

13 MEI 2025

PARKEERVISIE

GEBIEDSONTWIKKELING MAASTERRAS

FASE 1



Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	5
Aanleiding: en waarom nu een parkeervisie?.....	5
Waarom deze parkeervisie (doel)	5
Leeswijzer	5
2. Huidige situatie van plangebied	6
3. Project Maasterras.....	7
Startdocument Maasterras.....	7
Programma Maasterras fase 1 – ‘de nieuwe stedenkundige variant’	9
4. Beleidskader	10
Politiek akkoord 2022 - 2026	10
Mobiliteitsplan Dordrecht 2040.....	10
Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten	12
5. Toepassen beleid op Maasterras	14
Toepassen beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten - reductiefactoren	14
Benodigd aantal parkeerplaatsen binnen gebied Maasterras	17
Benodigd aantal parkeerplaatsen na toepassen dubbelgebruik.....	19
6. Opgaven.....	22
Fietsparkeren	22
Locatiekeuze	22
Geen parkeerplaatsen op eigen terrein (POET).....	22
Mobiliteitshub ten behoeve van parkeren Centrum	23
Bijzondere autoparkeerplaatsen	24
Logistiek.....	25
Parkeerregulering en beheersing parkeerdruk bestaande wijken rondom projectgebied	26

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, nu bekend onder de naam 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.

De ontwikkelvisie is in een eerder stadium verwerkt in een stedenbouwkundig masterplan, een ontwerp bestemmingsplan met omgevingseffectrapportage (OER) en diverse bijlagen, zoals een eerdere versie van deze parkeervisie (bijlage 11 van toelichting ontwerp bestemmingsplan Maasterras fase 1, 21-12-2023). Deze documenten zijn in december 2023 vrijgegeven voor inspraak. Hierop zijn diverse zienswijzen binnengekomen. Op basis daarvan zijn de plannen voor de gebiedsontwikkeling Maasterras fase 1 gewijzigd en is ook de parkeervisie hierop bijgesteld. Tevens is in de tussentijd het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 vastgesteld door de gemeenteraad.

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 dusdanige 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, de proefverkaveling voor het 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 Stedenbouwkundige uitgangspunten en het STOMP-ontwerpprincipe. Tot slot wordt hier stilgestaan bij het te realiseren programma. **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 ander het politiek akkoord 2022-20226, het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040, waarbij het onderdeel slimmer organiseren van parkeren 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 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 proefverkaveling. In **hoofdstuk 6** wordt stilgestaan 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 mobiliteitshub voor het centrum.

2. Huidige situatie van plangebied

Het plangebied van fase 1 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 spooremlacement 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 Dokweg/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.

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 deelvoertuigen. 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 woonwagenkamp.

3. Project Maasterras

De gemeente Dordrecht wil in de komende tien tot vijftien jaar het Maasterras ontwikkelen 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 totale gebied (fase 1 en 2) moet ruimte bieden aan 2.000 tot 4.000 woningen en circa 56.000 m² 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.

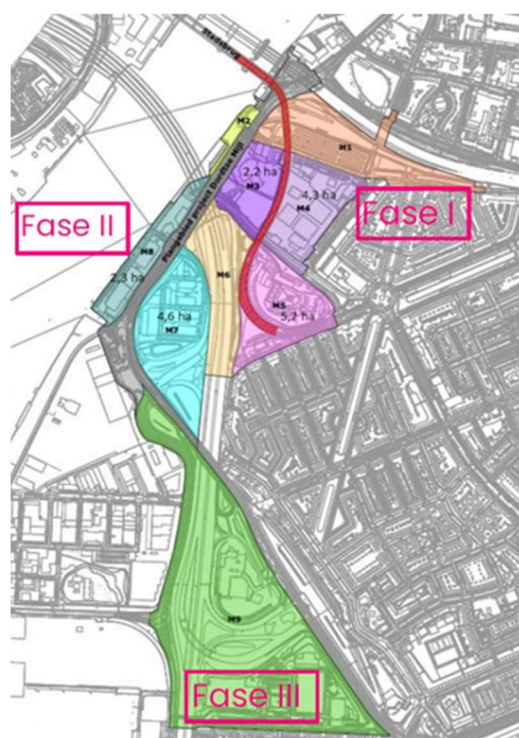
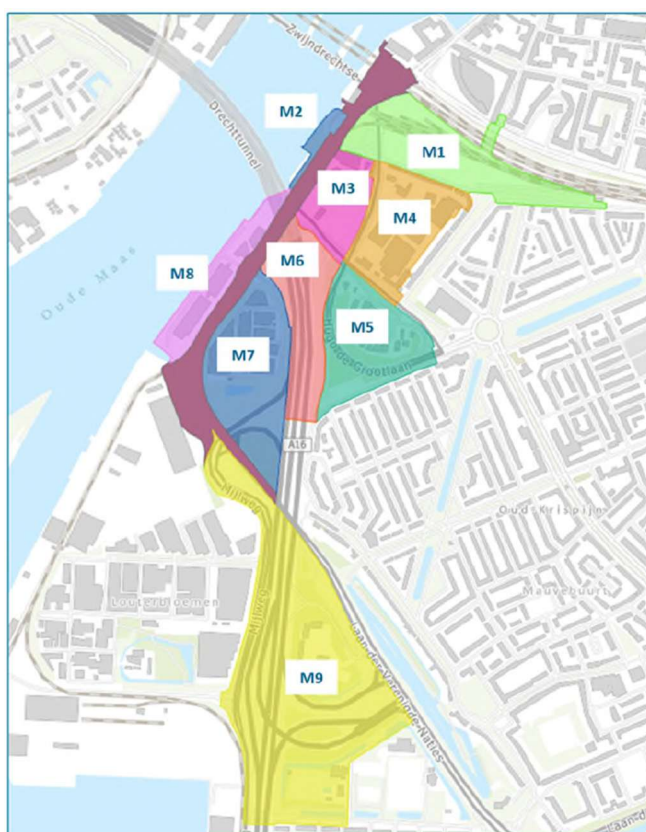
Startdocument Maasterras

In een eerdere fase zijn in het startdocument Maasterras – notitie Reikwijdte en detailniveau (oktober 2022) uitgangspunten voor het project geformuleerd voor het totale gebied.

Woningen

Het gebied moet een hoogstedelijk gebied worden met een hoge dichtheid aan woningen. De gemeente ziet hier mogelijkheden om 2.000 tot 4.000 woningen te realiseren. Het aantal bouwlagen kan variëren van 2 tot 20. Enkele hoogteaccenten tot maximaal 90 meter zijn mogelijk in het gebied.

Het 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.



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 wegverkeerslawaaï 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 mogelijkheid opgelaten om in het plangebied ruimte te bieden aan de vestiging van een hotel. 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

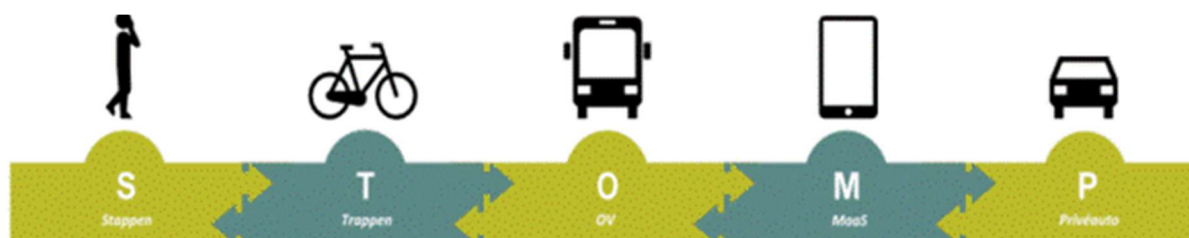
Het Maaspark moet ruimte bieden aan een parkeergarage. Deze parkeergarage vervangt de P+R Weeskinderdijk en biedt parkeerruimte voor bezoekers en inwoners van het centrum van Dordrecht en Schil West. Daarnaast moet dit park ruimte bieden aan evenementen.

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 aanlanding van de brug verlaagd naar 30 km/uur.

In het huidige parkeerbeleid ligt het Maasterras in het gebied rest bebouwde kom. Dit houdt een gemiddelde parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per appartement in. De ontwikkeling van Maasterras verandert echter de stedelijkheid van het gebied, wat leidt tot strengere (lagere) parkeernormen.

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 Verkeersbrug, 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, maar ook treinstation Zwijndrecht; 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.

Programma Maasterras fase 1 – ‘de nieuwe stedenkundige variant’

Het Startdocument is in eerdere fases uitgewerkt in een stedenbouwkundig masterplan en ontwerpbestemmingsplan. Op basis van zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan en aanvullende gesprekken is het programma fase 1 Maasterras opnieuw bekeken. Op basis hiervan is in het eerste kwartaal 2025 een aangepast document stedenbouwkundig randvoorwaarden met een ‘de nieuwe stedenkundige variant’ opgesteld met daarin een woningbouwprogramma met 2088 woningen. In onderstaande figuur is dit weergegeven.

In deze parkeervisie nemen we naast het woonprogramma ook het programma met commerciële en maatschappelijke voorzieningen mee die een plek krijgen in Maasterras. Dit is weergegeven in onderste figuur. De genoemde eenheden zijn vierkante meters BVO en worden op die wijze of verdisconteerd in andere eenheden gehanteerd bij het berekenen van de benodigde parkeerplaatsen in hoofdstuk 5.



Typologie	Sociale huur			Middenhuur		Betaalbaar koop		Koop (extra) duur			
	Specials	Minimum	Mix	Minimum	Mix	Minimum	Mix	Klein	Middel	Groot	Extra groot
BVO m2 (bruto vloeroppervlakte)	60	69	100	72	105	72	97	100	122	138	160
Totaal Fase 1	57	140	196	52	52	326	326	94	428	275	142
M3 + M4	42	102	143	38	38	238	238	69	312	201	104
M5	15	38	53	14	14	88	88	25	116	74	38

Woningbouwprogramma Maasterras fase 1

Functie	M3 + M4 m2 BVO	M5 m2 BVO	Totaal m2 BVO
Dienstverlening	1456	864	2.320
Kantoren	8.089	0	8.089
Bedrijven	0	0	0
Bouwmarkt	320	0	320
Horeca	344	0	344
Kinderdagverblijf	1.135	0	1.135
Basisschool (21 lokalen)	3.580	0	3.580
Gezondheidscentrum (41 behandelkamers)	3.342	0	3.342
Detailhandel	1.045	0	1.045
Cultuur	423	0	423
Totaal	19.734	864	20.598

Programma voorzieningen Maasterras fase 1

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 (ook wel (parkeer)HUBS genoemd), parkeergelegenheden aan de rand van de stad en tariefdifferentiatie voor het parkeren 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.



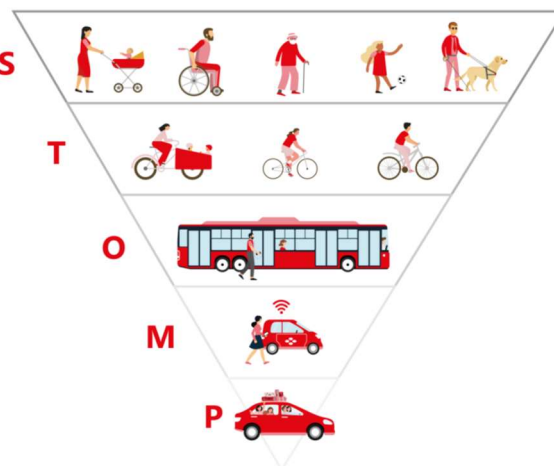
Mobiliteitsplan Dordrecht 2040

In september 2024 heeft de gemeenteraad het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 vastgesteld. Hierin is vastgelegd dat Dordrecht een stad wil zijn die goed bereikbaar is over water, spoor en weg, waardoor het aantrekkelijk is en blijft om er te ondernemen, wonen en werken. Met de groei van de stad neemt het aantal inwoners en verplaatsingen toe, wat de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van de stad verder onder druk zet. Een transitie is daarom noodzakelijk om deze groei te faciliteren en tegelijkertijd de stad bereikbaar en leefbaar te houden. Voor 2040 kijken we dan ook met een bredere blik naar bereikbaarheid en benaderen we de verschillende vervoerswijzen in samenhang. Hierbij komt de mens centraal te staan en krijgt langzaam verkeer, ofwel actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers) voorrang op de auto door het toepassen van het ontwerpprincipes STOMP. Door een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto kunnen we de groeiende mobiliteitsbehoefte ook richting de toekomst faciliteren, zorgen we voor betere luchtkwaliteit, een vermindering van geluid en ontstaat er ruimte voor groen, plekken om te spelen, ontmoeten, sporten en veilige fiets- en wandelpaden. Zo houden we Dordrecht in de toekomst aantrekkelijk, bereikbaar en gezond.

De belangrijkste vastgelegde principe in dit plan zijn:

- **STOMP principe**
Meer openbare ruimte creëren we door het ontwerpprincipes STOMP toe te passen. 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).

De wijze waarop het STOMP principe wordt toegepast hangt af van de uitgangspositie en de omstandigheden in de verschillende delen van de stad.



- *Nabijheidsprincipe*
Basisvoorzieningen moeten in alle wijken – bestaand en nieuw – op loop- en fietsafstand aanwezig zijn om onnodige autoverplaatsingen te voorkomen.
- *Langzaam verkeer ofwel actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers) en openbaar vervoer krijgt, waar mogelijk, voorrang op de auto.*
- *Terugbrengen van autoverkeer op plekken waar dat noodzakelijk en wenselijk is.*
- *Autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld en krijgt prioriteit op belangrijke verkeersaders. Dit bevordert de doorstroming.*
- *Slimmer organiseren van autoparkeren maakt ruimte vrij in de stad. Met een sterker sturend parkeerbeleid zetten we in op minder blik op straat.*
Op hoofdlijnen zijn er drie typen sturingsmaatregelen: sturen op locatie, sturen op prijs en sturen op aantal. Hierbij hebben we aandacht bij de verschillende wijken die Dordrecht kent.
Allereerst zetten we ons in om parkeren in de openbare ruimte te beperken, zeker waar dit hinder veroorzaakt en onvoldoende ruimte voor groen en verblijven is.
We zetten ons in om te voorzien in voldoende parkeermogelijkheden zonder overbodige capaciteit toe te voegen passend bij de wijk. Dit betekent dat we het belangrijk vinden dat op reguliere momenten voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, maar dat het tijdens incidentele pieksituaties mag schuren.
- *Aansluiten op de verschillen in de stad (gebiedstypen mobiliteitsaanpak)*
De wijze waarop het STOMP principe en het parkeerbeleid worden 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. We onderscheiden hiervoor 4 gebiedstypen:
 - Het A-gebied omvat de historische binnenstad en de 19e-eeuwse schil. Voor deze gebieden is goede bereikbaarheid met name te voet zeer belangrijk. Deze benadering zetten we door in de wijk Stadswerven, de gebiedsontwikkeling Maasterras en woningverdichting rond het Leerpark en Gezondheidspark.
 - Het B-gebied beslaat de wijken Nieuw-Krispijn, Oud-Krispijn, Wielwijk, Crabbehof, Reeland en Staart West.
 - Het C-gebied bestaat uit de wijken Staart-Oost, Stadspolders, Dubbeldam, Sterrenburg, Wilgenwende, Zuidhoven, Het Dordtse Hout, Amstelwijk.
 - De bedrijventerreinen en industriegebieden aan de flanken van de stad: de Westelijke Dordtse Oever (WDO) en de Merwedehavens noemen we het D-gebied.

Inzoomen op StadsAs en Maasterras

De ontwikkeling van StadsAs is direct gekoppeld aan de doelen van de verstedelijkingsalliantie: een geconcentreerde verstedelijking langs bestaande infrastructuur (de spoorlijn Leiden - Dordrecht) die als een 'as' door de stad loopt. Hierin werkt men de woningbouwopgave, de versterking van de economische toplocaties en de investeringen in openbaar vervoer in samenhang uit.

Voor de Stadsas hanteren we daarom wat betreft mobiliteit dezelfde benadering als het gebied centrum (A-gebied) vanwege sterke menging van functies in een hoge dichtheid.

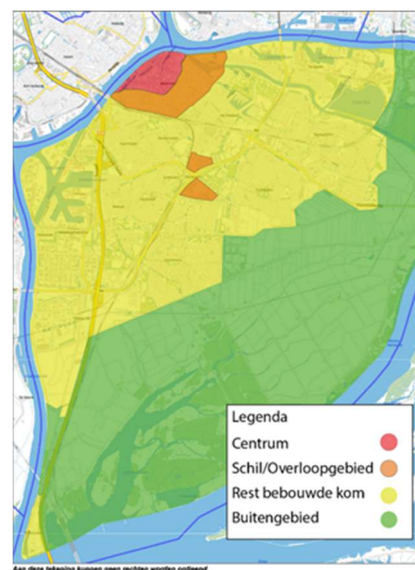
Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen zoals het Maasterras is geclusterd parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen het uitgangspunt en sturen we sterk op aantal d.m.v. een lage parkeernorm. Bewoners die hier gaan wonen kiezen voor een locatie met een hoge functiemix en nabijheid van voorzieningen. Daarbij hoort beperkt autogebruik en/of het delen van een auto. Met een impuls op het fietsnetwerk is meer sturen op parkeren in de omgeving ook te rechtvaardigen, want hiermee komen meer alternatieven voor verplaatsingen per auto beschikbaar. Bovendien zijn lage parkeernormen van belang om de nodige woningdichtheid te kunnen realiseren en tegelijk in te zetten op een openbare ruimte waar verkeer zo min mogelijk hinder veroorzaakt. Hierbij is het belangrijk oog te houden voor de bezoekers van deze gebieden, omdat zich hier ook maatschappelijke voorzieningen bevinden. Dat vraagt om realistisch prijsbeleid voor bezoekers en tegelijk waakzaamheid voor eventuele waterbedeffecten.

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 vertaald en regelmatig geactualiseerd in de beleidsregels "parkeren bij nieuwbouwprojecten¹". 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.

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, aanwezigheid van parkeerregulering, 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 m², hoe hoger de parkeernorm;
- De norm voor bezoekersparkeren van woningen 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.

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

¹ De vigerende beleidsregels: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR730367/2>

OV-voorziening	Maximalehemelsbrede loopafstand (m)	Maximalehemelsbredeafstand "First en Last Mile on Wheels" (m)	Reductiefactor
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%

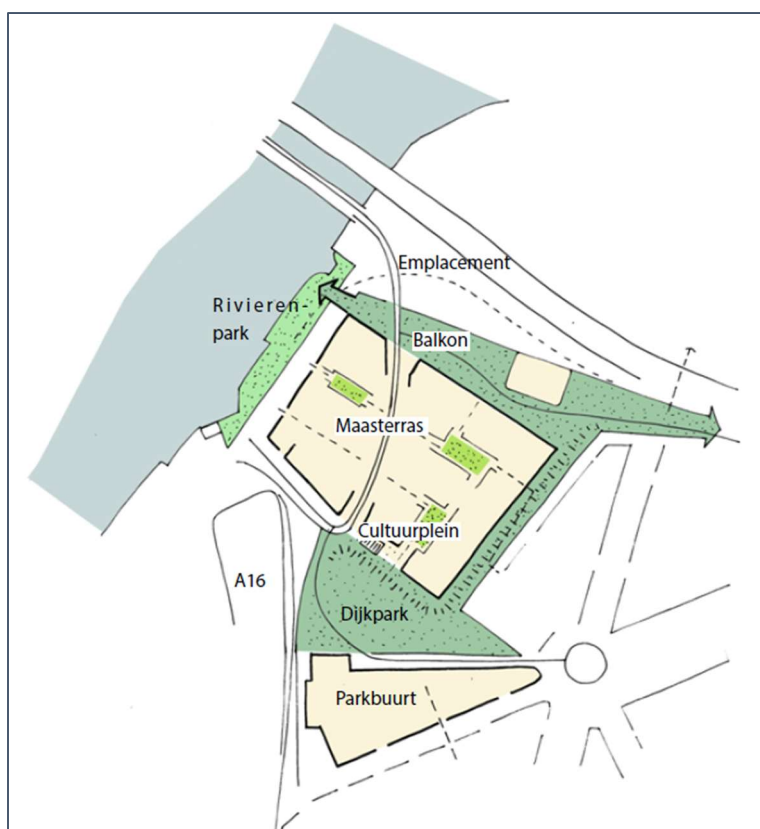
5. Toepassen beleid op Maasterras

Toepassen beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten- reductiefactoren

Om te komen tot een reductie op de reguliere parkeernorm zijn er verschillende mogelijkheden. In deze paragraaf is in stappen uiteengezet hoe de maximale reductie behaald kan worden. Hierbij is de nieuwe stedenbouwkundige variant met 2088 woningen in fase 1 gehanteerd als voorbeeld.

Stap 1 – Keuze gebiedsindeling

Dordrecht valt conform de ‘beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten’ onder zeer sterk stedelijk. Binnen de huidige beleidsregels valt de locatie Maasterras binnen de gebiedsindeling ‘rest bebouwde kom’. Echter is in het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 vastgelegd dat de gebiedsontwikkeling Maasterras onder het gebiedstype A-gebied net als de historische binnenstad, de 19e-eeuwse schil en Stadswerven geschaard moet worden. Omdat deze nieuwe woonwijk een hoge woningdichtheid en een autoluw karakter krijgt waar de auto te gast is, wordt geparkeerd aan de randen, staat de voetganger centraal, heeft OV een belangrijke rol en krijgt ook de fiets prioriteit met onder andere goede stallingsvoorzieningen. Daarmee verschuift Maasterras fase 1 naar de gebiedsindeling ‘centrum’. Deelgebied M5 (omgeving Brandts Buysstraat) ligt net wat verder af van de typische centrum voorzieningen en de bereikbaarheid met alternatieve vervoerswijzen is ook lager. Daarom valt deelgebied M5 binnen de gebiedsindeling ‘schil’. Voor deze categorieën wordt in de beleidsregels uitgegaan van het minimum in de bandbreedte van de CROW Parkeerkencijfers.



Om binnen de gebiedsontwikkeling Maasterras te komen van de parkeernorm ‘rest bebouwde kom’ naar ‘centrum’ (M1 t/m M4) dan wel ‘schil’ (M5) moeten de volgende punten in ieder geval op orde zijn:

- In de basis moeten de voorzieningen voor voetgangers in en naar het gebied op orde te zijn; Hierbij moet gedacht worden aan 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 een fijnmazig netwerk (kortste routes): tussen 2,5 en 1,8 m
- Gezien het gewenste autoluwe karakter in het Maasterras dient vanaf de eerste ingebruikname parkeerregulering van kracht te zijn en hierbij de wijk Krispijn en gebied langs Laan der VN te betrekken

ter voorkoming van het waterbed-effect. Zonder parkeerregulering is het namelijk niet mogelijk om te sturen op het autogebruik. Daar komt bij dat om een waterbed effect in de wijk Krispijn, Handelskade en De Put te voorkomen ook hier parkeerregulering ingevoerd dient te worden (meer hierover in hoofdstuk 6).

- Voor het parkeren in het gebied moet straks betaald worden. In het gebied zal in beginsel niet gewerkt worden met parkeervergunningen. Parkeren dient plaats te vinden in de in het gebied te realiseren parkeergarages. Er worden enkel parkeerplaatsen – in het openbaar gebied – aangeboden aan mensen met een beperking en om te kunnen laden en lossen.

In onderstaande tabel is een deel van de te hanteren parkeernormen voor Maasterras opgenomen. Voor deze koop appartementen van 75 – 100 m² bvo kom je dan in de basis uit op 0,5 voor M3 en M4 en 0,6 voor M5. Soortgelijke tabellen zijn in de CROW Parkeerkencijfers 2024 ook te vinden voor huur appartementen, appartementen die groter dan wel kleiner zijn, maar ook grondgebonden woningen en voorzieningen.

Koop, appartement, 75-100 m² bvo									
	Parkeerkencijfers(per woning)								Aandeel oplaadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	5 - 8% per woning
Sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,8	1,6	1	1,8	
Matig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	0,9	1,7	1	1,8	
Weinig stedelijk	0,7	1,5	0,9	1,7	1	1,8	1	1,8	
Niet stedelijk	0,7	1,5	0,9	1,7	1	2,3	1	1,8	
<i>Opmerking</i> Let op: de tabel is exclusief bezoekers									

De te hanteren parkeernormen bij koop appartement met oppervlakte van 75 – 100 m² BVO

Stap 2

In stap 2 worden de mobiliteitsreductiefactoren voor fiets, OV, MaaS doorgenomen. Een belangrijke noot hierbij is dat de eisen die gesteld worden om de reductiefactoren voor fiets en OV behaald dienen te worden, bij eerste oplevering aanwezig moeten zijn of op korte termijn in uitvoering worden genomen.

Reductiefactor Fietsvoorzieningen -10%:

Om in aanmerking te komen voor een reductiefactor van 10% waarbij de kwaliteit van fietsvoorzieningen hoog is, moet er aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

Fietsverbindingen op orde:

- Realisatie van vrijliggende fietspaden langs de Dokweg;
- Goede en veilige oversteekvoorzieningen voor de fiets tussen het Maasterras en de Dokweg;
- Goede, directe en comfortabele aansluiting ontwikkellocatie Maasterras op Verkeersbrug Dordrecht en station, idealiter niet middels de huidige trap.
- Goede verbinding tussen ontwikkelgebied M5 met station, OV halte en (Krispijn)tunnel;
- Brede fietspaden en fijnmazig netwerk (directe routes): varieert van 5,2 tot 3,6 voor een tweerichtingen fietspad en 3,6 tot 2,5 voor eenrichting fietspad.

Fietsparkeren op orde:

- Voldoende goede, makkelijk bereikbare en veilige fietsparkeerplekken voor bewoners – inpandig of op eigen terrein => dit varieert in type en grootte appartement van circa 3,25 tot 5. Hierbij moet ook aandacht zijn voor zogenaamde buitenmaat fietsen (zoals bakfietsen en transportfietsen) en voor het opladen van elektrische fietsen;
- Voldoende fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers in openbare ruimte: 0,36 bij woningen en bij de niet-woonfuncties variërend van circa 1 tot 11,5 per 100 m² BVO;

Verbeterde verbinding met het centrum:

- Een rechtstreekse verbinding tussen het centrum en het station en het Maasterras met de Sluisweg / Spuiweg (centrum) in de vorm van een onderdoorgang van het spoor voor fietsers. Dit kan ofwel een

nieuwe onderdoorgang ter hoogte van de Hoge Bakstraat of een vergelijkbare voorziening, ofwel een voor de fiets en voetganger sterk verbeterde Krispijntunnel.

Reductiefactor OV: -10%

In de beleidsregels is bepaald dat een bepaalde reductiefactor toegepast mag worden als in de nabijheid van het nieuwbouwproject sprake is van de aanwezigheid van openbaar vervoer-voorzieningen (halte /station). In het geval van de gebiedsontwikkeling Maasterras is er sprake van:

- De ontwikkelgebieden liggen binnen de 1500 meter first en last mile on wheels afstand tot het NS Station. Hierbij is het wel noodzakelijk dat de fietsenstalling bij het station over voldoende capaciteit beschikt om bewoners van het Maasterras die met de trein willen reizen op te vangen. Als richtlijn wordt hierbij 0,3 fietsparkeerplek per woning gehanteerd;
- Ook moet binnen het gebied Maasterras een HOV halte aanwezig zijn;
- Verspreid over het gebied bushaltes met frequente busverbindingen.



Reductiefactor MaaS

Om in aanmerking te komen voor een reductiefactor MaaS dient de ontwikkelaar bij de omgevingsvergunning aanvraag een mobiliteitsplan met deelmobiliteit voor de ontwikkeling zelf en het gehele gebied in te dienen waarvan de effecten op de parkeerbehoefte zijn onderbouwd. De deelmobiliteit concepten zijn gebaseerd op een verplichte deelname door alle toekomstige bewoners/gebruikers. Dit plan moet worden goedgekeurd door het college.

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 (1) de te hanteren reductiefactoren op de parkeernorm en (2) het eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen (met aanwezigheidspercentages) door verschillende functies maar ook voor bezoekers/bewoners 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. De tweede randvoorwaarde die in de aanvraag betrokken moet worden is het maximum van 900 parkeerplaatsen dat in het plangebied gebouwd mag worden (exclusief parkeren centrum in M1). In het bestemmingsplan zijn hiervoor indieningsvereiste gesteld: minimaal per buurt dient een stedenbouwkundig plan worden gesteld die aantoont hoe geborgd is dat ook toekomstige plannen nog kunnen voldoen aan de randvoorwaarden. Voorkomen moet worden dat in fase 1 bouwplannen met hoge parkeernormen worden gebouwd waardoor in de laatste fase geen parkeerplekken meer over zijn.

Benodigd aantal parkeerplaatsen binnen gebied Maasterras

Met behulp van de gereduceerde parkeernormen voor woningen en voorzieningen wordt in deze paragraaf uiteengezet hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn voor de gebiedsontwikkeling Maasterras. Ook is zichtbaar gemaakt wat de gemiddelde parkeernorm voor de auto binnen de gebiedsontwikkeling Maasterras voor de 1e fase (M3 t/m M5) is na het toepassen van de reductiefactoren. De twee ontwikkelgebieden M3 & M4 en M5 zijn separaat bekeken.

Naast de parkeerplaatsen die nodig zijn voor de gebiedsontwikkeling Maasterras wordt ook de parkeeropgave van de Binnenstad en Schil West, hierna centrum genoemd, betrokken in deze paragraaf. Deze opgave krijgt namelijk zijn ruimtebeslag binnen het Maasterras. En mogelijk is er in de toekomst sprake van dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen.

Ontwikkelgebieden M3 & M4

Binnen de gebiedsontwikkeling Maasterras gaan we ter illustratie er vanuit dat de reductiefactoren voor fiets (10%) en openbaar vervoer (10%) bewerkstelligd kunnen worden. Dit betekent dat een totale reductie van 20% kan worden toegepast op de parkeernorm voor de gebieden M3 en M4.

In onderstaande tabellen is voor het woonprogramma en overig programma uiteengezet wat de toegepaste basisparkeernorm voor centrum is, hoeveel parkeerplaatsen dan nodig zijn en hoeveel parkeerplaatsen en nodig zijn met een reductiefactor van 20%.

Oppervlakte en type woningen M3 + M4 in m2 BVO	Aantal woningen	Basisnorm centrum	Aantal pp met basisnorm	Aantal pp met 20% reductie
Appartement koop >100 m2	686	0,6	411,5	329,3
Appartement koop 75-100	236	0,5	118,1	94,4
Appartement koop <75	236	0,4	94,5	75,5
Appartement huur vrije sector >100	38	0,4	15,2	12,2
Appartement huur vrije sector 75-100	0	0,2	0,0	0,0
Appartement huur vrije sector <75	38	0,2	7,6	6,1
Appartement sociale huur >100	137	0,2	27,4	21,9
Appartement sociale huur 75-100	0	0,2	0,0	0,0
Appartement sociale huur <75	152	0,2	30,5	24,3
Bezoekers	1524	0,1	152	121,8
<i>Subtotaal</i>			<i>857</i>	<i>686</i>

Functie (parkeernorm per 100m2, tenzij anders weergegeven)	Hoeveelheid	Basisnorm centrum	Aantal pp met basisnorm	Aantal pp met 20% reductie
Bouwmarkt	320	Nvt	0	0
Commerciële dienstverlening (kantoor met balie)	1456	0,9	13,1	10,5
Kantoor (zonder baliefunctie)	8089	0,6	48,5	38,8
Café/bar/cafetaria	344	4	13,8	11,0
Kinderdagverblijf (crèche) EXCL K&R	1135	0,7	7,9	6,4
Basisonderwijs EXCL K&R	3580 (21 lokalen)	0,5	10,5	8,4
Gezondheidscentrum	3342 (41 behandelkamers)	1	41,0	32,8
Detailhandel (buurtsupermarkt <600)	1045	0,4	4,2	3,3
Cultuur (filmtheater/filmhuis)	423	1	4,2	3,4
<i>Subtotaal</i>			<i>143</i>	<i>115</i>

Met het toepassen van de basisparkeernorm is de totale parkeerbehoefte in gebied M3 en M4 1000 parkeerplaatsen. Als dit aantal parkeerplaatsen toegerekend worden naar enkel het woonprogramma (1524 woningen), dan komt dit neer op een gemiddelde parkeernorm van 0,66 per woning.

Met de reductiefactor van 20% wordt de parkeerbehoefte verlaagd naar 800 parkeerplaatsen, met een gemiddelde parkeernorm van 0,53 per woning. Dat is nog zonder het toepassen van aanwezigheidspercentages.

Ontwikkelgebied M5

De exercitie die is gedaan voor gebied M3 & M4 is ook toegepast op ontwikkelgebied M5. Ook hier is gerekend is met de reductiefactor van 20% en de basisparkeernormen voor gebiedsindeling schil.

In totaal zijn op basis van de basis-parkeernormering 'schil' 398 parkeerplaatsen nodig. Dit komt neer op een gemiddelde parkeernorm van 0,70 per woning als alle parkeerplaatsen worden toegerekend aan het woningbouwprogramma (564 woningen).

Bij een reductie van 20% is de parkeerbehoefte 318 parkeerplaatsen, met een gemiddelde parkeernorm van 0,56 per woning. Dat is nog zonder het toepassen van aanwezigheidspercentages.

Oppervlakte en type woningen M5	Aantal woningen	Basisnorm schil	Aantal pp met basisnorm	Aantal pp met 20% reductie
Appartement koop >100 m2	254	0,8	203,2	162,6
Appartement koop 75-100	87	0,6	52,2	41,8
Appartement koop <75	87	0,5	43,5	34,8
Appartement huur vrije sector >100	14	0,6	8,4	6,7
Appartement huur vrije sector 75-100	0	0,2	0,0	0,0
Appartement huur vrije sector <75	14	0,2	2,8	2,2
Appartement sociale huur >100	51	0,2	10,2	8,2
Appartement sociale huur 75-100	0	0,2	0,0	0,0
Appartement sociale huur <75	56	0,2	11,2	9,0
Bezoekers	564	0,1	56,3	45,0
<i>Totaal</i>			<i>388</i>	<i>310</i>

Functie (parkeernorm per 100m2, tenzij anders weergegeven)	Hoeveelheid	Basisnorm schil	Aantal pp met basisnorm	Aantal pp met 20% reductie
Commerciële dienstverlening (kantoor met balie)	864	1,1	9,5	7,6

Totale gebied

In het totale gebied zijn daarmee op basis van de basisparkeernormen 1398 parkeerplaatsen nodig. Als dit aantal parkeerplaatsen toegerekend worden naar enkel het woonprogramma (2088 woningen), dan komt dit neer op een gemiddelde parkeernorm van 0,67 per woning.

Met de reductiefactor van 20% wordt de parkeerbehoefte verlaagd naar 1119 parkeerplaatsen, met een gemiddelde parkeernorm van 0,54 per woning. Dat is nog zonder het toepassen van aanwezigheidspercentages.

Parkeerbehoefte Centrum

In het kader van het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 willen we het parkeren in het centrum meer gaan organiseren aan de randen van dat gebied. Hiervoor kijken we naar de parkeermogelijkheden bij de Weeskinderdijk in het Maasterras – in een zogenaamde mobiliteitshub. Zoals nu ook al het geval is. In de toekomst wordt deze opgave groter. Inwoners en bezoekers van het centrum, en personen die werkzaam zijn binnen dit gebied verleiden we om op afstand te parkeren. Op piekmomenten (zoals werkdagmiddag) verwachten we 850 parkeerplaatsen nodig te hebben.

Benodigd aantal parkeerplaatsen na toepassen dubbelgebruik

In de eerdere paragraaf is aangegeven wat het benodigd aantal parkeerplaatsen is zonder dubbelgebruik van deze plekken. Door rekening te houden met de aanwezigheidspercentages van de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers, werknemers) op verschillende momenten op een dag en in de week kunnen parkeerplaatsen efficiënter benut worden en zijn minder parkeerplaatsen nodig. Dit hebben we ook toegepast op de parkeerbehoefte van de gebiedsontwikkeling Maasterras. Ook in deze paragraaf zijn de deelgebieden M3 & M4 en M5 separaat belicht.

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	werkdagnacht	koopavond ¹⁾	vrijdagmiddag	vrijdagavond	zaterdagmiddag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ²⁾
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%

Uitsnede aanwezigheidspercentage CROW Parkeerkencijfers 2024

M3 + M4

De aanwezigheidspercentages zijn toegepast op de deelgebied M3 & M4. Als maatgevende periode komt uit de berekening een werkdagavond. Op dat moment is de parkeerbehoefte 617 parkeerplaatsen. Als dit aantal parkeerplaatsen toegerekend worden naar enkel het woonprogramma (1524 woningen), dan komt dit neer op een gemiddelde parkeernorm van 0,40 per woning.

Feitelijke vraag	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop- avond	Zaterdag avond
Woningen	338,2	507,3	563,7	450,9	450,9
Bezoekers woningen	60,9	91,4	0,0	85,3	121,8
Bedrijven	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening	10,5	0,5	0,0	7,9	0,0
Kantoren	38,8	1,9	0,0	1,9	0,0
Horeca	4,4	9,9	4,4	9,4	11,0

Kinderdagverblijf	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Basisschool	8,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Gezondheidscentrum	32,8	3,3	0,0	3,3	0,0
Detailhandel	2,0	1,3	0,0	2,7	1,3
Cultuur	1,4	1,7	0,0	1,7	3,4
Bouwmarkt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Totale vraag naar moment:</i>	<i>504</i>	<i>617</i>	<i>568</i>	<i>563</i>	<i>588</i>

M5

Hetzelfde is gedaan voor deelgebied M5. De werkdagavond is ook hier de maatgevende periode dat een parkeerbehoefte van 273 parkeerplaatsen oplevert. De gemiddelde parkeernorm per woning komt hiermee op 0,48.

Feitelijke vraag	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag avond
Woningen	159,1	238,7	265,2	212,2	212,2
Bezoekers woningen	22,5	33,8	0,0	31,5	45,0
Dienstverlening	7,6	0,4	0,0	5,7	0,0
<i>Totale vraag naar moment:</i>	<i>189</i>	<i>273</i>	<i>265</i>	<i>249</i>	<i>257</i>

Totale gebiedsontwikkeling Maasterras

De parkeerbehoefte van de totale gebiedsontwikkeling Maasterras op het maatgevende moment, werkdag avond, komt uit op **890 parkeerplaatsen**. Als dit aantal parkeerplaatsen toegerekend worden naar enkel het woonprogramma (2088 woningen), dan komt dit neer op een gemiddelde parkeernorm van **0,43 per woning**.

De parkeerbehoefte voor het centrum uit de eerdere paragraaf a 850 parkeerplaatsen komt hier nog bij. Voor nu wordt uitgegaan van solitair gebruik van deze mobiliteitshub. Echter sluiten we niet uit dat in de toekomst deze mobiliteitshub flexibeler gebruikt gaat worden door onder meer de doelgroepen uit de gebiedsontwikkeling Maasterras, zoals bezoekers. Mocht bij de daadwerkelijke toetsing van de parkeernorm bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning blijken dat niet aan alle voorwaarden is voldaan om de hiervoor geschetste mobiliteitsreductiefactoren toe te kunnen passen en de onder het programma van het Maasterras gerealiseerde parkeervoorzieningen dit niet kunnen opvangen is het mogelijk om voor het woonprogramma dit op te vangen in de te realiseren mobiliteitshub in M1. Wel is dan een bijdrage van de ontwikkelaar volgens de verordening van het mobiliteitsfonds noodzakelijk.

Inzet van de deelauto met ratio 1:6

Onderzoek "wat is het effect van deelauto's op het autobezit², 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.

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, van 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.

² K-D108-Wat-is-het-effect-van-deelauto's-op-autobezit.pdf.aspx (crow.nl)

Ontwikkelaars, die met de inzet van deelmobiliteit een reductie willen op de parkeereis, krijgen een verplichting opgelegd om binnen de parkeervoorzieningen in het plangebied een eigen aanbod aan deelmobiliteit in te richten. Hiertegenover wordt de ontwikkelaar qua deelmobiliteit een minder strenge parkeereis opgelegd: voor 1 deelauto mag een reductie op de parkeereis worden toegepast van maximaal 5 parkeerplaatsen.

Een snelle rekensom leert dat bij het aanbieden van 10 deelauto's niet 890 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, maar 840 parkeerplaatsen.

6. Opgaven

In hoofdstuk 5 is de beredenering voor de te hanteren parkeernorm in de gebiedsontwikkeling Maasterras uiteengezet en vervolgens het aantal benodigde parkeerplaatsen voor privéauto's en deelauto's globaal bepaald op basis van een gemiddelde norm. In dit hoofdstuk gaan we in op het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen, de bijzondere autoparkeerplekken, zoals laad- en los plekken en parkeerplaatsen voor mindervaliden. Verder gaan we in op de locatiekeuzes voor de verschillende doelgroepen en op de parkeeropgaven van de omliggende gebieden, te weten Krispijn.

Fietsparkeren

Om het gebied Maasterras zo autoluw mogelijk te maken is het noodzakelijk om de alternatieven voor de auto, zoals fietsen, goed op orde te hebben. Fietsen moet aantrekkelijker zijn dan het gebruiken van de auto. Het zo veilig en makkelijk mogelijk stallen van deze voertuigen draagt hier enorm aan bij. In de eerste plaats dienen er voldoende stallingsmogelijkheden te zijn.

Het benodigd aantal stallingsplekken is berekend aan de hand van de beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten op basis van de CROW Fietsparkeerkencijfers 2025. Er is onderscheid gemaakt tussen het totaal aantal stallingsplaatsen en plaatsen voor bezoekers. De plaatsen voor bezoekers dienen openbaar toegankelijk te zijn, denk aan stallen in de openbare ruimte. Alle overige stallingsplekken kunnen in een veilige gebouwde omgeving gerealiseerd worden, mits deze zeer eenvoudig te bereiken is vanuit zowel de woning of voorziening als de fietsinfrastructuur³.

M3 & M4

Ten behoeve van bewoners, bezoekers van bewoners en bezoekers/werknemers van voorzieningen in dit deelgebied zijn, inclusief het meerekenen van dubbelgebruik **6708 fietsparkeerplaatsen**, waarvan 666 voor bezoekers. Binnen dit deelgebied zijn circa 4 aanbodlocaties voor deelmobiliteit à 20 voertuigen per locatie nodig.

M5

De fietsparkeeropgave voor M5, rekening houdend met aanwezigheidspercentages, is **2475 stallingsplekken**, waarvan 169 voor bezoekers. Ook wordt een aanbodlocatie voor deelmobiliteit a 20 voertuigen voorgeschreven in dit deelgebied.

Totale gebiedsontwikkeling Maasterras

In totaal zijn binnen de ontwikkeling Maasterras 9138 fietsparkeerplaatsen nodig, waarvan 835 voor bezoekers welke openbaar toegankelijk zijn. Daarnaast dienen circa 5 aanbodlocaties voor deelmobiliteit à 20 voertuigen gerealiseerd te worden.

Ten behoeve van bewoners, bezoekers en werknemers van het centrum zijn 308 fietsparkeerplaatsen en 75 plaatsen voor deelvoertuigen (fietsen en scooters) nodig binnen de Mobiliteitshub in M1. Dit resulteert in totaal **383 fietsparkeerplaatsen**. Dit aantal fietsparkeerplaatsen dient in de toekomst eenvoudig uitgebreid kunnen worden.

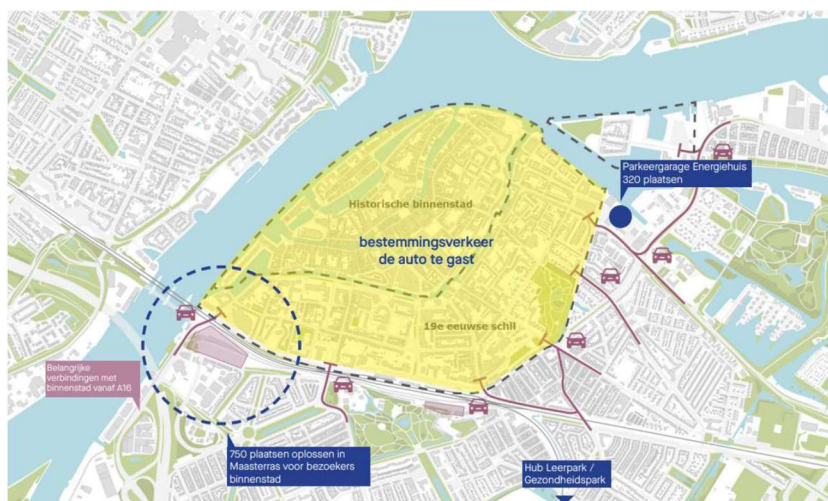
Locatiekeuze

Geen parkeerplaatsen op eigen terrein (POET)

Met de ontwikkeling van het Maasterras als autoluwe wijk en een te hanteren lage parkeernorm is het randvoorwaardelijk dat er geen traditionele parkeerplaatsen op maaiveld aangelegd worden.

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. De parkeerplaatsen die volgen uit de berekende parkeereis zullen aangewezen zijn op de in het gebied te realiseren parkeergarages.

³ Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291)



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 het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040, moet het verkeer worden verleid om aan de rand van de stad over te stappen van de auto naar een duurzaam vervoermiddel.

Hierbij dient er op gelet te worden dat de mobiliteitshub voor het centrum, 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 mobiliteitshub voor het centrum 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 mobiliteitshub voor spitsperiodes 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 mobiliteitshub dient met goede aanvullende vervoersmogelijkheden op het gebied van duurzame vervoersmiddelen als OV, (deel)fiets, deelscooter en deelauto's te worden uitgerust.

Terugvaloptie parkeren gebiedsontwikkeling Maasterras

Daarnaast kan de mobiliteitshub voor het centrum, in het geval de parkeerbehoefte van de gebiedsontwikkeling hoger uitvalt, een terugvaloptie zijn. Mocht bij de daadwerkelijke toetsing van de parkeernorm bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning blijken dat niet aan alle voorwaarden is voldaan om de hiervoor geschetste mobiliteitsreductiefactoren toe te kunnen passen en de onder het programma van het Maasterras gerealiseerde parkeervoorzieningen dit niet kunnen opvangen is het mogelijk om voor het woonprogramma dit op te vangen. Er is ruimte voor dubbelgebruik van deze mobiliteitshub van circa 200 tot 300 parkeerplaatsen. Wel is dan een bijdrage van de ontwikkelaar volgens de verordening van het mobiliteitsfonds noodzakelijk.

Bijzondere autoparkeerplaatsen

Deelmobiliteit

Voor het beperken van de noodzaak tot eigen autobezit en gebruik, kunnen de parkeervoorzieningen binnen het gebied ook een belangrijke rol vervullen als knoop of transferpunt in de vorm van een zogenaamde deelhub. Deelfietsen en -scooters worden idealiter in kleinschalige hubs, in de openbare ruimte fijnmazig in de deelgebieden ingepast. Voor deelauto's geldt dat zij een prominente plek krijgen in de parkeergarages, zodat deze makkelijk te vinden en gebruiken zijn. Voor het realiseren van een deelhub is het naast de fysieke inrichting van belang om individuen en organisaties er aan te verbinden.

Mindervaliden

Mindervaliden met een loopbeperking die in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart mogen wel op maaiveld parkeren. Deze bewoners kunnen ook in aanmerking komen voor een zogenaamde gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Voor de Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen zal worden voorzien in de mobiliteitshub en parkeergarages in de twee deelgebieden. De ASVV schrijft voor dat voor grote parkeerterreinen en -garages een verhouding van één aangepaste parkeerplaats op vijftig gewone

parkeerplaatsen gehanteerd moet worden. Dus bij 1000 parkeerplaatsen zijn 20 aangepaste parkeerplaatsen voor mindervalide personen vereist.

Laadplaatsen voor elektrische auto's

Voor laadplaatsen voor elektrische auto's moet worden voorzien in de parkeergarages en mobiliteitshub. In het Maasterras zullen geen laadplaatsen op straat worden aangelegd. Voor het bepalen van het aantal laadpalen wordt het gemiddelde in de bandbreedte van het percentage te realiseren openbare parkeerplaatsen met oplaadpunten, zoals opgenomen bij de diverse tabellen van de parkeerkencijfers van het CROW, gehanteerd.

Een rekenvoorbeeld: bij 564 huishoudens in een dure woonwijk dienen volgens de prognose voor 2030 en 2035 59 laadpunten gerealiseerd te zijn bij de te realiseren parkeerplaatsen. Het staat vrij om deze parkeerplaatsen te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen of niet. Om eenvoudige uitbreiding van laadpunten mogelijk te maken wordt geadviseerd te werken met extra mantelbuizen.

Wonen	Kencijfers (percentage van het aantal huishoudens)	
Woonwijken	2030	2035
Duur	8%	13%
Middel	5%	8%
Goedkoop	1%	3%
Werkfuncties	Kencijfers (percentage van het aantal parkeerplekken)	
	2030	2035
Werklocaties	8,6%	13%
Bezoekfuncties	Kencijfers (percentage van het aantal parkeerplekken)	
	2030	2035
Bezoeklocaties - lang	8,6%	13%

Kencijfers voor laadpunten (prognose voor 2030 - 2035)

Kiss & ride

Om het concept van de autoluwe wijk te versterken worden er geen specifieke Kiss en Ride voorzieningen aangelegd. Immers de voorzieningen zullen veelal op loop- en fietsafstand te vinden zijn. Voor het incidenteel laten in- en uitstappen van personen kan dit gewoon in de shared space omgeving plaatsvinden door kort op de rijbaan te halteren.

[Logistiek](#)

Laden en lossen

Om het concept van de autoluwe wijk te versterken worden er geen specifieke laad- en losplaatsen aangelegd. Uitgangspunt is dat het laden en lossen van goederen en personen met auto's tot een minimum beperkt zal zijn. Voor het toch incidenteel laden en lossen van goederen kan dit in de shared space omgeving plaatsvinden door kort op de rijbaan te halteren. Hierbij dient rekening gehouden te worden met toegang nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer routes.

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 het vaststellen van het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 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 (parkeervergunningen in combinatie met betaald parkeren) in te stellen en geen parkeervergunningen te verstrekken aan de bewoners van nieuwbouwprojecten, conform de nu al geldende beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten.

Daar hoort bij dat de omgeving beschermd wordt tegen parkeeroverlast door uitwijkgedrag. Dit is noodzakelijk ter voorkoming van het uitwijken van parkeerders naar reeds bestaande woon- en werkgebieden. We willen de parkeermogelijkheden van bewoners en ondernemers beschermen. In het geval van Maasterras spreken we over de wijk Krispijn en de werkgebieden aan de Handelskade en 'de Put'.

Om deze gebieden tegen dit waterbedeffer te beschermen, gezien de wens tot een zo autoluw mogelijke wijk, dient zowel het in Maasterras als in de naastgelegen wijk Krispijn en de werkgebieden parkeerregulering ingevoerd te worden bij de eerste ingebruikname van het gebied.

In het Maasterras zullen, 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 parkeergarages en mobiliteitshub.

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 exacte afbakening en tarifiering worden later bepaald. Wat betreft de werkgebieden Handelskade en 'de Put' gaan we op een later moment in gesprek met de bedrijven over welke vorm van parkeerregulering per gebied het meest geschikt is.

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.

Juridisch vastleggen

Het gebied Maasterras, een groot deel van de wijk Krispijn en de werkgebieden Handelskade en 'de Put' zijn/worden als gebied opgenomen in de 'Verordening parkeren en parkeerverordening parkeerbelastingen'. Daarnaast neemt het college tijdig een besluit op basis van de Verordening parkeren en de parkeerverordening parkeerbelastingen en 'Beleidsregels invoering en uitbreiding van parkeerregulering Dordrecht' om parkeerregulering in te stellen in de omliggende gebieden.