



# Discussienota parkeren

Wat zijn de onderwerpen?

Gemeente  
**Alblasterdam**



# Inhoud

<b>1. Vooraf.....</b>	<b>3</b>
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Wat vooraf gaat: schets huidige situatie.....	3
1.3 Waar willen we het over hebben? .....	3
<b>2. Knelpunten bestaande situatie .....</b>	<b>4</b>
2.1 Bestaande situatie.....	4
2.2 Alternatieven .....	4
2.3 Luisteren en suggesties .....	5
<b>3. Quick wins en deeloplossingen .....</b>	<b>6</b>
3.1 Inleiding .....	6
3.2 Ruimte zoeken en (her)inrichtingen.....	6
3.3 Deelmobiliteit .....	6
3.4 Mobiliteitshub's.....	7
3.5 Laadinfrastructuur .....	7
3.6 Dubbelgebruik .....	8
3.7 Transferium .....	8
3.8 Bedrijfsbusjes.....	8
3.9 Parkeren en / of groen .....	9
3.10 En verder.....	9
<b>4. Een toekomstbeeld: de opties.....</b>	<b>10</b>
4.1 De opties.....	10
4.2 Scenario's om te kunnen bouwen .....	10
4.3 Vergunningensysteem .....	12
<b>Bijlage 1. Blauwe zone en betaald parkeren .....</b>	<b>15</b>
<b>Bijlage 2. Vragen digitale enquête .....</b>	<b>16</b>

# 1. Vooraf

## 1.1 Aanleiding

Het parkeerprobleem in Alblasserdam is aanzienlijk. Terwijl de parkeervraag hoog is, blijft de fysieke ruimte om die vraag te volgen beperkt. Hierdoor bestaan er verschillende fricties tussen het parkeervraagstuk en andere vraagstukken in de fysieke ruimte. Zo leidt het hanteren van de huidige parkeernorm tot fricties bij de realisatie van woningen. Tegelijkertijd leidt de vraag naar openbare parkeergelegenheid (voor de deur) tot verminderde leefbaarheid.

Het College van Alblasserdam heeft gevraagd om de mogelijkheden en keuzes ten behoeve van een herziening van het (parkeer)beleid in kaart te brengen. Om dit te bereiken wordt er een parkeervisie opgesteld. De parkeervisie geeft een toekomstbeeld tot 2030 met een doorkijk naar 2040. Het bevat een voorstel voor maatregelen en brengt de consequenties in beeld. Op basis van dit voorstel kan het college en de Raad besluiten hoe de knelpunten tussen parkeren en andere ruimtelijke vraagstukken moeten worden opgelost.

Bij het opstellen van de parkeervisie worden ook bewoners en diverse belanggroepen betrokken. Voor de bewoners is er een digitale enquête, met de belangengroepen vinden aparte gesprekken plaats. Als input voor die gesprekken dient deze discussienota.

## 1.2 Wat vooraf gaat: schets huidige situatie

In het document 'Kenschets parkeren. Typering van de huidige situatie' (22 februari 2024) hebben we een probleemschets gegeven over de huidige parkeersituatie in Alblasserdam. Het verdient dus aanbeveling om eerst dat document te lezen, en pas daarna deze discussienota. De twee documenten sluiten naadloos op elkaar aan.

## 1.3 Waar willen we het over hebben?

Voor de discussie over parkeren maken we een onderscheid tussen de bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen. Voor de bestaande situatie kunnen we parkeren bekijken vanuit bewoners, ondernemers, winkeliers en bezoekers. Geografisch is het dan handig om een onderscheid te maken tussen het centrumgebied, de woonwijken, bedrijventerreinen en het landelijk gebied. Voor de bestaande situatie zijn de belangrijkste vragen telkens:

- Wat is het parkeerprobleem?
- Voor wie is het een probleem?
- Wie moet het oplossen?
- Hoe kunnen we het al dan niet oplossen?

Dit is in wezen de meest praktische en uitvoerende kant van het parkeren. We lichten dit toe in de hoofdstukken twee en drie.

Voor de toekomstige ontwikkelingen spelen met name de te hanteren parkeernormen een belangrijke rol:

- Zijn de parkeernormen die de gemeente Alblasserdam hanteert inderdaad te hoog?
- Zijn lagere parkeernormen de oplossing om meer goedkopere woningen te bouwen?
- Van wie is eigenlijk het parkeerprobleem?
- Kan reguleren in de toekomst bijdragen aan de oplossing en zo ja hoe?

Dit onderwerp is vooral de beleidsmatige kant van het parkeren. We gaan hier uitgebreider op in in hoofdstuk vier.

Kortom. De discussie valt ruwweg uiteen in mogelijke oplossingen voor de korte termijn in de bestaande situatie (hoofdstuk drie) en oplossingen voor de lange termijn bij toekomstige woningbouw (hoofdstuk vier).

## 2. Knelpunten bestaande situatie

### 2.1 Bestaande situatie

In het document “Kenschets parkeren. Typering van de huidige situatie” hebben we beschreven welke knelpunten zich voordoen bij het parkeren in het centrumgebied, woonwijken en bedrijventerreinen. In de participatie zal duidelijk worden in hoeverre die typering herkend wordt door de diverse doelgroepen.

Voor de participatie in het algemeen hanteren we enkele basisprincipes:

- Parkeerplekken concurreren met andere benutting van de openbare ruimte;
- Parkeren is een (economisch) schaars goed;
- De parkeerplek (voor de deur) is geen privé-eigendom maar openbare ruimte;
- Het gaat over algemeen parkeerbeleid, niet over individuele gevallen;
- Liever aandacht voor oplossingen dan problemen: goede suggesties nemen we zeker mee.

De discussie die moet worden gevoerd over de bestaande situatie komt naar voren uit de vragen in de digitale enquête die wordt uitgezet onder bewoners. De reden om een enquête uit te zetten is dat we proberen een zo breed mogelijk publiek te bereiken. De vraagstelling van die enquête is bij dit document opgenomen als bijlage 2.

Voor verschillende doelgroepen worden aparte gesprekken georganiseerd. De discussie zal in die gesprekken telkens worden toegesneden op de specifieke parkeersituatie van de doelgroep, ze krijgen dus een vraagstelling ‘op maat’. Telkens is er eerst een analyse van de specifieke knelpunten die men tegen komt en een discussie over mogelijke oplossingen of oplossingsrichting. Ook het vaststellen van ‘onoplosbaarheid’ bij sommige knelpunten is een optie. Gesprekken vinden plaats met onder andere:

- Winkeliers(vereniging) en horeca;
- Scholen;
- Kerkgenootschappen;
- Ondernemers en parkmanagement bedrijventerreinen.

### 2.2 Alternatieven

In de ‘Kenschets parkeren. Typering van de huidige situatie’ constateerden we dat de autoafhankelijkheid in Alblasserdam relatief hoog is. Oorzaak is met name het ontbreken van voldoende hoogwaardig openbaar vervoer. Een vergelijking van de reistijden laat zien dat de auto een sterke concurrentiepositie heeft ten opzichte van het openbaar vervoer. De reistijd van de verschillende vervoerswijzen geeft een indicatie van de (gevoelde) noodzaak om een auto te bezitten.

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

In de tabel zijn niet de reistijden van de waterbus weergegeven. Die reistijden zijn onder meer 41 minuten naar Dordrecht en 39 minuten naar Rotterdam. Voordeel van de waterbus is dat een fiets makkelijk meegenomen kan worden. Nadelen zijn de wat lage frequentie en de beperkte aansluiting (overstap) op overig openbaar vervoer.

Door de hoge autoafhankelijkheid is het terugdringen van het autogebruik (laat staan van het autobezit) door middel van een parkeerbeleid in de gemeente Alblasserdam geen gemakkelijke opgave. Binnen de gemeentegrenzen zijn fietsen en lopen zeer goede alternatieven. Voor de grotere afstanden blijft de auto voor veel reizigers een (nood)zakelijk vervoermiddel.

Het gemeentebestuur is zich zeker bewust van die auto-afhankelijkheid. Het beperkt de mogelijkheden voor de gemeente bij het zoeken naar oplossingen om de parkeerdruk terug te dringen. In het overleg met Provincie en Rijk zal de gemeente Alblasserdam dan ook blijven benadrukken dat een substantiële mobiliteitstransitie pas echt mogelijk wordt, wanneer de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio een belangrijke stap voorwaarts maakt. Voor Alblasserdam is dan echt een schaa sprong nodig, denk bijvoorbeeld aan een lightrailverbinding. Een dergelijke schaa sprong is vooralsnog onwaarschijnlijk, tot die tijd moeten de verwachtingen getemperd worden.

Dit kan ook consequenties hebben voor de speelruimte die er is om in de toekomst nieuwe woningbouw te realiseren (zie hoofdstuk vier).

## 2.3 Luisteren en suggesties

Wat betreft de bestaande situatie geldt als eerste adagium: luisteren naar de praktische knelpunten die men ervaart en samen vaststellen welke knelpunten men ervaart bij parkeren. Op basis daarvan kunnen we aangeven welke oplossingen er mogelijk zijn. (Of bijvoorbeeld soms aangeven dat een probleem onoplosbaar is of dat een oplossing te duur is.) Bij het zoeken naar oplossingen voor de bestaande situatie gaat het niet om grote ingrepen maar om deeloplossingen die kunnen zijn toegesneden op een specifieke bestaande locatie. Een aantal suggesties daarvoor doen we in het volgende hoofdstuk.

De discussie over parkeernormen in relatie tot nieuwbouw en projectontwikkeling (hoofdstuk vier) is veeleer een politieke discussie, zeker waar het gaat om de ontwikkeling na 2030. In ieder geval is het abstractieniveau hoger dan de concrete maatregelen voor de bestaande situatie. Binnen de participatie kan echter wel de nieuwbouw in de bestaande situatie aan de orde komen (inbreiding) in relatie tot de parkeerdruk.

### Ruimtegebruik



Bron: Loopfeiten, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, oktober 2019

## 3. Quick wins en deeloplossingen

### 3.1 Inleiding

In de participatie zullen we nadrukkelijk luisteren naar aangereikte oplossingen, ook als die specifiek voor één gebied of één locatie gelden. Daarnaast is er een aantal losse onderwerpen op het gebied van parkeren waar straks in de parkeervisie ook aandacht aan moet worden besteed. In dit hoofdstuk noemen we er enkele. Het zijn opties die gedeeltelijk in de bestaande situatie verlichting kunnen opleveren ('laaghangend fruit'). 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 weer in zicht.



### 3.2 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- zich 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 éénrichtingverkeer met aan twee zijde parkeren. Zo'n herinrichting bestaat in principe vooral uit wegverf 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?

Ook al is het op slechts een zeer beperkt aantal locaties mogelijk, het levert in bestaande situaties met extreme parkeerdruk wel stante pede verlichting. Een uitkomst (of een voorstel) kan zijn dat we gaan inventariseren waar nog dit soort maatregelen 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.

### 3.3 Deelmobiliteit

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 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.



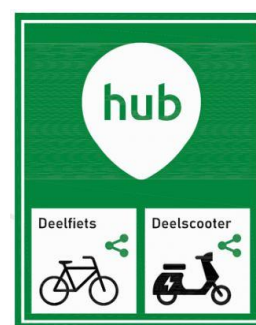
Overigens gaat het niet alleen om bedrijfsmatig aangeboden deelauto's, maar ook particuliere initiatieven zoals deelauto's van meerdere burens (peer-to-peer). Nieuwe technieken en app's maken het mogelijk dat deze auto's niet meer op vaste locaties in een wijk hoeven te staan. Maar een gereserveerde 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. De vraag is dus of we in Alblasserdam mogelijkheden zien voor deelauto's?

### 3.4 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, de vraag is of we in Alblasserdam mogelijkheden zien voor kleinschalige hubs of liever resultaten van de diverse pilots elders afwachten. Zie ook: [Info over hub's](#).

### 3.5 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 meer verzoeken komen voor snelladers, bijvoorbeeld vanwege schone logistiek en distributie vanaf bedrijventerreinen. De vraag is of we ieder initiatief toejuichen of dat we nadere eisen stellen aan locaties en inrichting 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 hoge parkeerdruk zoals in Alblasserdam. Omdat de vraag zich hoe dan ook zal voordoen moet er een beslissing over worden genomen: dit is een discussie die losstaat van de parkeervisie. Enkele links met nadere informatie over dit onderwerp: 1) [Ervaringen andere gemeenten](#). 2) [Onderzoek VPA's](#).



Soms zijn er klachten over onvoldoende gebruik van gerealiseerde laadplekken. Dit is te verifiëren aan de hand van de data die voor elke laadpaal zijn uit te lezen. Een optie is om een gedeelte van de laadplekken



te realiseren zonder verkeersbesluit, zodat ook brandstofauto's er mogen parkeren. Dat beperkt echter het verdienmodel van de exploitant. In woonwijken waar de parkeerdruk ('s avonds en 's nachts) zeer hoog is 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 wordt verplaatst. (Zie voorbeeld onderbord in nevenstaande afbeelding.)

### 3.6 **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 transferium Poort aan de Noord, maar ook aan kleinschaligere locaties waar bijvoorbeeld een combinatie mogelijk is met sportlocaties of parkeren voor onderwijzend personeel.

### 3.7 **Transferium**

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. Deze 'Poort aan de Noord' kan de verkeersdruk op de dijk verminderen en de leefbaarheid voor bewoners verbeteren. Het is de bedoeling dat er vanaf deze locatie een shuttlebus gaat rijden. Een combiticket voor het bezoek, het parkeren en het vervoer moet het gebruik van het transferium aantrekkelijk maken. Ook touringcars vinden er een plek. De vraag is of de ontwikkeling van de Poort aan de Noord ook mogelijkheden biedt voor dubbelgebruik zoals een voorziening voor truckparkeren of bijvoorbeeld een reservelocatie voor het parkeren van de werknemers van Oceanco. Bovendien kan worden bezien of het Transferium bruikbaar is als mobiliteitshub voor woningbouw in de omgeving (afhankelijk van de loopafstand).

### 3.8 **Bedrijfsbusjes**

Soms zijn er klachten over 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. Toch is het 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. Misschien moeten bewoners 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.

### **3.9 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.



### **3.10 En verder...**

Verder kunnen er nog (deel)onderwerpen aan de orde komen waarvoor we de inbreng van de diverse groepen met open vizier afwachten. Denk dan aan onderwerpen als gehandicaptenparkeren, eventuele uitbreiding blauwe zone (zie ook bijlage 1), vrachtwagenparkeren, pakketafhaalservices, pendeldiensten, distributie, laad- en losplaatsen, et cetera.



*Voorbeeld nieuwbouwwijk met parkeren geheel op afstand (Pijnacker).*

## 4. Een toekomstbeeld: de opties

### 4.1 De opties

In de 'Kenschets parkeren' is niet alleen de huidige situatie in Alblasserdam weergegeven, maar ook inzicht verschaft in de te verwachten 'autonome' groei van het autobezit. Met de huidige parkeerdruk, de te verwachten groeicijfers en zonder nieuw parkeerbeleid komen we in de spreekwoordelijke situatie van 'de wal keert het schip'. Vanuit het perspectief van parkeren in relatie tot de beperkte fysieke ruimte in Alblasserdam geldt:

- De bouw van nieuwe extra woningen roept direct extra (auto)mobiliteit op;
- Extra mobiliteit vraagt extra ruimte;
- Ruimte wordt schaarser en schaarser.

In de Omgevingsvisie is de ambitie geformuleerd om in de komende jaren te willen groeien met nieuwe woningen. Dan is de eerste relevante vraag: kunnen we in de toekomst eigenlijk nog wel extra bouwen? En hoeveel kunnen we dan nog bouwen? Kunnen de bestaande netwerken (fiets, openbaar vervoer en autonetwerken) dit eigenlijk nog aan? De bereikbaarheidsvisie laat zien dat er richting 2030 serieuze knelpunten ontstaan in de bereikbaarheid.

En naast het rijdende verkeer; hoeveel stilstaand verkeer kan de openbare ruimte er nog bij hebben? Iedere auto in Nederland heeft 2,5 parkeerplekken. Auto's moeten parkeren bij de woonplek, bij de werkplek, bij winkels, bij scholen, kerken, sportfaciliteiten, en ga zo maar door. Hoeveel openbare ruimte willen we nog aan verkeer gaan weggeven? Een 'fitte en groene gemeente' (Omgevingsplan) wil immers juist meer ruimte voor verblijven, bewegen en groen?

### 4.2 Scenario's om te kunnen bouwen

In de bestaande plannen worden er vóór 2030 in Alblasserdam 657 woningen gerealiseerd, die al richting uitvoeringsfase gaan en waarvoor parkeeroplossingen grotendeels in de maak zijn. Maar ook na 2030 zijn er plannen voor (grootschalige) woningbouw. Stel, we willen inderdaad extra bouwen, welke scenario's zijn er dan te bedenken? In principe zijn dat vier scenario's:

- We lossen de parkeerbehoefte niet op;
- De ontwikkelaar lost de parkeerbehoefte op;
- De gemeente lost de parkeerbehoefte op;
- Ontwikkelaar en gemeente lossen de parkeerbehoefte samen op.

Kortom: welke rol wil de gemeente op zich nemen en wat betekent dat in de praktijk? Laten we de verschillende scenario's hier eens beknopt onder de loep nemen.

#### We lossen de parkeerbehoefte niet op

We lossen de parkeerbehoefte niet op en kiezen voor het principe: de wal keert het schip. De openbare ruimte wordt optimaal voor het parkeren ingericht (met in achtneming van de keuzes die we maken voor groen, spelen en verblijven in de openbare ruimte). Het parkeren van voertuigen is een verantwoordelijkheid van (een zorg voor) de eigenaar van het voertuig.

#### Consequentie:

De inrichting van de openbare ruimte komt zwaar onder druk te staan en de gemeente zal de nodige maatregelen (ook handhaving) moeten treffen om illegaal parkeren tegen te gaan, ofwel met een reguleringssysteem aan de slag moeten, waarvoor overigens ook handhaving nodig is. Van belang is te beseffen dat de kosten van het tegengaan van illegaal parkeren en handhaving bij de gemeente (en dus bij bewoners) terecht komen (tenzij met de ontwikkelaars daar afspraken over gemaakt kunnen worden).

### **Ontwikkelaar lost parkeerbehoefte op**

We laten de ontwikkelaar het parkeren oplossen binnen het bouwplan op basis van de geldende parkeernormen. Waarom de geldende parkeernormen? Omdat een lagere parkeernorm toepassen niet betekent dat er ook een lager autobezit uit voortvloeit. Als dat het geval zou zijn, zouden er geen parkeerproblemen in bestaande woonwijken zijn. We kiezen niet voor lagere parkeernormen omdat dat doorgaans betekent dat het parkeerprobleem (en de oplossing daarvoor) na de realisatie van een bouwproject alsnog op het bordje van de gemeente terecht komt.

#### *Consequentie:*

Negatief: de bouwkosten worden hoger, realisatie van goedkope woningen komt onder druk, ontwikkelaars kunnen afhaken, er worden minder woningen gerealiseerd. Positief: minder woningen betekent minder druk op de openbare ruimte en dus minder mobiliteitsgroei. De gemeente heeft geen kosten aan de parkeeroplossingen. (Overigens soms wel aan kosten om de infrastructuur op orde te krijgen voor het extra verkeer als gevolg van de woningontwikkeling.)

### **Gemeente lost de parkeerbehoefte op**

De gemeente lost het parkeren op in de openbare ruimte of in gebouwde voorzieningen, of in de directe omgeving (op loopafstand) van het bouwplan op basis van de geldende parkeernormen. Alle daaruit voortvloeiende kosten komen voor rekening van de gemeente.

#### *Consequentie:*

Negatief: de gemeentelijke inkomsten zullen omhoog moeten om deze kosten te kunnen dekken. Niet alleen de kosten voor de parkeeroplossingen, ook de kosten aan de infrastructuur om het extra verkeer als gevolg van de woningbouw op te vangen. Positief: de gemeente heeft de parkeeroplossing en het parkeerbeleid geheel in eigen hand. De ontwikkelaar kan aan de slag met het realiseren van goedkope woningen.

### **Ontwikkelaar en gemeente lossen de parkeerbehoefte samen op**

We pakken de parkeerbehoefte samen op. Dat betekent wel dat er consensus moet zijn over de parkeernormen. De vaak door kosten gestuurde discussie over de hoogte van de normen kan worden voorkomen door voldoende kennis over het parkeren te vergaren. Reguliere tellingen en het in de gaten houden van de trends op het gebied van het lokale autobezit<sup>1</sup> kunnen hierbij soelaas bieden.

In de praktijk van projectontwikkeling wordt er doorgaans eerst gesproken over woningen en voorzieningen, en hobbelt parkeren daar achteraan. Daarmee wordt de kans gemist om het parkeren integraal op te lossen. Voor zo'n integrale oplossing moeten projectontwikkelaar en gemeente van meet af aan samenwerken. Dan is ook meer flexibiliteit in te bouwen. Bijvoorbeeld: als deelmobiliteit een rol kan spelen, kan het aantal parkeerplaatsen worden afgeschaald. Sommige plekken kunnen misschien een tijdelijke invulling krijgen (groen of parkeren) en na oplevering aan de hand van de werkelijke situatie een definitieve invulling krijgen.

Naast meer flexibiliteit levert deze aanpak ook kansen voor geheel nieuwe oplossingen. Denk bijvoorbeeld aan een woonwijk waarin alle parkeren, zowel voor bewoners als voor bezoekers, op afstand wordt gerealiseerd, aan de randen van de wijk. De woningen zelf zijn dan volledig omringd door groen, halfverhardingen zorgen voor de bereikbaarheid van hulpdiensten en bijvoorbeeld verhuisauto's.

#### *Consequentie:*

Negatief: het bereiken van consensus, met name over de kostenverdeling, blijft een te nemen horde. De gemeentelijk inkomsten moeten omhoog om de kosten (voor de parkeeroplossingen en voor de benodigde

---

<sup>1</sup> De CROW verzamelt op reguliere basis gegevens in heel Nederland. Omdat zowel gemeenten als ontwikkelaars vaak van mening zijn dat er lokaal unieke en afwijkende situaties gelden worden de algemene cijfers vaak in twijfel getrokken. Dan is het goed om over recente lokale cijfers te beschikken.

infrastructurele aanpassingen om de bereikbaarheid te garanderen) te kunnen betalen. De ontwikkelaar blijft kosten maken voor de parkeeroplossingen. Positief: de ontwikkelaar kan aan de slag met het realiseren van goedkopere woningen. En de gemeente houdt controle over het te voeren parkeerbeleid.

Bij alle scenario's geldt dat vanwege de te verwachten groei van het autobezit een reguleringssysteem in de toekomst noodzakelijk wordt om het een en ander in goede banen te leiden. De scenario's gelden voor nieuwbouwsituaties, maar ook voor de zogenoemde inbrei-locaties. Uiteindelijk zal de te verwachten autonome groei van het autobezit en de daarmee gepaard gaande toenemende parkeerdruk ook in de bestaande gebieden noodzaak vormen voor regulering.

### 4.3 Vergunningensysteem

De centrale vraag is hoe we de schaarse parkeerruimte evenwichtig verdelen voor de bewoners. En bijvoorbeeld: hoe zorgen we ervoor dat de parkeerruimte in de gebouwde voorzieningen daadwerkelijk gebruikt<sup>2</sup> gaat worden? Zoals gezegd: in de toekomst wordt regulering waarschijnlijk onvermijdelijk.

Om regulering te realiseren zijn er op hoofdlijnen verschillende smaken:

- Blauwe zones;
- Betaald parkeren;
- Vergunningen parkeren;
- Een combinatie ervan.

Een belangrijk verschil is waar de opbrengsten van boetes naar toe gaan: bij blauwe zones gaan die naar het Rijk, bij betaald parkeren en bewonersvergunningen vloeien de opbrengsten in de gemeentekas. We noemen dat 'fiscalisering'. Het verschil tussen blauwe zones en gefiscaliseerde gebieden lichten we toe in bijlage 1.

Zelfs voor scenario 4 in de vorige paragraaf geldt dat op een goed en eerlijk gebruik van de parkeerplekken gestuurd moet worden. Het logische systeem om te reguleren is een vergunningensysteem. Bewoners krijgen een vergunning om op straat te mogen parkeren. Automobilisten zonder vergunning moeten betalen of mogen in het geheel niet in de woonbuurt parkeren. Voor de bezoekers van bewoners kan een bezoekersregeling in het leven worden geroepen.

Een vergunningensysteem hoeft in woonwijken zeker niet gedurende de hele dag te gelden. Immers: overdag is er geen parkeerprobleem. Betaald parkeren plus vergunningen en (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 een aannemer kan gewoon een keuken verbouwen zonder parkeerkosten. In de avonden is bezoek doorgaans sociaal van aard: dan biedt een bezoekersregeling soelaas.

Wel kan er invloed worden uitgeoefend 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.

---

<sup>2</sup> Stel dat een ontwikkelaar voor voldoende parkeerplaatsen in bijvoorbeeld een ondergronds voorziening zorgt, en daar vervolgens een (abonnements)prijs aan hangt, terwijl het parkeren op straat gratis is. Dan is het logisch dat de bewoners kiezen voor gratis parkeren op straat. De ontwikkelaar zit dan met een parkeervoorziening die niets oplevert. De gemeente zit met een hoge parkeerdruk in de openbare ruimte. Een reguleringssysteem kan dit voorkomen. Zie ook: [Vernellen woningbouw](#)

Voor een separate (abonnements)prijs wordt vaak gekozen omdat het unfair lijkt de parkeerplaatsen in een gebouwde voorziening te koppelen aan de verkoop-, dan wel huurprijs van een woning. Want: als iemand geen auto heeft moet diegene toch betalen voor de parkeerplek. Daar kan tegenover worden gesteld dat de parkeerplek moet worden gezien als een vast onderdeel van een woning. Een badkamer, tuin of balkon wordt ook niet separaat of op abonnementsbasis aangeboden.

Een vergunningensysteem kost altijd geld. Administratie en handhaving zijn nodig om het systeem in de lucht te houden. De kosten voor het vergunningensysteem kunnen op verschillende wijze verhaald worden. De kosten kunnen worden betaald door de gebruikers (immers; de vervuiler betaald) inclusief de opbrengsten van boetes, of middels een algemene ozb verhoging (immers; de verbetering van de openbare ruimte komt iedereen ten goede).

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 de parkeergarage voor de leegstand wordt gebouwd, omdat iedereen gratis op straat kan parkeren.

In veel steden is straatparkeren duurder dan parkeren in parkeergarages. Daarmee is de waarde van de openbare ruimte ook bepaald; de openbare ruimte is meer (waard) dan een parkeerplek. Parkeren is dan tegelijk een schaars economisch goed. Als iemand 12m2 extra tuin wil is hangt daar ook een grondprijs aan. (Omgekeerd: vanuit het perspectief als economisch schaars goed betekent gratis parkeren in de openbare ruimte dat een gezin met twee auto's in wezen twee tuintjes van 12m2 erbij krijgt.)

De inkomsten van het vergunningensysteem kunnen op verschillende plekken worden ingezet; ten behoeve van het systeem zelf (administratie, handhaving), maar ook voor de herinrichting en vergroening van straten. Daarmee zien de betalers ook direct een voordeel terug; een fraaie en leefbare omgeving. Bijkomend voordeel op de langere termijn is dat de kosten van (het hebben van) een auto steeds inzichtelijker worden. Uiteindelijk kan dat leiden tot een andere keuze in vervoermiddel (al moeten daar dan natuurlijk wel alternatieven voor zijn).

**Voorbeeld discussieplaatje: parkeernormen bij een nieuw ruimtelijk initiatief**





# Bijlage 1. Blauwe zone en betaald parkeren

Tot 2015 kreeg een gemeente een vaste vergoeding per geïncasseerde parkeerboete. Sindsdien is die regeling afgeschaft en ontvangt de gemeente niets meer. Het Rijk incasseert parkeerboetes via het Centraal Justitieel Incassobureau. De enige mogelijkheid om opbrengsten van handhaving weer in de gemeentekas te laten vloeien, is de invoering van fiscaal parkeren. Dat is te realiseren door in vergunningengebieden betaald parkeren mogelijk te maken. Anders gezegd: in vergunningengebieden zorgen de parkeerautomaten ervoor dat ook bezoekers die niet gerelateerd zijn aan bewoners tegen betaling mogen parkeren.

In het op die manier ‘gefiscaliseerde’ gebied wordt bij fout parkeren een belastingheffing opgelegd die in zijn geheel toevloeit aan de gemeente. Bewoners en ondernemers kunnen een vergunning aanvragen, privébezoek is te regelen via een bezoekersregeling. Het betekent dus dat ook externe bezoekers in het vergunningengebied betaald kunnen parkeren, ze betalen een uurtarief bij een automaat of via een parkeerapp.

Blauwe zones zijn met name een middel om in winkelgebieden het parkeren van klanten te reguleren. Ook voor horecabezoek kan het een manier van regulering zijn. Bewoners krijgen een ontheffing. Voordeel voor de bezoekers is dat parkeren gratis blijft, terwijl er toch meer plaatsen beschikbaar zijn. Betaald parkeren heeft dan weer als voordeel dat het aantal uren een vrije keuze is, de blauwe zone heeft slecht één tijdvenster, bijvoorbeeld één of, zoals in Alblasserdam, twee uur.

De vergelijking van blauwe zones met betaald parkeren is samengevat als volgt. Blauwe zones bieden een aantal 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<sup>3</sup>;
- Voor de bewoner en voor de bezoeker de blauwe zone gratis.

En dan is er vervolgens een aantal nadelen bij:

- De handhavingskosten van blauwe zones zijn hoog. De controle van de parkeerschijf kan niet worden geautomatiseerd, de handhaver moet meerdere keren een kijkje nemen en de kentekens onthouden;
- 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. Er zijn zelfs automatisch doordraaiende parkeerschijven (met een mechanische uurwerkje) te koop. Ze zijn moeilijk te onderscheiden van legale parkeerschijven en frustreren de handhaving;
- Blauwe zones bieden alleen de mogelijkheid om de parkeerduur te beperken. Met betaald parkeren kan dat ook, maar dat biedt meer mogelijkheden, denk aan variatie in (de vrije keuze van) tijdvensters, differentiatie in tarieven en eventueel beperking van het aantal bewonersvergunning tot bijvoorbeeld twee per adres;
- Blauwe zones zijn eigenlijk vooral geschikt voor gebieden met veel kortparkeerders. Betaald parkeren kan als instrument op andere locaties effectief zijn, zoals in woon-, werk- en gemengde gebieden;
- De parkeerhandhaving is efficiënt te organiseren met scanauto's of, in een kleinere gemeente zoals Alblasserdam, een elektrische scan-scooter;
- Blauwe zones stimuleren niet het lopen of gebruik van de fiets als alternatief voor de auto.

---

<sup>3</sup> Door het wijdverbreide gebruik van parkeer-app's zijn er tegenwoordig minder automaten nodig.

## Bijlage 2. Vragen digitale enquête

### Nr Vraag

Uit eerdere signalen van bewoners is gebleken dat het parkeren in de woonwijken soms als een probleem wordt ervaren. De gemeente is aan het nadenken over een nieuw parkeerbeleid. Daarvoor hebben we de kennis en ervaring van u als bewoner nodig. Daarom willen wij u graag een aantal vragen stellen. Dank voor uw bijdrage!

- 1 Wat is uw postcode in Alblasserdam?
- 2 Hoeveel auto's bevinden zich in uw huishouden?
  - Geen
  - Eén auto
  - Twee auto's
  - Drie of meer auto's
- 3 Hoeveel van die auto's parkeert u in de openbare ruimte (dus niet op eigen terrein)?
  - Geen
  - Eén auto
  - Twee auto's
  - Drie of meer auto's
- 4 Ik vind dat er te veel geparkeerde auto's in de straat staan.
  - Helemaal mee oneens
  - Oneens
  - Neutraal
  - Eens
  - Helemaal mee eens
- 5a Ik ervaar een parkeerprobleem in mijn directe woonomgeving.
  - Helemaal mee oneens
  - Oneens
  - Neutraal
  - Eens
  - Helemaal mee eens
- 5b Kunt u het probleem kort omschrijven? ... ..
- 6 Ik ervaar parkeerproblemen rondom (meerdere antwoorden mogelijk):
  - Winkels
  - Horecagelegenheden
  - Kerken
  - Scholen
  - Bedrijventerreinen
  - Anders, namelijk ... ..
- 7 Kunt u het probleem kort omschrijven? ... ..

**Oplossingen.** De groei van het autobezit leidt tot een steeds hogere parkeerdruk het dorp. Er komen steeds meer auto's bij en de openbare ruimte kan niet mee groeien. Reden voor het gemeentebestuur om goed na te gaan denken over hoe in de toekomst de openbare ruimte in het dorp leefbaar te houden. 70 tot 80% van de openbare ruimte wordt in gebruik genomen door autoverkeer, bewegend of stilstaand. Om de leefbaarheid te verbeteren zoeken we naar oplossingen. We zijn benieuwd wat uw mening is over mogelijke veranderingen in het parkeerbeleid van de gemeente.



8 Ik ben bereid op grotere afstand van mijn huis te parkeren als dit bijdraagt aan een vermindering van de parkeerproblemen en een groenere omgeving.

- Helemaal mee oneens
- Oneens
- Neutraal
- Eens
- Helemaal mee eens

9 Hoeveel meter zou u kunnen / bereid zijn te lopen naar uw auto?

- 200 meter (ca. 3 minuten lopen)
- 300 meter (ca. 4,5 minuut lopen)
- 500 meter (ca. 7,5 minuut lopen)
- Ik wil/kan helemaal niet lopen naar mijn auto

De gemeente kan beschikbare parkeerplekken beter verdelen over de bewoners door middel van een vergunningensysteem. In ieder geval worden daarmee auto's geweerd die niet in de woonwijk hoeven te zijn. In woonwijken zou er dan bijvoorbeeld een vergunningplicht kunnen zijn tussen 18:00 uur en 00:00 uur, omdat in die periode de dagelijkse parkeerdruk het grootst is. Voor bezoekers van de bewoners kan met een bezoekersvergunning worden gewerkt. Anderen moeten betalen per uur. Een vergunningensysteem vraagt om handhaving, dat brengt kosten met zich mee. De volgende twee vragen gaan over zo'n systeem.

10 Ik heb geen bezwaar tegen vergunningen parkeren als dit bijdraagt aan een vermindering van de parkeerproblemen en een groenere omgeving.

- Helemaal mee oneens
- Oneens
- Neutraal
- Eens
- Helemaal mee eens

11 Wat zou u jaarlijks voor een vergunning willen betalen (indicatief) als dit bijdraagt aan een vermindering van de parkeerproblemen en een groenere omgeving?

**Vergunning voor de 1e auto**

Ik heb geen auto

Niets

50 euro per jaar

100 euro per jaar

**Vergunning voor de 2e auto**

Ik heb geen tweede auto

Niets

50 euro per jaar

100 euro per jaar

12 Met welke oplossingen denkt u dat de gemeente kan helpen om het parkeerprobleem te verminderen? ... ..

13 Door bewust om te gaan met ons eigen parkeergedrag, kunnen we samen een groot verschil maken. Heeft u ideeën hoe u bij zou kunnen dragen om het parkeerprobleem te verminderen? ... ..

## Colofon

### *Tekst en vormgeving*

Gemeente Alblasserdam

Cortgene 2, 2951 ED Alblasserdam

Postbus 2, 2950 AA Alblasserdam

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

### *Fotografie*

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

Maart 2024