

**7 NOVEMBER 2023**  
**PARKEERVISIE**  
**GEBIEDSONTWIKKELING MAASTERRAS**

DORDRECHT 



## Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	3
	Aanleiding: en waarom nu een parkeervisie? .....	3
	Waarom deze parkeervisie (doel).....	3
	Leeswijzer .....	3
2.	Huidige situatie van plangebied .....	4
3.	Project Maasterras .....	5
	Startdocument Maasterras.....	5
4.	Beleidskader .....	8
	Politiek akkoord 2022 - 2026 .....	8
	Uitgangspuntennotitie mobiliteitsplan 2040 Dordrecht .....	8
	Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten .....	10
5.	Toepassen beleid op Maasterras .....	12
	Voorwaarden omgevingsvergunning .....	12
	Gebiedsindeling .....	12
	Parkeerregulering .....	13
	Toepassing reductiefactoren .....	13
	De te hanteren parkeernormen Maasterras .....	16
	Uitwerking van 3 alternatieven .....	17
	Uitwerking van voorkeursvariant (bevroren programma augustus 2023) .....	18
	Locatie keuze parkeerhubs .....	21
	Omvang voor de mobiliteitshub(s) M1, M5 en M7 .....	22
6.	Opgaven.....	24
	Geen POET .....	24
	MobiliteitsHUB Maasparkgarage M1 .....	24
	Logistieke hub.....	26
	Bijzondere autoparkeerplaatsen .....	26
	Laden en lossen en Kiss en Ride plaatsen .....	26
	Mindervalidenparkeren .....	26
	Locaties aanbieden deelmobiliteit .....	27
	laadplaatsen voor elektrische auto's.....	27
	Afmetingen parkeerplaatsen .....	27
	Parkeerregulering en beheersing parkeerdruk bestaande wijken rondom projectgebied .....	27
7.	Exploitatie/financiering .....	28

## 1. Inleiding

### Aanleiding: en waarom nu een parkeervisie?

In 2021 is de Ontwikkelvisie Dordtse Spoorzone van Mecanoo door de gemeenteraad van Dordrecht vastgesteld. De ontwikkelvisie verbeeldt hoe de Spoorzone (StadsAs) er uit kan komen te zien. Hierin is de gebiedsontwikkeling voor het Maasterras verbeeld als een autoluwe wijk aan de Oude Maas. Een park op hoogte waar je prachtig wandelt of fietst tussen de nieuwe woongebouwen op het Maasterras. De gemeente streeft hierbij naar het kunnen toepassen van lagere parkeernormen en parkeren op afstand. Dat kan alleen door het aanbieden van alternatieve vormen van Duurzame mobiliteit.

Door Mecanoo is tevens voorgesteld de parkeeroplossing in het spoortalud te realiseren. De vervolgstap is een Masterplan Maasterras en een omgevingseffectenrapportage (OER) inclusief een verkeersstructuurplan voor het Maasterras en omgeving.

### Waarom deze parkeervisie (doel)

Het parkeerbeleid voor nieuwbouwontwikkelingen is in de gemeente Dordrecht vastgelegd in de Collegenota "Parkeren in de bouwopgave, Nota parkeernormen Dordrecht 2019", welke juridisch zijn doorvertaald en regelmatig zijn geactualiseerd in de beleidsregels "parkeren bij nieuwbouwprojecten".

De beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten bieden de mogelijkheid om bij grote meerjarige gebiedsontwikkelingen met nieuwbouwprojecten als het Maasterras specifieke parkeernormen van toepassing te verklaren. Deze dienen te worden voorzien van een onderbouwing en te worden vastgesteld door het college in een parkeervisie. Met name gezien het grote autoluwe karakter van het Maasterras vraagt dit om een dergelijke benadering voor de bepaling van de parkeerbehoefte en de te realiseren parkeeroplossing, dat een parkeervisie voor deze gebiedsontwikkeling is te rechtvaardigen.

### Leeswijzer

In **hoofdstuk 2** wordt ingegaan op de huidige situatie en globale beschrijving van de ligging, het huidige ruimtegebruik en kenmerkende infrastructurele maatregelen van het plangebied Maasterras. Hierbij wordt ook kort ingegaan op de diverse functies die nu in het gebied gelegen zijn. **Hoofdstuk 3** gaat in op het project Maasterras, het startdocument Maasterras, waarin de ambities voor de te realiseren woningen, kantoren en voorzieningen, zowel bedrijfsmatig als maatschappelijk, maar ook op het gebied van horeca, detailhandel en overige functies zijn beschreven. Ook wordt stilgestaan bij de belangrijkste Stedebouwkundige uitgangspunten en het STOMP-ontwerpprincipe. Tot slot wordt hier stilgestaan bij het te realiseren programma en de drie alternatieven die in de OER zijn onderzocht. In **hoofdstuk 4** schetst de beleidskaders waarmee binnen het parkeerbeleid en de te bepalen parkeernormen voor het Maasterras rekening gehouden dient te worden. Dit zijn onder andere het politiek akkoord 2022-20226, de uitgangspuntennotitie voor het te maken mobiliteitsplan 2040 voor de gemeente Dordrecht, waarbij het onderdeel slimmer organiseren van parkeren uiteraard een belangrijk uitgangspunt is voor de gebiedsontwikkeling Maasterras en sluit af met het vigerende parkeerbeleid zoals is vastgelegd in de beleidsregels "parkeren bij nieuwbouwprojecten". **Hoofdstuk 5** gaat over hoe het parkeerbeleid dient te worden toegepast aan de hand van deze parkeervisie bij de gebiedsontwikkeling van het Maasterras als autoluwe wijk. Dit met name om gericht te bepalen wat het meest wenselijk is voor de gebiedsontwikkeling voor de realisatie van het parkeren, alsmede de wijze van realisatie van de parkeer- en fietsnormen voor de auto en fiets. Daarbij wordt ook ingegaan op de toe te passen basisparkeernorm voor de auto en fiets, de (mobiliteits)reductiefactoren en hoe zicht dit vertaald naar in een uitwerking voor de voorkeurvariant. In **hoofdstuk 6** wordt stil gestaan bij de opgaven, bijzondere parkeerplaatsen en hoe om te gaan met de beheersing van de parkeerdruk in en rondom de gebiedsontwikkeling Maasterras aan de hand van de vorm van in te zetten parkeerregulering. Ook wordt hierin stilgestaan bij de te realiseren mobiliteitshubs op stads – en wijk- en buurtniveau. **Hoofdstuk 7** verwijst tot slot naar de brede businesscase parkeren, waarin een doorkijk wordt gegeven van de financiële haalbaarheid in relatie tot de parkeervoorzieningen en te nemen parkeermaatregelen voor auto en fiets op straat en in de diverse parkeergarages gemeente breed.

## 2. Huidige situatie van plangebied

Het plangebied is gelegen aan de noordwestzijde van de gemeente Dordrecht, ten zuiden van de spoorverbinding met Rotterdam. Het plangebied ligt binnen het bestaand stedelijk gebied van de stad.

### *Huidig ruimtegebruik*

Het plangebied wordt begrensd door het spoor aan de noordzijde. Het rangeerterrein en het parkeerterrein Weeskinderendijk vallen binnen het plangebied. Aan de noordwestzijde vormt de oever van de Oude Maas de grens van het plangebied.

### *Infrastructuur*

De brugverbinding met Zwijndrecht loopt door het plangebied. De Hugo de Grootlaan vormt de verbinding met de brug, de zogenaamde aanlanding van de brug. Deze weg ligt verhoogd door het plangebied. De Laan der Verenigde Naties is een tweede belangrijke weg door het plangebied. Deze loopt vanaf het spoor parallel aan de Oude Maas naar het zuidwesten. Deze weg buigt af naar het zuiden en loopt uiteindelijk door richting de N3. De snelweg A16 inclusief Drechtunnel onder de Oude Maas, die Antwerpen, Breda met Rotterdam verbindt, ligt eveneens binnen het plangebied.

### *Functies in het gebied*

Het gebied is grotendeels in gebruik als bedrijventerrein. In het gebied langs de Oude Maas zijn diverse bedrijven aanwezig; diverse autodealers/-garages, kantoorpanden en de regionale verkeerscentrale van Rijkswaterstaat. Aan de noordkant van het gebied, langs het spoor, ligt het parkeerterrein Weeskinderendijk dat plaats biedt aan circa 550 auto's en enkele plaatsen voor campers, touringcars en het laden van elektrische voertuigen. Daarnaast is er een fietsenstalling bij de bushalte te vinden en een aanbiedplaats van deelfoertuigen. Het centrale gebied, aan weerszijden van de Hugo de Grootlaan, is in gebruik als bedrijventerrein. Aan de westkant van de Hugo de Grootlaan is een evenementencentrum en busremise (met elektrisch laadstation voor de bussen) gevestigd. Aan de oostkant zijn diverse kleine bedrijven en een opslagterrein gevestigd. Langs de randen hiervan zijn woningen (gelegen aan de Weeskinderendijk) aanwezig.

Ten oosten van de tunnelmond van de A16, in de bocht van de Hugo de Grootlaan, ligt het woonwagenveld. Aan de westkant van de tunnelmond zijn enkele bedrijven aanwezig, waaronder autobedrijven, opslagloodsen en een bouwmarkt.





### 3. Project Maasterras

De gemeente Dordrecht wil in de komende tien tot vijftien jaar het Maasterras herontwikkelen tot een nieuw stedelijk woongebied met voorzieningen. Het gebied moet een kwaliteitsimpuls krijgen en tegelijkertijd een belangrijke bijdrage leveren aan de woningbouwopgave van de stad. Het gebied moet ruimte bieden aan 2.000 tot 4.000 woningen en circa 56.000 m<sup>2</sup> bvo bedrijvigheid. Dordrecht zet voornamelijk in op verdichting langs het spoor, in de omgeving van de stations. Hiervoor is de ontwikkelvisie Spoorzone opgesteld. Maasterras is hierin opgenomen.

#### Startdocument Maasterras

In het startdocument Maasterras – notitie Reikwijdte en detailniveau (oktober 2022) zijn de volgende uitgangspunten voor het project geformuleerd

##### *Woningen*

Het gebied moet een hoogstedelijk gebied worden met een hoge dichtheid aan woningen. De gemeente ziet hier mogelijkheden om 2.000 tot 3.000 woningen te realiseren. Dit aantal woningen komt uit op een dichtheid van 50 tot 70 woningen per hectare. Het aantal bouwlagen kan variëren van 2 tot 20. Enkele hoogteaccenten tot maximaal 90 meter zijn mogelijk in het gebied.

Het kwalitatieve woningbouwprogramma staat nog niet vast. De gemeente ambieert een sterke, gedifferentieerde en inclusieve woonwijk met aandacht voor zelfredzaamheid van inwoners en woningen die geschikt zijn voor ouderen en mensen met een beperking. Het gebied moet ook ruimte bieden aan kleinschalige collectieve woonvormen.

##### *Kantoren en voorzieningen*

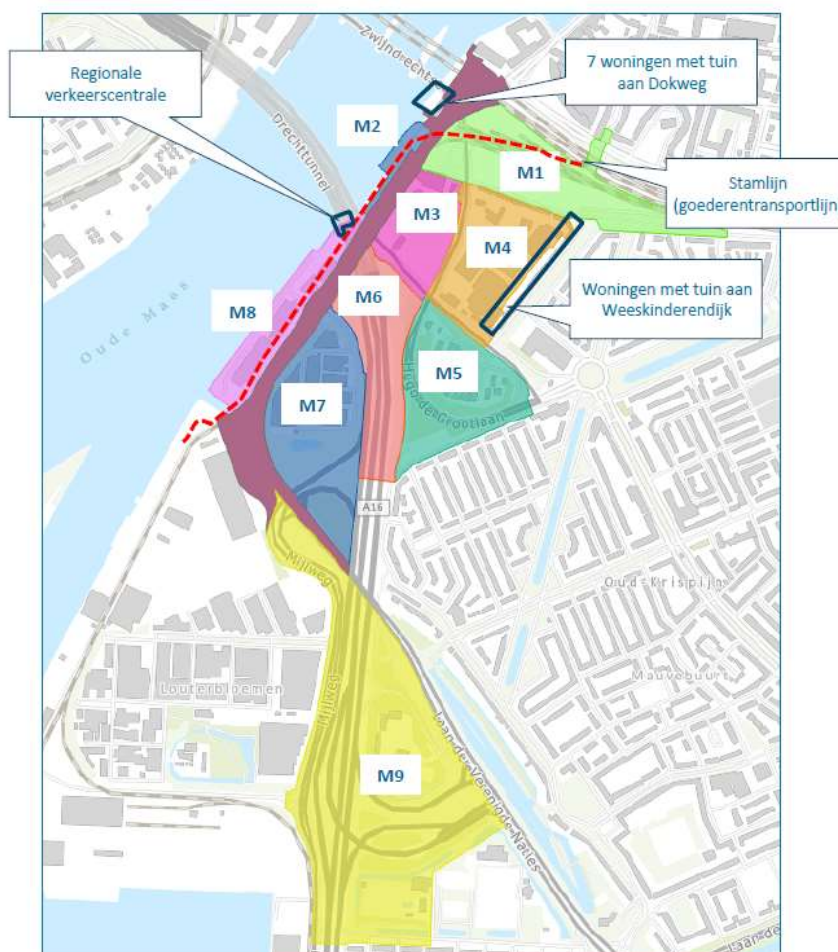
Het plan biedt ruimte aan bedrijvigheid passend bij een gemengd gebied, zoals kantoorfuncties, horeca, detailhandel, zorg en onderwijsfuncties. Gedacht wordt ook aan aanvullende ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid.

##### *Kantoren*

Binnen de deelgebieden van Maasterras wil de gemeente ruimte bieden aan kantoorfuncties. Onder andere in deelgebieden M3, M4 en M8, waar een gemengd gebied met reuring voorzien is, passen kantoorfuncties binnen de dynamiek van de buurt. Aanvullend kan in deelgebied M6 ruimte voor kantoren ontstaan indien een deel van de A16 overkluisd wordt. Kantoren kunnen daar ook als afscherming voor wegverkeerslawaai dienen.

##### *Maatschappelijke voorzieningen*

Voor maatschappelijke voorzieningen wordt gedacht aan verschillende functies zoals scholen, kinderdagverblijven en zorgfuncties. Maasterras moet ruimte bieden aan scholen en kinderdagverblijven passend bij de behoefte.



Ook moet er ruimte zijn voor zorgfuncties zoals een huisartsenpraktijk, tandartsen, fysio's of verzorgingstehuizen. Daarnaast zijn sociale voorzieningen, zoals een buurthuis, welkome aanvullingen voor het voorzieningenniveau van de nieuwe wijk.

#### *Horeca*

Voor commerciële functies is onderscheid gemaakt in kantoren, horeca en detailhandel. De gemeente heeft de ambitie om in het plangebied ruimte te bieden aan de vestiging van een hotel met congreszalen van circa 7.000 m<sup>2</sup> bvo. De overige vierkante meters voor horeca kunnen ingevuld worden in de ontwikkelvelden waar een meer gemengd gebied met reuring moet ontstaan.

#### *Detailhandel*

Op het gebied van detailhandel wil de gemeente ruimte bieden aan buurtvoorzieningen, detailhandel voor de dagelijkse boodschappen zoals een bakker, slager of buurtsupermarkt. Detailhandel voor niet-dagelijkse boodschappen zijn niet wenselijk, aangezien dit concurrerend kan zijn voor het centrum van de stad.

#### *Overige functies*

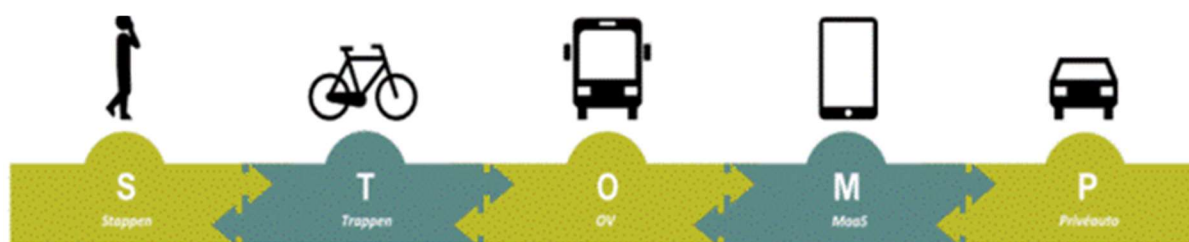
Het Maaspark moet ruimte bieden aan een parkeergarage. Deze parkeergarage vervangt de P+R Weeskinderdijk en biedt parkeerruimte voor bezoekers en inwoners van het centrum van Dordrecht en de gebiedsontwikkeling Spuiboulevard. Daarnaast moet dit park ruimte bieden aan evenementen. Onder andere de kermis en muziekevenementen zijn beoogd op deze locatie. Het evenemententerrein heeft een omvang van circa 8.000 m<sup>2</sup> en moet ruimte bieden aan evenementen met maximaal 5.000 bezoekers per dag. De evenementen moeten passen in het parklandschap van het Maaspark.

#### *Stedenbouwkundige uitgangspunten*

Voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van de huidige verkeersstructuur met de volgende aanpassingen: de boog in de Hugo de Grootlaan wordt eruit gehaald, wegdelen sluiten haaks op elkaar aan. Ook wordt de snelheid op de brug verlaagd naar 30 km/uur. De brug autovrij maken is een mogelijke maatregel die onderzocht wordt.

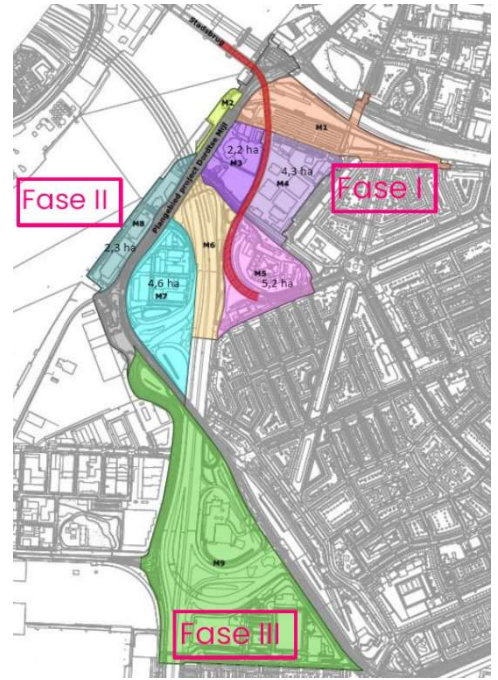
In het huidige parkeerbeleid ligt het Maasterras in het gebied rest bebouwde kom. Dit houdt een gemiddelde parkeernorm van 2,0 parkeerplaats per woning in. De ontwikkeling van Maasterras verandert echter de stedelijkheid van het gebied, wat mogelijk leidt tot strengere (lagere) parkeernormen. Dit wordt in het OER onderzocht.

Voor de ontwikkeling van Maasterras wordt het **STOMP-principe** toegepast (Stappen, Trappen, OV, MaaS (Mobility as a Service) en Privéauto). De **S** krijgt de meeste prioriteit, gevolgd door **T**, **O**, **M** en als laatste de **P**.



Dit houdt in dat het plan allereerst inzet op goede loop- en fietsverbindingen, onder andere over de Zwijndrechtse brug, richting het centrum en naar het station.

Voor het Openbaar Vervoer zet de gemeente in op het maximaal benutten van aanwezige voorzieningen. Op korte afstand ligt het NS-station van Dordrecht; door het gebied lopen diverse buslijnen. Het situeren van woningen in de nabijheid van de OV-voorzieningen en het creëren van nieuwe of betere verbindingen moeten mensen stimuleren om meer gebruik te maken van het OV.



## 4. Beleidskader

### Politiek akkoord 2022- 2026

In het politiek akkoord 2022 – 2026 is een keuze gemaakt om, hoe meer we bouwen, hoe belangrijker het is om zuiniger en slimmer met onze openbare ruimte om te gaan en in te zetten op de verduurzaming van de mobiliteit, een betere logistiek en vermindering van het autoverkeer. Dit door het stimuleren van het gebruik van onder andere de fiets en het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld door de stad beter bereikbaar te maken, is de samenwerking rondom de Oude Lijn tussen Dordrecht en Leiden belangrijk. “Stadsas Dordt” (nieuwe naam voor de Dordtse Spoorzone).

En door de realisatie van parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum, om te komen tot minder parkeerdruk in de binnenstad. Het moet vanzelfsprekender worden om binnen de stad te wandelen en te fietsen. Of om deelvervoer, openbaar vervoer en personenvervoer over water te benutten.

Vanuit alle wijken moet je goed kunnen lopen of fietsen naar stations of het centrum. Er komen meer fietsenstallingen. Met transferia, parkeergelegenheden aan de rand van de stad en tariefdifferentiatie om de druk te verlagen op wegen naar het centrum en de parkeerdruk in de binnenstad. Voor mensen die op hun auto zijn aangewezen wordt ingezet op het realiseren van een betere doorstroming op de ontsluitingswegen. Door meteen te zorgen voor goede looproutes en vervoer via (pendel)bus of deelfiets vanaf deze parkeervoorzieningen wordt het goed mogelijk om de Binnenstadvisie te realiseren. Een aantrekkelijk levendig bereikbaar centrum met meer groen en minder ‘blik’ op straat.



### Uitgangspuntennotitie mobiliteitsplan 2040 Dordrecht

#### Een bereikbaar Dordrecht in 2040

De komende jaren bouwt Dordrecht ongeveer 10.000 huizen en zo groeit de stad door naar ongeveer 140.000 inwoners. Dit moet gepaard gaan met een verbetering van de leefbaarheid in de stad. We willen onze inwoners een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving bieden en bedrijven een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Bereikbaarheid, en meer specifiek duurzame bereikbaarheid vormt hierbij een belangrijke voorwaarde.

Dit perspectief hebben we al vastgelegd in diverse documenten: Omgevingsvisie 1.0, Groeiagenda Drechtsteden 2030, begroting 2023 (programma bouwend en bereikbaar Dordrecht), Politiek akkoord 2023 – 2026, Startnotitie programma mobiliteit 2040.

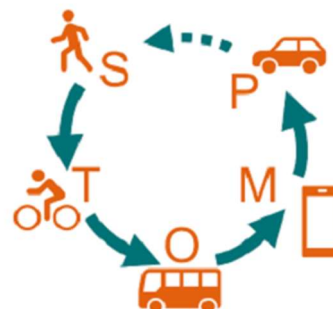
#### Keuzes maken

Om de bovengenoemde ambitie te realiseren moeten er keuzes gemaakt worden. Meer woningen, groen en ruimte voor leefbaarheid toevoegen aan Dordrecht vraagt om een beter gebruik van de beschikbare ruimte. Dit kan alleen wanneer we tot andere mobiliteitskeuzes komen. We kiezen ervoor het STOMP ontwerp principe<sup>1</sup> te hanteren. Bij het ontwerpen van de buitenruimte geven we prioriteit aan reizen te voet (Stappen) en op de fiets (Trappen), dan volgt het versterken van het bereik van Openbaar Vervoer (O) met ketenmobiliteit (M) en tenslotte de privéauto (P). Hierbij gelden twee overwegingen:

#### STOMP Principe

STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto

Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Zo vormt de mens het startpunt. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS – bijvoorbeeld deelvervoer – kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk.



<sup>1</sup> [https://www.crow.nl/downloads/pdf/mobiliteit/brochure-toepassen-stomp\\_jan-2023.aspx?ext=.pdf](https://www.crow.nl/downloads/pdf/mobiliteit/brochure-toepassen-stomp_jan-2023.aspx?ext=.pdf) en filmpje met uitleg STOMP <https://youtu.be/af9TqjOyYj0>



Het STOMP-principe is een algemeen uitgangspunt. De wijze waarop dit wordt toegepast hangt af van de uitgangspositie en de omstandigheden in de verschillende delen van de stad. In de binnenstad is de uitdaging anders dan in een willekeurige buitenwijk, dit betekent dan ook dat per gebied een andere mobiliteitsmix kan worden nagestreefd.

*Langzaam verkeer ofwel actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers), krijgt voorrang op de auto door het toepassen van het ontwerpprincipe STOMP*

- We maken belangrijke looproutes korter door doorsteken te realiseren.
- We kiezen zoveel mogelijk voor doorgaande fietsroutes, met ongelijkvloerse kruisingen.
- We verbeteren (verbreden) loop- en fietsroutes waar dat kan, dit kan ten koste gaan van de ruimte voor de auto op sommige plekken. De auto kan langer stil staan voor het verkeerslicht ten gunste van de voetganger en de fietsers.
- We verbeteren de doorstroming van het Openbaar Vervoer door de aanleg van (vrije) bus infrastructuur.
- We creëren buurthubs.
- We zetten structurele gedragscampagnes in om inwoners en werknemers te stimuleren zich duurzamer te verplaatsen.
- We maken Openbaar Vervoer en deelmobiliteit betaalbaarder voor mensen met een kleine beurs.

*Terugbrengen van autoverkeer op plekken waar dat noodzakelijk en wenselijk is*

- We nemen op een aantal plekken in de stad fysieke maatregelen die de noodzakelijke ruimte creëren voor meer fietsen en wandelen, waarmee we ook kiezen voor minder ruimte voor de auto's.
- Basisvoorzieningen (arts, school, winkel, ontmoetingsplek, park, sportveld) moeten in alle wijken – bestaand en nieuw – op loop- en fietsafstand aanwezig zijn om onnodige autoverplaatsingen te voorkomen.

*Autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld en krijgt prioriteit op belangrijke verkeersaders. Dit bevordert de doorstroming*

- Gemotoriseerde verkeer bundelen we zo veel mogelijk op de verkeersaders zoals de A15, A16, N3, Laan der Verenigde Naties, Dordtse Mijl en Merwedestraat/Oranjelaan. Op andere wegen accepteren we dat het iets langer duurt om van A naar B te komen gedurende de spits.
- De industrie- en bedrijventerreinen langs de westelijke en noordelijke oevers van de stad, het Gezondheidspark & Leerpark en de historische binnenstad blijven goed bereikbaar per auto, onder meer door het instellen van hoofdroutes, het inrichten van groene golven. En het investeren in ongelijkvloerse kruisingen.

*Slimmer organiseren van autoparkeren maakt ruimte vrij in de stad*

Parkeren van een privéauto is belangrijk én vraagt veel ruimte op straat. Op dit moment zien we dat grote delen van de dag, de ruimte die wordt gereserveerd voor de auto, niet wordt benut. Slim organiseren van autoparkeren betekent dat we ervoor gaan zorgen dat autobezitters hun auto, daar waar mogelijk, niet op straat voor de voordeur parkeren maar in een parkeergarage of mobiliteitshub. De ruimte die daarmee vrijkomt op straat kan dan anders worden benut. Dit pakken we stapsgewijs aan en zo werken we de komende zeventien jaren naar de stad van de toekomst. In de binnenstad en in de gebiedsontwikkeling Spuiboulevard zien we de meeste kansen en de grootste noodzaak, en daarom beginnen we daar in 2024. Dit geeft ons inzicht in de mate hoe bewoners hun straat in de toekomst ingericht willen zien en hieraan willen meewerken aan de transitie naar duurzame mobiliteit.

Met een sterker sturend parkeerbeleid zetten we in op minder blik op straat.

- We bereiden het afschaffen van de 2e parkeervergunning op straat voor. We werken met een sterfhuisconstructie. De vergunninghouders van de tweede parkeervergunning op straat in de binnenstad, parkeren dan hun auto in de parkeergarages. Daarna volgt de rest van de 2e parkeervergunningen van de schil. Dit leidt ertoe dat er de komende jaren in de binnenstad en de gebiedsontwikkeling Spuiboulevard op straat 500 parkeerplaatsen worden omgevormd naar ruimte voor groen, lopen en fietsen. Daarbij zoeken we naar oplossingen om parkeerknelpunten in het weekend op te lossen.
- De prijs voor het parkeren gaan we meer differentiëren met als uitgangspunt dat het parkeren op straat duurder wordt dan in de parkeergarages. Hiervoor stellen we een brede businesscase parkeren op voor parkeren in parkeergarages, parkeren op straat en voor fietsparkeren.
- Dordrecht gaat investeren in parkeergarages die als mobiliteitshub gaan functioneren. Dat betekent nieuwe parkeergarages bouwen op onder meer het Maasterras en in Huis van Stad en Regio, de

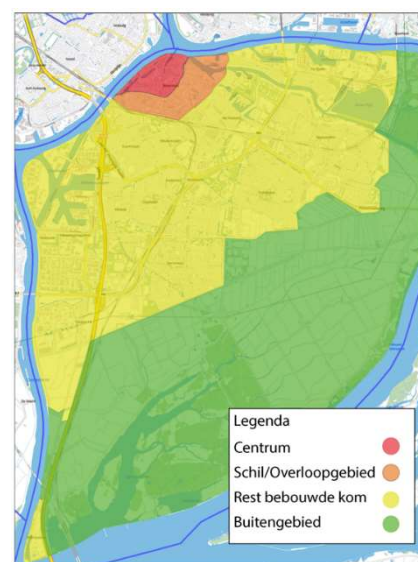
uitbreiding van parkeergarage Spuihaven. Het komende jaar onderzoeken we hoe de 'verborgen parkeerplaatsen' in de binnenstad en gebied Spuiboulevard ingezet kunnen worden voor dubbelgebruik (middels het ParkBee concept bijvoorbeeld).

## Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten

Het parkeerbeleid voor nieuwbouwontwikkelingen is in de gemeente Dordrecht vastgelegd in de Collegenota "Parkeren in de bouwopgave, Nota parkeernormen Dordrecht 2019", welke juridisch zijn doorvertaald en geactualiseerd in de beleidsregels "parkeren bij nieuwbouwprojecten"<sup>2</sup>. De normen zijn gebaseerd op landelijke parkeerkencijfers van het CROW aangescherpt met lokale kennis.

De parkeernorm wordt beschouwd als een getal dat een zo goed mogelijke inschatting geeft van de te verwachte parkeerbehoefte van een vastgoedontwikkeling. Hierbij wordt voor de te hanteren parkeernorm uitgegaan van het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Met het uitgangspunt van de te realiseren parkeerbehoefte voorkomt de gemeente Dordrecht dat parkeren een onnodige druk op een bouwplan en daarmee op de gebiedsontwikkeling Maasterras legt. Niet meer realiseren dan noodzakelijk. De parkeernorm is inclusief het parkeren voor de bezoekers van een functie.

Deze juridische kaders bieden diverse regels om tot een passende parkeernorm per gebiedsontwikkeling te komen. Als eerste wordt gekeken naar de gebiedsindeling; 'centrum', 'schil/overloopgebied', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. Het onderscheid tussen deze categorieën is gebaseerd op de woningdichtheid, de nabijheid van bovenlokale voorzieningen en alternatieve vervoerswijzen. Dit is weergegeven in de kaart hiernaast. In het kort, hoe verder van het centrum hoe hoger de parkeernorm.



Andere kaders die in deze beleidsregels zijn gesteld gaan over:

- Hoe groter de woning in m<sup>2</sup>, hoe hoger de parkeernorm;
- De norm voor bezoekersparkeren varieert van 0,0 tot 0,3;
- Er kunnen reductiefactoren voor worden toegekend. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen CS, lightrail halte, HOV halte, waterbushalte en een 'gewone' bushalte. Hierbij wordt gekeken naar de maximale loopafstand en first and last mile on wheels;
- Een reductiefactor kan ook toegepast worden op de nabijheid van fietsvoorzieningen met een kwaliteit die varieert van hoog, midden tot laag;
- Dit geldt ook voor een goedgekeurd mobiliteitsconcept voor de first en last mile on wheels – welke zijn verbonden aan P+R locaties;
- Voor het aanbieden van een MaaS concept met een verplichte deelname is ook reductie mogelijk;
- Er zijn ook normen opgenomen voor het aantal fietsparkeerplekken met een maximale acceptabele loopafstand;
- Ook gelden maximale acceptabele loopafstanden tussen nieuwbouwprojecten en openbare parkeervoorzieningen; voor de woonfunctie wordt 300 meter gehanteerd.

Kwaliteit fietsvoorzieningen	Reductiefactor
Hoog	-10%
Middel	-5%
Laag	0%

<sup>2</sup> De vigerende beleidsregels: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR670879/3>

<b>OV-voorziening</b>	<b>Maximalehemelsbrede loopafstand (m)</b>	<b>Maximalehemelsbredeafstand "First en Last Mile on Wheels" (m)</b>	<b>Reductiefactor</b>
Dordrecht CS	500	750	-20%
	1.000	1.500	-10%
Lightrail-halte	500	750	-10%
	1.000	1.500	-5%
HOV-halte/R-Net halte	250	375	-10%
	375	750	-5%
Waterbus-halte	150	250	-10%
	250	500	-5%
OV-halte	150	n.v.t.	-5%

## 5. Toepassen beleid op Maasterras

In dit hoofdstuk wordt het beleid omtrent STOMP en parkeren toegepast op de ontwikkeling van Maasterras. Als eerste passen we dit toe op de drie alternatieven die in hoofdstuk 3 zijn vermeld. Daarna bekijken we de voorkeursvariant. We focussen met name op fase 1 en geven ook een doorkijk naar fase 2.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij het beoordelen van de benodigde parkeervoorzieningen:

- Het STOMP principe wordt maximaal toegepast;
- In dit hoofdstuk komt sec de parkeeropgave van de Maasterras ontwikkeling ter sprake. Het oplossen van de parkeeropgave voor de binnenstad en Spuiboulevard en het waterbedefferd in Krispijn komen in hoofdstuk 6 aan bod;
- We wijken af van het principe ‘parkeren op eigen terrein’. Dit betekent dat de (privé)auto in het Maasterras niet direct voor de deur zal staan maar op afstand in een mobiliteits-HUB;
- We stimuleren dubbelgebruik van parkeerplaatsen;
- Bij de woningen gaan we in deze parkeervisie uit van een gemiddelde grootte van 100 m<sup>2</sup> per woning
- Bij bedrijvigheid en voorzieningen hanteren we een parkeernorm per 100 m<sup>2</sup> BVO.

### Voorwaarden omgevingsvergunning

Bij aanvraag van een omgevingsvergunning, dient de ontwikkelaar een notitie toe te voegen waarin de parkeerbalans van de ontwikkeling in beeld wordt gebracht. Waarbij toepassing van het mobiliteitsconcept inclusief de te hanteren reductiefactoren op de parkeernorm in beeld zijn gebracht. Op basis hiervan zal de te verstrekken omgevingsvergunning aan de parkeereis voor auto en fiets getoetst worden, waarbij rekening wordt gehouden met de nadere differentiatie van de daadwerkelijk te realiseren woningen en voorzieningen in de aanvraag van de omgevingsvergunning. Uiteraard is deze parkeervisie voor de gebiedsontwikkeling Maasterras daarvoor randvoorwaardelijk, zoals in de beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten is voorgeschreven.



### Gebiedsindeling

De verstedelijkingsgraad van **Dordrecht** is volgens het CROW (publicatie 381), **Sterk Stedelijk**. In de beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten is het huidige gebied Maasterras aangewezen als **Rest Bebouwde kom**. Voor de gebieden die vallen onder de categorie “Rest bebouwde kom en buitengebied” wordt als parkeernorm het **gemiddelde** van de bandbreedte van de parkeerkcijfers aangehouden.

Met de ambitie om hier 2000 tot 4000 woningen toe te voegen en het uitgangspunt van het toepassen van parkeerregulering om te komen tot een autoluwe wijk komt de verstedelijkingsgraad eerder uit bij schil tot centrum met een minimum van de bandbreedte van de parkeerkcijfers. Voor de **bouvvelden M1, M3 en M4** kan dan ook met een fikse toevoeging van woningen en de ligging als **centrum** getypeerd worden, conform de gebiedsindeling voor de toe te passen parkeernormen.



**M5** zit hierbij in typering **schil**. De overige bouwvelden **M7 en M8** liggen dicht bij de A16 wat zorgt voor een goede verbinding voor de auto, Hierop is dan ook een andere gebiedstypering van toepassing betreffende **rest bebouwde kom**.

GO woning	Autoluw gebied / voetgangerszone	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kleiner dan 40m <sup>2</sup>	0	0,5	0,5	0,6	0,7
40 m <sup>2</sup> - < 60 m <sup>2</sup>	0	0,6	0,7	1,3	1,4
60 m <sup>2</sup> - < 90 m <sup>2</sup>	0	0,9	1,1	1,8(*1,3)	1,9
90 m <sup>2</sup> - < 150 m <sup>2</sup>	0	1,1	1,2	2(*1,5)	2,2
150 m <sup>2</sup> of groter	0	1,2	1,4	2,1	2,4

(\*= parkeernorm voor sociale woningbouw)

### Parkeerregulering

Overigens wordt hierbij wel van uitgegaan dat gezien het gewenste autoluwe karakter in het Maasterras vanaf de eerste bouwfasen parkeerregulering van kracht zal zijn en hierbij de wijk Krispijn betrokken wordt ter voorkoming van het waterbed-effect. Zonder parkeerregulering is het namelijk niet mogelijk om te sturen op het autogebruik en blijft de gebiedstypologie rest bebouwde kom gehandhaafd. Daar komt bij dat om een waterbed effect in de wijk Krispijn te voorkomen ook hier parkeerregulering ingevoerd dient te worden (meer hierover in Hoofdstuk 6).

### Toepassing reductiefactoren

Binnen de Gebiedsontwikkeling Maasterras kan voor de 1e fase met de ontwikkelgebieden **M1 t/m M4 (centrum)**, **M5 (Schil)** en **M7 en (rest bebouwde kom)** uitgegaan worden van de volgende reductiefactoren op de autoparkeernorm in lijn met het STOMP-principe:

- In de basis moeten de voorzieningen voor voetgangers in en naar het gebied op orde te zijn.
- Hierbij moet gedacht worden op het op loopafstand realiseren van dagelijkse voorzieningen, zodat hiervoor niet de privé-auto nodig is.
- Ook dient er rekening gehouden te worden met ouderen en mensen met een beperking.
- Brede trottoirs en fijnmazig netwerk (kortste routes): tussen 2,5 en 1,8 m
- Om in aanmerking te komen voor de hierna aangegeven mobiliteitsreductiefactoren dienen deze voorzieningen als randvoorwaardelijk gezien worden en aanwezig te zijn of zeker te zijn dat deze op korte termijn doch uiterlijk gelijktijdig bij realisatie van de in de aanvraag voor de omgevingsvergunning aangegeven te realiseren woningen of voorzieningen.

#### Reductiefactor norm bezoekers parkeren 0,1 gemiddeld bij woningen

Uitgangspunt is de invoering van parkeerregulering in het Maasterras vanaf het begin van het project, zodat vanaf het begin af het autoluwekarakter met lage parkeernormen de regel is. Op deze manier kan uitgegaan worden door het reguleringseffect voor bezoekers van 0,1 in plaats van 0,3 als gemiddelde norm voor bezoekers bij woningen.

#### Reductiefactor Fietsvoorzieningen -10%:

- Realisatie van vrijliggende fietspaden langs de Dokweg;
- Goede en veilige oversteekvoorzieningen voor de fiets tussen het Maasterras en de Dokweg;
- Brede fietspaden en fijnmazig netwerk (directe routes): varieert van 5,2 (iig F16) tot 3,6 voor een tweerichtingen fietspad en 3,6 tot 2,5 voor eenrichting fietspad;

- Voldoende goede en veilige fietsparkeerplekken voor bewoners- in pandig => per appartement 3,6; per grondgebonden woning 5,2;
- Voldoende fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers in openbare ruimte – tussen 0,5 en 1 per woning;
- het F16 fietspad dat aansluit op het station van Dordrecht;
- Uitbreiding fietsenstalling bij station;
- Realisatie van een openbare fietsenstalling bij de mobiliteits-hubs;
- Een rechtstreekse verbinding tussen het centrum en het Station en het Maasterras met de Sluisweg / Spuiweg (centrum) in de vorm van een (extra) onderdoorgang ten opzichte van de Krispijntunnel voor langzaam verkeer. De Krispijntunnel dient de fietsvriendelijkheid verbeterd te worden.

**Mogelijkheid voor extra fiets reductiefactor van -5%**

- Bij realisatie van een fietsparkeervoorziening op de begane grond voor een (deel)bakfiets / (deel) transportfiets behorende bij de te realiseren woningen of voorziening is het mogelijk om -5% extra reductiefactor van toepassing te verklaren.

**Reductiefactor OV: -10%**

- Deze gebieden liggen binnen de first en last mile afstand tot het NS Station en de te realiseren HOV halte op de Dokweg- Spuiboulevard (groene cirkel op onderstaande figuur) ;
- Realiseren extra bushaltes met frequente busverbindingen;



**Mogelijkheid voor extra OV reductiefactor van -10%**

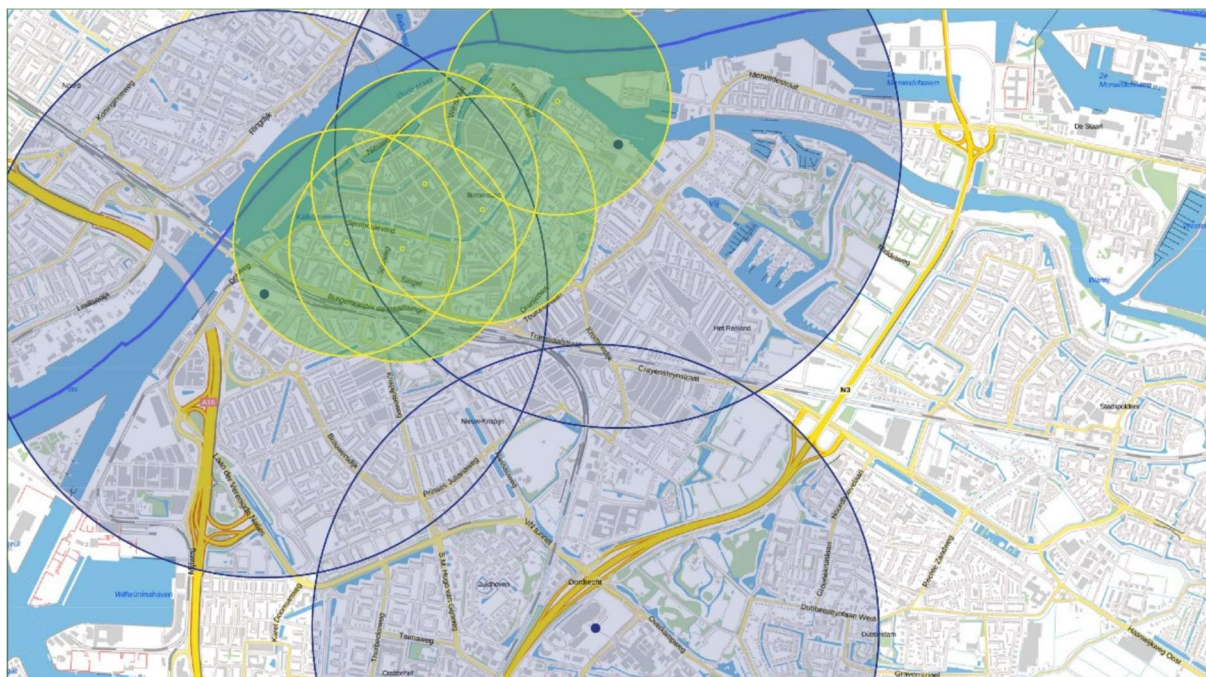
- binnen de afstand van 750 meter tot het NS-Station (gebieden M3 en M4) of het verkorten van de afstand tot het NS-Station door de inzet van een directe shuttle verbinding met hoge frequentie of op directe afroep in de vorm van bijvoorbeeld een people-mover voorziening is het mogelijk om -10% extra reductiefactor van toepassing te verklaren.

### Reductiefactor Maas -10%

- Mobiliteitsplan met deelmobiliteit voor de ontwikkeling zelf en het gehele gebied (voorwaarden zie deelauto/mobiliteit verder in dit hoofdstuk).

### Reductiefactor Parkeren op Afstand -5%

- vanaf de eerste bouwfases parkeerregulering van kracht zal zijn (zie ook reductie norm voor bezoekers);
- Alleen straat parkeren voor mindervaliden, deelauto's in buurthubs Parkeren op Afstand-5% (mobiliteit hub Maasparkgarage M1, hub M5 (en M7));
- Realisatie van een openbare fietsenstalling bij de mobiliteits-hubs;



*Aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend  
acceptabele loopafstanden 600m voor de functie bezoek tot openbare parkeergarages en de first- last mile on  
Wheels afstand vanaf HUB locaties 1.500 meter.*

### **Mogelijkheid voor extra reductiefactor van -5% bij parkeren op afstand**

- Door de inzet van een directe shuttle verbinding met hoge frequentie of op directe afroep in de vorm van bijvoorbeeld een people-mover tussen de te realiseren mobiliteits-HUB's in het Maasterras voorziening is het mogelijk om -5% extra reductiefactor van toepassing te verklaren.

### **Inzet in het Maasterras van de deelauto 1:6 = -20%.**

Uitgegaan wordt in het Maasterras van een laag autobezit in de vorm te geven autoluwe wijk. Het CROW gaat bij een verstedelijkingsgraad “sterk stedelijk” uit van een particulier **autobezit van 1,1** auto per huishouden (CBS, 2022). Het particulier autobezit is in Dordrecht in 2022 ten opzichte van 2018 per wijk over het algemeen gelijk gebleven. In de gebieden met parkeerregulering die vallen onder de categorieën Centrum en Schil/Overloopgebied ongeveer 0,60 auto per huishouden. Dat wil niet zeggen dat men in Dordrecht geen gebruik maakt van de auto. Waarschijnlijk is dit gelegen in de veranderende samenstelling van de inwoners en er steeds meer huishoudens zijn bijgekomen die geen eigen auto meebrengen. Dit past bij de landelijke trend dat autobezit vooral onder jongeren al jaren daalt.

Onderzoek “wat is het effect van deelauto's op het autobezit <sup>3</sup>”, dat de TU Eindhoven in samenwerking met Empaction in opdracht van het CROW in 2021 heeft uitgevoerd, laat zien dat je met een hoogwaardig en betaalbaar aanbod aan deelmobiliteit een grote groep mensen (tot wel 70%!) kunt verleiden om bij een verhuizing naar een binnenstedelijke omgeving geen eigen auto mee te nemen.

<sup>3</sup> [K-D108-Wat-is-het-effect-van-deelauto's-op-autobezit.pdf.aspx \(crow.nl\)](https://www.crow.nl/k-D108-Wat-is-het-effect-van-deelauto's-op-autobezit.pdf.aspx)

Dit is dan ook prima in te passen in de gebiedsontwikkeling voor het Maasterras om te komen tot een autoluwe inrichting, waar niet gekozen wordt voor het traditioneel aanleggen van parkeerplaatsen op maaiveld en rechtvaardigt het om de deelauto en andere wijze van deelmobiliteit goed te integreren in het mobiliteitsconcept naast Hoogwaardig Openbaar Vervoer en goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers in en naar het Maasterras.

Het is al redelijk algemeen aanvaard dat één deelauto 4 privéauto's kan vervangen. Nu ligt het Maasterras niet boven op het centraal Station van Dordrecht, maar de gemeente Dordrecht ziet wel mogelijkheden om voor het Maasterras een reductie van 6 eigen parkeerplaatsen per aangeboden deelauto hier te hanteren. Deze reductiefactor past binnen de marges die de verschillende onderzoeken aangeven.

De gemeente hanteert hierbij een vergunningstelsel om te bevorderen dat marktpartijen gezamenlijk in heel Dordrecht voor de juiste doelgroepen een goed aanbod deelmobiliteit leveren. Daarnaast is in het Maasterras de woningdichtheid hoog en is het uitgangspunt met een autoluwe woonwijk dat het autobezit laag is, waardoor de vraag naar deelmobiliteit voldoende groot is voor een positieve business case van de aanbieders van deelmobiliteit.

Vervolgens krijgen ontwikkelaars, die met de inzet van deelmobiliteit een reductie willen op de parkeereis, een verplichting opgelegd om op of in de nabijheid van de eigen plot een eigen aanvullend aanbod aan deelmobiliteit in te richten. Hiertegenover wordt de ontwikkelaar qua deelmobiliteit een minder strenge eis opgelegd (voor 1 deelauto mag een reductie op de parkeereis worden toegepast van maximaal 5 parkeerplaatsen). De combinatie van het openbaar aanbod aan deelmobiliteit met het aanbod dat door de ontwikkelaar zelf wordt gerealiseerd zal er voor zorgen dat er voor de bewoners van nieuwe ontwikkeling voldoende alternatieve vormen van vervoer (anders dan de eigen auto) beschikbaar zijn.

## De te hanteren parkeernormen Maasterras

Binnen de Gebiedsontwikkeling Maasterras kan voor de 1e fase (m1 t/m M4) 2<sup>e</sup> fase met M5 en M6 en de ontwikkelgebieden M7 en M8 als gemiddelde parkeernorm voor de auto uitgegaan worden van de volgende reductiefactoren op de autoparkeernorm in lijn met het STOMP-principe, indien aan de hiervoor vermelde randvoorwaarden om deze mobiliteitsreductiefactoren te mogen toestaan is voldaan voor Lopen, Fiets, OV, MaaS, Parkeren op afstand en voor Deelauto

M1 t/m M4	M5 + M6	M7 + M8
<b>2 huidige norm rest bebouwde kom</b>	<b>2 huidige norm rest bebouwde kom</b>	<b>2 huidige norm rest bebouwde kom</b>
<b>1,1 basisnorm sterk stedelijk centrum</b>	<b>1,2 basisnorm sterk stedelijk schil</b>	<b>2,0 basisnorm rest bebouwde kom</b>
0,8 0,275 -25% -10% OV -10% Fiets -5% Parkeren op Afstand	0,9 0,300 -25% -10% OV -10% Fiets -5% Parkeren op Afstand	1,5 0,500 -25% -10% OV -10% Fiets -5% Parkeren op Afstand
<b>1,1 basisnorm sterk stedelijk centrum</b>	<b>1,2 basisnorm sterk stedelijk schil</b>	<b>2,0 basisnorm rest bebouwde kom</b>
0,6 0,495 -45% -20% Deelautogebruik 1:6	0,7 0,540 -45% -20% Deelautogebruik 1:6	1,1 0,900 45% -20% Deelautogebruik 1:6
<b>1,1 basisnorm sterk stedelijk centrum</b>	<b>1,2 basisnorm sterk stedelijk schil</b>	<b>2,0 basisnorm rest bebouwde kom</b>
0,5 0,605 -55% -10% MAAS maatregelen	0,5 0,660 -55% -10% MAAS maatregelen	0,9 1,100 -55% -10% MAAS maatregelen
<b>extra mobiliteits reductiefactoren mits voldaan aan de voorwaarden</b>	<b>extra mobiliteits reductiefactoren mits voldaan aan de voorwaarden</b>	<b>extra mobiliteits reductiefactoren mits voldaan aan de voorwaarden</b>
0,4 -10% OV	0,4 -10% OV	0,8 -10% OV
0,35 -5% Fiets	0,35 -5% Fiets	0,75 -5% Fiets
0,3 -5% Parkeren op Afstand	0,3 -5% Parkeren op Afstand	0,7 -5% Parkeren op Afstand

**Fase 1** : M1-M4 centrum min + reductiefactoren pnorm 0,5 en + extra reductiefactoren 0,3  
: M5 (+M6) schil min + max reductiefactoren pnorm 0,5 + extra reductiefactoren 0,3

**Fase 2** : M7 + M8 rest bebouwde kom gem + reductiefactoren 0,9 + extra reductiefactoren 0,7

De daadwerkelijke parkeereis en de daarbij behorende parkeernorm wordt bepaald aan de hand van de daadwerkelijke aanvraag voor de omgevingsvergunning (zie voorwaarden omgevingsvergunning, Hoofdstuk 5) en zal aan de hand van deze parkeervisie en de opgenomen voorwaarden om een en ander te mogen toepassen getoetst worden.



## Uitwerking van 3 alternatieven

Op basis van het startdocument zijn bij de vorming van het masterplan en OER drie alternatieven geformuleerd waarbij het aantal woningen en vierkante meters bedrijvigheid zijn aangepast: behoudend, hoogstedelijk en groen & gezond. De hoofdlijnen van deze alternatieven zijn in onderstaande verbeeldingen en tabel opgenomen.

### BEHOUDEND



### HOOGSTEDELIJK



### GROEN & GEZOND



	<b>Behoudend</b>	<b>Hoogstedelijk</b>	<b>Groen en gezond</b>
<b>Wonen</b>	1300 in M3 en M4	2500 in M1, M3 en M4 500 in M5 1000 in M7 en M8	1150 in M3 en M4 350 in M5 850 in M7 en M8
<b>Bedrijvigheid</b>	700 m2 BVO detailhandel/ horeca in M3 700 m2 BVO maatschappelijk in M4 3.500 m2 BVO maatschappelijk (school) in M5 7.800 m2 BVO maatschappelijk (MBO) in M7 57.000 m2 BVO kantoren in M7 en M8	2.400 m2 BVO detailhandel/ horeca in M1 en M3 6.100 m2 BVO maatschappelijk in M3 en M4 1.000 m2 BVO detailhandel/ horeca en 1.000 m2 BVO maatschappelijk in M5 7.000 m2 BVO hotel in M7 800 m2 BVO detailhandel/ horeca in M7 en M8 5.000 m2 BVO maatschappelijk (MBO) in M7 29.000 m2 BVO kantoren in M7 en M8	3.700 m2 BVO detailhandel/ horeca in M3 en M4 1.800 m2 BVO maatschappelijk in M3 en M4 600 m2 BVO detailhandel/ horeca en 3.500 m2 BVO maatschappelijk in M5 8.800 m2 BVO hotel in M7 900 m2 BVO detailhandel/ horeca in M7 en M8 700 m2 BVO maatschappelijk (MBO) in M7 27.400 m2 BVO kantoren in M8
<b>Voorzieningen</b>	dokter, supermarkt, kinderdagverblijf, hotel, school	gezondheidscentrum, 4 huisartsen, buurthuis,	supermarkt, retail, school incl gymzaal en kinderdagverblijf,

	incl gymzaal en kinderdagverblijf, school automotive, huisarts, buurthuis 17% maatschappelijk programma	sportschool, supermarkt, kinderdagverblijf, hotel, school incl gymzaal en kinderdagverblijf, school automotive, retail. 16% maatschappelijk programma	gezondheidscentrum, 2 huisartsen, buurthuis, kinderdagverblijf, sportschool, hotel. 12% maatschappelijk programma
--	---	--	--

De drie alternatieven zijn niet onderscheidend op de toe te passen parkeernorm. Deze verschillen slechts in de omvang van het aantal benodigde parkeerplaatsen, deelautoparkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen in relatie tot de omvang van het bouwprogramma. In deze parkeervisie wordt dan ook volstaan met een doorkijk aan de hand van een voorbeeldberekening van de bepaalde basisparkeernorm en de mogelijk toe te passen mobiliteitsreductiefactoren. Dit om een beeld te krijgen van de benodigde parkeervoorzieningen voor de auto, deelauto en fiets. De uiteindelijke parkeernorm wordt per deelproject vastgesteld bij de toetsing van de omgevingsvergunning. Zie paragraaf Voorwaarden omgevingsvergunning in hoofdstuk 5.

### Uitwerking van voorkeursvariant (bevroren programma augustus 2023)





MEC_MA_Program_Bouwveld (BVO)							
	BVO	BVO woning	BVO/GBO	Telling	Parkeereis	Parkeereis - bezoek	Fietsparkeereis
<b>M1</b>							
<input type="checkbox"/> Detailhandel	356.34 m²			0	0.0	0.0	0.0
	356.34 m²			0	0.0	0.0	0.0
<b>M3/M4</b>							
<input type="checkbox"/> Bedrijven	1445.07 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> Dienstverlening	3125.00 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> Horeca	601.81 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> Detailhandel	3590.83 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> Kinderdagverblijf	1536.00 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> Gezondheidscentrum	3840.00 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input checked="" type="checkbox"/> Wonen	153086.97 m²	100.00 m²	1	1531	612.3	153.1	1530.9
	167225.68 m²			1531	612.3	153.1	1530.9
<b>M5</b>							
<input type="checkbox"/> Bedrijven	625.00 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> Dienstverlening	2521.00 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> Bouwmarkt	256.00 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> Kantoren	8125.00 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> Detailhandel	256.00 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> School basis	4409.30 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input checked="" type="checkbox"/> Wonen	57413.05 m²	100.00 m²	1	574	229.7	57.4	574.1
	73605.35 m²			574	229.7	57.4	574.1
<b>M7/M8</b>							
<input type="checkbox"/> Bedrijven	14136.87 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> Dienstverlening	1536.00 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> Kinderdagverblijf	624.96 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> School automotieve	7401.80 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input type="checkbox"/> Hotel	9374.33 m²			0	0.0	0.0	0.0
<input checked="" type="checkbox"/> Wonen	129451.97 m²	100.00 m²	1	1295	517.8	129.5	1294.5
	162525.92 m²			1295	517.8	129.5	1294.5
	403713.29 m²			3400	1359.8	340.0	3399.5

MEC_MA_Program_Bouwveld (BVO)							
	BVO	BVO woning	BVO/GBO	Telling	Parkeereis	Parkeereis - bezoek	Fietsparkeereis
<b>M1</b>							
Detailhandel	356.34 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
	356.34 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
<b>M3/M4</b>							
Bedrijven	1445.07 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Dienstverlening	3125.00 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Horeca	601.81 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Detailhandel	3590.83 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Kinderdagverblijf	1536.00 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Gezondheidscentrum	3840.00 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Wonen	153086.97 m <sup>2</sup>	100.00 m <sup>2</sup>	1	1531	612.3	153.1	1530.9
	167225.68 m <sup>2</sup>			1531	612.3	153.1	1530.9
<b>M5</b>							
Bedrijven	625.00 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Dienstverlening	2521.00 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Bouwmarkt	256.00 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Kantoren	8125.00 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Detailhandel	256.00 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
School basis	4409.30 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Wonen	57413.05 m <sup>2</sup>	100.00 m <sup>2</sup>	1	574	229.7	57.4	574.1
	73605.35 m <sup>2</sup>			574	229.7	57.4	574.1
<b>M7/M8</b>							
Bedrijven	14136.87 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Dienstverlening	1536.00 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Kinderdagverblijf	624.96 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
School automotive	7401.80 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Hotel	9374.33 m <sup>2</sup>			0	0.0	0.0	0.0
Wonen	129451.97 m <sup>2</sup>	100.00 m <sup>2</sup>	1	1295	517.8	129.5	1294.5
	162525.92 m <sup>2</sup>			1295	517.8	129.5	1294.5
	403713.29 m <sup>2</sup>			3400	1359.8	340.0	3399.5



	M3	M4	M5	Fase 1	Parkeernorm
Parkeervraag zonder reductie	628	972	596	2196	1,00
Parkeervraag met reducties	282	436	206	923	0,42
Parkeervraag met alle optionele reducties	195	302	119	616	0,28

Overzicht parkeervraag fase 1	M1	M3	M4	M5	Totaal Fase 1	Pnorm fase 1
Wonen (zonder reductiefactoren)	0	628	972	596	2196	1
Wonen (met 'normale' reductiefactoren)	0	282	436	206	923	0,44
Wonen (incl. optionele reductiefactoren)	0	195	302	119	616	0,3
Parkeervraag niet woon-functies / voorzieningen	3	81	0	273	354	
Totale autoparkeervraag (incl. reductiefactoren)	3	363	436	479	1280	
Totale autoparkeervraag (incl. extra reductiefactoren)	3	276	302	392	973	
Aantal deelauto's (1:6 verhouding van reductie 0,2)	0	33	50	20	103	
Totale fietsparkeervraag bewoners	0	1527	2364	1269	5159	
Totale fietsparkeervraag bezoekers	0	326	504	271	1100	
Totale fietsparkeervraag	0	1852	2868	1539	6259	

Overzicht parkeervraag fase 2	M7&M8	Totaal fase 2	Pnorm fase 2
Wonen (zonder reductiefactoren)	2285	2285	1,76
Wonen (met 'normale' reductiefactoren)	1113	1113	0,86
Wonen (incl. optionele reductiefactoren)	734	734	0,56
Parkeervraag niet woon-functies / voorzieningen	390	390	
Totale autoparkeervraag (incl. reductiefactoren)	1503	1503	
Totale autoparkeervraag (incl. extra reductiefactoren)	1124	1124	
Aantal deelauto's (1:6 verhouding van reductie 0,2)	122	122	
Totale fietsparkeervraag bewoners	3049	3049	
Totale fietsparkeervraag bezoekers	650	650	
Totale fietsparkeervraag	3699	3699	

Aanwezigheid op basis van aanwezigheidspercentas fase 1							
Functie	Werkdag overdag	Werkdag avond	Koop- avond	werkdag nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Wonen bewoners	268,7	483,7	429,9	537,4	322,5	429,9	376,2
Wonen bezoekers	77,2	308,7	270,1	38,6	231,5	308,7	270,1
Bedrijven	16,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening	52,0	2,6	2,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Kantoren	126,0	6,3	6,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Bouwmarkt	1,5	3,5	4,0	0,0	5,0	5,0	5,0
Horeca	13,2	39,6	41,8	0,0	44,0	44,0	19,8
Kinderdagverblijf	14,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Basisschool	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gezondheidscentrum	51,8	37,0	37,0	0,0	51,8	37,0	37,0
Detailhandel (n.v.t. in Centrum)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Cultuur	1,1	11,0	11,0	0,0	6,6	9,9	2,8
Totale autoparkeervraag per dagdeel fase 1	631,5	893,4	803,8	576,0	661,4	834,6	710,9
Totale autoparkeervraag programma fase 1	973,2	973,2	973,2	973,2	973,2	973,2	973,2
Balans	341,7	79,8	169,5	397,2	311,8	138,7	262,3

## Locatie keuze parkeerhubs

Aan de hand van de methodiek "Wikken en Wegen" CROW, Het Wikken en Wegen van keuzen voor parkeren en duurzame gebiedsontwikkeling. Casus Het Maasterras in Dordrecht" (maart 2023)<sup>4</sup>, zijn de kosten en de baten van verschillende oplossingen in beeld gebracht. Wikken en Wegen is een soort kosten-batenganalyse, maar dan

<sup>4</sup> <https://www.crow.nl/downloads/pdf/mobiliteit/wikken-en-wegen-van-keuzen-parkeren-maasterras-dor.aspx?ext=.pdf>

sneller en globaler. Het is een quick scan om te kijken welke denkrichtingen verstandig zijn om verder uit te werken. Bij Wikken en Wegen wordt uitgegaan van een aantal aannames. De uitkomsten helpen bij het maken van verdere afwegingen. Binnen Maasterras zijn twee locaties op deze wijze twee locaties bekeken voor de gewenste mobiliteitsHUB. Eén: tussen het Maasterras en de binnenstad in het talud van de spoorlijn naar Rotterdam (M1), of twee: verder weg van de stad ten zuiden van het Maasterras, in het zogenaamde gebied 'De Put' (M7). 'De zuidelijke hub in M7 is goedkoper en heeft als voordeel dat het autoverkeer al eerder wordt afgevangen. De mobiliteitsHUB in het Spoortalud in M1 is weliswaar duurder, maar heeft als voordeel dat je naar het centrum kunt lopen waardoor er minder OV nodig is en leidt tot minder autogebruik.

Door het meenemen van verschillende aspecten draagt "Wikken en Wegen" bij aan het realiseren van 'brede welvaart'. Dat wil zeggen dat er naast economische doelen ook aandacht is voor sociale en culturele aspecten en de leefomgeving. Voor het parkeren op afstand in een mobiliteitsHUB voor de binnenstad en de rol die deze locatie voor de gebiedsontwikkeling Spuiboulevard dient te vervullen kwam duidelijk een meerwaarde naar voren voor de locatie M1 naast het spoor – de Maasparkgarage.

Met alleen de mobiliteitsHUB Maaspark kan de gebiedsontwikkeling op het Maasterras rekening houdend met loop en fietsafstanden (first en last-mile) niet volstaan. Ook in de bouwvelden M5 en M7 zal voorzien moeten worden in de realisatie van een mobiliteitsHUB. Voor de mobiliteitshub in M1 (Maaspark) wordt uitgegaan van 30% van de parkeerbehoefte van de gebiedsontwikkeling Maasterras. Voor de overige 70% dient dit plaats te gaan vinden in de te realiseren MobiliteitsHUB in M5 en M7. Met de realisatie van een mobiliteitsHUB Maaspark in M1 en een HUB in M5 en M7 binnen het Maasterras kan invulling gegeven worden aan het ontwikkelen van een autoluw Maasterras.

### Omvang voor de mobiliteitshub(s) M1, M5 en M7

Dit komt neer voor de **mobilietsHUB(s) M1, M5 en M7** op het volgende gebruiksvolume vanuit de gebiedsontwikkeling Maasterras (zonder de opvang van het parkeren op afstand door de binnenstad en de gebiedsontwikkeling Spuiboulevard)

<b>HUB M1 (met 30% van M3 EN M4 + M5) (fase 1)</b>		
PRIVE AUTO	30% x 973 = 292	
DEELAUTO HUB M1	30% x 103 = 31	
<b>TOTAAL MAASTERRAS M1</b>	<b>323</b>	
<b>(MOBILITEITSHUBFUNCTIE (250+500) M1)</b>	<b>750</b>	
<b>HUB M5 (met 70% van M3 EN M4 + M5) (fase 1)</b>		
PRIVE AUTO	70% x 973 = 682	
DEELAUTO HUB M5	70% x 103 = 73	
<b>TOTAAL MAASTERRAS M5</b>	<b>755</b>	
<b>HUB M7 (fase 2)</b>		
PRIVE AUTO	1124	
DEELAUTO HUB M7	122	
<b>TOTAAL MAASTERRAS M7</b>	<b>1246</b>	

Hiermee is inzichtelijk gemaakt welke parkeercapaciteit de mobiliteitshub(s) in het Maasterras op basis van de voorkeursvariant dienen te hebben. Voor de mobiliteitshub in M1 de Maasparkgarage is dit overigens geen eenvoudige optelsom van aantallen. Dit omdat de mobiliteitshubfunctie voor de binnenstad en Spuiboulevard zich op andere momenten zal manifesteren dan de parkeervraag voor het programma van het Maasterras zelf. Hierbij mag dan ook uitgegaan worden van dubbelgebruik van de te realiseren parkeerplaatsen. De inschatting is dat een omvang van 850 tot 900 parkeerplaatsen voldoende zou moeten kunnen zijn voor deze mobiliteitshub.

De omvang voor de mobiliteitshub M5 en M7 spreken voor zich. Deze maximale capaciteit is zo en zo benodigd voor de avond/nachtperiode aangezien hier reeds rekening gehouden is met de aanwezigheidspercentages vanuit het programma voor het Maasterras.

## 6. Opgaven

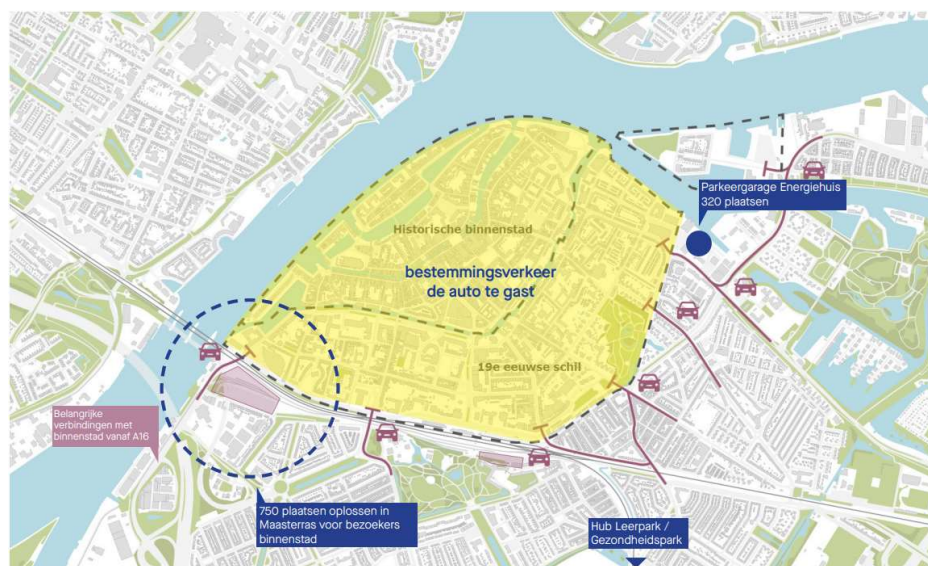
In hoofdstuk 5 is de beredening voor de te hanteren parkeernorm in de gebiedsontwikkeling Maasterras uiteengezet en vervolgens het aantal benodigde parkeerplaatsen voor privéauto's, deelauto's en fietsen globaal bepaald op basis van een gemiddelde norm. In dit hoofdstuk gaan we tevens in op de bijzondere autoparkeerplekken, zoals laad- en los plekken en parkeerplaatsen voor mindervaliden. Vervolgens gaan we in op de parkeeropgaven van de omliggende gebieden, te weten Krispijn de binnenstad en Schil west.

### Geen POET

Met de ontwikkeling van het Maasterras als autoluwe wijk en een te hanteren lage parkeernorm is het niet wenselijk traditionele parkeerplaatsen op maaiveld aan te leggen. Voor de meeste ontwikkelingen, zeker die met een groot aandeel 'sociale huur', is ondergronds parkeren eveneens niet passend te krijgen in een business case. Door de ambitie van een gezonde stedelijke verdichting met een aantrekkelijke openbare ruimte wordt, in tegenstelling tot wat in de beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten wordt voorgeschreven, om deze noodzakelijke parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren (POET) losgelaten. Het parkeren van de toe te passen parkeernorm zullen aangewezen zijn op de in het gebied te realiseren mobiliteitsHUB's.

### MobiliteitsHUB Maasparkgarage M1

Bij de Gebiedsontwikkeling Spuiboulevard (zie verkeersstructuurplan Spuiboulevard, februari 2020) [https://www.dordrecht.nl/pls/idad/mozEgemDocument?F\\_DOCNR=7813762](https://www.dordrecht.nl/pls/idad/mozEgemDocument?F_DOCNR=7813762) is al geconstateerd dat niet al het autoverkeer naar de binnenstad en de Spuiboulevard afgewikkeld kan worden en dit het beste aan de randen van Dordrecht kan worden gefaciliteerd. Het huidige P+R terrein aan de Weeskinderendijk, met circa 550 parkeerplaatsen, vervult al grotendeels deze functie. Ook in het Slijpen aan de Diamant, Visie binnenstad Dordrecht <sup>5</sup>, wordt gestreefd naar parkeren in de randen van de binnenstad om enkele verschuivingen op het gebied van parkeren op te vangen en een autoluwe binnenstad mogelijk te kunnen maken en gaat uit van een mobiliteits-HUB aan de Weeskinderendijk (M1) in het Maasterras.



Om het aantal autobewegingen in de stad te verminderen, zoals ook is aangegeven in het Politiek akkoord 2022-2026, de startnotie programma Mobiliteit 2040 en de uitgangspuntennotitie mobiliteitsplan 2040, moet het verkeer worden verleid om aan de rand van de stad over te stappen van de auto naar een duurzaam vervoermiddel.

<sup>5</sup> <https://raad.dordrecht.nl/Documenten/20211130-Slijpen-aan-een-diamant-Toekomstbeeld-Dordrecht-def-versie-1.pdf>



Hierbij dient er op gelet te worden dat de Mobiliteits HUB Maaspark M1, voldoende interessant is om de overstap te maken om voor de last en first mile, deze anders dan met de auto af te leggen, zodat de wegen niet overspoeld raken door autoverkeer op zoek naar een parkeerplaats. Ook moet voorkomen worden dat autoverkeer zijn weg net als water vindt via sluiproutes of in nabijgelegen wijken als Krispijn.

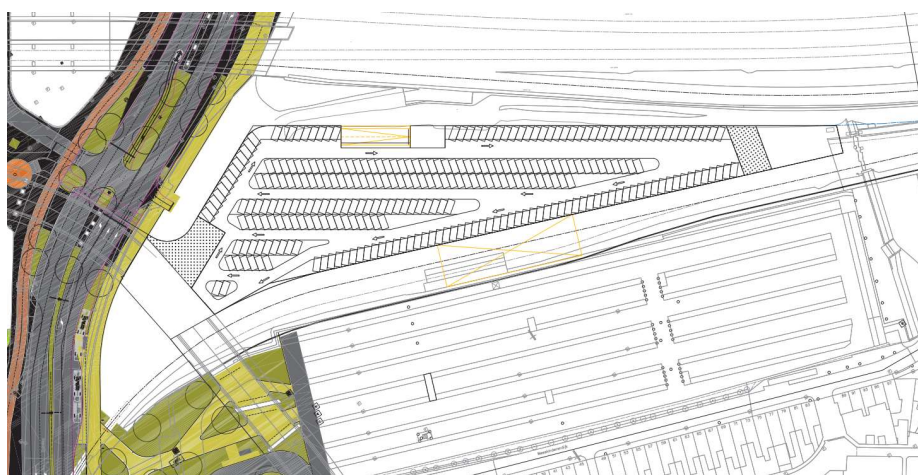
De Maasparkgarage moet dan ook dermate aantrekkelijk zijn om te voorkomen dat het Centrum, de omgeving Spuiboulevard en Station van Dordrecht overlast van autoverkeer gaat ondervinden. Het is dan ook belangrijk om de afrijcapaciteit van de Maasparkgarage voor spitsperioden te bepalen en te optimaliseren om het gebruiksgemak te vergroten. Er moet daarbij ook worden ingezet op aantrekkelijke tarifiering, directe wandel- en fietsroutes en een goede OV-verbinding van en naar centrum en het station. De mobiliteit hub Maasparkgarage dient met goede aanvullende vervoersmogelijkheden op het gebied van duurzame vervoersmiddelen als OV, (deel)fiets, deel scooter, deel auto te worden uitgerust.



Impressie Mecanoo mobiliteitsHUB Maaspark

De **mobilitieitsHUB Maaspark** in **M1** kan zoals Mecanoo destijds bij de ontwikkelvisie voor de Spoorzone voor heeft gesteld in het spoortalud gerealiseerd worden met **850 parkeerplaatsen**. Uitgaande van een te verwachten gebruik door forenzen en bezoekers aan Dordrecht die op dit moment al gebruik maken van de P+R Weeskinderdijk met circa 550 parkeerplaatsen, en daarbij opgeteld circa 250 nieuwe parkeerders in relatie tot bewoners (en hun bezoekers) in de binnenstad en de gebiedsontwikkeling Spuiboulevard.

Gezien de diversiteit in doelgroepen die op verschillende tijdstippen in de vorm van dubbelgebruik van deze mobiliteitsHUB gebruik maken wordt er ook van uitgegaan dat bewoners en bezoekers van de bouwvelden M1, t/m M4 in van het Maasterras ook gebruik zullen gaan maken van deze mobiliteitsHUB Maaspark. Voor de mobiliteitshub in M1 (Maaspark) wordt aan de hand van dubbelgebruik, uitgaande **van 30%** van de parkeerbehoefte van de gebiedsontwikkeling Maasterras (met name uit de 1e fase) rekening mee gehouden door de reeds geprognosticeerde 750 parkeerplaatsen op te hogen met 100 plekken tot **850** plekken.



Impressie RHDHV volumestudie mobiliteitsHUB Maaspark



### Locaties aanbieden deelmobiliteit

Voor het beperken van de noodzaak tot eigen autobezit en gebruik, kunnen de parkeervoorzieningen binnen het gebied dan ook een belangrijke rol vervullen als knoop of transferpunt in de vorm van een zogenaamde deel-HUB / buurt-HUB. Deze kleinschalige HUBs moeten voldoende fijnmazig in het gebied worden ingepast, fijnmaziger dan de parkeerhubs die Mecanoo nu voorziet. En hoeven niet per definitie in een gebouwde voorziening vorm te worden gegeven. Dit kan prima op maaiveld zijn tussen de verschillende parkeermogelijkheden zodat je over het aanbod van deelmobiliteit 'struikelt' als je op weg bent naar je auto in de grotere parkeerHUBs. Voor het realiseren van een deel-HUB is het naast de fysieke inrichting van belang om individuen en organisaties er aan te verbinden.

### laadplaatsen voor elektrische auto's

Voor laadplaatsen voor elektrische auto's zal worden voorzien in 1 van de mobiliteits-HUB's of aan de randen van het autoluwgebied. In het Maasterras zullen geen laadplaatsen op straat worden aangelegd, uitgezonderd bij mindervalidenplaatsen.

### Afmetingen parkeerplaatsen

Bij de beoordeling of een te realiseren parkeerplaats voldoet aan de gestelde parkeernormen wordt de NENrichtlijn (NEN-2443) en de richtlijnen opgenomen in de CROW Kennisbank in ASVV 2012, als toetsingskaders voor de minimale afmetingen gehanteerd. Parkeerplaatsen dienen te voldoen aan deze richtlijnen.

### Parkeerregulering en beheersing parkeerdruk bestaande wijken rondom projectgebied

Bij oplevering van de vastgoedontwikkelingen in het Maasterras dienen de benodigde parkeervoorzieningen beschikbaar te zijn en sprake te zijn van parkeerregulering, zodat direct voorzien kan worden in de parkeervraag. De gemeente Dordrecht zet hierbij met de komst van het politiek akkoord 2022-2026 in op een meer sturend parkeerbeleid. Hierbij is de inzet om volgens het STOMP principe ook daadwerkelijk te sturen op een lager autobezit en gebruik. De standaard werkwijze hiervoor is parkeerregulering (meestal betaald parkeren) in te stellen en geen parkeervergunningen te verstrekken aan de bewoners van nieuwbouwprojecten, conform de nu al geldende beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten. Hierin voorzien reeds de beleidsregels "parkeren bij nieuwbouwprojecten" in Dordrecht.

Daar hoort bij dat de omgeving beschermd wordt tegen parkeeroverlast door uitwijkgedrag. Dit is noodzakelijk ter voorkoming van het weglekken van parkeerders naar de reeds bestaande woongebieden.

Om deze reden dient de autoverkeersstructuur van het Maasterras nagenoeg losgekoppeld te zijn van de bestaande omliggende wijken, om het aantal verkeersbewegingen te beperken met die van de naastgelegen bestaande woongebieden. Dit betreft met name de naastgelegen wijk Krispijn. Om deze wijk voor dit waterbedefferd verder te beschermen, gezien de wens tot een zo autoluw mogelijke wijk, dient zowel het in Maasterras als in de naastgelegen wijk Krispijn parkeerregulering ingevoerd te worden bij aanvang van eerste bewoning van het gebied. Vanaf de eerste bouwfasen dient parkeerregulering in het Maasterras en Krispijn van kracht te zijn.

Voor het Maasterras is het aangezien het allemaal nieuwbouw betreft en ingezet wordt op minimaal autogebruik geen parkeervergunningen worden vertrekt voor de woningen en voorzieningen. Bezoekers met de auto zullen aangewezen zijn op gebruik van de mobiliteits-HUB tegen betaling van parkeergeld.

Voor de wijk Krispijn ligt het voor de bestaande bebouwing voor de hand om aan te sluiten bij een vorm van mengvormsysteem als parkeerregulering dat Dordrecht al kent met betaald parkeren en parkeervergunningen.

De parkeerbalans voor het Maasterras moet continu gemonitord en getoetst worden aan de daadwerkelijk gerealiseerde voorzieningen volgens het STOMP principe en de resulterende werkelijke parkeervraag middels periodiek parkeeronderzoek. Aan de hand daarvan kunnen aanvullende of aangescherpte maatregelen getroffen worden.

## 7. Exploitatie/financiering

Eind 2023 is er een gemeente brede businesscase parkeren gemaakt, waarin inzicht is verkregen in de financiële haalbaarheid en effecten in relatie tot de parkeervoorzieningen en te nemen parkeermaatregelen voor auto en fiets op straat en in de diverse parkeergarages. Ook de parkeervoorzieningen van de gebiedsontwikkeling in het Maasterras zijn hierbij betrokken.