

A photograph of a street in a Dutch town. In the foreground, several cars are parked along the curb. A light brown car is on the left, and a dark blue car is on the right. In the background, there are traditional Dutch brick buildings with gabled roofs and white window frames. Large trees with green and yellowing leaves line the street. The sky is overcast.

Hoofdstuk 11 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

Actualisatie 2025

11. Parkeren

11.1 Introductie

In 2019 heeft de gemeenteraad de eindnota van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Alblasserdam (GVVP) vastgesteld. Sindsdien is de wereld veranderd en is er behoefte aan een actualisatie van het gemeentelijk parkeerbeleid. Op 5 november 2024 heeft de gemeenteraad de Parkeervisie Alblasserdam vastgesteld waarin de gemeente haar kijk op het parkeervraagstuk beschrijft en uitgangspunten benoemt voor het toekomstige parkeerbeleid. Daarnaast heeft het Kennisplatform CROW de CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024' gepubliceerd, waarin richtlijnen voor gemeentelijk parkeerbeleid worden beschreven. De combinatie van de twee documenten stelt de gemeente in staat haar visie te vertalen naar een geactualiseerd parkeerbeleid.

Onderstaande notitie is gebaseerd op het volgende algemene uitgangspunt:

De realisatie van een nieuw initiatief leidt niet tot een onacceptabele verslechtering van de parkeersituatie in de omgeving.

11.2 Normen autoparkeren

Achtergrond Kennisplatform CROW

Het CROW is een Nederlandse stichting die opereert als kenniscentrum voor bedrijven en overheden, onder andere

op de onderwerpen verkeer en vervoer. De aanbevelingen en richtlijnen van het CROW worden in de vorm van publicaties gedeeld.

Van kencijfers naar verwachte parkeervraag

Het CROW publiceert parkeerkencijfers voor verschillende type ontwikkelingen (zoals wonen, werken, winkelen en maatschappelijke voorzieningen). Kencijfers zijn indicaties van de parkeervraag per type ontwikkeling en vormen daarmee een belangrijke bron voor gemeentelijk parkeerbeleid.

In de publicatie worden de parkeerkencijfers per type ontwikkeling weergegeven in tabellen, uitgesplitst naar adressendichtheid (stedelijkheidsgraad) en ligging. Omdat de kencijfers een schatting zijn van de daadwerkelijk parkeervraag, werkt het CROW met bandbreedtes.

Gemeenten kunnen met behulp van deze kencijfers hun parkeernormen per type ontwikkeling bepalen. De parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerplaatsen een gemeente nodig acht voor een bepaald type ontwikkeling per eenheid.

De gemeente Alblasserdam hanteert het gemiddelde van de bandbreedte van de kencijfers als parkeernorm. Door deze parkeernorm toe te passen op een initiatief, kan zij de verwachte parkeervraag van een initiatief bepalen (zie 'de berekenmethode').

De gemeente Alblasserdam hanteert publicatie 744 'Parkeerkencijfers' of diens juridische opvolger.

Onderstaand wordt de berekenmethode van de verwachte parkeervraag verder toegelicht op basis van publicatie 744.

De berekenmethode

De werkwijze om de verwachte parkeervraag te bepalen is als volgt:

1. Bepaal de hoofdgroep waartoe de functie of voorziening behoort (bijv. wonen).
2. Bepaal het type of de functie binnen de betreffende hoofdgroep (bijv. Koop, appartement, <75m² bvo).
3. Bepaal de stedelijkheidsgraad van de gemeente.
4. Bepaal de ligging van de locatie in het stedelijke gebied aan de hand van de indeling in 'centrum', 'schil rondom het centrum', 'rest van de bebouwde kom' en 'buitengebied' (alle gebieden buiten de bebouwde kom).
5. Zoek in de betreffende tabellen op welk kencijfer per eenheid van toepassing is. De gemeente hanteert het gemiddelde van de gegeven bandbreedte als parkeernorm.
6. Vermenigvuldig het aantal eenheden met het kencijfer dat van toepassing is.
7. Indien sprake is van het berekenen van de parkeervraag voor woonfuncties: vermenigvuldig het betreffende aantal woningen met het parkeerencijfer voor bezoekers dat op basis van de ligging van toepassing is en tel de uitkomst op bij de uitkomst van stap 6.

De uitkomst van stap 1 tot en met 7 leidt tot de verwachte parkeervraag van een initiatief. **Bijlage 1** bevat een voorbeeldberekening om tot de verwachte parkeervraag te komen.

Van verwachte parkeervraag naar parkeereis

De verwachte parkeervraag geeft een indicatie van de additionele vraag naar parkeergelegenheid, die een nieuw initiatief met zich meebrengt. De verwachte parkeervraag vormt de basis voor de parkeereis, het aantal parkeerplaatsen dat de initiatiefnemer dient te realiseren. Bij het bepalen van de parkeereis houdt de gemeente naast de verwachte parkeervraag ook rekening met andere factoren zoals het wegvallen van bestaande parkeerplekken en/of functies.

Wanneer de gemeente een conceptaanvraag ontvangt, beoordeelt zij de plannen omtrent parkeren op basis van het GVVP. De gemeente voorziet de initiatiefnemer bij de beantwoording van de conceptaanvraag van eventuele aandachtspunten. Op het moment dat de omgevingsvergunning wordt aangevraagd, toetst de gemeente definitief of aan de parkeereis voldaan wordt. In de rest van paragraaf 11.2 worden verschillende factoren beschreven, die de parkeereis beïnvloeden.

Meerdere functies binnen één gebouw

Stap 1 van de berekenmethode gaat in op de functie van het gebouw, waarvoor de verwachte parkeervraag bepaald wordt. Wanneer het gebouw opgesplitst is in meerdere

functies, bijvoorbeeld kantoorruimte en opslag, wordt de verwachte parkeervraag apart berekend voor beide functies. Vervolgens worden de losse normen samengevoegd in één parkeereis.

Bij de splitsing van een gebouw over twee of meer functies is het van belang dat het totaal aantal vierkante meters, waarover de verwachte parkeervraag wordt berekend, gelijk is aan de totale brutovloeroppervlakte van het gebouw.

Stedelijkheidsgraad

Stap 3 van de berekenmethode is het bepalen van de stedelijkheidsgraad van de gemeente. De term stedelijkheidsgraad wordt door het CROW gebruikt om gemeenten in te delen op basis van de adressendichtheid (het gemiddelde aantal adressen per km²), welke wordt bijgehouden door het CBS.

Op het moment dat dit beleid wordt opgesteld (april 2025) is de stedelijkheidsgraad van de gemeente Alblasserdam 'Sterk stedelijk' (bron: opendata.cbs.nl).

Indeling gebieden

Voor het bepalen van de verwachte parkeervraag is Alblasserdam onderverdeeld in vier gebieden (stap 4):

1. Centrum

Het gebied tussen de Wilgenlaan, Van Eesterensingel, Waalsmondelaan, de rivier De Alblas en het wegvak Dam-Ruigenhil en buitenom het havengebied en het Oceanco-

terrein (waarbij de genoemde wegen binnen het gebied worden beschouwd).

2. Schil om het centrum

Het gebied rondom het eerdergenoemde centrumgebied en het gebied gelegen binnen de schil van Alblasserwerf, Blokweerweg, Middelwetering, Anjerstraat, Sportlaan, Nicolaas Beetstraat, Vondellaan, de rivier De Alblas, Voltastraat, Edisonweg en de Helling. De genoemde wegen vallen binnen het gebied.

3. Rest bebouwde kom

De resterende delen van Alblasserdam, buiten het centrum en de schil om het centrum heen en binnen de grenzen van de bebouwde kom.

4. Buitengebied

De delen van Alblasserdam buiten de grenzen van de bebouwde kom.

Bijlage 8 bevat een visualisatie van de hierboven beschreven gebieden.

Parkeren op eigen terrein

Privéparkeerplaatsen op eigen terrein kunnen minder flexibel gebruikt worden dan parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Daarnaast worden niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein ook als zodanig gebruikt. Hierdoor dragen parkeerplaatsen op eigen terrein in mindere mate bij aan de vraag naar parkeerplaatsen in de omgeving.

Wanneer de gemeente toetst of een woningbouwinitiatief aan de parkeereis voldoet, worden parkeerplaatsen op eigen terrein daarom in mindere mate meegerekend.

Bijlage 9 bevat een overzicht van de omrekengetallen die de gemeente hierbij hanteert.

Naast de omrekengetallen gelden er bij parkeren op eigen terrein enkele extra uitgangspunten:

1. De norm voor bezoekersparkeren bij woningen (stap 7 van de berekenmethode) wordt altijd in de openbare ruimte gerealiseerd;
2. Op eigen terrein gerealiseerde parkeerplaatsen tellen enkel voor de woning waar zij gerealiseerd worden. Een overschot aan parkeerplaatsen bij een woning kan een tekort aan parkeerplekken bij een andere woning en/of in de openbare ruimte niet compenseren.

Ten slotte wil de gemeente, om dubbelgebruik te bevorderen, in de basis geen privéparkeerterreinen toestaan met uitzondering van in pandige parkeeroplossingen voor bewoners en parkeergelegenheden voor bedrijven op bedrijventerreinen.

Vervallen bestaande functies

Wanneer er door de realisatie van een nieuw initiatief een eerdere functie komt te vervallen, wordt de parkeervraag die gepaard gaat met de functie in mindering gebracht met de parkeereis. Om deze parkeervraag te bepalen wordt

naar dezelfde (huidige) parkeernormen gekeken als bij de nieuwe ontwikkeling

Uitbreiden bestaande functie

Wanneer een bestaande functie wordt uitgebreid, stelt de gemeente enkel een parkeereis voor de uitbreiding vast. De initiatiefnemer wordt geacht deze parkeereis extra te realiseren bovenop bestaande parkeerplaatsen in het bouwplan.

11.3 Maatwerk autoparkeren

De uitgangspunten in paragraaf 11.2 geven voldoende richting om de parkeereis voor een groot deel van de nieuwe initiatieven te bepalen. Tegelijkertijd voorziet de gemeente dat er in verschillende situaties maatwerk nodig zal zijn, om tot de juiste parkeereis te komen. In het vervolg van de paragraaf worden deze situaties verder toegelicht.

De gemeente kijkt bij de behandeling van de conceptaanvraag of maatwerk passend is voor het desbetreffende initiatief.

In het geval dat maatwerk tot een lagere parkeereis zou leiden, dient de onderbouwing van de initiatiefnemer ten tijde van de aanvraag van de omgevingsvergunning ten minste uit drie onderdelen te bestaan:

1. Een onderbouwing van de te hanteren parkeereis op basis van praktijkvoorbeelden en/of soortgelijke situaties;

2. Maatregelen, die eventueel genomen kunnen worden, wanneer de parkeerbehoefte na realisatie toch hoger blijkt te zijn dan eerder is ingeschat;
3. Maatregelen die de initiatiefnemer neemt om autogebruik te verminderen.

Onvoldoende houvast uit kencijfers

In sommige gevallen biedt de hierboven beschreven berekenmethode onvoldoende houvast om de verwachte parkeervraag te bepalen. Dit geldt in ieder geval wanneer:

- a) Woningen voor een zeer specifieke doelgroep worden gebouwd, die onvoldoende overeenkomt met de gemiddelde doelgroep waar het CROW haar kencijfers op baseert;
- b) Functies zo specifiek zijn, dat ze niet of minder goed kunnen worden gekoppeld aan een kencijfer.

Voorbeelden hiervan zijn flexwoningen, woonvormen voor ouderen en geconcentreerde huisvesting voor arbeidsmigranten. In deze gevallen kan de gemeente ervoor kiezen via maatwerk een hogere/lagere parkeereis toe te passen.

Gecombineerd gebruik

Wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen, of wanneer twee gebruikersgroepen met verschillende

aanwezigheidsprofielen een parkeerbehoefte genereren (zoals bij wonen (aanwezig op werkdagen tussen 17.00 en 7.00 uur en in het weekend) en werken (aanwezig op werkdagen tussen 8.00 en 17.00 uur) leidt het hanteren van losse parkeernormen per functie tot een relatief hoog aanbod van parkeergelegenheid ten opzichte van de vraag.

In dit geval kan de gemeente aanwezigheidspercentages toepassen om de parkeervraag op het zogeheten 'maatgevende piekmoment' te bepalen. Hoofdstuk 7 van publicatie 744 van het CROW bevat de benodigde instructies om de aanwezigheidspercentages en het bijbehorende piekmoment te berekenen.

Basisscholen

Basisscholen kennen dagelijks twee pieken in de verwachte parkeervraag vanwege het halen en brengen van kinderen door hun ouders. Om rekening te kunnen houden met deze piekmomenten in de uiteindelijke parkeereis, levert de gemeente voor basisscholen maatwerk.

Permanent verdwijnen parkeerplekken

De gemeente gaat bij het opstellen van de parkeereis uit van een één op één compensatie van permanent verdwenen parkeerplaatsen. Wanneer uit de onderbouwing blijkt dat een lagere compensatie volstaat, zonder onacceptabele parkeeroverlast in de omgeving te veroorzaken, kan de gemeente ervoor kiezen een lagere compensatie in de parkeereis te verwerken.

Tijdelijk verdwijnen parkeerplekken

Bij het tijdelijk vervallen van parkeerplaatsen zijn er veel verschillende factoren die meespelen in het bepalen van de overlast voor de omgeving (bijv. aantal parkeerplaatsen en duur van de werkzaamheden). De gemeente zoekt via maatwerk in de basis naar een oplossing die parkeeroverlast zo veel mogelijk beperkt zonder de ontwikkeling onnodig te bemoeilijken. Indien nodig, kan de gemeente de initiatiefnemer vragen tijdelijk elders in de omgeving parkeergelegenheid te realiseren om onacceptabel parkeeroverlast te voorkomen.

Ontwikkelingen in bestaand bebouwd gebied

In de basis geldt dat parkeerplaatsen binnen het bouwplan gerealiseerd dienen te worden. Wel wordt het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte dat direct aan het bouwplan grenst, in mindering gebracht van de totale parkeereis.

Voor initiatieven in bestaand bebouwd gebied ("inbreiding") ziet de gemeente een mogelijkheid om hiervan af te wijken, mits de parkeerdruk dit toelaat. Mits de parkeerdruk in de nieuwe situatie niet boven de 80% uitkomt, mogen er maximaal vijf parkeerplaatsen minder in het plan worden gerealiseerd.

11.4 Parkeerdruk autoparkeren

Bij het opstellen van de parkeervisie heeft de gemeente parkeerdrukmetingen uitgevoerd voor het centrum en de woonwijken. Hieruit is gebleken dat de nachtelijke parkeerdruk in verschillende wijken erg hoog is.

De gemeente streeft naar een maximale parkeerdruk van 80%. Bij het bepalen van de parkeerdruk kijkt de gemeente naar de meest recente parkeerdruktellingen van het gebied. Het drukste moment in de week (over meerdere metingen) wordt aangehouden als de parkeerdruk in dat gebied. Voor woonbuurten is dit doorgaans gedurende de nachtelijke uren.

De parkeertellingen van individuele straten worden geclusterd op buurtniveau om de gemiddelde parkeerdruk in de desbetreffende buurt te bepalen. Bij de parkeerdrukmetingen gaat de gemeente uit van de wijk- en buurtindeling van het CBS (zie **bijlage 10**).

11.5 Normen fietsparkeren

Voor het bepalen van het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen hanteert de gemeente de kencijfers van het CROW uit de publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2025 – Basis voor fietsparkeernormering' of diens opvolger. Voor het berekenen van de verwachte vraag voor fietsparkeren geldt dezelfde berekenmethode als wordt beschreven in paragraaf 11.2.

Voor het bepalen van de gewenste inrichting, gebruikt de gemeente de 'Leidraad Fietsparkeren' of diens opvolger als uitgangspunt.