

Bijlage 1 Acceptabele loopafstanden

Stadsbrede businesscase parkeren

Vanuit het in september 2024 vastgestelde mobiliteitsplan Dordrecht 2040 geven we aan, dat we de juiste plek voor de auto willen organiseren. Dat doen we met sturend parkeerbeleid en voldoende parkeerplekken op de juiste plek waarheen we de automobilist naar willen verleiden.

Met de inzet van een meer sturend parkeerbeleid en tariefdifferentiatie wordt hierop ingezet om het “blik” van straat te verleiden om gebruik te maken van de nu nog onderbenutte parkeercapaciteit in onze parkeergarages, waar zeker de perioden van de avond en nacht waarop de parkeerdruk op straat hoog is en in de parkeergarages laag is, nu al een oplossing geboden kan worden. Ook is gekeken naar de hierbij te hanteren acceptabele loopafstanden tot deze parkeergarages en waar we parkeercapaciteit in de vorm van parkeergarages kunnen toevoegen.

In de business case hebben we onderzocht welke parkeerontwikkelingen we zien voor nu en de toekomst en hoe we dit het beste op elkaar af kunnen stemmen. Dat zijn de parkeerontwikkelingen die we vanuit de ambities van het politiek akkoord en de lopende gebiedsontwikkelingen hebben doorvertaald in het mobiliteitsplan Dordrecht 2040. Kijkend naar de ontwikkeling van specifiek de parkeergarages in onze stad, zie je in de stadsbrede businesscase parkeren, dat sommige parkeergarages geld opleveren en andere garages voor specifieke doelgroepen alleen geld gaan kosten, maar wel veel ruimtelijke kwaliteit toevoegen in het gebied. Hier moet een goede balans in gevonden worden. De ontwikkeling parkeergarage Grote Markt zou 300 plekken opleveren voor bewoners en hiermee een flinke impuls kunnen geven aan de kwaliteitsbeleving van de Grote Markt. Omdat de garage alleen ondergronds kan worden gerealiseerd is deze erg kostbaar en levert de garage voor de stad geen geld op. Dat hoeft ook niet maar dan moeten we, uitgaande van de wens een stabiele financiële lijn te vinden in de parkeerontwikkelingen, ook onderzoeken waar we een parkeergarage voor bezoekers en bewoners kunnen realiseren die hierin een positieve bijdrage kan leveren. Op de bestaande parkeerplek Steegoversloot zien we de fysieke ruimte om hier bovengronds een extra parkeerdek te plaatsen.

Loopafstanden binnenstad

Meerdere gemeenten worstelen met de opgave om in de stad meer ruimte te creëren voor vergroening en leefbaarheid volgens het STOMP principe en de auto meer naar de randen van de binnenstad en in de parkeergarages te verplaatsen. Zo heeft bijvoorbeeld Nijmegen 500 meter en Eindhoven 400 meter als acceptabele loopafstand voor woningen in het centrum vastgesteld en is Alphen a/d Rijn hier momenteel mee bezig. Veelal is dit geënt op nieuwbouwontwikkelingen.

Dordrecht heeft al in 2019 beleid geformuleerd voor nieuwbouwsituaties in Collegenota “Parkeren in de bouwopgave Nota Parkeernormen Dordrecht 2019”, waarbij op basis van CROW-publicaties en ervaringen elders uitgebreid is gekeken naar wat acceptabele loop- en fietsafstanden zijn. Deze collegenota is daarna juridisch vertaald en verankerd in de beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten.

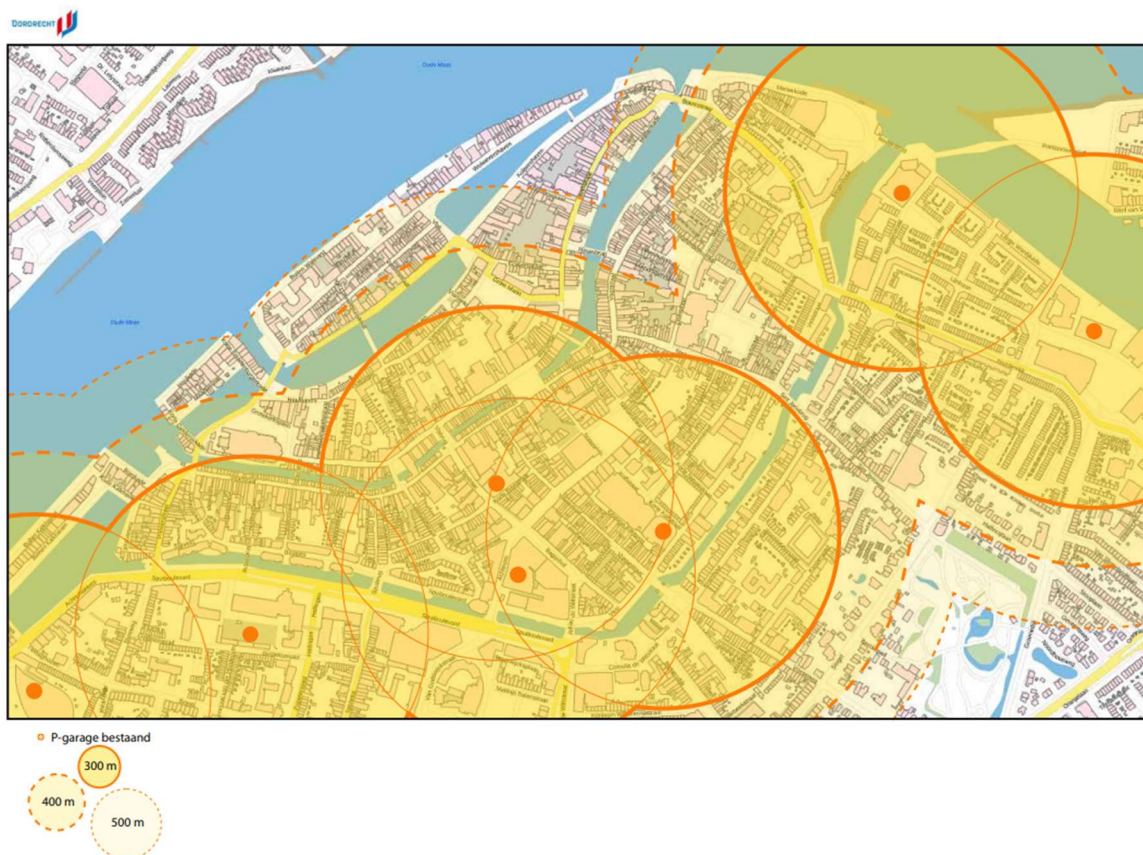
Nu anno 2025 staan we echter voor een nieuwe opgave in de transitie van mobiliteit en parkeren om parkeren op de juiste plek voor de binnenstad van Dordrecht en wat dan acceptabele

loopafstanden zijn tot parkeergarages. Je kunt immers in een bestaande stad niet op iedere hoek een parkeergarage bouwen. Buiten het feit dat dit niet past is dit ook onbetaalbaar.

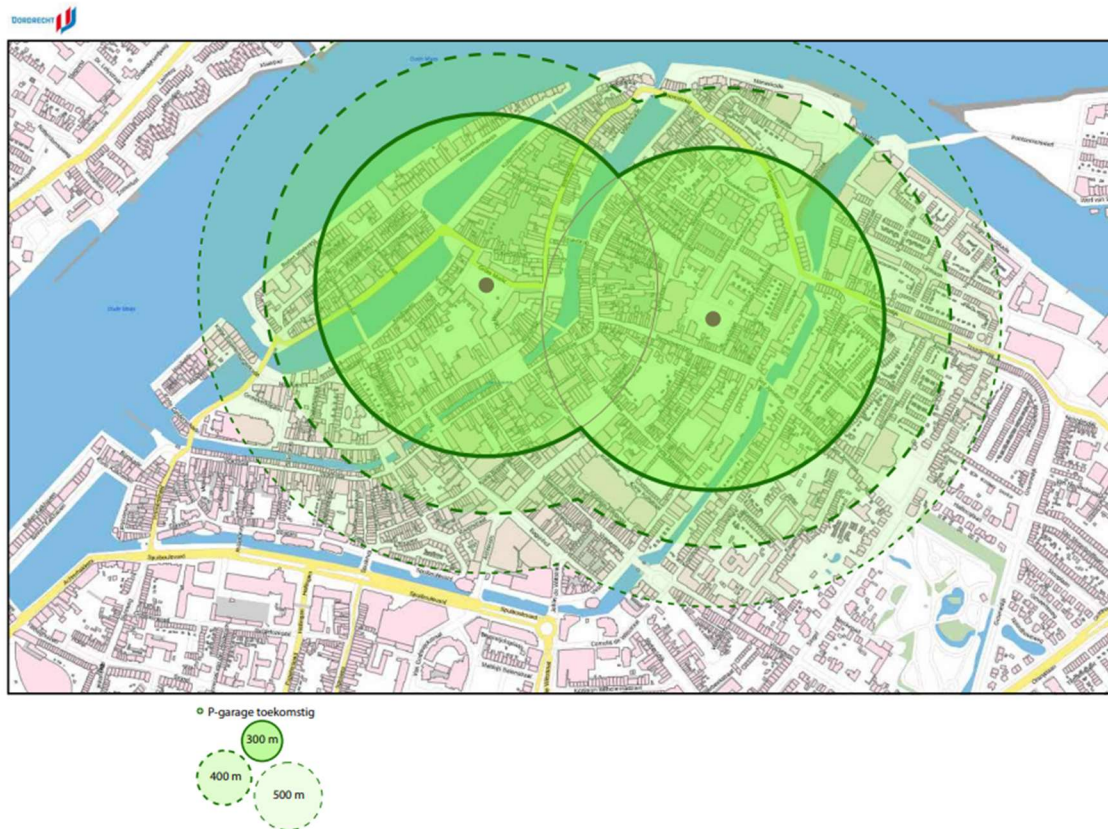
Voor de parkeeroplossing in de binnenstad wordt daarom zowel in de bestaande als bij nieuwbouw een grotere maximale loop- en/of fietsafstand geaccepteerd. Onderstaande tabel geeft de maximaal acceptabele loop- en fietsafstanden aan voor de bestaande stad naar parkeergarages. Het gaat om de hemelsbrede afstand. Uiteraard wordt hierbij wel rekening gehouden met grote fysieke barrières zoals waterwegen, spoor, N3 en Laan der Verenigde Naties.

Doelgroep Maximaal acceptabele loopafstand (m)			
Wonen	300	500	
Werkers	800		
Bezoekers	600		

In onderstaande afbeelding zijn de bestaande parkeergarages met loopafstanden van 300m, 400m en 500m in kaart gebracht. Voor het historische havengebied (gebied Grote Markt e.o.) geeft dit, uitgaande van 500m., geen volledig dekkend geheel. De huidige parkeergarages kunnen in de avond en nacht de capaciteitsvraag opvangen maar voor de gebieden Grote Markt e.o. en Merwekade e.o. vraagt dit wat van de inwoners aldaar i.r.t. de acceptabele loopafstanden.



Met 450m. als acceptabele loopafstand zou een parkeergarage op Steegoversloot een parkeeralternatief kunnen zijn voor het gebied Merwekade e.o. Met een parkeergarage onder de Grote Markt is er een goede dekking voor het gehele gebied.



Acceptabele looptijd

Uit de enquête onder professionals (adviseurs CROW) blijkt dat professionals de voorkeur geven aan het uitdrukken van de acceptabele loopafstand in “tijd in minuten” in plaats van in “meters”. De maximaal acceptabele looptijd kan ook omgerekend worden naar een maximaal acceptabele loopafstand (exclusief eventuele wachttijden).

Toelichting

De loopsnelheid varieert zowel tussen personen als bij een persoon. Factoren die van invloed zijn op de loopsnelheid zijn leeftijd, geslacht, lichamelijke conditie, omgevingsfactoren (onder andere drukte, tijdstip van de dag en temperatuur) en het doel of het motief van het lopen (bijvoorbeeld snel de bus halen of winkelen).

De gemiddelde loopsnelheid van een voetganger in goede conditie bedraagt ongeveer 90 m/min. Geen enkele groep verkeersdeelnemers is echter zo heterogeen samengesteld als die van de voetgangers. Ongeveer 10 procent van de ouderen loopt met een snelheid minder dan 36 m/min, terwijl ongeveer 10 procent van de jongeren sneller loopt dan 132 m/min.

Als we uitgaan van die 90 meter per minuut kom je bij 450 m. uit op 5 minuten looptijd, wat gezien kan worden tussen een acceptabele looptijd en afstand.