

Beleidsplan Parkeren 2026

De raad van gemeente Vijfheerenlanden,

gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 9 december 2025;

gezien het aangenomen amendement A6 van 31 maart 2026.

Besluit:

1. Het Beleidsplan Parkeren 2026 vast te stellen, waarbij in Vianen centrum geen betaald parkeren wordt ingevoerd voor het op straat parkeren.
2. de middelen voor de hierin voorgestelde maatregelen mee te nemen in de overwegingen bij de Kadernota 2027.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Vijfheerenlanden streeft naar bereikbare en leefbare kernen met voldoende parkeermogelijkheden voor inwoners, bezoekers en ondernemers. Dit wil de gemeente bereiken met parkeeroplossingen en duidelijke regels die passen bij de omvang en context van de afzonderlijke kernen. Daarbij moeten keuzes worden gemaakt over hoe de parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk kunnen worden benut. Het parkeerbeleid wordt geactualiseerd om zo tot een toegankelijk en toekomstbestendig parkeersysteem te komen dat inspeelt op veranderingen in mobiliteit. Enkele voorbeelden van verandering zijn de nog steeds toenemende aantal auto's in Nederland, de toename van elektrisch rijden, de doorontwikkeling van duurzame en actieve mobiliteit, nieuwe vormen van (deel)mobiliteit, toename van pakketbezorging en de ontwikkeling van autoluwe (historische) centra. Om tot een toekomstbestendig parkeersysteem te komen, is het belangrijk om deze trends en ontwikkelingen in mobiliteit in acht te nemen.

De kernen binnen onze gemeenten hebben een verschillende historie als het gaat om parkeerbeleid. Dit komt tot uiting in de verschillende vormen van parkeerregulering die momenteel worden ingezet. Dit maakt het parkeerbeheer binnen de gemeente lastiger. Daarom zoeken we naar harmonisatie ervan waar mogelijk, en differentiatie waar nodig. De wens is om te komen tot een praktisch uitvoerbaar parkeerbeleid met, waar nodig maatwerk dat rekening houdt met de behoeften uit de afzonderlijke kernen.

1.2 Doel van Beleidsplan Parkeren

Het beleidsplan richt zich op het creëren van een toekomstbestendig parkeersysteem dat inspeelt op de groeiende parkeerdruk en veranderde mobiliteitsbehoeften, zoals elektrisch rijden en deelmobiliteit. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de toepassing van slimme parkeeroplossingen en duidelijke regels. Hiermee wordt de openbare ruimte optimaal benut en een goede leefomgeving gewaarborgd, met specifieke aandacht voor de behoeften van de afzonderlijke kernen. De focus ligt op de parkeerregulering in de binnensteden van Leerdam en Vianen. Daarbij onderzoeken wij ook de effectiviteit van het toepassen van betaald parkeren en het instellen van een parkeerfonds. Dit is in lijn met het coalitieakkoord 2022-2026.

1.3 Relatie met omgevingsvisie en mobiliteitsplan

Kaders voor het beleidsplan parkeren zijn: de omgevingsvisie, de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan. Daarnaast is gekeken welke raakvlakken er zijn met de dorpswoonvisies en gebiedsvisies (voor zover gereed) en aanpalende beleidsthema's binnen de gemeente. Door deze brede afstemming wordt gewaarborgd dat het nieuwe beleidsplan parkeren past binnen de gemeentelijke ambities. Dit leidt tot een integraal, samenhangend en toekomstbestendig parkeerbeleid.

1.4 Basis van het parkeerbeleid

De missie voor het parkeerbeleid Vijfheerenlanden is om onze kernen bereikbaar, veilig en leefbaar te houden. Dit is in lijn met de ambities uit de omgevingsvisie. Bij de uitwerking van het parkeerbeleid streven wij de volgende doelen na:

- Een goede leefkwaliteit voor de inwoners;
- Gastvrijheid voor bezoekers en toeristen;
- Economische vitaliteit van de detailhandel en horeca;
- Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven.

Het vertrekpunt voor het parkeerbeleid is dat we als gemeente autoparkeren faciliteren waar dat kan en reguleren waar dat moet. Faciliteren gebeurt bijvoorbeeld door het aanbieden van grote parkeerter-

reinen, waar gratis geparkeerd kan worden, aan randen van onze grotere centra. Reguleren is noodzakelijk als de ruimte ontbreekt om alle auto's te kunnen laten parkeren of als specifieke parkeerplaatsen niet gebruikt kunnen worden door de doelgroepen waarvoor deze primair bedoeld zijn. In dit laatste geval is sprake van een hoge parkeerdruk. Dat levert irritaties over parkeeroverlast en zoekverkeer op. Met dit parkeerbeleid willen we deze situaties zo veel mogelijk voorkomen.

Maatregelen die nodig zijn om de parkeerdruk te verlagen kosten geld. Denk daarbij aan het aanleggen van nieuwe parkeervoorzieningen, het reguleren van parkeren en het handhaven daarvan. Het uitgangspunt voor het beleid is dat het parkeren zowel voor de gebruikers als voor de gemeente betaalbaar blijft en bij voorkeur kostendekkend is. In het parkeerbeleid willen we dan ook niet te veel vastleggen over de technologie waarmee we bepaalde doelen willen bereiken. Het is zaak dat het parkeerbeleid de ruimte biedt om flexibel in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen en mogelijkheden. Niet in de laatste plaats willen we met het parkeerbeleid gastvrijheid uitstralen, zodat onze kernen aantrekkelijk blijven voor bezoekers.

1.5 Proces en participatie

Om tot dit beleidsplan parkeren te komen is een uitvoerig (participatie)proces doorlopen. Dit proces bestond uit het uitvoeren van een beleidsscan, een technische analyse en participatie.

- De beleidsscan is een analyse van ambities en doelen uit de omgevingsvisie, mobiliteitsvisie en (dorps)kerngerichte visies. Tijdens twee ambtelijke consultatie-momenten zijn deze besproken en getoetst op volledigheid;
- De technische analyse betreft een analyse van de huidige parkeersituatie en geeft inzicht in de parkeerdruk en de parkeer(regulerings)maatregelen die anno 2025 worden ingezet binnen de gemeente Vijfheerenlanden;
- Bij de participatie is input van de inwoners en ondernemers van de gemeente online opgehaald middels de wijkprikker en een online enquête. Daarnaast waren er vier fysieke inloopmomenten voor inwoners en ondernemers en is een stakeholderbijeenkomst georganiseerd voor vertegenwoordigers van ondernemers. Voor de participatie-opbrengst wordt verwezen naar bijlage 2.

Op 18 januari 2024 hebben we tijdens een VHL-plein een presentatie gegeven aan de Raad over het op te stellen parkeerbeleidsplan. Vervolgens is in de Cie RWD op 15 okt 2024 een opiniërend stuk ingebracht en besproken. In de raadsinformatiebrief van 25 februari 2025 is de Raad geïnformeerd over het participatieproces en tijdens het VHL-plein (3 april 2025) is de raad geïnformeerd over de participatieopbrengst en de uitkomsten van de beleidsscan en technische analyses. Met de kennis uit de beleidsscan, de technische analyses en de participatie zijn de ambities van het parkeerbeleid en de uiteenzetting van doelgroepen bepaald en vertaald naar kern- en gebiedsgerichte parkeerregulering.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 schetst de achtergrond en context van het beleidsplan parkeren. Hoofdstuk 2 beschrijft het beleidskader. In hoofdstuk 3 wordt de parkeersituatie in 2025 uiteengezet, inclusief de resultaten van de participatie. Hoofdstuk 4 behandelt de ambities. Hoofdstuk 5 presenteert de kern- en gebiedsgerichte parkeerregulering. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 de overgang van beleid naar uitvoering.

2 Beleidskader

Uit de aanleiding blijkt dat binnen de gemeente Vijfheerenlanden geen centraal beleidsplan parkeren is, maar dat dit wel noodzakelijk is. Het beleidsplan parkeren is gebaseerd op een uitwerking van de reeds bestaande visies en het beleid. De belangrijkste daarvan zijn de omgevingsvisie en de mobiliteitsvisie. Dit hoofdstuk behandelt de diverse beleidsvisies, met betrekking tot hun raakvlakken en relevantie voor het parkeerbeleid en hoe deze moeten doorwerken in het beleidsplan parkeren.

2.1 Omgevingsvisie

De omgevingsvisie (*omgevingsvisie vijfheerenlanden, 2024*) van gemeente Vijfheerenlanden richt zich op de toekomst van de dorpen, steden en het buitengebied tot 2040.



Figuur 2.1: Schematische weergave opbouw en inhoud omgevingsvisie (omgevingsvisie Vijfheerenlanden, 2024)

In de omgevingsvisie zijn 11 ambities vastgesteld, waarvan de volgende drie ambities van belang zijn voor het beleidsplan parkeren:

- Inzetten op duurzame bereikbaarheid;
- Er zijn voldoende, toegankelijke en bereikbare voorzieningen;
- Inzetten op een duurzame, energie- en klimaat neutrale inrichting.

Inzetten op duurzame bereikbaarheid

Om bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen moet de mobiliteit verduurzamen. Inwoners worden gestimuleerd schone vervoersmiddelen te gebruiken. De gemeente streeft naar een sterke stijging van het aandeel elektrisch vervoer en deelvervoer. Ook wordt vanuit mobiliteit ingezet op een optimale combinatie van (deel)fiets, openbaar vervoer en (deel)auto/(deel)scooter. De parkeernorm kan een hulpmiddel zijn om het autogebruik te ontmoedigen. Tegelijkertijd willen we investeren in een combinatie van voorzieningen, wonen en werken en het ontwikkelen van openbaar vervoerknooppunten (HUB's). Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van HUB's bij Vianen, Leerdam, Meerkerk, Lexmond en Hoef en Haag. Bij die hubs wordt ruimte geboden aan veilige stallingsvoorzieningen voor (elektrische) fietsen, deelvervoer, P+R en goede overstapmogelijkheden.

Er zijn voldoende, toegankelijke en bereikbare voorzieningen

De gemeente streeft naar voldoende, toegankelijke en bereikbare voorzieningen voor iedereen. In het openbaar gebied wordt gezorgd voor voldoende parkeervoorzieningen. Bij nieuwbouw wordt gestreefd naar een autoluwe woonomgeving. Parkeren wordt daarbij voorzien op eigen terrein of op een centrale parkeerplaats op afstand. De gemeente streeft naar verkeersluwe zones met parkeren op afstand. Ook bestaat de mogelijkheid om onder duidelijke voorwaarden, zoals inzet van deelmobiliteit, met een lagere parkeernorm te werken.

We zetten in op een duurzame, energie- en klimaat neutrale inrichting

In 2050 is de mobiliteit in Vijfheerenlanden innovatief en schoon. Waar mogelijk wordt ingezet op multifunctioneel ruimtegebruik. Bij de aanleg, inrichting en het beheer van parkeervoorzieningen wordt gestreefd naar het gebruik van circulaire materialen en demontabele constructies, zodat elementen hergebruikt kunnen worden bij eventuele toekomstige aanpassingen.

2.2 Mobiliteitsvisie en mobiliteitsplan

De ambities uit de omgevingsvisie (zie 2.1) vinden ook doorwerking in mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan. De mobiliteitsvisie schetst de visie en doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid. Het mobiliteitsplan schetst de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoersbeleid voor de komende jaren tot 2030 voor de gemeente Vijfheerenlanden. Dit wordt verder uitgewerkt in het omgevingsprogramma Mobiliteit, waarin we uitvoering geven aan dit thema uit de omgevingsvisie.

Mobiliteitsvisie (mobiliteitsvisie Vijfheerenlanden 2020-2040, 2020)

De volgende onderdelen van de mobiliteitsvisie hebben raakvlakken met parkeren:

- Het parkeerbeleid van de gemeente moet zowel bijdragen aan de gastvrijheid van de winkelkernen en de toeristische attracties in de gemeente, als aan de leefbaarheid van de woonwijken.
- Het autoluwer maken van de binnensteden met als alternatief de fiets en het OV. Parkeerregulering is een instrument om het reisgedrag van inwoners en bezoekers van de gemeente te beïnvloeden.
- Het realiseren van voldoende parkeermogelijkheden voor fietsers is een aandachtspunt om fietsgebruik verder te stimuleren, ook bij overstappunten. De nadruk ligt hierbij op OV-haltes, winkelgebieden, sportfaciliteiten en andere belangrijke voorzieningen. Naast het fietsverkeer is ook het parkeren van gemotoriseerd verkeer van belang bij de overstappunten. Veilige stallingen bij stations (P+R) helpen bij het beter faciliteren van ketenmobiliteit, waarbij de fiets ook een belangrijke rol vervult.

Mobiliteitsplan (mobiliteitsplan Vijfheerenlanden, 2020)

De beoogde maatregelen om de doelen uit de mobiliteitsvisie te behalen zijn in het mobiliteitsplan onderverdeeld in vijf hoofdonderdelen, waarvan de volgende drie hoofdonderdelen van belang zijn voor het beleidsplan parkeren:

- Uitbreiding en verbetering van opstappunten voor het openbaar vervoer (HUB's) en behoud en verbeteren van huidige OV-verbindingen;
- Voorkomen van overlast veroorzaakt door gemotoriseerd verkeer (sluipverkeer, vrachtverkeer en landbouwverkeer);
- Flankerend beleid zoals bijvoorbeeld inrichting van schoolzones, bewegwijzering en voorlichting & educatie.

2.3 Nota parkeernormen 2022-2030

De nota parkeernormen is een overkoepelend beleidsdocument waarin de gemeente Vijfheerenlanden de parkeernormen vastlegt die gelden voor de gehele gemeente. De nota parkeernormen heeft als doel een duidelijke richtlijn te bieden voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouwontwikkelingen, kantoorontwikkelingen, maar ook voor functiewijzigingen van bestaande gebouwen en woningen. De huidige nota parkeernormen uit 2022 is gebaseerd op een landelijke CROW-richtlijn. Deze is recentelijk geactualiseerd. Deze actualisatie willen we verwerken in een nieuwe versie van de nota parkeernormen (zie hoofdstuk 6). Daarbij besteden we ook aandacht aan de mogelijkheid voor autoluwe (woning)bouwontwikkelingen.

3 Parkeersituatie anno 2025

Dit hoofdstuk bevat een korte weergave van de parkeersituatie in de afzonderlijke kernen van Vijfheerenlanden. Daarbij komt de parkeerdruk aan bod, locaties waar deze parkeerdruk wordt ervaren en welke vormen van parkeerregulering daarbij is ingezet.

3.1 Parkeerdruk in kernen

De grootste kernen, Vianen en Leerdam, hebben beide een parkeercapaciteit van ongeveer 9.000 plaatsen. Het merendeel van deze parkeerplaatsen is gratis beschikbaar. Daarnaast zijn er binnen de gemeente ruim 300 parkeerplaatsen voor mindervaliden en ongeveer 140 plaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen (Mobycon, 2022).

In 2022 zijn voor het laatst parkeerdrukmetingen uitgevoerd op verschillende tijdstippen van de dag. Dit is voor alle kernen van Vijfheerenlanden uitgevoerd. Uit de metingen bleek dat de parkeerdruk (logischerwijs) in de woonwijken doorgaans het hoogste is tijdens een doordeweekse nacht. In de centra van Vianen en Leerdam neemt de parkeerdruk ook op zaterdagmiddagen toe door een groter aandeel aan (winkel)bezoekers.

Bijlage 1 toont een kaart van de parkeerdruk in Vianen en Leerdam in 2022. Dit zijn de grootste kernen met de meeste inwoners en meeste bedrijvigheid en voorzieningenaanbod in de historische binnenstad. De combinatie van meerdere functies in de beide centra geeft een hoge parkeerdruk, wat in het verleden heeft geleid tot invoering van parkeerregulering. In Vianen in de vorm van blauwe zone parkeren en in Leerdam in de vorm van betaald parkeren en blauwe zone parkeren. In de volgende paragrafen zal dit nader worden toegelicht. Verder is er in Hoef en Haag een kleine blauwe zone aanwezig bij De Brink, ten behoeve van winkelend publiek. Ook voor het Raadhuisplein in Meerkerk wordt tijdens de openings-

tijden van de winkels een hoge parkeerdruk ervaren. Dit heeft geleid tot initiatieven om een blauwe zone parkeren in te voeren, voor de werkdagen tijdens de winkeltijden. De overige kernen hebben momenteel geen vorm van parkeerregulering.

3.2 Parkeerregulering in Leerdam anno 2025

Betaald parkeren

Betaald parkeren is van toepassing op de volgende plekken in Leerdam: Vrijheidsstraat, Ambtsplein, Oranje Nassaulaan Noord en - Zuid, Oranjeplein, Markthof, Meent-Westzijde, Bolwerk, parkeerdek boven de supermarkt Albert Heijn en het parkeerdek bij de Jumbo (particulier), (waarvan het eerste uur gratis parkeren is). Dit parkeerregime geldt van maandag tot zaterdag tussen 9:30 en 18:00 uur en op koopavonden tot 21:00 uur.

Blauwe zone

In de blauwe zones mag gratis geparkeerd worden met gebruik van een parkeerschijf. In Leerdam bevinden de blauwe zones zich op de Vlietskant en het Dr. C. Voogdplein (maximaal 1 uur), Techniekweg (maximaal 1,5 uur) en de Stationsweg (maximaal 4 uur). De blauwe zone op de Kerkstraat is in 2025 vervallen in verband met de invoering van de autoluwe binnenstad.

Eind 2024 is bij de Stationsweg een parkeerterrein van 127 parkeerplaatsen bijgekomen. Vanwege de transformatie van de Kerkstraat naar autoluwe straat zijn hier 36 parkeerplekken aangelegd met een blauwe zone. De overige 75 parkeerplaatsen zijn zonder regulering en in de toekomst (na renovatie) bestemd voor het gemeentehuis. (*Parkeren, z.d.*)

Parkeervergunning gebieden

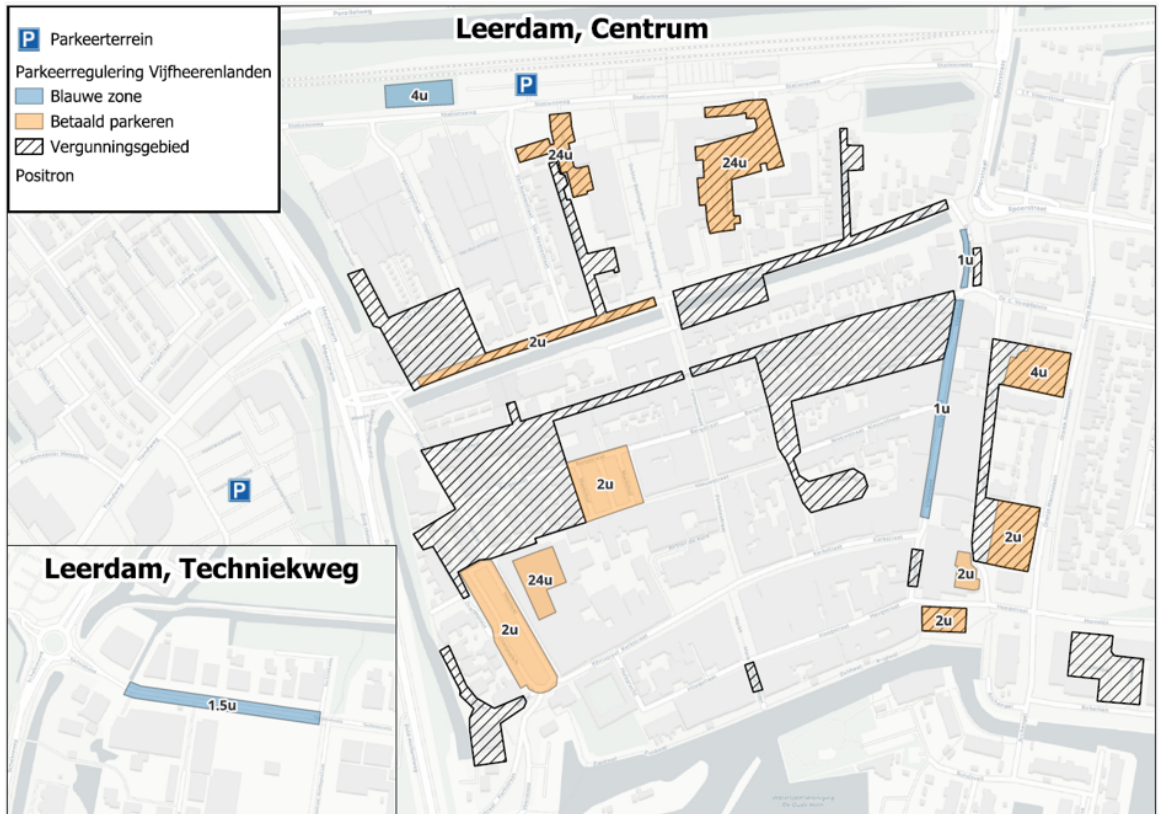
Autobezitters die in het centrum van Leerdam wonen of bedrijven die daar zijn gevestigd, kunnen -indien zij in het bezit zijn van een parkeervergunning- parkeren op een vergunninghoudersparkeerplaats. Het aantal vergunninghoudersparkeerplaatsen is in 2024 uitgebreid van 402 naar 484. De locaties Vrijheidsstraat en Voogdplein zijn in 2024 toegevoegd.

Per huishouden of bedrijf is één vergunning toegestaan, waarop twee kentekens vermeld kunnen worden. Met deze vergunning mogen inwoners 24 uur per dag parkeren. Bedrijven mogen met de vergunning parkeren van 8.00 tot 19.00 uur en tijdens koopavonden. De parkeervergunning is één kalenderjaar geldig. Als iemand tijdelijk in een gebied werkt waar een parkeervergunning vereist is, bijvoorbeeld aannemers, kan er een tijdelijke parkeervergunning worden aangevraagd.

In 2024 waren er in totaal 564 parkeervergunningen uitgegeven (509 vergunningen voor bewoners en 55 parkeervergunningen voor ondernemers). Daarmee worden er meer vergunningen uitgegeven dan er vergunningshoudersparkeerplaatsen zijn (circa 115%). Dit leidt in de praktijk niet tot problemen doordat niet iedereen gelijktijdig parkeert. Om de juiste balans te blijven vinden is het van belang dat de gemeente blijft toezien op de verhouding tussen het aantal uitgegeven vergunningen en de bezetting van de beschikbare parkeercapaciteit door de verschillende doelgroepen. (*Parkeervergunning centrum Leerdam, z.d.*)

Parkeerregulering

De kaart hieronder toont de huidige situatie van het parkeerregulering in Leerdam, inclusief de parkeerduur en locaties van grote parkeerterreinen waar gratis parkeren mogelijk is.



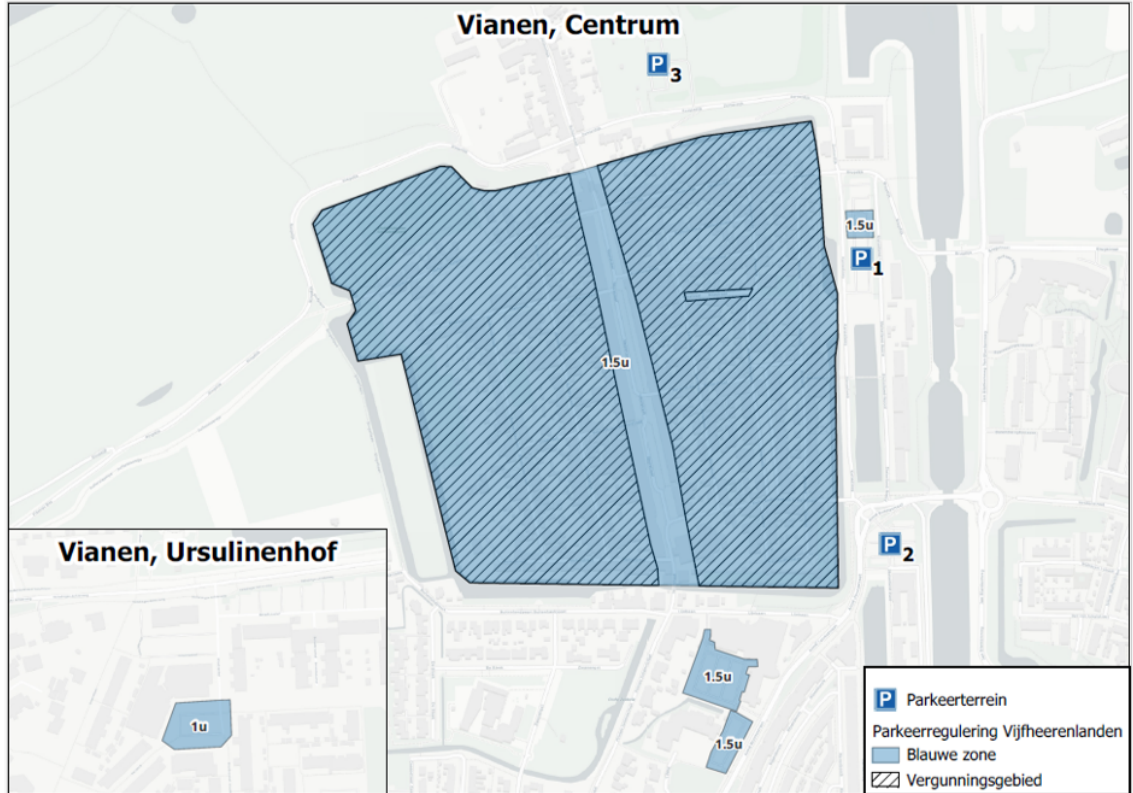
Figuur 3.1 Parkeerregulering Leerdam in de huidige situatie

3.3 Parkeerregulering in Vianen anno 2025

In 2022 had Vianen 658 parkeerplaatsen waar de blauwe zone van toepassing was (Mobycon, 2022). De blauwe zones bevinden zich in het centrum, op de Lijnbaan en bij P1 Kanaalweg. Op de parkeerplaatsen waar blauwe zone van toepassing is, mag tijdens de werkingstijden van de blauwe zone met een parkeerschijf maximaal 1,5 uur geparkeerd worden. Ook bij het parkeerterrein aan de Ursulinenhof geldt een blauwe zone (parkeerduur maximaal 1 uur). Deze blauwe zone regeling is bedoeld om kort parkeren te faciliteren. Voor inwoners in de parkeerschijfzone is het mogelijk een ontheffing aan te vragen. Per huishouden kan één ontheffing worden verkregen, waarop twee kentekens vermeld kunnen worden. Deze bieden dan een ontheffing tijdens de werkingstijd van de blauwe zone.

Voor lang parkeren zijn er parkeerterreinen (P1, P2, P3) aan de rand van het centrum. Deze terreinen worden veel gebruikt door bezoekers van en werknemers in het centrum:

- P1 Kanaalweg (120 parkeerplaatsen). Waarvan een deel als blauwe zone.
- P2 Sluiseiland (76 parkeerplaatsen).
- P3 Zomerdijk (60 parkeerplaatsen).



Figuur 3.2 Parkeerregulering Vianen in de huidige situatie

3.4 Parkeerregulering in Hoef en Haag anno 2025

In Hoef en Haag bevindt zich de blauwe zone op het parkeerterrein bij de Plus (De Brink), waar voertuigen maximaal 1,5 uur mogen parkeren met een parkeerschijf. Deze regel geldt van maandag tot en met zaterdag tussen 09:00 en 19:00 uur. Voor deze blauwe zone gelden geen ontheffingen. Dit is ook niet noodzakelijk omdat er voldoende parkeerruimte in de omgeving beschikbaar is.



Figuur 3.3 Parkeerregulering Hoef & Haag in de huidige situatie

3.5 Specifieke parkeervoorzieningen

De gemeente Vijfheerenlanden biedt specifieke parkeervoorzieningen. Hieronder volgt een nadere toelichting.

- **Parkeerplaatsen met openbare laadpaal:** het is wenselijk dat laadpalen verspreid over de gemeente worden geplaatst en dat het laadpalenbeleid aansluit op de omgevings- en mobiliteitsvisie en de (landelijke) ontwikkelingen. De gemeente Vijfheerenlanden heeft daarvoor een specifiek laadpalenbeleid, dat vastgelegd is in de Beleidsregel oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen.
- **Gehandicaptenparkeerplaatsen:** op betaalde parkeerplekken in de gemeente Vijfheerenlanden mag met een (Europese) gehandicaptenparkeerkaart gratis worden geparkeerd. Daardoor zijn er voor deze doelgroep parkeerplaatsen beschikbaar dichtbij de voorzieningen.
- **Parkeerplaatsen voor grote voertuigen:** Voor voertuig langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter (met inbegrip van de lading) mag alleen geparkeerd worden op door het college aangewezen locaties (APV gemeente Vijfheerenlanden, 2025). Dit wordt via een aanwijfsbesluit formeel geregeld (is per 2025 in de maak).
- **Parkeerplaatsen voor deelvervoer:** in een aantal kernen binnen de gemeente zijn deelauto's beschikbaar. Het gaat om Ameide, Everdingen en Vianen. Hiervoor zijn gereserveerde parkeerplaatsen ingericht. Deelauto's zijn ook gepland voor Hoef en Haag. Daarnaast komen er deelfietsen in Vianen, Hoef & Haag en Hagestein. De gemeente wil deelvervoer verder uitbreiden (zie hoofdstuk 6).
- **Laad- en losvoorzieningen:** de gemeente beschikt over meerdere parkeerplekken voor laden en lossen. Deze zijn voornamelijk gelegen in de kernen met de meeste voorzieningen, zoals Vianen, Leerdam en Meerkerk, waar de behoefte aan goede logistieke bereikbaarheid het grootst is.
- **Camperplaatsen:** Binnen de gemeente Vijfheerenlanden worden openbare camperplaatsen gefaciliteerd, waar tegen betaling overnacht mag worden. Het gaat om drie locaties: Parking Glasmuseum, Parking Lingedijk, Parking Ponthoeve.

3.6 Fietsparkeren

In de kernen van Vijfheerenlanden zijn parkeervoorzieningen voor fietsen aanwezig nabij winkelgebieden en openbare voorzieningen. De fietsparkeervoorzieningen worden aangeboden op logische locaties in de nabijheid van winkelcentra en openbare voorzieningen die veel fietsers trekken. Geconstateerd wordt dat deze aangeboden rekken niet altijd geschikt zijn voor alle typen en formaten fietsen die in het huidige straatbeeld te zien zijn. Bij het faciliteren van nieuwe parkeervoorzieningen voor fietsen wordt derhalve aandacht gevraagd voor de grote diversiteit aan fietsen.

Het beleid op fietsparkeren wordt nader uitgewerkt in het kader van de beleidsnota fiets dat ook in 2025 wordt opgesteld. In de nota parkeernormen wordt nader ingegaan op de fietsparkeernormen.

4 Ambities parkeerbeleid

Het parkeerbeleid in Vijfheerenlanden draagt bij aan het behalen van de gestelde ambities in de omgevingsvisie, de mobiliteitsvisie en dorp(woon)visie op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid, woningbouw en centrumontwikkeling. In hoofdstuk 2 staan de ambities en doelen per visie op hoofdlijnen benoemd waar het parkeerbeleid een bijdrage aan kan leveren. In dit hoofdstuk geven we aan de hand van vijf ambities verder richting aan het parkeerbeleid in onze gemeente. De ambities in het parkeerbeleid ondersteunen de bredere gemeentelijke visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen, en geven ook invulling aan de wensen die zijn geuit door bewoners en ondernemers zoals opgehaald tijdens het participatieproces.

4.1 Kernen zijn bereikbaar, leefbaar en veilig

Het faciliteren van auto parkeren is belangrijk om de bereikbaarheid te waarborgen, maar het auto parkeren heeft niet langer de hoogste prioriteit. In navolging van de omgevingsvisie verschuift de focus naar een meer integrale benadering waarin bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit in balans worden gebracht. Parkeren wordt afgestemd op de omgeving, waarbij oog is voor een duurzame, toekomstbestendige en evenwichtige mobiliteitsmix met als basis het STOMP-principe¹. Met het STOMP-ordeningsprincipe geven we prioriteit aan meer duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en ov) en minder prioriteit aan minder duurzame mobiliteitsvormen (zoals de auto). Zo zorgen we voor bereikbare en leefbare gebieden.

Voor het parkeerbeleid betekent dit het volgende:

- We willen de parkeerbehoefte van bewoners, ondernemers en bezoekers faciliteren, maar indien nodig ook begrenzen als er sprake is van te hoge parkeerdruk. Daarnaast willen we bereikbaar en gastvrij blijven voor bezoekers die met de auto komen. Daar horen goed vindbare en aantrekkelijke parkeervoorzieningen bij aan de randen van de centra.
- Voor het centrum van Vianen en Leerdam onderzoeken we de mogelijkheden voor één of meer gebouwde parkeervoorzieningen en de financiële haalbaarheid daarvan.

1) S=Stappen, T=Trappen, O=Openbaar vervoer, M=Mobility as a Service, P=Privéauto

- Bij herinrichtings- en ontwikkelplannen kunnen we prioriteit geven aan andere functies dan parkeren zoals bijvoorbeeld groen, verblijven of extra ruimte voor langzaam verkeer. Voor niet gerealiseerde parkeerplaatsen dient wel een alternatief elders geboden te worden, of een passende mobiliteitsoplossing. De mogelijkheden hiertoe staan beschreven in de nota parkeernormen.
- We hanteren parkeernormen bij nieuwbouwplannen of functiewijzigingen. Dit doen we om een balans te vinden tussen de parkeerbehoefte die een ontwikkeling creëert en de schaarse openbare (parkeer)ruimte, met als hoofddoel het voorkomen van parkeeroverlast. We gaan onze huidige nota parkeernormen actualiseren en passend maken voor onze kernen.
- Bij (buurt)winkelcentra, openbare voorzieningen en bij gezondheidsinstellingen houden we rekening met parkeerplaatsen voor mindervaliden.
- Bij winkelcentra bieden we mogelijkheden voor bevoorrading, zoals laad- en losvoorzieningen en venstertijden voor laden en lossen.

4.2 Evenwichtige verdeling van parkeren in centra

Tijdens drukke periodes kan de parkeerdruk zodanig toenemen dat er binnen acceptabele loopafstand geen parkeerplaatsen meer beschikbaar zijn. Dit leidt tot ongewenste situaties en overlast, bijvoorbeeld doordat bewoners hun auto niet dicht bij huis kwijt kunnen. Zonder parkeerregulering zouden deze ongewenste situaties zich in ieder geval in en rond de binnenstadcentra van Leerdam en Vianen voordoen. Daarom passen we reguleringsmaatregelen toe wanneer een efficiënter gebruik van parkeerplaatsen en gewenst parkeergedrag noodzakelijk zijn. Met de inzet van parkeerregulering streven we naar een eerlijke verdeling van parkeervoorzieningen tussen inwoners, ondernemers en bezoekers en willen we gericht prioriteit kunnen geven aan specifieke doelgroepen.

Voor het parkeerbeleid betekent dit het volgende:

- Regulering vraagt om prioriteren, waarbij we keuze welke doelgroepen waar mogen parkeren. Voor bewoners, bezoekers en werknemers bepalen we de primaire parkeerlocaties en passen we de regulering hierop aan, zodat iedere groep gebruik kan maken van de beschikbare parkeerruimte.
- Met een passende vorm van parkeerregulering willen we bijdragen aan autoluwe centra van Leerdam en Vianen. Tegelijkertijd zetten we in op het zo veel mogelijke faciliteren van bezoekers-parkeren aan de randen, waarmee we zoekverkeer in het centrum willen voorkomen.
- We streven naar een transparant systeem waarin iedereen weet waar en onder welke voorwaarden parkeren mogelijk is. Dit helpt onnodig zoekgedrag te voorkomen. Omdat parkeerproblemen per straat of gebied kunnen verschillen, passen we onze maatregelen flexibel aan de specifieke situatie aan.
- We streven naar een efficiënt gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen door dubbelgebruik te stimuleren. Dit stelt meerdere doelgroepen in staat om dezelfde parkeerplaatsen te benutten. Daarom zijn we terughoudend bij het toewijzen van exclusieve parkeerplaatsen aan één specifieke doelgroep.
- De praktijk leert dat invoeren van regulering leidt tot verschuiving naar de eerstvolgende straat waar geen beperkingen gelden. Bij invoering of uitbreiding van regulering hebben we hier nadrukkelijk aandacht voor door parkeerregulering toe te passen in een logisch afgebakend en aaneengesloten gebied. We willen voorkomen dat overlast zich verplaatst naar nabijgelegen straten.
- Het bijhouden van een lijst met uitgegeven parkeervergunningen en parkeerontheffingen en een lijst van adressen waar parkeren op eigen terrein mogelijk is (een zogenaamde POET-lijst).

4.3 Stimuleren van duurzame en actieve mobiliteit

Een (landelijke) ambitie, die overgenomen is in de omgevingsvisie van Vijfheerenlanden, is om in 2050 een innovatief en schoon mobiliteitssysteem te hebben. Vervoersbewegingen zijn dan zonder emissies en vrij van fossiele brandstof. De gemeente streeft in lijn met het STOMP-principe naar een sterke stijging van het aandeel voet- en fietsbewegingen, (elektrisch) openbaar vervoer en deelvervoer. Relatief veel autoverplaatsingen die binnen de kernen plaatsvinden, zijn kort en vaak uitstekend te voet of met de fiets te maken. Het stimuleren van fietsgebruik en wandelen voor het maken van korte verplaatsingen biedt daarom grote kansen. Met het parkeerbeleid kunnen we hier een bijdrage aan leveren.

Voor het parkeerbeleid betekent dit het volgende:

- We zetten in de centra, bij buurtwinkelcentra en openbare voorzieningen in op het verbeteren van zowel het aantal als de kwaliteit, toegankelijkheid en de veiligheid van fietsparkeerplaatsen. Dit kan in een afgesloten parkeervoorziening.
- Bij nieuwe functies moet de ontwikkelaar het aantal fietsparkeerplaatsen bepalen aan de hand van CROW kencijfers fietsverkeer (zie ook nota Parkeernormen).
- We willen de aanleg van laadvoorzieningen naar behoefte faciliteren, en passend bij de ontwikkeling van het aandeel elektrische auto's. Dit ligt vast in ons laadpalenbeleid.
- We maken in de openbare ruimte plaats voor elektrische deelauto's. Wij staan positief tegenover initiatieven van professionele autodeel-organisaties en particulieren.

- We streven naar groene en klimaat neutrale parkeerplaatsen, gebouwd met circulaire materialen en demontabele constructies.
- Er wordt ingezet op multifunctioneel ruimtegebruik.

4.4 Kostendekkend en betaalbaar parkeren

Het parkeerbeheer, organisatie en de handhaving van parkeerregulering vergt ambtelijke capaciteit. Hoe meer vormen van parkeerregulering we inzetten, hoe arbeidsintensiever het beheer en de uitvoering daarvan is. We streven ernaar dat het parkeren voor zowel de gebruiker als voor de gemeente 'betaalbaar' blijft. Het parkeren moet betaalbaar blijven voor de gebruikers van de parkeerplaatsen; inwoners, ondernemers en bezoekers.

Voor het parkeerbeleid betekent dit het volgende:

- De gebruiker betaalt voor het gebruik van parkeerplaatsen.
- Een, voor de gemeente kostendekkende uitvoering van het parkeerbeleid. Dit doen we door een eenvoudig, uitlegbaar en uniform parkeerbeleid, waarbij maatwerk per kern mogelijk blijft.
- Bij herinrichtings- en ontwikkelplannen zorgt de initiatiefnemer binnen het plangebied voor de parkeerruimte, in lijn met de nota parkeernormen.
- We streven naar een kostendekkende uitvoering van het parkeerbeleid, maar realiseren ons dat dit bij de keuze voor één of meer gebouwde parkeervoorziening(en) een (financiële) uitdaging zal zijn.
- In geval van parkeerregulering met betaald parkeren of parkeervergunningen kiezen we voor tarieven die passen bij de schaal en attractiviteit van onze kernen. Op basis van een benchmark bepalen we tarieven die passen bij het voorzieningenaanbod in het gebied waar sprake is van parkeerregulering. Het uitgangspunt is dat parkeerregulering en bijhorende handhaving kostendekkend is.
- Om een (gebouwde) parkeervoorziening financieel haalbaar te maken is betaald parkeren daar niet uitgesloten. Dit kan leiden tot uitwijkgedrag en parkeeroverlast in omliggende straten. Om dit ongewenste neveneffect te voorkomen kan parkeerregulering in de directe omgeving nodig zijn.

4.5 Voorkomen van parkeeroverlast

Tijdens de participatiemomenten zijn er regelmatig opmerkingen gemaakt over parkeeroverlast. Vaak betreft het overlast van grote voertuigen (zoals bestel- en werkbusjes) en foutparkeren in woonwijken. Grote voertuigen hinderen het uitzicht en daardoor het leefgenot. Het foutparkeren hindert ook de doorgang, wat tot onveilige en onwenselijke situaties leidt wanneer hulpdiensten hierdoor vertraging oplopen. Ook op bedrijventerreinen is soms sprake van overlast van grote voertuigen, wanneer ondernemers hun eigen perceel niet kunnen bereiken vanwege fout geparkeerde (vracht)auto's. Deze vormen van parkeeroverlast willen we minimaliseren.

Voor het parkeerbeleid betekent dit het volgende:

- We blijven inzetten op handhaving van parkeerverboden en het foutparkeren.
- We willen specifieke parkeerlocaties aanwijzen voor grote voertuigen en vrachtwagens.
- Via online enquêtes en lopende overlegstructuren met dorps- en wijkraden willen we in contact blijven met de gebruikers van parkeerplaatsen en zo de ontwikkeling van de ervaren parkeersituatie blijven monitoren.
- Het tweemaaljaarlijks monitoren van de parkeerdruk in alle kernen van Vijfheerenlanden en op basis van de resultaten bepalen welke maatregelen nodig zijn.

5 Gebiedsgerichte parkeerregulering

Vijfheerenlanden beschikt over verschillende voorzieningenniveaus in de verschillende kernen. Leerdam en Vianen bieden een regionaal voorzieningenaanbod. Meerkerk, Ameide, Hoef en Haag en Lexmond bieden een lokaal voorzieningenaanbod. De overige kernen zijn woonkernen, waar de nadruk ligt op wonen en een beperkter aantal voorzieningen aanwezig is. In dit hoofdstuk behandelen we of en welke vormen van parkeerregulering wij in onze kernen willen inzetten. Vanuit gebieds-specifieke informatie (aanwezige doelgroepen, parkeerproblemen, kenmerken openbare ruimte en behoeften) beschrijven we de kaders en mogelijkheden waarbinnen we parkeerregulering toepassen.

5.1 Uiteenzetting doelgroepen

Bij parkeerregulering wordt een doelgroepenbenadering gehanteerd. De doelgroepen die we in de basis hanteren bepalen samen veruit het grootste deel van de parkeervraag. Bij het bepalen van de inzet van parkeerreguleringsmaatregelen worden de belangen van de verschillende doelgroepen zorgvuldig afgewogen.

- Inwoners (behoefte aan een beschikbare parkeerplaats dicht bij huis)

- Winkelbezoekers runshoppers (kort parkerend bezoek)
- Winkelbezoekers funshoppers (lang parkerend bezoek)
- Werknemers (lang parkeren)
- Overige doelgroepen (uiteenlopende parkeerkenmerken)

Hieronder worden parkeerkenmerken en de parkeerbehoeften van deze belangrijkste doelgroepen toegelicht.

Inwoners

Inwoners zijn veelal langparkeerders, voornamelijk aanwezig in de avonden, nachten en weekenden. Ook zien we dat er steeds vaker vanuit huis gewerkt wordt, waardoor de auto overdag ook steeds vaker 'thuis' blijft en een parkeerplaats nodig heeft. Voor inwoners is het belangrijk dat er voldoende parkeergelegenheid dicht bij huis beschikbaar is. Een bepaalde garantie op een parkeerplaats dichtbij huis is voor deze doelgroep wenselijk. Voor henzelf, maar vaak ook voor hun bezoekers.

Winkelbezoekers (runshoppers)

De runshoppers parkeren voornamelijk overdag en in de weekenden. Dit zijn bezoekers die snel een boodschap doen, bijvoorbeeld bij de supermarkt. Zij hebben behoefte aan parkeerplaatsen voor maximaal 1 à 2 uur parkeren dicht bij de winkels.

Winkelbezoekers (funshoppers)

De funshoppers parkeren voornamelijk overdag en in de weekenden. Deze bezoekers nemen de tijd om te winkelen, bezoeken meerdere winkels en/of combineren dit bijvoorbeeld met een horecabezoek. Zij hebben behoefte aan parkeerplaatsen voor 3 à 4 uur parkeren, op loopafstand van het winkelgebied.

Werknemers

Bij deze doelgroep hebben we het over werknemers die met hun auto naar het werk gaan. Ze wensen parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand naar de werklocaties (zoals een kantoor of winkel). De meeste werknemers parkeren op werkdagen tussen 08:00h en 18:00h.

Overige doelgroepen

Naast de bovenstaande basisindeling van doelgroepen zijn er nog meer doelgroepen te onderscheiden. Denk aan ondernemers, zakelijke bezoekers, bezoekers van bewoners, toeristen, ambulante dienstverlening en bedrijfsbusjes van klusbedrijven en bezorgdiensten. Deze specifieke doelgroepen hebben een specifieke parkeervraag die afwijkt van de meer algemene categorieën. Bij inzet van parkeerregulering zullen de genoemde doelgroepen afhankelijk van lokale gebiedskenmerken en aanwezige functies in het gebied in meer of mindere mate gefaciliteerd worden in hun parkeerbehoefte.

5.2 Prioriteren van doelgroepen per gebiedstype

Het prioriteren van doelgroepen per deelgebied is essentieel om de schaarse parkeerruimte effectief te benutten. Parkeerregulering passen we alleen toe waar daadwerkelijk sprake is van hoge parkeerdruk. Daarbij geldt een gebiedsgerichte benadering met onderscheid naar woongebieden, werklandschappen en gemengde gebieden, zoals de binnenstad van Vianen en Leerdam, maar ook (buurt)winkelcentra. Binnen deze gebieden krijgen voornoemde doelgroepen verschillende prioriteit bij het faciliteren van de parkeervraag.

Deelgebied	Prioriteit in doelgroepen
Gemengde gebieden	Inwoners, winkelbezoekers (runshopper), winkelbezoekers (funshopper), werknemers, bezorgdiensten
Woongebieden	Inwoners, bezoekers van inwoners, werknemers, bezorgdiensten

Tabel 5-1 Prioriteit in doelgroepen voor deelgebieden

Als er sprake is van een tekort aan geschikte parkeerplaatsen in een gebied voor de gewenste doelgroep, wordt een reguleringsmaatregel gezocht om die doelgroep die prioriteit heeft te faciliteren. Mocht de parkeerdruk niet tot een toelaatbaar niveau terug te brengen zijn, dan kan ervoor gekozen worden om doelgroepen met de laagste prioriteit te weren of hun parkeermogelijkheden te beperken.

5.3 Vormen van parkeerregulering

In onze twee grootste centra, de binnenstad van Vianen en Leerdam, is sprake van relatief hoge parkeerdruk. Extra parkeerplaatsen realiseren is ruimtelijk lastig inpasbaar en ook onwenselijk in de krappe historische straten. In de binnenstad van Leerdam zijn sinds 1 maart 25 een aantal straten afgesloten voor auto's. Daar kan sinds die tijd dus ook niet meer geparkeerd worden. Met parkeerregulering, zoals blauwe zone parkeren of betaald parkeren in combinatie met vergunninghoudersparkeren, worden de

beschikbare parkeerplaatsen naar prioriteit in doelgroepen verdeeld. In Leerdam, Vianen en Meerkerk passen we dit toe. Zonder parkeerregulering zouden er meer parkeerproblemen ontstaan, zoals:

- Een hoge parkeervraag bij de meest populaire parkeervoorzieningen, waardoor het voor bewoners moeilijk is een vrije parkeerplaats te vinden. Voor bewoners kan dit betekenen dat men vaker op grotere afstand van huis zal moeten parkeren.
- Er moet langer gezocht worden naar een vrije parkeerplaats, wat overlast van zoekverkeer oplevert.
- De parkeerplaatsen zullen langer bezet blijven, omdat er geen (tijds)beperking is.
- Mensen zullen minder snel andere duurzame vervoermiddelen of openbaar vervoer gebruiken.

Omdat we de binnenstad van Vianen en Leerdam bereikbaar en leefbaar willen blijven houden voor onze bewoners en bezoekers blijven we inzetten op een passende vorm van parkeerregulering. Ook andere kernen of delen van kernen kunnen in aanmerking komen voor parkeerregulering als daar behoefte naar is en de parkeersituatie daar aanleiding toe geeft. Bij de inzet van parkeerregulering streven we naar uniformiteit. Dat is wel zo duidelijk en maakt het parkeerbeheer ook eenvoudiger. Daarom zetten we in op de twee meest voorkomende vormen van parkeerregulering in Nederland, die ook voor Vijfheerenlanden geschikt zijn, te weten:

- Blauwe zone parkeren, al dan niet in combinatie met ontheffingen voor belanghebbenden uit het gebied.
- Betaald parkeren (ook wel fiscaal parkeren genoemd), al dan niet in combinatie met vergunningen voor belanghebbenden uit het gebied.

Binnen voornoemde vormen van parkeerregulering is ruimte voor maatwerk per kern. Zo kunnen we parkeerregulering ook in de toekomst blijven afstemmen op de specifieke kenmerken van onze kernen. We willen immers flexibel kunnen inspelen op de behoefte per doelgroep, en ruimtelijke (bouw)ontwikkelingen die zich in een specifieke kern voordoen. Bij de inzet van parkeerregulering in de vorm van blauwe zone parkeren en betaald parkeren, houden wij rekening met voor- en nadelen (zie blauwe kopjes hierna).

Blauwe zone parkeren

Bij een blauwe zone is het iedereen toegestaan gedurende een beperkte tijd te parkeren in de met een blauwe markering aangegeven vakken. De gebruiker is daarbij verplicht de aankomsttijd aan te geven middels een parkeerschijf. Aan specifieke doelgroepen, zoals bewoners, kunnen ontheffingen (parkeervergunning) worden verleend om langer dan de maximale parkeerduur te parkeren. Een blauwe zone is toepasbaar als middel tegen ongewenst straatparkeren en als reguleringsmaatregel met als voornaamste doel het beschikbaar houden van parkeerplaatsen voor vergunninghouders en het weren van langparkeerders, niet zijnde vergunninghouders.

Voordelen blauwe zone	Nadelen blauwe zone
<ul style="list-style-type: none"> • Het is een eenvoudige maatregel die relatief snel is in te voeren met een verkeersbesluit; • Iedere automobilist kan er gratis parkeren. De parkeerschijf kan snel worden ingesteld; • Beperkte investeringskosten. De initiële kosten zijn relatief laag. Er hoeven geen dure parkeerautomaten te worden geplaatst; • Lang parkeren wordt tegengegaan, mits goed gehandhaafd. 	<ul style="list-style-type: none"> • Beperkte parkeertijd voor bezoekers; • De handavingskosten zijn hoog; • De controle van de parkeerschijf kan niet worden geautomatiseerd en de inkomsten uit de boetes (gemeentelijke beschikkingen voor overtredingen) moeten geheel worden afgedragen aan het rijk; • Het systeem is misbruikgevoelig (doordraaien van de schijf, ook met illegale elektrische schijven); • Er zijn geen inkomsten, wel handavingskosten (financieel tekort); • Handhaving kan alleen plaatsvinden door politie of BOA's, waarbij handhaving door de politie afhankelijk is van de prioriteiten bij de politie.

Tabel 5-2 Voor- en nadelen blauwe zone

Betaald parkeren

Bij betaald parkeren, ook wel fiscaal parkeren genoemd, wordt het parkeergedrag gereguleerd door het heffen van parkeerbelasting. Dit geldt dan voor het parkeren op de aangegeven parkeerplaatsen, straten of zones. De parkeerder betaalt daar per parkeeractie of men is als belanghebbende in het bezit van een parkeervergunning waarmee men op de aangewezen parkeerplaatsen kan parkeren. Aan specifieke doelgroepen (belanghebbenden), zoals bewoners, kunnen parkeervergunningen worden verleend om gebruik te maken van de betaald parkeervakken. Het doel van betaald parkeren is om de parkeerdruk te verminderen en de leefbaarheid van het centrumgebied te verbeteren. Door het invoeren van betaald parkeren wordt het aantrekkelijker gemaakt om ander vervoer te gebruiken en wordt het parkeren beter gereguleerd, waardoor er meer ruimte overblijft voor belanghebbenden (bewoners) en bezoekers.

Andere doelen zijn het stimuleren van parkeren op afstand, het weren van lang parkerende bezoekers en het efficiënter benutten van de beschikbare parkeercapaciteit (dubbelgebruik door verschillende doelgroepen). Ook kan betaald parkeren ingezet worden, om (gebouwde) parkeervoorzieningen bij nieuwbouwplannen financieel haalbaar te maken.

Voordelen betaald parkeren	Nadelen betaald parkeren
<ul style="list-style-type: none"> • Effectief middel om de parkeerdruk te vermindere- • Door kosten te verrekenen worden parkeerplaat- • Er zijn inkomsten waarmee de parkeerregulerings- • Het biedt mogelijkheden voor tariefdifferentiatie, • Het vormt een stimulans om met meer duurzame • Met resterende inkomsten kan ook b.v. een gratis • Met resterende inkomsten kan ook b.v. een gratis 	<ul style="list-style-type: none"> • De parkeerder moet kosten maken om in • Betaald parkeren kan weerstand oproe- • Winkeliers zien dit vaak als bedreiging • Automobilsten kunnen gaan uitwijken

Tabel 5-3 Voor- en nadelen betaald parkeren

5.4 Parkeerregulering in het centrum van Vianen

De historische binnenstad van Vianen kenmerkt zich door een compacte structuur met smalle straten en een mix van (monumentale) panden voor wonen, een winkelstraat, horeca en dienstverlening. De parkeervraag komt daardoor ook van diverse doelgroepen zoals bewoners van het centrum, ondernemers en hun personeel in het centrum, winkelend publiek en horecabezoekers. Dit leidt dagelijks tot een relatief hoge parkeerdruk in delen van het centrum, zoals ook blijkt uit de parkeerdrukmetingen. Om de leefbaarheid van de binnenstad te waarborgen en bewoners en bedrijven parkeerruimte te bieden en langparkerende bezoekers te weren, hanteren we parkeerregulering in de vorm van blauwe zone parkeren. Daarmee sturen we op het gebruik van parkeerplaatsen en geven we ruimte aan doelgroepen die prioriteit krijgen.

Het huidige gebruik geeft aan dat het systeem van parkeerregulering met blauwe zone voldoende functioneert. Metingen tonen aan dat er op het totaal gezien geen probleem is ten aanzien van de capaciteit.

Zoomen we echter in op enkele deellooties of tijdstippen dan komt het voor dat bewoners soms op grotere afstand van de eigen woning moeten parkeren. De parkeerdruk leidt ook tot zoekverkeer met overlast voor bewoners en een verminderde bereikbaarheid van voorzieningen. Ondernemers geven aan dat er te weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor hun klanten in het gebied.

We blijven daarom aandacht hebben voor de parkeersituatie in het centrum van Vianen en gaan onderzoeken wat voor de toekomst de best passende vorm van parkeerregulering is. Daarbij houden we ook rekening met toekomstige (grootschalige) gebiedsontwikkelingen, zoals de herontwikkeling van het gebied rondom de Lijnbaan.

Uitgangspunten parkeerregulering Vianen

Bij de parkeerregulering in de binnenstad van Vianen hanteren wij de volgende uitgangspunten:

- Parkeerregulering passen we primair toe in het gedeelte van de binnenstad van Vianen dat wordt omringd door de stadsgracht.
- Als we bij wijkoverleggen of via enquêtes en andere kanalen klachten vernemen of uit parkeerdrukmetingen een hoge parkeerdruk constateren, dan kan dit aanleiding zijn om het parkeerreguleringsgebied uit te breiden of de vorm van parkeerregulering hierop aan te passen.
- De parkeerplaatsen in de binnenstad zijn primair bedoeld voor bewoners. We faciliteren alleen kort parkerende bezoekers in het centrum.
- Ontheffinghouders kunnen overal parkeren in de blauwe zone, met uitzondering van de Voorstraat.
- We hanteren voorwaarden bij het verstrekken van ontheffingen en vergunningen en houden het aantal uit te geven ontheffingen in balans met de omvang van het parkeerareaal.

- Grootschalige nieuwbouwwontwikkelingen, zoals de mogelijke herontwikkeling van het gebied rondom de Lijnbaan, kunnen aanleiding zijn om een vorm van parkeerregulering toe te passen.
- In het centrum van Vianen wordt geen betaald parkeren op straat ingevoerd.

5.5 Parkeerregulering in het centrum van Leerdam

Ook de historische binnenstad van Leerdam kenmerkt zich door een compacte structuur met monumentale panden, smalle straten en een mix van wonen, winkelen, horeca en dienstverlening. Ook daar zien we dat de parkeervraag vanuit verschillende doelgroepen leidt tot een hoge parkeerbezetting. Om de leefbaarheid van de binnenstad te waarborgen en bewoners en bedrijven parkeerruimte te bieden en langparkerende bezoekers te weren, is in het verleden parkeerregulering ingevoerd. In Leerdam betreft dit een combinatie van vergunninghoudersparkeren, betaald parkeren en blauwe zone parkeren (zie paragraaf 3.2). Er zijn betaald parkeerplaatsen die exclusief voor bezoekers zijn, en parkeerplaatsen die exclusief voor vergunninghouders zijn. Aan dit systeem kleven enkele nadelen:

- Het is niet altijd even duidelijk wie waar mag parkeren. Daarvoor zijn borden nodig om aan te duiden of sprake is van betaald parkeren of uitsluitend parkeren voor vergunninghouders. Dit kan verwarring opleveren en leiden tot foutparkeren.
- Er is in de huidige situatie geen dubbelgebruik mogelijk van deze 'exclusieve' parkeerplaatsen. Bewoners kunnen niet (gratis) parkeren op een betaald parkeerplaats en bezoekers niet op een parkeerplaats voor vergunninghouders. In praktijk leidt dit er dan toe dat de beschikbare parkeerplaatsen niet goed benut worden. Immers: de piek van parkeren door bewoners is op andere tijden dan de piek van parkeren door bezoekers (winkelend publiek).

We gaan onderzoeken of het toepassen van fiscaal parkeren in de gehele binnenstad een oplossing is. Dat is een gecombineerd regime van betalen voor bezoekers en vergunningen voor o.a. bewoners van de binnenstad op dezelfde plekken. Dit leidt tot een beter benutting van het beschikbare parkeerareaal in de binnenstad en het geeft zowel bewoners als bezoekers meer keuze ten aanzien van parkeerplaatsen. Tevens komen we hiermee tegemoet aan de wens van ondernemers om meer ruimte te bieden voor winkelbezoekers (runshoppers).

Uitgangspunten parkeerregulering Leerdam

Bij de parkeerregulering in de binnenstad van Leerdam hanteren wij de volgende uitgangspunten:

- Parkeerregulering passen we vooralsnog alleen toe in de binnenstad van Leerdam. Aan de zuidkant is dat duidelijk begrenst door de Linge, aan de westkant door de Zuid-Hollandweg en aan de noordkant door het spoor, Aan de oostkant is de grens minder duidelijk. Hier hebben we te maken met een zogenaamd 'overloopgebied'. Zie daarvoor paragraaf 5.6.
- De parkeerplaatsen in de binnenstad zijn primair bedoeld voor bewoners. We faciliteren alleen kortparkerende bezoekers in het centrum.
- Als we klachten of een hoge parkeerdruk constateren bij overloopgebieden, net buiten het gebied met parkeerregulering, dan kan dit aanleiding zijn om het parkeerreguleringsgebied uit te breiden of de vorm van parkeerregulering hierop aan te passen.
- Op termijn willen we toe naar meer dubbelgebruik van de beschikbare parkeerplaatsen, zodat deze beter benut worden gedurende de dag.
- We hanteren vergunningvoorwaarden en houden het aantal uit te geven parkeervergunningen in balans met de omvang van het parkeerareaal.

5.6 Parkeerregulering in overloopgebieden

Rondom het centrum van Leerdam zijn een aantal woonstraten die hinder ondervinden van het parkeerregime. Met name de wijken Varsseveld en delen van Leerdam-Oost hebben last van doorschuivende parkeerdruk. Uit de parkeerdrukmeting en de meldingen van bewoners ontstaat het beeld dat bezoekers van de binnenstad, maar ook werknemers en bewoners van de binnenstad die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, hier een gratis parkeerplek zoeken. De zogenaamde olievlekwerking. De signalen uit participatie geven voldoende aanleiding om te onderzoeken of parkeerregulering in Varsseveld verder uitgebreid of aangepast moet worden. Ook voor sommige straten van Leerdam-Oost willen we onderzoeken of het wenselijk en haalbaar is om parkeerregulering in te voeren. De enige reden om parkeerregulering in deze wijken in te voeren of te overwegen is om voldoende vrije parkeerruimte voor de bewoners te kunnen bieden door bezoekers van het centrum te weren. Een deel van Varsseveld (Onega/Bohemen) heeft daarom al gereguleerd parkeren in de vorm van vergunninghoudersparkeren. Een aandachtspunt daarbij is dat daar ook vergunninghouders uit de binnenstad mogen parkeren.

Bij het onderzoek naar uitbreiding van parkeerregulering in overloopgebieden doorlopen we een apart participatietraject waarbij de bewoners uit deze wijken nauw betrokken worden. Dit kan zijn in de vorm van een enquête of een behoeftepeiling onder bewoners van betreffende wijken of ze open staan voor parkeerregulering. Indien een meerderheid van 60% of hoger uit deze wijken voorstander is van parkeerregulering, dan zullen we de parkeerregulering in deze wijken in overleg met de buurt verder vormgeven.

Bij de invoering van parkeerregulering in Varsseveld (geldt ook voor andere wijken) onderzoeken we ook of het nodig is om van Varsseveld een aparte parkeerreguleringszone te maken. Daarmee voorkomen we dat vergunninghouders uit de binnenstad met hun parkeervergunning in Varsseveld kunnen parkeren.

5.7 Parkeerregulering in overige kernen en bij (buurt)winkelcentra

Om de huidige balans te behouden en eventuele toekomstige parkeerdrukke lokaal te kunnen opvangen, bestaat ook voor overige kernen de mogelijkheid om gebruik te maken van kleinschalige vormen van parkeerregulering. Denk hierbij aan:

- Tijdelijke parkeermaatregelen bij evenementen;
- Gerichte inzet van blauwe zones op drukke locaties (bijvoorbeeld winkelcentra zoals bijvoorbeeld De Brink in Hoef en Haag, Monnikenhof in Vianen en Raadhuisplein in Meerkerk).

Uit participatie en de analyse van de parkeersituatie in onze kleinere kernen blijkt dat er doorgaans een goede balans is tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen. Hoewel ook in onze kleine kernen wel eens meldingen zijn van ongewenste parkeersituaties, zijn er geen structurele knelpunten geconstateerd die aanleiding geven tot het invoeren van parkeerregulering.

5.8 Handhaving van parkeerreguleringsmaatregelen

Handhaving is een essentieel onderdeel van onze parkeerreguleringsmaatregelen blauwe zone parkeren, betaald parkeren en vergunninghouderszones. Zonder handhaving is de kans op het negeren van de regels groter, waardoor de parkeerregulering niet het gewenste effect heeft. Handhaving op blauwe zone parkeren, betaald parkeren en fout parkeren, is ook een gevoelig onderwerp. Aan de ene kant wil men dat iedereen betaalt, en verlangt degene die zelf betaalt ook dat wanbetalers worden aangepakt. Aan de andere kant wordt het bedrag van de naheffingsaanslag al snel als hoog en onrechtvaardig ervaren. We zoeken derhalve naar een balans waarbij bewoners en bezoekers deze handhavingssacties redelijkerwijs accepteren.

Uitvoering van de handhaving

Onze buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) voeren de handhavingstaken uit en delen de parkeerboetes uit. Zij verrichten naast de werkzaamheden op het gebied van parkeren nog een veelheid aan andere handhavingstaken, waardoor prioriteiten gesteld moeten worden. Dit levert een spanningsveld op. We constateren op basis van signalen van bewoners dat er behoefte is aan een hogere frequentie van handhaving, waardoor de pakkans vergroot wordt en daarmee het gewenste effect van de parkeerreguleringsmaatregel toeneemt. Bij handhaving is het verder van belang dat er geen regelmaat is in de controles en de controleurs zichtbaar zijn op straat.

Handhavingskosten en - opbrengsten

Boetes die door de gemeentelijke handhaving worden opgelegd op basis van de Wegenverkeerswet, worden geïnd via het CJIB. De gemeente ontvangt hiervoor geen vergoeding. Voor boetes voor betaald parkeren geldt dit niet. Dit valt onder een fiscale regeling, waarbij de afdeling Belastingen van de gemeente zelf verantwoordelijk is voor het innen van de gelden.

Digitaal controleren

Automatische parkeerhandhaving van parkeerregulering bij straatparkeren is technisch mogelijk met een scanauto of via een mobiele app van de handhavers. Er kan snel en makkelijk worden gevarieerd in de frequentie waarmee gehandhaafd wordt en de pakkans ligt bij digitaal handhaven hoger. Digitaal handhaven werkt echter alleen als alle parkeerrechten digitaal zijn vastgelegd. Een ander voordeel van digitaal handhaven is minder administratielast bij kentekenwisselingen en het minder hoeven versturen van documenten.

Bij blauwe zone parkeren is digitale handhaving niet mogelijk, aangezien alleen met een fysieke parkeerschijf wordt gewerkt. Voor handhaving van fiscaal parkeren (combinatie van betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren) kan deze technologie wel voordelen bieden. We blijven de ontwikkelingen volgen en zetten de nieuwe middelen in als deze voor de parkeerreguleringsgebieden in Vijfheerenlanden iets toevoegen (verbeteren kostenefficiëntie of verhogen pakkans).

5.9 Monitoring

Om de effectiviteit van het parkeerbeleid te waarborgen en tijdig te kunnen inspelen op veranderende omstandigheden, wordt de parkeerdruk in de gemeente periodiek gemonitord. Deze monitoring in de vorm van een parkeerdrukmeting willen we om de twee jaar uitvoeren. Daarnaast kunnen specifieke ontwikkelingen aanleiding geven tot het tussentijds uitvoeren van parkeerdrukmetingen, bijvoorbeeld bij herinrichtingsprojecten, gebiedsontwikkelingen of naar aanleiding van klachten van bewoners. Deze monitoring is gebaseerd op kwantitatieve tellingen.

Naast parkeerdrukmeting houden we klachten en meldingen van bewoners bij. Dit helpt ons om goed zicht te houden op de parkeerbehoeften in afzonderlijke kernen en wijken. De meldingen kunnen aanleiding zijn voor nader parkeeronderzoek.

6 Overige parkeermaatregelen

Naast de kern- en gebiedsgerichte parkeerregulering zijn er aanvullende parkeermaatregelen. In dit hoofdstuk gaan we in op een aantal specifieke vraagstukken, zoals het al dan niet instellen van een parkeer- of mobiliteitsfonds, de inrichting van laadplekken voor elektrische voertuigen en de herijking van de in 2022 vastgestelde nota parkeernormen. Ook wordt ingegaan op de rol van deelmobiliteit, het al dan niet invoeren van normen voor fietsparkeren, en de aanpak rondom gehandicaptenparkeerplaatsen en vrachtwagen parkeren.

6.1 Parkeernormen voor nieuw- en verbouwplannen

Samen met dit beleidsplan parkeren, is de nota parkeernormen geactualiseerd. Deze nota parkeernormen geeft duiding aan auto- en fietsparkeren bij bouwontwikkelingen. Daarbij worden zowel de daadwerkelijke parkeernormen als de manier waarop deze normen toegepast moeten worden toegelicht. De huidige nota parkeernormen is in 2022 vastgesteld en was gebaseerd op inmiddels verouderde CROW-kencijfers uit publicatie 381 (2018). Om beter aan te sluiten bij de huidige kijk op mobiliteit en onze ambities uit onze omgevingsvisie en mobiliteitsvisie, is de huidige nota parkeernormen toe aan actualisatie. In de geactualiseerde nota parkeernormen baseren we ons op de meest recente CROW-kentallen uit 2024, die rekening houden met de nieuwe kijk op mobiliteit.

In de nota parkeernormen staan de parkeernormen vermeld die de basis vormen voor de berekening van de parkeereis van een bouwontwikkeling (het bouwen, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw of gebiedsontwikkeling). De parkeereis betreft het uiteindelijke aantal te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen om te voldoen aan de (toekomstige) parkeervraag betreffende de bouwontwikkeling. Ook wordt in een stappenplan aangeduid hoe met de berekende parkeereis omgegaan moet worden.

Als vertrekpunt hanteren wij de systematiek en bandbreedte van parkeergetallen uit de meest actuele CROW-richtlijnen. Maar we bepalen zelf de parkeernormen die passend zijn voor onze lokale situatie. Ook maken we maatwerk mogelijk en houden we rekening met differentiatie op basis van gebiedskenmerken binnen onze gemeente. Iedere 4 jaar, of eerder bij geconstateerde omissies, zullen de parkeernormen weer tegen het licht gehouden moeten worden en mogelijk aangescherpt worden.

6.2 Parkeerfonds of mobiliteitsfonds

De afgelopen jaren is gebleken dat het bij diverse bouwplannen niet mogelijk of financieel haalbaar is om als onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling of functiewijziging op eigen terrein te voorzien in parkeerruimte conform de gemeentelijke parkeereis uit de nota parkeernormen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen, veelal in de historische binnenstad van Vianen en Leerdam, is de ruimte beperkt om de extra parkeerplaatsen te realiseren. Ook biedt de bestaande openbare parkeerruimte binnen acceptabele loopafstanden geen restruimte. Ondergronds of inpandig parkeren maakt de ontwikkeling dermate duur dat de ontwikkeling niet haalbaar blijkt. Wanneer niet aan de parkeereis wordt voldaan, betekent dit concreet dat een (gewenste) ruimtelijke ontwikkeling niet mogelijk is.

Een parkeerfonds of mobiliteitsfonds kan dan (in theorie) uitkomst bieden. De gemeente Vijfheerenlanden werkt hier niet mee. Een parkeerfonds of mobiliteitsfonds biedt ontwikkelaars de mogelijkheid om onder bepaalde omstandigheden ontheffing te krijgen van (een deel van) de parkeereis, onder de voorwaarde dat de ontwikkelaar een bijdrage stort in het gemeentelijke parkeerfonds of mobiliteitsfonds. De middelen in dit fonds worden vervolgens door de gemeente gebruikt voor de aanleg van parkeerplaatsen (in het geval van een parkeerfonds) of andere mobiliteits- of infrastructuurmaatregelen (in het geval van een mobiliteitsfonds). Wanneer een ontwikkelaar de parkeereis heeft afgekocht, neemt de gemeente dus de verplichting van de parkeereis over.

Uit jurisprudentie blijkt dat aan parkeerfondsen hardnekkige problemen kleven:

- De realisatie van de parkeereis binnen de vooraf afgesproken termijn en de vooraf bepaalde (loop)afstand van de ontwikkeling blijkt in praktijk niet haalbaar, waardoor de gemeente niet kan voldoen aan de verplichting. Dit kan er toe leiden dat de ontwikkelaar de afkoopsom terug eist. De parkeeropgave blijft dan onopgelost en/of de gemeente moet de parkeeropgave zelf bekostigen. Uit jurisprudentie blijkt dat deze situatie zich regelmatig voordoet.
- De vastgestelde (en al dan niet gedifferentieerde) afkoopsommen per parkeerplaats blijken in praktijk vaak onvoldoende kostendekkend om de parkeereis over te nemen. Afhankelijk van de locatie kan de afkoopsom een onderschatting of een overschatting zijn. Dit heeft het risico op ongelijkheid;

- Een parkeerfonds is tijdrovend en vergt veel (boekhoudkundige) administratie voor de gemeentelijke organisatie.

Voorgaande problemen maken dat ervaringen met parkeerfondsen (en dit geldt naar verwachting ook voor mobiliteitsfondsen) overwegend negatief zijn. Vooral de moeilijkheid van het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen binnen de een acceptabele termijn en binnen de vastgestelde (loop)afstand blijkt in praktijk lastig. Wegens de complexiteit van het beheer, de juridische- en organisatorische uitdagingen, en de financiële risico's ziet de gemeente af van een parkeerfonds of mobiliteitsfonds.

Alternatief: anterieure overeenkomst

Het is wel mogelijk om in een anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemers van de ontwikkeling afspraken omtrent de parkeereis vast te leggen. Hierbij kan compensatie worden overeengekomen om via een anterieure overeenkomst afspraken te maken over het hanteren van een lagere parkeernorm binnen de bandbreedte van de CROW-normen.

De mogelijkheden tot (afwijkende) afspraken over de parkeereis dienen in een vroeg stadium al vastgelegd te worden in een intentieovereenkomst of nota van uitgangspunten. In onze nota parkeernormen gaan we verder in op deze mogelijkheid met een anterieure overeenkomst.

6.3 Aantrekkelijke en goed vindbare parkeerterreinen aan randen

Om de centra van onze grotere kernen bereikbaar en gastvrij te houden voor bezoekers die met de auto komen, willen we aantrekkelijke en goed vindbare parkeerterreinen aan de randen van de centra aanbieden. Deze parkeerterreinen vormen vaak het eerste contactmoment van bezoekers met de kern en dragen daarmee bij aan een positieve bezoekerservaring. In Vianen en Leerdam zijn al grote parkeervoorzieningen aan de randen. Maar ook voor andere kernen met een voorzieningenniveau (zoals Meerkerk, Ameide, Hoef en Haag en Lexmond) willen we hierop inzetten als de parkeersituatie daar aanleiding toe geeft.

Vindbare parkeervoorzieningen en duidelijke looproutes

Om de vindbaarheid van parkeervoorzieningen te verbeteren, worden de parkeerterreinen voorzien van duidelijke en uniforme bewegwijzering vanaf de hoofdwegen. Daarnaast worden logische en veilige looproutes aangelegd die bezoekers op een prettige manier naar het centrum leiden. Langparkeerders worden zoveel mogelijk verwezen naar de langparkeerterreinen aan de randen van het centrum en kortparkeerders naar de schil van het centrum. Bij vindbare parkeervoorzieningen en duidelijke looproutes besteden we aandacht aan:

- Bewegwijzering voor de automobilist naar de parkeervoorziening
- Duidelijke looproutes met bewegwijzering voor voetgangers naar het centrum
- Informatieborden met plattegronden

Uitbreiding en aantrekkelijk maken van alternatieve parkeervoorzieningen

We blijven actief onderzoeken of bestaande parkeerterreinen aan de randen van de centra kunnen worden uitgebreid. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de capaciteit, maar ook naar de aantrekkelijkheid en veiligheid van deze locaties. Een prettige en veilige parkeerervaring draagt namelijk bij aan een positieve beleving van het centrumbezoek. Bij het aantrekkelijk houden van parkeerterreinen aan de randen van het centrum, hebben we aandacht voor:

- Aantrekkelijke en goed onderhouden parkeerplaatsen
- Een (sociaal) veilige inrichting met verlichting en camerabewaking
- Ruimte voor fietsstallingen en deelmobiliteit (zoals deelauto's of -fietsen)
- Mogelijkheden voor elektrisch laden

Door deze aanpak blijven onze centra bereikbaar en aantrekkelijk voor bezoekers, terwijl tegelijkertijd wordt ingezet op leefbaarheid, duurzaamheid en efficiënt ruimtegebruik.

6.3.1 Leerdam

Om het centrum van Leerdam aantrekkelijk en goed bereikbaar te houden voor bezoekers die met de auto komen, bieden we parkeerruimte aan de rand van de binnenstad aan. De (lang) parkerende bezoekers van de binnenstad verwijzen we naar langparkeerterreinen waar het 24/7 gratis parkeren is en zonder tijdslimiet. Dit zijn:

- Het Parkeerterrein bij de Glazen Toren (is Toeristisch Overstappunt)
- P&R Leerdam (bij station Leerdam)
- Het parkeerterrein Voorwaartsveld (bij de Tiendweg)

Potentiële locaties voor nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand

We blijven actief onderzoeken of bestaande parkeerterreinen die op acceptabele loopafstand (maximaal 600 meter) van de binnenstad liggen uitgebreid kunnen worden, en of er locaties zijn waar nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Daarmee kunnen we de afname van de parkeercapaciteit

in de binnenstad deels opvangen voor langparkerende bezoekers. Hiervoor zien we twee potentiële locaties:

1. Uitbreiding van het parkeerterrein bij de Glazen Toren. Deze ligt op relatief korte loopafstand van de binnenstad, maar de potentie wordt op dit moment onvoldoende benut. Een aantrekkelijk ingerichte looproute tussen de Glasblazerij en het Glasmuseum biedt zicht op zowel de haven als de Linge. Het kan worden ontwikkeld in samenhang met een goed ontsloten, ruime bezoekersparkeerplaats (langer verblijf) bij het Glasmuseum.
2. Een nieuwe parkeervoorziening bij het Voorwaartsveld. Deze ligt ook op korte loopafstand van de binnenstad. Een gebouwde parkeervoorziening (zoals een parkeergarage) kan tot de opties behoren, als onderdeel van een herontwikkeling van dit gebied. Daarvoor is een haalbaarheidsonderzoek nodig.

Parkeerverwijssysteem en looproutes

Een parkeerverwijssysteem draagt bij aan het verminderen van zoekverkeer en het verbeteren van de doorstroming. Looproutes naar het centrum dienen logisch, duidelijk en veilig te zijn, zodat bezoekers eenvoudig en prettig hun weg naar het centrum kunnen vinden. Voor Leerdam hebben we dit systeem in 2025 al geïmplementeerd.

6.3.2 Vianen

Om het centrum van Vianen aantrekkelijk en goed bereikbaar te houden voor bezoekers die met de auto komen, bieden we zonder tijdsbepanking gratis parkeervoorzieningen aan, aan de randen van het centrum. Dit zijn:

- P1 Kanaalweg (een gedeelte is ingericht als blauwe zone)
- P2 Sluiseiland (een gedeelte is ingericht als blauwe zone)
- P3 Zomerdijk
- P-terrein aan de Lijnbaan en Aime Bonnastraat

Voor deze parkeerterreinen streven we een gastvrije inrichting na. Dat wil zeggen: veilig, aantrekkelijk, goed bereikbaar en voorzien van een duidelijke en kwaliteitsvolle loopverbinding naar de binnenstad. Vooral bij P3 zijn nog verbeteringen aangaande veiligheid en aantrekkelijkheid.

Potentiële locaties voor nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand

We blijven actief onderzoeken of bestaande parkeerterreinen aan de randen van de centra kunnen worden uitgebreid. We kijken naar de mogelijkheid voor een nieuwe parkeervoorziening aan de Lijnbaan, waarbij een gebouwde parkeervoorziening (zoals een parkeergarage) tot de opties behoort. Dit kan mogelijk worden gerealiseerd als koppelkans in combinatie met de ontwikkeling of transformatie naar woningen. Voor gebouwde parkeervoorzieningen is het van belang dat er een haalbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd.

Parkeerverwijssysteem en looproutes

In de centra van Vianen gaan we een parkeerverwijssysteem implementeren dat bezoekers snel naar beschikbare parkeerterreinen leidt. Met bebording verwijzen we bezoekers via geschikte wegen naar de eerder genoemde langparkeerlocaties.

Parkeerterrein P3 in Vianen

Bij het parkeerterrein P3 zijn zorgen geuit over de ervaren onveiligheid (zoals inbraken) en de ondermaatse kwaliteit van het terrein. Op basis van deze signalen uit de ambtelijke consultatie en participatie achten wij een kwaliteitsimpuls en verbetering van de veiligheid van het terrein noodzakelijk. Daarbij wordt gekeken naar een betere aankleding van het terrein en het installeren van een permanente camera om de (sociale) veiligheid te vergroten.

6.4 Parkeren voor deelmobiliteit

Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen of transformaties naar woningen vormt parkeren vaak een uitdaging, met name in de kernen Leerdam en Vianen. Deelmobiliteit kan hierin een rol spelen. Het aanbieden van deelmobiliteit kan ook het autobezit en het -gebruik verminderen en een lagere parkeervraag. Op dit momenteel zijn er deelauto's in Ameide, Everdingen en Vianen, elk met gereserveerde parkeerplaatsen. Voor Hoef en Haag zijn deelauto's gepland. Daarnaast komen er deelfietsen in Vianen, Hoef & Haag en Hagestein.



Figuur 6.1 Deelauto in Ameide

Hoe stimuleren we deelmobiliteit?

We zijn voorstander van deelmobiliteit en streven naar minimaal één elektrische deelauto per kern. Professionele autodeel-organisaties kunnen daartoe bij de gemeente een standplaats aanvragen, bij voorkeur in combinatie met een oplaadpunt. Daarnaast willen we ook particulier autodelen faciliteren. Bewoners vanuit de kernen die gezamenlijk een auto delen, kunnen hiervoor een ontheffing aanvragen. Voor deze gedeelde auto's worden gereserveerde parkeerplaatsen ingericht. Ook willen we het gebruik van elektrische deelfietsen (niet te verwarren met de OV-fiets) verder uitbreiden binnen de gemeente. Hiervoor reserveren we eveneens ruimte in de openbare ruimte. Deelvervoer wordt op strategische locaties in onze gemeente gezet. In de nota parkeernormen wordt specifiek ingegaan op de rol van deelmobiliteit bij nieuwe ontwikkelingen en woningtransformaties.

6.5 Parkeerplaatsen voor elektrisch laden

In onze omgevingsvisie hebben we doelen gesteld voor verduurzaming en bijdrage aan energietransitie. Dat geldt ook voor mobiliteit. Met de sterke opkomst van elektrische auto's neemt de vraag naar laadinfrastructuur toe. Binnen het project MRA-Elektrisch werken we samen met overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht om elektrisch vervoer te stimuleren en zo een netwerk van publieke oplaadpunten te realiseren dat in balans is met de potentiële gebruikers. Het uitgangspunt is dat de gemeente Vijfheerenlanden de ontwikkeling van laadinfrastructuur in de openbare ruimte wil faciliteren en initiatieven vanuit de markt voor snelladen wil ondersteunen. In de beleidsregel 'oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen' is verder uitwerking gegeven aan het beleid rondom laadinfrastructuur. Deze beleidsregel is alleen van toepassing op publieke oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte op of aan de openbare weg, waaronder ook openbare P&R-terreinen.

Het doel van de beleidsregel is om:

- Particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen;
- Particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur te informeren over de te volgen procedure. Hier hoort ook een behoeftebepaling bij, waaruit duidelijk blijkt dat potentiële gebruikers zelf geen beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf;
- Aanvragen voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op eenzelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

6.6 Parkeren voor mensen met een beperking

Om ervoor te zorgen dat mensen met een beperking kunnen deelnemen aan maatschappelijke activiteiten, is het belangrijk dat er voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen zijn bij belangrijke voorzieningen. Voor deze doelgroep is het ook belangrijk dat ze gemakkelijk dichtbij kunnen parkeren. Bij (buurt) winkelcentra, openbare voorzieningen zoals sportvoorzieningen en bij gezondheidsinstellingen houden we rekening met parkeerplaatsen voor mindervaliden. Het Platform Gehandicaptenbeleid Vijfheerenlanden en de ASD (Adviesraad Sociaal Domein) spelen een belangrijke rol in onze gemeente bij het bevorderen van toegankelijkheid en inclusie binnen de gemeente, waarbij parkeren ook een rol speelt. Voor gehandicaptenparkeerplaatsen hanteren we dezelfde parkeerregulering als voor de overige parkeerplaatsen. In de nota parkeernormen wordt ingegaan op het aantal te realiseren gehandicaptenplaatsen en voorwaarden aangaande loopafstanden.

6.7 Parkeren van grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen, zoals bedrijfsbussen, vrachtwagens, campers en aanhangwagens, kan leiden tot overlast voor bewoners, verkeersonveilige situaties en een vermindering van de leefbaarheid in woonwijken.

Specifieke parkeerlocaties voor grote voertuigen

Om parkeeroverlast van grote voertuigen in de openbare ruimte te voorkomen zijn regels opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), tegenwoordig opgenomen in het lokale omgevingsplan.

Hierin staat dat het verboden is om een voertuig dat, met inbegrip van de lading, langer is dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter te parkeren, behalve op door het college aangewezen locaties. Op dit moment zijn nog geen locaties aangewezen. Hiervoor stellen we een aanwijzingsbesluit op met parkeerlocaties voor grote voertuigen. In overleg met belanghebbenden worden bestaande locaties aangewezen waar grote voertuigen kunnen parkeren, buiten woonwijken en centra. Het zal per locatie echter maar een paar parkeerplaatsen betreffen.

Vrachtauto parkeren

Bedrijven op bedrijventerreinen dienen te voorzien in de eigen parkeerbehoefte van (grote) voertuigen. Dit geldt ook voor uitbreidingen van bedrijventerreinen.

Handhaving op parkeerverbod grote voertuigen en foutparkeren

De gemeente zet in op gerichte handhaving om overlast door foutparkeren en het parkeren van grote voertuigen in woonwijken en bedrijventerreinen te voorkomen, met prioriteit voor locaties waar structurele overlast wordt ervaren.

6.8 Laden en lossen in winkelgebieden

Winkels zijn afhankelijk van bevoorrading door vrachtovervoerders. Dit kunnen bestelbusjes zijn, of grotere vrachtauto's. Bevoorrading gebeurt voornamelijk overdag. Grotere winkels zoals supermarkten hebben specifieke laad- en loszones in of bij de winkel. Voor bestaande winkels die zelf geen laad- en losfaciliteiten hebben, faciliteren we het laden en lossen door enkele parkeerplaatsen in te richten als laad- & losplaats. Deze zijn dan voorzien van een tijdsvenster. Hiermee blijven winkels bereikbaar voor leveranciers, en komt 's avonds extra parkeercapaciteit vrij voor bewoners. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid om, binnen venstertijden, te laden en lossen in een autovrij voetgangersgebied.

Bezorgdiensten

Bezorgdiensten leveren pakketten en boodschappen en andere goederen aan huis voor inwoners, een trend die steeds meer toeneemt. Bezorgwagens bevoorraden vaak overdag en voor korte duur. Ze willen dicht bij hun klant parkeren en hebben behoefte aan veilige en toegankelijke parkeerplekken, vooral als ze vaak zware of waardevolle ladingen vervoeren. Bezorgwagens passen vaak niet in reguliere parkeerplekken, waardoor ze soms midden op straat parkeren, wat voor overlast kan zorgen. Om deze overlast te beperken, zetten we in op kluisen aan de rand van de (binnenstad) of bij winkelcentra.

6.9 Park & Ride, hubs en Toeristische Overstappunten

Bij het verbeteren van de parkeervoorzieningen voor verschillende modaliteiten in gemeente Vijfheerenlanden wordt aandacht besteed aan Park & Ride (P&R) locaties en hubs, waar reizigers hun voertuigen kunnen parkeren en overstappen op het openbaar vervoer of andere vormen van vervoer. In samenspraak met OV-bedrijven willen we er naar toe dat bij P&R Station Leerdam in de toekomst alleen gratis geparkeerd kan worden met een trein (of bus-)kaartje.

Daarnaast heeft de gemeente Vijfheerenlanden verschillende Toeristische Overstappunten (TOP's), waarbij parkeerplaatsen voor verschillende modaliteiten belangrijk zijn. Hierbij zijn de veerpontjes, bijvoorbeeld die tussen Vianen en Nieuwegein, ook belangrijk.

6.10 Handhaving op foutparkeren

In al onze kernen wordt wel eens parkeeroverlast ervaren door fout geparkeerde voertuigen. Dit tast de leefbaarheid in onze woonwijken aan. Het foutparkeren kan ook leiden tot onveilige situaties vanwege beperkte doorgang voor hulpdiensten. Dergelijke vormen van parkeeroverlast willen we voorkomen door middel van handhaving. Het is belangrijk om de handhaving zo efficiënt mogelijk te organiseren vanwege de beperkte capaciteit. Periodiek, bijvoorbeeld elk kwartaal, stellen we prioriteiten voor de parkeerhandhaving vast. Dit doen we op basis van informatie van de politie, handhavers van 'Toezicht en Veiligheid', brandweer, buurtpreventieteams, gehandicaptenplatform en gemeentelijke medewerkers. Mogelijke thema's zijn:

- Parkeerchaos in de schoolomgeving.
- Toegankelijkheid hulpdiensten.
- 'Misbruik' van gehandicaptenparkeerplaatsen.
- Verkeersonveilige situaties.
- Blokkeren van uitritten.
- Parkeren van grote voertuigen (vrachtwagen en busjes).
- Blokkeren van de doorgang op het trottoir.
- Parkeren op fietspaden, fietsstroken en trottoirs.

6.11 Duurzame inrichting van parkeerplaatsen

Parkeervoorzieningen nemen veel ruimte in en beïnvloeden de leefomgeving. Met onze parkeervoorzieningen willen we dan ook rekening houden met een toekomstbestendige en leefbare openbare

ruimte. De parkeerplaatsen die in de openbare ruimte worden aangelegd of heringericht moeten voldoen aan eisen die passen bij gemeentelijke ambities op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie en waterhuishouding.

Duurzame en klimaatneutrale parkeerplaatsen

Bij de aanleg of herinrichting van parkeerplaatsen willen we zoveel mogelijk inzetten op duurzame materialen en klimaatadaptieve oplossingen. Denk daarbij aan waterdoorlatende verharding. Er zijn inmiddels veel oplossingen beschikbaar die variëren in eigenschappen, effectiviteit en prijs. Groene parkeerplaatsen zorgen ervoor dat de hittestress vermindert, de waterinfiltratie verbetert en de leefomgeving vergroent. Dit zorgt ervoor dat parkeerplaatsen niet alleen functioneel zijn, maar ook bijdragen aan een beter leefklimaat. Bij de inrichting en keuze voor materialen zullen we ook rekening moeten houden met de doelgroep die daar parkeert. Sommige waterdoorlatende verhardingen zijn niet handig bij gehandicaptenparkeerplaatsen (rolstoelwielen, of stok/kruk blijven hierin vastzitten).



Figuur 6.2 Waterdoorlatende parkeerplaatsen



Figuur 6.3 Parkeerterrein met zonnepanelen



Figuur 6.4 Parkeerautomaat met zonnepanelen

Een manier om parkeerplaatsen duurzamer te maken is bijvoorbeeld het plaatsen van zonnepanelen boven parkeerplekken. Overkappingen met zonnepanelen wekken hernieuwbare energie op en bieden tegelijkertijd schaduw voor voertuigen. Dit draagt bij aan het klimaatneutraal maken van parkeervoorzieningen en maakt dubbelgebruik van de ruimte mogelijk. Dergelijke toepassingen worden in Nederland steeds vaker gerealiseerd.

Een andere mogelijkheid om parkeren duurzamer te maken is een keuze voor parkeerautomaten met geïntegreerde zonnepanelen. Dit is een duurzame oplossing voor de stroomvoorziening.

Dubbelgebruik van parkeervoorzieningen

Een efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte kan worden gerealiseerd door parkeerplaatsen multifunctioneel in te zetten. Zo kunnen parkeerterreinen ook ingezet worden als evenemententerrein of marktlocatie. Dit dubbele gebruik zorgt voor een optimale benutting van de ruimte en draagt bij aan een levendige openbare ruimte. Bij het gebruik van parkeerterreinen als evenemententerrein dient er wel rekening mee gehouden te worden dat dit tijdelijk leidt tot minder parkeerplaatsen, terwijl de parkeervraag juist tijdelijk hoger is door evenementbezoekers. Dit vraagt mogelijk om meer inzet op alternatieve vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. In een evenementen vergunning dient per evenement beoordeeld te worden of dit noodzakelijk is en op welke wijze dit gedurende de duur van het evenement geregeld is.

7 Van beleid naar uitwerking

In deze stap wordt het uitvoeringsprogramma voor parkeren beschreven. Daarbij wordt aangegeven welke budgetten benodigd zijn voor de voorgestelde maatregelen.

7.1 Uitvoeringsprogramma

Maatregel	Omschrijving	Uitvoering	Kostenindicatie
Maatregel 1	Voor het centrum van Vianen en Leerdam onderzoeken we de mogelijkheden voor één of meerdere gebouwde parkeervoorzieningen en de financiële haal-	2026-2027	

	baarheid daarvan. Dit doen we als onderdeel van een grootschalige gebiedsontwikkeling		
Maatregel 2	Aanschaf van een digitaal systeem voor het bijhouden en handhaven van parkeervergunningen en -onthefingen.	2026-2027	15.000 eenmalig, betaald uit eigen middelen
Maatregel 3	Het tweejaarlijks monitoren van de parkeerdruk in alle kernen van Vijfheerenlanden.	Start per 2027	25.000 om het jaar
Maatregel 4	We gaan samen met inwoners van Varsseveld onderzoeken welke vorm van parkeerregulering het beste past in deze buurt om de parkeerdruk te verminderen en komen terug voor uitvoeringsbudget.	2026	50.000 eenmalig, betaald uit eigen middelen
Maatregel 5	Parkeerregulering Leerdam optimaliseren. Daarbij zoeken we naar mogelijkheden om: - Vergunninghouders te laten parkeren op betaald parkeerplaatsen (invoering van fiscaal parkeren) - Het vergunningsbeleid op te knippen in deelgebieden (zeker relevant bij invoering parkeerregulering Varsseveld). Voorstaande kan leiden tot herstructureren betaalautomaten en bebording.	2027 - 2028	100.000 eenmalig
Maatregel 6	Parkeerregulering Vianen optimaliseren. Dit betekent dat we willen onderzoeken welke vorm van parkeerregulering het beste past bij de ambities uit de omgevingsvisie en dit beleidsplan parkeren. In het centrum van Vianen wordt geen betaald parkeren op straat ingevoerd.	2027-2028	40.000 eenmalig
Maatregel 7	Pakketkluisen aan de rand van de (binnenstad) of bij winkelcentra mogelijk maken.	2026-2028	
Maatregel 8	Onderzoek complete herindeling parkeerterrein Stationsweg in Leerdam. Dit doen we in afstemming met OV-bedrijven.	2026-2027	20.000 eenmalig, betaald uit eigen middelen

8 Referentielijst

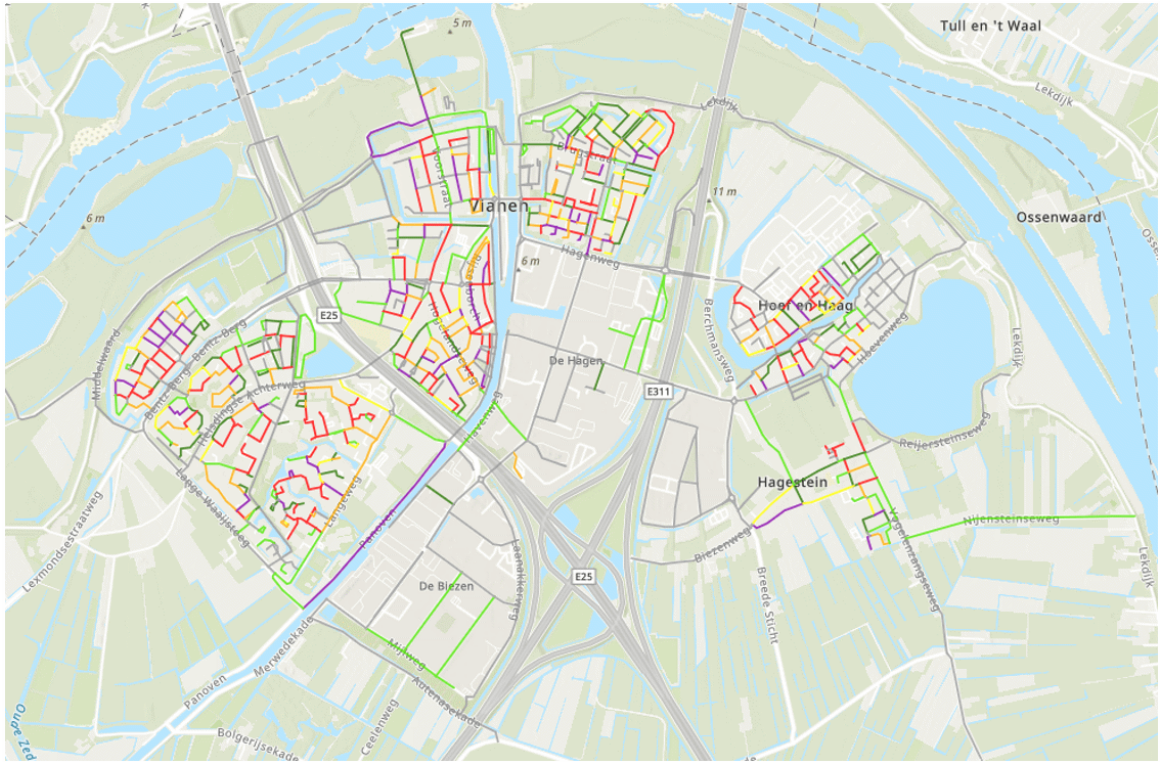
Aanwijzingsbesluit Parkeerbelastingen (2021)
APV gemeente Vijfheerenlanden (2025)
Beleidsregel gehandicaptenparkeerplaats op kenteken gemeente Vijfheerenlanden (2021)
Beleidsregel oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen (2021)
Binnenstadvisie Leerdam. (2022). www.bro.nl
Dorpwoonvisies Everdingen (2025), Hagestein (2023), Hei- en Boeicop (2023), Lexmond (2024), Nieuwland (2024), Schoonrewoerd (2024), Zijderveld (2024)
Mobiliteitsplan Vijfheerenlanden. (2020).
Mobiliteitsvisie Vijfheerenlanden 2020-2040. (2020).
Parkeerdrukonderzoek gemeente Vijfheerenlanden (2022)
Nota Parkeernormen VHL. (2022). april. <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR667932/1#regeling-sluiting>
Omgevingsvisie vijfheerenlanden. (2024).
Openbare oplaadpaal voor elektrisch voertuig. (z.d.). <https://www.vijfheerenlanden.nl/openbare-oplaadpaal-voor-elektrisch-voertuig>
Parkeerontheffing centrum Vianen. (z.d.). <https://www.vijfheerenlanden.nl/parkeerontheffing-centrum-vianen>
Parkeervergunning centrum Leerdam. (z.d.). <https://www.vijfheerenlanden.nl/parkeervergunning-centrum-leerdam>
Parkeren. (z.d.). =. <https://www.vijfheerenlanden.nl/parkeren>
Rapportage parkeeronderzoek (2022)
VCP Leerdam. (2023).

Aldus besloten door de raad van Vijfheerenlanden in zijn openbare vergadering van 31 maart 2026

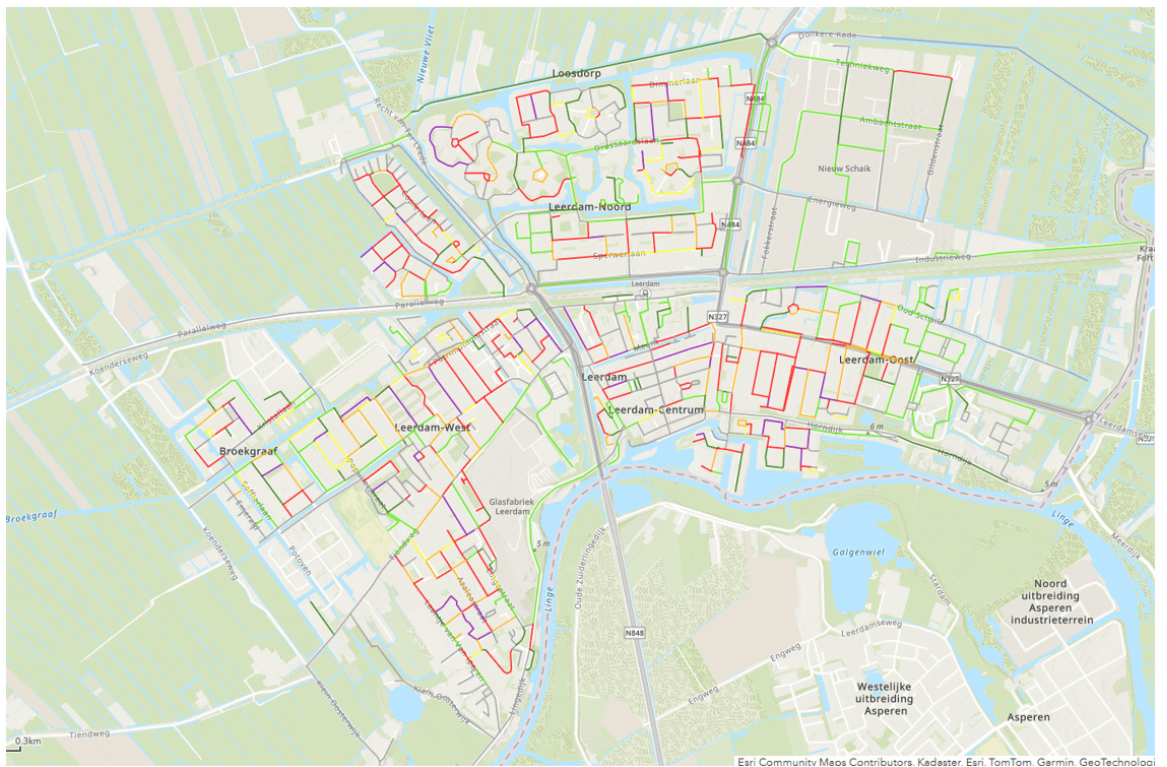
de raadsgriffier
K.I. (Krista) Goossens

de voorzitter
S. (Sjors) Fröhlich

Bijlage 1 - Parkeerdruk in Vianen en Leerdam



Parkeeronderzoek dinsdag/donderdagnacht in Vianen 2022 (Mobycon, 2022)



Parkeeronderzoek dinsdag/donderdagnacht in Leerdam 2022 (Mobycon, 2022)

Gebied	10:00	14:00
Totaal Leerdam	78%	91%
Totaal Vianen	74%	80%
Totaal Absoluut	76%	86%

Parkeerdruk centrum Vianen en Leerdam zaterdag 2022 (Mobycon, 2022)

Bijlage 2 - Participatieverantwoording

Participatie speelt een belangrijke rol in de totstandkoming van het nieuwe parkeerbeleidsplan. Het zijn uiteindelijk de inwoners, ondernemers en andere stakeholders in Vijfheerenlanden die hier dagelijks mee te maken hebben. Onderstaande tabel toont het gehanteerde participatieschema.

Moment	Datum
Presentatie VHL-plein participatie	18 januari 2024
Opiniërend stuk in Cie. Ruimte Wonen en Duurzaamheid	15 oktober 2024
Raadsinformatiebrief	14 februari 2025
1 ^e Ambtelijke werksessie uit aanpalende beleidsdomeinen	12 maart 2025
Wijkprikker en online enquête (bewoners)	5 maart t/m 28 maart 2025
Inloopmiddag Parkeren (bewoners en belanghebbers)	Woensdag 12 maart: Vianen Donderdag 13 maart: Leerdam Dinsdag 18 maart: Ameide Dinsdag 18 maart: Meerkerk
Stakeholderbijeenkomst	27 maart 2025
VHL-plein	3 april 2025
2 ^e Ambtelijke werksessie uit aanpalende beleidsdomeinen	4 Juni 2025

Uitgevoerde participatie-agenda voor het beleidsplan parkeren

Bestuurlijke en ambtelijke betrokkenheid Raad

In februari 2025 heeft de Raad een raadsinformatiebrief ontvangen betreffende het Beleidsplan Parkeren. Op 3 april 2025 is de Raad geïnformeerd over het proces en de resultaten uit het participatieproces.

Ambtelijke werksessie

Op 12 maart 2025 vond de eerste ambtelijke werksessie plaats. Hier waren circa 20 ambtenaren aanwezig vanuit verschillende beleidsdisciplines. Tijdens deze sessie zijn de deelnemers meegenomen in het proces, waarbij zij hun belangen, aandachtspunten en knelpunten konden aangeven.

Gehanteerde vormen van participatie

Fysieke inloopmomenten

Voor degenen die de voorkeur geven aan persoonlijk contact, zijn inloopmiddagen georganiseerd in Vianen, Leerdam, Ameide en Meerkerk. Tijdens deze momenten konden deelnemers op informele wijze hun ideeën en uitdagingen met betrekking tot parkeren uiten. In totaal hebben 32 personen gebruik gemaakt van deze fysieke inloopmomenten. Ter plaatse was het ook mogelijk om de wijkprikker en de online vragenlijst in te vullen.

Extern stakeholderoverleg

Op 27 maart 2025 vond het stakeholderoverleg beleidsplan parkeren plaats. Het doel was om input vanuit de belangen van de professionele stakeholders voor het beleidsplan parkeren op te halen. Tijdens deze bijeenkomst zijn de zes aanwezigen geïnformeerd over het proces om tot een nieuw parkeerbeleid te komen en welke onderwerpen in het parkeerbeleid aan bod zouden komen. Daarnaast is besproken welke aandachtspunten vanuit hun belang naar voren kwamen en welke oplossingen daarvoor mogelijk waren.

Online vragenlijst

Bewoners konden online een vragenlijst invullen, uitgevoerd met Analyzer, een tool van de gemeente. Hierbij zijn 589 reacties verzameld, waarvan 76,6% volledig was ingevuld. Deze vragenlijst is tegelijkertijd met de Wijkprikker ingezet. De meeste reacties kwamen uit Leerdam, Vianen en Meerkerk. De enquête is ingezet om een beeld te krijgen van hoe bewoners de huidige parkeersituatie ervaren en welke behoeften zij hebben.

Wijkprikker

Bewoners konden online via de Wijkprikker met een prik op de kaart een parkeer gerelateerde opmerking plaatsen. Zo konden zij bijvoorbeeld aangeven waar ze een kans of een knelpunt zagen. Zo kon iedereen vanuit huis zijn of haar inbreng leveren. De Wijkprikker is gelanceerd op 5 maart 2025 en sindsdien op

- Zorgen over gevaarlijke parkeersituaties, vooral in smalle straten en nabij kruispunten. De verkeersonveilige situatie op de Ringdijk/Zomerdijk in Vianen wordt vaak genoemd.
- In Meerkerk wordt meerdere keren voorgesteld om van het Raadhuisplein een blauwe zone te maken vanwege een te hoge parkeerdruk.
- Onvoldoende handhaving van parkeerregels (o.a. foutparkeerders).
- Tekort aan mindervalideparkeerplaatsen, met name in Vianen en Leerbroek.
- Balans tussen prettig wonen, groen en dichtbij huis parkeren is belangrijk.
- Op de bedrijventerreinen, waaronder Nieuw Schaik, wordt langdurig parkeren van vrachtwagens als een probleem gezien.

Bovenstaande geeft een samenvatting weer van de aanzienlijke hoeveelheid reacties, voornamelijk gebaseerd op lokale knelpunten vanuit de wijkprikker en de enquête. De anonieme individuele reacties zijn terug te vinden in het rapport 'participatieverantwoording' (Antea Group, 1 mei 2025).

Resultaten stakeholderbijeenkomst

- Hoge parkeerdruk in Leerdam. Hierbij is de balans tussen prettig wonen, centrum en dichtbij huis parkeren belangrijk.
- Op de bedrijventerreinen, met name Nieuw Schaik, wordt langdurig parkeren van vrachtwagens als een probleem gezien.
- Hoge parkeerdruk rond winkelcentrum Meerkerk wordt ervaren, waarbij een blauwe zone als oplossing wordt voorgesteld.
- Aandacht voor handhaving.
- Aandacht voor doelgroepbenadering (bewoners, kortparkeerders, dagjesmensen).
- Wens: flitsparkeren in Leerdam mogelijk maken, voor korte winkelbezoekjes.
- Wens: fietsroutes door centrum Leerdam met fietsenstallingen aan de randen.

Resultaten eerste ambtelijke werksessie (12 maart 2025)

- Een belangrijk thema is de transformatie van winkelfuncties naar woningfuncties, wat invloed heeft op de parkeersituatie. Dit speelt vooral in Leerdam, Vianen en Meerkerk. Bij nieuwe (woning) projecten of de transformatie van winkels naar woningen worden zorgen geuit over te weinig ruimte voor parkeerplaatsen in Leerdam.
- Parkeerdruk wordt het meest ervaren in Leerdam en Vianen.
- Alternatieve parkeerlocaties tijdens evenementen.
- Meer aandacht voor andere vervoersmiddelen dan de auto.
- Ook aandacht voor kleinere kernen.
- Vindbaarheid van parkeerlocaties.
- Wens voor duidelijk parkeerbeleid (ook om goed te kunnen handhaven).

Resultaten tweede ambtelijke werksessie (4 juni 2025)

- Het parkeerbonds of mobiliteitsfonds komt niet terug in de presentatie over maatregelen. Antea geeft aan, dat dit abusievelijk niet in de presentatie staat, maar dat dit zeker wel een plek krijgt de beleidsnota parkeren.
- Fietsenstallingen worden als waardevolle maatregel gezien en stimuleren het fietsgebruik verder. Ook voor evenementen zijn fietsenstallingen nodig. De voorkeur is dat de fietsenstallingen bewaakt en dicht bij het centrum zijn.
- Het is positief dat er stappen worden gezet richting meer uniformiteit in de parkeerregulering.
- Bij transformatie naar woningen kan ook worden gekeken naar de restcapaciteit van bestaande parkeervoorzieningen, zoals parkeergarage Kristallijn.
- De dijken worden door fietsers als onveilig ervaren. Het zijn smalle wegen die gedeeld worden door meerdere vervoerstypen. Parkeren langs de Lekdijk (Ameide) en Lingedijk (Leerdam) wordt ook als zorgpunt genoemd.
- Zoeken naar koppelkansen bij grote ontwikkelingen om extra parkeerruimte te creëren. De gemeente wil ontwikkelaars stimuleren om in grotere gebieden te bouwen. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn kostbaar voor de gemeente; daarom is een haalbaarheidsonderzoek noodzakelijk. Benoem mogelijke ontwikkellocaties, deze zijn:
 - o Bij de Lijnbaan (Vianen)
 - o Bij Voorwaartsveld (Leerdam)
- Heb aandacht voor doelgroep benadering in het Beleidsplan Parkeren. Korte bezoeken (circa 1 à 2 uur) willen we mogelijk houden parkeerreguleringsgebieden, terwijl lang parkeren meer aan de randen wordt geconcentreerd.
- In Leerdam-Oost en Varsseveld is de parkeerdruk hoog. Hier is parkeerregulering nodig.
- Laden en lossen ten behoeve van winkelvoorraad ontbreekt.
- Houd bij de gewenste uitbreiding van parkeerplaatsen rekening met de beperkingen vanwege uitstoot van stikstof (dit speelde in Leerdam bij uitbreiding parkeerterrein bij het station).