

Technisch gestelde vragen door:

de heer Leen Struijk (mede namens Ingrid), ChristenUnie-SGP

- Wijkt de parkeervisie af en zo ja op welke punten, van de Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten?
- Aan welke opgaven uit en knelpunten in het vastgestelde Verkeersstructuurplan Spuiboulevard e.a. is wel of geen invulling gegeven met de Parkeervisie?
- Leidt de Parkeervisie tot specifieke beleidsregels of nadere beoordelingsregels die aan nieuwbouwprojecten worden gesteld, en zo ja welke?

De antwoorden:

Parkeervisie gebiedsontwikkeling Spuiboulevard wijkt af. In de beleidsregels "parkeren bij nieuwbouwprojecten" (RIS 2431232 en 2582221) heeft de gemeente de parkeernormen voor nieuwbouwprojecten vastgelegd. In de beleidsregels is het ook mogelijk gemaakt om bij gebiedsontwikkelingen van enige omvang voor het betreffende gebied in afwijking van de algemeen geldende regels er een specifieke parkeervisie kan worden opgesteld. Dit geldt zeker voor het gebied Spuiboulevard/Schil-West. Dit gebied vraagt door zijn ligging tegen de binnenstad en het NS-station aan en door de nieuwbouwontwikkelingen om een dergelijke specifieke benadering voor de bepaling van de parkeerbehoefte.

Zoals bij het Doel in het raadsvoorstel staat aangegeven gaan in het gebied Spuiboulevard omvangrijke ontwikkelingen plaatsvinden. Kantoren zullen plaatsmaken voor woningbouw, het Stads kantoor wordt Huis van Stad en Regio (HvSR), de verkeerscirculatie zal veranderen, de parkeervoorzieningen zullen wijzigen en de openbare ruimte zal stevig ter hand worden genomen. Met de Parkeervisie gebiedsontwikkeling Spuiboulevard worden de kaders voor het parkeren in dit gebied aangescherpt zoals in de beleidsregels "parkeren bij nieuwbouwprojecten" zijn opgenomen. Daaraan kunnen de nieuwbouwplannen in dit gebied worden getoetst.

Zoals ook in de oplegnotitie van de Griffie is aangegeven is dit alles dan ook een directe uitwerking van de eerder genomen besluiten in relatie tot de gebiedsontwikkelingen in dit gebied. Voor een dergelijke grote meerjarige gebiedsontwikkelingen met nieuwbouwprojecten kunnen specifieke parkeernormen, voorzien van een onderbouwing in een door het college vastgestelde gebiedsgerichte parkeervisie, worden toegepast waarbij de bevoegdheid bij het college ligt.

Samengevat wordt met deze Parkeervisie gebiedsontwikkeling Spuiboulevard:

- De parkeernorm in het gebied voor een groot deel de normen voor het gebied schil naar de lagere normen voor de typologie van het gebied centrum verplaatst;
- Optimaliseren we dubbelgebruik van parkeerplaatsen en ruimtebeslag;
- Monitoren we de parkeerbalans irt de bouwontwikkelingen om vraag en aanbod goed op elkaar af te blijven stemmen;
- Zetten we in op het parkeren op afstand inclusief de HUB gedachte;
- Stimuleren we het gebruik van duurzame vervoer alternatieven in plaats van met de auto en Mobility as a Service (ook wel MAAS);- Concretiseren we de reductiefactoren op de te hanteren parkeernormen;
- Komen expliciet aan bod de ontwikkellocaties in het gebied en hoe hier met parkeren dient te worden omgegaan;

- Inclusief financiële rekenvoorbeelden hoe dit tot win-win situaties voor gemeente en ontwikkelaar kunnen leiden bij de toepassing van dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

De gebiedsafbakening voor deze parkeervisie betreft het gebied tussen de Spuiboulevard, de Sluisweg, de Burgemeester de Raadsingel, en de Johan de Witstraat.

In 2020 zijn de Gebiedsvisie Spuiboulevard (RIS 2270487) en het Verkeersstructuurplan Spuiboulevard (RIS 2546638) door de raad voor dit gebied vastgesteld. De parkeerbehoefte in dit gebied wordt in ieder geval door de volgende ontwikkelingen beïnvloed:

1. Binnen het gebied worden woningbouwplannen ontwikkeld zoals die voor de Leen Bakker locatie, het Springergebouw, maar ook voor Crownpoint, de locatie van het huidige Stadskantoor en de Hellingen.
2. Een nieuwe kantoorontwikkeling in de vorm van het nieuwe Huis van Stad en Regio. In de plan voor dit nieuwe kantoor verdwijnt de garage Veemarkt (680 pp) en wordt vervangen door een kleinere parkeergarage (200 pp).
3. Het gebied kent een overloop voor de parkeerbehoefte naar de P&R-locatie Weeskinderendijk, waar door Mecanoo een ontwikkelingsvisie Spoorzone voor is opgesteld.
4. Er wordt vanuit woningbouwplannen in de binnenstad (Lindershuis, en V&D locatie), waar het realiseren van parkeeroplossingen op locatie nagenoeg onmogelijk is, gekeken of de parkeerbehoefte in het gebied Spuiboulevard kan worden opgelost.
5. De parkeercapaciteit op straat wordt door de bouwplannen met bijna 200 plekken verminderd.
6. Het openbaar vervoer ontwikkelt zich. Er zijn concrete plannen om de intensiteit van de treinenloop op te voeren. Het is bekend dat een gebied dat bijna bovenop het station ligt, dat naast de trein ook door tal van buslijnen wordt aangedaan, veel meer ov-gebruik kennen. Ook dit beïnvloedt het autobezit/-gebruik.
7. Naast deze planontwikkelingen wordt de parkeerbehoefte ook nog beïnvloed door:
 - o parkeermanagement (dubbel gebruik);
 - o het maken van mobiliteitsplannen waarin MAAS-concepten (Mobility as a Service, deelauto's, leenfietsen, e.d.) worden geïntroduceerd;
 - o de algemene trend in het centrum en de schil van Dordrecht is dat het autobezit al lager is dan elders in Dordrecht.

Het zijn met name de onder 6 en 7 genoemde ontwikkelingen die maken dat in de parkeervisie voor het gebied Spuiboulevard de parkeernormen worden verlaagd. Deze parkeernormen zijn onderverdeeld in functies en geven per functie een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Dit is vastgelegd in de beleidsregels "parkeren bij nieuwbouwprojecten". Het gebied Spuiboulevard is hierbij aangewezen als Schil-gebied. Voor een deel van de Gebiedsontwikkeling Spuiboulevard, geldt daarbij dat er sprake is van een zodanige verdichting met de toevoeging van woningen dat de resulterende dichtheid eerder bij de gebiedstypologie centrum hoort en de daarbij behorende lagere parkeernormen, zoals verwoord in de parkeervisie gebiedsontwikkeling Spuiboulevard. Dat scheelt met de toepassing van de mobiliteitsreductiefactoren afhankelijk van het woningtype zeker een reductie van 30% tot 35% (zie parkeerberekening voor Huis van Stad en Regio) op de minimum parkeernormen voor de vereiste parkeerplaatsen.

Daarnaast wordt uitgegaan om parkeren van de nieuwbouwlocaties (Stadskantoor en Hellingen) collectief op te lossen in de garage Spuihaven en bij een eventueel tekort op piekmomenten het P&R-terrein Weeskinderendijk te benutten en in de toekomst in de Ontwikkelingsvisie Spoorzone beoogde garage aldaar. Gezien het verdwijnen van de garage Veemarkt en de beperkte capaciteit bij het Huis van Stad en Regio is het noodzakelijk om de garage Spuihaven te vergroten van 520 pp naar 700 pp.

Per saldo zal ondanks al deze bewegingen de huidige parkeercapaciteit in het gebied in balans zijn voor de toekomstige ontwikkelingen in dit gebied. De bestaande parkeervoorzieningen (ook zonder garage Veemarkt) met de realisering van de parkeergarage onder het HvSR en de uitbreiding en modernisering van de parkeergarage Spuihaven kunnen de parkeervraag opvangen. Enkele malen per jaar zal de parkeercapaciteit in het gebied ontoereikend zijn. Dit kan echter door het bestaande parkeeraanbod op Weeskinderendijk worden opvangen. De ontwikkelingen in het gebied worden aan de hand van het parkeerbalansmodel in de gaten gehouden. Hierbij wordt gekeken hoe de theoretische en praktische parkeervraag zich verhouden tot de aanwezige en nog benodigde parkeervoorzieningen. Wanneer de capaciteit zou gaan knellen dan kan snel bekeken worden of de parkeercapaciteit uitgebreid moet worden. Dit kan bijvoorbeeld middels prefab voorzieningen op Weeskinderendijk.

Uit de jongste analyse van de parkeerbalans voor dit gebied (april 2020) blijkt ook dat er met het huidige programma geen sprake zal zijn van een tekort aan parkeerplaatsen. Zoals het zich nu laat aanzien ("Verkeersstructuurplan Spuiboulevard", figuur op blz. 19: aanbod op maat). De effecten van ontwikkelingen (die nog werkelijkheid moeten worden) zullen dan ook constant worden gemonitord met het gemeentelijk parkeerbalansmodel zoals is aangegeven in de parkeervisie, zodat de balans tussen vraag en aanbod goed op elkaar af blijven gestemd.