

# Notitie

**Onderwerp: parkeren Prunuslaan 25, Dordrecht**

## 1. Inleiding

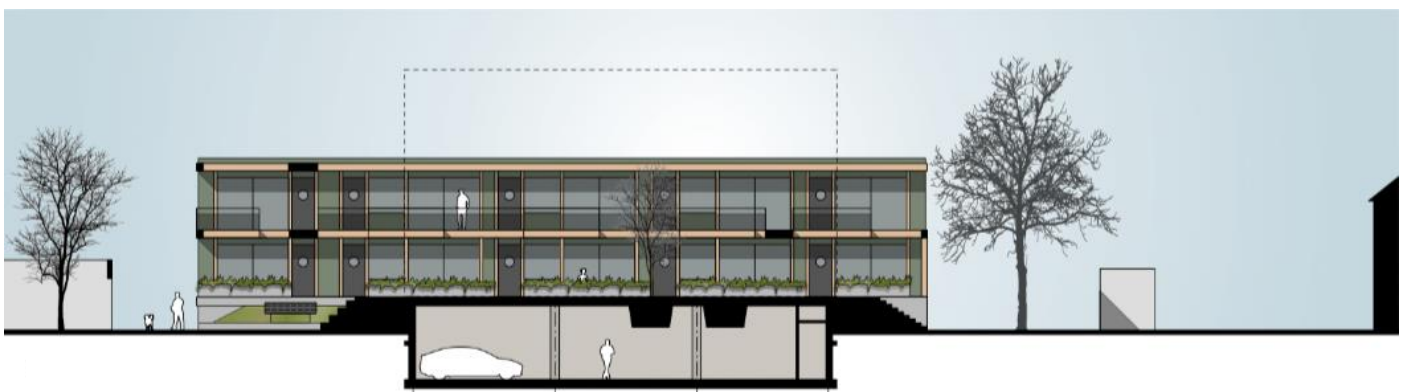
### 1.1 Aanleiding

In de wijk Dubbeldam in Dordrecht ligt, op locatie van een oud KPN-transformatorhuis, de planlocatie Prunuslaan 25. Op deze locatie is vastgoedontwikkelaar Holtburgh Capital B.V. voornemens een appartementencomplex te realiseren. Het appartementencomplex biedt plaats aan 16 appartementen verspreid over twee woonlagen. Onder het oude pand ligt een reeds bestaande kelder, waarin in de meest recente ontwerpen van het nieuwe complex 20 parkeerplaatsen zijn ingetekend.

Het gemeentelijk beleid van Dordrecht schrijft voor dat bij een dergelijke woningbouwontwikkeling 31 (30,6) parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Het huidige plan voldoet niet aan dit normatieve aantal parkeerplaatsen. Om hiervan af te kunnen wijken dient het bestemmingsplan te worden gewijzigd. Om aan te tonen dat het tekort aan parkeerplaatsen in het plan niet tot problemen leidt, is Sweco Nederland B.V. gevraagd te onderzoeken op welke manier kan worden voldaan aan de normatieve parkeervraag, dan wel te onderzoeken of de berekende normatieve parkeervraag overeenkomt met de parkeervraag van het plangebied in de gebruiksfase. In voorliggende notitie worden de bevindingen en oplossingsrichtingen van dit onderzoek gepresenteerd.



Afbeelding 1: Luchtfoto plangebied



Afbeelding 2: Gevelaanzicht appartementencomplex

### 1.2 Programma ontwikkeling

Het programma van het plangebied bestaat uit een (parkeer)kelder, de begane grond en de verdieping. In totaal staan er 16 woningen in het programma, met uiteenlopende gebruiksoppervlaktes. In tabel 1 is uiteengezet waaruit het programma precies bestaat.

Tabel 1: Woningbouwprogramma Prunuslaan 25

Woningtype	Grootte	Aantal
Appartement	72 m <sup>2</sup>	2
Appartement	79 m <sup>2</sup>	4
Appartement	89 m <sup>2</sup>	1
Appartement	97 m <sup>2</sup>	6
Appartement	113 m <sup>2</sup>	1
Appartement	120 m <sup>2</sup>	2

In de beleidsregels over parkeren bij nieuwbouwprojecten van de gemeente Dordrecht wordt onderscheid gemaakt in gebruiksoppervlaktes per woning. De eerste categorie 60m<sup>2</sup> - ≤90m<sup>2</sup> bevat hierin 7 woningen. De tweede categorie, 90m<sup>2</sup> - ≤150m<sup>2</sup>, bevat 9 woningen.

In het ontwerp is de bestaande kelder ingetekend als parkeerkelder. In deze kelder zijn in totaal 20 parkeerplaatsen ingetekend. Daarnaast is ruimte voor berging en stalling van (elektrische) fietsen.

### 1.3 Aanpak

In voorliggende notitie worden de volgende stappen doorlopen:

- Het beoordelen van het bouwprogramma op het parkeerbeleid van de gemeente Dordrecht;
- Het analyseren van het Dordrechts parkeerbeleid op mogelijkheden tot reductie / afwijken van de voorgeschreven parkeernormering;
- Het analyseren van de parkeerdruk in de directe omgeving door middel van een parkeeronderzoek;
- Het analyseren van de directe omgeving op verplaatsingsmogelijkheden met alternatieve vervoerswijzen;
- We kijken kritisch naar de invulling van de in het plan opgenomen parkeerplaatsen.

### 1.4 Uitgangspunten

Voor het onderbouwen van deze parkeernotitie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De locatie van het plangebied ligt in stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' en 'rest bebouwde kom';
- Het programma bestaat uit 16 woningen, waarvan 7 woningen een woonoppervlak hebben tussen de 60 m<sup>2</sup> en 90 m<sup>2</sup> en 9 woningen een woonoppervlak hebben tussen de 90 m<sup>2</sup> en 150 m<sup>2</sup>;
- Het document 'Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht' van de gemeente Dordrecht dient als basis voor het berekenen van de parkeervraag van de nieuwbouwontwikkeling;
- Voor de vergelijking tussen de parkeernormen van Dordrecht en de parkeernormen van het CROW, baseren ons op CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren: kencijfers parkeren en verkeersgeneratie';
  - Voor de categorie appartementen met een woonoppervlak tussen de 60 m<sup>2</sup> en 90 m<sup>2</sup> wordt gerekend met het CROW kencijfer hoofdgroep wonen: 'Koop, appartement, midden', afkomstig uit CROW-publicatie 381;

- Voor de categorie appartementen met een woonoppervlak tussen de 90 m<sup>2</sup> en 150 m<sup>2</sup> wordt gerekend met het CROW kencijfer hoofdgroep wonen: 'Koop, appartement, duur', afkomstig uit CROW-publicatie 381;
- De beoogde bewoners van het te ontwikkelen appartementencomplex zijn senioren, die via een gemeenschap (Samen Leuk Oud Worden, 'SLOW') met elkaar in contact staan.

23-12-2022

Versie C1.0

Projectnummer sweco.projectId

Onderwerp sweco.name

## 2. Analyse

### 2.1 Parkeerbehoefte

#### 2.1.1 Normatieve parkeerbehoefte

De gemeente Dordrecht hanteert een parkeernorm van 1,8 voor woningen met een oppervlakte van 60 tot 90 m<sup>2</sup> en een parkeernorm van 2,0 voor woningen met een oppervlakte van 90 tot 150 m<sup>2</sup>. Het beleid maakt geen onderscheid in type woning zoals sociale huur, grondgebonden- en niet-grondgebonden woningen. In tabel 2 is de berekening van het aantal parkeerplaatsen per woningcategorie weergegeven.

Tabel 2: Normatieve parkeerbehoefte Prunuslaan 25

Parkeerbehoefte Prunuslaan 25 Dordrecht				
Omschrijving		Eenheid	Parkeernorm	Normatieve parkeervraag
Bewoners en bezoekers	Appartement (60 - 90 m2)	7	1,8	12,6
	Appartement (90 -150 m2)	9	2,0	18,0
<b>Totaal</b>				<b>30,6</b>

De parkeerberekening zoals hierboven gespecificeerd, is de parkeerberekening op basis van het vigerend parkeerbeleid van Dordrecht. De parkeerberekening laat een parkeerbehoefte van 31 (30,6) parkeerplaatsen zien. In deze berekening is uitgangspunt dat zowel bewoners als het aandeel bezoekers (0,3 parkeerplaatsen/woning) voor 100% wordt meegerekend.

#### 2.1.2 OV-reductie

Gemeentelijk parkeerbeleid schrijft voor dat er onder bepaalde voorwaarden een reductie van de parkeernorm mogelijk is wanneer zich op afzienbare afstand openbaar vervoer-voorzieningen bevinden. Deze voorwaarden zijn:

- Lightrail-halte ≤1.500 meter fietsafstand: -5%
- OV-halte ≤150 meter: -5%

Op 90 meter loopafstand vanaf de Prunuslaan 25, bevindt zich bushalte 'Rechte Zandweg'. Het treinstation 'Dordrecht Stadspolders' ligt binnen 1500 meter fietsafstand vanaf het plangebied. In overleg met de gemeente mag dit treinstation worden aangemerkt als lightrail-halte.

Bovenstaand gegeven betekent dat de parkeernorm tweemaal met 5% mag worden gereduceerd. Na toepassen van deze reductie brengt dit het totaal aantal normatief gevraagde parkeerplaatsen op 28 (27,5) parkeerplaatsen, zoals weergegeven in tabel 3.

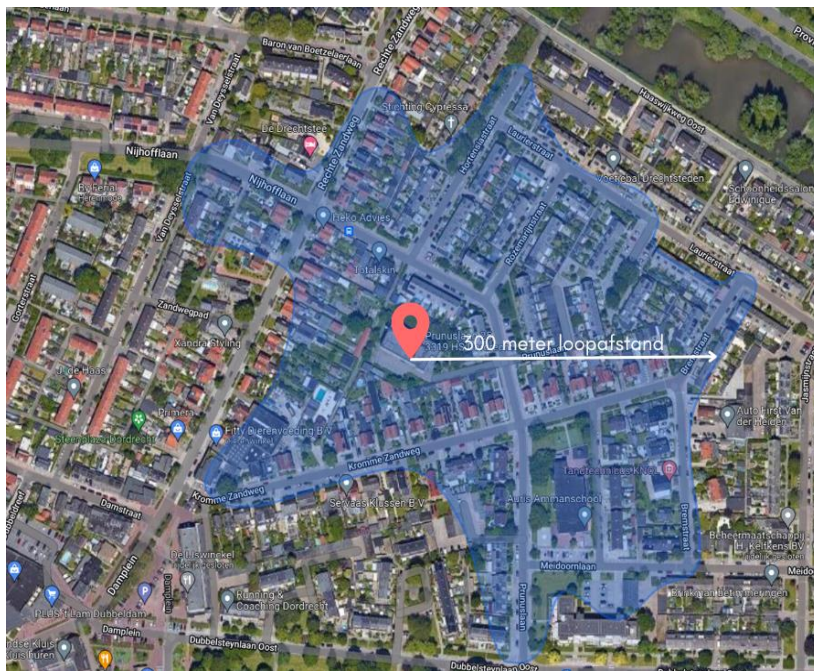
Tabel 3: Normatieve parkeerbehoefte Prunuslaan 25 - gereduceerd

Parkeerbehoefte Prunuslaan 25 Dordrecht				
Omschrijving		Eenheid	Parkeernorm	Normatieve parkeervraag
Bewoners en bezoekers	Appartement (60 - 90 m2)	7	1,8	12,6
	Appartement (90 -150 m2)	9	2,0	18,0
<b>Totaal</b>				<b>30,6</b>
<b>Incl. OV-halte + lightrailhalte &gt; 10% reductie</b>				<b>27,5</b>

## 2.2 Parkeerplaatsen in omgeving

### 2.2.1 Loopafstanden

In gemeentelijk beleid benoemt Dordrecht 300 meter als maximale loopafstand voor functie 'wonen'. Op afbeelding 3 is een straal van 300 meter loopafstand vanaf het plangebied getekend. Het gebied binnen deze straal heeft een totale parkeercapaciteit van 238 parkeerplaatsen.



Afbeelding 3: 300 meter loopafstand vanaf plangebied



Afbeelding 4: Onderzoeksgebied parkeerdrukmeting

### 2.2.2 Parkeerdruk

Van de straten die vallen binnen de straal uit afbeelding 3 waren ten tijde van aanvang van dit onderzoek geen cijfers bekend over de parkeerdruk. Om inzicht te krijgen in de parkeerdruk binnen dit gebied, is ten behoeve van dit onderzoek een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Het onderzoeksgebied, zoals weergegeven in afbeelding 4, is bepaald in overleg met de gemeente.

De parkeerdrukmeting is uitgevoerd op zaterdag 26 november en dinsdag 29 november. In overleg met de gemeente is de parkeerdruk binnen het gehele onderzoeksgebied op de volgende tijden gemeten:

- Zaterdag 26 november 2022:
  - 14:00 - 17:00
  - 19:00 - 22:00
  - 23:00 - 02:00
- Dinsdag 29 november 2022:
  - 14:00 - 17:00
  - 19:00 - 22:00
  - 23:00 - 02:00

### Resultaten parkeerdrukmeting

In afbeelding 3 is reeds af te lezen welke straten binnen 300 loopafstand liggen van het plangebied. De totale parkeercapaciteit van de rood-gemarkeerde straten op afbeelding 5 bedraagt 238 parkeerplaatsen.

De gemeten parkeerdruk in de huidige situatie (zonder ontwikkeling) is weergegeven in tabel 4. In de tabel is af te lezen dat de parkeerdruk in het gebied binnen 300 meter loopafstand van het plangebied, op het drukste moment niet boven de 82% stijgt.

Tabel 4: Parkeerdruk binnen 300 meter loopafstand - huidige situatie

Meetmoment		Totale capaciteit	Totale bezetting	Parkeerdruk
<b>Dinsdag 29 november 2022</b>	14:00-17:00	238	133	56%
	19:00-22:00		171	72%
	23:00-02:00		194	82%
<b>Zaterdag 26 november 2022</b>	14:00-17:00	238	166	70%
	19:00-22:00		139	58%
	23:00-02:00		196	82%



Afbeelding 5: Secties binnen 300 meter loopafstand van plangebied

### 3. Breder beschouwing

Mondiaal veranderen veel dingen op gebied van mobiliteit, en ook de Nederlandse mobiliteit beweegt mee. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op verschillende zaken die op gebied van mobiliteit spelen. Ook is te lezen wat deze trends voor de casus specifiek betekenen.

#### 3.1 Parkeren en omgeving

Het gemeentelijk beleid van Dordrecht biedt de mogelijkheid (een deel van) de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen op openbare parkeerplaatsen op te lossen: *“als voldoende ruimte geldt dat de parkeerdruk in de directe omgeving niet meer dan 85% bedraagt, waarbij het tekort aan parkeerplaatsen binnen het nieuwbouwproject in mindering wordt gebracht op het aantal openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving.”* In paragraaf 2.2 is te lezen dat er ten behoeve van dit onderzoek een parkeerdrukmeting is uitgevoerd. Deze paragraaf gaat in op de parkeerdruk van het onderzoeksgebied wanneer (een deel van) de parkeervraag van het plangebied binnen de openbare ruimte op wordt gelost.

##### Parkeerdruk inclusief ontwikkeling

Zoals in het beleid staat beschreven, is er de mogelijkheid een eventueel tekort aan gerealiseerde parkeerplaatsen op te lossen binnen de omgeving van het plangebied indien de parkeerdruk, na toevoegen van de ontwikkeling, niet boven de 85% stijgt.

De normatieve parkeervraag van 28 parkeerplaatsen wordt grotendeels in de parkeerkelder van het pand opgelost: deze kelder heeft een parkeercapaciteit van 20 parkeerplaatsen. Dit betekent dat 8 parkeerplaatsen in de openbare ruimte opgelost moeten worden. Het beleid van Dordrecht schrijft voor dat deze 8 parkeerplaatsen in mindering gebracht dienen te worden op de totale parkeercapaciteit binnen loopafstand van het plangebied: in dit geval betekent dit dus dat de parkeercapaciteit daalt van 238 naar 230. Tabel 5 geeft weer wat dit voor deze casus betekent.

Tabel 5: Parkeerdruk binnen 300 meter loopafstand - situatie inclusief ontwikkeling

Meetmoment		Totale capaciteit	Totale bezetting	Parkeerdruk incl. ontwikkeling
<b>Dinsdag 29 november 2022</b>	14:00-17:00	230	133	58%
	19:00-22:00		171	74%
	23:00-02:00		194	84%
<b>Zaterdag 26 november 2022</b>	14:00-17:00	230	166	72%
	19:00-22:00		139	60%
	23:00-02:00		196	85%

Af te lezen is dat de parkeerdruk op de werkdagnacht (maatgevende moment voor functie 'wonen') inclusief ontwikkeling 84% bedraagt. Op het drukste moment van de week binnen het onderzoeksgebied, de zaterdagnacht, stijgt de parkeerdruk inclusief ontwikkeling tot 85%. De berekening in tabel 5 betreft een *worst-case*: uitgegaan wordt dat alle bewoners van het plangebied op alle momenten thuis zijn, waar dit gedurende de dag hoogstwaarschijnlijk niet het

geval is wanneer wordt gekeken naar de aanwezigheidspercentages zoals vastgesteld in CROW-publicatie 381.

23-12-2022

Versie C1.0

Projectnummer sweco.projectId

Onderwerp sweco.name

## 3.2 Parkeernormering

### 3.2.1 Vergelijking normen CROW

Het CROW hanteert in haar parkeerkcijfers een minimale en maximale waarde. Voor stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' en 'rest bebouwde kom' geldt voor 'Koop, appartement, midden' bijvoorbeeld een minimale parkeernorm van 1,2 en een maximale norm van 2,0. Het gemiddelde hiervan is 1,6.

Voor 'Koop, appartement, duur' bedraagt de bandbreedte van de norm 1,4 tot 2,2. Het gemiddelde van deze twee normen is 1,8. Het aandeel bezoekers, 0,3 parkeerplaatsen per woning, is bij deze normen inbegrepen.

De berekening, gebaseerd op deze gemiddelde parkeernormen, is weergegeven in tabel 6. Inclusief de reductie betreffende nabijheid OV, is de totale parkeerbehoefte 25 (24,7) parkeerplaatsen.

Tabel 6: Parkeerbehoefte plangebied met CROW-gemiddelde parkeernorm

Parkeerbehoefte Dordrecht Prunuslaan 25, gemiddelde CROW-parkeernorm				
Omschrijving		Eenheid	Parkeernorm	Normatieve parkeervraag
Bewoners en bezoekers	Appartement (60 - 90 m2)	7	1,6	11,2
	Appartement (90 -150 m2)	9	1,8	16,2
<b>Totaal</b>				<b>27,4</b>
<b>Incl. OV-halte + lightrailhalte &gt; 10% reductie</b>				<b>24,7</b>

Ook is er gerekend met de minimale parkeerkcijfers van het CROW. Deze zijn in tabel 7 weergegeven. De totale parkeerbehoefte inclusief reductie bedraagt bij deze normen 19 (18,9) parkeerplaatsen.

Tabel 7: Parkeerbehoefte plangebied met CROW-minimale parkeernorm

Parkeerbehoefte Dordrecht Prunuslaan 25, minimale parkeernorm				
Omschrijving		Eenheid	Parkeernorm	Normatieve parkeervraag
Bewoners en bezoekers	Appartement (60 - 90 m2)	7	1,2	8,4
	Appartement (90 -150 m2)	9	1,4	12,6
<b>Totaal</b>				<b>21,0</b>
<b>Incl. OV-halte + lightrailhalte &gt; 10% reductie</b>				<b>18,9</b>

Bovenstaande berekeningen tonen aan dat de parkeernormen uit gemeentelijk beleid van Dordrecht aan de hoge kant liggen.

### 3.2.2 Toekomstbestendige parkeernorm

De (privé)auto krijgt, in het steeds duurzamer wordende mobiliteitssysteem, een steeds minder prominente rol. Goede, betrouwbare ov-systemen vervullen steeds vaker de rol van de (privé)auto, en ook implementatie van deelmobiliteit en goede fietsinfrastructuur draagt bij aan het doen afnemen van (privé)automobiliteit.

Bij nieuwbouwwontwikkelingen in Nederland wordt steeds vaker een lage bewonersparkeernorm toegepast. Een voorbeeld hiervan is een



appartementencomplex met 51 appartementen in Diemen<sup>1</sup> waar een parkeernorm van 0,45 pp/woning wordt gehanteerd. Ook in andere steden worden lage parkeernormen (maximaal 1,0 pp/woning) bij nieuwbouwlocaties die goed middels openbaar vervoer (lees: bus) ontsloten zijn, steeds vaker toegepast. Voorbeelden hiervan zijn Buiksloterham in Amsterdam-Noord en de Merwedekanaalzone in Utrecht. Projecten als dezen onderschrijven de landelijke tendens.

Daarnaast wordt het mobiliteitssysteem bij nieuwbouwtontwikkelingen steeds vaker via het 'STOMP-principe' ingericht: Stappen-Trappen-Openbaar vervoer-MaaS-Privéauto. Het idee achter deze hiërarchie is dat als loop- en fietsafstanden in orde zijn en het OV en MaaS-diensten goed geregeld zijn, een eigen auto minder of zelfs niet noodzakelijk is.

De provincie Zuid-Holland werkt ook toe naar een duurzaam mobiliteitssysteem, passend bij de huidige tijdsgeschiedenis. Zo valt te lezen in onder andere het Coalitieakkoord 2019-2023 van deze provincie. Concreet worden in dit coalitieakkoord de volgende maatregelen aangedragen om het mobiliteitssysteem binnen Zuid-Holland te verduurzamen:

- Openbaar vervoer:
  - Er wordt ingezet op een toename in aantal overstappunten en OV-hubs. Bij deze punten en hubs kan de fiets ook goed worden gestald. Dit met het doel om probleemloos multimodaal reizen zo te bevorderen;
  - Bij nieuwe investeringen wordt kritisch gekeken naar de 'mobiliteitsmix' ((H)OV, fiets, wandel en auto);
  - Drukke bus- en railverbindingen worden versterkt, om de (groeierende) hoeveelheden reizigers beter te kunnen verwerken;
  - Er wordt provinciebreed ingezet op succesvolle concepten als R-net, Randstadrail en de Waterbus;
- Toekomstbestendig vervoer:
  - De provincie ziet het bereikbaar houden van de regio niet als taak van zichzelf alleen, maar benadert de markt actief om te investeren in het duurzaam bereikbaar maken én houden van de provincie. Hierbij kan niet alleen worden gedacht aan bijvoorbeeld infrastructuurprojecten ten behoeve van marktpartijen zelf, maar ook aan actieve benadering van aanbieders van deelvervoer om zo de implementatie daarvan een impuls te geven.

Uit de hierboven opgesomde punten uit het coalitieakkoord, blijkt dat een duurzaam mobiliteitssysteem bij de Provincie Zuid-Holland prioriteit heeft: de hoeveelheid automobilititeit moet worden teruggedrongen en voor het aantal autoverplaatsingen worden alternatieve modaliteiten versterkt. Voor het terugdringen van het autogebruik en het aantal auto's, is een lage parkeernorm een geschikt en krachtig sturingsinstrument. Bovendien dragen parkeerplaatsen in de regel niet positief bij aan de ruimtelijke kwaliteit.

De parkeernormen die de gemeente Dordrecht volgens het vigerend parkeerbeleid hanteert, passen in mindere mate bij de tijdsgeschiedenis en bij de doelstellingen van de Provincie Zuid-Holland.

<sup>1</sup> Raad van State: Diemen mag parkeernorm van 0,45 hanteren bij nieuwbouw (Verkeersnet.nl, d.d. 03-03-2022)

## 3.3 Autobezit

### 3.3.1 Autobezit Dordrecht

De in gemeentelijk beleid gehanteerde parkeernorm ligt hoog wanneer wordt gekeken naar het gemiddelde autobezit van Dordrecht en de wijk Dubbeldam specifiek. Uit cijfers van CBS<sup>2</sup>, met peilmoment 1 januari 2020, blijkt dat in Dordrecht het gemiddelde autobezit per huishouden op 0,9 auto's ligt.

In de wijk Dubbeldam ligt dit aantal, met 1,1 auto per huishouden, hoger dan het Dordts gemiddelde. Wanneer je deze 1,1 vermeerderd met de bezoekersparkeernorm die het CROW voorschrijft (0,3 pp/woning), brengt dit het theoretisch aantal benodigde parkeerplaatsen per woning op 1,4 parkeerplaats. Dit theoretisch aantal benodigde parkeerplaatsen ligt lager dan de huidige parkeernorm die de gemeente Dordrecht in het gemeentelijk beleid voor de woningcategorieën van ontwikkeling Prunuslaan voorschrijft. Het Dubbeldamse autobezit afgezet tegen de (voor de nieuwbouwontwikkeling voorgeschreven) parkeernorm, laat zien dat deze aantallen niet met elkaar corresponderen.

### 3.3.2 Autobezit senioren

De ontwikkelaar van het plangebied is in gesprek met een waarschijnlijke koper van het pand. Deze koper, een verband bestaande uit senioren ('SLOW'), wil het appartementencomplex aan de Prunuslaan als hechte woongroep betrekken. Op de site van dit verband schrijft ze *"Sinds kort hebben we zicht op een concrete locatie in (...) Dordrecht, dichtbij landelijk gebied. Op fietsafstand (3 km) van de binnenstad en de Nieuwe Dordtse Biesbosch. Goed met openbaar vervoer (bus) ontsloten."* Het niet-autogeoriënteerde verplaatsingsgedrag van deze groep wordt in deze tekst onderschreven.

Daarnaast is de Nederlandse senior lang niet altijd meer in het bezit van een eigen auto. In 2018 is bijvoorbeeld het autobezit van senioren onderzocht. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat het autobezit:

- Tussen 50 en 65 jaar 663 auto's per 1000 inwoners bedraagt;
- Tussen 65 en 75 jaar 607 auto's per 1000 inwoners bedraagt, en
- Vanaf 75 jaar en ouder 437 auto's per 1000 inwoners bedraagt.

Bovenstaande aantallen illustreren een trend: hoe ouder men wordt, hoe minder vaak men in bezit is van een privéauto. Ouderen maken, met het vorderen van de leeftijd, steeds minder en kortere verplaatsingen. Ze kiezen steeds vaker een bestemming in de buurt van hun directe woonomgeving en de uithuizigheid neemt steeds verder af. Ook is het zo dat ouderen steeds minder een auto bezitten naarmate de leeftijd vordert aangezien een groot deel van de autogebruikers niet meer in staat is om zelf nog auto te rijden: vaak wordt als passagier meegereden<sup>3</sup>.

## 3.4 Deelauto als alternatief

De (vaak elektrische) deelauto wordt landelijk steeds vaker toegepast als duurzame en ruimtebesparende mobiliteitsoplossing. Vaak wordt als vuistregel aangehouden dat met één deelauto, vier privéauto's worden vervangen. Met

<sup>2</sup> Autobezit per huishouden 2020 (CBS, d.d. 22-02-2022)

<sup>3</sup> Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, oktober 2018

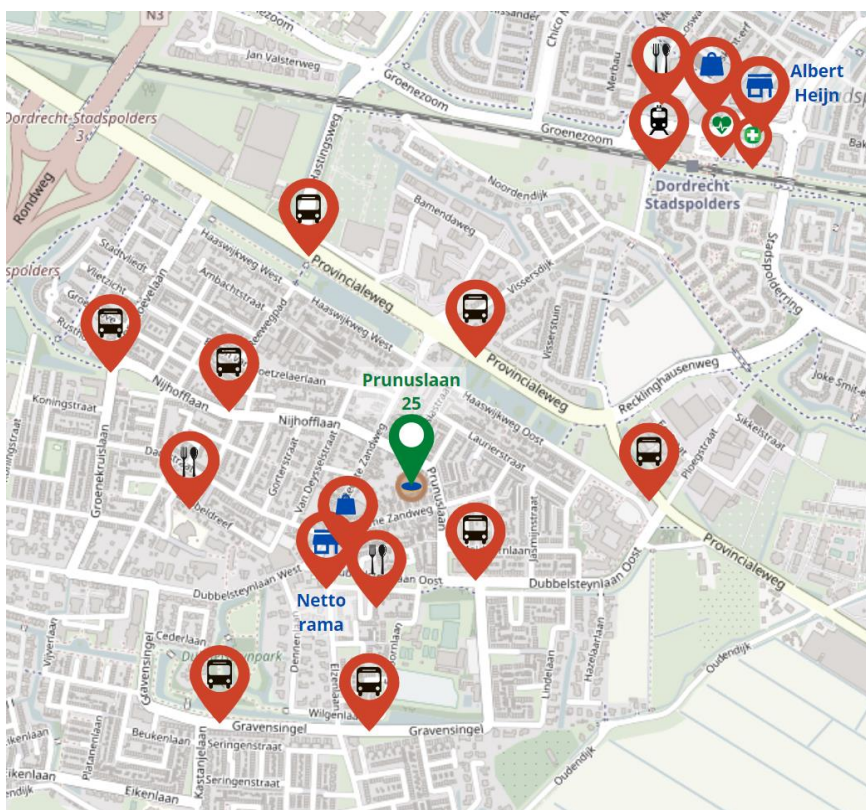
het toepassen van de deelauto wordt ook invulling gegeven aan het eerdergenoemde STOMP-principe.

SLOW heeft aangegeven open te staan voor het organiseren én plaatsen van één of meerdere deelauto's. De fase waarin de woningbouwontwikkeling aan de Prunuslaan zich momenteel nog bevindt, is echter nog te abstract om een concreet plan voor deelmobiliteit op te stellen. In deze notitie wordt daarom nog geen verdere invulling gegeven aan een mogelijke reductie op de parkeernorm door aanbod van deelmobiliteit.

### 3.5 Stimulatie van actieve modaliteiten

In de tekeningen van het plangebied is de (reeds bestaande) kelder van het pand ingetekend als parkeerkelder voor auto's. Deze kelder fungeert echter niet alleen als parkeervoorziening voor auto's, maar ook als parkeervoorziening voor de fiets. Er zijn oplaadmogelijkheden inbegrepen voor elektrische fietsen, waardoor een goede stalling en oplaadmogelijkheid verzekerd is. Onderaan de streep draagt een oplossing als dit bij aan comfortabel (elektrisch) fietsgebruik.

Niet alleen deze maatregel draagt bij aan de stimulatie van actieve modaliteiten, ook zijn de belangrijkste voorzieningen op fietsafstand. In afbeelding 6 zijn de belangrijkste bestemmingen weergegeven, waaronder bushaltes, winkels, supermarkten, een huisartsenpraktijk, apotheek en restaurants. Winkelcentrum De Bieshof, rechts bovenin afbeelding 6 ligt op 1,8 kilometer fietsafstand.



Afbeelding 6: Voorzieningen rondom plangebied

## 4. Conclusie

Afgaande op het vigerend gemeentelijk beleid zijn voor de 16 appartementen binnen het plangebied 31 parkeerplaatsen benodigd. Vanwege de nabijheid van goede OV-voorzieningen is een reductie van 10% mogelijk. Dit brengt het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen op 28. In het plan zijn 20 parkeerplaatsen opgenomen.

### Parkeerdruk

Het gemeentelijk beleid van Dordrecht biedt de mogelijkheid een eventueel tekort aan parkeerplaatsen bij nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte op te lossen, mits de parkeerdruk aldaar niet boven de 85% stijgt.

En parkeerdrukmeting toont aan dat de parkeerdruk binnen 300 meter loopafstand van het plangebied in de huidige situatie op de drukste momenten (de werkdagnacht en zaterdagnacht) 82% bedraagt.

Wanneer het gemeentelijk beleid wordt gevolgd en het tekort van 8 parkeerplaatsen (normatief zijn er 28 parkeerplaatsen benodigd, maar zijn 20 parkeerplaatsen ingetekend in het in plan) wordt afgetrokken van de totale parkeercapaciteit binnen het gebied, stijgt de parkeerdruk op de werkdagnacht naar 84%. Op de zaterdagnacht stijgt deze tot 85%. Dit betekent dat het gemeentelijk beleid de mogelijkheid geeft het tekort aan parkeerplaatsen in het plan binnen de wijk op te lossen.

### Bredere beschouwing

Naast oplossingen binnen gemeentelijk beleid, is in dit onderzoek ook kritisch gekeken naar de 28 normatief benodigde parkeerplaatsen.

Zo is de Nederlandse mobiliteit volop in beweging. Veel steden en provincies zoeken naar alternatieven voor de privéauto, en ook Zuid-Holland heeft ambitieuze plannen om het mobiliteitssysteem te verduurzamen. Er wordt ingezet op gebruik van de fiets en openbaar vervoer. Het in mindere mate faciliteren van de privéauto past bij deze ambitie.

Daarnaast geeft de (beoogde) bewonersgroep van het plangebied te kennen minder waarde te hechten aan een eigen auto, en open te staan voor verplaatsingen met andere vervoerswijzen. Binnen het pand wordt gebruik van de fiets bijvoorbeeld maximaal gestimuleerd: (elektrische) fietsen kunnen overdekt en afgesloten worden gestald. In de stalling zijn faciliteiten om eventueel elektrische fietsen op te kunnen laden.

### Resumerend

Het tekort aan parkeerplaatsen in het plan kan binnen 300 meter loopafstand van het plangebied worden opgelost. De parkeerdruk binnen dit gebied stijgt dan niet tot boven de 85%.

Daarnaast wijzen verschillende bevindingen in dit onderzoek uit dat het daadwerkelijke autobezit van de toekomstige bewoners van het pand lager zal liggen dan met de huidige Dordtse normen is berekend:

- Het autobezit binnen Dordrecht (Dubbeldam), dat met 1,1 lager ligt dan de gemeentelijke norm van 1,8/2,0;
- Het autobezit en -gebruik binnen de beoogde bewonersgroep, dat naarmate de leeftijd vordert steeds minder in bezit is van een eigen auto;
- De dagelijkse voorzieningen op fietsafstand, en een goed aanbod van openbaar vervoer.

Bovenstaande opsomming toont aan dat het plan volstaat door in 20 parkeerplaatsen te voorzien. Met dit aantal parkeerplaatsen wordt voldaan aan

gemeentelijk beleid. In de gebruiksfase van het plangebied draagt het parkeren van de toekomstige bewoners niet bij aan parkeerproblematiek.

23-12-2022

Versie C1.0

Projectnummer sweco.projectId

Onderwerp sweco.name