



# Kenschets parkeren

Typering van de huidige situatie

Gemeente  
**Alblasterdam**



# Inhoud

<b>1. Schets huidige situatie .....</b>	<b>3</b>
1.1 Geschiedenis.....	3
1.2 Gebieden en functies.....	4
1.3 Wijkbeschrijvingen .....	4
<b>2. Ontwikkelingen .....</b>	<b>6</b>
2.1 Algemene cijfers .....	6
2.2 Autobezit en parkeerdruk .....	7
2.3 Parkeernormen.....	8
2.4 Parkeren en autoafhankelijkheid .....	8
<b>3. Samenhang met ander beleid .....</b>	<b>11</b>
3.1 Aanpalend beleid.....	11
3.2 Stedenbouw en ruimtelijke ordening.....	11
3.3 Wonen .....	11
3.4 Groen en bewegen .....	12
3.5 Economie en bedrijvigheid .....	12
3.6 Toerisme .....	12
3.7 Handhaafbaarheid.....	13
<b>4. Conclusie en vervolg .....</b>	<b>14</b>
4.1 Conclusie huidige situatie.....	14
4.2 Van kenschets naar discussienota .....	14
4.3 Participatie.....	15
4.4 Van discussienota naar parkeervisie .....	15
<b>Bijlage 1. Relatie met andere documenten.....</b>	<b>16</b>
<b>Bijlage 2. Kaart wijkindeling .....</b>	<b>19</b>
<b>Bijlage 3. Voorbeeld parkeerdrukmeting.....</b>	<b>20</b>
<b>Bijlage 4. Geïnterviewde personen .....</b>	<b>21</b>



# 1. Schets huidige situatie

## 1.1 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.



## 1.2 Gebieden en functies

We maken bij parkeren een onderscheid tussen woon-, werk- en winkelgebieden. Elke functie heeft een eigen parkeerplek. 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 in principe soms een optie is. (Wijkindeling: zie bijlage 2.)

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

## 1.3 Wijkbeschrijvingen

We maken 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 zogenoemd 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, oudere en andere maatvoeringen in de openbare ruimte, andere parkeernormen, et cetera. Ook de aanwezigheid van veel bedrijvigheid heeft vanzelfsprekend invloed op het verkeersbeeld.

Omdat er geen recente parkeerdrukmetingen zijn voor de woonwijken baseren we ons voor dit document op de waarnemingen van de handhavers op straat en de ervaringen van collega's. (Wel worden op korte termijn nieuwe tellingen uitgevoerd, zodat de resultaten meegenomen kunnen worden in de op te stellen nieuwe parkeervisie.) In het algemeen geldt dat de parkeerdruk lokaal zeer hoog is, dat weten we ook zonder tellingen. 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 de (koop)huizen in het hogere segment zijn gepositioneerd met relatief veel parkeren op eigen terrein.

## 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. Wonen en winkelen betekenen 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 m<sup>2</sup> voorzieningen waar onder horeca en sportschool) en uitbreiding van de scheepswerf (12.500 m<sup>2</sup> kantoor en 15.000 m<sup>2</sup> werkplaats).

Voor het centrum zijn gegevens over de parkeerdruk bekend doordat er tellingen zijn uitgevoerd. Dit komt aan de orde in paragraaf 2.2.

## 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.

## Souburgh

De wijk Souburgh beslaat 62 ha. Er wonen 3.855 inwoners 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%) en 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%).

## 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 meerpersoonshuishouden 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.



## 2. Ontwikkelingen

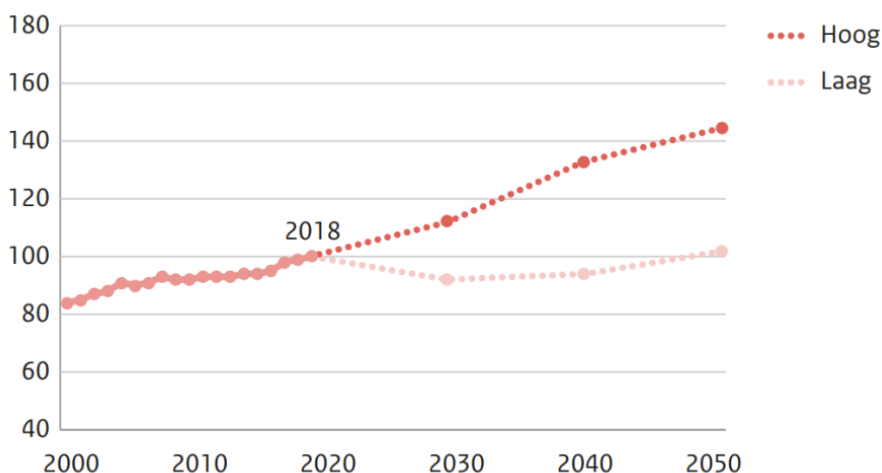
### 2.1 Algemene cijfers

Het bezit van en gebruik van auto's groeit nog steeds. Dat geldt zowel landelijk als voor Alblasserdam. We benadrukken dat een schets van de huidige parkeersituatie niet alleen een momentopname moet zijn. Het is vooral van belang om de parkeersituatie af te zetten tegen de lange termijn trends in autobezit en parkeerdruk.

Nederland telt 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 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 de scope van de Parkeervisie Alblasserdam 2030 is, zijn er tegen die tijd 6% meer auto's. (De scope is 2030 met een doorkijk naar 2040.)

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 autogebruik 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.



De ontwikkeling van het personenvervoer met de auto  
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

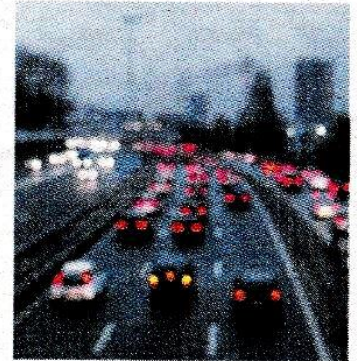
VOLKSKRANT 9 JANUARI 2024

**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-



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

Kortom, het personenvervoer per auto blijft ook in de komende jaren door groeien. De grafiek hiernaast is afkomstig uit de IMA-2021, waarvan nu de hogere scenario's het meest waarschijnlijk worden geacht. Gedeeltelijk kan de groei bestaan uit meer afgelegde kilometers per auto, maar grotendeels betreft het de uitbreiding van het wagenpark en groei van het autobezit per huishouden.

## 2.2 Autobezit en parkeerdruk

Het aantal geregistreerde auto's groeit ook in Alblasserdam 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 bouwmaschinen, et cetera. Daarom tellen categorieën soms niet op tot exact 100%. Maar die afwijking is dermate gering dat het hier niet relevant is.

Er zijn niet van alle wijken gedetailleerde gegevens, maar in 2021 is in het gebied Centrum een uitgebreid parkeeronderzoek gedaan. Daarom weten we dat in Centrum 2.061 openbare parkeerplaatsen voorhanden zijn, plus 46 zogenoemde speciale parkeerplaatsen (dit zijn parkeerplekken voor elektrische voertuigen, voor artsen, politie en brandweer, voor laden en lossen en gehandicapten parkeerplaatsen). Uit de tabel blijkt dat in de wijken Centrum, Kinderdijk en Souburg er meer auto's zijn geregistreerd dan er huizen zijn. Voor het Centrum geldt bovendien dat er meer personenauto's zijn geregistreerd dan dat er parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn. Het aantal parkeerplekken op eigen terrein is niet bekend. Oceanco heeft ca 800 plekken op eigen terrein, die soms in gebruik zijn voor de scheepsbouw. Dan worden openbare plekken in de omgeving gebruikt. Een nieuwbouwplan voorziet in netto 500 parkeerplaatsen.

Uit het parkeeronderzoek in het Centrumgebied blijkt dat de parkeerdruk hier varieert tussen de 52,1% en 70,6%. Lokaal is wel een hogere parkeerdruk (> 100%) gemeten, bijvoorbeeld rond horeca en evenementenlocaties (veelal de vrijdagavond en de zaterdagavond). Ook kerkbezoek levert op de zondagen lokaal een hoge parkeerdruk op. Daarnaast veroorzaakt de markt op de maandagmiddag in de directe omgeving een extra parkeerdruk. Enerzijds omdat de markt extra verkeer aantrekt en anderzijds omdat de markt dan een aantal openbare parkeerplaatsen in gebruik neemt. Ook parkerend winkelpersoneel kan bijdragen aan de parkeerdruk in de directe omgeving.

Over het Centrumgebied als geheel blijkt parkeerdruk mee te vallen. Op een gewone doordeweekse (late) avond is er voor de bewoners meer dan genoeg parkeerplek voorhanden (bezetting ongeveer 50% = circa 1.000 vrije plekken). Wel is er in een aantal straten een duidelijk hogere bezettingsgraad, maar binnen het gebied als geheel is altijd een plek te vinden. Al betekent dat soms een stukje lopen. Ook op de drukkerie vrijdagavond en zaterdagavond is er nog steeds voldoende plek. Tegelijk is in sommige straten (meer dan) 100% bezetting te zien. Lokale piekmomenten kunnen wel van invloed zijn op het perspectief van de bewoners en bezoekers. Juist omdat het reguliere piekmomenten zijn; iedere vrijdag- en zaterdagavond, iedere zondag en iedere maandagochtend. Dan ontstaat al snel het (onjuiste) beeld dat het altijd druk is.

Voor de woonwijken laten we alsnog parkeertellingen uitvoeren. Voor deze notitie vertrouwen we op de praktijkwaarnemingen van de BOA's, die zeggen vaak meer dan de tellingen zelf.

Het aantal in Alblasserdam geregistreerde voertuigen stijgt gestaag. Dit soort cijfers is indicatief: soms staan bijvoorbeeld grote aantallen leaseauto's elders geregistreerd. Daarom laten we 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

### 2.3 Parkeernormen

Hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn in een bepaald gebied kan worden bepaald op basis van parkeerkencijfers of op basis van parkeernormen. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerd. Het Kennisplatform CROW verzamelt en publiceert deze op reguliere basis teneinde ze up-to-date te houden.

Parkeernormen zijn door een gemeente zelf vast te stellen. De meeste gemeenten baseren hun parkeernormen op basis van de CROW parkeerkencijfers. De parkeernormen worden op hun beurt gebruikt om bij ontwikkelingen en bouwplannen een parkeereis aan de ontwikkelaar of bouwer te kunnen stellen. De parkeernorm bepaalt dan hoeveel parkeerplaatsen er bij de ontwikkeling / nieuwbouw moeten worden gerealiseerd en dus moeten worden geëist. De gemeente Alblasserdam hanteert (het gemiddelde van) de meest recente CROW kencijfers als parkeernorm.

Het is van belang te beseffen dat parkeernormen (inclusief de daaruit voortvloeiende parkeereisen) alleen voor nieuwbouw situaties gelden. Voor bestaande gebieden kunnen de parkeerkencijfers wel worden gebruikt om in te schatten of er in een gebied voldoende parkeerruimte aanwezig is voor de theoretische behoefte. Met die kennis van zaken kan dan over (de noodzaak voor) een eventueel parkeerbeleid worden nagedacht.

### 2.4 Parkeren en autoafhankelijkheid

In de discussie over parkeren wordt vaak aangegeven dat een auto een noodzakelijk vervoermiddel is en dat daarom een parkeerplek evenzo noodzakelijk is. De reistijd van de verschillende vervoerswijzen kan een indicatie geven over (het gevoel van) de noodzaak om een auto te bezitten. In onderstaande 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



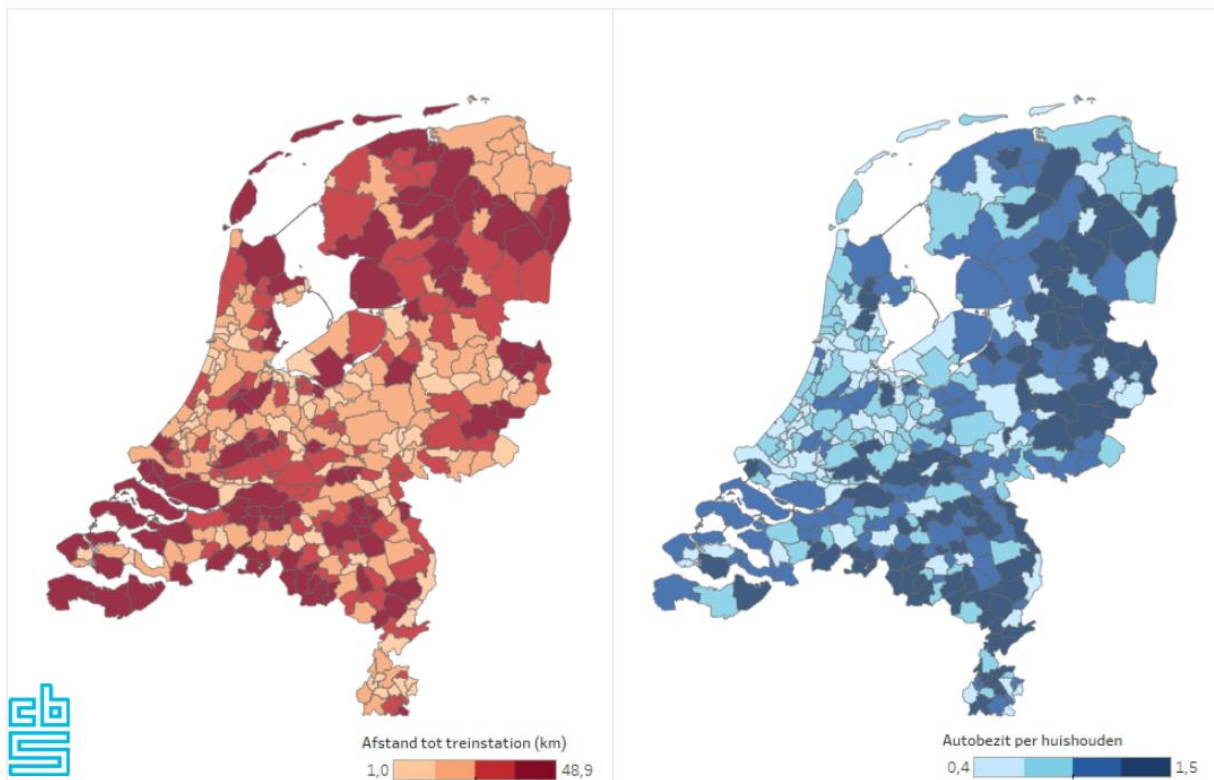
Uit de tabel blijkt dat in Alblasserdam de auto een sterke concurrentiepositie heeft ten opzichte van het openbaar vervoer. Of andersom: het openbaar vervoer is een relatief slecht alternatief. Het openbaar vervoer over water biedt wel een goede verbinding met Rotterdam. Echter, de aansluiting op het treinverkeer is slecht.

De afstand tot het dichtstbijzijnde station is (per auto) vanuit Alblasserdam ongeveer 10 km naar station Zwijndrecht. De afstand tot het dichtstbijzijnde intercitystation (per auto) Dordrecht is ongeveer 12,5 km. Er bestaat een tamelijk sterk verband tussen de beschikbaarheid van openbaar vervoer het autobezit per huishouden, zoals wordt geïllustreerd door onderstaand kaartbeeld (alleen auto's in particulier bezit).

#### Afstand tot het treinstation en autobezit per gemeente

Gemiddelde afstand tot treinstation (2020)

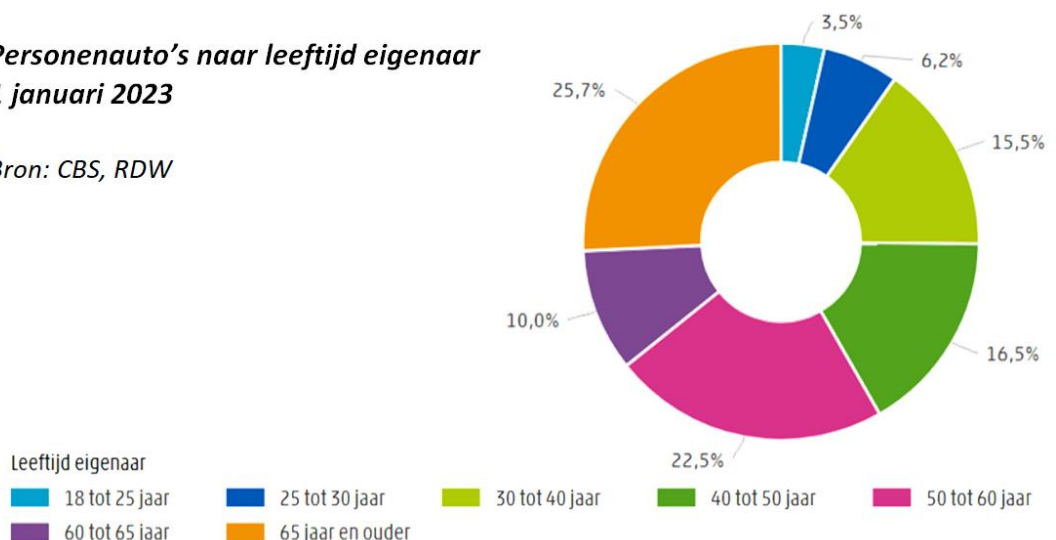
Gemiddeld aantal personenauto's per huishouden (2020)















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



Tenslotte. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) heeft een aardige illustratie gemaakt waarbij verschillende determinanten voor autobezit zijn toegepast op vijf fictieve huishoudens. (Zie volgende pagina.) 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	Familie de Jong	Mevrouw van der Plas	Familie Jansen	Familie de Vries
 <b>Senior, geen rijbewijs</b>	Senior, geen rijbewijs	Uit Amsterdam	Alleenstaande moeder	Uit Waalwijk	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

## 3. Samenhang met ander beleid

### 3.1 Aanpalend beleid

Parkeerbeleid staat niet op zichzelf. Op hoofdlijnen is het een uitvloeisel van de 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. Parkeerge relateerde noties uit andere (concept) beleidsdocumenten sommen we op in Bijlage 1.

### 3.2 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 gebouwen (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?

### 3.3 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.

### **3.4 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 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.

### **3.5 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 parkeerge relateerde 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 regelmatige aankopen en dagelijkse boodschappen.

### **3.6 Toerisme**

De molens op Kinderdijk trekken grote aantallen toeristen naar onze gemeente. 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.

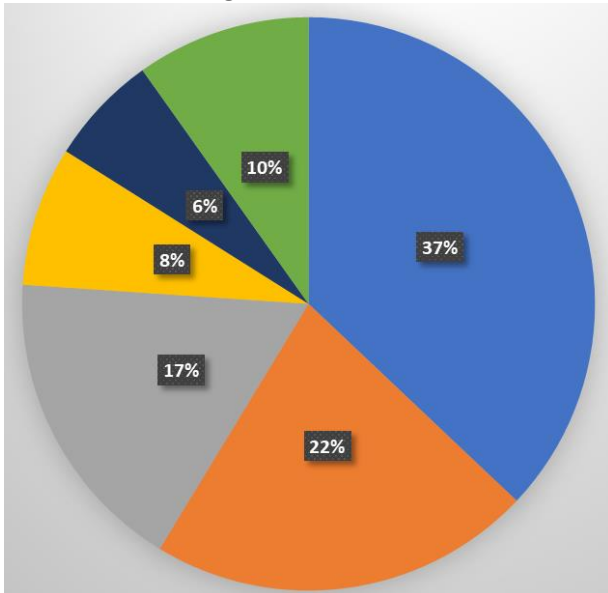
De ontwikkeling van een transferium onder de oprit naar de brug over de rivier De Noord kan bijdragen aan het reguleren van de verkeersstromen richting Werelderfgoed Kinderdijk. Met de 'Poort aan de Noord' kunnen we de druk op de dijk en leefbaarheid voor bewoners verbeteren. Vanaf deze locatie kan dan 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.

### 3.7 Handhaafbaarheid

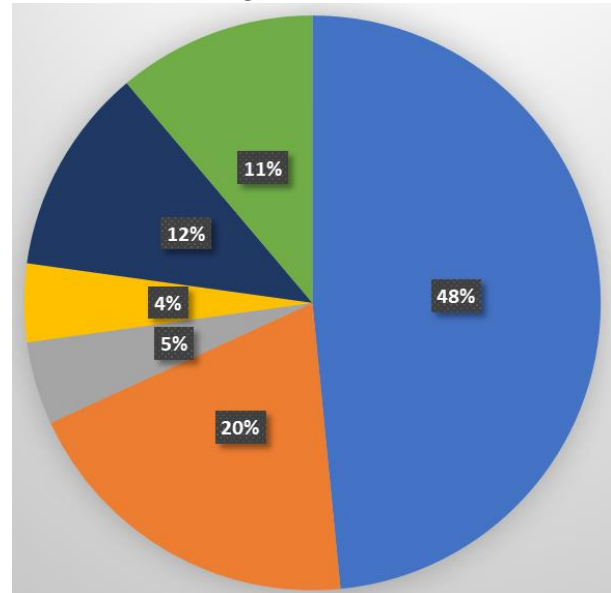
Handhaving is niet zozeer een beleidsterrein maar een gemeentelijke uitvoeringstaak. Handhaafbaarheid moet een zeer belangrijk criterium zijn voor het parkeerbeleid. Uitgangspunt is dat als een bepaalde maatregel in de praktijk niet of nauwelijks handhaafbaar is, dat we die maatregel dan weglaten of 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.

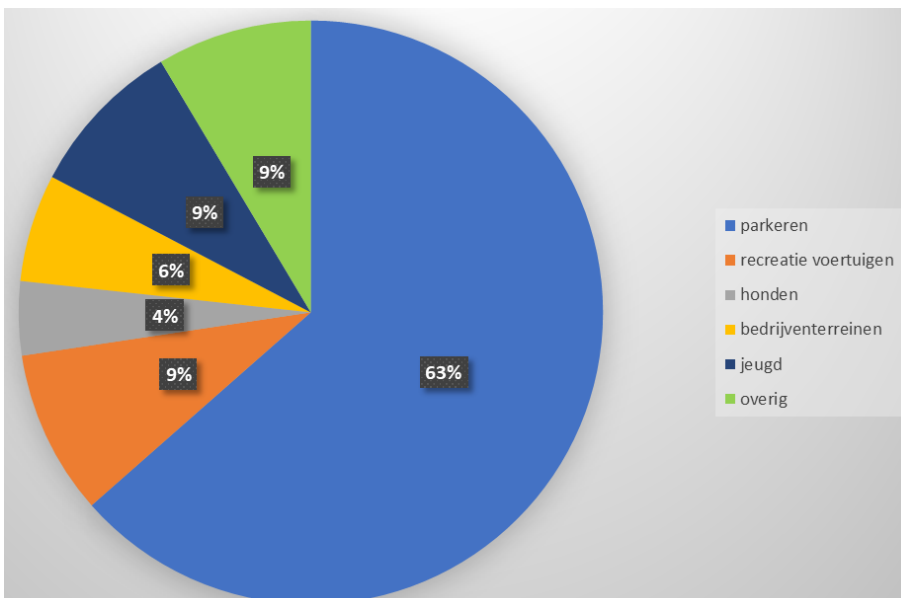
**Meldingen maart 2020 tot maart 2021**  
**Totaal 883 meldingen in Fixi**



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



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



## 4. Conclusie en vervolg

### 4.1 Conclusie huidige situatie

Samenvattend kunnen we de volgende probleemschetsen geven over de huidige parkeersituatie in Alblasserdam.

Het autobezit in Alblasserdam is 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) en een wat povere aansluiting op het landelijk openbaar vervoernet (het dichtstbijzijnde NS-station is op 12,5 km afstand). Dit hoge autobezit is daarom te verklaren als gevolg van de doorgaans noodzakelijke keuze om in de mobiliteitsbehoefte te voorzien. De autoafhankelijkheid van de inwoners van Alblasserdam is dus bovengemiddeld.

Daarnaast is het van oorsprong dorpse karakter aan 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 spectaculaire groei van het aandeel parkeergerelateerde meldingen.

Bouwontwikkelingen (vervangende bouw) in het bestaande bebouwde gebied komen moeizaam van de grond, omdat er weinig ruimte is. Er moet gebouwd worden op qua oppervlakte beperkte kavels, terwijl aan veel eisen moet worden voldaan: voldoende groen, voldoende parkeerplaatsen, voldoende openbare ruimte voor ontmoeten, verblijven en spelen. De wens om te bouwen – zeker voor de groei van de eigen bevolking – is groot. Daarnaast zijn er ook nog afspraken gemaakt over bouwen voor de regio.

Het simpele feit is dat iedere bouwontwikkeling tevens een mobiliteitsontwikkeling is. En gezien de ligging van Alblasserdam in combinatie met het huidige openbaar vervoeraanbod zal die mobiliteitsontwikkeling 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 die auto te parkeren. Voeg daarbij de autonome ontwikkeling van het autobezit: 1% meer voertuigen per jaar lijkt niet veel, maar waar een parkeerdruk nu 100% is, betekent dat over tien jaar meer dan 110%.

Daarom is er het besef dat verdere groei van het autobezit en –gebruik tegen meerdere grenzen oploopt. Immers, een auto neemt niet alleen stilstaand ruimte in (zowel op de plaats van herkomst als op de plek van bestemming), ook de wegen worden steeds zwaarder belast. In het licht van de Omgevingsvisie moet de ruimte voor de bewegende en de stilstaande auto concurreren met groen, bewegen en spelen.

### 4.2 Van kenschets naar discussienota

Op basis van de kenschets van de huidige parkeersituatie stellen we een discussienota parkeren op. Deze discussienota kan worden besproken in het college, in de gemeenteraad en dient als input voor de participatie die we organiseren. In de discussienota komen de volgende vragen centraal te staan:

- Welke opties zijn er (naast niets doen) om de geschetste parkeerproblematiek aan te pakken?
- Welke oplossingen zijn er voor bestaande situaties in het centrum, de woonwijken en de bedrijventerreinen?
- Welke oplossingen zijn er voor nieuwe ontwikkelingen en kunnen parkeernormen daarbij daadwerkelijk een rol spelen?
- Welke ‘quick wins’ zijn er te bedenken?
- Zijn er ook bepaalde deeloplossingen voor specifieke locaties?



### 4.3 Participatie

Parkeren is een onderwerp waar veel inwoners een uitgesproken mening over hebben. Bovendien kunnen de belangen van verschillende doelgroepen sterk uiteenlopen. Dat betreft de belangen van bijvoorbeeld winkeliers, horeca, scholen, bedrijven en bewoners. Maar ook binnen doelgroepen kunnen de meningen uiteenlopen. Bijvoorbeeld: het combineren van vragen over parkeren met vragen over spelen en groen kan de verschillende belangen van bewoners bloot leggen. Iemand die geen auto bezit zal groen belangrijker vinden dan parkeren. Dat geldt misschien ook voor ouders met jonge kinderen. Maar een huishouden met drie auto's denkt daar volstrekt anders over. En een ondernemer die graag haar of zijn klanten wil ontvangen zal er ook een mening over hebben.

In de participatie bij de aanloop naar de Omgevingsvisie is het onderwerp parkeren veelvuldig aan de orde geweest. Een beknopt overzicht van de opmerkingen die daarbij werden ingebracht, is in dit document te vinden onder bijlage 1. Vanwege de recente uitgebreide participatie bij de Omgevingsvisie is ervoor gekozen om participatie specifiek rondom de parkeervisie slim en gericht aan te pakken.

De participatie voor bewoners zal worden vormgegeven volgens een (digitale) enquête, zodra de discussienota parkeren gereed is. Verder worden aparte gesprekken georganiseerd met onder andere:

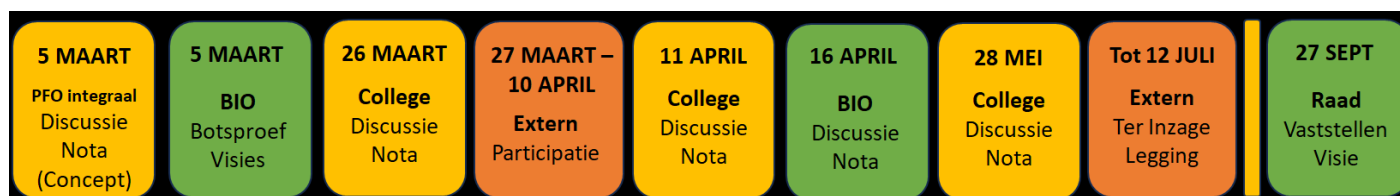
- Winkeliers(vereniging) en horeca;
- Scholen;
- Kerkgenootschappen;
- Ondernemers en parkmanagement bedrijventerreinen.

### 4.4 Van discussienota naar parkeervisie

Nadat de discussienota in de diverse gremia is besproken zullen we de parkeervisie Ablasserdam opstellen. Over de manier waarop de participatie en de politieke standpunten worden verwerkt kunnen tussentijds presentaties plaats vinden. We stellen voor om de scope van de parkeervisie te houden op 2030, met een doorkijk naar 2040.

Deze scope hanteren we om puur praktische redenen. Verder dan tien jaar kijken is voor wat betreft verkeerskundige ontwikkelingen te veel koffiedik kijken. We zien de afgelopen jaren nog steeds een gestage groei van het autobezit en gebruik. Het lijkt logisch de trends van de afgelopen decennia te gebruiken. Toch heeft de corona-periode laten zien dat er binnen een korte tijd drastische veranderingen kunnen optreden. Ook geldt dat diverse ontwikkelingen die van invloed op het autogebruik en -bezit zijn juist een heel lange adem vergen. Bijvoorbeeld een schaa sprong in de kwaliteit van het openbaar vervoer vergt minstens vijftien jaar om gerealiseerd te worden.

De planning van het gehele proces om tot een parkeervisie te komen is als volgt:



# Bijlage 1. Relatie met andere documenten

Document / datum	Relatie met parkeren / mobiliteit
Coalitieakkoord 2022 – 2026  2 juni 2022	<p>Stimuleren alternatieven voor de auto en vergroten fietsveiligheid. In samenwerking met onder andere de gemeente Molenlanden zorgdragen voor een goed openbaar vervoer netwerk. Het transferium bij de A15 gaat een deel van het verkeer op de dijk voorkomen.</p> <p>Mede vanwege bereikbaarheid geen grote nieuwe woningbouw op nu nog lege plekken ten noorden van de Alblas.</p>
Koersdocument omgevingsvisie (concept)  Januari 2024	<p>Verbeteren leefbaarheid in buurten en wijken, verminderen overlast: een belangrijk onderdeel van de leefbaarheidsbeleving is de parkeerdruk.</p> <p>Blokweer: Geen betaald parkeren, meer parkeerplekken. Alleen minder auto's als het ov beter wordt.</p> <p>Souburgh: Meer parkeerplekken. Meer woningen, maar meer de hoogte in past niet bij Alblasserdam. Het groen niet volbouwen.</p> <p>Kinderdijk: Meer groen en klimaatadaptatie, groen niet volbouwen. Meer parkeerplekken. Bouwen om sportpark heen.</p> <p>Centrum: Vergroenen, tegels eruit, bomen erbij, parkeerplaatsen waterdoorlatend. Groen behouden, groen verbinden. Seniorenwoningen bouwen. Meer parkeerplaatsen. Woningbouw onder de Alblas, Zuidelijk havengebied.</p>
Omgevingsvisie (concept)  Fit en groen: hoe zou jij dat doen?  12 juli 2023	<p>Straten te vol met auto's. Er wordt geparkeerd op plekken waar dit niet mag. Dit veroorzaakt onveilige situaties. Er wordt weinig rekening gehouden met voetgangers.</p> <p>Meer of minder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De verkeers- en parkeerdruk van en naar Makado over de Ieplaan is een probleem.</li> <li>• Te weinig groen, dichte bebouwing. (meerdere keren genoemd).</li> <li>• Grastegels op de huidige parkeerplaatsen?</li> <li>• Meer parkeerplaatsen (meerdere keren genoemd).</li> <li>• Verkeersplannen ontwikkelen met wandelaars en fietsers als uitgangspunt. Auto's zijn te gast binnen de bebouwde kom.</li> </ul>
Participatie Omgevingsvisie Wijkmaand Centrum  Februari 2023	<p>Dorps karakter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Altijd parkeerplek bij de winkels en voldoende fietsparkeerplekken.</li> <li>• Goede parkeergelegenheid in het centrum, parkeren is voldoende.</li> <li>• Gratis parkeren bij het winkelcentrum is prettig.</li> <li>• Vervelend met boodschappen: wil voor de deur kunnen parkeren.</li> <li>• De parkeerplaats bij Makado moet groter, er zijn te weinig plaatsen.</li> </ul>

Groen:

- Te veel parkeergelegenheid, gaat ten koste van het groen.
- Meer ruimte voor bewegen en hardlopen, minder voor de auto.
- Volledig autoluwe groene winkelstraat, autoluw centrum.
- Laden vanuit voortuinen toestaan.
- Parkeerplaatsen waterdoorlatend maken.

Participatie omgevingsvisie Wijkmaand Kinderdijk Op vrijdag en zaterdag is parkeren bij Makado lastig.

Maart 2023

Meer of minder:

- De straten staan vol auto's, onveilig door illegaal parkeren.
- Te weinig parkeerplaatsen waardoor er creatief geparkeerd wordt.
- Meer parkeerplekken (3x genoemd).
- Minder auto's op de straat.
- Te hard rijden daardoor veel gevaar.
- Meer speeltuinen voor verschillende leeftijden (3x).

Participatie omgevingsvisie Wijkmaand Blokweer Minder auto's, maar dan moet eerst het openbaar vervoer beter worden. Parkeerplaatsen creëren achter Quadrant bij hetemaal.

April 2023

Meer of minder:

- De wijk is zeer groen (3x genoemd).
- Veel speelplekken voor kinderen.
- Geen verbeterpunten.

Geen betaald parkeren in het centrum. Wellicht blauwe zone instellen in centrum voor kortparkeren.

Participatie omgevingsvisie Wijkmaand Souburgh Er is veel groen, er is een goede ontsluiting en het is er leuk wonen in een rustige wijk met genoeg groen en veel speelgelegenheid.

Mei 2023

Meer of minder:

- Meer parkeerplekken, en ook grotere parkeerplekken want auto's worden steeds groter.
- Parkeerdruk wordt erg hoog, meer parkeerplaatsen zou fijn zijn.
- Stop met volbouwen, meer ruimte voor groen.

Participatie omgevingsvisie Wijkmaand Bedrijventerrein Wijkmaand Landelijk gebied (Nog) geen info beschikbaar.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Alblasserdam Conform parkeernota 2014: een ontwikkeling mag niet leiden tot een toename van de huidige parkeerdruk in de buurt. Parkeerdruk centrum stijgt door groei horeca en verlevendiging. Op zaterdagen hoge parkeerdruk rond Makado. Naar wens van de winkeliers invoeren parkeerverwijssysteem centrum. Suggestie parkeergarage op de Zuiderstek.

2019

Bereikbaarheidsvisie (concept) Een aantal steden verlaagt de parkeernormen om meer woningen te kunnen bouwen. Dan is wel een sterk sturend parkeerregime nodig. Zonder



parkeerregulering kan niet worden voorkomen dat bewoners van een nieuwbouwcomplex -met een beperkt aantal parkeerplaatsen op eigen terrein- de auto op straat parkeren, waardoor de parkeerdruk in de omgeving toeneemt en/of problemen in de betreffende woonwijk ontstaan.

Een hub / transferium (auto-OV) bij het zuidelijk havengebied in Alblasserdam kan bijdragen aan de toeristische bereikbaarheid van Kinderdijk. Een transferium onder de brug over de Noord organiseert de bezoekersstromen van en naar Kinderdijk en biedt kansen voor een truckparking.

Woonzorgvisie 2024-2030 (concept)	Huishoudenontwikkeling Drechtsteden				
	Alblasserdam	2023	2025	2030	ontwikkeling 2023-2030
30 januari 2023	15-24 jaar	166	142	125	-41
	25-34 jaar	1.084	1.059	978	-106
	35-44 jaar	1.261	1.260	1.276	15
	45-54 jaar	1.517	1.437	1.269	-248
	55-64 jaar	1.619	1.645	1.648	29
	65-74 jaar	1.226	1.247	1.374	148
	75-84 jaar	1.144	1.136	1.126	-18
	85 jaar en ouder	382	463	577	195
	<b>totaal</b>	<b>8.399</b>	<b>8.389</b>	<b>8.373</b>	<b>-26</b>

Bron: Primos 2023,  
bijgewerkt okt 2023

Per saldo afname van het aantal huishoudens. Grootste groei huishoudens tot 2030 alleenstaanden ouderen. Deze groei is groter dan de groei van huishoudens met kinderen, daar is afname. Qua leeftijd wordt dus de grootste groei gevormd door 65-plussers of meerpersoonshuishouden zonder kinderen. Relatie met parkeren: autobezit stijgt o.a. doordat ouderen steeds langer blijven autorijden.

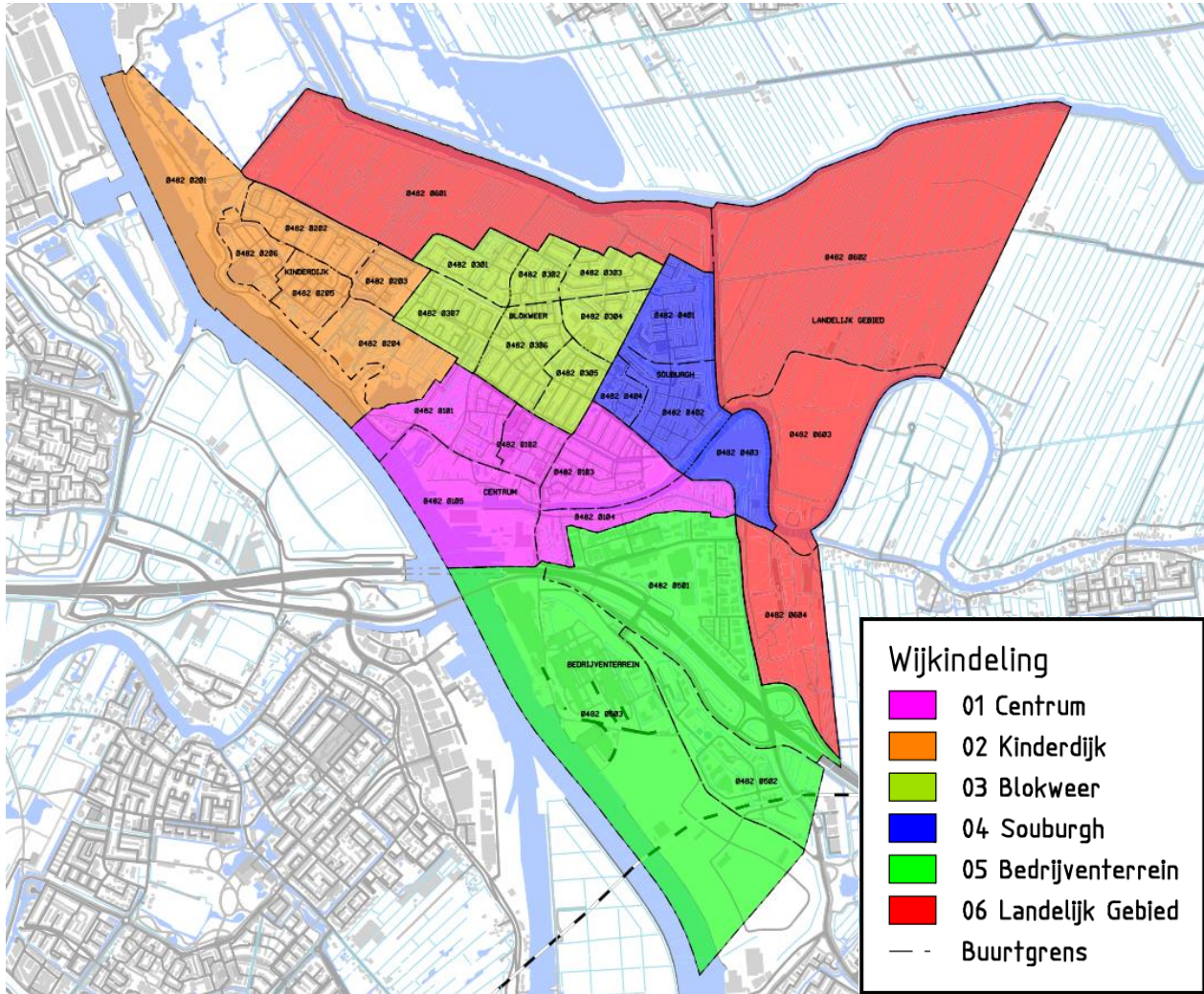
Meer in de hoogte bouwen en verdichting als mogelijke oplossingsrichtingen.

Bestaand groen en vergroening bij ontwikkelingen volwaardige plaats geven bij inrichtingseisen.







Hoog autobezit en hoge parkeerdruk in de openbare ruimte beperken de mogelijkheden voor woningbouw.

Kaders verruimen; zoals meer bouwlagen toestaan, parkeernorm aanpassen en innovatieve parkeeroplossingen inzetten.

## Bijlage 2. Kaart wijkindeling



### Wijkindeling Alblasserdam

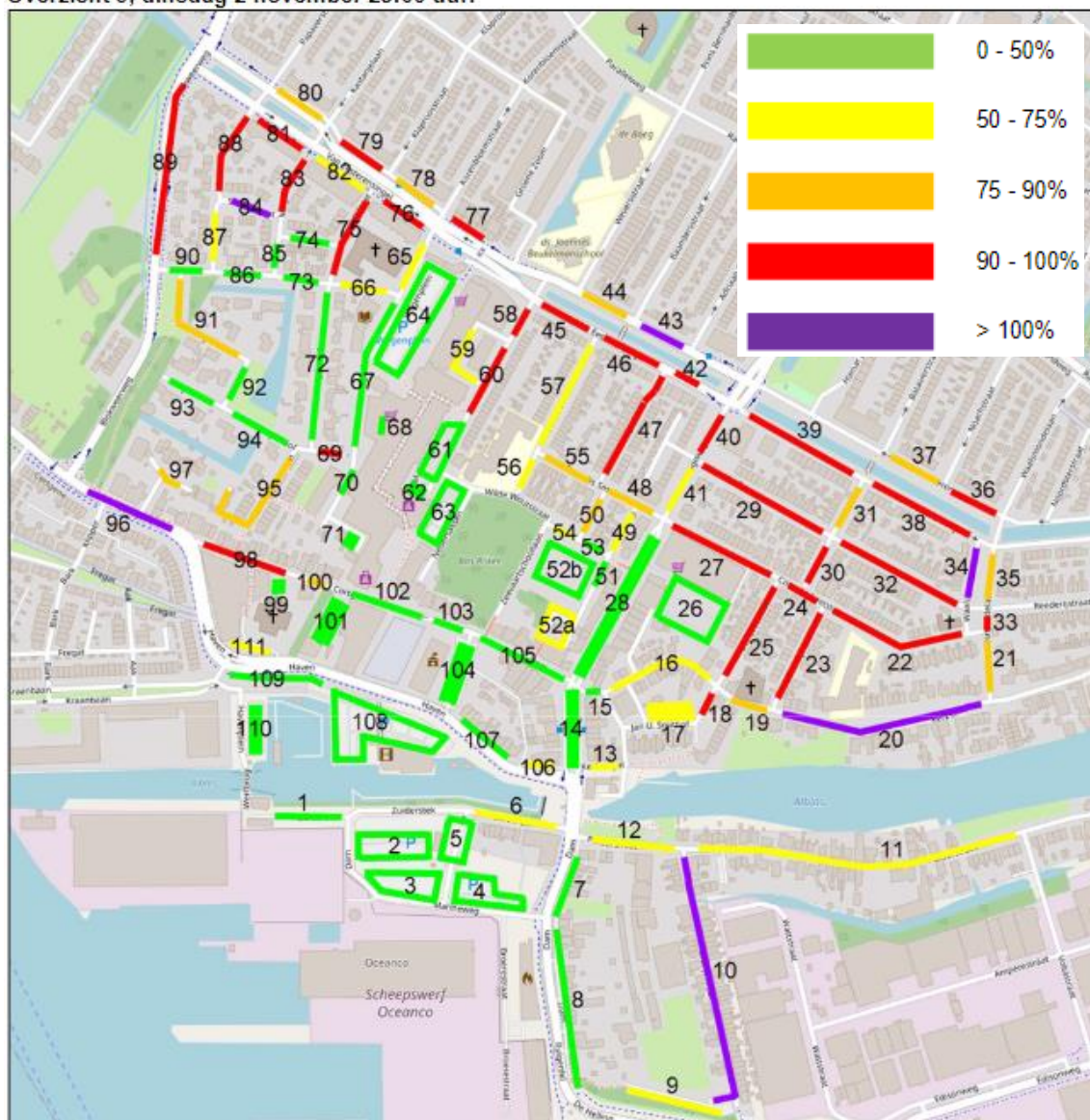
<p><b>Centrum</b></p> 	<p>Cortgene Redersbuurt Kerkbuurt Polderbuurt De Werven</p>	<p><b>Blokweer</b></p> 	<p>Zeelt Middelland Blokweer Noord Blokweer Zuid Drentsebuurt Florabuurt Staatsliedenbuurt</p>	<p><b>Kinderdijk</b></p> 	<p>Dijk Vogelbuurt Waterland Groene Long Rivierenbuurt Nieuw Kinderdijk</p>
<p><b>Souburgh</b></p> 	<p>Schildersbuurt Schrijversbuurt Klein Alblas Oranjebuurt</p>	<p><b>Landelijk gebied</b></p> 	<p>Polder Blokweer Polder Kortland Polder Souburgh Polder Vinkenwaard</p>	<p><b>Bedrijventerreinen</b></p> 	<p>Vinkenwaard Hoogendijk Nieuwland</p>



## Bijlage 3. Voorbeeld parkeerdrukmeting

Dit is een voorbeeld van een parkeerdrukmeting. Het beeld in het centrum fluctueert sterk aan de hand van de dagen in de week en de tijdstippen (zie paragraaf 1.3). Pieken doen zich op verschillende locaties voor tijdens winkeluren in het weekend en op koopavond, tijdens de markt op maandag en bijvoorbeeld zondagochtend bij de kerkgang. Het onderstaande kaartje laat de parkeerdruk zien 's nachts: het zwaartepunt verschuift dan naar de woonstraten. Gemiddeld valt het mee, maar lokaal is het 100%.

Overzicht 9, dinsdag 2 november 23:00 uur.



Overzicht 2; Gemiddelde parkeerdruk voor alle onderzoeksmomenten.

Datum	tijdstip	mogelijke parkeermotieven	gemiddelde parkeerdruk
zaterdag 23 oktober	21:00	groot evenement in evenementencentrum Landvast	52,1%
zaterdag 23 oktober	23:00	horecabezoek, meeste bewoners thuis	55,8%
zaterdag 30 oktober	15:00	winkelmoment	58,5%
zondag 31 oktober	10:00	kerkbezoek	53,3%
maandag 1 november	13:00	markt op het Wilgenplein	60,5%
dinsdag 2 november	10:00	werkbezoek	70,6%
dinsdag 2 november	23:00	meeste bewoners thuis	50,2%
vrijdag 5 november	15:00	winkelmoment	67,3%
vrijdag 5 november	19:00	winkelmoment, horecabezoek, meeste bewoners thuis	68,8%
vrijdag 5 november	23:00	horecabezoek, meeste bewoners thuis	54,2%
vrijdag 12 november	15:00	winkelmoment, controlemeting in een andere week	70,9

## Bijlage 4. Geïnterviewde personen

<b>Naam:</b>	<b>Afdeling of dossier:</b>
Yari Baars	Mobiliteit en verkeer
Evelyn Bijl	Wonen
Richard Boot	Ruimtelijke ordening
Maya van Dordrecht	Communicatie
Constantijn Driessen	Economie
Frederik de Gier	Woningbouw, ruimtelijke ordening, omgevingsvisie, sport
Hans Heukels	Bereikbaarheidsvisie
Peter van de Hoek	Verkeersbeleid
Bart van der Horst	Beheer buitenruimte, verhardingen
Joost Jansen	Omgevingsvisie
Marten Japenga	Verkeer, buitenruimte, duurzaamheid en energietransitie
Aldo van Kleef	Woningbouw, Zuidelijk Havengebied
Jan Jaap Kolkman	Poort aan de Noord
Wilfred Lintsen	Omgevingsvisie
Iris Reijm	Handhaving
Daniëlle Schrijver	Verandermanager
Derk-Jan Verhaak	Omgevingsvisie
Sandra van Vliet	Bedrijfscontacten
John Waas	Wonen
<b>Opstellers van dit document:</b>	
Cees van der Hulst en Aad Prost	



## 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

22 februari 2023