




# Gemeente Bergambacht

## Parkeernota gemeente Bergambacht

***Versie 1 oktober 2014***

Documentnummer:		Dossiernummer
		BE/0003462
<small>* B F 1 4 / 3 2 6 4 8 *</small>		

# Inhoudsopgave

Samenvatting .....	3
1. Inleiding .....	4
1.1 Aanleiding .....	4
1.2 Doelstelling .....	4
1.3 Werkwijze .....	4
1.4 Leeswijzer .....	5
2. Huidige situatie .....	6
2.1 Bergambacht centrum .....	6
2.2 Rest Bergambacht .....	9
2.3 Ammerstol .....	11
2.4 Berkenwoude .....	13
2.4 Overige aandachtspunten in huidige situatie .....	14
3. Beleidskeuzes/speerpunten .....	15
3.1 Doelstelling .....	15
3.2 Parkeernormen .....	15
3.3 Conclusie .....	19
4. Maatregelen per gebied .....	20
4.1 Gebied centrum .....	20
4.2 Gebied bedrijventerrein .....	21
4.3 Gebied woongebied .....	21
4.4 Gebied buitengebied .....	22
5. Aanbevelingen .....	23

## Samenvatting

Met voorliggende parkeernota legt de gemeente haar beleid vast op het gebied van parkeren. Het beleid is gericht op nieuwe ontwikkelingen. De parkeernota gemeente Bergambacht richt zich met name op twee onderwerpen: het parkeervraagstuk in het centrumgebied en het parkeeronderdeel binnen het traject voor een aanvraag omgevingsvergunning. In het kader van het vergunningstraject is er een stappenplan en rekenmodel opgesteld. Middels het doorlopen van dit stappenplan en het rekenmodel wordt de parkeerbehoefte inzichtelijk gemaakt bij een nieuw initiatief. De parkeernota zal gebruikt worden bij nieuwe ontwikkelingen. Het doel van de parkeernota is niet direct het oplossen van bestaande problemen maar biedt een juridisch kader bij nieuwe ontwikkelingen. Middels de parkeertool kan de parkeerbehoefte bij nieuwe initiatieven eenvoudig worden berekend door burgers en gemeente. Deze tool is gebaseerd op de Bergambachtse situatie en biedt inzicht in het benodigd aantal parkeerplaatsen, normatief en op het maatgevende moment.

De belangrijkste speerpunten uit de parkeernota zijn als volgt:

- De parkeernormen voor de gemeente Bergambacht zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte). Op basis van de tabellen van het CROW wordt per ruimtelijke ontwikkeling de parkeereis bepaald. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager van een ontwikkeling moet aanleggen. Dat betekent dat bij een eventuele bijstelling van die norm deze bijgestelde normen gelden;
- Parkeerplaatsen moeten in het kader van een vergunningstraject in principe op eigen terrein worden gerealiseerd. Afwijking van dit standpunt is mogelijk er moet dan aangetoond worden dat er voldoende parkeergelegenheid is binnen acceptabele loopafstanden;
- Voor het toepassen van de CROW-parkeernorm in Bergambacht is de stedelijkheidsgraad van belang. Voor de gemeente Bergambacht geldt de klasse 'niet stedelijk' (gebaseerd op CBS cijfers), dit wordt gehanteerd voor de gehele gemeente.
- Daarnaast is per parkeervraagstuk de ligging van de locatie in de gemeente van belang. Hier wordt voor de gemeente Bergambacht gewerkt met een drietal typen: centrum (zie figuur 3), rest bebouwde kom (bedrijventerrein en woongebied) en buitengebied (alle gebieden buiten de bebouwde kom).
- Er wordt uitgegaan van de differentiatie in de parkeernormen (zoveel mogelijk aan gesloten bij de differentiatie in voorzieningen zoals het CROW heeft toegepast), het vertrekpunt voor alle functies binnen het centrumgebied (zie figuur 3) is de minimale norm binnen de bandbreedte, voor het overige grondgebied van de gemeente Bergambacht is het gemiddelde van de bandbreedte het vertrekpunt;
- Toepassing in de praktijk van de parkeernormen zal plaatsvinden door gebruik te maken van het stappenplan. Uitgangspunt is dat parkeerplaatsen in principe op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden. Tevens moet een aanvrager een parkeerbalans opstellen conform gemeentelijk format.

# 1. Inleiding

Hoofdstuk 1 beschrijft de aanleiding van de voorliggende parkeernota. Daarnaast wordt de doelstelling van de parkeernota beschreven. De totstandkoming van de parkeernota is beschreven in de werkwijze.

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Bergambacht heeft momenteel geen parkeernota. Er is behoefte aan een goede en heldere beleidsnota welke gebruikt dient te worden als toetsingskader bij herinrichting en reconstructiewerkzaamheden en bestemmingsplannen in combinatie met vergunningen. De huidige algemenere parkeernormeringen leveren in de praktijk knelpunten op. Passend beleid, dat houvast biedt, is wenselijk.

Het parkeren is nu op verschillende manieren geregeld. In de bestemmingsplannen zijn parkeernormen opgenomen, welke gebaseerd zijn op de normen van het CROW (kencijfers uit ASVV 2004 en 2012). Daarnaast heeft afgelopen periode het parkeerfonds (met bijbehorende stichting) kaders gesteld voor het centrum van Bergambacht en zijn er algemene parkeernormen opgenomen in de stukken van de het parkeerfonds. Deze normen zijn echter gedateerd en bieden weinig houvast.

Directe aanleiding voor de parkeernota is de politieke urgentie/prioriteit (mede voortkomend op de aanstaande gemeentelijke herindeling). Nuttig onderbrengen van de financiële middelen vanuit het parkeerfonds is hierbij van groot belang. Een parkeernota biedt de gemeente kaders en richtlijnen voor het toetsen van het aantal parkeervoorzieningen bij onder andere nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast liggen de richtlijnen vast voor invulling van het verdere parkeerbeleid.

## 1.2 Doelstelling

Er is (inhoudelijk, communicatief en juridisch) behoefte aan een parkeernota, voor bewoners en bedrijven/instellingen is helder parkeerbeleid van belang. Het doel van de parkeernota is het vastleggen van beleid (geactualiseerd), het formuleren van beleidsdoelstellingen, het aanreiken van een werkbaar toetsingskader en het zoeken naar praktijkgerichte oplossingen.

## 1.3 Werkwijze

Om de beschreven doelstelling te kunnen behalen (een parkeernota voor de gemeente Bergambacht) is er gewerkt volgens een stappenplan.

### Stap 1: Huidige situatie (waar staan we)

In de eerste stap wordt de huidige parkeersituatie inzichtelijk gemaakt. Dit zal gebeuren middels onder meer een parkeertelling. Volgend uit deze telling kan er een beeld worden geschetst van de huidige situatie en kan er een probleemanalyse worden gemaakt. Op basis van de verzamelde gegevens zal er een analyse worden gemaakt van de huidige situatie en zal er per deelgebied een korte probleembeschrijving worden gegeven. Deze schets is gebaseerd op de parkeertelling en op overige ervaringen (verkeersveiligheid) uit de praktijk.

### Stap 2: Beleidsanalyse vigerend beleid

In de tweede stap zal het huidige vigerende gemeentelijk beleid worden toegelicht en zullen relevante onderdelen vanuit beleid van hogere overheden worden beschreven. Deze beschrijving wordt gegeven door het relevante bovenlokale en gemeentelijke beleidskader te schetsen. Deze stap is terug te vinden in bijlage 2.

### Stap 3: Beleidskeuzes (wat zouden we willen)

De derde stap formuleert de belangrijkste elementen van de parkeernota: de beleidskeuzes. Hierin staat kort gezegd wat de gemeente Bergambacht zou willen (toekomstbestendig). In deze stap worden concrete punten geformuleerd, o.a. de parkeernormen en alle onderdelen die het beleid voor parkeren vormen.

#### Stap 4: Sturingsinstrumenten en mogelijke oplossingen

In deze stap worden de sturingsinstrumenten en mogelijke oplossingsrichtingen voor de gemeente Bergambacht beschreven. Op deze plaats moeten deze mogelijkheden worden gezien als potentiële maatregelen om invulling te geven aan het parkeerbeleid. Deze stap is terug te vinden in bijlage 3.

#### Stap 5: Maatregelen per (deel)gebied

In stap vijf worden de deelgebieden samengevoegd tot grotere gebieden met gemeenschappelijke kenmerken (indien dit mogelijk is). Voor deze gebieden worden concrete maatregelen benoemd die de problemen aanpakken in de deelgebieden (hiervoor wordt teruggegrepen op de maatregelen uit stap vijf).

#### Stap 6: Aanbevelingen

De afrondende stap heeft tot doel om de voor besluitvorming relevante aanbevelingen uit voorgaande hoofdstukken op een rij te zetten.

### **1.4 Leeswijzer**

De leeswijzer van de parkeernota gemeente Bergambacht is gebaseerd op bovenstaande stappen:

- Hoofdstuk 2: Beschrijving huidige situatie
- Hoofdstuk 3: Beleidskeuzes
- Hoofdstuk 4: Maatregelen per gebied
- Hoofdstuk 5: Aanbevelingen

## **2. Huidige situatie**

### Stap 1: Huidige situatie (waar staan we)

Er wordt gestart met het inzichtelijk maken van de huidige parkeersituatie. Er is per deelgebied onderzocht wat de huidige parkeersituatie is en welke parkeerproblemen er zich in de praktijk voordoen. De korte probleemschets is gebaseerd op tellingen en/of overige ervaringen (verkeersveiligheid) uit de praktijk. Voor de belangrijkste deelgebieden (over het algemeen de centra van de kernen, dus geen buitengebied) is geteld hoeveel openbare parkeerplaatsen er aanwezig zijn (dus zodanig gemarkeerd), de resultaten hiervan zijn te vinden in bijlage 3. De gehandicaptenparkeerplaatsen zijn hierin meegenomen.

### **2.1 Bergambacht centrum**

Voor het centrumgebied Bergambacht is specifiek een parkeeronderzoek uitgevoerd door Rho adviseurs. Naast feitelijke tellingen van de parkeerbezetting is er onderzoek gedaan naar de vraag of de ingestelde parkeerschijfzone het boogde parkeergedrag met zich meebrengt. De resultaten van dit onderzoek (en toelichtingen) zijn als bijlage (Rapportage Rho adviseurs d.d. 22 augustus) toegevoegd aan deze nota.

#### **Omgeving Kerksingel**

Dit deelgebied ligt rond de kerk en heeft overwegend gevarieerde, kleinschalige bebouwing. De structuur is compact. Door het straatprofiel is er weinig parkeerruimte. Tot dit deelgebied behoren twee grote parkeerplaatsen (nabij het gemeentehuis en aan het begin van de Hoofdstraat).

#### Probleembeschrijving

Capaciteit van parkeren in de openbare ruimte is overdag volledig bereikt. In de Voorstraat levert het parkeren vanwege de bereikte parkeercapaciteit parkeerproblemen op voor de bezoekers van de snackbar, daarbij ontstaan voor het verkeer onoverzichtelijke situaties die voor gevaarlijke situaties zorgen, vooral omdat op dit punt letterlijk een kruispunt van wegen is. Het parkeren nabij het gemeentehuis is deels – gedurende de openingstijden van het gemeentekantoor – bestemd voor bezoekers parkeren van het gemeentehuis.

#### **Hoofdstraat**

De Hoofdstraat in Bergambacht ligt in het verlengde van de Raadhuisstraat en heeft een gevarieerde, kleinschalige bebouwing. De Hoofdstraat bevat zowel winkels als woningen (veelal wordt er ook boven de winkels gewoond). Daarnaast zijn er in dit deelgebied ook grotere complexen waarin gewoond wordt. Voor dit deelgebied geldt een blauwe zone (ook wel parkeerschijfzone genoemd). Naast de Hoofdstraat bevat dit deelgebied ook het H.B. Nederburghplein en 't Ingse Hof. In 't Ingse Hof zijn privé parkeerplaatsen gereserveerd voor de bewoners. Deze plaatsen zijn niet mee genomen in de telling.

#### Probleembeschrijving

In de zowel het noordelijk en zuidelijk deel van de Hoofdstraat is het parkeren in de openbare ruimte beperkt. Bovendien is er een parkeerschijfzone van toepassing. Probleem is de handhaving hiervan. Dit vindt niet plaats. Er wordt lang geparkeerd door winkelpersoneel en kantoorpersoneel van bedrijven in de direct omgeving. Winkelend publiek en dan vooral de runshoppers zijn aangewezen op parkeerplaatsen gelegen buiten het winkelgebied (Hoofdstraat). De grote parkeerplaatsen in de omgeving van de Hoofdstraat zijn of particulier eigendom, of vallen binnen de parkeerschijfzone en er is sprake van gecombineerd gebruik van de parkeerplaatsen door bewoners (al dan niet met ontheffing).

Dit probleem doet zich eigenlijk alleen voor tijdens de openingstijden van winkels en kantoren. De parkeergarage is 's avonds gesloten, bewoners dienen dan te parkeren op de parkeerplaatsen buiten de garage. Bewoners hebben ontheffing gekregen om hier te staan.

### Parkeeronderzoek

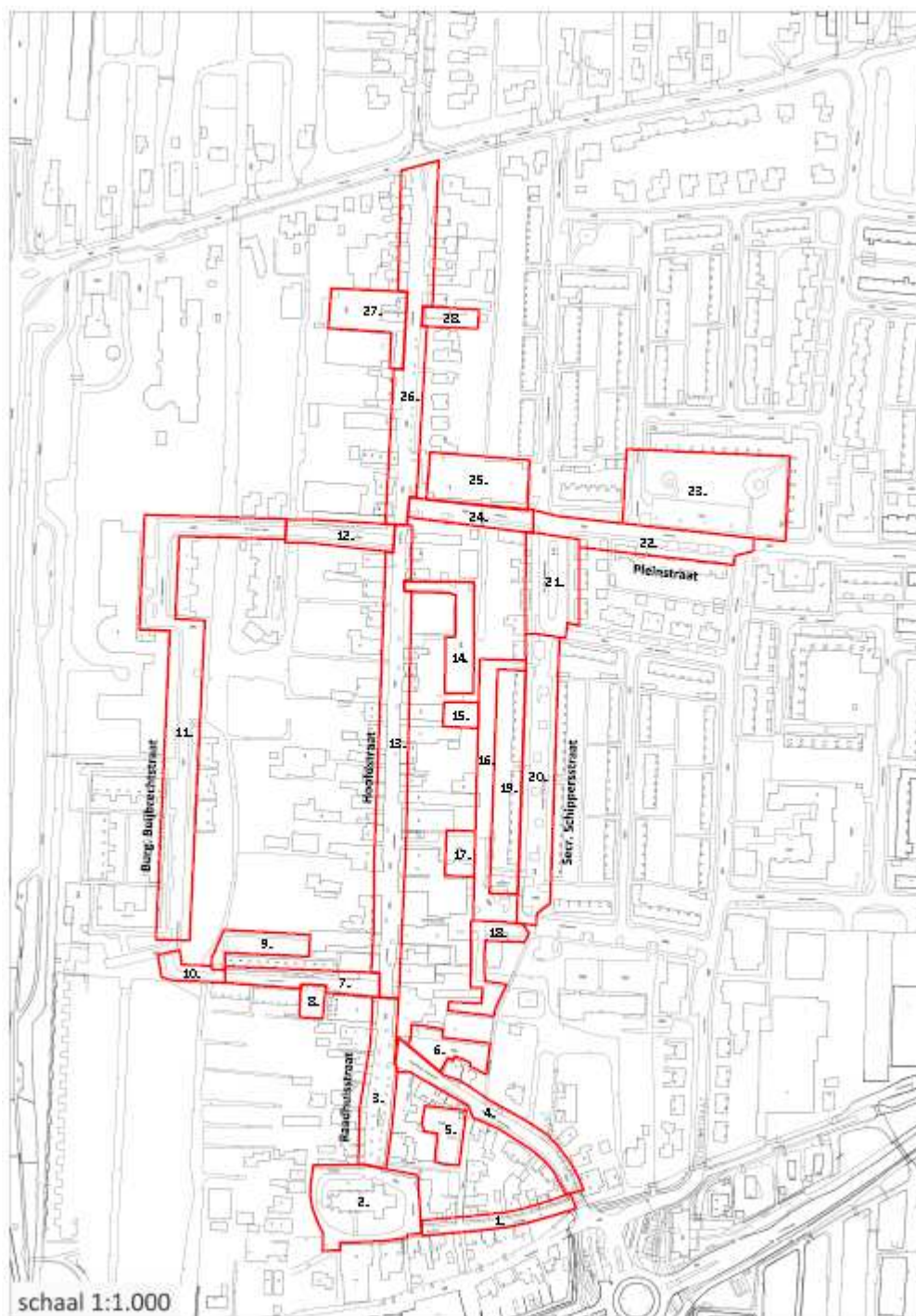
Ten behoeve van het parkeeronderzoek is het gebied opgedeeld in 28 verschillende secties waarin de parkeerdruk is gemeten. Zie ook figuur 1. De maximale bezettingsgraad is op diverse tijdstippen gemeten. De bezettingsgraad komt tot stand door het aantal geparkeerde voertuigen af te zetten tegen de beschikbare capaciteit. Doorgaans wordt een bezettingsgraad van 85%, met name in winkelgebieden, als kritisch gehanteerd, omdat bij een dergelijke bezettingsgraad zoekverkeer optreedt. De kans op het vinden van een vrije parkeerplaats is dan immers zodanig klein, dat het verkeer moet zoeken naar een plek. De maximale bezettingsgraad is gemeten op:

- Reguliere werkdag – van 13.00 uur tot 18.00 uur;
- Reguliere werkdag nachtmeting – van 23.30 uur tot 00.30 uur;
- Vrijdag met koopavond – van 14.30 uur tot 22.30 uur;
- Zaterdag – van 09.00 uur tot 18.00 uur.

De resultaten over het gehele onderzoek zijn als volgt:

Sectie	Capaciteit (incl. gehandicaptenparkeerplaatsen)	Gemiddelde bezetting	Maximale bezetting
1	11	64%	91%
2	5	120%	180%
3	15	63%	87%
4	1	52%	200%
5	31	53%	71%
6	28	64%	93%
7	10	99%	130%
8	13	81%	108%
9	18	69%	106%
10	8	77%	100%
11	85	38%	51%
12	5	77%	120%
13	29	60%	83%
14	39	31%	62%
15	17	28%	59%
16	53	72%	92%
17	3	54%	100%
18	15	62%	93%
19	55	31%	58%
20	39	61%	85%
21	12	61%	83%
22	9	4%	44%
23	62	47%	66%
24	14	46%	71%
25	32	17%	44%
26	17	40%	71%
27	43	50%	98%
28	17	36%	100%

**Tabel 1 parkeeronderzoek centrum**



**Figuur 1 secties centrum Bergambacht**

### **Conclusie centrum**

Op basis van het parkeeronderzoek kan worden geconcludeerd dat de bezettingsraad van de openbare parkeerplaatsen in het gehele onderzoeksgebied ruim binnen de acceptabele marges te blijft. De parkeerdruk bevindt zich met name rondom de kerk, P.J. Smitsstraat, Jan Blankenstraat en parkeerterrein Burgemeester Uilkensstraat (zie ook bijlage 4). Er is gedeeltelijk een parkeerschijfzone van toepassing maar het probleem is de handhaving hiervan. Dit vindt niet plaats.



## **2.2 Rest Bergambacht**

### **Bedrijventerrein**

Op het bedrijventerrein De Wetering (exclusief de uitbreiding) zijn verschillende typen bedrijven aanwezig. Van lichte categorie bedrijven, zoals een glashandel tot bedrijven van een zware categorie, zoals een metaalbedrijf. De parkeerbehoefte is per categorie bedrijf ook zeer wisselend. Het bedrijventerrein wordt ontsloten door middel van erftoegangswegen.

#### Probleembeschrijving

Op het bedrijventerrein wordt er over het algemeen geparkeerd op de openbare weg. Het parkeren op de openbare weg zorgt voor een slechte doorstroming van het doorgaande verkeer en dat staat soms letterlijk en figuurlijk een goede bedrijfsvoering in de weg. In het gebied wreekt zich een ongebreidelde uitbreiding (economisch belang) van bedrijven (het volledig benutten van de bouw mogelijkheden binnen het eigen bouwblok) versus het (niet) toepassen van enig parkeernormering bij deze uitbreidingen.

### **Bergstoep**

De wijk Bergstoep is een kleine 'woonkern', gelegen nabij De Lek aan de zuidkant van de kern Bergambacht. De wijk wordt ontsloten via de Dijklaan. De binnen deze wijk gelegen straten hebben de functie van erftoegangsweg (verblijven).

#### Probleemomschrijving

Parkeren vindt plaats op de openbare weg en op eigen terrein. Van een parkeercapaciteitsprobleem is hoegenaamd geen sprake.

### **Dorpslinten**

Het karakter van de dorpslinten in de gemeente Bergambacht is agrarisch. Woningen en agrarische bedrijven en hier daar enkele bedrijven gericht op recreatie en toerisme, wisselen elkaar af. De woningen, agrarische bedrijven en overige gebouwen/bedrijven zijn ontsloten door erftoegangswegen.

#### Probleemomschrijving

Parkeren vindt plaats op eigen terrein. Er kan vanwege de breedte van de rij loper niet worden geparkeerd op de openbare weg. Van een parkeercapaciteitsprobleem is geen enkele sprake.

### **Woongebied**

Binnen het woongebied, en dan hebben het vooral over het gedeelte Bergambacht Oost (gebied ten oosten van de Schoolstraat) zijn verschillende woningtypen aanwezig. Naast woningen zijn er belangrijke maatschappelijke voorzieningen aanwezig zoals, de sporthal, het gezondheidscentrum, de bibliotheek, openbare basisschool Kiezel en Kei.

#### Probleembeschrijving

Binnen het woongebied zijn er geen noemenswaardige parkeercapaciteitsknelpunten. In sommige straten is het vol/druk, maar leidt dit niet tot allerlei parkeerexcessen. In de wijken wordt geparkeerd in vakken, op de openbare weg en afhankelijk van het woningtype op eigen erf. De woningen/wijk worden ontsloten door erftoegangswegen.

Bij de sporthal, het gezondheidscentrum en de school, is de bezettingsgraad hoog wanneer deze locaties zijn geopend en er activiteiten plaatsvinden. Vooral in de avonden wanneer bewoners thuis komen/zijn van het werk geeft dit enige parkeerdruk.

### **Dijklaan West**

Binnen het woongebied zijn verschillende woningtypen aanwezig. In de wijk wordt geparkeerd in daartoe aangebrachte vakken, op de openbare weg, op eigen erf in aanwezige parkeergarages (bewoners). De wegen gelegen in dit woongebied zijn erftoegangswegen.

#### Probleembeschrijving

Binnen dit gebied is er geen sprake van een parkeercapaciteitsprobleem.

### **Bovenberg en Tussenlanen**

Bovenberg en Tussenlanen is een buurtschap ten oosten van Bergambacht. De bebouwing staat langs deze twee wegen en bestaat voornamelijk uit boerderijen en andere vrijstaande woningen. Er zijn in dit deelgebied geen openbare parkeerplaatsen aanwezig, parkeren gebeurt hier op eigen terrein.

#### Probleembeschrijving

Er is op de Bovenberg/Tussenlanen geen sprake van een parkeercapaciteitsprobleem.

### **Benedenberg en Zuidbroek**

Het buurtschap Benedenberg en Zuidbroek ligt ten westen en noorden van Bergambacht en is geclusterd in linten. De bebouwing bestaat hier voornamelijk uit boerderijen op ruime kavels. Er zijn geen openbare parkeerplaatsen aanwezig, parkeren gebeurt op eigen terrein. De bebouwing staat in het algemeen langs de hoofdontsluitingswegen.

#### Probleembeschrijving

Er is op de Benedenberg en Zuidbroek geen sprake van een parkeercapaciteitsprobleem.

### **Conclusie kern Bergambacht**

Het parkeren in verschillende woongebieden kan op termijn mogelijk een probleem worden. Het is dan ook van belang om bij woningbouw projecten, uitbreiding van bedrijven, particuliere bouw initiatieven, verzoeken om in- en uitritten, etc. het parkeren een zwaarwegende factor moet zijn om hier al dan niet medewerking aan te verlenen.

Op het bedrijventerrein wreekt zich een ongebreidelde uitbreiding (economisch belang) van bedrijven (het volledig benutten van de bouw mogelijkheden binnen het eigen bouwblok) versus het (niet) toepassen van enig parkeernormering bij deze uitbreidingen.

## **2.3 Ammerstol**

### **Omgeving Kerkplein**

De omgeving van het Kerkplein kenmerkt zich door dorpsachtige woningen, letterlijk rondom de Kerk en ligt strak tegen de Lekdijk aan. De straten kennen een smal wegprofiel.

#### Probleembeschrijving

Door de smalle straten is er voor het parkeren op de openbare weg bijna geen mogelijkheid. De aanwezige parkeerplaats rondom de kerk is nagenoeg altijd vol. Met de komst van een nieuw parkeerterrein aan de Willem van Lutternveldstraat is er enige 'lucht' ontstaan in de parkeerdruk die er zeker was.

### **Lekdijk**

De dijk langs de Lek loopt binnen de gemeentegrenzen van Bergambacht van west naar oost. Vanaf de Veerweg, gaat de Lekdijk west over in Lekdijk oost om vervolgens in de kern Ammerstol over te gaan in de Lekdijk en de Hogedijk tot aan de Hem (gemeente Schoonhoven). Langs de dijk worden vrijstaande woning afgewisseld met korte rijen woningen. Vooral binnen de bebouwde kom van Ammerstol staan de woningen compact bij elkaar. De woningen worden ontsloten door een erftoegangsweg.

#### Probleembeschrijving

Parkeren vindt over het algemeen plaats op de openbare weg. De grenzen van het parkeren op de dijk zijn echter wel bereikt. Vooral binnen de bebouwde kom zorgt het parkeren voor doorstromingsproblemen voor de hulpdiensten. Buiten de bebouwde kom zijn er meer vrijstaande woningen die kunnen parkeren op eigen terrein. Parkeren is hier geen probleem.

### **Dorpslinten**

Zie Lekdijk.

### **Woongebied**

De kern Ammerstol kent verschillende woningtypen. Vrijstaande woningen en rijtjes woningen wisselen elkaar af. Binnen het gebied ligt de openbare basisschool 'De Kromme Draai'. De woningen worden ontsloten door erftoegangswegen. De Capellelaan is de belangrijkste ontsluitingsweg van de kern Ammerstol richting de N210 (Bergambacht/Schoonhoven).

#### Probleembeschrijving

Binnen het woongebied is er in sommige straten in zekere mate sprake van een parkeercapaciteitsprobleem. Hoe dichterbij de kern hoe nijpender de parkeer situatie wordt. Dit heeft te maken met de bereikte capaciteit van parkeren op de Lekdijk. Bewoners van de dijk parkeren in het 'achterliggend' woongebied, waardoor er verdringing ontstaat in de nabij gelegen straten. In sommige straten is het vol/druk, maar leidt dit niet tot allerlei parkeerexcessen. In de wijken wordt geparkeerd in vakken, op de openbare weg en afhankelijk van het woningtype op eigen erf.

### **Kromme Draai**

zie woongebied

### **Bedrijventerrein**

Aan de noordzijde van de kern Ammerstol ligt aan de Industrieweg/Capellelaan een kleinschalig bedrijventerrein. Dit terrein wordt ontsloten door een erftoegangsweg die aansluit op de Capellelaan.

### Probleembeschrijving

Op het bedrijven terrein is geen sprake van een parkeercapaciteitsprobleem.

### **Conclusie kern Ammerstol**

Op basis van de probleemomschrijving van het woongebied Ammerstol kan worden geconcludeerd dat er in een aantal straten in zekere mate sprake is van een parkeercapaciteitsprobleem. Hoe dichterbij de kern hoe nijpender de parkeer situatie wordt. Dit heeft vooral te maken met de bereikte capaciteit van parkeren op de Lekdijk. Bewoners van de dijk parkeren in het 'achterliggend' woongebied, waardoor er verdringing ontstaat in de nabij gelegen straten. In sommige straten is het vol/druk, maar leidt dit niet tot allerlei parkeerexcessen.

Het parkeren op de Lekdijk is vooral een probleem voor de bereikbaarheid van met name hulpdiensten. Parkeercapaciteit is op de Lekdijk absoluut bereikt.

## **2.4 Berkenwoude**

### **Kerkweg en Dorpsstraat**

De Kerkweg en Dorpsstraat in Berkenwoude vormen samen het lint van de kern. De Dorpsstraat heeft een smal straatprofiel, vrijstaande dorpsachtige woningen worden afgewisseld met korte rijen en een enkele boerderij. Voortuinen komen met name voor aan de Kerkweg. In dit gebied ligt ook de kerk en het cultureel centrum van de kern.

In de huidige situatie zijn er in de Dorpsstraat nagenoeg geen parkeermogelijkheden. Door het smalle straatprofiel is hier geen ruimte voor. Meer richting de Kerkweg (met daaraan de kerk en het cultureel centrum), zijn er meer parkeermogelijkheden. Ook bij de eengezinswoningen zijn parkeerplaatsen gerealiseerd. Meer noordelijk op de Kerkweg zijn geen openbare parkeerplaatsen meer. Hier wordt geparkeerd op eigen terrein.

#### Probleembeschrijving

Van een parkeercapaciteitsprobleem is eigenlijk alleen sprake op het moment dat de kerk aangaat en er een (avond) activiteit is in het cultureel centrum 'De Zwaan'

### **Woongebied**

Het Woongebied Berkenwoude bestaat uit de bebouwing aan de Dreef en de bebouwing ten westen van de Kerkweg (Prins Bernhardstraat, Prinses Beatrixstraat, Groen Zoom e.d.). Dit is het grootste deelgebied van de kern Berkenwoude. Het is een rustig deelgebied met veel ruimte. Er zijn diverse openbare parkeerplaatsen maar er wordt ook langs geparkeerd in de straten. Het woongebied wordt ontsloten door erftoegangswegen.

#### Probleembeschrijving

Het parkeren in de straat De Dreef heeft zijn capaciteit echt bereikt. Alle beschikbare plaatsen zijn nagenoeg – in de avonduren, en op zaterdag tijdens de voetbal - altijd bezet. Auto's staan geregeld tot helemaal aan het begin van de kruising De Dreef/Oosteinde. In dit deelgebied dient ook aandacht te worden besteed voor het stimuleren/reguleren voor het parkeren op eigen terrein.

### **Weidebloemstraat**

Het deelgebied Weidebloemstraat ligt geïsoleerd van de kern Berkenwoude en bestaat voornamelijk uit vrijstaande woningen. Er wordt geparkeerd op eigen terrein. De wijk wordt ontsloten door erftoegangswegen naar het Oosteinde/Zuidbroekse Opweg.

#### Probleembeschrijving

In de Weidebloemstraat is geen sprake van een parkeercapaciteitsprobleem.

### **Oost- en Westeinde**

De Oost- en Westeinde zijn polderlinten met een relatief hoge dichtheid qua bebouwing. De bebouwing staat in het algemeen langs de hoofdontsluitingswegen. Er is sprake van lintbebouwing. De bebouwing bestaat voornamelijk uit vrijstaande woningen, boerderijen en bedrijfsgebouwen. Er zijn geen openbare parkeerplaatsen.

#### Probleembeschrijving

Er is op het Oost- en Westeinde geen sprake van een parkeercapaciteitsprobleem.

### **Achterbroek**

Het buurtschap Achterbroek ligt ten noorden van Berkenwoude en heeft overwegend gevarieerde bebouwing, geclusterd in een lint. De bebouwing staat in het algemeen langs de hoofdontsluitingswegen. De bebouwing bestaat met name uit vrijstaande woningen, boerderijen en bedrijfsgebouwen. Het agrarische karakter is nadrukkelijk aanwezig.

### Probleembeschrijving

Er is inde Achterbroek geen sprake van een parkeercapaciteitsprobleem.

### **Conclusie kern Berkenwoude**

Op basis van de probleemomschrijving van het woongebied Berkenwoude kan worden geconcludeerd dat de parkeerbezetting in de Dreef problematisch is, in die zin dat het parkeren gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid en het ontstaan van parkeerexcessen (parkeren in bermen, voor en nabij in- en uitritten).

### ***2.4 Overige aandachtspunten in huidige situatie***

Om het parkeren voor nu en in de toekomst te waarborgen binnen het winkelgebied Bergambacht is indertijd de Stichting Parkeerfonds Winkelcentrum Bergambacht opgericht. Al geruime tijd is er 'discussie' over de rechtmatigheid van handelen van de Stichting en zijn de vastgelegde parkeernormeringen ernstig achterhaald.

Met de oprichting van de BIZ en de op handen zijnde herindeling van de Krimpenerwaard gemeenten is er een 'natuurlijk' moment ontstaan om de Stichting Parkeerfonds Winkelcentrum Bergambacht op te heffen en de hen ter beschikking staande financiële middelen zeker te stellen voor het doel van de BIZ (exploitatie parkeergarage). Hiervoor wordt een meerpartijen overeenkomst gesloten tussen de gemeente, bestuur Winkelhof en het bestuur van de BIZ, waarbij door statutenwijziging van de verschillende besturen het geld wordt overgedragen naar de BIZ en bij het eventueel opheffen van de BIZ de beschikbare financiële middelen terugvloeien naar de nieuwe gemeente Krimpenerwaard.

## **3. Beleidskeuzes/speerpunten**

### Stap 3: Beleidskeuzes

In dit hoofdstuk worden de beleidskeuzes en speerpunten van de gemeente Bergambacht geformuleerd. Hierin staat kort gezegd wat de gemeente Bergambacht zou willen (toekomst bestendig).

### **3.1 Doelstelling**

Een parkeernota biedt de gemeente kaders en richtlijnen voor het toetsen van het aantal parkeervoorzieningen bij onder andere nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast liggen de richtlijnen vast voor invulling van het verdere parkeerbeleid.

De gemeente Bergambacht heeft momenteel geen parkeernota. Omdat er wel behoefte is aan een dergelijke nota, zal er een parkeernota worden opgesteld. Met de invoering van de Wro is beoogd dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening (inclusief de regeling betreffende het parkeren) geleidelijk zijn werkingskracht zou verliezen. Hierdoor is er dus geen vangnet meer voor het parkeren. Een vastgestelde parkeernota geeft invulling aan het artikel 2.5.30 uit de bouwverordening. In dit artikel is opgenomen dat indien de omvang of bestemming daartoe aanleiding geeft, er in voldoende mate ruimte zijn aangebracht voor het parkeren of stallen van auto's. Bij een aanvraag omgevingsvergunning zal deze getoetst worden aan de parkeernota. Binnen afzienbare tijd zal het wetsvoorstel in werking treden waardoor bovenstaande bepaling komt te vervallen. Het parkeren zal dan geregeld moeten worden middels het bestemmingsplan (uiterlijk 1 juli 2018).

Er is (inhoudelijk, communicatief en juridisch) behoefte aan een parkeernota, voor bewoners en bedrijven/instellingen is helder parkeerbeleid van belang. Het doel van de parkeernota is het vastleggen van beleid (geactualiseerd), het formuleren van beleidsdoelstellingen, het aanreiken van een werkbaar toetsingskader en het zoeken naar praktijkgerichte oplossingen.

### **3.2 Parkeernormen**

Een belangrijk onderdeel voor het parkeerbeleid zijn de parkeernormen. De normen dienen als toetsingskader voor parkeervraagstukken bij bestaande maar ook bij nieuwe situaties naar aanleiding van kleine en grote ontwikkelingen. Iedere ruimtelijke functie (wonen, werken, winkelen) trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer en genereert daarmee ook een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte.

De parkeernormen die in deze nota worden voorgesteld bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort.

Parkeernormen zijn aan de orde bij nieuw- en verbouw van vastgoed. Wanneer een omgevingsvergunning wordt aangevraagd toetst de gemeente of er aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Parkeren is één van die voorwaarden (opgenomen in artikel 2.5.30 van de gemeentelijk bouwverordening).

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen en met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en een andere vervoerwijze.

De parkeernormen voor de gemeente Bergambacht zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte). Op basis van de tabellen van het CROW wordt per ruimtelijke ontwikkeling de parkeereis bepaald. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager van een ontwikkeling moet aanleggen. Deze parkeerplaatsen moeten in principe op eigen terrein worden gerealiseerd. Afwijking van dit standpunt is mogelijk. Aangetoond moet worden dat er voldoende parkeergelegenheid is binnen acceptabele loopafstanden. Als aanvrager met een deugdelijk parkeeronderzoek aantoont, dat er in de directe omgeving voldoende restcapaciteit aanwezig is om de parkeerbehoefte op te vangen, kan afgeweken worden van de eis dat parkeren op eigen terrein opgelost moet worden. Een parkeeronderzoek is deugdelijk als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- parkeercapaciteit wordt binnen acceptabele loopafstanden gevonden;
- rekening wordt gehouden met ter plaatse geldend parkeerregime (bijvoorbeeld blauwe zone);
- het onderzoek is uitgevoerd op maatgevende momenten.

In het stappenplan 'parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen' wordt hier verder op ingegaan. Dit stappenplan is opgenomen in bijlage 4.

### **Toepassing parkeernormen**

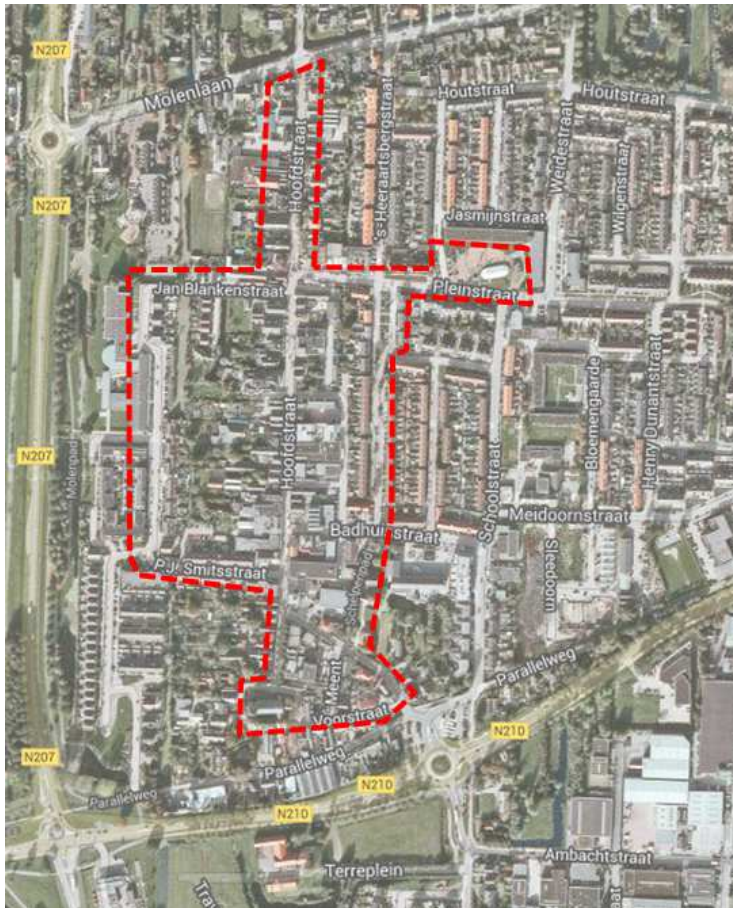
Voor het toepassen van de CROW-parkeernorm in Bergambacht is de stedelijkheidsgraad van belang. Voor de gemeente Bergambacht geldt de klasse 'niet stedelijk' (gebaseerd op CBS cijfers), dit wordt gehanteerd voor de gehele gemeente. Daarnaast is per parkeervraagstuk de ligging van de locatie in de gemeente van belang. Hier wordt voor de gemeente Bergambacht gewerkt met een drietal typen: centrum (zie figuur 3), rest bebouwde kom en buitengebied (alle gebieden buiten de bebouwde kom).

In de gemeente Bergambacht zal er gewerkt worden met de stedelijkheidsgraad 'niet stedelijk'. Daarnaast worden drie typen gehanteerd voor de gemeente:

- Centrum: het centrum gebied
- Rest bebouwde kom: bedrijventerreinen en woongebied
- Buitengebied: buitengebied

Voor de kern Bergambacht geldt dat het gebied waar het blauwe zoneregime geldt en de direct daar omheen liggende straten als 'centrumgebied' wordt getypeerd. Omdat buiten het centrum direct sprake is van woongebied en er dus feitelijk geen 'schilgebied' bestaat, wordt voor de rest van de kern uitgegaan van het gebiedstype 'rest bebouwde kom'. Gezien het geringe aanbod 'centrumfuncties' in Berkenwoude en Ammerstol, wordt voor deze kernen voor het gehele gebied binnen de bebouwde kom uitgegaan van het gebiedstype 'rest bebouwde kom'. Het centrumgebied van Bergambacht is in onderstaande figuur weergegeven.





**Figuur 3 Centrumgebied Bergambacht. Binnen dit gebied wordt uitgegaan van het gebiedstype 'centrum'.**

De CROW-parkeernormen zijn opgesplitst in normen voor wonen, werken, winkelen en boodschappen, sport, cultuur en ontspanning, horeca en (verblijfs)recreatie, gezondheidszorg en (sociale)voorzieningen en tot slot de groep onderwijs. De parkeernormen zijn terug te vinden in paragraaf 6.3.3 van de ASVV 2012 (CROW). Het is wenselijk om de CROW-parkeernorm via deze parkeernota vast te leggen en dus beleidsmatig te verankeren. Deze normen zijn breed toegepast en geaccepteerd en vormen een helder toetsingskader.

Binnen de normering van het CROW bestaan twee punten die om nadere keuzes op gemeentelijk niveau vragen. Dit zijn de differentiatie binnen type voorzieningen en de hoogte van de norm binnen de bandbreedte.

#### Differentiatie binnen type voorzieningen

In de normering van het CROW is rekening gehouden met een differentiatie van de voorzieningen. Zo zijn er specifiek normen opgenomen voor bijvoorbeeld een sport en een woonwinkel. De gemeente Bergambacht zal zo veel mogelijk aansluiten bij de differentiatie van het CROW. Bij parkeervraagstukken zal er voor het bepalen van de parkeernorm worden bekeken onder welke voorziening de functie kan worden geschaard. Maatwerk is daarbij belangrijk. Juist vanwege deze grote mate van differentiatie, bestaat de kans dat sommige initiatieven niet onder een bepaalde functie kunnen worden geschaard of aantoonbaar een ander mobiliteitsbehoefte hebben dan in de CROW-kencijfers beoogd. In die situaties moet maatwerk mogelijk blijven. De initiatiefnemer moet op basis van het verwachte gebruik een gedegen onderbouwing geven van de te verwachten parkeerbehoefte. Op basis van deze onderbouwing kan voor specifieke functies afgeweken worden van de parkeernormen.

Voor woningen is ook differentiatie toegepast. Bij het bepalen van de prijscategorieën (duur, middel, goedkoop etc.) is de kadernota wonen uit 2013 van de gemeente Bergambacht leidend.

### Bandbreedte

Elke norm kent een bepaalde bandbreedte (dus een ondergrens en bovengrens qua aantallen parkeerplaatsen). Uit onderzoek komt naar voren dat voor Bergambacht centrum aangesloten kan worden bij de CROW-kencijfers behorend bij de minimale kencijfers voor het gebiedstype centrum. De parkeerbehoefte in het centrum van Bergambacht blijkt zelfs nog lager ligt dan berekend op basis van de minimale kencijfers. Omdat geen onderzoeksgegevens bekend zijn in andere delen van de gemeente, kunnen op basis van dit onderzoek geen 'eigen' parkeernormen worden opgesteld. Wel kan gesteld worden dat de parkeerbehoefte in het centrum relatief laag ligt. Het centrum wordt bezocht door bewoners uit de hele gemeente en kan daarom als representatief worden gezien voor de gehele gemeente. Daarom zou het voor de hand liggend zijn om voor de gehele gemeente aan te sluiten bij de minimale kencijfers van het CROW. Op grond van het onderzoek in het centrum kan zelfs gesteld worden dat daarin een marge van 25-30% kan worden aangehouden, omdat de gemeten parkeerbehoefte nog lager ligt dan de minimale bandbreedte. Verwacht wordt dat gebruik van de minimale kencijfers daarom leidt tot een reële parkeervraag, die in overeenstemming zal zijn met het daadwerkelijk gebruik.

Het vertrekpunt voor alle functies binnen het centrumgebied (zie figuur 3) is de minimale norm binnen de bandbreedte, voor het overige grondgebied van de gemeente Bergambacht is het gemiddelde van de bandbreedte het vertrekpunt. Daar moet op ontworpen en ontwikkeld worden, daar moeten nadere afwegingen en keuzes vanuit gaan.

### **Rekenregels/toepassing in de praktijk**

Aanvullend op de parkeernormen dient nog opgemerkt te worden dat bij toepassing van de normen, een parkeerbalans moet worden opgesteld. Dit instrument geeft inzicht in de behoefte aan parkeerplaatsen, op basis van de parkeernormen, waarbij rekening wordt gehouden met dubbelgebruik. Niet alle parkeerders zijn namelijk alle momenten van de week aanwezig. Ook hiervoor geeft het CROW-kentallen, in de vorm van aanwezigheidspercentages voor bijvoorbeeld werkdagen en weekenddagen. Uit het parkeeronderzoek in het centrum van Bergambacht blijkt echter dat de aanwezigheidspercentages van het CROW met betrekking tot detailhandel niet aansluiten bij de situatie in Bergambacht. Belangrijke indicator daarvoor is dat de parkeerdruk op zaterdagmiddag het hoogst ligt. Zaterdagmiddag is daarmee het maatgevende moment, terwijl op grond van de CROW-kencijfers de koopavond het maatgevende moment is. Daarom zijn voor de functie 'detailhandel' en 'supermarkt' specifieke aanwezigheidspercentages bepaald, die in onderstaande tabel zijn opgenomen. Toepassing van deze aanwezigheidspercentages, in combinatie van de CROW-percentages voor andere functies, leidt tot een parkeerbalans die beter past bij de situatie in het centrum van Bergambacht. Voor de overige aanwezigheidspercentages wordt verwezen naar paragraaf 6.3.4 van het ASVV 2012 (CROW).

	werkdag			zaterdag			zondag	
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
Detailhandel	30%	60%	10%	50%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	10%	50%	0%	100%	40%	0%

**Tabel 2 Aangepaste aanwezigheidspercentages**

Bij de parkeernota wordt een format gevoegd, op basis waarvan aanvrager met een Excel-rekentool de parkeerbehoefte kan berekenen. Dit format houdt rekening met eventueel mogelijk dubbelgebruik. Op basis van dit format blijkt hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd

moeten worden. Om te toetsen of de parkeerbehoefte geacommodeerd kan worden, wordt verwezen naar het stappenplan in bijlage 4.

### **Verankering parkeernormen**

Keuzes voor de te hanteren parkeernormen zijn beleidskeuzes. De verankering van deze keuzes vindt plaats middels deze parkeernota. Artikel 2.5.30 van de bouwverordening van de gemeente Bergambacht 'regelt' het parkeervraagstuk. De voorliggende parkeernota geeft invulling aan dit artikel. De wetgever zal echter binnen afzienbare termijn de stedenbouwkundige bepalingen en daarmee de grondslag van de parkeerbepaling uit de bouwverordening schrappen. Het wetsvoorstel ligt op dit moment voor bij de Tweede Kamer. Het is daarom niet mogelijk om het parkeeronderdeel op deze manier te blijven verankeren. Een regeling via het bestemmingsplan is als gevolg hiervan onvermijdelijk. Deze parkeernota legt de parkeernormering vast zolang het wetsvoorstel niet vastgesteld is, daarna zal worden bezien hoe deze parkeernota juridisch zal worden vastgelegd.

### **3.3 Conclusie**

- De CROW-parkeernormen worden gehanteerd in de gemeente Bergambacht. Dat betekent dat bij een eventuele bijstelling van die norm deze bijgestelde normen gelden;
- Parkeerplaatsen moeten in het kader van een vergunningstraject in principe op eigen terrein worden gerealiseerd. Afwijking van dit standpunt is mogelijk er moet dan aangetoond worden dat er voldoende parkeergelegenheid is binnen acceptabele loopafstanden.
- Voor de gehele gemeente Bergambacht geldt de stedelijkheidsgraad 'niet stedelijk'.
- Daarnaast zijn worden drie typen gehanteerd binnen de gemeente:
  - Centrum: het centrum gebied
  - Rest bebouwde kom: bedrijventerreinen en woongebied
  - Buitengebied: buitengebied
- Er wordt uitgegaan van de differentiatie in de parkeernormen (zoveel mogelijk aan gesloten bij de differentiatie in voorzieningen zoals het CROW heeft toegepast), het vertrekpunt voor alle functies binnen het centrumgebied (zie figuur 3) is de minimale norm binnen de bandbreedte, voor het overige grondgebied van de gemeente Bergambacht is het gemiddelde van de bandbreedte het vertrekpunt;
- Toepassing in de praktijk van de normen zal plaatsvinden door gebruik te maken van het stappenplan. Uitgangspunt is dat parkeerplaatsen in principe op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden. Tevens moet een aanvrager een parkeerbalans opstellen conform gemeentelijk format.

## 4. Maatregelen per gebied

### Stap 5: Maatregelen per gebied

In dit hoofdstuk worden de deelgebieden samengevoegd tot grotere gebieden met gemeenschappelijke kenmerken. Voor deze gebieden worden concrete maatregelen benoemd die de problemen aanpakken in de deelgebieden (hiervoor wordt teruggegrepen op de eerder beschreven maatregelen).

Voor het centrumgebied van Bergambacht is een uitgebreid onderzoek gedaan. Op basis dit onderzoek zijn een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn hieronder samengevat en uitgebreid beschreven in de rapportage (zie bijlagen).

Voor de overige gebieden die grofweg te onderscheiden zijn in de gemeente Bergambacht, is een dergelijk uitgebreid onderzoek niet uitgevoerd. Wel kunnen er op basis van het onderzoek enkele richtlijnen worden geschetst hoe er in de praktijk met parkeren dient te worden omgegaan.

Enkele standpunten zijn van algemene aard en gelden voor de gehele gemeente Bergambacht:

- De CROW-parkeernormen vormen de basis, bij eventuele bijstelling van deze normen gelden de bijgestelde normen;
- Parkeerplaatsen moeten in het kader van een vergunningstraject in principe op eigen terrein worden gerealiseerd. Wanneer de parkeerbehoefte niet (geheel) op eigen terrein kan worden opgelost, moet worden bezien of in de omgeving voldoende restcapaciteit gevonden kan worden om de parkeerbehoefte te accommoderen. De gemeente gaat daarbij uit van eerst benutten van beschikbare bestaande parkeerplaatsen alvorens nieuw te realiseren. Een parkeeronderzoek moet dus worden uitgevoerd om aan te tonen dat er voldoende restcapaciteit in de omgeving is.
- Voor de gehele gemeente Bergambacht geldt de stedelijkheidsgraad 'niet stedelijk'.
- Daarnaast zijn worden drie typen gehanteerd binnen de gemeente:
  - Centrum: het centrum gebied
  - Rest bebouwde kom: bedrijventerreinen en woongebied
  - Buitengebied: buitengebied
- Er wordt uitgegaan van de differentiatie in de parkeernormen (zoveel mogelijk aan gesloten bij de differentiatie in voorzieningen zoals het CROW heeft toegepast), het vertrekpunt voor alle functies binnen het centrumgebied (zie figuur 3) is de minimale norm binnen de bandbreedte, voor het overige grondgebied van de gemeente Bergambacht is het gemiddelde van de bandbreedte het vertrekpunt;
- Toepassing in de praktijk van de normen zal plaatsvinden door gebruik te maken van het stappenplan;
- Tevens moet een aanvrager in het kader van een vergunningstraject een parkeerbalans opstellen conform gemeentelijk format.

### **4.1 Gebied centrum**

#### **Beschrijving probleem**

In het centrumgebied is een parkeeronderzoek uitgevoerd, waarbij de parkeerdruk en parkeerdruk inzichtelijk is gemaakt. Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op donderdag, vrijdag en zaterdag om een goed beeld te krijgen van het gebruik van de parkeervoorzieningen. Uit het onderzoek blijkt dat er op alle momenten relatief veel restcapaciteit is in het gebied. Het drukste moment is zaterdagmiddag tussen 12:00 uur en 13:00 uur. De bezettingsgraad bedraagt 62%. De restcapaciteit is niet gelijkmatig over het plangebied verdeeld. Dit leidt ertoe dat in sommige gebieden sprake is van een tekort aan

parkeerplaatsen (met name in het zuidelijk deel van het centrum) en in andere gebieden sprake is van een redelijk grote restcapaciteit. Verder blijkt uit het onderzoek dat binnen het blauwe zonegebied veel kortgeparkeerd wordt. Middellang parkeren (2-4 uur) komt weinig voor. Opvallend is wel dat relatief veel langgeparkeerd wordt. Het percentage voertuigen dat langer dan 2 uur parkeert bedraagt binnen de blauwe zone op door-de-weekse dagen circa 35%. Op zaterdag ligt dit percentage lager en bedraagt 20%. Daarbij is rekening gehouden met ontheffinghouders, waarvoor geen maximale parkeerduur geldt. Dit betekent dat relatief veel voertuigen lang binnen de blauwe zone parkeren, zonder daar een ontheffing voor te hebben.

#### **Hoe gaan we het oplossen (welke maatregelen inzetten?)**

Het handhaven van de blauwe zone zal ertoe leiden dat het aandeel parkeerders dat langer dan 1,5 uur parkeert zal afnemen. Buiten het blauwe zonegebied is voldoende ruimte om de parkeerbehoefte van deze langparkeerders op te vangen. Dit zal ertoe leiden dat de parkeerdruk veel evenwichtiger over het gebied wordt verspreid, waardoor de parkeerdruk binnen de blauwe zone afneemt. De hoge parkeerdruk die zich met name in het zuidelijk deel van het centrum voordoet, zal afnemen. Verder kan de gemeente vanuit het principe 'eerst benutten, dan bouwen' de beschikbare restcapaciteit bij nieuwe ontwikkelingen gebruiken om (een deel van) de parkeerbehoefte te accommoderen, wanneer hiervoor op eigen terrein geen ruimte is. Om hier een zorgvuldige afweging in te maken, wordt verwezen naar het stappenplan in bijlage 4.

### ***4.2 Gebied bedrijventerrein***

Er is voor het gebied bedrijventerreinen geen specifieke telling uitgevoerd of parkeerbalans opgesteld. De maatregelen en aanbevelingen zijn dus van algemenere aard dan bij het gebied centrum.

#### **Beschrijving probleem**

Op het bedrijventerrein wordt er over het algemeen geparkeerd op de openbare weg. Het parkeren op de openbare weg zorgt voor een slechte doorstroming van het doorgaande verkeer en dat staat soms letterlijk en figuurlijk een goede bedrijfsvoering in de weg. In het gebied wrekt zich een ongebreidelde uitbreiding (economisch belang) van bedrijven (het volledig benutten van de bouw mogelijkheden binnen het eigen bouwblok) versus het (niet) toepassen van enig parkeernormering bij deze uitbreidingen.

#### **Hoe gaan we het oplossen (welke maatregelen inzetten)**

Bij elke nieuwe ontwikkeling op het bedrijventerrein zal moeten worden afgevraagd hoe er omgegaan dient te worden met het parkeervraagstuk. Er is een stappenplan opgesteld met afwegingsmomenten (eerst benutten van het bestaande, daarna pas verder kijken). Dit stappenplan zal ook toegepast worden bij het bedrijventerrein. Afwijken van de CROW normen is ook mogelijk.

### ***4.3 Gebied woongebied***

#### **Beschrijving probleem**

Binnen de woongebieden zijn er geen noemenswaardige parkeercapaciteitsknelpunten. In sommige straten is het vol/druk, maar leidt dit niet tot allerlei parkeereccessen. In de wijken wordt geparkeerd in vakken, op de openbare weg en afhankelijk van het woningtype op eigen erf. Bij de sporthal, het gezondheidscentrum en de school, is de bezettingsgraad hoog wanneer deze locaties zijn geopend en er activiteiten plaatsvinden. Vooral in de avonduren wanneer bewoners thuis komen/zijn van het werk geeft dit enige parkeerdruk.

Binnen het woongebied Ammerstol is er in sommige straten in zekere mate sprake van een parkeercapaciteitsprobleem. Hoe dichter bij de kern hoe nijpender de parkeer situatie wordt.

Dit heeft te maken met de bereikte capaciteit van parkeren op de Lekdijk. In sommige straten is het vol/druk, maar leidt dit niet tot allerlei parkeerexcessen.

Voor de kern Berkenwoude geldt dat het parkeren in de straat De Dreef heeft zijn capaciteit echt bereikt. Alle beschikbare plaatsen zijn nagenoeg – in de avonduren, en op zaterdag tijdens de voetbal - altijd bezet. Auto's staan geregeld tot helemaal aan het begin van de kruising De Dreef/Oosteinde.

#### **Hoe gaan we het oplossen (welke maatregelen inzetten)**

Bij parkeervraagstukken rondom openbare gebouwen zal zo veel mogelijk worden aangesloten bij de differentiatie van het CROW. Verder gelden de uitgangspunten zoals beschreven in de inleiding van dit hoofdstuk. Bij een herinrichtingsvraagstuk zal een parkeerbalans opgesteld dienen te worden. Bij een nieuwe ontwikkeling (vergunningstraject) zal er worden teruggegrepen op het stappenplan. Indien naar aanleiding van de parkeerbalans en het stappenplan blijkt dat het inzetten van een maatregelen uit hoofdstuk vijf noodzakelijk is, zal dit per praktijksituatie worden bezien.

### ***4.4 Gebied buitengebied***

#### **Beschrijving probleem**

Zoals eerder beschreven zijn er in het buitengebied van de gemeente Bergambacht geen specifieke parkeerproblemen. Bij nieuwe ontwikkelingen zal er dienen te worden teruggegrepen op de algemene uitgangspunten uit deze parkeernota.

#### **Hoe gaan we het oplossen (welke maatregel inzetten)**

Omdat het buitengebied momenteel geen specifiek probleem kent, zijn er ook geen concrete maatregelen aan te dragen. Bij elke nieuwe ontwikkeling in het buitengebied zal moeten worden afgevraagd hoe er omgegaan dient te worden met het parkeervraagstuk (op basis van deze parkeernota). Het stappenplan is ook in dit gebied leidend.

## 5. Aanbevelingen

### Stap 6: Uitvoeringsprogramma

De parkeernota kent in de voorgaande hoofdstukken een brede beschrijving van de huidige situatie, beleidskeuzes, mogelijkheden om de sturen en een toets met actuele parkeerthema's. De afrondende stap heeft tot doel om de voor besluitvorming relevante aanbevelingen uit voorgaande hoofdstukken op een rij te zetten.

### **Welke voor- en nadelen biedt het parkeerregime (blauwe zone) voor het parkeersysteem in het centrum en hoe moet hiermee omgegaan worden in de parkeernota**

Het regime van de blauwe zone functioneert in de huidige situatie redelijk; er wordt aanzienlijk meer kortgeparkeerd dan buiten de blauwe zone. Het aantal voertuigen met een middellange parkeerduur (2-4 uur) is beperkt. Opvallend is wel dat een relatief groot aantal voertuigen langparkeerder is (> 4 uur). Een deel van deze voertuigen hebben een ontheffing, een ander deel niet. De blauwe zone zal goed functioneren als een deel van de langparkeerders buiten de blauwe zone parkeren. Dit heeft de volgende effecten:

- Parkeerdruk binnen blauwe zone verlaagd, waardoor er minder knelpunten ontstaan (met name in Centrum-Zuid)
- Kortparkeerders kunnen gewoon in de blauwe zone parkeren, parkeerduur 1,5 uur lijkt ook voldoende
- Middellangparkeerders worden geweerd en zullen direct buiten de blauwe zone parkeren, daar is ruimte voor
- Langparkeerders worden deels toegestaan (er is te weinig ruimte om deze allemaal buiten de blauwe zone te laten parkeren). Een goed functionerend ontheffingssysteem is dan noodzakelijk.

Het opheffen van de blauwe zone zou tot ongewenste effecten leiden. Er zal nog langer geparkeerd worden in het centrum gebied er is namelijk voldoende restcapaciteit. Dit zou er toe leiden dat bezoekers/winkelend publiek niet altijd in de directe nabijheid van de winkels kan parkeren. Het is juist voor het winkelmotief en een goed functionerend winkelgebied in Bergambacht belangrijk dat de autobereikbaarheid goed is. Geadviseerd wordt dan ook de blauwe zone in stand te houden met bovengenoemde verbeterpunten. Dan ontstaat een optimale verdeling van de parkeerdruk binnen het centrum.

### **Hoe ontwikkelt de parkeerbehoefte zich de komende jaren binnen het centrum**

Er staan geen grote ontwikkelingen op stapel de komende jaren in Bergambacht. Daarnaast geldt de algemene trend dat de verkeersgroei en de groei van het autobezit sterk stagneert. De verwachting is dus niet dat het autobezit en het gebruik ervan de komende jaren sterk zal groeien. Daarnaast blijkt uit het parkeeronderzoek dat er in het centrum van Bergambacht nog ruim voldoende restcapaciteit aanwezig is. De parkeervraag van de bestaande functies kan ruimschoots geacommodeerd worden. Met enkele aanvullende maatregelen (met name handhaving) kan de parkeerdruk efficiënter over het gebied verspreid worden.

Op basis van deze analyse wordt gesteld dat er geen schaarste is aan parkeerplaatsen in het centrum van Bergambacht. Bij nieuwe ontwikkelingen blijft het goed om de vinger aan de pols te houden, met name omdat lokaal wel hoge bezettingsgraden optreden, met name in het zuidelijk deel van het centrum. Daarom is het goed om het principe 'op eigen terrein parkeren, tenzij' te handhaven. Daarbij gelden de parkeernormen die in deze nota worden opgenomen. Wanneer parkeren op eigen terrein niet mogelijk is, moet worden uitgeweken naar de openbare ruimte. Daarbij geldt het principe 'eerst benutten, dan bouwen'. Omdat de parkeerdruk plaatselijk hoog is, zal initiatiefnemer wel altijd een (beperkt) parkeeronderzoek moeten overleggen, waaruit blijkt dat voldoende restcapaciteit aanwezig is.

### **Is er aanleiding om het parkeerregime in het centrumgebied te herzien**

Het blauwe zone regime in het centrumgebied functioneert in beginsel goed. Op hoofdlijnen kan gesteld worden dat het regime leidt tot een wenselijke verdeling van kortparkeerders (in/rond het winkelgebied) en langparkeerders daarbuiten. Plaatselijk treden knelpunten op, omdat de parkeerdruk te hoog is. Door beter handhaven kunnen deze knelpunten worden opgelost. Een deel van de langparkeerders wordt uit het centrumgebied geweerd. Dit zal ertoe leiden dat de bezettingsgraad buiten de blauwe zone hoger zal liggen, terwijl binnen de blauwe zone voldoende ruimte is voor winkelend publiek. Er is geen aanleiding om het parkeerregime in het centrumgebied te herzien. De blauwe zone is een goed instrument om het parkeren te reguleren. Strikte handhaven en een goed ontheffingsstelsel is dan wel noodzakelijk.

### **Hoe om te gaan met toetsing van parkeerbehoefte bij nieuwe initiatieven**

De parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen wordt bepaald op basis van onderstaand stappenplan. Het stappenplan bestaat uit 5 hoofdstappen. In principe wordt ervan uitgegaan dat bij nieuwe ontwikkelingen de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd. Dit wordt echter niet dwingend opgelegd, vanuit het principe 'eerst benutten dan bouwen'. Wanneer het realiseren van (voldoende) parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, kan van dit criterium worden afgeweken. De voorwaarde is dat binnen acceptabele loopafstand voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Omdat uit het parkeeronderzoek blijkt dat dit in het centrum van Bergambacht het geval is, vind de gemeente het belangrijk eerst de restcapaciteit te benutten alvorens nieuwe parkeerplaatsen in openbaar gebied te realiseren. Om te komen tot een goede afweging van een vergunningsaanvraag, is onderstaand stappenplan ontwikkeld. Op basis van dit stappenplan kan de gemeente toetsen of het initiatief voldoet aan het gestelde in de parkeernota.