is: richten we straten in voor stilstaande auto's of voor mensen?

In de (concept) Woonzorgvisie wordt gesteld dat een groene omgeving bevorderlijk is voor de gezondheid van mens en dier. Mensen die in een groene omgeving wonen hebben minder vaak last van hart- en vaatziekten, overgewicht of diabetes. Ook hebben ze vaak een betere mentale gezondheid.

Een groene leefomgeving is niet alleen gunstig voor welzijn en gezondheid van bewoners. Er zijn meer voordelen: groen kan zorgen voor waterafvoer door de afwezigheid van bestrating, voor waterberging en verkoeling. Ook kan groen de biodiversiteit verrijken. Binnen meerdere beleidsthema's kan groen dus oplossingen bieden. Bestaand groen en vergroening zou dus bij ontwikkelingen volwaardig een plaats moeten krijgen bij de inrichtingseisen. In het verleden was hiervoor slechts weinig aandacht. Groen is tot op heden de sluitpost van een ontwikkeling.

#### **4.5 Economie en bedrijvigheid**

In de economische blik op parkeerbeleid is bereikbaarheid de centrale factor. De regionale verbindingen moeten goed zijn. Op bedrijventerreinen geldt dat parkeren primair op eigen terrein moet worden opgelost. De parkeerfaciliteiten op de meeste bedrijventerreinen in Alblasserdam zijn doorgaans voldoende, met uitzondering van Vinkenwaard Noord, waar overdag soms een tekort is aan parkeerplaatsen. Toch komen er ook klachten uit Vinkenwaard-Zuid, Hoogendijk en Nieuwland Parc. Volgens de APV mogen voertuigen langer dan zes meter en/of hoger dan 2,40 meter niet in woonwijken worden geparkeerd. Deze komen dus terecht op grotere parkeerterreinen of in de bedrijvengebieden. De ontwikkeling van een transferium Poort aan de Noord biedt mogelijkheden voor truckparkeren.

Parkeren is ook een factor in de aantrekkingskracht van een winkelgebied. Het is echter slechts één van de variabelen: doorslaggevend is de attractiviteit van de winkels zelf en zaken als sfeer en gemak voor de dagelijkse boodschappen. Parkeren is in Alblasserdam gratis, en winkeliers willen dat zo houden. Toch blijkt uit onderzoek dat bij parkeergelateerde factoren de vindbaarheid van een vrije parkeerplek, het gemak en de loopafstand naar de winkels minstens zo belangrijk zijn als tarief. Overigens is het doorgaans zo dat automobilisten meer kopen per eenmalig bezoek, terwijl fietsers en voetgangers vaak zorgen voor meer regelmatig aankopen en dagelijkse boodschappen.

#### **4.6 Toerisme**

De molens op Kinderdijk trekken grote aantallen toeristen naar onze gemeente. Het aantal bezoekers ligt rond de 100.000 personen per jaar, waarmee ongeveer 40.000 autoritten gemoed zijn. Om de bewoners van West Kinderdijk en een deel van de Molenkade tegemoet te komen is er tussen 15 maart en 1 november een systeem met (gratis) parkeervergunningen voor bewoners, inclusief bezoekersregeling. Op die manier wordt voorkomen dat bezoekers van het Werelderfgoed Kinderdijk en andere niet-inwoners daar parkeren.

De ontwikkeling van een transferium onder de oprit naar de brug over de rivier De Noord kan bijdragen aan het reguleren van de verkeersstromen richting Werelderfgoed Kinderdijk. Met de 'Poort aan de Noord' kunnen we de druk op de dijk verminderen en leefbaarheid voor bewoners aldaar verbeteren. Vanaf de Poort aan de Noord locatie kan een shuttlebus rijden. Een combiticket voor het bezoek, het parkeren en het vervoer moet het gebruik van het transferium aantrekkelijk maken. Ook kunnen er andere functies worden bedacht zoals truckparkeren.

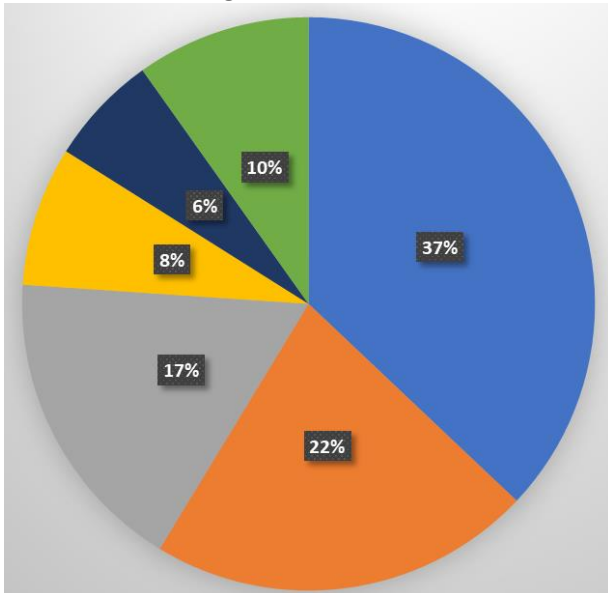


## 4.7 Handhaafbaarheid

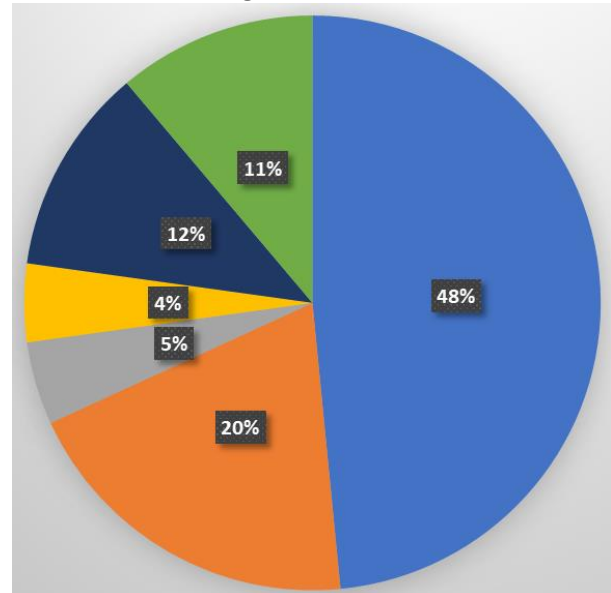
Handhaving is niet zozeer een beleidsterrein maar een gemeentelijke uitvoeringstaak. Handhaafbaarheid moet een zeer belangrijk criterium zijn voor het parkeerbeleid. Uitgangspunt is dat als een bepaalde maatregel in de praktijk niet of nauwelijks handhaafbaar is, dat we die maatregel dan weglaten of aanpassen. In het algemeen geldt: hoe beter het is uit te leggen, hoe beter het handhaafbaar is. In de praktijk van de handhaving zijn er altijd grensgevallen: door de hoge parkeerdruk bedenken bewoners creatieve manieren om hun auto te parkeren. En naarmate de parkeerdruk toeneemt is het werk van de BOA's ook steeds meer gerelateerd aan parkeerproblemen. Inmiddels is naar schatting tweederde van het werk van de handhavers gerelateerd aan parkeren, en dat aandeel neemt nog steeds toe.

Een andere indicatie voor de toename van de parkeerproblematiek is het aantal meldingen per jaar in het openbare meldsysteem Fixi. Inwoners kunnen gebruik maken van dat systeem door een melding te doen via de Fixi-app of via de website van Fixi. Het is ook mogelijk om een foto mee te sturen. De onderstaande afbeeldingen illustreren de enorme stijging van het aandeel (en aantal) meldingen dat samenhangt met parkeren: in drie jaar tijd bijna een verdubbeling.

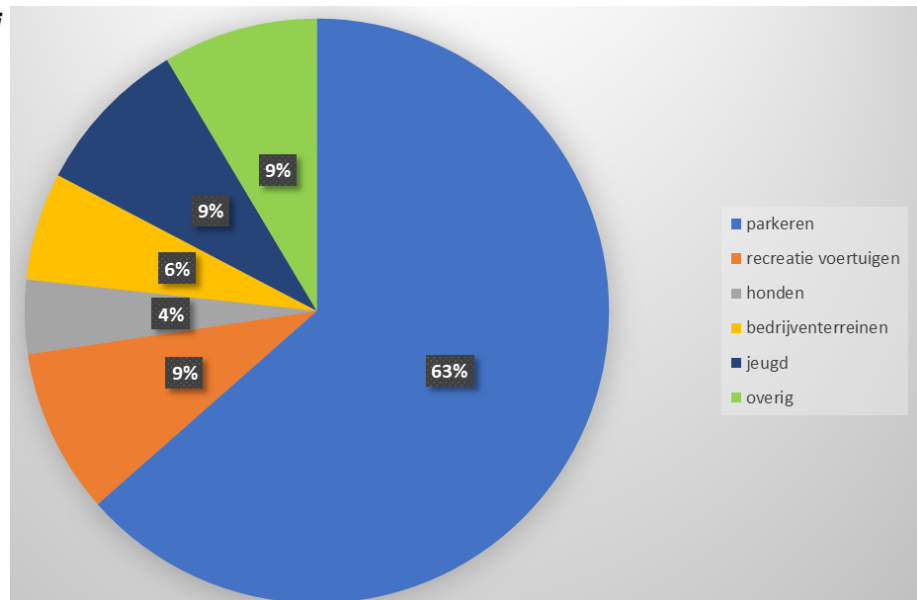
**Meldingen maart 2020 tot maart 2021**  
**Totaal 883 meldingen in Fixi**



**Meldingen maart 2021 tot maart 2022**  
**Totaal 1101 meldingen in Fixi**



**Meldingen maart 2022 tot maart 2023**  
**Totaal 1170 meldingen in Fixi**



## 5. Uitgangspunten parkeervisie

### 5.1 Inleiding

Voor de analyse van de huidige situatie hebben we in het voorgaande gebruik gemaakt van:

- De beschikbare statistische gegevens;
- De inbreng vanuit aanpalende beleidsterreinen en bijvoorbeeld de (concept) Bereikbaarheidsvisie;
- Tellingen van de parkeerdruk op meerdere tijdstippen in alle wijken van de gemeente;
- De bewonersenquête over de mening van inwoners;
- De gesprekken met scholen, kerkgenootschappen, winkeliers, horecaondernemers en ondernemers op bedrijventerreinen.

In dit hoofdstuk geven we aan welke uitgangspunten we hanteren voor achtereenvolgens de woonwijken, het centrumgebied en de bedrijventerreinen. De mogelijk deelmaatregelen in bestaande woonwijken passeren de revue in hoofdstuk zes. Hoe we in de toekomst om willen gaan met nieuwe ontwikkelingen (woningbouw) komt aan de orde in hoofdstuk zeven.

### 5.2 Woonwijken

De parkeerdrukmetingen (paragraaf 2.4) in de woonwijken laten ons zien welke wijken in de nachtelijke uren een parkeerdruk van meer dan 80% of zelfs meer dan 100% hebben. En bovendien welke straten zelfs 100% scoren. Deze wijken zullen prioriteit krijgen bij de inzet van de deelmaatregelen die we aandragen in het volgende hoofdstuk.

De harde parkeercijfers worden geïllustreerd door de ervaringen vanuit handhaving en door de resultaten van de bewonersenquête. Wat betreft dat laatste: de klachten en suggesties van de inwoners zijn vastgelegd op postcodeniveau en kunnen zo het beeld per buurt onderbouwen. Niet alleen proberen we bewoners zoveel mogelijk te betrekken bij de concrete oplossingen, ook belanghebbende partijen zoals kerkgenootschappen, scholen en (sport)verenigingen krijgen hun inbreng.

In de woonwijken gaan we eerst inventarisaties uitvoeren. Daaruit komen zogenoemde wijkpakketten met de maatregelen (zie hoofdstuk 6) die haalbaar en kansrijk zijn. Vervolgens worden die maatregelen uitgevoerd in overleg met de bewoners. Hierna volgt evaluatie van het effect van de maatregelen.

De aanpak voor de woonwijken bestaat uit een aantal stappen:

- Vaststellen prioritering: welke wijk komt eerst;
- Inventarisatie kansrijke en haalbare maatregelen per wijk;
- Uitvoeren van de maatregelen uit het wijkpakket
- Periodieke metingen van de parkeerdruk in de wijk;
- Evaluatie van de effecten van de maatregelen.

We hebben ook geconstateerd dat de verwachte groei van het autobezit voorlopig zal aanhouden. Het is dan mogelijk dat ook het effect van de deelmaatregelen afneemt. Als toetsingsnorm geldt een maximale parkeerdruk van 80% in een geografisch afgebakende buurt of wijk. Mocht die norm ondanks de deelmaatregelen toch weer onaanvaardbaar worden overschreden dan komt er een nieuwe discussie: ofwel er kunnen aanvullende (fysieke) maatregelen worden bedacht, ofwel er is besluitvorming nodig over een vorm van regulering.

### **5.3 Centrumgebied**

In het centrumgebied hebben we naast bewoners te maken met de belangen van de winkeliers en de horecaondernemers. Daarom zijn deze in participatie apart uitgenodigd om van gedachten te wisselen over de mogelijke oplossingen voor de parkeerdruk (zie paragraaf 3.3). Daaruit komen voor de parkeervisie de volgende relevante onderwerpen naar voren:

- We gaan onderzoeken op welke manieren bezoekers van horecaondernemers en personeel van de ondernemers gestimuleerd kunnen worden om op Landvast te parkeren. Hiermee willen we zorgen dat plekken in de blauwe zone in de basis beschikbaar blijven voor bezoekers van winkels en voorzieningen;
- De toegestane parkeerduur in een blauwe zone wordt niet verkort (bijvoorbeeld van twee naar één uur). Hoewel sommige ondernemers hier profijt van zouden hebben, kan dit het bezoek aan andere ondernemers en voorzieningen verminderen;
- De bestaande blauwe zone wordt uitgebreid naar de parkeerplaats achter het gemeentehuis. Hiermee worden onder andere ambtenaren gestimuleerd om op Landvast te parkeren en wordt er extra parkeerruimte gecreëerd voor winkelbezoekers;
- Vanwege de beperkte handhavingscapaciteit zal er geen extra handhaving worden ingezet op het handhaven van de blauwe zone.

### **5.4 Bedrijventerreinen**

De ondernemers op de verschillende bedrijventerreinen werden uitgenodigd om de lokale parkeersituatie door te spreken en om suggesties voor de parkeervisie mee te geven (zie paragraaf 3.4). Met betrekking tot het parkeerbeleid op de bedrijventerreinen kwamen daaruit de volgende onderwerpen naar voren:

- In de basis wordt parkeren op eigen terrein gefaciliteerd;
- Er is op dit moment geen capaciteit voor het veranderen en handhaven van extra parkeerverboden;
- Waar dit mogelijk is, blijft het belangrijk dat er gehandhaafd wordt op excessen en gevaarlijke situaties;
- We gaan onderzoeken of intensief handhaven gedurende korte periodes haalbaar is. Dit zal worden uitgewerkt in het uitvoeringsplan van het Integraal Veiligheidsbeleid van de gemeente;
- We gaan onderzoeken of de realisatie van een truckparking als onderdeel van Poort aan de Noord een alternatief kan bieden voor de gesloten truckparking van MAAT;
- We gaan onderzoeken of de transferia, die als onderdeel van Poort aan de Noord gerealiseerd zullen worden, in de toekomst gebruikt kunnen worden om in overleg met ondernemers het parkeerbeleid op de bedrijventerreinen aan te scherpen.

## 6. Deeloplossingen bestaande situatie

### 6.1 Inleiding

We hebben vastgesteld dat de parkeerdruk in de huidige situatie op veel locaties tot problemen leidt. De vraag is op welke manier in bestaande wijken verlichting kan worden bereikt. In dit hoofdstuk passeren enkele deelmaatregelen de revue die kunnen bijdragen aan vermindering van de parkeerdruk. Op welke locaties de deelmaatregelen het beste kunnen worden toegepast is maatwerk: daarvoor moet per wijk een scan worden uitgevoerd. Daarbij geldt wel de notie dat sommige oplossingen slechts tijdelijk verlichting kunnen bieden: gezien de autonome groei van het autobezit komen de grenzen over enige jaren 'vanzelf' weer in zicht. Op het moment dat de deelmaatregelen geen effect meer sorteren ontstaat een nieuwe discussie: het kan zijn dat dan regulering nog de enige maatregel is die soelaas biedt.

### 6.2 Ruimte zoeken en (her)inrichtingen

Soms bevinden zich in de openbare ruimte nog (kleine) gebieden of stukken grond die geen expliciete functie (meer) hebben en / of die zich bevinden in een weinig attractieve omgeving. Het is een optie om te kijken waar zich dergelijke onbenutte plekken -zonder duidelijke functie- bevinden. Hoe langer de geaccepteerde loopafstanden, hoe groter de kans dat dergelijke plekken te vinden zijn.

In sommige gevallen kan bestaande verkeersruimte worden herverdeeld. Bijvoorbeeld door tweerichtingsverkeer met aan één zijde parkeren te vervangen door éénrichtingsverkeer met aan twee zijden parkeren, of door gestoken parkeren te realiseren. Zo'n herinrichting bestaat in principe vooral uit wegenvurf en een verkeersbord aan het begin van de straat. Maar het kan ook worden aangegrepen om tussen parkeervakken bomen te planten als bijdrage aan de vergroening.

De vraag in zo'n geval is tweeledig:

- Wat willen de bewoners van de straat?
- Is het mogelijk om mee te liften met gepland onderhoud?

Wat betreft dat laatste: een aantal straten uit de jaren vijftig en zestig komt in aanmerking voor renovatie in verband met de ouderdom van de riolering. Dat is een uitgelezen moment om te bezien of de inrichting verbeterd kan worden.

Een voorbeeld van herinrichting (al dan niet met invoering van éénrichtingsverkeer) is het omzetten van langsparkeren naar gestoken parkeren (90 graden). Dit levert een verdubbeling van het aantal parkeerplaatsen in een straat op. Bij 30, 45 of 60 graden gestoken parkeerplaatsen is de winst (fors) lager: dan weegt dan de aanpassing vaak niet op tegen de winst aan parkeerplekken. Gestoken parkeren (90 graden) vraagt om een voldoende breed straatprofiel (zes meter). Wanneer dit niet beschikbaar is gaat het invoeren van gestoken parkeren al snel ten koste van trottoirruimte en dus ruimte voor de voetganger.

In bijzondere gevallen kan worden bezien in hoeverre bestaande parkeerveldjes of parkeerterreinen op maaiveld met een simpele constructie van een extra parkeerdek kunnen worden voorzien. Het realiseren van een dek op een bestaand parkeerterrein kan circa 60% extra parkeerplekken opleveren. De wijze van uitvoering van het dek is sterk kostenbepalend en van grote invloed op hoe de omgeving wordt beleefd.

"Meer parkeerplaatsen toevoegen" is in de bewonersenquête door 139 respondenten als maatregel gesuggereerd. Ook de winkeliers en de ondernemers van de bedrijventerreinen hebben voorstellen voor herinrichting aangedragen (zie hoofdstuk drie). Ook al is het op slechts een beperkt aantal locaties mogelijk, herinrichting levert in bestaande situaties met extreme parkeerdruk wel stante pede verlichting. We gaan dus inventariseren waar dit soort maatregelen nog mogelijk is.

Er komen soms klachten over te kleine parkeerplekken (lees: te grote auto's). Doordat de parkeerplekken zijn vormgegeven in een tijd dat auto substantieel kleiner waren voldoen ze soms nog nauwelijks. Met



name de breedte is een probleem, zeker als daardoor mensen er een gewoonte van maken om half op het trottoir te parkeren. Ook bij gestoken parkeren levert dit in de praktijk vaak een verlies aan parkeerruimte op. Herinrichting en herverdeling van de parkeerruimte biedt soms tegelijk mogelijkheden voor vergroening. Denk daarbij niet alleen aan parkachtig groen, maar ook aan losse bomen: een boomspiegel neemt relatief weinig ruimte in.

Het effect van herinrichtingen verschilt vanzelfsprekend per locatie. Wel is het zo dat soms alleen al het toevoegen van twee parkeerplaatsen in een straat net genoeg extra ruimte is om illegaal parkeren tegen te gaan. Van aan één kant parkeren naar twee kanten in combinatie met éénrichtingsverkeer levert een verdubbeling van de capaciteit, evenals de omzetting van langsparkeren naar gestoken parkeren. Een extra parkeerdek op een bestaand parkeerterrein levert ongeveer 60% meer capaciteit op.

### **6.3 Centraal parkeren**

Het valt op dat, wanneer de parkeerdruk in het centrum hoog is (bijvoorbeeld op het moment dat parkeren voor winkels en voor horeca elkaar overlappen), het terrein van Landvast doorgaans nog voldoende capaciteit heeft. Hoe meer we parkeerders naar Landvast kunnen dirigeren, hoe beter het is voor de straten in het centrum. Een optie zou kunnen zijn om de werkingsduur van de blauwe zone te verlengen van 18:00 uur naar 20:00 uur. Dit is echter minder gewenst met het oog op (de kosten van) handhaving.

Hetzelfde geldt voor het Makado parkeerterrein of het Wilgenplein, en in de toekomst voor de Poort aan de Noord: we willen zoveel mogelijk het gebruik van de centrale parkeerterreinen bevorderen.

We beginnen met een maatregel die in dit licht simpel is uit te voeren: het uitbreiden van de blauwe zone tot op het parkeerterrein achter het gemeentehuis. Dat heeft als gevolg dat medewerkers van de gemeente uitsluitend op Landvast kunnen parkeren en geeft meer ruimte voor kortparkeerders (winkelend publiek.) Dit laatste is ook een wens van de winkeliers. Omgekeerd kunnen we aan winkeliers en horeca vragen om hun personeel ook gebruik te laten maken van Landvast, mede omdat parkeerplaatsen bij Wipmolen gaan verdwijnen.

Het effect van de uitbreiding van de blauwe zone naar het terrein achter het gemeentehuis levert voor het centrum 44 extra parkeerplaatsen op voor kortparkeren.

### **6.4 Deelmobiliteit**

Deelmobiliteit is momenteel sterk in ontwikkeling. Het aantal deelauto's neemt sinds 2020 sterk toe. Gemiddeld bedraagt de jaarlijkse groei van het totale aantal deelauto's ongeveer 23% ten opzichte van het voorgaande jaar. Er rijden nu 7.920 deelauto's in Nederland, bijna de helft daarvan betreft elektrische voertuigen.

Als vervanging voor een eerste auto is een deelauto doorgaans alleen aantrekkelijk als er goed openbaar vervoer aanwezig is, dus in een stedelijke omgeving. Voor dagelijks gebruik in bijvoorbeeld woon-werkverkeer is een deelauto voor een gebruiker te duur. Maar anders wordt dat bij sporadisch gebruik. Daarom kunnen deelauto's in de situatie van Alblasserdam soms wel degelijk een goed alternatief zijn, juist voor een tweede auto die relatief weinig wordt gebruikt. Omdat een deelauto helpt om het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte te verminderen, is het aantal gebruikers belangrijker dan het aantal ritten.



Overigens gaat het niet alleen om bedrijfsmatig aangeboden deelauto's, maar ook particuliere initiatieven zoals deelauto's van meerdere bureaus (peer-to-peer). Nieuwe technieken en app's maken het mogelijk dat deze auto's niet meer op vaste locaties in een wijk hoeven te staan. Maar een gereserveerde plek op een strategische locatie kan wel de zichtbaarheid vergroten. Deelauto-initiatieven vanuit een buurt of een gemeenschap (bijvoorbeeld kerkgenootschap) werken vaak het beste vanwege de intrinsieke motivatie.

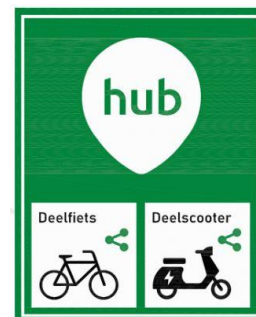
Het effect is dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. In planontwikkeling wordt veelal gerekend met de vervanging van vier parkeerplekken door één deelauto. Als een ontwikkelaar wil bouwen en deelauto's wil aanbieden staat de gemeente daar positief tegenover. Door hiervoor ruimte te bieden op de openbare weg kan de deelauto ook aantrekkelijk zijn voor andere omwonenden.

## 6.5 Mobiliteitshub's

Een grootschalige mobiliteitshub is een transferium zoals in paragraaf 3.7 aan de orde komt. Een hub is een centrale locatie waar verschillende vormen van vervoer samenkomen. Het is een plek waar reizigers kunnen overstappen tussen verschillende vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer, (deel)fiets, elektrische bakfiets of (deel)auto's. Ook kan er bijvoorbeeld een pakketophaalpunt worden gerealiseerd. Het doel is verbetering van de mobiliteit en het stimuleren van duurzame vervoersopties.

Momenteel worden in diverse gemeenten experimenten gedaan met mobiliteitshub's op kleinere schaal. Men probeert de aanwezige functionaliteiten en vervoersmiddelen te laten aansluiten bij de wensen van gebruikers. We onderscheiden verschillende typen hubs:

- Parkeerhub: bij P+R of carpoolplein, bijvoorbeeld aan de rand van de stad;
- Wijkhub: grote hub in de wijk, bijvoorbeeld bij een wijkwinkelcentrum;
- Straat- of minihub: een kleine hub in de straat met alleen basisvoorzieningen;
- Centrale openbaar vervoer hub: bij grote OV-knooppunten zoals treinstations;
- Bedrijventerrein-hub: gericht op woon-werk verkeer en zakelijk vervoer.



In den lande wordt er dus flink geëxperimenteerd, we volgen deze ontwikkeling nauwlettend en zullen bij aantoonbare positieve effecten de geslaagde pilots vertalen naar de situatie in Alblasserdam.

## 6.6 Laadinfrastructuur

Momenteel vindt een inhaalslag plaats door het plaatsen van nieuwe laadpalen op diverse locaties. In januari 2024 werd een nieuwe plankaart vastgesteld. In de toekomst is het denkbaar dat er nieuwe verzoeken komen voor de plaatsing van snelladers, bijvoorbeeld vanwege schone logistiek en distributie vanaf bedrijventerreinen. Hoewel we ieder initiatief toejuichen kunnen we wel nadere eisen stellen aan de locaties, de inrichting en de toeritten daarvan.

Een andere discussie in veel gemeenten is of men de zogenoemde Verlengde Private Aansluiting (VPA) wil toestaan. Bij een VPA wordt een elektrische auto geladen vanaf een private netaansluiting op eigen grond. De afstand over het trottoir naar de openbare parkeerplaats wordt overbrugd via kabelgoottegels of door gebruik te maken van speciale kabelmatten. De parkeerplaats blijft openbaar, en kan niet informeel worden 'geclaimd'. Vanwege dat laatste is het de vraag of VPA's wel gewenst zijn bij een zeer hoge parkeerdruk zoals in Alblasserdam. De discussie staat los van de parkeervisie, maar besluitvorming zal nodig zijn, ook al omdat mensen anders zelfs hun keuzes maken.



In het huidige plan voor de laadinfrastructuur wordt een gedeelte van de laadplekken vooralsnog gerealiseerd zonder verkeersbesluit, zodat ook brandstofauto's er mogen parkeren. In woonwijken waar de parkeerdruk ('s avonds en 's nachts) zeer hoog is er nog een andere variant, met een onderbord zoals op de foto hiernaast. Deze variant kan worden overwogen om de laadplekken na een bepaald tijdstip vrij te geven voor alle voertuigen. Iemand die dan laat thuis komt kan –als de laadplek leeg is– een brandstofauto parkeren bij de laadpaal, mits deze de volgende dag tijdig (vóór 10:00 uur) wordt verplaatst.

Het effect is dat in situaties met vrijwel 100% parkeerdruk er net iets meer flexibiliteit wordt geboden voor het gebruik van de laatste twee, vier of zes parkeerplaatsen.

## **6.7 Dubbelgebruik**

Dubbelgebruik van parkeervoorzieningen biedt in principe kansen. We moeten dan kijken naar de parkeerbehoefte per gebied in plaats van per gebouw. Hoe meer functiemenging er is (wonen, werken, winkelen), hoe meer potentie dubbelgebruik heeft. (Elke auto in Nederland heeft 2,5 parkeerplek.) Door per gebied te kijken kunnen vraag en aanbod van parkeerruimte beter op elkaar afgestemd worden, waardoor de uitvoer van een project financieel aantrekkelijker wordt. Ook zijn er voordelen te behalen voor de ruimtelijke kwaliteit en kunnen er bij deze aanpak van te voren afspraken gemaakt worden over het toekomstige parkeerbeleid. De vraag is of en zo ja op welke locaties er kansen zijn voor dubbelgebruik.

Denk daarbij niet alleen aan het nieuwe transferium Poort aan de Noord, maar ook aan kleinschaligere locaties waar bijvoorbeeld een combinatie mogelijk is met sportlocaties, parkeren bij kerken of parkeren voor onderwijzend personeel. De winkeliers suggereren om dubbelgebruik van de parkeerplaats bij supermarkt Dirk mogelijk te maken. Stimuleren van dubbelgebruik kan leiden tot grotere loopafstanden tussen wonen en parkeren. Dan is ook extra aandacht voor de aantrekkelijkheid van de looproutes op zijn plaats.

Om dubbelgebruik te bevorderen, wil de gemeente in de basis geen privéparkeerterreinen meer toestaan met uitzondering van in pandige ondergrondse parkeeroplossingen voor bewoners. Het effect van dubbelgebruik verschilt per situatie.

## **6.8 Poort aan de Noord**

De toekomstige ontwikkeling van het programma Poort aan de Noord onder en ten zuiden van de A15 biedt verschillende mogelijkheden om parkeerproblemen te verlichten.

De nieuwe transferia kunnen voorzien in parkeergelegenheid voor bezoekers van het Werelderfgoed Kinderdijk. Het is de bedoeling dat er vanaf deze locatie een shuttlebus gaat rijden of vervoer over water naar de molens. Een combiticket voor het bezoek, het parkeren en het vervoer moet het gebruik van het transferium aantrekkelijk maken.

Bovendien wil de gemeente onderzoeken in hoeverre de extra parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden door bezoekers en werknemers op de bedrijventerreinen. Op dit moment worden er nog veel auto's op de bedrijventerreinen zelf geparkeerd, wat optimaal gebruik van de terreinen vanuit economisch perspectief beperkt. De introductie van parkeerplaatsen net buiten de bedrijventerreinen zou vervolgens gecombineerd kunnen worden met strikter parkeerbeleid op de bedrijventerreinen wanneer voldoende alternatief vervoer georganiseerd kan worden.

De concept gebiedsvisie van Poort aan de Noord beschrijft ook de mogelijkheid om een truckparking te realiseren. Deze truckparking zou ter vervanging kunnen fungeren van de gesloten truckparking van MAAT en hiermee zal naar verwachting de overlast van foutief geparkeerde vrachtwagens verminderen.

Ten slotte biedt Poort aan de Noord de potentie om parkeerproblemen voor bewoners in de omgeving te verminderen. Enerzijds door alternatieve vervoerswijzen aan te bieden. Anderzijds door parkeergelegenheid op afstand aan te bieden.

Het potentiële effect van Poort aan de Noord is groot, mede omdat de realisatie ervan meerdere functies kan combineren en omdat het groot terrein betreft.

## **6.9 Bedrijfsbusjes**

In de bewonersenquête heeft een aanzienlijk aantal respondenten aangegeven overlast te ervaren door geparkeerde bedrijfsbusjes. De APV staat toe dat bestelbusjes met een lengte van minder dan 6 meter of een hoogte van 2,40 meter in woonwijken geparkeerd mogen worden. Sommige bewoners ervaren overlast van geparkeerde bestelbusjes van bijvoorbeeld aannemers en zzp'ers. Dat betreft dan met name straten waar de parkeerdruk hoog is of waar busjes het uitzicht of daglicht wegnemen. In de

bewonersenquête wordt de maatregel “bedrijfsbussen weren uit woonwijken” 184 keer genoemd. Toch is het juridisch lastig om de kleine bedrijfsbusjes elders te laten parkeren:

- Busjes zijn gezien hun afmetingen moeilijk als aparte juridische categorie voertuigen aan te wijzen;
- Vaak hebben bedrijfsvoertuigen een eigen kenteken (V of B) maar handhaven (bijvoorbeeld met een scanvoertuig) is lastig omdat ook personenauto’s bedrijfsvoertuigen kunnen zijn;
- Verplichte parkeerplekken zijn juridisch nauwelijks af te dwingen, het gebruik is vrijblijvend;
- Weinig animo onder de eigenaren door angst voor diefstal en inbraak en aversie tegen de loopafstanden naar de eigen woning.

Wat betreft die afmetingen en het aanwijzen als apart juridische categorie. De criteria voor het mogen parkeren van een bedrijfsauto in de kernen en woongebieden zijn: 2,40 m hoog en/of 6,00 m lang. Onder die maten is een bedrijfsauto in de APV niet apart te definiëren als voertuigcategorie. Praktisch: een Tesla model X, een Volvo XC90 of een KIA EV9 zijn bijvoorbeeld langer (en breder) dan een Mercedes Vito.

Kortom: de juridische middelen om bedrijfsbusjes als aparte categorie voertuigen te behandelen zijn nauwelijks aanwezig. Bewoners moeten ook zelf initiatief nemen door onderling afspraken te maken over het parkeren van bedrijfsbusjes. De eigenaren van de busjes hebben een verantwoordelijkheid om telkens een parkeerplek te zoeken die zo min mogelijk hinderlijk is voor anderen. Wat de gemeente wel kan doen is handhaven op busjes die groter zijn dan de genoemde toegestane afmetingen.

Indien er in de toekomst een vergunningensysteem wordt ingevoerd, kunnen bedrijfsvoertuigen worden ondergebracht in een aparte categorie. Het criterium is dan niet de afmeting, maar het soort kenteken of de locatie waarop het kenteken staat geregistreerd. De vergunningen kunnen dan ofwel heel duur (overigens voor een bedrijf aftrekbaar) worden gemaakt ofwel geweigerd.

### **6.10 Parkeren en / of groen**

De vraag of we de openbare ruimte benutten voor groen of voor geparkeerde auto’s verdient enige nuance. Door voor parkeerruimte halfverhardingen te gebruiken kan er ook worden geparkeerd *op* het groen. Dat groen is weliswaar niet bruikbaar voor andere dingen dan parkeren, maar het helpt wel voor de afvoer van (overtollig) regenwater en helpt tegen verstening en hittestress.

Kortom: het gebruik van halfverhardingen leidt op zich niet tot meer parkeerplaatsen maar kan wel bijdragen aan een aantal zaken die in de Ontwerp Omgevingsvisie belangrijk worden gevonden: vergroening, betere wateropvang buiten het riool om en het tegengaan van hittestress. De gemeente wil de toepassing van halfverhardingen voor parkeerplekken als norm opnemen in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) van Alblasserdam. (Inclusief redenen om van die norm af te kunnen wijken.)

Het effect op het aantal beschikbare parkeerplaatsen is nul maar het draagt wel bij aan andere gemeentelijke doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en milieu.





### **6.11 Conclusie**

Het is niet altijd zo dat bij een hoge parkeerdruk alle opties om deze te verlagen uitgesloten zijn. Op een creatieve manier zijn er (combinaties van) deeloplossingen te verzinnen. Het ligt voor de hand om de pakketten met deelmaatregelen eerst te inventariseren in de gebieden met de hoogste parkeerdruk en/of waar vanuit het perspectief van handhaving de urgentie het hoogst is. Ook de opmerkingen van bewoners in de bewonersenquête spelen een rol in de prioritering.

Tot slot wijzen we erop dat de deelmaatregelen niet alleen maatwerk zijn, maar ook een beperkte houdbaarheid hebben. We hebben immers vastgesteld dat de groei van het autobezit voornamelijk de komende jaren zal aanhouden. Er gaat onvermijdelijk een moment komen waarop ook deelmaatregelen in de bestaande gebieden geen oplossing meer bieden. Dat komt aan de orde in het volgende hoofdstuk.

Overigens is het denkbaar dat er in de nabije toekomst bepaalde innovaties kunnen bijdragen aan de oplossing van parkeerproblemen. Ooit rijden zelfrijdende auto's misschien zelfstandig naar een parkeerterrein nadat de bestuurder thuis is afgezet. Vanzelfsprekend houden we voor wat betreft de innovatieve ontwikkelingen de vinger aan de pols.

## 7. Nieuwe ontwikkelingen

### 7.1 Inleiding

De openbare ruimte is schaars en in de Ontwerp Omgevingsvisie is aangegeven dat de gemeente Alblasserdam een fit & groen dorp wil zijn. Tegelijk is in de Ontwerp Omgevingsvisie de ambitie geformuleerd om in de komende jaren te willen groeien met nieuwe woningen. Om het ruimtebeslag van stilstaande auto's in de hand te houden is het noodzakelijk goed inzicht te hebben welke ruimte mobiliteit en parkeren daadwerkelijk nodig hebben.

### 7.2 Parkeernormen

Parkeernormen dienen als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dat kan nieuwbouw betreffen, maar ook uit- en inbreidingsprojecten en functieveranderingen. De parkeernormen geven het benodigde parkeeraanbod aan: ze schrijven voor hoeveel parkeerplaatsen een ontwikkelaar bij een bepaald project moet realiseren om een omgevingsvergunning te bemachtigen.

Op basis van parkeerkencijfers kan de theoretische parkeerbehoefte van verschillende activiteiten (zoals wonen, winkels, kantoren, horeca) worden vastgesteld. De kencijfers geven een indicatie voor het benodigd aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde nieuwe voorziening. Verschillende activiteiten hebben allemaal hun eigen specifieke parkeerkencijfer. Een school heeft een andere parkeerbehoefte dan een bakkerij of een kinderboerderij of een woning. De kencijfers voor allerlei soorten activiteiten zijn verzameld door de CROW en gebaseerd op veel (praktijk)onderzoek (CROW publicatie 381).

Bovendien differentieert de CROW de parkeerkencijfers naar verschillende situaties zoals hoog stedelijk, dorps, al of niet in de nabijheid van openbaar vervoer. De toepassing van de kencijfers moet ervoor zorgen dat gelijke plannen met dezelfde inhoud in één gebied exact gelijk beoordeeld worden. De parkeernormen die de gemeente hanteert zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers.

In het algemeen geldt dat wanneer de bereikbaarheid per openbaar vervoer relatief slecht is, het lastig is om lage parkeernormen toe te passen. Daarbij geldt ook de kanttekening dat een lage parkeereis stellen geen garantie is voor een lager autobezit. Ook al is het vanuit mobiliteitsoogpunt wenselijk geen extra verkeer een gebied in te trekken, als gebruikers toch een auto aanschaffen en die ergens anders in het gebied, of in een nabij gelegen gebied parkeren, is daar weinig tegen te doen. (Tenzij er regulering wordt ingesteld.)

Bij het toepassen van parkeernormen wil de gemeente Alblasserdam de volgende uitgangspunten hanteren:

- Duidelijkheid en transparantie: voor alle betrokken partijen moet op voorhand duidelijk zijn welke parkeernormen voor specifieke ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied gelden;
- Tijdigheid: de parkeeroplossing is niet het sluitstuk van een ontwikkeling maar wordt van meet af aan meegenomen in de discussie;
- Gangbaarheid: aansluiten op de meest recente CROW-parkeerkentallen (het huidige GVVP stamt uit 2019 en verwijst naar oudere CROW publicaties);
- Balans: het creëren van leefbare wijken en tegelijk woningbouw niet belemmeren;
- Maatwerk: het moet mogelijk blijven om bij uitzonderlijke omstandigheden een afwijkende norm te kunnen bepalen, dan wel locatie specifieke oplossingen uit te voeren (dit is een bevoegdheid van het College);
- Meten is weten: cijfers over parkeerdruk zijn daarvoor het fundament.

De gemeente wil onderzoeken hoe de uitgangspunten vastgelegd kunnen worden in beleid. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het aanpassen van het GVVP.

### **7.3 Kleinschalige nieuwbouw in bestaande situatie**

Bij kleinschalige ontwikkelingen van maximaal vijf woningen in bestaande situaties (“inbreiding”) zal de heersende parkeerdruk als toetssteen worden gebruikt. Dat wil zeggen dat bij een parkeerdruk van 80% of hoger de actuele parkeernormen strikt worden gehanteerd. Het betreffende bouwplan zal dan de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein dienen op te vangen.

Bij een parkeerdruk tussen de 70 en 80% wordt de openbare ruimte direct grenzend aan de ontwikkeling toe te kennen aan het bouwinitiatief. Een eventueel tekort aan parkeerruimte (op basis van de actuele parkeernormen) zal weer op eigen terrein dienen te worden opgelost. Uitgangspunt is dat een nieuwbouwontwikkeling de parkeersituatie in de omgeving niet onacceptabel verslechtert. Dit betekent dat in de nieuwe situatie de parkeerdruk niet boven de 80% mag uitkomen. De nieuwe parkeerdruk wordt berekend door gebruik te maken van de meest recente parkeertellingen en de geldende parkeernormen voor de betreffende ontwikkeling. Deze aanpak voorkomt dat een nieuwbouwontwikkeling indirect de opgave krijgt het totale bestaande parkeerprobleem in een buurt op te lossen.

Bij vervangende nieuwbouw wordt de ‘oude’ parkeerbehoefte in mindering gebracht bij de nieuwe parkeereis. Maar ook hier weer geldt dat bij een parkeerdruk van 80% of hoger de actuele parkeernormen strikt worden gehanteerd. Bij een huidige parkeerdruk tussen de 70 en 80% geldt eveneens dat de aanwezige parkeerruimte direct voor, naast en achter de nieuwbouw wordt toegerekend aan het bouwplan, maar ook weer zodanig dat de nieuwe situatie niet leidt tot een parkeerdruk van 80% of hoger.

Voorbeeld: er worden 50 woningen met een geldende parkeernorm van 1,3 pp/woning vervangen door 40 woningen met een geldende parkeernorm van 1,8 pp/woning. Dit leidt tot de volgende parkeereis:  $(40 \times 1,8 =) 72$  minus  $(50 \times 1,3 =) 65 = 7$  parkeerplaatsen. In dit voorbeeld leiden minder woningen dus toch tot een extra parkeervraag.

De kosten voor de aanleg van de parkeerplekken -ook als die eventueel in de openbare ruimte kunnen worden gerealiseerd- komen voor rekening van de initiatiefnemer. Bij het realiseren van parkeerplekken in de openbare ruimte gelden de gemeentelijke inrichtingsvoorwaarden voor de openbare ruimte en de bepalingen uit de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR). Denk daarbij aan het aantal m<sup>2</sup> groen, speel- en ontmoetingsplekken en openbare verlichting. Maar ook aan de eisen aan de parkeerplekken zelf, zoals de maatvoering en de hiervoor genoemde voorkeur voor halfverhardingen.

### **7.4 Toekomstige ontwikkelingen en planvorming**

Bij grote bouwontwikkelingen zal van meet af aan de parkeeroplossing onderdeel moeten zijn in de planontwikkeling. De geldende parkeernormen worden gehanteerd, maar in overleg met de initiatiefnemer kan de vorm en de locatie van de parkeeroplossing nader worden ingevuld. Uitgangspunt is dat de leefomgeving (ook qua inrichting) blijft voldoen aan de gemeentelijke voorwaarden.

Door de parkeeroplossing vanaf het begin bij de planvorming mee te nemen en vooral in gezamenlijkheid (gemeente en initiatiefnemer, ontwikkelaar, bouwer) aan te pakken kan op een bredere manier gezocht naar een optimale oplossing. We zoeken dan de meest gewenste en (kosten)efficiënte oplossing in, op, onder, tussen of bij het bouwplan. In sommige gevallen kan bij een bepaalde bouwlocatie niet worden voorzien in voldoende ruimte voor parkeren. Als in zo’n situatie een oplossing gevonden kan worden binnen een aanvaardbare straal (tot 400 meter), is dat ook bespreekbaar wanneer er aantrekkelijke looproutes gemaakt kunnen worden. Oftewel: bij eenzelfde parkeernorm kan parkeren op afstand kansen bieden voor een meer leefbare en groene inrichting van woonwijken.

### **7.5 Varianten van regulering**

We voorzien dat de in het vorige hoofdstuk behandelde deelmaatregelen slechts tijdelijk soelaas bieden. De gemeenteraad heeft aangegeven zo lang mogelijk te willen inzetten op de aangedragen deelmaatregelen. Als dan alsnog de parkeerdruk in een geografisch afgebakende buurt weer te hoog wordt, ontstaat een nieuwe discussie. Regulering is dan één van de opties.

Het is dus mogelijk dat de te verwachten (autonome) groei van het autobezit in de toekomst regulering met een vergunningensysteem de laatste optie is om het een en ander in goede banen te leiden. Dat geldt voor zowel de nieuwbouwsituaties als voor de bestaande gebieden. In de bestaande gebieden is dan de centrale vraag is hoe we de schaarse parkeerruimte evenwichtig verdelen voor de bewoners. Bij nieuwbouw kan een vergunningensysteem ervoor zorgen dat de gerealiseerde parkeerruimte op eigen terrein of in gebouwde voorzieningen ook daadwerkelijk door de bewoners wordt gebruikt.

Om regulering te realiseren zijn er twee hoofdvarianten:

- Blauwe zones in combinatie met ontheffingen voor bewoners;
- Vergunningen parkeren in combinatie met betaald parkeren en bezoekersregeling.

Ook een combinatie is mogelijk: een blauwe zone in winkelgebied en vergunningen in woonwijken. Een belangrijk verschil is waar de opbrengsten van boetes bij blauwe zones gaan die naar het Rijk, bij betaald parkeren ('fiscalisering') naar de gemeentekas. Het verschil tussen blauwe zones en gefiscaliseerde gebieden lichten we toe in de volgende paragraaf.

Een vergunningensysteem hoeft in woonwijken zeker niet gedurende de hele dag te gelden. Immers: overdag is er geen parkeerprobleem. Betaald parkeren plus vergunningen en een (ruime) bezoekersregeling tussen 18:00 uur tot 23:00 uur is feitelijk al voldoende. Op die manier is er overdag geen belemmering voor bijvoorbeeld thuiszorg of mantelzorg, en loodgieter kan gewoon een keuken repareren zonder parkeerkosten. In de avonduren is bezoek doorgaans sociaal van aard: dan biedt een bezoekersregeling soelaas.

Maar het is wel de enige manier om invloed uit te oefenen op het autobezit: de vergunning voor een eerste auto kan goedkoop zijn, voor de tweede duurder en voor de derde zeer duur. Of bijvoorbeeld maximaal twee vergunningen per woning (133 respondenten in de bewonersenquête deden deze suggestie).

Een vergunningensysteem kost altijd geld. Administratie en handhaving zijn nodig om het systeem in de lucht te houden. Verreweg het grootste voordeel van een vergunningensysteem zit in het gelijkwaardiger maken van de parkeerkosten. Immers; als de kosten van parkeren in de openbare ruimte in de buurt komen van die van de parkeerkosten van parkeren in een gebouwde voorziening, wordt het voor ontwikkelaars aantrekkelijker om parkeervoorzieningen te realiseren. Nu is vaak een argument van de ontwikkelaar dat een parkeergarage voor de leegstand wordt gebouwd, omdat iedereen gratis op straat kan parkeren.

In veel steden is straatparkeren duurder dan parkeren op terreinen of in parkeergarages. Hoe meer voorkeur de locatie heeft, hoe goedkoper, of gratis. Daarmee is de waarde van de openbare ruimte ook bepaald; de openbare ruimte is meer (waard) dan een parkeerplek. Parkeerruimte is dan tegelijk een schaars economisch goed: 12m<sup>2</sup> met een eigen grondprijs.

## **7.6 Blauwe zones**

Op dit moment kent de gemeente een blauwe zone op en rondom de Dam. De blauwe zone, met een maximale parkeerduur van twee uur, heeft als functie doorstroom te creëren op de beschikbare parkeerplaatsen voor de ondernemers en voorzieningen in de buurt.

Vergeleken met een vergunningensysteem kent een blauwe zone een aantal nadelen:

- De handavingskosten van blauwe zones zijn hoog, omdat de controle van parkeerschijven niet geautomatiseerd kan worden;
- De inkomsten uit de boetes (gemeentelijke beschikkingen voor overtredingen) worden volledig afgedragen aan het Rijk;
- Blauwe zones zijn zeer fraudegevoelig. Bezoekers kunnen tussentijds handmatig de schijf verder draaien;



- Blauwe zones bieden alleen de mogelijkheid om de parkeerduur te beperken. Met betaald parkeren kan dat ook, maar biedt meer mogelijkheden, zoals variatie in tijdvensters, differentiatie in tarieven en eventueel beperking van het aantal bewonersvergunningen tot bijvoorbeeld twee per adres.

Daar tegenover staan ook enkele voordelen:

- Het is een maatregel die snel en eenvoudig is in te voeren (verkeersbesluit);
- De initiële kosten zijn relatief laag: een pot blauwe verf in plaats van dure parkeerautomaten;
- Voor de bezoeker is de blauwe zone gratis.

De gemeente wil vasthouden aan de blauwe zone in het centrumgebied. Om extra parkeergelegenheid te creëren voor de bezoekers van winkels en voorzieningen zal de parkeerplaats achter het gemeentehuis worden toegevoegd aan de blauwe zone. Hiermee wordt gehoor gegeven aan de resultaten van de parkeerdrukmetingen en de input die bij winkeliers en horecaondernemers is opgehaald.

Enkele ondernemers hebben ook de wens uitgesproken om de maximale parkeerduur op de blauwe zone te verkorten van twee naar één uur om doorstroom op de parkeerplekken te versnellen. Hier gaat de gemeente niet in mee, omdat bezoekers van bijvoorbeeld het gemeentehuis, de kapper of de fysio hierdoor benadeeld kunnen worden.

## 8. Vervolg

### 8.1 Maatregelen en monitoring

Na vaststelling van de Parkeervisie zal de aandacht worden gericht op het opstellen van een uitvoeringsplan. Waar de parkeervisie beschrijft 'wat' we willen, geeft een uitvoeringsplan aan 'hoe' en 'wanneer' we de 'wat' gaan uitvoeren.

Het ligt voor de hand om in de uitvoering voor woonwijken prioriteit te geven aan de buurten met de hoogste parkeerdruk. De ervaringen ten aanzien van overlast en veiligheid vanuit handhaving kunnen die prioritering verder bepalen. Bovendien zijn de klachten en suggesties uit de bewonersenquête geregistreerd op postcodeniveau: ook dit kan het beeld per buurt nuanceren.

Uit de parkeerdrukmetingen (paragraaf 2.4) kwam naar voren dat de volgende wijken in de nachtelijke uren een parkeerdruk hebben van meer dan 80%:

- Centrum – Polderbuurt;
- Centrum – Kerkbuurt;
- Kinderdijk - Vogelbuurt;
- Kinderdijk - Rivierenbuurt;
- Kinderdijk - Nieuw Kinderdijk;
- Blokweer - Zeelt;
- Blokweer - Florabuurt;
- Blokweer - Staatsliedenbuurt;
- Souburg - Schrijversbuurt.

De inventarisaties zullen leiden tot zogenoemde wijkpakketten met de maatregelen die haalbaar en kansrijk zijn. Vervolgens worden die maatregelen -in overleg met de bewoners- uitgevoerd, waarbij voor herinrichtingen geldt dat aansluiting wordt gezocht op de onderhoudsplanning van bestrating, riolering en openbare verlichting.

Vervolgens is het van belang om te zorgen voor goede monitoring (het volgen van de ontwikkelingen) en tussentijdse evaluatie (het beoordelen van de effecten van de genoemde deelmaatregelen). Wat betreft de monitoring geldt dat:

- Op reguliere basis (om de twee à drie jaar, dan wel op nadrukkelijk verzoek van de bewoners), gemeten wordt hoe de parkeerdruk in een buurt zich ontwikkelt. Een parkeerdrukmeting toont aan of het parkeerareaal nog aansluit bij de vraag;
- Door het goed bijhouden van nieuwe binnenkomende klachten en suggesties van bewoners op het gebied van parkeren krijgen we ook een beeld van de ontwikkelingen in een buurt.

Hierna volgt evaluatie van het effect van de maatregelen. Door cijfers van verschillende jaren te vergelijken wordt duidelijk in hoeverre bepaalde maatregelen van invloed zijn geweest op de parkeerdruk. Ook zou het aantal klachten van bewoners dan moeten afnemen en handhavers een verschil moeten opmerken.

Wanneer de grenzen van de parkeerdruk (80%) weer worden bereikt zal over een volgend pakket van maatregelen moeten worden besloten. Tot het moment dat de fysieke mogelijkheden zijn uitgeput en andersoortige maatregelen de enige oplossing zijn. Dan kan, als de noodzaak ook vanuit de omgeving zo wordt beleefd, een vorm van regulering worden overwogen om de beschikbare parkeerplaatsen op een evenwichtige wijze over de gebruikers te verdelen.

Kortom, de uitvoering van de parkeervisie bestaat uit de volgende stappen:

- Vaststellen prioritering: welke wijk komt eerst;
- Inventarisatie kansrijke en haalbare maatregelen per wijk;

- Uitvoeren van de maatregelen uit het wijkpakket
- Periodieke metingen van de parkeerdruk in de wijk;
- Evaluatie van de effecten van de maatregelen;
- Toetsing aan de 80% parkeerdruknorm;
- Als de parkeerdruk hoger is dan 80% extra maatregelen;
- Wanneer er geen mogelijkheden meer over zijn: consultatie bewoners en besluitvorming over al dan niet reguleren.

Naast de woonwijken komen het centrumgebied en de bedrijventerreinen apart aan de orde in het uitvoeringsplan. In het centrumgebied gaan we de parkeerproblemen rondom de Dam verlichten door het gebruik van het parkeerterrein bij Landvast te stimuleren. De uitbreiding van de blauwe zone naar het parkeerterrein achter het gemeentehuis vormt hierin een eerste stap. De maximale parkeerdruk van de blauwe zone wordt niet gewijzigd. Ook de handhavingcapaciteit op de Dam zal niet veranderen.

Met betrekking tot de bedrijventerreinen geldt dat parkeren op eigen terrein het uitgangspunt is. Er is op dit moment geen capaciteit voor het veranderen en / of toevoegen van extra parkeerverboden. Wel blijft er ingezet worden op het handhaven bij excessen en gevaarlijke situaties. In het uitvoeringsplan wil de gemeente verschillende vragen onderzoeken:

- Is een actie zoals intensief handhaven gedurende een korte periode effectief en haalbaar?
- Kan de realisatie van een truckparking op Poort aan de Noord een alternatief bieden voor de truckparking van MAAT?
- Kunnen de transferia, die als onderdeel van Poort aan de Noord gerealiseerd zullen worden -in overleg met de ondernemers- in de toekomst gebruikt worden om het parkeerbeleid op de bedrijventerreinen aan te scherpen?

## **8.2 Tenslotte**

Uit het voorgaande moge duidelijk zijn geworden dat de parkeerproblematiek van Alblasserdam eerder lijkt op die van een grote stad dan van een dorp. We hebben de oorzaken daarvan weergegeven en kunnen constateren dat de parkeerdruk op een flink aantal locaties maximaal is.

De voorgestelde deelmaatregelen kunnen soelaas bieden. Het is nu eenmaal zo dat in een buurt waar een aantal straten 100% bezette parkeerplekken heeft, de toevoeging van bijvoorbeeld drie extra plekken of één deelauto, meteen al ruimte kan geven. Maar we hebben ook geconstateerd dat de groei van het autobezit nog steeds door zal zetten in de komende jaren.

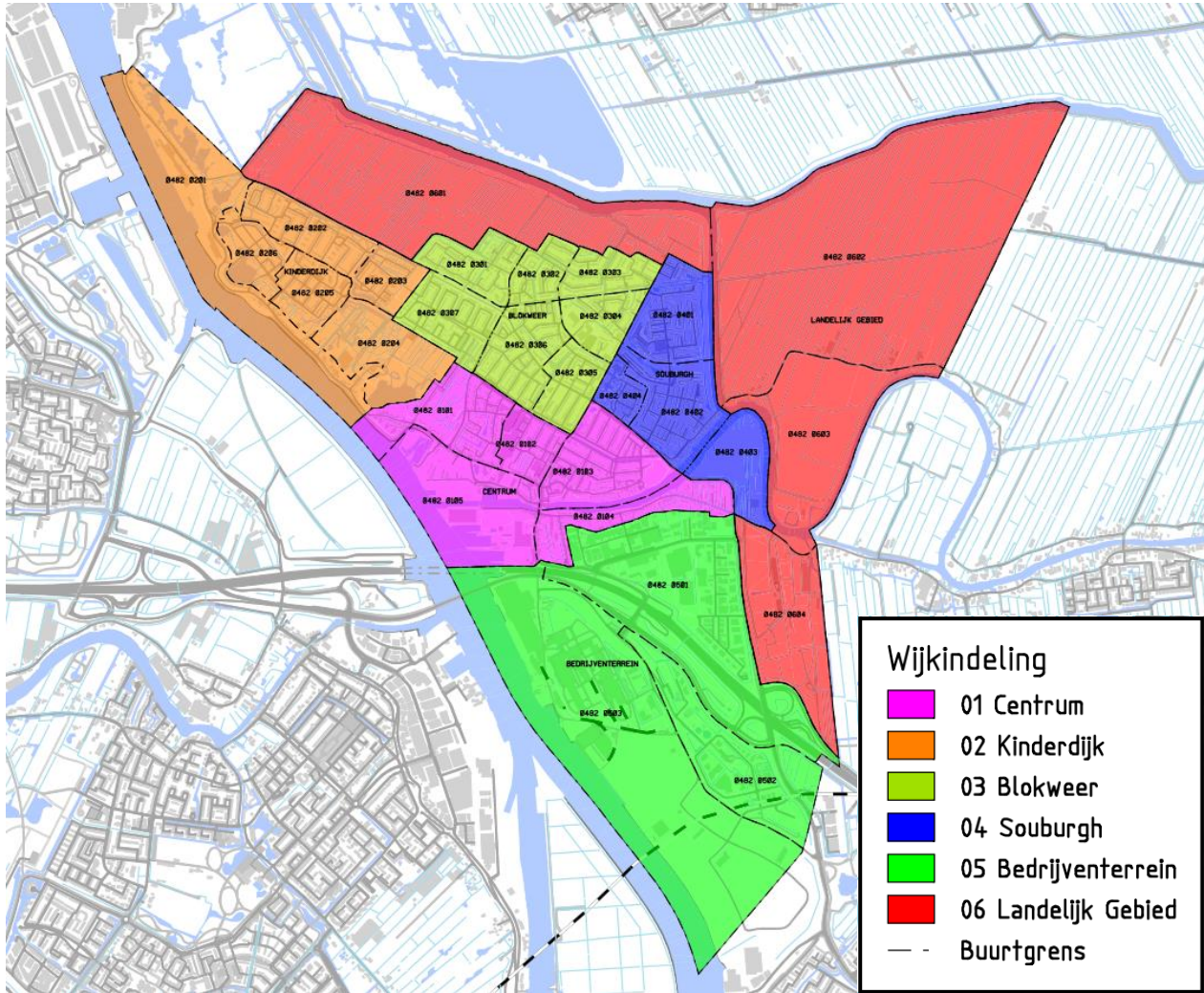
En dat betekent dat er een moment komt waarbij de potentie van de in de parkeervisie genoemde deelmaatregelen nihil wordt. Dan is er nog maar één werkzame oplossing: verdeling van het aantal beschikbare parkeerplaatsen door regulering. Ondanks het feit dat veel mensen daar (aanvankelijk) tegen zullen zijn, is regulering het laatste redmiddel.







# Bijlage 1. Kaart wijkindeling



## Wijkindeling Alblasserdam

<p><b>Centrum</b></p> <span style="color: magenta;">■</span>	<p>Cortgene Redersbuurt Kerkbuurt Polderbuurt De Werven</p>	<p><b>Blokweer</b></p> <span style="color: lightgreen;">■</span>	<p>Zeelt Middelland Blokweer Noord Blokweer Zuid Drentsebuurt Florabuurt Staatsliedenbuurt</p>	<p><b>Kinderdijk</b></p> <span style="color: orange;">■</span>	<p>Dijk Vogelbuurt Waterland Groene Long Rivierenbuurt Nieuw Kinderdijk</p>
<p><b>Souburgh</b></p> <span style="color: blue;">■</span>	<p>Schildersbuurt Schrijversbuurt Klein Alblas Oranjebuurt</p>	<p><b>Landelijk gebied</b></p> <span style="color: red;">■</span>	<p>Polder Blokweer Polder Kortland Polder Souburgh Polder Vinkenwaard</p>	<p><b>Bedrijven- terreinen</b></p> <span style="color: lime;">■</span>	<p>Vinkenwaard Hoogendijk Nieuwland</p>

## Bijlage 2. Relevante documenten

Hier geven we alle documenten weer waarnaar in de voorgaande tekst is verwezen en die een relatie hebben met deze Parkeervisie. Door erop te klikken wordt de bijbehorende weblink geactiveerd.

Document (klik = weblink)	Datum	Opmerking
Parkeeronderzoek		Opgesteld door Bureau Bokwold
Uitkomsten bewonersenquête	22 mei 2024	Documenttitel: Analyse Participatie Parkeervisie
Bedrijventerreinen Alblasserdam Paspoorten	November 2022	Opgesteld door BRO
Omgevingsvisie *		Ontwerp
Bereikbaarheidsvisie *		Concept
Woonzorgvisie *		Concept
Integraal Veiligheidsbeleid 2024 - 2027	Maart 2024	Relatie met verkeer via handhaving

\* Op het moment van terinzagelegging zijn de weblinks voor deze documenten nog niet beschikbaar. Zie de projectpagina van de parkeervisie voor meer informatie.

## Bijlage 3. Cijfers en trends

### Algemene cijfers

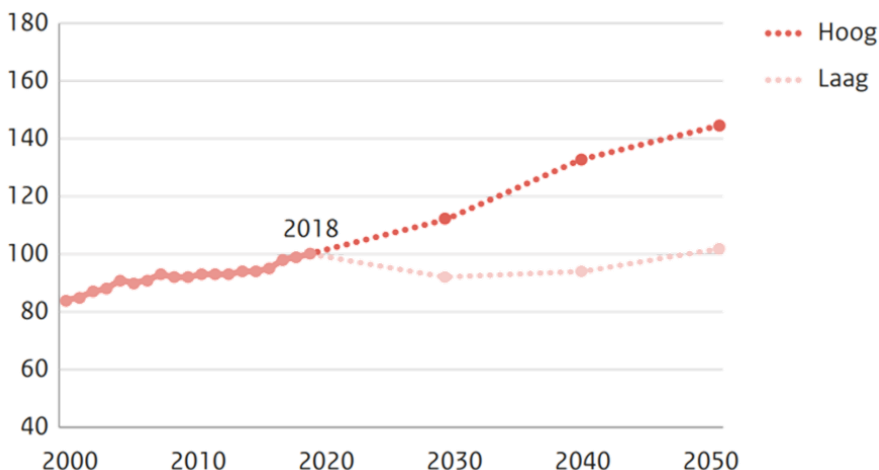
Zowel bezit als gebruik van de auto groeien nog steeds. Dat geldt landelijk en ook voor Alblasserdam. Een schets van de huidige parkeersituatie is een momentopname. Het is daarom van belang om de parkeersituatie af te zetten tegen de lange termijn trends in autobezit en het gevolg daarvan op de parkeerdruk.

Nederland telt momenteel 9,4 miljoen personenauto's, 1,2 miljoen meer dan acht jaar geleden. In 2023 kwamen er 180.000 auto's bij. Dat gebeurde ten eerste door de fors hogere verkoop van nieuwe auto's, 372.237 tegen 313.609 in 2022. Verder werden iets meer auto's geïmporteerd, viel de export iets lager uit, werden er minder auto's gesloopt en reden mensen langer met hun auto door.

Grosso modo groeit het aantal auto's gemiddeld met 125.000 per jaar, dat is dus ruim 1% per jaar. Dat lijkt weinig, maar als onze scope 2030 is, zijn er tegen die tijd 6% meer auto's.

In de "Update Integrale Mobiliteitsanalyse" (IMA, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, december 2023) wordt aangenomen dat de toename van elektrische auto's ertoe leidt dat de gemiddelde kosten voor het gebruik van de auto gaan dalen. Daaruit volgt de conclusie dat met de meest recente inzichten de daling van de automobilititeit in scenario "Laag" in de IMA-2021 minder aannemelijk is geworden, het hoge scenario is het meest waarschijnlijk.

Kortom, het personenverkeer per auto blijft ook in de komende jaren doorgroeien. De grafiek hieronder is afkomstig uit de IMA-2021, waarin de twee genoemde scenario's zijn weergegeven. De groei van het aantal reizigerskilometers bestaat uit twee componenten: een groei van het aantal kilometers per auto en een toename van het autobezit.



*De ontwikkeling van het personenvervoer met de auto  
In reizigerskilometers  
Index 2018=100*

*bron: CBS; OVG, MoN, OVIN*

### Met 9,4 miljoen auto's boekt het wagenbezit in Nederland record, ook het aantal files neemt toe

**H**et aantal personenauto's op de Nederlandse wegen is het afgelopen jaar gestegen naar

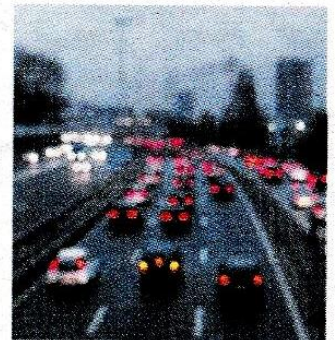
9,4 miljoen stuks. Dat is een record. Bij ongeveer tweederde van de verkopen ging het om een gedeeltelijk of geheel elektrisch aangedreven voertuig. Dat meldt autobrancheorganisatie Bovag.

In 2023 werden in Nederland bijna 370 duizend nieuwe personenauto's verkocht. Naast de verkochte personenauto's zijn er ook 164 duizend auto's gesloopt. Ook werden er nog eens 26 duizend auto's geëxporteerd. Daarmee groeide het totale aantal personenwagens met circa 180 duizend. Normaal gesproken zijn dat er rond de 100 duizend.

Het meest verkochte merk was Volkswagen, dat een jaar eerder nog genoeg moest nemen met de tweede plek. Het meest verkochte model was de Tesla Model Y. Van alle nieuwe auto's rijdt slechts eenderde volledig op fossiele brandstof, meestal benzine. Ruim 37 procent van de nieuwe autos had een hybride aandrijving, bijna 31 procent rijdt volledig op elektriciteit.

De hoge verkoopcijfers zijn vol-

*Volkscrant 9 januari 2024*



**File op de A12 bij Den Haag.**

Foto Lina Selg.

gens Bovag een gevolg van onder meer uitgestelde leveringen van 2022. Achterstanden door corona en een tekort aan computerchips moesten worden ingelopen. Dat gebeurde vooral in de eerste helft van vorig jaar.

De groei van het wagenpark veroorzaakte vorig jaar een toename van de filedruk van zo'n 17 procent, aldus een woordvoerder van de ANWB. 'De bevolking groeit en mensen blijven langer mobiel. Maar die auto's moeten allemaal op hetzelfde wegdek.'

**Ole Stegeman**

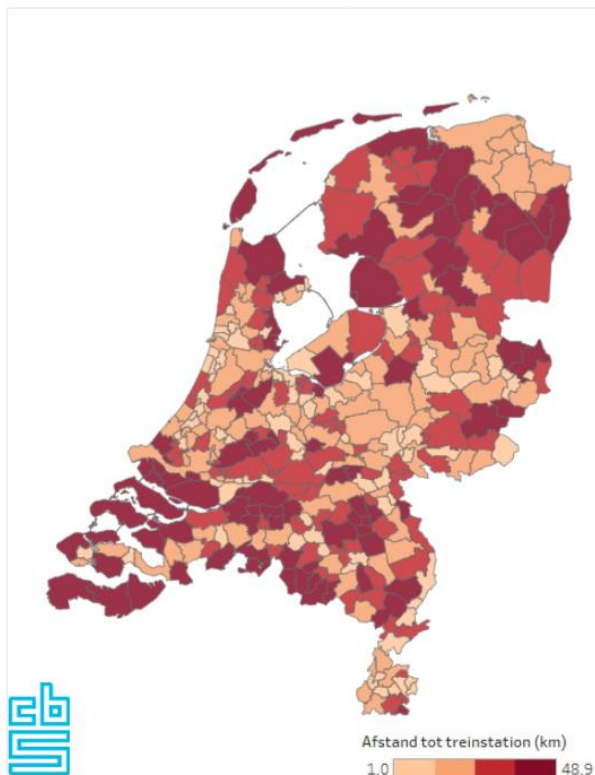


## Autobezit en autoafhankelijkheid

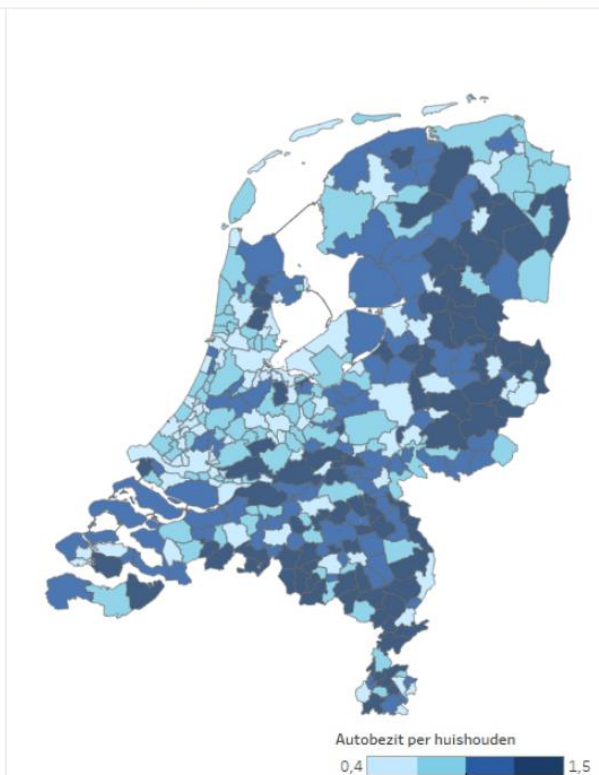
Er bestaat een tamelijk sterk verband tussen de beschikbaarheid van openbaar vervoer en het autobezit per huishouden. Dit wordt geïllustreerd door onderstaand kaartbeeld (alleen auto's in particulier bezit). Het komt erop neer dat bij minder beschikbaarheid van openbaar vervoer de autoafhankelijkheid voor een huishouden groter is.

### Afstand tot het treinstation en autobezit per gemeente

Gemiddelde afstand tot treinstation (2020)



Gemiddeld aantal personenauto's per huishouden (2020)



Ook de vergrijzing speelt een rol bij de autoafhankelijkheid. Mensen blijven ook autorijden nadat ze gestopt zijn met werken en ze doen dat tot op steeds hogere leeftijd. De 65+ers vormen inmiddels de grootste groep autobezitters. Het is zelfs zo dat de grootste stijging van het autobezit in de afgelopen jaren plaats vond bij de 80+ers. Hun autobezit is momenteel twee maal zo hoog als de groep 18 tot 25 jaar.

### Personenauto's naar leeftijd eigenaar 1 januari 2023

Bron: CBS, RDW

Leeftijd eigenaar

18 tot 25 jaar

25 tot 30 jaar

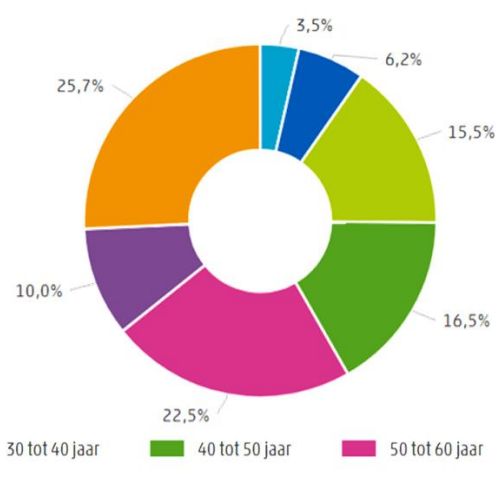
30 tot 40 jaar

40 tot 50 jaar

50 tot 60 jaar

60 tot 65 jaar

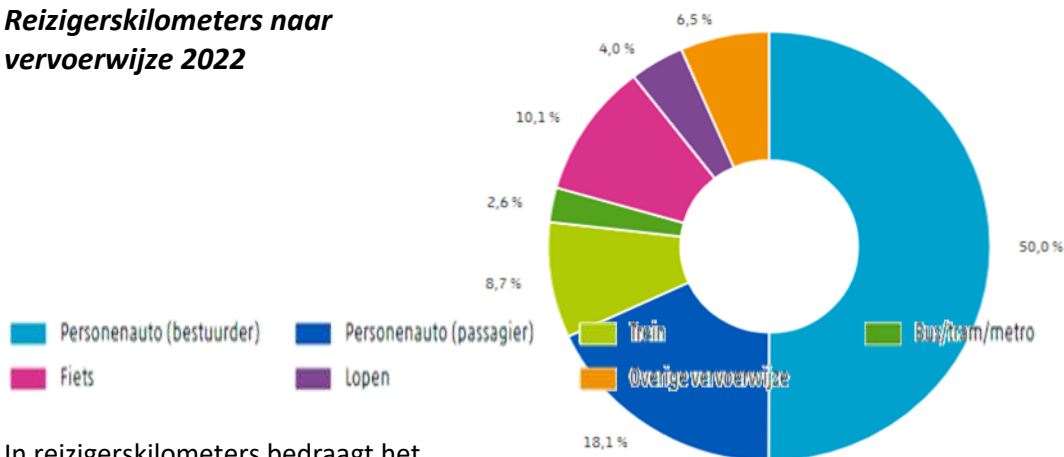
65 jaar en ouder



Het stimuleren van openbaar vervoer is om allerlei redenen aan te bevelen. Vanuit maatschappelijk oogpunt is verschuiving van auto naar openbaar vervoer gewenst omdat het kan bijdragen aan het oplossen van opgaven het gebied van bereikbaarheid, klimaat, luchtkwaliteit en gezondheid. Maar voor autobezit levert het in een gemeente als Alblasserdam weinig op.



## Reizigerskilometers naar vervoerwijze 2022



In reizigerskilometers bedraagt het openbaar vervoer landelijk circa 12%. Dat is echter inclusief bijvoorbeeld de grote steden. Voor Alblasserdam zal het aandeel aanmerkelijk lager liggen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) stelde in april 2024 dat maximaal 3,4% van de autoritten met effectieve beleidsmaatregelen kan verschuiven naar de combinatie van fiets en openbaar vervoer (fiets van of naar OV-halte dan wel treinstation). Kortom: de hoge autoafhankelijkheid van Alblasserdam onderschrijft dat we ook de komende jaren groei van het autobezit moeten verwachten. Hooguit een schaa sprong naar een hoogwaardig openbaar vervoersysteem, zoals het doortrekken van de metro, zou substantieel effect hebben.

Tenslotte. Het KIM heeft een illustratie gemaakt waarbij verschillende determinanten voor autobezit zijn toegepast op vijf fictieve huishoudens. Op basis daarvan ontstaat een beeld van het te verwachten aantal auto's binnen het huishouden. Naast de 'harde' variabelen zoals gezinssamenstelling, aantal rijbewijzen en afstand tot een station

worden daarin ook 'zachte' indicatoren meegenomen zoals de sociale norm, het ecologisch bewustzijn en de 'auto-affectie'. Dit laat zien dat onder de cijfers ook emotionele factoren een grote rol spelen bij automobilititeit en parkeren. Dat laatste is zeker ook een verklaring waarom parkeerbeleid vaak tot hevige discussies kan leiden.

	Meneer Rutgers Senior, geen rijbewijs	Familie de Jong Uit Amsterdam	Mevrouw van der Plas Alleenstaande moeder	Familie Jansen Uit Waalwijk	Familie de Vries Uit Baarn
<b>Geschat aantal auto's</b>	0,01	0,56	1,01	1,73	1,87
<b>Tweeverdieners</b>	N.v.t.	Ja	N.v.t.	Nee	Ja
<b>Voldoende financiële zekerheid</b>	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja
<b>Leasewagen</b>	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja
<b>Aantal rijbewijzen</b>	0	1	1	3	2
<b>Thuiswonende kinderen</b>	0	3	2	2	2
<b>Adressen dichtheid (adr./km<sup>2</sup>)</b>	4.000	4.800	2.000	1.200	1.500
<b>Afstand tot ic-station (m)</b>	1.200	540	3.500	10.000	4.000
<b>Sociale norm</b>	-	--	+	+	++
<b>Ecologisch bewustzijn</b>	+	++	0	-	0
<b>Auto-affectie</b>	--	--	0	++	+

Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, februari 2022

## Colofon

### *Tekst en vormgeving*

Gemeente Alblasserdam

Cortgene 2, 2951 ED Alblasserdam

Postbus 2, 2950 AA Alblasserdam

Internet [www.alblasserdam.nl](http://www.alblasserdam.nl)

### *Opstellers*

Yari Baars, Cees van der Hulst, Aad Prost

### *Fotografie*

© Gemeente Alblasserdam, Nanda Sluismans Stedenbouw, Bokwold Verkeersonderzoek, Prost Profiel

Juli 2024